



Protokollauszug
zum AUSSCHUSS FÜR MOBILITÄT, TECHNIK UND
UMWELT

am Donnerstag, 14.05.2020, 17:06 Uhr, Kulturzentrum, Großer Saal

ÖFFENTLICH

TOP 1 **TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung
Ludwigsburg**

Beratungsverlauf:

Beratungsverlauf siehe Niederschrift des Betriebsausschusses Stadtentwässerung Ludwigsburg vom 14.05.2020.

TOP 2 **Belagssanierung Johannesstraße** **Vorl.Nr. 133/20**
- Bau- und Vergabebeschluss

Beschluss:

Die Johannesstraße wird entsprechend dem Sanierungsvorschlag des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen sowie des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung instandgesetzt.

Die Gesamtkosten in Höhe von **600.000 Euro** werden genehmigt.

Vergabebeschluss

Die Firma A.T.S.-Bau GmbH aus Markgröningen erhält auf der Grundlage des Angebotes vom 25.03.2020 den Auftrag zur Durchführung der Sanierung der Johannesstraße.

Die Vergabesumme beträgt:

Auftragssumme	550.493,44 €
+ Unvorhergesehenes ca. 9 %	<u>49.506,56 €</u>
Vergabesumme	<u>600.000,00 Euro</u>

Bei Kostenüberschreitung wird das Gremium dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 25.000 Euro überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** verweist auf die Vorl.Nr. 133/20 und eröffnet die Aussprache.

Stadtrat **Müller** nimmt Bezug auf die Aussage, dass fehlende Haushaltsmittel für diese Maßnahme durch frei gewordene Mittel bei anderen Projekten, z. B. aufgrund der Verschiebung der Sanierungsarbeiten in der Baltenstraße, gedeckt werden. In diesem Zusammenhang fragt er, ob außer der Baltenstraße auch weitere Maßnahmen verschoben wurden.

BM **Ilk** entgegnet, dass die derzeitige schwierige Finanzsituation, welche durch die Corona-Pandemie bedingt wurde, die Stadt dazu zwingt, sämtliche geplante Maßnahmen zu überdenken oder zu verschieben, um größere Ausgaben zu vermeiden. Die Stadtverwaltung habe sich jedoch darauf verständigt, die Belagsanierung in der Johannesstraße durchzuführen, da sich hier durch die Kanalarbeiten der Stadtentwässerung und die Leitungsarbeiten der SWLB, welche parallel erfolgen werden, ein Synergie-Effekt ergibt. Außerdem seien zum Zeitpunkt des Corona-Ausbruchs sämtliche Arbeiten für die Sanierung der Johannesstraße bereits ausgeschrieben gewesen.

Frau **Schmidtgen** ergänzt, dass der in der Vorlage angegebene Baubeginn im Mai 2020 wegen der Pandemie nicht eingehalten werden könne. Die Maßnahme müsse neu eingetaktet werden. Der neue Termin zum Baubeginn werde dem Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt mitgeteilt.

Nach der Aussprache stimmt das Gremium über die Vorl.Nr. 133/20 ab.

Abweichende Beschlussempfehlung:

1. In der Südstadt und in der Weststadt wird das dargelegte Parkraumkonzept entsprechend den in Anlage 1 dargestellten Zonen beschlossen. Mit der Parkraumbewirtschaftung soll ab 1. April 2021 begonnen werden.
2. Für beide Zonen wird grundsätzlich die Parkgebührenregelung der Zone 3 mit Gebührenbefreiung für die Bewohner durch kostenpflichtige Bewohnerparkausweise zu den jeweils geltenden Richtlinien eingeführt.
Über die Anliegerstraßen wird gesondert im Gemeinderat beschlossen.

Abweichend davon wird in der Weststadt die Gebührenzone 1 „Rund um den Bahnhof“ eingerichtet. In der Südstadt wird auf die Einführung eines Monatstickets verzichtet.
3. Der Fachbereich Tiefbau und Grünflächen wird mit der Umsetzung des Parkraummanagements beauftragt. Angebote für die notwendigen geschätzten, **aber noch zu optimierenden**, 220 Parkscheinautomaten und für die weiteren zusätzlichen Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 1,3 Mio. Euro werden eingeholt.
4. Den Betriebskosten für die Parkscheinautomaten in Höhe von 230.000 Euro jährlich wird zugestimmt.
5. Die Technischen Dienste werden beauftragt, für die Wartung der Automaten Sorge zu tragen. Es wird zugestimmt, die hierfür notwendigen einmaligen Investivmittel von 25.000 Euro und die laufenden Betriebskosten von maximal 5.000 Euro jährlich bereitzustellen.
6. Den anfallenden zusätzlichen Kosten für Münzgeldbearbeitung durch den WSD, Kartenzahlungen und park&pay (Handyzahlung) ab Beginn der Bewirtschaftung von geschätzt jährlich 58.000 Euro wird zugestimmt.
7. Der Anschaffung eines Fahrzeuges für den Städtischen Vollzugsdienst für die erforderliche Außendiensttätigkeit wird zugestimmt. Hierfür werden einmalige Investivmittel von 25.000 Euro und laufende Betriebskosten von maximal 5.000 Euro jährlich bereitgestellt.
8. Der MTU empfiehlt, in den Stellenplan 2021 zunächst die folgenden Stellen aufzunehmen:
 - a. 4,0 unbefristete Stellen beim Städtischen Vollzugsdienst
 - b. 2,0 unbefristete Stellen bei der Bußgeldstelle
 - c. 1,0 unbefristete Stellen beim Fachbereich Finanzen für Buchhaltung und Forderungsmanagement
 - d. 1,0 unbefristete Stelle bei den Technischen Diensten zur Wartung der Geräte
 - e. 0,5 befristete Stelle beim Fachbereich Sicherheit und Ordnung für die Telefonhotline
9. Förderung der Elektromobilität **in allen bewirtschafteten Gebieten der Stadt Ludwigsburg**: Fahrzeuge, die unter das Elektromobilitätsgesetz (EMOG) fallen, werden bis zum 31. Dezember 2023 von der Parkgebührenpflicht befreit.

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:

Herr **Knobloch** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) und Herr **Mayer** (Fachbereich Sicherheit und Ordnung) erläutern den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist.

Anschließend eröffnet BM **Ilk** die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** äußert die Zustimmung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu den Parkraumkonzepten für die Südstadt und die Weststadt. Viele Bürgerinnen und Bürger, die rund um die MHP-Arena wohnen, beschwerten sich regelmäßig, dass die Straßen in diesem Bereich auch in den Abendstunden durch Veranstaltungsbesucher zugeparkt werden. Deshalb wäre es nach Ansicht von Stadträtin Dr. Knoß sinnvoll, die Bewirtschaftungszeiten dort zu verlängern. Dem Vorschlag der Stadtverwaltung zur Aufhebung der Anliegerstraßen stehe die Fraktion skeptisch gegenüber. Es werde nämlich befürchtet, dass die Aufhebung Schleichverkehre begünstigen könnte. Für die geplante Gebührenzone 1 in der Weststadt „Rund um den Bahnhof“ werde von der Verwaltung die Ausgabe von Monatstickets nicht empfohlen. Die Grünen würden im Gegenteil die Ausgabe eines Monatstickets für diesen Bereich begrüßen. Denn gerade in der Schachthofstraße gebe es viele Dauerparker. Nach Ansicht von Stadträtin Dr. Knoß ist die von der Stadtverwaltung vorgenommene Abgrenzung zwischen den Bewohnerparkbereichen W1 und W3 in der Weststadt unglücklich, da sie dem Verhalten der Menschen auf der Suche nach einem Parkplatz nicht entspreche. Sie schlägt vor, die Osterholzallee als Grenze zu nehmen und einen Bereich nördlich und südlich davon auszuweisen. Dies würde mehr den Parkgewohnheiten der Leute entsprechen. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen plädiere dafür, den von der Verwaltung berechneten Bedarf von 8,1 Personalstellen beim städtischen Vollzugsdienst zu schaffen, um die insgesamt 4.060 Parkplätze in beiden Bewirtschaftungszonen Süd- und Weststadt gut überwachen zu können. Aufgrund der aktuellen Finanzsituation schlage die Verwaltung jedoch vor, die Bewirtschaftung zunächst mit 4,0 Stellen anstelle der berechneten 8,1 Stellen zu beginnen. Nach Ansicht von Stadträtin Dr. Knoß wäre die Aufstellung von weniger Parkscheinautomaten in größeren Abständen von einander eine gute Möglichkeit, um Kosten zu sparen. Sie regt zudem an, die Carsharing-Fahrzeuge anstelle der Elektrofahrzeuge von der Gebührenpflicht zu befreien.

Stadtrat **Herrmann** sagt, dass die CDU-Fraktion im Grundsatz zu den Parkraumkonzepten für die Süd- und die Weststadt stehe, weil sie diese für richtig und notwendig erachte. In Ludwigsburg gebe es insgesamt sehr hohe Parkgebühren, die jedoch der Gemeinderat mehrheitlich so beschlossen habe. Stadtrat Herrmann betont, dass die CDU-Fraktion die Parkraumkonzepte nicht einführen möchte, um für den städtischen Haushalt Einnahmen im größeren Umfang zu erzielen.

Das Ziel sei, den Parkdruck, der entstehe wenn vorhandene Parkplätze entweder leer stehen oder zweckentfremdet genutzt werden, zu verringern. Die Bürgerinnen und Bürger seien bei beiden Parkraumkonzeptionen beteiligt worden. Doch Stadtrat Herrmann hinterfragt einige Punkte der Parkraumkonzepte kritisch. So beispielsweise die geplante Aufhebung der Anliegerstraßen, welche die Durchfahrt und das Parken für Nicht-Anlieger legal ermöglichen würde. Anwohnerinnen und Anwohner aus diesen Bereichen haben der Fraktion mitgeteilt, dass die Aufhebung eine deutliche Verschlechterung für sie zur Folge hätte. Deshalb plädiere die CDU-Fraktion dafür, die Anliegerstraßen wie gehabt beizubehalten. Um die Rundsporthalle in der Weststadt soll künftig Anwohnerparken nicht möglich sein. Stadtrat Herrmann fragt, ob dies auch in der Heinrich-Schweitzer-Straße der Fall sein werde. Die CDU-Fraktion erachte das Anwohnerparken an der Heinrich-Schweitzer-Straße als notwendig und richtig. Ein weiterer Punkt, den Stadtrat Herrmann kritisch hinterfragt, ist das Parken an der Friedrichstraße zwischen Hohenzollernstraße und Stuttgarter Straße. Dort sei nachts und mittags Parken möglich. Nachts entstünden dadurch keine Probleme. Zur Mittagszeit jedoch bilde sich ein großer Rückstau, weshalb das Parken in diesem Bereich tagsüber nicht erlaubt sein sollte. Stadtrat Herrmann geht auch auf das geplante Monatsparkticket in der Südstadt ein. Die Anwohner der Südstadt möchten dieses nicht. Seines Wissens werde die Wüstenrot & Württembergische AG 50 Euro im Monat für einen garantierten und überdachten Stellplatz verlangen. Das Monatsticket der Stadt werde dagegen 40 Euro betragen für einen nicht garantierten und nicht überdachten Stellplatz, der sich zudem deutlich weiter weg vom Arbeitsplatz befinden werde. Stadtrat Herrmann möchte wissen, wer außer den Mitarbeitern der Wüstenrot & Württembergische, der Evangelischen Fachhochschule Karlshöhe und der Carl-Schaefer-Schule von einem Monatsticket in der Südstadt profitieren würde. Auch die Förderung der E-Mobilität wird von ihm kritisch hinterfragt. Denn dadurch subventioniere die Stadt Elektrofahrzeuge, aber nicht andere Fahrzeuge, die möglicherweise umweltschonender seien. Er schlägt daher vor, diesen Punkt zunächst auszuklammern. Die Verwaltung sollte in einer separaten Vorlage mit Zahlen belegen, um wie viel die Stadt mit solchen und ähnlichen Maßnahmen die Elektromobilität subventioniere. Stadtrat Herrmann bezweifelt, ob tatsächlich 220 Parkausweisautomaten benötigt werden, wie in der Vorlage dargestellt. Er ist überzeugt, dass auch weniger Automaten, bis zu 150, ausreichend wären. Dadurch würden sich sowohl die Kosten für die Anschaffung als auch die Folgekosten, z. B. für die Wartung, verringern. Auf die geplanten Personalstellen eingehend sagt er, dass seine Fraktion 8,1 Personalstellen mittragen würde, jedoch keinesfalls mehr. Er fragt außerdem, ob bei den Personalkosten auch die Sachkosten mitberechnet wurden. Die CDU-Fraktion erachte die Durchführung einer Evaluation als richtig. Stadtrat Herrmann möchte auch wissen, von wie vielen Bewohnerparkausweisen die Stadtverwaltung bei ihrer Kalkulation ausgeht.

Stadtrat **Rothacker** äußert die Zustimmung der Freien Wähler-Fraktion. Ein kontrolliertes Parken im gesamten Stadtgebiet mache Sinn. Seine Fraktion plädiere dafür, die Anliegerstraßen wie gehabt beizubehalten. Stadtrat Rothacker bittet die Verwaltung, bis zur nächsten Gemeinderatssitzung am 20.05.2020 die Höhe der Parkgebühren, welche in den Anliegerstraßen künftig generiert werden könnten, vorzulegen. Zudem sollte die Verwaltung schriftlich vorlegen, was von dem errechneten Überschuss in Höhe von 1,2 Millionen Euro im Jahr nach Abzug der Personalkosten und der Abschreibungen als Netto-Einnahme übrig bleiben würde. Bezug auf die Elektrofahrzeuge nehmend sagt Stadtrat Rothacker, dass diese im gesamten Bundesgebiet von der Parkgebührenpflicht befreit seien. Es wäre das falsche Signal, wenn die Stadt Ludwigsburg nun hierfür Gebühren erheben würde.

Stadträtin **Liepins** äußert die Zustimmung der SPD-Fraktion zu den Parkraumkonzepten für die Süd- und die Weststadt. Sie ist überzeugt, dass nach dem ersten Jahr, in dem viele Investitionskosten anfallen werden, ein positiver Saldo verzeichnet werden könnte. Nach der Einführung sollte eine Evaluation stattfinden und nachgesteuert werden, wenn etwas nicht so gut wie erhofft funktioniert. Stadträtin Liepins fragt, wie sich der Bruttobetrag bei den Personalkosten, die in Zusammenhang mit der Parkraumkonzeption notwendig werden, zusammensetzt und welche Nebenkosten hinzukommen sollen. Zudem möchte sie wissen, wie sich die Aufhebung der Anliegerstraßen auf die Parkraumbewirtschaftung konkret auswirken würde.

Stadträtin **Knecht** stimmt den beiden Parkraumkonzepten im Namen der FDP-Fraktion zu. Sie fragt, ob eventuell mit den Sportvereinen in der Südstadt Sonder-Parkbedingungen für ihre Mitglieder vereinbart werden sollen. Es sei zudem wichtig zu wissen, welche gewerbliche Nutzungen Parkplätze in der Südstadt benötigen und nutzen. Der Aufhebung der Anliegerstraßen steht Stadträtin Knecht kritisch gegenüber. Sie plädiert zudem dafür, auf der Friedrichstraße zwischen der Hohenzollernstraße und der B 27 tagsüber das Parken zu verbieten – insbesondere mit Blick auf die anstehenden Straßenbauarbeiten, die dort erfolgen sollen. Bezug auf die benötigten Personalstellen nehmend erkundigt sich Stadträtin Knecht, ob es sich bei der Stelle des Elektrikers, welcher die Wartung der Parkscheinautomaten durchführen soll, um eine neu geschaffene Stelle handle. Ihrer Ansicht nach seien im Rahmen der Einführung des digitalen Bezahlsystems auch weniger Parkscheinautomaten notwendig. Dadurch könnten auch Ausgaben gesenkt werden.

Stadtrat **Müller** begrüßt die Umsetzung der Parkraumkonzeption. Er möchte wissen, wie viel ihrer Arbeitszeit die Vollzugsbediensteten mit Kontrollen auf den Straßen verbringen. Zudem fragt er, wie die Arbeitszeit angesetzt werden müsse, um zu dieser Anzahl an Beschäftigten zu kommen. Auch er plädiert dafür, die Anliegerstraßen nicht aufzuheben.

Nach Ansicht von Stadtrat **Zeltwanger** sollten die Parkraumkonzepte so gestaltet werden, dass eine gerechte Verteilung der Verkehrslast ermöglicht wird.

Nach Aussage von Herrn **Knobloch** sei die Verwaltung davon ausgegangen, dass sich der Parksuchverkehr in den Anliegerstraßen signifikant verringern würde, wenn man dort Gebührenpflicht einführen würde. Wenn die Anliegerstraßen aus der Parkraumbewirtschaftung herausgenommen werden, dann kann dort jeder Parken, der behauptet, ein Anliegen zu haben. Dies zu kontrollieren sei für die Verwaltung schwierig. Eine weitere Alternative bei der Parkraumbewirtschaftung der Anliegerstraßen könnte sein, dort nur Anwohnerparken mit entsprechenden Parkausweisen zu erlauben. Laut Herrn Knobloch sei es allgemein schwierig, bei den Anliegerstraßen eine Sonderregelung zu treffen. Wenn es darum gehe, den Schleichverkehr in diesen Straßen zu vermeiden, dann müsse man nach weiteren Lösungen suchen. Den Vorschlag von Stadträtin Dr. Knoß, die Aufteilung der Bewohnerparkbereiche W1 und W3 in der Weststadt erneut zu prüfen, nimmt die Verwaltung mit. Herr Knobloch betont aber, dass die Bewohnerparkbereiche aus rechtlicher Sicht eine räumliche Ausdehnung von 1.000 m nicht überschreiten dürfen. Auch die Anregung, das Parken tagsüber auf der Friedrichstraße zu verbieten, nimmt die Verwaltung zur weiteren Prüfung mit. Die Anregung, die Anzahl der Parkscheinautomaten zu verringern, wird die Verwaltung ebenfalls prüfen. Auf die Elektrofahrzeuge eingehend erklärt Herr Knobloch, dass der Gesetzgeber den Kommunen durch die Verabschiedung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) die Möglichkeit zur Förderung der Elektromobilität eröffnet habe.

Diese Möglichkeit haben fast alle Städte bundesweit genutzt. Nach Beschluss des Ludwigsburger Gemeinderats und im Einklang mit dem EmoG seien Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet nach der derzeitigen Gebührensatzung noch bis zum 31.12.2020 von der Gebührenpflicht befreit. Deshalb schlage die Verwaltung vor, diese Regelung zu verlängern, so dass nach dem EmoG klassifizierte Fahrzeuge bis zum 31.12.2023 von der Gebührenpflicht im öffentlichen Straßenraum zur Förderung der Elektromobilität befreit werden. Ungeachtet dessen habe die Stadt auch die Möglichkeit, Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bereitzustellen, wenn es Bedarf hierfür gibt. Herr Knobloch informiert, dass noch keine Gewerbetreibenden aus der Südstadt Bedarf an Monatsparkplätzen gemeldet haben. Man könnte deshalb zunächst Monatsparktickets dort einführen und nach der Evaluation entscheiden, ob diese weiterhin Bestand haben sollen oder nicht.

Auf die Wortmeldung von Stadtrat Herrmann Bezug nehmend teilt Herr **Nowak** (BrennerPlan GmbH) mit, dass lediglich der Parkplatz der Rundsporthalle nicht für die Bewohner bevorrechtigt wird. Die Heinrich-Schweitzer-Straße aber schon.

Herr **Mayer** geht auf die Fragen zu den Personalkosten ein und erklärt, dass darin die reine Personalkosten, der Arbeitgeberanteil, diverse Sachkosten (für die Ausbildung der Mitarbeitenden, ihre Uniformen und sonstige Ausstattung) sowie die sogenannte kalkulatorische Miete enthalten seien. Herr Mayer informiert zudem, dass die Mitarbeitenden im Vollzugsdienst den Großteil ihrer Arbeitszeit mit Kontrolltätigkeiten auf der Straße verbringen.

Nach Ansicht von Stadtrat **Rothacker** sollte die vorgeschlagene Aufhebung der Anliegerstraßen, welche von der Mehrheit des Gremiums als problematisch gesehen werde, auch in den Fraktionssitzungen beraten werden.

Stadträtin **Dr. Knoß** erinnert daran, dass es einen Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Errichtung eines Fußgängerüberweges in der Martin-Luther-Straße auf Höhe der Brenzstraße gibt. Sie bittet die Verwaltung daher, an dieser Stelle nach Möglichkeit keinen Parkscheinautomaten aufzustellen, um die Fußgänger nicht zu behindern. Auf die Frage von Stadträtin Knecht eingehend sagt **BM Ilk**, dass den Sportvereinen in der Südstadt keine Sonder-Parkkonditionen für ihre Mitglieder gewährt werden können. Der Stadtverwaltung sei jedoch die Problematik bewusst. Deshalb werde man nach einer für beide Seiten verträgliche Lösung suchen.

Herr **Nowak** ergänzt, dass Brenner Plan bei einem Abstand der Parkscheinautomaten mit einem Radius von circa 60 m von ungefähr 150 Parkscheinautomaten ausgegangen sei. Sobald der Beschluss zur Umsetzung des Parkierungskonzeptes vorliegt, werde das Büro Brenner Plan zusammen mit dem Fachbereich Nachhaltige Mobilität und dem Fachbereich Tiefbau und Grünflächen die Lage der Automaten vor Ort genau bestimmen und im Grundsatz eher einen etwas größeren Radius von circa 80 m auswählen. Hier werde sich auch das bereits eingeführte Handyparken kostenreduzierend auf die Standortauswahl auswirken. Daher sei anzunehmen, dass die maximale Anzahl an Parkscheinautomaten und somit auch die Kosten reduziert werden können.

Aufgrund der Beratung ergeben sich Änderungen am Beschlussvorschlag. Die Änderungen werden von der Sitzungsleitung und den Ausschussmitgliedern einvernehmlich formuliert.

Nach der Aussprache stellt daher **BM Ilk** die abweichende Beschlussempfehlung zur Abstimmung.

Beratungsverlauf:

Stadtrat **Handel** begründet den Antrag Vorl.Nr. 061/20 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Weil wegen der aktuellen Corona-Pandemie alle Veranstaltungen in der Stadt abgesagt wurden und es noch nicht absehbar sei, wann und ob sie in diesem Jahr stattfinden werden, schlägt er vor, den Antrag vorerst zurückzustellen und ihn erst im nächsten Jahr, wenn wieder größere Veranstaltungen möglich sind, darüber zu beraten.

Bevor er die Aussprache eröffnet äußert **BM Iik** seine Bedenken darüber, ob die im Antrag Vorl.Nr. 061/20 vorgeschlagenen Licht- und Lasershows tatsächlich umweltfreundlicher sind. Schließlich benötigen sie viel Energie und stören Vögel und kleinere Tiere.

Nach Ansicht der CDU-Fraktion sollte im Blühenden Barock und bei den Ludwigsburger Schlossfestspielen keinesfalls auf Feuerwerk verzichtet werden, denn dies gehöre einfach dazu. Zudem seien alle Anforderungen an Brandschutz und Verletzungsvorsorge erfüllt. Die Ludwigsburger Innenstadt weise auch keine enge Bebauung auf, die ein Verbot von Feuerwerkskörper notwendig machen würde. Obwohl manche Menschen zu Silvester unsachgemäß mit Feuerwerkskörper umgehen und dabei sowohl sich als auch andere gefährden, handle es sich um Einzelfälle und nicht um ein größeres Problem. Stadtrat **Herrmann** betont, dass Silvester-Feuerwerk ein Teil der Kultur des Landes sei. Die CDU-Fraktion möchte keine Umerziehung der Menschen.

Stadtrat **Rothacker** sieht den vorliegenden Antrag als Bevormundung der Bürgerinnen und Bürger. Eine rechtliche Grundlage für ein Feuerwerksverbot gebe es nicht. Sowohl das Silvester-Feuerwerk auf dem Marktplatz als auch das Feuerwerk im Blühenden Barock und bei den Schlossfestspielen werde nicht von der Stadt organisiert. Die Freie Wähler-Fraktion plädiere dafür, über den Antrag Vorl.Nr. 061/20 abzustimmen.

Auch die SPD-Fraktion spricht sich gegen ein generelles Feuerwerksverbot aus. Kritisch sieht sie auch ein Verbot bei bestimmten Kulturveranstaltungen in der Stadt, denn hier sei das Feuerwerk Teil von etablierten und sehr gut funktionierenden Strukturen. Man könnte sich jedoch überlegen, ob an Silvester eine feuerwerksfreie Zone in der Innenstadt errichtet werden sollte, für all die Menschen, die ohne Feuerwerk den Jahreswechsel feiern möchten. Die FDP-Fraktion spricht sich ebenfalls gegen ein Feuerwerksverbot aus.

Nach Ansicht von Stadtrat **Müller** sprächen zwei Gründe für ein Feuerwerksverbot, die Feinstaubbelastung und die Lärmbelästigung. Um der Feinstaubproblematik effektiv zu begegnen, müsste ein eventuelles Verbot auf die gesamte Stadt ausgedehnt werden und nicht nur im Innenstadtbereich begrenzt bleiben. Bezüglich der Lärmbelästigung könnte ein Verbot insbesondere rund um Pflegeheime und das Krankenhaus geprüft werden. Stadtrat Müller sieht ebenfalls keine akute Brandgefahr in der Innenstadt, die durch Feuerwerkskörper ausgehen würde.

Stadtrat **Handel** betont, dass die in dem Antrag vorgeschlagenen Maßnahmen nicht als Verbote, sondern vielmehr als Alternativen aufgefasst werden sollten.

Der Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt über den Antrag Vor.nr. 061/20 ab.

Antragstext:

1. Die Stadtverwaltung berät mit dem Gemeinderat über die Behandlung des Antrags der Deutschen Umwelthilfe auf ein „innerstädtisches Silvester-Böller-Verbot.“
2. Die Stadtverwaltung prüft die rechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung von Zonen, in denen Schwarzpulver-Feuerwerkskörper aus Gründen der Luftreinhaltung, des Tierschutzes, des Brandschutzes, der Verletzungsvorsorge und der Müllvermeidung nicht gezündet bzw. abgebrannt werden dürfen.
3. Die Stadtverwaltung prüft die Möglichkeit, an Silvester eine umweltfreundliche zentrale Licht- und Lasershow auszurichten.
4. Die Stadtverwaltung setzt sich zusammen mit den städtischen Vertreterinnen bei ihren Beteiligungsgesellschaften Blühendes Barock und Ludwigsburger Schlossfestspiele dafür ein, anstelle der bisherigen Feuerwerke umweltfreundliche Licht- und Lasershows auszurichten.

Abstimmungsergebnis:

BM **Ilk** stellt diesen Antrag zur Abstimmung.

Der Antrag wird mit 3 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich abgelehnt.

Beratungsverlauf:

Siehe Ausführungen unter Punkt 4.

Antragstext:

Das geplante Fahrverbot für Diesel Euro 5 soll auf der B10/B27 zwischen Kornwestheim und der Autobahnanschlussstelle Zuffenhausen („Kleine Umweltzone“) ausgedehnt werden. Diese Maßnahme wird zu mehr Umfahrvverkehr durch das Stadtgebiet Ludwigsburg führen.

Die Stadtverwaltung setzt sich dafür ein, dass die geplante Erweiterung der Fahrverbote für Diesel Euro 5 auf der B27 verhindert wird. Diese würden zu weiteren Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet Ludwigsburg führen.

Beratungsverlauf:

Sollte sich zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte in Stuttgart nicht eingehalten werden, ist von der Landeshauptstadt in Absprache mit dem Regierungspräsidium vorgesehen, das Fahrverbot für Diesel kleiner Euro 6 u.a. auf den Bezirk Zuffenhausen auszudehnen. Eine Entscheidung sollte im April 2020 fallen. Die Regelung sollte dann ab dem 01.07.2020 gelten. Laut Information der Landeshauptstadt vom 08.05.2020 ist jedoch bisher noch nichts entschieden worden.

Die Stadt Ludwigsburg steht mit der Landeshauptstadt auf Arbeitsebene im direkten Kontakt zum Thema. Beide Verwaltungen teilen die Meinung, dass eine Lösung regional abgestimmt werden muss. Außerdem partizipieren beide an diversen Arbeitsgruppen des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg zur regionalen Zusammenarbeit in Mobilitätsthemen. Eine rechtliche Einspruchsmöglichkeit der Stadt Ludwigsburg als letztes Mittel müsste noch geprüft werden.

Der Antrag Vorl.Nr. 104/20 der FDP-Fraktion ist als erledigt zu betrachten. Die Stadtverwaltung wird laufend über ihre Gespräche mit dem Regierungspräsidium und der Stadt Stuttgart informieren.

Beratungsverlauf:

Mit Einverständnis der Ausschussmitglieder nimmt zunächst Stadträtin **Burkhardt** Stellung zu den Anträgen der LUBU Vorl.Nr. 028/13, Vorl.Nr. 484/16 und Vorl.Nr. 517/17.

Stadträtin **Dr. Knoß** nimmt Stellung zu den Anträgen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Vorl.Nr. 550/12 und Vorl.Nr. 168/20, wobei sie insbesondere auf den Antrag Vorl.Nr. 168/20 eingeht.

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, erläutert anschließend Herr **Behnsen** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) den künftigen Umgang mit dem Fußverkehr und der Barrierefreiheit. Der Stadtverwaltung sei 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 Bemühungen der Stadtverwaltung spiegeln sich in den guten Befragungsergebnissen zur Ludwigsburger Innenstadt und in der Untersuchung Mobilität in Deutschland 2017 wider. In der Befragung beurteilten 85 % aller Teilnehmenden die Fußverkehrssituation in Ludwigsburg mit einem sehr gut bis gut. Zusammenfassend könne gesagt werden, dass die Ludwigsburger Bürgerinnen und Bürger die Bemühungen der Stadtverwaltung erkennen und dies mit positiven Rückmeldungen bei Befragungen zum Ausdruck bringen. Die Verwaltung schlage vor, die personellen und finanziellen Ressourcen, welche die Planungsvergabe eines Fußverkehrskonzepts mit sich bringe, gewinnbringender für konkrete Maßnahmen vor Ort einzusetzen und die Fußverkehrsförderung fortzuführen wie bisher. Exemplarische Beispiele seien die systematische Optimierung der Lichtsignalanlagen, der barrierefreie Umbau von Haltestellen und die gute fußläufige Durchlässigkeit der Innenstadt.

Ähnlich wie bei der Stärkung des Fußverkehrs verfolge die Stadtverwaltung einen bedarfsorientierten Ansatz zur Sicherstellung der Barrierefreiheit im Stadtgebiet. Im Rahmen des Möglichen werde 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 betreffe 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 seien 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 seien insgesamt 171 der vorhandenen 241 Bushaltestellen (ohne ZOB) barrierefrei ausgebaut worden. Für 2020 sei 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 sei aufgrund von äußeren Einflüssen, wie z.B. Grundstückszufahrten oder einer zu geringen zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche, nicht an jeder Haltestelle ein idealer Ausbau möglich. Es sei vorgesehen – sofern die dafür notwendigen Haushaltsmittel weiterhin zu Verfügung gestellt werden – in den nächsten Jahren die restlichen Haltestellen barrierefrei umzubauen. Ergänzend zu den beschriebenen Prozessen habe die Verwaltung sowohl in den 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 versuche 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 sehe 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. Die Ergebnisse sollen im Rahmen der STEP-Prozesse einfließen.

Nach der Präsentation wird die Aussprache eröffnet.

Stadträtin **Seyfang** betont, dass die CDU-Fraktion großen Wert auf die Verkehrssicherheit der Fußgänger legt. In ihrem integrierten Mobilitätskonzept 2030 habe sie diesbezüglich verschiedene Verbesserungen angeregt, welche in sämtlichen Maßnahmen der Stadtverwaltung umgesetzt wurden. Die CDU-Fraktion erachte die Vorgehensweise der Verwaltung als richtig. Sie möchte auch nicht, dass die unterschiedlichen Verkehrsarten gegeneinander ausgespielt werden. Vielmehr sollte eine gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer stattfinden. Dass im Antrag Vorl.Nr. 168/20 die Umsetzung zeitlich begrenzter Verkehrsveränderungen an der Corona-Pandemie festgemacht wird, erachte die Fraktion nicht als zielführend. Stadträtin Seyfang sieht die Bürgerinnen und Bürger in der Eigenverantwortung, den erforderlichen Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 m auf den Geh- und Radwegen einzuhalten.

Stadtrat **Zeltwanger** plädiert ebenfalls dafür, alle Verkehrsarten gemeinschaftlich zu betrachten und sie nicht gegeneinander auszuspielen. Er äußert die Zustimmung der Freien Wähler-Fraktion zur beschriebenen Vorgehensweise der Stadtverwaltung.

Stadträtin **Liepins** merkt an, dass die Mehrheit der vorliegenden Anträge schon länger zurückliegt. In den letzten Jahren sei jedoch in der Stadt viel für den Fußverkehr getan worden. Das habe zu wesentlichen Verbesserungen geführt. Stadträtin Liepins nimmt aktuell einen Konkurrenzkampf zwischen Fußgänger und Radfahrer um bestimmte Wegbreiten wahr. Sie gibt dabei zu bedenken, dass in der Innenstadt – mit Ausnahme der Wilhelmstraße – nicht der erforderliche Platz zur Verfügung stehe, um Geh- und Radwege so breit zu gestalten, dass in Zeiten der Pandemie der notwendige Sicherheitsabstand von 1,5 m immer eingehalten werden könne. Stadträtin Liepins ist überzeugt, dass die Stadtverwaltung bei sämtlichen Maßnahmen die Sicherheit der Fußgänger mitdenkt. Daher können ihrer Ansicht nach die vorliegenden Anträge als erledigt betrachtet werden.

Stadträtin **Knecht** betont, dass es sinnvoller sei, konkrete Maßnahmen bedarfsgerecht umzusetzen als Gesamtplanungen zu erstellen, die sich im Laufe der Zeit überholen können. Dass in Zeiten der Pandemie der erforderliche Sicherheitsabstand eingehalten werden müsse, daran zweifle niemand. Allerdings sieht Stadträtin Knecht jeden in der Verantwortung diesen einzuhalten. Die vorliegenden Anträge betrachtet sie ebenfalls als erledigt und äußert die Zustimmung der FDP-Fraktion zur Vorgehensweise der Verwaltung.

Auch Stadtrat **Müller** erachtet den eingeschlagenen Weg der Verwaltung als richtig.

Stadtrat **Handel** sagt, dass im Sinne des Antrags Vorl.Nr. 168/20 geprüft werden sollte, in welchen Bereichen vorhandene Engstellen Probleme verursachen, um anschließend hierfür eine gute Lösung zu erarbeiten.

Stadtrat **Rothacker** und Stadtrat **Zeltwanger** betonen, wie dringlich und wichtig auch der barrierefreie Umbau des ZOB sei. Schließlich handle es sich hierbei um das Eingangstor zur Stadt. Aktuell sei dort keine Barrierefreiheit gegeben. Auch am Bahnhof nicht. Auffallend sei beispielsweise, dass die Aufzüge oft außer Betrieb seien.

Stadträtin **Burkhardt** bemängelt die ihrer Ansicht nach unstrukturierte Diskussion. Der Antrag Vorl.Nr. 168/20 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen nach kurzfristig umsetzbaren Verkehrsmaßnahmen anlässlich der Corona-Pandemie werde mit den Anträgen der LUBU, welche ein nachhaltiges und umweltfreundliches Gesamtverkehrskonzept fordern, vermischt.

Nach der Aussprache lässt BM **Ilk** das Gremium darüber abstimmen, ob die älteren Anträge Vorl.Nr. 550/12, Vorl.Nr. 018/13, Vorl.Nr. 484/16 und 517/17 als erledigt zu betrachten sind.

Anschließend stimmt der Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt separat über den Antrag Vorl.Nr. 168/20 ab.

Antragstext:

Der demografische Wandel und die älter werdende Stadtbevölkerung benötigen eine stadtplanerische Überlegung für ein Gesamtkonzept von Barrierefreiheit im gesamten Stadtgebiet.

Abstimmungsergebnis:

BM **Ilk** lässt das Gremium darüber abstimmen, ob dieser Antrag als erledigt betrachtet werden kann.

Mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen wird einstimmig entschieden, dass der Antrag Vorl.Nr. 550/12 als erledigt zu betrachten ist.

Beratungsverlauf:

Siehe Ausführungen unter Punkt 6.

Antragstext

Über Radverkehrsplanung wird viel diskutiert, auch die Verbesserung des ÖPNV ist im Gespräch, wird nur im Augenblick durch EU-Richtlinien zu Ausschreibungen der Angebote behindert. Auch das Zu-Fuß-Gehen ist eine umweltfreundliche Verkehrsart, die gefördert werden muss.

Ich stelle zusammen mit Herrn Hillenbrand im Sachzusammenhang den Antrag, analog zum Radwegekonzept dem Gemeinderat im ersten Halbjahr 2013 ein Fußwegekonzept vorzulegen, auf dessen Basis weitere Beschlüsse für die Förderung des Zu-Fuß-Gehens in Ludwigsburg gefasst werden können. Da nach Aussage von Herrn Kurt im Gemeinderat im Dezember 2012 Unterlagen vorhanden sind, dürfte eine solche Vorlage keine Schwierigkeiten personeller oder finanzieller Art machen.

Abstimmungsergebnis:

BM **Ilk** lässt das Gremium darüber abstimmen, ob dieser Antrag als erledigt betrachtet werden kann.

Mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen wird einstimmig entschieden, dass der Antrag Vorl.Nr. 028/13 als erledigt zu betrachten ist.

Beratungsverlauf:

Siehe Ausführungen unter Punkt 6.

Antragstext:

Die Stadtverwaltung legt dem Gemeinderat im 1. Halbjahr 2017 ein Konzept für die Fußwegeanbindung der Weststadt und des Stadtteils Eglosheim an die Kernstadt Ludwigsburg und den Bahnhofsbereich mit Kostenschätzung und Zeitplanung vor.

Abstimmungsergebnis:

BM **IIk** lässt das Gremium darüber abstimmen, ob dieser Antrag als erledigt betrachtet werden kann.

Mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen wird einstimmig entschieden, dass der Antrag Vorl.Nr. 484/16 als erledigt zu betrachten ist.

Beratungsverlauf:

Siehe Ausführungen unter Punkt 6.

Antragstext:

1. Die Stadtverwaltung berichtet über konkrete Veränderungen in der Ludwigsburger Fußwegeplanung seit den Veranstaltungen (Fußwegechecks) mit dem Landesverkehrsministerium im Jahr 2016.
2. Die Verwaltung stellt neue konkrete Fußwegeplanungen für das Jahr 2018 und folgende vor.

TOP 6.4**Fußwegeplanung als Teil einer zukünftigen
Verkehrsplanung
- Haushaltsantrag der Stadträtin Burkhardt (LUBU)
vom 21.11.2017****Vorl.Nr. 517/17**

Abstimmungsergebnis:

BM **Ilk** lässt das Gremium darüber abstimmen, ob dieser Antrag als erledigt betrachtet werden kann.

Mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen wird einstimmig entschieden, dass der Antrag Vorl.Nr. 517/17 als erledigt zu betrachten ist.

Beratungsverlauf:

Siehe Ausführungen unter Punkt 6.

TOP 6.5**Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr in Corona-Zeiten
- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom
06.05.2020****Vorl.Nr. 168/20**

Antragstext:

Die Stadtverwaltung prüft, inwieweit kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, wie beispielsweise provisorische Radverkehrsanlagen, Fußgängerzonen, Spielstraßen, Fahrradstraßen /-zonen, Temporeduzierungen oder auch Straßenabschnitte, auf denen Fußgänger und Radfahrer Vorrang haben, eingerichtet werden können.

Abstimmungsergebnis:

Der Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt stimmt über diesen Antrag ab.

Mit 3 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen wird der Antrag Vorl.Nr. 168/20 mehrheitlich abgelehnt.

Beratungsverlauf:

Siehe Ausführungen unter Punkt 6.

Beratungsverlauf:

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

Anschließend wird die Aussprache eröffnet.

Stadträtin **Dr. Knoß** lobt die Verwaltung. Mit der Umwandlung der Seestraße zu einer Fahrradstraße sei für die Schülerinnen und Schüler, die mit dem Rad zur Schule fahren, aber auch allgemein für alle Radfahrerinnen und Radfahrer in der Stadt eine sichere und zudem kostengünstige Lösung erarbeitet worden.

Stadträtin **Seyfang** begrüßt ebenfalls die präsentierte Lösung. Dadurch werden sich künftig alle Radfahrerinnen und Radfahrer gefahrlos in beiden Straßenrichtungen fortbewegen können. Stadträtin Seyfang merkt an, dass sie bei der Beschreibung der privaten Stellplätze in der Leonberger Straße die Hausnummern 54- 69 auf dem Plan nicht entdeckt habe.

Herr **Behnsen** erklärt, dass in diesem Fall jeweils die Abschnitte der Seestraße zwischen der Leonberg Straße und der Friedrichstraße gemeint seien.

Stadtrat **Rothacker** sieht in der Seestraße ein gutes Beispiel für eine Fahrradstraße, welche es insbesondere den Schülerinnen und Schülern erlaubt, sich verkehrssicher zu bewegen. Anders sehe die Situation in der Martin-Luther-Straße aus. Stadtrat Rothacker bittet die Verwaltung, die Anwohnerinnen und Anwohner per Brief über die Planung zu informieren und insbesondere mit der Bäckerei in der Seestraße eine Lösung zu erarbeiten. Denn für diese sei voraussichtlich eine Ladezone erforderlich, welche ein temporäres Halten für das Be- und Entladen von Lieferfahrzeugen erlaubt.

Die SPD-Fraktion begrüßt die Ausweisung der Seestraße zu einer Fahrradstraße. Sie plädiert dafür, auch alle anderen Straßen der Stadt Schritt für Schritt planerisch durchzuarbeiten, um langfristig ein attraktives Fahrradstraßennetz in Ludwigsburg zu gestalten.

Stadträtin **Knecht** stimmt im Namen der FDP-Fraktion der Ausweisung der Seestraße zwischen Karlstraße und Friedrichstraße zu einer Fahrradstraße zu. Denn diese Straße sei die gegenwärtig wichtigste Zufahrtsachse für den Radverkehr in den Schulcampus Mitte von und in Richtung Südstadt. Durch die Ausweisung zur Fahrradstraße werde die Verkehrssicherheit für die vielen Schülerinnen und Schüler wesentlich erhöht. Stadträtin Knecht fragt, ob alle 38 Parkplätze in dem Abschnitt 54- 69 tatsächlich der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Ihrer Kenntnis nach gehören viele davon einer Eigentümergemeinschaft. Stadträtin Knecht möchte zudem wissen, ob künftig Handwerker, die im Bereich der Seestraße beruflich zu tun haben, dort auch parken dürfen.

Bezug auf die Parkplätze nehmend sagt Herr **Knobloch**, dass die Verwaltung nur das weitergeben könne, was ihr zugetragen wurde. Handwerker werden künftig in der Seestraße halten, aber nicht parken dürfen. Herr Knobloch betont, dass lediglich den Radfahrerinnen und Radfahrern Vorrang gewährt werde. Weitere Änderungen werde es nicht geben.

Das Gremium nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Antragstext:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, dem Gemeinderat möglichst bald eine Planung vorzulegen, wie die Seestraße (Süden) in eine Fahrradstraße umgewandelt werden kann. Im Anschluss soll über einen Beschluss zum Umbau des Straßenzugs beraten werden.

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist durch die Beratung der Mitteilungsvorlage 141/20 und durch den Bericht der Verwaltung in der Sitzung als erledigt zu betrachten.