



Protokollauszug zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 17.02.2022, 17:00 Uhr, Kulturzentrum, Großer Saal (Hybrid-Sitzung)

ÖFFENTLICH

TOP 1

**Ersatzbeschaffung einer Hubarbeitsbühne für
die Grünpflege der Technischen Dienste**

Vorl.Nr. 019/22

Beschluss:

Die Technischen Dienste Ludwigsburg (TDL) – Bereich Fuhrpark – benötigen für den Bereich Grünpflege eine Hubarbeitsbühne, um die Pflege der städtischen Bäume weiterhin qualifiziert ausführen zu können. Die Bereitstellung soll über einen Langzeitmietvertrag erfolgen. Die Summe für die jährliche Miete beläuft sich auf ca. 50.000 €.

1. Die Technischen Dienste Ludwigsburg werden durch diesen Beschluss ermächtigt die Ausschreibung für einen Mietvertrag durchzuführen, der die Miete einer auf die Anforderungen der Grünpflege zugeschnittene Hubarbeitsbühne festlegt.
2. Die Fachbereichsleitung der TDL wird ermächtigt, die in der Zuständigkeit des Ausschusses liegende Vergabe zu beschließen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

BM **Manni** begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung, nachdem er die Beschlussfähigkeit festgestellt hat. Die Sitzung findet in einem hybriden Format statt. Hierzu ist im Vorfeld die gewünschte Teilnahme abgefragt worden und auf Wunsch an die Stadträtinnen und Stadträte, die Presse und die beteiligten Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter ein Link verschickt worden. BM **Manni** prüft die Anwesenheit der Ausschussmitglieder vor Ort und digital. Online zugeschaltet sind Stadträtin Clausen, Stadträtin Dr. Knoß, Stadträtin Liepins und Stadträtin Seyfang. Für die Bürgerschaft findet eine Übertragung in den kleinen Saal des Kulturzentrums statt.

Vor Eintritt in die Tagesordnung informiert die **Leiterin** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen über folgende zwei Themen:

- Befahrung der Einbahnstraße (Planstraße B) entgegen der Einbahnrichtung für Radfahrer
- Schulwegempfehlung

TOP 1

**Ersatzbeschaffung einer Hubarbeitsbühne für
die Grünpflege der Technischen Dienste**

Vorl.Nr. 019/22

BM **Mannl** ruft TOP 1 auf.

Eine **Mitarbeiterin** des Fachbereichs Technische Dienste macht anhand einer Präsentation (siehe Anlage zum Protokoll) deutlich, weshalb eine Hubarbeitsbühne gebracht werde. Sie erläutert die Beweggründe für eine Mietung des Geräts.

Die Stadträte **Handel, Rothacker, Müller** und **Zeltwanger** sowie die Stadträtinnen **Seyfang** und **Liepins** drücken ihre Zustimmung aus. Die Großmaschinen zu mieten halten alle für sinnvoll. Sie fragen nach den Kosten und der Mietdauer.

Die **Fachbereichsleitung** Tiefbau und Grünflächen beantwortet mit der oben genannten **Mitarbeiterin** und dem **stellvertretenden Fachbereichsleiter** Technische Dienste die Rückfragen der Gremiumsmitglieder.

TOP 2

**Fahrbahndeckensanierung Porschestraße
- Baubeschluss**

Vorl.Nr. 025/22

Beschluss:

Baubeschluss

1. Die Fahrbahnbeläge der Porschestraße im Abschnitt zwischen der L 1133 und der Carl-Benz-Straße werden in Zusammenhang mit Arbeiten des Regierungspräsidiums (RP) auf der L 1133 saniert.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, für die Vorbereitung und Durchführung der Arbeiten eine Vereinbarung mit dem Regierungspräsidium abzuschließen.
3. Die Gesamtkosten i.H.v. 400.000,-- € brutto werden vorbehaltlich der Genehmigung des Haushaltsplans 2022ff bereitgestellt.

Vergabe der Arbeiten

Die Verwaltung wird ermächtigt, die Vergabe der Arbeiten vorzunehmen sofern die Gesamtkosten sich gegenüber der Kostenschätzung um nicht mehr als 5 % erhöhen.

Bei Kostenüberschreitungen wird das Gremium informiert, wenn sich die Kosten um mehr als

25.000,-- € erhöhen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

TOP 2

**Fahrbahndeckensanierung Porschestraße
- Baubeschluss**

Vorl.Nr. 025/22

Beratungsverlauf:

Die **Fachbereichsleitung** Tiefbau und Grünflächen berichtet zur Vorlage anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zum Protokoll).

Stadtrat **Handel** hält die Vollsperrung für sinnvoll, da die Sanierung so schneller vorangehe. Ob im vierspurigen Bereich ein Teil offenbleiben könne, möchte er wissen.

Stadträtin **Liepins** meint, es werde nur ein kleiner Teil gemacht.

Die **Fachbereichsleitung** Tiefbau und Grünflächen beantwortet die Rückfragen der Gremiumsmitglieder. Sie zeigt die Präsentation (S.3) erneut und erläutert diese. Der rotgefärbte Abschnitt werden vom Regierungspräsidium gemacht, den gelben mache die Stadt Ludwigsburg.

Nach Aussprache lässt BM **Manni** über die Vorlage Nr. 025/22 Beschluss fassen.

TOP 3

**Radweg Groenerstraße (Radroute 4)
- Entwurfs- und Baubeschluss
(Vorberatung)**

Vorl.Nr. 453/21

Abweichender Beschluss:

Dem Bau des Radwegs wird ~~vorbehaltlich der Genehmigung des Haushaltsplans 2022~~ im Grundsatz zugestimmt. Bauliche Details - auch an den Übergängen zu benachbarten Bereichen -

werden bis zur Umsetzung angepasst.

Die Ausführungsplanung wird zu dem obengenannten Radweg im MU ergänzend beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 8 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich abweichend gefasst.

Der abweichende Beschluss erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

TOP 3

**Radweg Groenerstraße (Radroute 4)
- Entwurfs- und Baubeschluss
(Vorberatung)**

Vorl.Nr. 453/21

Beratungsverlauf:

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität und ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs berichten zum Thema anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zum Protokoll).

Stadträtin **Dr. Knoß** äußert, dass sie mit der Radwegplanung in der Groenerstraße unzufrieden sei. 2019 sei der Radweg noch als Zweirichtungsradweg dargestellt worden. Der Radweg habe keine Zukunftsperspektive und sei gefährlich, weil es viele Einmündungen gebe und die Autofahrer nicht mit Radfahren von der anderen Seite rechnen würden, betont sie. Zudem erfülle er ihrer Auffassung nach nicht die Mindestmaße. Sie fragt nach einer Aufstellfläche für Fahrräder beim Kaufland, schließlich wollen diese sicher auch dort parken und einkaufen. Außerdem will sie wissen, ob die Fahrtzeiten der Radfahrer sich verzögern und ob der Parkplatz Schlieffenstraße begrünt werde.

Stadträtin **Seyfang** kann sich der Meinung ihrer Vorrednerin anschließen. Die Breite von 2,16 Meter sei für den Zwei-Richtungsradweg zu klein. Von der Hoferstraße sei es schwierig auf den Radweg zu kommen. Außerdem gebe es viele Einmündungen. Sie fragt nach den Fördermitteln.

Stadtrat **Zeltwanger** sagt, die Mitglieder der Freie-Wähler-Fraktion würden hinter dem Verwaltungsvorschlag stehen, nachdem sie mit vielen Menschen aus dem Stadtteil gesprochen hätten. Der Radweg habe keine Kurven und sei übersichtlich. Es gebe lediglich eine hohe Frequenz an Autos, hier müsse gegenseitig Rücksicht genommen werden. Was die Hoferstraße angehe, da stimme er seiner Vorrednerin zu. Hier müsse noch eine Lösung gefunden werden. Er wünscht sich nicht nur ein Radwegekonzept für 2025, sondern auch eine Ergänzung mit Entscheidungen. Dieses soll Grundlage für Konzepte in anderen Stadtteilen und Vorbild für andere Gemeinden werden.

Auch Stadträtin **Liepins** hält den Zweirichtungsradweg für problematisch. Solche Radwege gebe es aber auch an anderen Stellen in der Stadt, weil es dort nicht anders umsetzbar war. Sie fragt nach, was in der Mörikestraße noch für Radfahrer gemacht werde und wieviele Parkplätze in der Groenerstraße auf der Nordseite erhalten bleiben können. Der Übergang von der Hoferstraße zur Schieffenstraße sei, wie bereits angesprochen wurde, kritisch. Der Stadteilausschuss Weststadt solle

sich auch mit dem Thema beschäftigen, regt sie an.

Stadträtin **Knecht** lobt die Vorlage und findet, dass verständlich dargestellt wurde, warum die Verwaltung sich für einen Zwei-Richtungsradweg entschieden habe. Die FDP-Fraktion werde der Vorlage zustimmen.

Die Vorlage sei plausibel, so Stadtrat **Müller**. Auf der Nord- und Südseite gebe es eine unterschiedliche Nutzung. Auch er stimmt zu, dass der Anschluss an die Hoferstraße unübersichtlich sei und es hier zu Problemen kommen könnte.

BM **Manni** antwortet, dass die Vorlage auf die Tagesordnung des Stadtteilausschusses kommen soll. Was die Bedenken der Gefahren auf dem Zwei-Richtungsradweg angehe, erklärt er, dass ein Sicherheitsauditor sich die Pläne unabhängig angeschaut habe.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität sagt dazu, dass es bei zwei getrennten Radwegen deutlich mehr Sicherheitsprobleme gebe, denn auf der Nordseite gebe es sehr viel mehr Einmündungen. Der Ergebnisbericht des Auditors könne gerne dem Gremium vorgestellt werden. Er zitiert den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, der wohl folgende Aussage über den neuen Radweg gemacht habe: „nicht ideal, aber in dem Fall die beste Lösung.“

TOP 3

**Radweg Groenerstraße (Radroute 4)
- Entwurfs- und Baubeschluss
(Vorberatung)**

Vorl.Nr. 453/21

Der **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität gesteht auch, es gäbe keine bessere Lösung. Den Radweg so zu gestalten sei einer fachtechnischen Überlegung vorausgegangen. Das Planungsbüro plane auch den Anschluss an die Schlieffen- und Hoferstraße. Der Radweg sei zukunftsorientiert und werde an die Achse Waldäcker, die langfristig eine große Mobilitätsachse werden soll angebunden. Der Fachbereich habe bisher noch keinen Antrag eingereicht, deshalb gäbe es noch keinen Förderbescheid. Zuerst sollte der Entwurfs- und Baubeschluss dem Gremium präsentiert werden. Bei der Planung habe man an vieles gedacht. Letztendlich gäbe es nur eine Engstelle zu passieren, bei der es mit einem Lastenrad schwierig werden könne. Die Nachfrage zu den Parkplätzen beantwortet er, indem er nochmals die Folien 10 und 14 zeigt.

BM **Manni** meint, die Verwaltung brauche einen Beschluss, um den Förderantrag stellen zu können. Eine 90%-Förderung stehe im Raum.

Der **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität erklärt, es könne vorteilhaft sein, Stellplätze für den Radweg zu entfernen, um Unfälle und Verzögerungen durch Ein- und Ausparken der Autofahrer zu vermeiden.

Stadtrat **Herrmann** stellt eine Nachfrage zum Verfahren. Ob es förderschädlich sei, wenn erst in der Gemeinderatssitzung im April endgültig über die Vorlage abgestimmt werde, will er wissen.

Der **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität nennt den 31.03.2022 als Deadline zur Beantragung von Förderung.

Stadtrat **Herrmann** erwidert, dass das Thema dann im Gemeinderat im März ohne Vorberatung im Stadtteilausschuss behandelt werden müsse bzw. der Stadtteilausschuss das Thema hinterher in der

Sitzung am 29.03.2022 besprochen werde.

Stadträtin **Dr. Knoß** weist zum Thema Sicherheit darauf hin, dass es an der Raiffeisenstraße, Einfahrt Lotter, sehr viel LKW-Verkehr gäbe. Sie fragt nach, warum im Gebiet Waldäcker auch ein Zwei-Richtungsradweg entstehen solle, dort gäbe es ihrer Meinung nach doch genug Platz für zwei baulich getrennte Radwege.

BM Mannl und der **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität beantworten die Rückfragen. Die Pläne für Waldäcker können schon gezeigt werden. Es habe eine Abwägung für den Zwei-Richtungsradweg stattgefunden.

Stadträtin **Liepins** kritisiert, dass in der Vorlage nicht stehen würde, dass die Verwaltung mit der Ausführungsplanung nochmals auf den Gemeinderat zukomme.

Stadtrat **Herrmann** regt an, den Beschlussvorschlag diesbezüglich abzuändern (siehe oben kursiv und gestrichen).

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität erklärt, dass Details gerne noch nachgeliefert werden können.

BM **Mannl** stimmt dem Beschlussvorschlag von Stadtrat Herrmann zu und erklärt, dass der Tagesordnungspunkt auf die Tagesordnung im Gemeinderat am 23.03.2022 kommen werde. Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen gibt, lässt er über den geänderten Beschlussvorschlag abstimmen.

TOP 4

Modellierung eines Lastenradmietsystems und Installation von Mikrofahrradgaragen

Vorl.Nr. 014/22

Beratungsverlauf:

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität berichtet zum Thema anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zum Protokoll). Gemeinsam mit BM **Mannl** und einer weiteren **Mitarbeiterin** des Fachbereichs beantwortet er die vielen Rückfragen der Gremiumsmitglieder.

Stadträtin **Dr. Knoß** weist darauf hin, dass Pedelecs sehr schwere Fahrräder seien, die von ihren Besitzern nicht einfach in den Keller getragen werden können, um dort abgestellt zu werden. Außerdem brauche ein Lastenfahrrad mehr Platz als ein reguläres.

Die Idee, Lastenräder in geschützten sogenannten Mirco-Fahrradgaragen an öffentlichen Orten den Bürgerinnen und Bürgern zur Miete bereitzustellen, begrüßt sie. Sie habe vernommen, dass ein Preis von fünf Euro pro Stunde im Gespräch sei und erhofft sich zusätzliches Sponsoring von den Stadtwerken Ludwigsburg (SWLB).

Bei der Festlegung der Orte, an denen die Mirco-Fahrradgaragen aufgestellt werden, wünscht sie sich eine Beteiligung der Stadtteilausschüsse. Zudem soll in allen Stadtteilausschusssitzungen gefragt werden, ob es im Stadtteil Bedarf für Lastenräder nach diesem System gebe.

Stadtrat **Klotz** fragt nach, warum es jetzt ein zusätzliches System mit Lastenräder geben und dies nicht an schon vorhandene Regioradstationen angegliedert werde. Ob Regiorad in Ludwigsburg nicht mehr weiterverfolgt werde, will er wissen.

Außerdem hakt er nach, ob die Räder auf städtischem oder privatem Grund stehen werden und welche örtlichen Akteure miteinbezogen werden.

Für die Festlegung der Standorte wünscht er sich eine Beratung im Ausschuss.

Stadtrat **Rothacker** meint, eine Gebühr von fünf Euro pro Stunde sei der Mindestpreis, um das Lastenradmietsystem zu finanzieren. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass ein solches Verleihsystem sehr komplex und mit sehr viel Aufwand verbunden sei. Datenschutzaspekte müssen geklärt werden und Zahlungsmodalitäten eingerichtet werden. Wie sein Vorredner hält er es deshalb ebenfalls für sinnvoll, das Lastenrad über das Regioradsystem anzubieten.

Auch er fragt, auf welcher Art von Fläche die Lastenräder aufgestellt werden sollen sowie nach der Anzahl der Räder und der Micro-Fahrradgaragen.

Stadtrat **Maier** konstatiert, dass die Zahl der angemeldeten PWKs ständig zunehme. Aus diesem Grund halte eine Finanzierung des Lastenradmietsystems mit Installation von Micro-Fahrradgaragen für sinnvoll. Wie von seinen beiden Vorgängern bereits angesprochen gäbe es auch Herausforderungen, die es gut zu lösen gelte.

Stadträtin **Knecht** betont, dass Lastenräder zukunftsfähig seien. Dennoch sehe sie die Implementierung dieser nicht als Aufgabe der Stadt, sondern der von privaten Unternehmern. Die Stadt solle sich stattdessen lieber um den Ausbau der Radwege kümmern.

Ein Problem könne das Abstellen der sperrigen Lastenräder werden, gibt sie zu bedenken. Dieses gebe es bereits bei den E-Rollern, die kreuz und quer auf den Straßen und Plätzen parken.

Stadtrat **Müller** befürwortet das Projekt im Sinne der Mobilitätswende. Er führt an, dass die Lastenfahrräder elektrisiert sein sollten, da sie selbst unbeladen schon ein bestimmtes Gewicht hätten. Er schlägt vor, dass mit Wohnungseigentümern gesprochen werden könne, ob die Micro-Fahrradgaragen auf ihrem Hof möglich seien.

Wie schon seine Vorgänger fragt auch er nach der Anzahl der geplanten Lastenräder. Zwecks des Buchungssystems könne er sich vorstellen, dass ein ähnliches System wie fürs Carsharing angewandt werde.

TOP 4

**Modellierung eines Lastenradmietsystems und
Installation von Mikrofahrradgaragen**

Vorl.Nr. 014/22

Die Einführung von Lastenfahrrädern für die Bürgerschaft zum Verleih sei eine schöne Idee, so Stadtrat **Zeltwanger**. Allerdings stellt sich auch ihm die Frage, nach den Standorten der Micro-Fahrradgaragen.

Er schlägt vor, lokale Partner zu suchen, die eine Anschubfinanzierung für Garagen erhalten und diese dann aufstellen sollen. Als lokale Partner könne er sich Schulen, Kitas und Kirchen vorstellen. Er fragt nach, ob die Lastenräder über den Marktplatz fahren dürfen und wo in der Stadt mit diesen geparkt werden könne. Eventuell müssten entsprechende Abstellflächen noch eingerichtet werden.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität antwortet, dass die Regioradstationen im Zuge der Haushaltskonsolidierung gestrichen, da sie sehr teuer seien.

Er sehe den Aufbau und die Einführung des Lastenradmietsystems als Aufgabe der Stadt, die hier sozusagen für ein Verkehrsmittel wirbt und dem Bürger durch Ausleihen und Ausprobieren näherbringt. Sein Ziel sei es, dafür möglichst wenig städtische Mittel auszugeben. Wieviel die Stadt selbst bezahlen müsse, sei noch nicht bekannt. Er gibt zu, dass sein Fachbereich dieses Thema nicht

forciert hätte, wenn es keine Fördergelder gäbe.

Als örtliche Akteure sehe er auf jeden Fall die Stadtteilausschüsse mit ihren Ortskenntnissen.

Der **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität erklärt, dass alle Lastenräder mit elektrischen Motoren ausgestattet sein werden. Man plane zunächst die Lastenräder sukzessive in den Stadtteilen einzuführen und werde mit zwei bis drei starten.

Eine weitere **Mitarbeiterin** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität, die das Projekt betreut, äußert sich zum Thema. Bisher werden die angebotenen Lastenräder gut angenommen, so das Feedback der SWLB. Marktanalysen zur Nutzung der Lastenräder seien durchgeführt worden, mit dem Ergebnis, dass die junge Generation offen dafür sei. Die Analyse habe aber auch ergeben, dass es keine Bereitschaft gäbe, sich ein Lastenrad zu kaufen. Es sei sehr teuer und brauche viel Platz zum Abstellen. Daher sei das Lastenrad-Sharing ein sinnvolles Pilotprojekt.

BM **Mannl** antwortet, dass die Höhe der Leihgebühr und wer das System betreiben werden noch geklärt werden müssen.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität meint, dass noch nicht abschließend über die Höhe des Preises diskutiert wurde. Es sei ebenfalls noch offen, ob es eine Subventionierung gebe. Man befinde sich in der Konzeptionsphase und werde in den nächsten Monaten ein vollständiges Konzept inklusive Fördermöglichkeiten erstellen. Mit einem Preis- und Betriebsmodell inklusive Beschlussvorlage werde der Fachbereich im Herbst in den Ausschuss kommen. Es gebe verschiedene Verleihsysteme. Sein Fachbereich habe sich auch in anderen Kommunen informiert. Die Stadt suche nun ein Modell, das für Ludwigsburg passe.

BM **Mannl** fügt hinzu, die Kommune müsse nicht der Betreiber des Systems sein, sondern nur die Anschaffung tätigen, um die Fördermöglichkeit nutzen zu können.

Er betont nochmals, dass dieses Projekt nur mit einer Anschubfinanzierung möglich sei.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität antwortet auf die Frage der Stadträte zum Parken der Lastenräder, dass grundsätzlich überall dort gefahren und geparkt werden dürfe, wo es Fahrräder bereits tun. Wie mit Einzelfällen umgegangen werden müsse, müsse die Praxis in Zukunft zeigen.

Stadträtin **Knecht** fragt, was mit Lastenfahrrädern geschehen werde, die Schaufenster in der Innenstadt zuparken. Beschwerden von Einzelhändlern kenne sie bereits.

TOP 4

**Modellierung eines Lastenradmietsystems und
Installation von Mikrofahrradgaragen**

Vorl.Nr. 014/22

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität antwortet, die Fahrräder sollen in aller Regel nach Gebrauch wieder in den Fahrradgaragen abgestellt werden.

Stadtrat **Klotz** findet den Ansatz von Stadträtin Knecht richtig. Zunächst sollte die Stadt sich auf den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bemühen, bevor das Lastenradsystem in Fülle etabliert werde.

Stadträtin **Dr. Knoß** schließt sich an. Die Radwege müssen folglich breit genug werden, so dass zwei Lastenfahrräder aneinander vorbeikommen.

Stadtrat **Zeltwanger** bittet darum, über eine Ausnahmeregelung im Baurecht nachzudenken, damit

auch Private Micro-Fahrradgaragen auf ihren Grundstücken aufstellen können.

BM **Manni** erwidert, dass sich zunächst auf kommunale Flächen konzentriert werden solle.

TOP 5

**Verkehrsrechner B 27
- mündlicher Bericht**

Vorl.Nr.

Beratungsverlauf:

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen berichtet zum Thema anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zum Protokoll).

Stadtrat **Handel** weist darauf hin, dass das Thema Unfälle im Vortrag nicht angesprochen wurde. Diese würden zu einem großen Verkehrschaos führen, v.a. auf der B27.

Positiv sei das Tempo 40 dort, wodurch es weniger Auffahrunfälle gegeben habe.

Oft werde eine Verlängerung der Grünen Welle gefordert. Er sehe dann das Problem, dass sich die Linksabbieger auf der B27 zurückstauen, bspw. wenn stadtauswärts gefahren wird Richtung Friedrichstraße oder Robert-Franck-Allee. Er fragt nach, ob seine Einschätzung diesbezüglich richtig sei und ob dies der Grund sei, weshalb eine Verlängerung der Grünen Welle ausgeschlossen sei.

In der Wilhelmsstraße würden Busse und Fußgänger recht lange warten. Er bittet darum, dort verkehrsabhängige Ampeln zu installieren, damit schneller auf „grün“ geschaltet werden kann. Er fragt nach, wo es diese verkehrsabhängigen Ampeln in Ludwigsburg gebe. Er nennt als Positivbeispiel eine Ampel in Kornwestheim.

Seiner Ansicht nach funktioniere der Autoverkehr im Verhältnis zur Verkehrsmenge insgesamt sehr gut, auch wenn Fußgänger und Fahrradfahrer eher unzufrieden seien. Hier gebe es natürlich immer Verbesserungspotential.

Stadtrat **Herrmann** äußert sich bezüglich der Kontaktschleifen. Diese haben in der Vergangenheit besser funktioniert als vor dem Verkehrsrechner, so seine Wahrnehmung. Zum Teil würden Fußgänger sehr lange an der Kreuzung stehen und warten, während keine Autos kommen.

Er fragt nach, ob der Verkehrsrechner so funktioniere, dass er erkenne, wenn an einer Stelle viele Fußgänger stehen und ihnen dann eine längere Zeit zum Überqueren geben könne. Als Beispiel nennt er die Querung von der Bärenwiese zum Blühenden Barock.

TOP 5

**Verkehrsrechner B 27
- mündlicher Bericht**

Vorl.Nr.

Stadtrat Herrmann möchte sich vergewissern, ob die Stadt Ludwigsburg nur ein Feuerwehrfahrzeug habe, das die Grüne Welle unterbrechen könne und fragt, ob nachgerüstet werden müsse.

Bei 85% Verkehrsaufkommen, also viel Verkehr, funktioniere die Grüne Welle nicht mehr, hieß es.

Er fragt nach, ab wieviel Prozent Verkehrsaufkommen bei geringem Verkehr die Grüne Welle nicht mehr funktioniere und die individuelle Schaltung erfolge.

Seit der Einführung von Tempo 40 auf den Hauptverkehrsachsen gebe es weniger Unfälle. Das habe

Vorredner Stadtrat Handel bereits erwähnt. Ob dies richtig sei, will er wissen und ob die Tempo 40 Zone der Grund sei oder es andere Gründe dafür gebe.

Nach Stadtrat **Zeltwangers** Eindruck fließe der Verkehr an der Kreuzung B27/Marbacher Straße besser ab als zuvor. Er hakt nach, ob die Ampel dort anders eingestellt wurde. Diese Stelle sei besonders schadstoffbelastet, betont er und fragt nach weiteren Maßnahmen, die an dieser Stelle Verbesserungen bringen könnten.

Er fragt nach, ob der Verkehrsrechner auch dokumentieren könne, wie viele Autos täglich dort vorbeifahren sowie ob sie im Stau stehen oder der Verkehr fließe. Ob sich Rückschlüsse von Fahrzeugzahlen auf Schadstoffwerte ziehen lassen können, interessiert ihn.

Der ÖPNV werde durch den Verkehrsrechner unterstützt, heißt es. Ob es Nachweise gebe, dass die Busse dadurch pünktlicher seien, will er von der Verwaltung wissen.

Stadträtin **Liepins** berichtet von ihren eigenen Erfahrungen mit den Ampelschaltungen in der Friedrichsstraße, die abwechselnd grün und rot seien, so dass der Fahrfluss ständig durch Anhalten unterbrochen werde. Hier wünsche sie sich Verbesserungen zu Zeiten außerhalb des Berufsverkehrs. Sie hebt hervor, dass die Autos mehr Schadstoff ausstoßen würden, wenn sie an jeder Ampel anhalten müssten oder im Stau stehen.

Stadträtin **Knecht** hebt hervor, dass der Verkehrsrechner eingesetzt werde, um Emissionen zu reduzieren. Sie fragt, ob eine Bus-Rad-Trasse sinnvoll sei und ob es die Pfortnerampel an der Kreuzung Monrepostraße noch gebe.

Sie weist darauf hin, dass die Grüne Welle in der Oststraße auch nicht funktioniere.

Stadtrat **Müller** fragt nach, wie der Verkehrsrechner funktioniere, wenn eine Grüne Welle programmiert sei. Er möchte wissen, ob sich die Stadtverwaltung die Wartezeiten der Fußgänger anschau und ob die Diagnosesoftware auch die Ampelschalter für Fußgänger überwache. Ihm sei aufgefallen, dass die Schalter und die Leuchten oftmals nicht funktionieren. Weiter fragt er, wie sichergestellt werde, dass die Kontaktschleifen im Boden auch auf Fahrradfahrer reagieren, wer die Verkehrskamera auswerte und ob die Ergebnisse im Internet zur Verfügung gestellt werden.

Optimierungen des Verkehrsrechners seien seiner Meinung nach noch möglich.

In Bezug auf die Grüne Welle hakt er nach, ob es eine Schaltung gebe, die den Verkehr aus der Stadt abfließen lasse. Die Fahrzeuge, die stadteinwärts fahren wären entsprechend nachgeordnet und müssten warten. Morgens im Berufsverkehr könne man die Grüne Welle für stadteinwärts aktivieren. Welche Überlegungen gebe es hierzu, möchte er wissen.

Er fragt nach den Ergebnissen der Verkehrsanalyse. Außerdem will er wissen, wie die Ampeln auf Busse reagieren, wenn es eine Bushaltestelle kurz vor der Ampel gebe.

Der **Mitarbeiter** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen antwortet, dass es noch keine Statistik zum Thema Unfall bei Tempo 40 gegeben habe. Die Grüne Welle funktioniere immer nur in eine Richtung gut, erklärt er, entweder stadteinwärts oder stadtauswärts. Bushaltestellen würden oft später als die Ampelanlagen geplant und eingerichtet. Wird vorher geplant, so werden die Bushaltestellen erst nach der Signalanlage positioniert, was für den Verkehrsfluss besser sei.

TOP 5

**Verkehrsrechner B 27
- mündlicher Bericht**

Vorl.Nr.

Die Zeit für die Fußgänger sei so kurz programmiert, da der Fußgänger verhältnismäßig lange brauchen, um über die Straße zu gelangen und Schutzzeiten noch dazugerechnet werden müssten.

Plane man längere Zeiten für Fußgänger ein, so funktioniere die Busbeschleunigung nicht mehr.

BM **Manni** meint, in Ludwigsburg gebe es im Gegensatz zu der Stadt Kornwestheim ein festes Signalprogramm mit vielen Grünen Wellen. Entsprechend gebe es nur wenige einzelverkehrsabhängige Ampelschaltungen. Die Durchgangsachsen würden gut funktionieren.

Der **Mitarbeiter** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen erklärt, wie die Grüne Welle funktioniert und weshalb sie nicht überall eingesetzt werden könne. Da es mehrere im Verkehr Beteiligte gebe, seien Einzelanlagen vorhanden.

Seit Anfang des Jahres gebe es Pfortneranlagen in Ludwigsburg. Er bezeichne sie als Zuflussdosierungen. Die Pfortnerampeln gebe im Bereich B27/Abelstraße/Marienstraße/Favoritegärten, Marbacher Straße/Bottwartalstraße und Richtung Freiberg. Dort werden die Autos zurückgehalten und weniger schnell weitergeschleust. Die vermehrten Abgase durch den Stau seien an dieser Stelle verträglicher durch das Grün der Umgebung als an anderen Stellen wie in der Ortsdurchfahrt Eglosheim.

BM **Manni** nennt die Martin-Luther-Straße als positives Beispiel.

Die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen verweist auf die E-Mail-Adresse tiefbau@ludwigsburg.de bei Fragen und Anliegen zum Thema.

Sie versichert, dass die Technischen Dienste Ludwigsburg (TDL) und ihr Fachbereich den Verkehrsrechners stets optimieren würden. Ihr sei wichtig, dass dieser für alle Nutzer funktioniere. Für Feinjustierungen sei kein externes Personal nötig. Bei größeren Eingriffen werden externe Fachingenieure herangezogen.

Damit der Verkehrsrechner gut funktioniere, müssen sich jedoch die Nutzer an die Regeln wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder definierte Fahrspuren halten.

Bei Stau könnten sich Mitarbeiter auf die Verkehrskameras zuschalten und betrachten, was im Knotenpunkt passiere.

Der **Mitarbeiter** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen betont, dass keine Videoaufnahmen entstehen, sondern die Mitarbeiter sich nur auf Live-Kameras zuschalten können.

Die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen antwortet auf die Fragen nach der Messung von Schadstoffen, dass die Stadt nicht erkennen könne, was für ein Fahrzeug mit welchem Antrieb auf der Straße unterwegs seien und ob es sich um einen elektrischen Motor handle. Aus diesem Grund seien keine Rückschlüsse auf Schadstoffausstöße möglich. Man bräuchte dafür andere Messanlagen.

BM **Manni** appelliert, dass Fußgänger an Ampeln immer den Schalter betätigen sollten, denn nicht alle Ampeln würden per Infrarot erkennen, ob Menschen warten.

Die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen antwortet auf die Frage zur Ampel am Eingang des Blühenden Barocks, dass diese mit Infrarot ausgestattet sei und entsprechend Fußgänger wahrnehme.

Sie habe sich alle Fragen aus dem Gremium notiert und werde noch offene Frage zur späteren Beantwortung mit in die Fachbereiche nehmen, versichert sie.

Zur Situation östlich der Steinheimer Straße werde sie im nächsten Mobilitäts- und Umweltausschuss am 17.03.2022 berichten. Sie überlässt es dem Gremium zu entscheiden, ob

TOP 5 **Verkehrsrechner B 27**
- mündlicher Bericht

die Frage in schriftlicher Form oder als kurzen Vortrag beantwortet werden soll.

Nach Aussprache und umfassender Beantwortung der Fragen durch die Verwaltung, schließt BM **Manni** den TOP und geht zu TOP 6 über.

TOP 6 **Sachstandsbericht Radschnellweg Remseck
- mündlicher Bericht**

Beratungsverlauf:

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität gibt einen Zwischenstandbericht zum Radschnellweg Remseck ab anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zum Protokoll).

Auf Aussprache wird verzichtet.

TOP 7 **Sachstand 2. Unterführung ZOB
- mündlicher Bericht**

Beratungsverlauf:

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung berichtet anhand einer Präsentation zur zweiten Unterführung am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB).

BM **Manni** erklärt, es sei ein Ziel der Stadt, die zweite Unterführung zu realisieren.

Stadträtin **Dr. Knoß** meint, sie hätte eine Anfrage gestellt. Die erste Unterführung sei sanierungsbedürftig und müsse breiter werden. Hier muss es eine gute Interimslösung geben. Auch sei fraglich, wie lang der Franck-Steg überhaupt noch benutzt werden könne. Sie weist darauf hin, dass die zweite Unterführung nicht nur mit Komfort zu tun habe, sondern tatsächlich notwendig sei. Sie schlägt vor, die Stadt könne auch Gespräche mit der Landtagsabgeordneten Frau Silke Gericke führen, die u.a. für den Bereich Verkehr in Baden-Württemberg zuständig sei.

Stadtrat **Klotz** fragt nach, wer Eigentümer der bestehenden Unterführung am Bahnhof sei. Es sei

wichtig, die Unterführung jetzt zu untersuchen, wenn auch das Franck-Areal umgebaut werde. Außerdem will er wissen, wie zuverlässig die Prognosen der Deutschen Bahn in Bezug auf die Fahrgastzahlen seien.

TOP 7 **Sachstand 2. Unterführung ZOB** **- mündlicher Bericht**

Für Stadtrat **Zeltwanger** hat der Bahnhof die oberste Priorität, was Bauprojekte angehe. Er möchte wissen, welche Anreize die Stadt setzen könne, um Investoren dazu zu bewegen, den Bahnhof schön zu gestalten. Bei der bestehenden Unterführung sei nicht viel Spielraum, z.B. die Breite der Treppen betreffend.

Eine zweite Unterführung sei sinnvoll und notwendig, erkennt auch Stadträtin **Liepins**. Die Unterführung sollte daher realisiert werden. Ihrer Meinung nach solle die Bahn sich an der Finanzierung der Unterführung beteiligen, da das Fahrgastaufkommen in den nächsten Jahren weiter steigen werde.

Die Stadtverwaltung sei mit den Planungen auf einem guten Weg, lobt sie.

Stadträtin **Knecht** signalisiert volle Unterstützung für die Planungen zur zweiten Unterführung. Sie fragt, ob es eine Förderung gebe. Laut Auskunft der Deutschen Bahn sei trotz Prognosen von erhöhtem Fahrgastaufkommen eine Unterführung ausreichend, weiß Stadträtin Knecht.

Stadtrat **Müller** versichert sich, dass die Stadt im Herbst für das Nestlé-Areal die Ausschreibung machen möchte. Er macht deutlich, dass der Investor nicht ins Verfahren einsteigen werden, wenn nicht klar sei, ob es eine zweite Unterführung geben werde.

Zwecks Finanzierung der zweiten Unterführung habe er von den Haushaltsberatungen im Herbst in Erinnerung behalten, dass es eine Fördermöglichkeit geben könne.

Die zweite Unterführung sei auch wichtig für Fußgänger, die von der Weststadt in die Innenstadt gelangen möchten, betont er.

BM **Manni** erklärt, die Deutsche Bahn sehe kein Problem in Bezug auf die Sicherheit der Unterführung, da nicht mehr als zwei Züge gleichzeitig am Bahnhof ankommen werden.

Stadträtin **Knecht** wirft ein, dass die Züge in Zukunft länger werden müssen.

Der **Mitarbeiter** des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung antwortet, diese Anregung nehme er gerne mit in die nächste Besprechung mit der Bahn. Ob sich die Fahrgastprognosen bewahrheiten werden, bleibe abzuwarten. Zur Frage, wem der Bahnhof gehöre, ist seine Antwort, dass verschiedene Akteure hier beteiligt seien.

Zwecks einer Förderung gebe es Gespräche mit dem Ministerium.

Bei der Entwicklung des Franck-Areals werde in jedem Fall der Denkmalschutz und die zweite Unterführung berücksichtigt werden.

BM **Manni** kommt noch einmal auf die Interimslösung zu sprechen. Diese werde genutzt, um Wünsche der Stadt zu realisieren und das Areal in der Übergangszeit zu beleben.

Nach abschließenden Ausführungen des **Mitarbeiters** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität zum Thema Wegeführung rund um den Bahnhof, schließt BM **Manni** den Tagesordnungspunkt.