



Protokollauszug zum AUSSCHUSS FÜR MOBILITÄT, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 28.11.2019, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1 **TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung
Ludwigsburg**

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Nachdem es zur Tagesordnung keine Änderungswünsche gibt, ruft er TOP 1 auf.

Zum Beratungsverlauf zu TOP 1 wird auf die separate Niederschrift des Betriebsausschusses Stadtentwässerung Ludwigsburg vom 28.11.2019 verwiesen.

TOP 2 **Bewerbung der Stadt Ludwigsburg zur Durchführung
einer Landesgartenschau im Zeitraum 2031 - 2036
(Vorberatung)** **Vorl.Nr. 409/19**

Beschlussempfehlung:

Die Stadt Ludwigsburg bewirbt sich für die Durchführung einer Landesgartenschau und nimmt am Auswahlverfahren für das Landesprogramm "Natur in Stadt und Land" für die Jahre 2031 - 2036 teil.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 10 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, erläutern Herr **Straß** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) und Herr **Kenserski** (Agentur Pulsmacher) die Machbarkeitsstudie zur Organisation einer Landesgartenschau in Ludwigsburg. In diesem Rahmen gehen sie auch auf das Ausstellungskonzept, die Schaffung eines Grünen Rings als Verbundsystem für die ganze Stadt und als Bewegungsraum für eine sichere und nachhaltige Mobilität sowie auf die Finanzierung des Vorhabens ein.

Anschließend wird die Aussprache eröffnet.

Stadtrat **Handel** sagt, dass sich in Ludwigsburg in den nächsten fünfzehn Jahren bis zur Organisation einer Landesgartenschau Vieles hinsichtlich Mobilität und Klima verändert haben werde. Die Fraktion Bündnis 90 /Die Grünen möchte nicht, dass anlässlich der Landesgartenschau neue Parkhäuser geplant werden. Vielmehr sollten die bestehenden Parkanlagen besser genutzt werden. Man könnte eventuell auch auf die Parkkapazitäten der Nachbarkommunen zurückgreifen. Wichtig sei, die Besucherinnen und Besucher der Landesgartenschau schnell und ohne Staus mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt zu bringen. Hierfür werden Busspuren benötigt. Stadtrat Handel nimmt zudem Bezug auf den Grünen-Ring-Express. Er merkt an, dass damit sehr hohe Ausgaben verbunden wären und fragt, was mit diesem nach der Landesgartenschau passieren soll. Er könnte eventuell als Dauereinrichtung in der Stadt verbleiben. Die Mobilität sollte nach Ansicht von Stadtrat Handel auf den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr sowie auf neuere Mobilitätsformen (z. B. E-Roller) ausgerichtet werden. In der Präsentation sei erklärt worden, dass die Parkplätze in der Bärenwiese während der Gartenschau als städtischer Park und als Festwiese fungieren sollen. Stadtrat Handel möchte wissen, wie genau dies geplant sei. Er würde es begrüßen, wenn die Planungskosten für die Landesgartenschau gering blieben. Außerdem fragt er, ob die Zuschüsse bereits nach dem Zuschlag oder erst nach einer festen Zusage seitens der Stadt abgerufen werden könnten. Die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen erachte die Bewerbung für die Landesgartenschau als sinnvoll, denn diese würde langfristig zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen. Stadtrat Handel regt einen Workshop mit Bürgerbeteiligung an sobald der Zuschlag erfolgt sei. Dadurch könnten weitere Ideen für das Event generiert und Möglichkeiten für Synergie-Effekte aufgezeigt werden.

Die CDU-Fraktion begrüßt, dass sich die Stadt erneut für die Durchführung einer Landesgartenschau bewirbt. Auch die Einbeziehung der Stadtteile in das Konzept wird ausdrücklich befürwortet. Stadtrat **Klotz** regt an, die Parkierung am Freibadsteg in die Planungen zu integrieren. Dadurch könnte eine Anbindung von Neckarweihingen und Poppenweiler an die Zugwiesen geschaffen werden. Auch die Schleuse sollte in dem Konzept der Landesgartenschau berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang fragt Stadtrat Klotz, ob eventuell anderweitige Planungen für die Schleuse vorliegen. Die Bewerbung der Stadt für die Landesgartenschau sei gut, dennoch sehe er noch Raum für weitere Verbesserungen.

Stadtrat **Rothacker** äußert die Zustimmung der Freien Wähler-Fraktion. Die Einbeziehung der Stadtteilausschüsse in das Konzept bewertet er positiv. Er betont, dass die Landesgartenschau nicht als Mittel zur Lösung der Verkehrsprobleme der Stadt begriffen werden sollte. Er persönlich hoffe, dass diese schon vorher und auch auf anderen Wegen als nur durch die Elektromobilität gelöst werden können. Die geplante Erweiterung der Bärenwiese betrachtet er als eine sinnvolle Maßnahme.

Die SPD-Fraktion begrüßt ebenfalls die erneute Bewerbung der Stadt zur Durchführung der Landesgartenschau. Stadträtin **Liepins** sagt, dass die Überarbeitung der Planung bereits erfolgt sei und bald der Entscheidungskommission vorgelegt werden könne. Deshalb sei es überflüssig, zum jetzigen Zeitpunkt im Ausschuss über Details der Planung zu diskutieren. Die meisten Städte in Baden-Württemberg, welche Landesgartenschauen organisiert haben, hätten anschließend eine positive Bilanz gezogen. Sie persönlich sei besonders von der Gartenschau in Schwäbisch-Gmünd beeindruckt gewesen. In Schwäbisch Gmünd sei ein kompletter Stadtumbau erfolgt. Der Bund habe sogar als Projektträger für die Untertunnelung der B 29 fungiert. Stadträtin Liepins empfiehlt der Stadtverwaltung deshalb, Gespräche mit Bund und Land zu führen, um zu klären, ob und in welcher Höhe Fördermittel für eine Überdeckelung der B 27 zu erwarten wären. Das Thema Klimaanpassungsstrategie (Flächenentsiegelung, Baumpflanzungen, Verlagerung des Individualverkehrs aus der Innenstadt) müsse auch unabhängig von der Bewerbung für die Landesgartenschau ernsthaft verfolgt werden. Die Parkfläche im Bereich Bärenwiese zu begrünen findet Stadträtin Liepins gut. Allerdings sei an dieser Stelle eine Tiefgarage angedacht worden. Auch hierzu müssten Gespräche mit dem Land stattfinden, weil dieses Eigentümer der Fläche sei. Die Flächen, die im Rahmen der Landesgartenschau eingezäunt werden sollen um Eintrittsgelder zu generieren, erscheinen Stadträtin Liepins relativ gering.

Die FDP-Fraktion steht hinter dem präsentierten Konzept für die Landesgartenschau, allerdings nur wenn auch die B 27 in diesem Rahmen überdeckelt wird. Die Möglichkeit einer Entsiegelung, durch die sich auch ein Vorteil für das Klima und ein Mehrwert für die lokale Bevölkerung ergeben würde, könne nach Ansicht der Fraktion nur durch die Schaffung eines Stadtboulevards und durch eine Überdeckelung der B 27 geschaffen werden. Stadträtin **Knecht** fragt ob tatsächlich durch die kleinen eingezäunten Ausstellungsflächen Eintrittsgelder in Höhe von 8 Millionen Euro generiert werden können, wie in der Präsentation dargelegt. In der heutigen Abstimmung werde sich die FDP-Fraktion bei der Abstimmung enthalten.

Stadtrat **Müller** vertritt die Meinung, dass die Stadt schon lange vor der Landesgartenschau aktiv werden und Maßnahmen für das Klima umsetzen müsse. Bezug auf die Finanzierung nehmend fragt er, ob die Stadt erst nach ihrer offiziellen Zusage Zuschüsse bekommen würde oder bereits nach dem Zuschlag. Seiner Ansicht nach müsste der eingezäunte Bereich der Landesgartenschau, der eintrittspflichtig sein würden, auch im Verhältnis zum Blühenden Barock attraktiv und interessant gestaltet werden. Er würde es begrüßen, wenn die im Rahmen der Landesgartenschau getätigten Untersuchungen zum Klima auch für weitere Planungen in der Stadt konkret nutzbar wären. Stadtrat Müller möchte wissen, ob die Stadt im Jahr 2028 die Möglichkeit hätte, sich anders zu entscheiden. Das präsentierte Mobilitätskonzept empfindet er als sehr unbefriedigend. Die Gartenschaubesucher müssten von den umliegenden Gemeinden mit öffentlichen Verkehrsmitteln direkt zum Event gelangen können. Somit wären keine großen Parkplätze am Stadtrand notwendig.

Stadtrat **Zeltwanger** findet das Konzept einer Grünen Stadt sehr gut. Er vertritt die Meinung, dass in der heutigen Sitzung das Kernthema „Landesgartenschau“ diskutiert werden sollte. Weitere einzelne Themen, wie beispielsweise die Verkehrsplanung, könnten im Rahmen von Workshops und mit Bürgerbeteiligung separat diskutiert werden.

Stadträtin **Dr. Knoß** wundert sich, dass der Osterholzwald in das Konzept für die Landesgartenschau einbezogen wird. Denn dieser befinde sich auf Asperger Gemarkung.

Da die Stadt Ludwigsburg künftig bei Mobilitätsthemen stärker mit den Nachbarkommunen kooperieren möchte, sollte sie im Vorfeld einer Landesgartenschau darauf achten, dass die Straßenbauprojekte der Nachbar-kommunen mit Blick auf künftige Bedürfnisse und Entwicklungen geplant und umgesetzt werden.

BM **Ilk** entgegnet, dass die Nachbarkommunen die Bewerbung Ludwigsburgs zur Durchführung einer Landesgartenschau befürworten und bereit seien, auch selber aktiv bei den Vorbereitungen mitzuwirken. Bis zum Jahr 2034 werde sich noch Vieles verändern. Diese Veränderungen werden sich auch auf die Planungen auswirken. Auch die Stadtverwaltung sei bestrebt, die Planungskosten möglichst gering zu halten. Viele Fragen können erst nach einer detaillierteren Planung beantwortet werden. Eine solche Planung sei jedoch erst nach dem Erhalt des Zuschlags möglich. Für die Gartenschaubesucher aus den Nachbarkommunen werde es ein Kombiticket geben. Außer dem Eintritt würde auch die Fahrt zur Landesgartenschau und zurück in diesem Ticket inkludiert sein. BM Ilk wirbt um Vertrauen für das Mobilitätskonzept, welches die Stadtverwaltung entwickeln möchte. Er sieht auch die Notwendigkeit zur Errichtung von temporären Parkplätzen während der Landesgartenschau, da nicht jeder Besucher mit dem ÖPNV nach Ludwigsburg fahren könne. Wie genau diese temporären Parkplätze gestaltet werden sollen, müsste noch geprüft werden. Den Mehrwert einer Landesgartenschau sieht BM Ilk in der Entwicklung einer grünen Infrastruktur und in der Steigerung der Attraktivität der Stadt. Das Ausstellungskonzept und die Mobilitätsfragen, wie beispielsweise der Grüne-Ring-Express, werden im Laufe der Planungsphase mit dem Gremium und der Öffentlichkeit diskutiert. Man möchte schließlich, dass die Bürgerinnen und Bürger das Event willkommen heißen und sich in die Planungen einbringen können. BM Ilk geht auch auf die Empfehlung von Stadträtin Liepins ein, Fördermittel für die Überdeckung der B 27 zu beantragen. Die Verwaltung habe erste Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg geführt. Hier habe es keine Bewegung gegeben. Das Land argumentiere, dass die Überdeckung der B 27 lediglich eine optische und keine verkehrliche Verbesserung darstelle. BM Ilk könne diese Argumentation nicht nachvollziehen. Schließlich seien die Radfahrer und die Fußgänger auch Verkehrsteilnehmer und würden ohne Zweifel von dieser Maßnahme profitieren. Derzeit bestehe Hoffnung auf eine Förderung durch den Bund. Denn die geplante GVFG-Novelle würde Bestimmungen enthalten, von denen die Stadt profitieren könnte.

Herr **Straß** ergänzt, dass man sofort in die Planung einsteigen werde. Sobald der Zuschlag erfolgt sei, werde eine andere Dynamik entstehen. Er sagt, dass der Grüne-Ring-Express als eine Art „Bimmel Bahn“ gestaltet werden könnte – ein Klassiker bei Landesgartenschauen. Diese könnte anschließend an andere Gartenschau-Veranstalter weitergegeben werden. Sie koste auch nicht viel. Bezug auf den 17,5 Kilometer langen Grünen-Ring nehmend betont Herr Straß, dass dieser den Radfahrern in der Stadt viel bieten würde. Aber auch Besucherinnen und Besucher aus den Nachbarkommunen könnten ihn nutzen, um mit dem Fahrrad zur Landesgartenschau zu gelangen. Die Verwaltung plane einen Grünen-Ring-Tag. In diesem Rahmen werden die Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit der Verwaltung die Flächen vor Ort besichtigen und sie anschließend zusammen zu entwickeln. Die Veranstaltungen im Rahmen der Landesgartenschau sollen ebenfalls mit Bürgerbeteiligung entwickelt werden. Die meisten Stadtteile, mit Ausnahme von Poppenweiler, können ohne Probleme in das Konzept für die Landesgartenschau eingebunden werden. Für das abgelegene Poppenweiler müssen noch Anschlussmöglichkeiten überlegt werden. Der abgetrennte Gartenschaubereich müsse laut Vorgaben des Landes eine Größe von 10 bis 15 ha haben. Ludwigsburg könne 12 ha ohne die Fläche des Blühenden Barock anbieten.

Die Stadt möchte aber die Innenstadt und den Grünen-Ring einbeziehen, was diese Fläche nochmal vergrößern würde. Herr Straß sagt, dass es nicht nur den klassischen abgetrennten Gartenschaubereich geben werde. Man möchte die Gartenschau virtuell erweitern. Das würde bedeuten, dass die Besucherinnen und Besucher mit den Eintrittskarten auch andere Veranstaltungen besuchen könnten, z.B. Kinovorführungen, Workshops, Venezianische Messe, Straßenmusikfestival etc. Es werde im Rahmen des Events jede Menge Kooperationen mit anderen Partnern geben und auch jede Menge Vergünstigungen für die Besucher. Herr Straß merkt an, dass die Schaffung eines begrünten Straßenboulevards in die Berechnung der zu entsiegelten Flächen inbegriffen wurde. Man werde ebenso kleinere Flächen entsiegeln, denn man möchte grüne Aufenthaltsbereiche wie Gärten und Parks für die Menschen schaffen. Die Klimauntersuchung sei ursprünglich für die Stadtplanung entwickelt worden. Hiervon habe jedoch auch die Erarbeitung eines Konzepts für die Landesgartenschau profitiert. Der Grüne-Ring werde bereits bei diversen städtebaulichen Maßnahmen mitgedacht, z. B. beim Walcker-Park. Die Verwaltung prüfe dabei, ob eventuell Fördermittel aus anderen Töpfen fließen könnten. Im Jahr 2028 würde von der Stadt die endgültige Entscheidung verlangt, dass sie die Landesgartenschau 2034 durchführen möchte. Sollte sie sich bis 2028 anders entschieden haben, könnte sie als Organisatorin aussteigen.

Nach der Aussprache stellt BM **Ilk** die Vorl.Nr. 409/19 zur Abstimmung.

TOP 3

Stadtverkehr 2020
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

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

Stadträtin **Dr. Knoß** möchte wissen, wie die Bushaltestellen geplant werden und wo sie errichtet werden sollen. Ihrer Ansicht nach sollte man beim Rückbau von alten Bushaltestellen zurückhaltend sein und nicht voreilig handeln. Bezug auf den West-Express nehmend fragt sie, ob durch Untersuchungen belegt werden könne, dass diese Linie benötigt wird. Stadträtin Dr. Knoß würde es begrüßen, wenn die Verwaltung noch vor der Sommerpause berichten würde, wie sich die Fahrgastzahlen bei der Buslinie West-Express entwickeln. Sie findet es außerdem bedauerlich, dass die Schülerinnen und Schüler aus Poppenweiler weiterhin nicht die Möglichkeit haben, mit dem Bus direkt ins Bildungszentrum West zu fahren und am ZOB aussteigen müssen. Stadträtin Dr. Knoß erkundigt sich, ob alle Hybridbusse bereits im Januar 2020 geliefert werden und ob es Planungen zum Aufbau und zur Finanzierung einer Ladeinfrastruktur für die Elektrobusse gibt.

Stadtrat **Klotz** nimmt ebenfalls Bezug auf die Linie 430 und betont, dass diese bis zum Bildungszentrum West fahren müsste.

Stadtrat **Rothacker** sagt, dass es zunächst wichtig sei, die Neuerungen im ÖPNV ab dem 01.01.2020 in die Praxis umzusetzen und anschließend die weitere Entwicklung zu beobachten. Eventuelle Anpassungen könnten auch zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen werden.

Stadtrat **Maier** äußert seine Freude über die neue Taktung des Busverkehrs. Er teilt die Meinung, dass erst nach dem Vorliegen von Erfahrungswerten über eventuelle Nachjustierungen nachgedacht werden könne. Seiner Ansicht nach sollten mehr Querverbindungen in der Stadt geschaffen werden, ohne einen Umstieg am ZOB.

Stadträtin **Knecht** ist überzeugt, dass die Stadt Ludwigsburg nicht erst im Jahr 2025, sondern viel früher, Zuschüsse zur Beschaffung von Elektrobussen bekommen sollte. Schließlich drohen hier Fahrverbote. Zudem fragt sie nach den Planungen zur Ladeinfrastruktur. Stadträtin Knecht nimmt Bezug auf die anstehende Baustelle in der Abelstraße und möchte wissen, wie die Linie 430 dort während der Bauzeit geführt werden soll.

Stadtrat **Müller** äußert sich positiv über die verdichtete Taktung der Busse. Dennoch müsse seiner Ansicht nach an diversen Stellen nachgebessert werden. Beispielsweise sei samstags zu den Einkaufszeiten keine Taktverdichtung erfolgt.

Auf die Fragen eingehend erklärt Herr **Knobloch**, dass die Haltestellenplanung verwaltungsintern zwischen den Fachbereichen Nachhaltige Mobilität, Sicherheit und Ordnung sowie Tiefbau und Grünflächen abgestimmt wurde. Konkrete Planungen könne er in der heutigen Sitzung nicht präsentieren, doch sie werden dem Gremium nachträglich gerne zur Verfügung gestellt. Auch die Frage zur Baustelle in der Abelstraße könne er in der heutigen Sitzung nicht beantworten. Herr Knobloch teilt mit, dass alle dreißig Elektrobusse bis zum Jahr 2025 im Einsatz sein werden. Die LVL plane bei Verfügbarkeit jedes Jahr 5 Elektrobusse zu kaufen beginnend ab dem Jahr 2020. Herr Knobloch bestätigt, dass Städte mit hohen NOx-Werten bei der Umsetzung umweltfreundlicher Verkehrsmaßnahmen besonders gefördert werden. Die LVL habe bereits einen Förderantrag gestellt und sei zuversichtlich, dass er positiv beschieden wird. Die Einführung der Linie West-Express sei ein Vorschlag der LVL gewesen. Bevor man Aussagen dazu machen könne, müsse man zunächst die weiteren Entwicklungen beobachten. Herr Knobloch geht außerdem auf den Schülerverkehr ein. Aufgabenträger sei hier der Landkreis. Die Stadtverwaltung habe jedoch den Eindruck, dass der Schülerverkehr nicht optimal geplant wurde, weshalb sie auch erneut das Gespräch mit der Landkreisverwaltung aufsuchen möchte. Es bestehe hier Handlungsbedarf. Zur Bestellung von Hybridbussen kann Herr Knobloch nichts sagen. Er muss sich zunächst bei der LVL erkundigen, welche die Hybridbusse bestellt.

Stadträtin **Dr. Knoß** sagt, dass die Schülerinnen und Schüler sehr früh mit dem Bus am Bildungszentrum West ankommen. Die Busse fahren sie so früh hin, weil sie anschließend anderweitig im morgendlichen Berufsverkehr benötigt werden. So komme es vor, dass die Kinder 45 Minuten vor der Schule warten müssen bis diese öffnet. Nach Ansicht von Stadträtin Dr. Knoß sollte die zumutbare Wartezeit, die laut Landkreisverwaltung 45 Minuten beträgt, auf 30 Minuten verkürzt werden. Sie informiert, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kreistag einen entsprechenden Antrag bereits gestellt habe.

Stadtrat **Zeltwanger** möchte erfahren, bis wann die Busse in Ludwigsburg barrierefrei sein müssen. Zudem fragt er, wer der Öffentlichkeit kommunizieren muss, dass der Nachtbus nach Hoheneck wegen der Bauarbeiten in der Uferstraße nicht fährt.

Herr **Knobloch** entgegnet dass die LVL für den Busverkehr in der Stadt verantwortlich sei und somit auch die Öffentlichkeit informieren müsste. Die Barrierefreiheit müsse bis spätestens 2022 gegeben sein. Entsprechende Planungen laufen bereits. Bezug auf die Ladestruktur nehmend sagt Herr Knobloch, dass die LVL aktuell Gespräche mit den Stadtwerken darüber führe.

TOP 3**Stadtverkehr 2020
- mündlicher Bericht**

Geplant sei, die Elektrobusse im Betriebshof aufzuladen und nicht in den Haltestellen.

Das Gremium nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

TOP 4**Kombiticket bei städtischen Veranstaltungen und bei
Veranstaltungen des städtischen Eigenbetriebs
Tourismus & Events
- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom
24.10.2019****Vorl.Nr. 402/19**

Beratungsverlauf:

Stadträtin **Gericke** begründet den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, erläutert anschließend Herr **Knobloch** das weitere Vorgehen zur Einführung eines Kombitickets bei städtischen Veranstaltungen und stellt die damit verbundenen Herausforderungen dar.

Stadträtin **Dr. Klünder** möchte wissen, wie das Kombiticket finanziert werden soll und ob die Stadt sich finanziell dabei beteiligen werde.

Herr **Knobloch** sagt, dass eine finanzielle Beteiligung der Stadt nicht vorgesehen sei. Die Kosten werden auf die Besucher der unterschiedlichen Veranstaltungen umgelegt.

Der Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt nimmt den Bericht zur Kenntnis. Durch diesen Bericht ist der Antrag 402/19 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen als erledigt zu betrachten.

TOP 5**Zebrastreifen in Ludwigsburg
- mündlicher Bericht**

Beratungsverlauf:

Stadträtin **Dr. Knoß** begründet die Anträge Vorl.Nr. 406/19, 407/19 und 124/17 der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen und Stadtrat **Rothacker** den Antrag Vorl.Nr. 416/19 der Freien Wähler Fraktion.

Herr **Knobloch** und Herr **Schlichczin** (Fachbereich Sicherheit und Ordnung) erläutern das Thema „Fußgängerüberwege in Ludwigsburg“ anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist. Sie betonen, dass die Anordnung eines Fußgängerüberwegs eine Einzelfallentscheidung sei. Abwägungsbelange seien Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Leichtigkeit des Verkehrs. Wenn sich andere Möglichkeiten zur Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ergeben, (z. B. Einbau von Mittelinseln oder Gehwegnasen, Halt- oder/und Überholverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Beleuchtungen), dann werden oft diese anstatt eines Fußgängerüberwegs bevorzugt.

In ihrer Präsentation gehen Herr Knobloch und Herr Schlichczin auch auf die vorliegenden Anträge ein. In der Pflugfelder Straße und in der Martin-Luther-Straße müssen zunächst die erforderlichen Verkehrsstärken (Querungsverkehr der Fußgänger und das Kraftfahrzeugaufkommen) im Rahmen einer Verkehrserhebung ermittelt und bauliche Anpassungen vorgenommen werden, um die maximale Fahrbahnbreiten einzuhalten und die Barrierefreiheit herzustellen. Auch die Beleuchtung müsse kontrolliert werden. Erst nach Vorliegen der Verkehrsstärken könne ein Antrag auf Errichtung eines Fußgängerüberwegs geprüft werden. Die aufgeführten Prüfmaßnahmen und Erhebungen werden voraussichtlich im 1. Quartal 2020 durchgeführt. Die Ergebnisse werden anschließend dem Gremium kommuniziert.

Nach der Präsentation wird die Aussprache eröffnet.

Stadträtin **Dr. Knoß** ermuntert die Verwaltung bei den genannten Prüfungen alle Ermessensspielräume auszureizen, um schnell Verbesserungen für die Fußgänger im Verkehr zu erreichen. Ihrer Ansicht nach würde eine Mittelinsel an der Martin-Luther-Straße nur bedingt hilfreich sein. Für die Querung von Kindern würde sie beispielsweise nicht genug Sicherheit bieten. Zudem müsste in der Dämmerung die Beleuchtung früher einsetzen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Stadtrat **Klotz** ist überzeugt, dass an der Martin-Luther-Straße eine Querungshilfe, in welcher Form auch immer, benötigt werde. Vielleicht würde hier lediglich die Anbringung eines anderen Fahrbahnbelags ausreichen, um den Autofahrern zu signalisieren, dass oft Fußgänger queren. Stadtrat Klotz bittet zudem die Verwaltung, die Bevorrechtigung der Ausfahrt aus der Bleyhle-Tiefgarage zu prüfen.

Stadtrat **Rothacker** sagt, dass der Querschnitt der Martin-Luther-Straße nicht die Errichtung einer Mittelinsel erlaube – zumal dort auch der Verlauf einer Radroute geplant sei. Die Änderung der Straßenbeleuchtung erfordere ein schlüssiges Gesamtkonzept und sei kostenintensiv. Daher könne sie nicht schnell und nebenbei erfolgen. Stadtrat Rothacker plädiert dafür, Fußgängerüberwege überall dort im Stadtgebiet zu errichten, wo es auch Sinn macht. Den Antrag Vorl.Nr. 416/19 der Freien Wähler-Fraktion sieht er durch die Ausführungen der Verwaltung als erledigt an.

Auch Stadträtin **Liepins** vertritt die Meinung, dass die Errichtung von Fußgängerüberwegen im gesamten Stadtgebiet, inklusive der Stadtteile, geprüft werden sollte. Sie weist darauf hin, dass im Bereich des Westausgangs eine Fußgängerüberquerung dringend erforderlich sei, weil viele Fußgänger sich dort unsicher fühlen. Der Gemeinderat fordere dies schon lange. Die Beschränkung auf Tempo 20 im Westausgang sei kein ausdrücklicher Wunsch des Gemeinderats gewesen, sondern sei von der Verwaltung so angeordnet worden. Wenn der Gemeinderat weiterhin einen Fußgängerüberweg dort wünsche, dann sollte die Verwaltung prüfen, ob nach den neuen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) die Möglichkeit hierzu bestehe.

Stadträtin **Knecht** bittet die Verwaltung zu prüfen, wo die gefährlichsten Bereiche in der Stadt sind, die einen Fußgängerüberweg erforderlich machen. Zudem fragt sie, was die Errichtung eines Fußgängerüberweges kostet.

Stadtrat **Müller** möchte wissen, wie viele potenzielle Stellen zur Errichtung eines Zebrastreifens die Verwaltung im Jahr prüft.

TOP 5**Zebrastreifen in Ludwigsburg
- mündlicher Bericht**

Herr **Knobloch** teilt mit, dass die Durchschnittskosten für die Errichtung eines Fußgängerüberweges bei etwa 30.000 Euro liegen. Die Prüfung potenzieller Stellen sei anlassbezogen und erfolge beispielsweise nach Hinweisen der Stadtteilausschüsse, bei der Erschließung neuer Baugebiete oder bei bekannten Unfallschwerpunkten. Eine feste Zahl von potenziellen Zebrastreifen-Standorten, die in einem Jahr von der Verwaltung geprüft werden, gebe es nicht.

Stadtrat **Zeltwanger** schlägt vor, die Beratung über die Errichtung von Fußgängerüberwegen zunächst zu vertagen und erneut aufzugreifen, wenn nach dem Verkauf des Nestlé-Areals fest steht, wie sich die Mobilität in diesem Bereich gestalten wird.

BM **Ilk** geht davon aus, dass die Zahl der Fußgänger im Bereich des Nestlé-Areals zunehmen wird.

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

TOP 5.1**Zebrastreifen Martin-Luther-Straße
- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom
24.10.2019****Vorl.Nr. 406/19**

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist durch den Bericht der Verwaltung erledigt.

TOP 5.2**Zebrastreifen am Westausgang
- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom
24.10.2019****Vorl.Nr. 407/19**

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist durch den Bericht der Verwaltung erledigt.

TOP 5.3**Prüfungsauftrag Zebrastreifen in der Stadt
- Antrag der Freien Wähler-Fraktion vom 04.11.2019****Vorl.Nr. 416/19**

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist durch den Bericht der Verwaltung erledigt.

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist durch den Bericht der Verwaltung erledigt.

Beratungsverlauf:

Stadträtin **Dr. Knoß** begründet den Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen und merkt an, dass sich dieser durch die Baumaßnahme der Kreissparkasse erledigt habe.

Stadtrat **Klotz** begründet den Antrag der CDU-Fraktion.

Herr **Schlichczin** teilt mit, dass die Schillerstraße vom 23.10.2019 bis zum 22.11.2019 wegen Tiefbauarbeiten der Stadtwerke vollgesperrt gewesen sei. Der nördliche Gehweg soll weiterhin bis zum 06.12.2019 für Restarbeiten gesperrt bleiben. Die Stadtverwaltung habe ihre Maßnahmen von Beginn an mit den Stadtwerken, der Kreissparkasse, der Baufirma und den Verkehrsbetrieben abgestimmt und die Entwicklung des Verkehrs um die Baustelle herum genau beobachtet. Auch Verkehrskontrollen durch die Polizei und den kommunalen Ordnungsdienst haben stattgefunden. Dabei konnten einige Fahrten im gesperrten Bereich festgestellt werden, welche die Radfahrer gefährdet haben. Um solche Fahrten künftig zu verhindern und den Radfahrern ein störungsfreies Passieren zu ermöglichen, habe die Stadt Verkehrsbaken und Hinweisschilder aufgestellt. Herr Schlichczin sagt, dass auch Fahrten bei Roter Ampel beobachtet wurden. Insbesondere in den Spitzenzeiten habe es zu Beginn der Bauarbeiten Verkehrsprobleme gegeben, die sich negativ auf die Pünktlichkeit der Busse ausgewirkt haben. Im Laufe der Zeit habe sich der Verkehr jedoch eingespielt. Auch Ausweichverkehr über die Schulgasse und die verlängerte Wilhelmstraße auf Höhe der Kita und der Grundschule sei beobachtet worden. Trotz einzelner Probleme und Fehlverhalten könne behauptet werden, dass der Verkehr während der Bauzeit im Allgemeinen ruhig und sicher geflossen sei. Herr Schlichczin erinnert daran, dass die Verwaltung vom Gemeinderat den Auftrag erhalten hatte, während der langen Bauzeit der Kreissparkasse eine Fahrtrichtung in der Schillerstraße zu ermöglichen, um Ausweichverkehr über die Anliegerstraßen und den Bahnhof zu minimieren. Er stellt vor, wie die Verwaltung diesen Auftrag zu erfüllen gedenkt. Es sei geplant, die Fahrtrichtung von Osten nach Westen zuzulassen. Die Stadtverwaltung möchte eine Blockabfertigung erzielen, indem zunächst die Radfahrer und anschließend die Autos durchgelassen werden. Das könne dadurch ermöglicht werden, dass der Individualverkehr um den Schillerplatz herum geleitet werde und die Radfahrer ohne Pkw-Verkehr über die Schillerstraße fahren. Der Pkw-Verkehr werde sein eigenes Signal bekommen, um rechts abzubiegen. Die Radfahrer, die aus der Weststadt kommen, sollen auf Höhe der Gartenstraße auf einen gemeinsamen Fuß-/ und Radweg gelangen. Dieser soll durch die Verbreiterung des bestehenden Fußwegs auf 4,40 m entstehen. Auf der Nordseite des Schillerplatzes wird eine Baustraße mit Gehweg benötigt. Diese sollte mit Zaun eine Breite von 3,75 m haben, so dass effektiv eine Fahrspur von 3 m entsteht, welche sich Autos und Fahrräder teilen können.

Stadträtin **Dr. Knoß** sieht in der präsentierten Vorgehensweise eine gute und sichere Lösung für die Radfahrer während der Bauzeit. Sie bittet die Verwaltung, die Fahrradampel an der Myliusstraße höher zu platzieren, da sie oft von den Fußgängern bedeckt werde. Stadträtin Dr. Knoß merkt an, dass während der Vollsperrung einige Autofahrer in den Abendstunden ihr Fahrzeug im gesperrten Bereich geparkt haben. Sie regt an, die Parkplätze in der Myliusstraße ab der Sperrung wegzunehmen und dort lediglich das Halten und Parken zu Lieferzwecken zuzulassen. Denn das Ein- und Ausfahren aller Autos, die sonst dort parken, bremse die Busse aus und verhindere einen fließenden Verkehr.

Stadtrat **Klotz** sagt, er sei davon ausgegangen, dass eine Fahrspur für die Pkw offen bleibt und sich Radfahrer und Fußgänger parallel in beiden Richtungen bewegen können. Die in der heutigen Sitzung vorgestellte Verkehrsführung befürworte weder er noch die CDU-Fraktion.

BM **Ilk** betont, dass die Blockabfertigung allen Verkehrsteilnehmern diene und mehr Sicherheit biete. Es sei auch nicht geplant, Autos und Fahrräder getrennt nacheinander über die Schillerstraße fahren zu lassen. Allerdings auch nicht parallel, sondern etwas zeitversetzt.

Stadtrat **Rothacker** befürchtet, dass die Anwohner der Gartenstraße durch den erhöhten Autoverkehr belastet würden. Er ist überzeugt, dass nur sehr wenige Autofahrer einen U-Turn machen und von der Arsenalstraße in die Schillerstraße einbiegen würden. Die Mehrheit würde über die Schulgasse und die Gartenstraße fahren.

Die SPD-Fraktion macht sich Gedanken, wie die Verbindung nach Westen während der Bauzeit gestaltet werden soll. Stadträtin **Liepins** sagt, dass der Verkehr aus der Mathildenstraße und der Solitudestraße kommend die scharfe Kurve bei der Kreissparkasse nehmen und sich dann zum Rechtsabbiegen in die Schillerstraße anstellen müsste, um in den Westen zu gelangen. Sonst müsste er durch die Innenstadt auf die B 27 fahren. Bevor man eine Blockabfertigung in die Schillerstraße macht, sollte nach Ansicht von Stadträtin Liepins zunächst geprüft werden, ob eine Fahrradstraße während der Bauzeit errichtet werden könnte.

Stadträtin **Knecht** fragt, warum von Osten nach Westen gefahren werden soll. Die Baustellenzulieferung erfolge aus der Schwieberdinger Straße, also aus westlicher Richtung. Die Lkw müssten fast durch die gesamte Innenstadt fahren, um zur Baustelle zu gelangen. Eine Fahrtrichtung von Westen nach Osten wäre in diesem Fall besser.

Stadtrat **Zeltwanger** betont, dass man die Mobilitätskonzepte den Bürgerinnen und Bürgern offen kommunizieren sollte.

Stadtrat **Handel** lobt die vorgestellte Lösung der Verwaltung als verkehrstechnisch sinnvoll und sicher.

BM **Ilk** geht auf die Anmerkung von Stadträtin Knecht ein und erklärt, dass bei einer Verkehrsführung von Westen nach Osten der Verkehr problemfrei in die Stadt hineinfließen würde. Das Abfließen des Verkehrs aus der Stadt würde sich allerdings deutlich schwieriger gestalten und für eine regelmäßige Verstopfung der Straßen sorgen.

TOP 6**Verkehrskonzept Schillerstraße
- mündlicher Bericht**

Herr **Knobloch** führt aus, dass während der Bauzeit keine formelle Fahrradstraße eingerichtet werden könne. Auf der Straße soll jedoch den Autofahrern mittels Piktogrammen signalisiert werden, dass auch Radfahrer die Fahrbahn nutzen, damit sie ihre Fahrtgeschwindigkeit entsprechend reduzieren und umsichtiger fahren. Die Verwaltung werde versuchen, die geplante Blockabfertigung zu optimieren und hierzu die Anregungen des Gremiums genauer prüfen.

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

TOP 6.1**Rotmarkierung der bestehenden Schutzstreifen für
Fahrradfahrer in der Schillerstraße sowie deutlichere
Darstellung der Ladezonen als solche
- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom
27.10.2015****465/15****Beratungsverlauf:**

Die beantragte Maßnahme ist mit der Baumaßnahme der Kreissparkasse in der Schillerstraße als erledigt zu betrachten.

TOP 6.2**Sichere Radwegführung Schillerstraße
- Antrag der CDU-Fraktion vom 15.10.2019****Vorl.Nr. 391/19****Beratungsverlauf:**

Der Antrag ist durch den Bericht der Verwaltung erledigt.

TOP 6.3**Einspurige Sperrung der Schillerstraße während der
Baumaßnahmen der Kreissparkasse
- Antrag der Freien Wähler-Fraktion vom 04.11.2019****Vorl.Nr. 424/19****Beratungsverlauf:**

Der Antrag ist durch den Bericht der Verwaltung erledigt.

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** informiert das Gremium über die Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof in Mannheim. Der Richter habe wiederholt auf eine Vergleichbarkeit dieses Falls mit dem Fall der Stadt Reutlingen hingewiesen. BM Ilk habe jedoch während der Verhandlung zum Ausdruck gebracht, dass er persönlich keine Vergleichbarkeit sehe. Seine Aussage habe er mit dem Argument untermauert, dass Ludwigsburg die einzige Stadt sei, die einen Fachbereich Nachhaltige Mobilität eingerichtet und somit dieses Thema auch in ihrer Organisationsstruktur verankert habe. Ziel der Stadt sei, durch die Schaffung attraktiver ÖPNV-Angebote den Verkehr insgesamt zu reduzieren und zu verflüssigen. Dadurch würde es auch möglich werden, die gesetzlich erlaubten Emissions- und Lärmwerte einzuhalten. BM Ilk sagt, dass er vor Gericht auch die geplanten Maßnahmen vorgestellt habe, die darauf zielen, die Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. So beispielsweise die Verbesserung des ÖPNV mit Beginn des Jahres 2020, die Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in der Stadt und die Erhöhung der Parkgebühren. Zudem habe BM Ilk erklärt, dass er ein Streckenfahrverbot auf der Friedrichstraße nicht für praktikabel halte, weil diese Straße eine Engstelle zwischen dem Osten und dem Westen der Stadt darstelle und es in Ludwigsburg keine anderen parallelverlaufenden Hauptverkehrsstraßen gebe, auf welche der Verkehr bei einem Streckenfahrverbot fließen könnte. BM Ilk habe dem Richter mitgeteilt, dass er den Eindruck habe, die Stadt Ludwigsburg sei lediglich als Beigeladene vor Gericht erschienen, obwohl sie direkt vom Ausgang der Verhandlung betroffen sein würde. Der Richter habe festgestellt, dass Ludwigsburg sehr aktiv daran arbeite, die Luftemissionswerte zu verbessern. Er werde sich daher nach der Verhandlung auch mit seinen Kollegen beraten und sein Urteil begründen. Laut Aussage von BM Ilk sei der Begriff „Fahrverbot“ während der gesamten Gerichtsverhandlung nicht explizit erwähnt worden.

Herr **Müller** (Justizariat) fügt hinzu, dass die Stadt nun auf die Begründung des Urteils warten müsse. Anschließend möchte man in enger Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart darauf reagieren, sowohl materiell als auch eventuell mit Rechtsmittel (Revision). Letztere würden eine aufschiebende Wirkung haben, wodurch mehr Zeit für eine weitere Reduzierung der kritischen Stickstoffdioxid-Werte auf dem erlaubten Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) gewonnen werden könnte. Aktuell liege dieser Wert in Ludwigsburg auf $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Stadträtin **Gericke** wünscht, dass das Gremium auf dem Laufenden gehalten wird, insbesondere über die Abstimmungen zwischen der Stadt und dem Regierungspräsidium.

Stadtrat **Maier** möchte wissen, ob Gespräche zwischen der Deutschen Umwelthilfe und dem Regierungspräsidium stattgefunden haben.

BM **Ilk** verneint dies.

Stadtrat **Rothacker** fragt, ob auch Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 von einem Fahrverbot tangiert wären.

BM **Ilk** bejaht diese Frage.

Stadtrat **Müller** nimmt Bezug auf die Berichterstattung in der Presse. Diese gehe davon aus, dass Fahrverbote schneller als Geschwindigkeitsbeschränkungen umgesetzt werden könnten.

BM **Ilk** sagt, dass ein Fahrverbot bei Vorlage des entsprechenden Gerichtsbeschlusses sofort gelten würde. Bei Geschwindigkeitsbegrenzungen müsste zunächst überprüft werden, ob sie eventuell negative Folgen haben würden. Beispielsweise, weil die Autofahrer wegen der Geschwindigkeitsbegrenzungen die Hauptstraße meiden und durch die Wohnstraßen fahren würden.

Stadtrat **Zeltwanger** möchte wissen, ob es gesicherte Erkenntnisse darüber gibt, wie sich die Schadstoffbelastung in der Luft bei Tempo 30 oder 40 reduzieren würde.

BM **Ilk** entgegnet, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 im Ergebnis nicht zwingend zur Reduzierung der NOx- oder zur Einsparung von CO₂-Emissionen führe. Deshalb sollten Geschwindigkeitsbegrenzungen nach genauer Prüfung erfolgen, um Sinn zu machen.

Stadtrat **Link** fragt, ob bei einem eventuellen Fahrverbot lediglich die Friedrichstraße oder auch die B 27 betroffen wäre.

BM **Ilk** erklärt, dass es vom Urteil des Gerichts abhängt, ob ein Strecken- oder ein Zonenfahrverbot eingeführt wird und wo genau.

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