



Protokollauszug
zum AUSSCHUSS FÜR MOBILITÄT, TECHNIK UND
UMWELT

am Donnerstag, 19.11.2020, 17:20 Uhr, Kulturzentrum, Großer Saal

ÖFFENTLICH

TOP 1 TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung
Ludwigsburg

Beratungsverlauf:

Siehe gesonderte Niederschrift zum Betriebsausschuss Stadtentwässerung Ludwigsburg am 19.11.2020.

TOP 2 TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung
Ludwigsburg

Beratungsverlauf:

Siehe gesonderte Niederschrift zum Betriebsausschuss Stadtentwässerung Ludwigsburg am 19.11.2020.

TOP 3 TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung
Ludwigsburg

Beratungsverlauf:

Tagesordnungspunkt 3 und 4 werden auf Vorschlag von BM Ilk zusammen behandelt.

Zum Beschluss und Abstimmungsergebnis siehe gesonderte Niederschrift des Betriebsausschusses Stadtentwässerung Ludwigsburg am 19.11.2020. Zum Beratungsverlauf siehe TOP 4 dieser Sitzung.

Beschluss:**Baubeschluss**

Die Fahrbahnbeläge im vierten Bauabschnitt der Schwieberdinger Straße, der Keplerstraße und der Friedrichstraße im Abschnitt Solitudestraße bis B 27 werden, analog zur Nordseite, auf der Südseite saniert.

Die Gesamtkosten in Höhe von 560.000,-- € (brutto) werden genehmigt, vorbehaltlich der Genehmigung des Haushaltsplanes 2021.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen und zusammen mit der Abstimmung zur Vorl.Nr. 344/20.

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

Beratungsverlauf:

Die Behandlung des Tagesordnungspunkts erfolgt auf Vorschlag von **BM Ilk** zusammen mit Tagesordnungspunkt 3 des Betriebsausschusses Stadtentwässerung Ludwigsburg. Er eröffnet damit auch den Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt. Nachdem das Gremium auf Sachvortrag verzichtet, eröffnet **BM Ilk** die Aussprache.

Die Nachfrage von Stadträtin **Liepins**, ob dies nun der letzte Bauabschnitt und die Baumaßnahme Ende 2021 abgeschlossen sei, wird von Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) bejaht.

Stadtrat **Klotz** wünscht sich Informationen zum Verkehrsführung im Vorfeld zur Maßnahme, er fragt außerdem, warum die Nord- und Südfahrbahn nicht zusammen ausgeschrieben wurden.

BM Ilk zufolge werde die Verwaltung zu Beginn des Jahres 2021 die größeren Baumaßnahmen vorstellen und beraten.

Frau **Schmidtgen** führt aus, dass die Nord- und Südfahrbahn gemeinsam geplant worden seien und nun die Zeit für die Stadt arbeite. Bei Ausschreibung der Nordseite sei der Markt gesättigt gewesen, nun erwarte man deutlich bessere Preise und Konditionen.

Stadtrat **Handel** spricht im Zusammenhang mit dem Baustellenmanagement an und kritisiert, dass kurz nach Abschluss der Kanalbauarbeiten in der Abelstraße nun die Deutsche Telekom frisch geteerte Abschnitte aufreißt und Leitungen verlegt.

Hierüber sei die Stadt auch sehr verärgert, so **BM Ilk**, denn bei einer Abfrage im Vorfeld zu den Kanalbauarbeiten habe die Telekom einen Bedarf verneint. Nun habe sie die Notwendigkeit angezeigt und rechtlich dürfe die Telekom jederzeit die Straße und den Gehweg für ihre Zwecke aufgraben. Dies sei rechtlich geprüft worden.

BM Ilk lässt sodann über die Vorlagen 344/20 und 345/20 gemeinsam abstimmen.

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** ruft Tagesordnungspunkt 5 auf. Bei der kommenden Vorstellung, erläutert er einleitend, handle es sich um die grundsätzliche Verkehrsführung und Skizzen, die detaillierte Planung schließe sich an die heutige Beratung an.

Herr **Ptöck** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) stellt die erarbeiteten Planungen für die Verkehrsführung am Knotenpunkt Alleenstraße/Friedrich-Ebert-Straße anhand einer Präsentation vor (vgl. Anlage zur Niederschrift). Die Stadt wolle versuchen, eine kurzfristige Lösung zur Unfallvermeidung herbeizuführen, langfristig sei die Einbindung in die Radschnellroute RS8 geplant. Herr Ptöck stellt im Einzelnen die verschiedenen Varianten vor, wobei die Variante 0 den Ist-Zustand darstellt. Vorschlag der Verwaltung sei die Umsetzung der Variante 2 als Feldversuch mit anschließender Evaluierung.

Stadträtin **Dr. Knoß** dankt für das Ansinnen, das mit geringem Aufwand realisierbar scheint. Der Radweg habe zuletzt an Attraktivität eingebüßt, daher sei die Versuchsphase positiv. Sie hält die Aufstellfläche für Fahrräder in der Alleenstraße zu klein, es führen dort kaum Autos. Zu bedenken sei die Führung der Linksabbieger aus der Alleenstraße in den Radweg entlang der Stuttgarter Straße Richtung Norden. Sie regt an, die Friedrich-Ebert-Straße ganz als Fahrradstraße auszuweisen und bis zum Berliner Platz zu verlängern.

Die Aufstellfläche in der Alleenstraße hält Stadträtin **Seyfang** für zu klein. Die Priorisierung an der Kreuzung für Fahrräder sei logischer als der Verschwenk auf den engen Aufstellplatz. Sie fragt, wie lange der Feldversuch andauern soll. Wichtig seien die Linksabbieger aus der Alleenstraße Richtung Norden. Die Führung der linksabbiegenden Autos aus der Friedrich-Ebert-Straße zunächst nach Norden könne sie sich vorstellen.

Stadtrat **Rothacker** empfindet die Aufstellfläche ebenfalls als zu klein. Die Autoführung über das zweimalige Rechtsabbiegen heißt er nicht gut und habe etwas Vergleichbares nirgends gesehen. Der Feldversuch könne nicht die Realität zeigen, da in den nächsten Monaten keine Veranstaltungen im Forum und im Blühenden Barock stattfinden würden. Die überwiegenden Nutzungen der Radfahrer und Autos passiere zu unterschiedlichen Zeiten am Tag. Die Fraktion könne mit Variante 0 oder maximal 1 mitgehen. Die Autos aus dem Bärenwiese-Parkplatz müssten ohnehin für Fußgänger anhalten. Die Variante 2 sei nicht zielführend.

Es komme endlich Bewegung in die Umgestaltung des Knotens, so Stadtrat **Maier**. Die Radführung schräg über die B27 hält er für schwierig, die Aufstellfläche sei zu klein. Generell seien Zwei-Richtungs-Radwege immer konfliktanfällig. Das Ausprobieren der Variante 2 im Feldversuch sei sinnvoll.

Stadträtin **Knecht** spricht die zu kleine Aufstellfläche an und plädiert für die Fortführung als Fahrradstraße in der Friedrich-Ebert-Straße. Die Grüne Welle auf der B27 sei schon lange nicht mehr vorhanden aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens. Die Autoführung über zweimaliges Rechtsabbiegen sei nicht sinnvoll. Die Konflikte werden im dortigen Abschnitt mit dem Parkverkehr auf die Bärenwiese immer vorhanden sein, aber die Hauptnutzungszeiten unterscheiden sich von denen des Radwegs als überwiegenden Schüler-Radweg.

Stadtrat **Müller** könne sich für Variante 2 erwärmen. Durch eine vergrößerte Aufstellfläche könne der Radverkehr insgesamt gestärkt werden. Auch außerhalb der Schulzeiten nehme der Radverkehr immer mehr zu. Als essentiell sieht er eine genaue Beschilderung für alle

Verkehrsteilnehmer an.

Der Verkehrsknotenpunkt müsse ganzheitlich und nicht nur aus Radfahrersicht gesehen werden, führt Stadtrat **Zeltwanger** aus. Der Bärenwieseparkplatz sei sehr wichtig, man könne auch viel über eine veränderte Ampelschaltung zu den Schülerzeiten lenken. Der Feldversuch sollte für eine gesamthafte Betrachtung genutzt werden.

BM **Ilk** betont, dass aufgrund der Coronapandemie tatsächlich die Zahlen nicht vergleichbar sein werden. Andererseits zeige der Feldversuch die Situation unter Normalbedingungen. Der Autoverkehr auf den Straßen sei in den Überlegungen mitgedacht worden und sei genau bedacht worden. Der Feldversuch solle bis zu den Sommerferien 2021 laufen. In heutiger Sitzung sei noch kein Beschluss vorgesehen.

Herr **Knobloch** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) spricht von einer schnellen Lösung bis zum Umbau zum Radschnellweg RS8. Das Thema Ampelschaltung müsse man auch genau betrachten. Die Aufstellfläche sei aufgrund der Sicherheit der Radfahrer so gewählt worden; es soll vermieden werden, dass Autos und Radfahrer im Pulk dort stehen. Es gebe dadurch keine uneingeschränkte Sicherheit für die oft jungen Radler. Die B27 sei zu den Schülerzeiten ebenfalls am meisten frequentiert. Die Radführung aus der Alleenstraße Richtung Norden sei schwierig und vielleicht könne man sich der Lösung durch den Versuch annähern. Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Friedrich-Ebert-Straße müsse rechtlich geprüft werden und lasse sich nicht so schnell umsetzen. Die Anregungen aus dem Gremium werden für die weiteren Überlegungen aufgenommen.

Nach den rechtlichen Gegebenheiten in Bezug auf die Aufstellfläche innerhalb einer Fahrradstraße erkundigt sich Stadträtin **Knecht**.

Die Führung der Autos über zweimaliges Rechtsabbiegen sei in Ludwigsburg um die Sternkreuzung herum nicht ungewöhnlich, so Stadträtin **Liepins**. Abends sei aus ihrer Sicht die Friedrich-Ebert-Straße nur auf den ersten Abschnitten viel befahren.

Stadträtin **Dr. Knoß** zufolge sollen die Fahrräder eine möglichst große Aufstellfläche vor den Autos erhalten. Gerade wenig Radler seien in der Kreuzung gefährdet, die Fahrt im Pulk gebe Sicherheit. Die Autoführung über zwei Mal Rechtsabbiegen hält sie für vernünftig.

Stadtrat **Zeltwanger** hält die Diskussion für sinnvoll und konstruktiv. Er schlägt vor, die Ampelschaltung für Radfahrer am Mittag doppelt so lange zu programmieren, und als neue Variante die Einbahnregelung der Alleenstraße umzudrehen. Dies könnte ebenfalls ausprobiert werden.

Stadtrat **Handel** wünscht sich einen Vergleich der Varianten, wenn die Friedrich-Ebert-Straße eine Fahrradstraße wäre. Die Fahrradverbände sollten in die Überlegungen eingebunden werden, ggf. über den Beirat für Nachhaltige Mobilität.

BM **Ilk** sagt zu, dass die Aufstellfläche nochmals intensiv betrachtet wird. Eine Voraussetzung für die Einrichtung einer Fahrradstraße sei der überwiegende Anteil der Radfahrer. Mit den Verbänden sei im Vorfeld diskutiert worden. Er dankt für die vielen Anregungen aus dem Gremium und kündigt an, dass das Thema in einem kommenden Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt wieder vorgestellt werde.

Abweichender Beschluss:

Der Ausschuss ~~nimmt~~ *ergänzt die Stellungnahme der Verwaltung um die Themenkomplexe Verstärkerverkehre Poppenweiler, Linienführung Neckarweihingen und Gämsenberg und nimmt* die Stellungnahme zum Entwurf vom 09.10.2020 des fortzuschreibenden Nahverkehrsplans *zustimmend* zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** ruft Tagesordnungspunkt 6 auf. Da das Gremium auf Sachvortrag verzichtet, eröffnet BM Ilk die Aussprache.

Für Stadtrat **Handel** seien die wichtigen Punkte Taktverdichtung, Radtrassen, ÖPNV-Ausbau und Expressbuslinien enthalten. Die Ludwigsburger Stellungnahmen und Forderungen werden vom Landkreis hoffentlich aufgenommen. Er regt an, die Busanbindung von Poppenweiler besonders in den Blick zu nehmen.

Stadtrat **Herrmann** zufolge werde im Nahverkehrsplan nur der ÖPNV betrachtet, er plädiert dafür, die Mobilität ganzheitlich zu sehen. Er will die auf die Stadt zukommenden Mehrkosten durch die Fortschreibung geprüft wissen; bei der vergangenen Fortschreibung hätten diese 2 Mio. Euro betragen. Zu einzelnen Punkten äußert er sich wie folgt: Die Anbindung von Poppenweiler zum Bildungszentrum West erfolge momentan über Remseck, diese Linie sollte aus seiner Sicht getauscht werden. Das neue Angebot der Linie 422 sollte über den Gämsenberg verlängert werden. Die Linienführungen 421 und 428 in Neckarweihingen sollten ebenfalls überprüft werden. Ein 10-Minuten-Takt der Expressbusse sollte zunächst geprüft werden, bevor er festgeschrieben wird. Insgesamt sei die Fraktion für die Stärkung des ÖPNV, aber man wolle das Autofahren nicht verunmöglichen. Die CDU-Fraktion möchte die Vorlage zur Kenntnis nehmen, aber nicht zustimmend. Er will vermeiden, dass man in der Zukunft höre, dass der Gemeinderat damals zugestimmt hätte.

Stadtrat **Rothacker** führt aus, dass er der Kenntnisnahme zustimmen könne. Die in der Fortschreibung genannten Punkte seien gut. Mit der LVL Jäger GmbH habe die Stadt einen fähigen Anbieter für die Busverkehre. Auch seine Fraktion wünscht ein komplettes Mobilitätskonzept, das alle Bereiche einbezieht. Er fragt, ob über den Nahverkehrsplan Änderungen am bestehenden System möglich seien oder ob dann eine Neu-Ausschreibung nötig sei.

Die Vorlage ebenfalls nur zur Kenntnis nehmen möchte Stadträtin **Liepins**. Sie möchte sich später nicht sagen lassen müssen, aufmerksamer gewesen zu sein, bspw. was die Linie 421 nach Neckarweihingen anbelangt. Hier sei bei Vergabe des Linienbündels versprochen worden, nach ein bis zwei Jahren ein Zwischenfazit zu ziehen. Stadträtin Liepins bittet darum, dass im Nahverkehrsplan die Überprüfung der Linienführung aufgenommen werde. Für Poppenweiler wünscht sie sich auch einen 10-Minuten-Takt in die Innenstadt. Ob hier der Verstärkerbus 430A

als Anbindung für das Bildungszentrum West ausreiche, hält sie für fraglich. Insgesamt hofft sie auf eine weitere positive Entwicklung des ÖPNV in Ludwigsburg.

Für die Umkehrung der Poppenweiler Linie plädiert auch Stadträtin **Knecht**. Der Ludwigsburger Gemeinderat sollte sich dafür aussprechen, dass die Poppenweiler Schüler schneller zur Schule kommen. Sie fragt nach einer Auswertung der Verstärkerbusse zur U12-Haltestelle in Remseck und nach dem Sachstand der Busspur nach Remseck.

Stadtrat **Müller** fragt, ob nur die Gemeinden einbezogen werden, oder auch andere Akteure wie Buslinienbetreiber. Außerdem wundert er sich, dass die Schusterbahn und Markgröninger Bahn nur am Rande benannt werden. Aus seiner Sicht sollte auch der Aspekt Carsharing, insbesondere an ÖPNV-Punkten, aufgenommen werden. Er stellt eine Nachfrage zum Thema Barrierefreiheit.

BM **Ilk** dankt für die Rückmeldungen und äußert, dass bei den Linien nach Neckarweihingen nachgebessert werden könne.

Herr **Behnsen** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) antwortet auf die Fragen. Der Nahverkehrsplan sei ein Definitionsinstrument, das das Angebot und Qualitätsstandards und Barrierefreiheit abbilde, er werde von der Stadtverwaltung intensiv geprüft und solle aus Sicht der Stadtverwaltung die vernetzende Komponente des Nahverkehrs herausstellen. Die Linien des Linienbündels 7 wie in der Vorabkennzeichnung der EU-Ausschreibung seien auf zehn Jahre vergeben, Anpassungen innerhalb der Linien seien möglich. Die Expressbusse in Richtung Waiblingen würden ab der Stadtgrenze überlagernd einen 10-Minuten-Takt ergeben. Zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs aus dem Rems-Murr-Kreis werden sich die Express- und Normallinien überlagern. Die Forderung der Umkehrung der Linienführung aus Poppenweiler werde aufgenommen, ebenso die Änderungswünsche der Neckarweihinger Linien. Der Prüfauftrag für die Linienführung über den Gämsenberg könne für die kommende Ausschreibung aufgenommen werden. Die Schusterbahn sei im Nahverkehrsplan nicht enthalten, da dieser nicht strategisch ausgelegt sei. Es würden alle Träger öffentlicher Belange beteiligt, nicht nur die Kommunen. Das Carsharing sei als Nebenangebot um ÖPNV im Nahverkehrsplan lediglich erwähnt. In Bezug auf die Barrierefreiheit führt Herr Behnsen aus, dass bei Neubauten 18 cm Bussteighöhe realisiert werde. Die vielfach vorhandenen 16 cm Höhe seien mit dem Busbetreiber, dem Verkehrsverbund und den Behindertenverbänden so abgesegnet.

Stadträtin **Liepins** unterstreicht die Forderung, dass der Verstärkerbus von Poppenweiler ins Bildungszentrum West durchgebunden werden solle, wenn die Kapazitäten ausreichen.

Stadtrat **Herrmann** mahnt, dass sich nicht alle Wünsche innerhalb des eigenwirtschaftlichen Angebots realisieren lassen werden können. Bei der nächsten Ausschreibung müsse darauf geachtet werden.

Herr **Metzger** (LVL Jäger GmbH) erläutert zur Linienführung von Poppenweiler ins Bildungszentrum West, dass die Schüler am ZOB umsteigen müssen. Dies sei aus anderen Stadtteilen auch der Fall.

Auf die Frage von Stadtrat **Müller**, ob der Nahverkehrsplan obsolet werde, wenn die Markgröninger Bahn in Betrieb genommen werde, antwortet Herr **Behnsen**, dass für die Zeit danach das Linienbündel nach Markgröningen bereits in der Vorbereitung sei.

BM **Ilk** fasst die Diskussion zusammen, dass die Stellungnahme der Stadt zum Linienbündel um die Umkehrung des Schülerverkehrs von Poppenweiler, die Änderung der Linienführung in Neckarweihingen und die Anbindung des Gämsenbergs ergänzt wird. Das Gremium nimmt die Stellungnahme mit diesen Änderungen nur zur Kenntnis; das Wort „zustimmend“ wird aus dem Beschlussvorschlag gestrichen. Er stellt den ergänzten und abweichenden Beschluss so zur Abstimmung. Auf Anregung von Stadtrat Herrmann sagt BM Ilk zu, dass die geänderte Stellungnahme im Wortlaut dem Gemeinderat als Informationsvorlage zur Verfügung gestellt wird.

Abweichende Beschlussempfehlung:

1. Die Aktualisierung der Lärmkartierung und der Betroffenenstatistik sowie der Entwurf des Lärmaktionsplans (Straßenverkehr - Stufe 3) werden zur Kenntnis genommen. Der Berichtsentwurf wird für die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Bürgerschaft freigegeben. Die Verwaltung wird den Entwurf offenlegen und Vorschläge zur Abwägung eingegangener Anregungen und Bedenken erarbeiten. Der Lärmaktionsplan und ein daraus abgeleitetes Arbeits- und Maßnahmenprogramm werden im Anschluss daran vom Gemeinderat beschlossen.
2. Das im Bericht dargestellte Maßnahmenprogramm wird als Leitlinie für das Verwaltungshandeln beschlossen, insbesondere die Prüfung und stufenweise Realisierung eines gesamtstädtischen Geschwindigkeitskonzeptes. Die Verabschiedung konkreter Maßnahmen und weitergehender Prüfaufträge erfolgt erst mit dem endgültigen Gemeinderatsbeschluss. Damit ist auch der Prüfauftrag des Antrages 234/20 der SPD erfüllt.
3. Konkret beschlossen werden folgende Maßnahmen als Entwurfsbestandteil des Lärmaktionsplans:
 - a. Kurzfristig: Beantragung 40 km/h ganztags:
 - Heilbronner Straße (Abschnitt Marienwahl – Untere Stadt)
 - Marbacher Straße
 - Aldinger Straße – Robert-Franck-Allee
 - Keplerstraße – Schwieberdinger Straße östlich der Schlieffenstraße
 - August-Bebel-Straße – Kurfürstenstraße – Martin-Luther-Straße
 - Schorndorfer Straße
 - Oststraße
 - b. Kurzfristige Beantragung von Anpassungen an Außerortsstraßen vor allem im Übergangsbereich zur freien Strecke:
 - 40 km/h ganztags auf der L 1100 im Bereich des Südknotens Neckarweihingen (Otto-Hahn-Straße bis Einmündung Marbacher Straße zum Schutz der Laurentiusstraße)
 - Stuttgarter Straße Süd: Verlängerung Tempo 40 bis an das Ende des Siedlungsbereiches.
 - K 1664 – Odenheimstraße: Abstimmen von Möglichkeiten der Geschwindigkeitsdämpfung mit dem Landkreis oder Beschränkung von 60 auf 50 km/h.
 - c. Kurzfristig: Beantragung 30 km/h ganztags.
 - Leonberger Straße – Karlsplatz
 - Solitudestraße (südlicher Abschnitt Leonberger Straße bis Friedrichstraße)
 - Mathildenstraße
 - Abelstraße
 - Asperger Straße zwischen Martin-Luther-Straße und Abelstraße
 - Hoferstraße zwischen Martin-Luther-Straße und Pflugfelder Straße
 - Gänsfußallee zwischen Mörikestraße und Schwieberdinger Straße
 - Schlieffenstraße (Abschnitt nördlich Mörikestraße bis Osterholzallee)

- *Wilhelmstraße – Arsenalstraße – Schillerplatz*

- d. Kurz- bis mittelfristig: Prüfen der Folgen für den Busverkehr und den Verkehrsfluss sowie mögliche Busbeschleunigung bei Einführung von Tempo 30 ganztags:
- Hohenzollernstraße
 - Marienstraße – Abelstraße – Uhlandstraße
 - Markgröninger Straße
 - Beihinger Straße
 - ~~- Prüfung einer zeitnahen Einführung von 30 km/h ganztags im Zuge von Wilhelmstraße – Arsenalstraße – Schillerplatz in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen~~
- e. ~~Mittel- bis langfristig: Prüfen der ganztägigen 40 km/h Regelung auf Umstellung ganztags 30 km/h oder tags 40 km/h und nachts 30 km/h zur weiteren Senkung vor allem nächtlicher gesundheitsgefährdender Grenzwertüberschreitungen.~~
- f. Alle Beschlüsse stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung. Die Konkretisierung der Kosten erfolgt maßnahmenbezogen. Aufgrund der nicht einschätzbaren Finanzlage werden die aufwändigeren Maßnahmen zeitlich gestreckt. Die Verwaltung wird beauftragt, in den Folgejahren vor den Haushaltsberatungen jeweils zum Sachstand und zu notwendigen Finanzmitteln zu berichten.
4. Die nicht abschließende Auflistung weitergehender Projekte, deren Beschlussfassung oder Bearbeitung außerhalb des Lärmaktionsplans eigenständig erfolgte oder die in Bearbeitung sind, wird als Leitlinie beschlossen. Sie sind bereits im Masterplan Mobilität verankert. Vor Umsetzung wird geprüft, ob sie jeweils aus Lärmschutzgründen besonders gefördert werden können.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen und getrennt.

Der abweichende Empfehlungsbeschluss wird zu den Ziffern 1, 2, 3a-3d, 3f, 4 wird mit 10 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Der Beschluss zur Ziffer 3e wird mit 4 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen mit Stimmgleichheit abgelehnt.

Nicht anwesend: Stadträtin Knecht
 Stadtrat Maier

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** ruft Tagesordnungspunkt 7 auf.

Es erfolgt ein Bericht durch Herrn **Ressler** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt. Insbesondere geht er auf die Unterschiede im Vergleich zur letzten Fortschreibung von vor fünf Jahren ein. Die Vorarbeit mit der Kartierung sei beendet, nun beginne die Beteiligungsphase. Er erläutert die einzelnen Maßnahmen der einzelnen Beschlussziffern und deren Kosten. Abschließend geht er auf das weitere Verfahren ein.

Stadtrat **Prof. Vierling** führt aus, dass Lärm krankmachend sei und chronische Leiden verursache. Es sei ein Dauerthema für die ganze Stadt. Die Erkenntnisse aus dem Lärmaktionsplan müssten

fruchten. Zu bedenken sei auch, dass eine Temporeduzierung nicht nur Lärm sondern auch Schadstoffe reduzieren hilft. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans sei ein Fortschritt. Eine Temporeduzierung auf 40 oder 30 sei positiv und wirksam. Auch sei dies eine kostengünstigere Maßnahme als der Bau von Schallschutz oder Flüsterasphalt. Zudem sei es eine Verlagerungsstrategie zum ÖPNV und klimafreundlichen Verkehrsarten. Er stellt einen Antrag der Stadträtin Gericke, die die Straßen August-Bebel-Straße, Kurfürstenstraße, Martin-Luther-Straße von Ziffer 3a in Ziffer 3c aufnehmen möchte. Auf dieser Innenstadt-Achse solle ebenfalls ganztags Tempo 30 gelten. Ansonsten könne man dem Lärmaktionsplan zustimmen.

Stadtrat **Klotz** bittet darum, die Ziffer 3e getrennt abzustimmen, da die Fraktion diese Beschlussziffer ablehnen werde. Es gebe auch andere Maßnahmen als Temporeduzierungen, bspw. die Gestaltung von Straßenräumen und technischen Fortschritt bei den Motoren. Eigentümern sei zuzumuten, bei Sanierungen auch lärmvermindernde Maßnahmen durchzuführen. Der Ausweisung von Tempo 40 auf Bundesstraßen und übergeordneten Straßen in der Stadt und Tempo 30 in reinen Wohngebieten könne die Fraktion zustimmen. Insgesamt fordert er möglichst einheitliche Regelungen, um einen Schilderwald zu vermeiden, und klare Regelungen für das gesamte Stadtgebiet. Unterschiedliche Tempi tags und nachts würden die Verkehrsteilnehmer verwirren. Die Ziffer 3e lehne die Fraktion ab, da sich Tempo 30 flächendeckend negativ auf den ÖPNV auswirke und zu hohe Kosten bei Ampeln und Schildern verursache. Außerdem stelle die Prüfung einen unnötigen Aufwand für die Verwaltung dar.

Der Ausweisung von Tempo 40 auf der Stuttgarter Straße und Tempo 30 auf der Wilhelmstraße könne er zustimmen, so Stadtrat **Rothacker**. Der Ziffer 3e stimme die Fraktion nicht zu, da dieser unsinnig sei und zu viel städtisches Personal binde, ebenso werde man den Antrag der Grünen-Fraktion ablehnen, da Tempo 30 dort am Berg nicht sinnvoll sei. Er gibt zu bedenken, dass Geschwindigkeitskontrollen essentiell seien.

Stadträtin **Liepins** zeigt sich bestürzt, dass es immer noch Gebiete mit gesundheitsgefährdendem Lärm in der Stadt gebe. Bei der Innenstadtachse Schillerplatz-Arsenalplatz-Wilhelmstraße befürwortet sie eine einheitliche Begrenzung. Tempo 40 sei zu begrüßen; die Herabstufung auf Tempo 30 sei oft zu extrem. In Eglosheim sieht sie eine Geschwindigkeitsbeschränkung als einzige Möglichkeit an, auch tagsüber. Warum hier weiter Tempo 50 gelten soll, erschließt sich ihr nicht. Sie bittet um einen Bericht zum Lärmoptimierten Asphalt LOA und fordert, dass für die Autofahrer nachvollziehbare Maßnahmen getroffen werden und kein Flickenteppich entsteht.

Stadtrat **Müller** fragt, ob auch andere Lärmquellen als Straßen, z. B. Hubschrauber oder Züge im Lärmaktionsplan behandelt werden.

Stadträtin **Dr. Knoß** erkundigt sich, warum in der Strombergstraße Tempo 50 gelten soll und nicht wie in der Neckarstraße Tempo 30, wo dies auch gut funktionieren würde. Sie plädiert dafür, dass auf den Ausweichstrecken ebenfalls das gleiche Tempolimit gelten müsse.

Der Lärmaktionsplan habe gut die Problematiken aufgezeigt, so Stadtrat **Zeltwanger**. Er fragt, ob es Fördermittel für Schallschutzfenster für Einzelleute gebe, wie hoch die real gefahrene Geschwindigkeit auf den betroffenen Straßen betrage und welche Auswirkung die Einzelmaßnahmen auf die Luftschadstoffe haben.

Der Lärmaktionsplan vermittele laut Stadtrat **Herrmann** den Eindruck, dass die Stadt hochbelastet sei. Gleichwohl sei der Lärm im Laufe der Zeit zurückgegangen, nur die Grenzwerte hätten sich verschärft. Hier sollten die Werte relativiert werden. Er erkundigt sich, seit wann Messungen in Ludwigsburg erstellt werden und wer die sich verschärfenden Grenzwerte festlegt.

Herr **Ressler** beantwortet die Fragen: Die Grenzwerte fußen teilweise auf EU- und teilweise auf Bundesvorgaben, die mittels wissenschaftlicher Untersuchungen festgelegt wurden. Immer noch gebe es eine Diskrepanz zwischen den geltenden Grenzwerten und den Empfehlungen der WHO, daher will sich die Stadt weitere Maßnahmen durch die Ziffer 3e vorbehalten. Auf die

Luftschadstoffe habe eine Geschwindigkeitsreduzierung positive Auswirkungen, allerdings nicht in allen Situationen. Man habe herausgefunden, dass auch Aspekte wie der Verkehrsfluss berücksichtigt werden müssten. Ein Schilderwald sei manchmal leider unvermeidlich, man orientiere sich hier aber an den Empfehlungen des Städtetags. Im Falle von Eglosheim würde eine generelle Einführung von Tempo 40 nachts eine Erhöhung gegenüber heute bedeuten. Hier zeige sich, welche Ausrichtung die stadtweite Strategie einnehmen soll: Unterschiedliche Regelungen mit 50 tagsüber und 30 nachts oder generell Tempo 40. Das Tempolimit auf der Innenstadtachse werde momentan noch intern geprüft, vor allem wegen der Bedeutung für den ÖPNV. Zum Lärmschutz an Gebäuden verweist Herr Dr. Ressler auf die EU-Richtlinien und die deutschen Normen, die baurechtlich geregelt seien. Hier könne die Kommune höchstens ein freiwilliges Lärmschutzfensterprogramm auflegen. Man gehe von Kosten von über 3 Mio. Euro für die Stadt aus. Zu den anderen Lärmarten äußert er, dass Ludwigsburg durch Schienenlärm betroffen sei. Der Bund habe einen Bundes-Lärmaktionsplan für Schienenwege angekündigt. Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit sei an einigen Stellen in der Stadt, bspw. an der Verbindungsstraße von Neckarweihingen nach Poppenweiler sehr überhöht, dies stellt die Stadt durch Messplatten fest. Bei Kontrolle durch den Vollzugsdienst betrage die Ahndungsquote ca. 2 %, auch weil sich die Kontrollen schnell herumsprechen würden. Die Umsetzung – auch der kurzfristigen Maßnahmen – werde Zeit in Anspruch nehmen und auch Geld kosten. Die Aufnahme der Innenstadtachse in die kurzfristigen umzusetzenden Maßnahmen könne vorgenommen werden, auch wenn es Auswirkungen auf den ÖPNV haben werde. Lärmmessungen werden seit 2007 in Ludwigsburg vorgenommen, die seither vergleichbar sind. Bei den Berechnungsgrundlagen gelten Richtlinien seit 1990. Eine Novelle dieser Richtlinien mit leichten Verschiebungen der Ergebnisse sei durch Bund und Länder geplant.

Stadträtin **Liepins** gibt an, Tempo 50 auf der Innenstadtachse Schillerplatz – Arsenalplatz – Wilhelmstraße nicht nach außen vertreten zu können, wenn andere Straßen, im Tempo reduziert seien. Sie stellt den mündlichen Antrag, die Innenstadtachse von Ziffer 3d in Ziffer 3c des Beschlussvorschlags aufzunehmen, also die Geschwindigkeitsreduzierung anzuweisen.

BM **III** lässt sodann über die gestellten Anträge abstimmen:

Der schriftliche Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, die Achse August-Bebel-Straße - Kurfürstenstraße – Martin-Luther-Straße von der Beschlussziffer 3a in 3c zu nehmen wird mit 5 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen bei Stimmgleichheit abgelehnt.

Der mündliche Antrag der SPD-Fraktion, die Innenstadtachse Wilhelmstraße – Arsenalstraße – Schillerplatz von der der Beschlussziffer 3d in 3c zu nehmen wird mit 9 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der so abgeänderte Beschlussvorschlag wird von BM **III** zur Abstimmung gestellt. Auf Antrag der Freie-Wähler-Fraktion wird dabei über Beschlussziffer 3e getrennt abgestimmt.

TOP 7.1

Tempo 40 auf der Frankfurter Straße
- Antrag der SPD-Fraktion vom 30.06.2020

Vorl.Nr. 234/20

Beratungsverlauf:

Siehe TOP 7.

Mit Beratung zum Tagesordnungspunkt 7 ist der Antrag 234/20 erledigt.

Beratungsverlauf:

Es erfolgt ein Bericht durch Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zur Niederschrift).

Die Neubewertung sei gut, so Stadtrat **Handel**. Zu bedenken sei, dass der Straßenunterhalt Geld kosten würde, und fragt nach den Kosten. Er erkundigt sich, welche Straßen in den Zustandsbereich 5 fallen und welche Auswirkungen immer schwerere Fahrzeuge und heißere Sommer auf das Straßensystem hätten.

Stadträtin **Seyfang** fragt nach einer Übersicht der Straßen in Kategorie Z4 und Z5 und nach den eingeplanten Haushaltsmitteln im Jahr 2021. Sie zeigt ihr Unverständnis, dass manche Gehwege nach dem Breitbandausbau und Neuasphaltierung bereits wieder aufgebrochen seien und fragt in diesem Zusammenhang nach der Haftung oder Gewährleistung.

Sein Vertrauen in die Arbeit des Fachbereichs und dessen genaue Planung unterstreicht Stadtrat **Rothacker**.

Stadträtin **Liepins** zufolge seien auch viele Gehwege in schlechtem Zustand.

Stadtrat **Müller** fragt, wie viel die Sanierung aller Straßen in Z5 kosten würde.

Stadtrat **Prof. Vierling** erkundigt sich, ob auch Fahrradwege in der Aufstellung erfasst würden.

Frau **Schmidtgen** antwortet, dass man vom Zustand des Oberbelags nicht zwingend auf den Zustand des Unterbaus schließen dürfe. Die Kosten seien für die Sanierung der Z5-Straßen schwierig zu beziffern. Man strebe ein Maximum an Synergien mit den Leitungsträgern an. Es würden alle Straßen begutachtet. Die immer größere Hitze habe sicherlich Auswirkungen auf die Qualität der Straßen in der Stadt. Bei Aufbrüchen seien die Unternehmen in Gewährleistung. Durch die stattfindenden Abnahmen habe man die Arbeiten im Blick und lasse ggf. auf Kosten der Bauunternehmen nachbessern.

Beratungsverlauf:

Es erfolgt ein Bericht durch Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) über die geplanten Straßenbelagssanierungen im kommenden Jahr. Sie erläutert die einzelnen Straßen- und Gehwegabschnitte anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zur Niederschrift).

Stadtrat **Handel** erkundigt sich nach der Weiglestraße.

Stadtrat **Müller** fragt nach der Konzeption der Fußwege an der Baltenstraße.

Frau **Schmidtgen** erläutert, dass in der Weiglestraße auch umfangreiche Leitungsarbeiten geplant seien, daher könne die Maßnahme nicht geschoben werden. Die Detailplanung der Baltenstraße werde erst nach dem Einverständnis im Ausschuss ausgearbeitet, danach erfolge der Vergabebeschluss durch das Gremium.

BM **Ilk** stellt abschließend die Kenntnisnahme des Ausschusses fest und schließt den öffentlichen Teil der Sitzung.