



Protokollauszug
zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 05.05.2022, 17:00 Uhr, Kulturzentrum, Großer Saal

ÖFFENTLICH

TOP 1 **Belagssanierung Naststraße
- Bau- und Vergabebeschluss**

Vorl.Nr. 125/22

Beschluss:

Die Naststraße wird entsprechend dem Sanierungsvorschlag des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen sowie des FB 81 instandgesetzt.

Die Gesamtkosten in Höhe von **485.000,00 €** werden genehmigt.

Vergabebeschluss

Julius Bach GmbH aus Stuttgart erhält auf der Grundlage des Angebotes vom 29.03.2022 den Auftrag zur Durchführung der Sanierungsarbeiten in der Naststraße.

Die Vergabesumme beträgt:

Auftragssumme	404.351,25 €
+ Unvorhergesehenes ca. 20%	<u>80.648,75 €</u>
Vergabesumme	<u>485.000,00 €</u>

Bei Kostenüberschreitung wird das Gremium dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 50.000,00 € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadträtin **Knecht**
Stadtrat **Zeltwanger**

TOP 1 **Belagssanierung Naststraße**
- Bau- und Vergabebeschluss

Vorl.Nr. 125/22

Beratungsverlauf:

Vor Eintritt in die Tagesordnung erklärt BM **Manni**, dass TOP 3 und TOP 1 getauscht werden.

Nachdem zuerst TOP 3 und 2 behandelt wurden, ruft BM **Manni** TOP1 auf.

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

Stadtrat **Handel** fragt nach den klimatischen Auswirkungen der Maßnahme. Beim Herausfräßen des Asphalt und dem Einsetzen des neuen Belags gäbe es sicher CO₂-Auswirkungen. In der Beschlussvorlage sei das Kreuz beim Klimacheck bei „keine oder geringe Klimawirkung“ gesetzt worden.

Stadtrat **Link** hofft, dass beim Bau vorsichtiger vorgegangen werden wird als in Eglosheim. Dort seien Telefon- und Stromleitungen beschädigt worden.

Stadtrat **Raasch** fragt nach, ob die Bürgerinnen und Bürger der Naststraße gefragt worden seien, ob sie, wie aktuell in der Straße „Im Obstgarten“ in Pflugfelden, einen verkehrsberuhigten Bereich wünschen. Das Gebiet zeichne sich ebenfalls aus durch viele Einfamilienhäuser mit Gärten aus.

Stadträtin **Liepins** merkt beziehungsweise auf Stadtrat Links Beitrag an, dass bei Stromausfällen aufgrund tiefer Grabungen eher die Stadtwerke beteiligt seien.

Stadtrat **Müller** wünscht eine Erklärung, wann die Stadtwerke und wann die Stadtentwässerung zuständig sei. Er vergewissert sich, dass die Stadtentwässerung tätig werden müssen, wenn bei der Sanierung im Untergrund etwas „Unvorhergesehenes“ entdeckt werde, wie z.B. große Löcher o.ä. Die Vergabe erfolgte an ein einziges externes Unternehmen, entnimmt er der Beschlussvorlage. Er stellt eine Rückfrage zu den Kosten und der Einberechnung von 20 Prozent für „Unvorhergesehenes“. Er möchte wissen, ab welchem Wert das Gremium informiert werde.

Stadtrat **Klotz** wünscht sich, dass künftig in der Vorlage auch der Kostenvoranschlag, also die geschätzte Summe im Verhältnis zur Vergabesumme, mitaufgenommen werde.

Die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen antwortet Stadtrat Handel, dass im Klimacheck dargestellt werde, ob die Maßnahme einen Vorteil für das städtische Klima bringe. Einen Belag abzunehmen und wieder einzusetzen, verursache immer CO₂-Emissionen, doch das Material werde, wo möglich, recycelt.

Sie betont, dass immer vorsichtig gearbeitet werde. Nicht selten zeige sich beim Abtragen des Belags der Straßen, dass eine Sanierung darunter dringend notwendig sei. Dass manchmal Kabel

mitgenommen werden, passiere deshalb, weil unter Zeitdruck gearbeitet werde und Maschinen eingesetzt werden.

An Stadtrat Raasch gewandt erwidert sie, dass immer Sanierungen im Bestand erfolgen. Sie würde sich stets mit dem Fachbereich Stadtplanung und Vermessung abstimmen, ob eine Umgestaltung der Straße vorgenommen werden soll, führt sie aus. Es gab von Seiten der Bürgerschaft allerdings nicht den Wunsch, die Verkehrsführung zu ändern.

Die Kosten für Unvorhergesehenes werden immer größer angenommen, da es sich um einen großen Eingriff handle, auch beim Gehweg, erklärt sie. Wenn der Belag runter sei, sehe man oft erst, dass auch der untere Belag neu saniert werden müsse.

TOP 1**Belagssanierung Naststraße
- Bau- und Vergabebeschluss****Vorl.Nr. 125/22**

Stadtrat **Müller** hakt nach, ob das Gremium ab einer Abweichung von 50.000 Euro (über der Vergabesumme) informiert werden könne.

Die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen antwortet, die Vergabesumme betrage 485.000 Euro. Falls eine Kostenüberschreitung der Vergabesumme von mehr als 50.000 Euro eintrete, so werde das Gremium informiert. Es gebe aktuell eine massive Baupreissteigerung. Die aktuellen Kosten würden über den Kosten liegen, die im November kalkuliert wurden.

Die Stadtverwaltung liege mit ca. 10 Prozent über der Kostenberechnung. Wie sich die Situation im Laufe des Jahres weiterentwickeln werde, sei nur schwer abzuschätzen aufgrund der Energiepreissteigerungen und der Schwierigkeit, Material zu bekommen.

Stadtrat **Klotz** kennt Probleme aus seinem beruflichen Kontext. Er erkundigt sich, ob die Stadtverwaltung schon darüber nachgedacht habe, eine Materialpreisgleitklausel einzuführen. Diese sei ihm von anderen Kommunen bekannt. Schließlich könnte es sein, dass keine Angebote mehr kommen, äußert er seine Bedenken.

BM **Manni** erklärt, solange noch Angebote kommen, bleibe es bei dem Festpreis. Nachdem alle Fragen beantwortet sind und es keine weiteren Wortbeiträge gibt, lässt er über die Vorl. Nr. 125/22 Beschluss fassen.

TOP 2**Verkehrsberuhigung Straße "Im Obstgarten"****Vorl.Nr. 134/22****Beschluss:**

Die Entscheidung des Gemeinderates aus dem Jahr 2009 wird **nicht** bestätigt, ~~der~~ **dem** Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wird ~~abgelehnt~~ **zugestimmt**.

Es soll eine minimale optische Anpassung für den verkehrsberuhigten Bereich erfolgen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadträtin **Knecht**

Beratungsverlauf:

Einige Anwohnerinnen und Anwohner der Straße „Im Obstgarten“ in Pflugfelden sind als Zuschauerinnen und Zuschauer zu diesem TOP gekommen. Sie haben auf den dafür vorgesehenen Stühlen am Rande Platz genommen. Darunter befindet sich auch ein Mitglied des Stadtteilausschusses Pflugfelden.

TOP 2

Verkehrsberuhigung Straße "Im Obstgarten"

Vorl.Nr. 134/22

BM **Manni** eröffnet TOP 2.

Der **Fachbereichsleiter** Sicherheit und Ordnung verweist auf den Gemeinderatsbeschluss im Jahr 2009 und erläutert die Gründe, weshalb sich der Gemeinderat damals so entschieden habe. Wenn das Gremium möchte, dass die Straße „Im Obstgarten“ zu einem verkehrsberuhigten Bereich erklärt werde, so brauche es einen neuen Beschluss. Danach müsse die Straße umgestaltet werden. Nur Schilder aufzustellen, reiche nicht aus, macht er deutlich.

Stadträtin **Dr. Knoß** hebt hervor, dass die Bürgerschaft und die Mitglieder des Stadtteilausschusses Pflugfelden den verkehrsberuhigten Bereich schon länger fordern. Das Thema sei in der letzten Sitzung des Stadtteilausschusses Pflugfelden wieder aufgekommen. Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt (BTU) habe im Jahre 2009 entschieden, die Straße in dem Zustand auszubauen, in dem sie jetzt sei. Das sei ihrer Meinung nach die falsche Entscheidung gewesen. Die Anwohnerschaft habe man damals nicht fragen können, da die meisten Menschen noch nicht dort wohnten. Sie setzt sich für einen verkehrsberuhigten Bereich in der Straße „Im Obstgarten“ ein und schlägt vor, Blumenkübel auf der Straße aufzustellen.

Stadtrat **Klotz** bekräftigt, dass die Anwohnerschaft und der Stadtteilausschuss Pflugfelden einen verkehrsberuhigten Bereich befürworten. Die CDU-Fraktion werde sich deshalb ebenfalls dafür aussprechen. Er stellt folgende Nachfragen:

Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner gibt es in der Straße „Im Obstgarten“?

Welche Kosten sind mit dem Umbau verbunden?

Wird der Verkehr bei Ausweisung der Straße „Im Obstgarten“ als verkehrsberuhigter Bereich in andere Bereiche verlagert?

Fallen Stellplätze weg? Wenn ja, interessiert ihn, wie viele das wären. Laut Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sollen keine Stellplätze dadurch wegfallen.

Stadtrat **Raasch** teilt mit, dass die Freie-Wähler-Fraktion dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ebenfalls zustimmen werde. Er weist darauf hin, sollten in der Straße Parkplätze wegfallen, so entfalle auch das Parken vor den Garagen. Laut Straßenverkehrsordnung gebe es besondere Regeln für das Parken in einer verkehrsberuhigten Straße.

Das Argument, dass die Kinder die Straße zum Spielen bräuchten, sei für ihn nicht nachvollziehbar. Schließlich habe jedes Haus einen eigenen Garten und auch die Felder seien in der Nähe. Er werde zustimmen, befürchtet allerdings, dass noch mehr Bürgerinnen und Bürger mit demselben Wunsch auf den Gemeinderat zukommen könnten.

Stadträtin **Liepins** verweist auf das Gebiet Wasserfall und auf die Jahnstraße in Poppenweiler. Diese seien zur gleichen Zeit gebaut und damals schon als verkehrsberuhigte Bereiche realisiert worden. Im Gebiet Wasserfall handle es sich um drei U-förmige Straßen.

Sie hakt nach, mit welchen Maßnahmen man die Straße zu einem verkehrsberuhigten Bereich umbauen könne. Sie werde dem Antrag für die SPD-Fraktion zustimmen, sofern die anstehenden Umbaumaßnahmen nicht allzu teuer werden.

Auch Stadtrat **Müller** erklärt, dass er dem Antrag zustimmen werde. Der alte Beschluss müsse aufgehoben werden. Er wisse von den Anwohnerinnen und Anwohnern der Stammheimer Straße, dass diese damals Sorge hatten, dass der Verkehr dann vorrangig durch ihre Straße fahren werde. Er bittet die Verwaltung, sich die straßenverkehrsrechtliche Situation in Bezug auf die Vorfahrtsregelungen nochmals genau zu betrachten.

Ein **Mitglied** des Stadtteilausschusses Pflugfelden äußert sich zum Thema. Das Mitglied erläutert die Situation für die Kinder, die die Straße bereits zum Spielen nutzen, was nicht ohne Gefahr

TOP 2

Verkehrsberuhigung Straße "Im Obstgarten"

Vorl.Nr. 134/22

passiere. Ihm sei es wichtig, dass auch die rechtlichen Voraussetzungen für einen verkehrsberuhigten Bereich geschaffen werden. Nur so könne der Verkehr verlangsamt werden und die Kinder dort legal spielen.

BM **Manni** antwortet, seit dem Beschluss von 2009 habe sich baulich nichts verändert. Die Straße sei wie beschlossen ausgebaut worden. Mit dem Aufstellen von Schildern allein sei es nicht getan, wiederholt er die Aussage des Fachbereichsleiters Sicherheit und Ordnung. Eine gewisse Einengung der Straße sei erforderlich, bspw. mit versetztem Parken oder Hindernissen wie das Aufstellen von Blumenkübel. Er sei zuversichtlich, dass eine gute Lösung gefunden werde.

Der **Fachbereichsleiter** Sicherheit und Ordnung antwortet auf die Fragen, welche Maßnahmen zur Umgestaltung der Straße in einen verkehrsberuhigten Bereich notwendig wären. Gemeinsam mit seinen Mitarbeitern habe er sich die alten Pläne angeschaut. Damals habe es zwei Planungen gegeben: Die Tempo-30-Zone und der verkehrsberuhigte Bereich. Letzterer enthalte in der Planung das alternierende Parken. Dieses könne auch mit einem niedrigeren Standard eingerichtet werden. Sicherer sei allerdings der Optimalstandard. Je nachdem wie man den Standard festsetze, würden sich die Kosten entsprechend erhöhen. Schilder, Markierungen und Pflanzbeete seien möglich, allerdings sei dies ein niedrigerer Standard.

Die Straßenverkehrsordnung besage, dass ein verkehrsberuhigter Bereich gestalterisch erkennbar sein müsse, führt er aus. Fahrzeugfahrende müssen das Gefühl haben, sie seien nicht in einer 30er-Zone, sondern in einem verkehrsberuhigten Bereich. Dies könne durch eine visuelle Einengung

erreicht werden.

Bei der Optimalplanung gebe es weniger Stellplätze. Werden nur Markierungen vorgenommen, bleibe es bei der gleichen Anzahl an Stellplätzen.

Er glaube nicht, dass es zu einer Verkehrsverlagerung komme, gibt er Stadtrat Müller zur Antwort. An dieser Stelle gebe es generell nicht viel Verkehr, vor allem kein Fremd- und Durchgangsverkehr.

Stadtrat **Zeltwanger** nimmt Bezug auf Stadtrat Raaschs Äußerungen zum Parken im verkehrsberuhigten Bereich. Er sei der Ansicht, dass nur in ausgewiesenen Stellplätzen geparkt werden dürfe.

Stadtrat **Maier** meint, es sei keine Durchgangsstraße. Daher reiche ihm ein Schild als Hinweis.

Der **Fachbereichsleiter** Sicherheit und Ordnung erklärt, dass vor den Garagen nur dort Wohnende oder ihr Besuch parken könnten.

BM **Manni** nimmt wahr, dass das Gremium sich mehrheitlich für den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Antrag Nr. 009/22) ausspreche und möchte, dass gestalterisch nur minimale Eingriffe vorgenommen werden.

Aus diesem Grund formuliert er den Beschlussvorschlag (siehe oben) neu und lässt darüber abstimmen.

TOP 2.1

Verkehrsberuhigung Straße Im Obstgarten - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.01.2022

Vorl.Nr. 009/22

Beratungsverlauf:

Siehe TOP 2.

Mit Abstimmung über den geänderten Beschlussvorschlag hat sich der Antrag der Fraktion Bündnis/90 Die Grünen erledigt.

TOP 3

Handlungsfeld Mobilität 2030+ - Abschlussbericht der ersten Stufe der Fortschreibung und Beschluss des Zielkonzeptes

Vorl.Nr. 114/22

Beschluss:

Der Mobilitäts- und Umweltausschuss beschließt die dargestellten strategischen und operativen Ziele des Handlungsfeldes Mobilität. Die Verwaltung wird hiermit beauftragt, die operativen Ziele mit Maßnahmen zu hinterlegen und umzusetzen. Die Verwaltung wird im Mobilitäts- und Umweltausschuss jährlich zur Entwicklung des Handlungsfeldes berichten.

Der Mobilitäts- und Umweltausschuss nimmt die dargestellten strategischen und operativen Ziele des Handlungsfeldes Mobilität zur Kenntnis. Die Verwaltung wird hiermit beauftragt, die operativen Ziele mit Maßnahmen zu hinterlegen und dem Gemeinderat jeweils zur Umsetzung vorzuschlagen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 10 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadträtin **Knecht**

Beratungsverlauf:

Die Sitzung startet mit TOP 3.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität berichtet anhand einer Präsentation (vgl. Anlage). BM **Manni** ergänzt.

Stadtrat **Handel** erklärt, die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen könne dem geänderten Beschlusstext wie im gemeinsamen Antrag der CDU, FW, SPD und FDP formuliert, zustimmen. Der Fokus müsse auf den Maßnahmen liegen. Ziel müsse es sein, den Strategieplan möglichst schnell umzusetzen. Er erkundigt sich nach dem Stand der Bus-Radtrasse und der Schnellradwegverbindung nach Waiblingen. Er bittet um Auskunft hierzu noch vor der Sommerpause. Wichtig sei ihm auch, dass der Otto-Konz-Weg noch vor der Freibadsaison saniert werde.

TOP 3

**Handlungsfeld Mobilität 2030+
- Abschlussbericht der ersten Stufe der
Fortschreibung und Beschluss des
Zielkonzeptes**

Vorl.Nr. 114/22

Stadtrat **Herrmann** geht auf folgende Punkte des „Masterplans Mobilität 2030+“ (vom April 2022) näher ein:

1. Auf Seite 12 heiße es, dass die Feinstaubgrenzwerte für Stickoxide im Jahr 2019 an zwei bis elf Tagen überschritten worden seien. Er fragt nach, ob die Werte über die EU-Wertgrenze hinausgehen.
2. Auf Seite 13 sei von einer Verdopplung der Fahrgastzahlen, ausgehend vom Jahr 2010 bis 2030 die Rede. Dieses Ziel könne seiner Ansicht nach nur durch die Reaktivierung der Markgröninger Bahn und eine deutliche Erhöhung des Busverkehrs geschehen.

3. Auf Seite 16 stehe, dass der Fuß- und Radverkehr erhöht werden soll. Er möchte wissen, ob sich dieser Teil des Berichts nur auf die Innenstadt oder auf alle Stadtteile beziehe. Er bezeichnet das Vorhaben als Utopie und als nicht in der Praxis umsetzbar.
4. Auf Seite 17 widerspricht er dem Inhalt des Punktes „OZ 2.4: Verlagerung des Parkens zugunsten des öffentlichen Raums“. Das Konzept der autogerechten Stadt treffe nicht auf Ludwigsburg zu, da es bei den Neubaugebieten nicht mehr angewandt wurde, so seine Auffassung. Die CDU-Fraktion möchte eine Verlagerung des Verkehrs und nicht einfach eine Abschaffung der Parkplätze. Außerdem plädiert die Fraktion für ein integratives Verkehrskonzept, das den Fußgänger- und Radverkehr, den ÖPNV und den Individualverkehr umfasst. Jeder Mensch soll selbst entscheiden können, welches Verkehrsmittel er nutzen möchte.

Zuletzt stellt er die organisatorische Frage, ob mit dieser Vorlage die Ziele in Vorlage Nr. 122/22, Seite 26 bis 28, ersetzt werden. Das sei die Vorlage mit den zwölf Handlungsfeldern gewesen. Er bittet um Auskunft hierzu.

Stadtrat **Zeltwanger** freut sich, dass mit der Beschlussvorlage heute auf den Freien-Wähler-Antrag Nr. 235/21 Bezug genommen werde.

Er meint, wenn die Busse des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verdoppelt werden sollen, so müssen in der Innenstadt und dem Bahnhof bauliche Veränderungen erfolgen. Er sehe noch viele Verbesserungsmöglichkeiten im Bereich ÖPNV. Der Stadt müsse klar sein, mit welchen Maßnahmen sie ihr Ziel erreichen möchte.

Bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts sollen verstärkt auch Firmen miteinbezogen werden, schlägt er vor. Die Ansicht und Meinung der Unternehmen seien wichtig und wertvoll.

Im Mobilitätskonzept seien 50 Prozent weniger PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum vorgesehen. Er fragt nach, an welcher Stelle diese wegfallen sollen.

Des Weiteren soll es mehrere verkehrsberuhigte Zonen geben. Stadtrat Zeltwanger weist darauf hin, dass eine 30er-Zone nur dann eine Reduzierung von Lärm und Schadstoffen bringe, wenn der Verkehr dort fließen könne.

In ihrem Antrag hätten die Freien Wähler konkrete Zahlen in Abhängigkeit der zurückgelegten Strecken gefordert. Diese Zahlen seien bisher noch nicht bekannt. Daher sehe Stadtrat Zeltwanger den Antrag noch nicht als erledigt an. Er kritisiert, dass in der Beschlussvorlage angegeben worden sei, dass es keine klimatischen Auswirkungen gebe. Das Ziel müsse sein, dass die Maßnahmen sich positiv auf das Klima auswirken.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität antwortet, dass der Bericht selbst keine Klimaauswirkungen habe, deshalb sei Entsprechendes angekreuzt worden. Die Maßnahmen hätten auf jeden Fall positive Auswirkungen.

Stadtrat **Maier** nennt die Mobilität als eines der größten Probleme in der Stadt. Er findet es richtig, sich als Stadtverwaltung hohe Ziele zu stecken. Selbst wenn nur die Hälfte der Ziele erreicht werden könne, sei das eine gute Bilanz. Er verweist auf den Antrag 415/21 der SPD-Fraktion und betont, dass die Ausschussmitglieder über die Weiterentwicklung und Umsetzung des Mobilitätskonzepts stets informiert werden sollten.

TOP 3

**Handlungsfeld Mobilität 2030+
- Abschlussbericht der ersten Stufe der
Fortschreibung und Beschluss des
Zielkonzeptes**

Vorl.Nr. 114/22

Stadtrat **Müller** findet, die Stadt habe sich ehrgeizige Ziele gesetzt. Nun gilt es, diese auch

umzusetzen, damit Ludwigsburg weiterhin eine attraktive und lebenswerte Stadt bleibe. Er erkennt, dass der städtische Raum, vor allem für den Verkehr, begrenzt sei. Der Ausbau einer Strecke gehe immer zu Lasten eines anderen Verkehrsteilnehmers.

Er bezieht sich auf den Wortbeitrag von Stadtrat Zeltwanger, der sich für die Anzahl der Kilometer pro Strecke interessiert, welche die Menschen zurücklegen. Doch seiner Meinung nach müsse nach dem Grund für Mobilität, bspw. Freizeitverhalten, Einkaufen, etc. gesucht werden. Dabei sollte analysiert werden, wie oft am Tag sich die Menschen fortbewegen und mit welchen Verkehrsmitteln. Im interfraktionellen Antrag findet sich die Formulierung „Der Mobilitäts- und Umweltausschuss nimmt [...] zur Kenntnis.“ Er hält dies nicht für passend. Stattdessen schlägt er vor, dass es heißen müsste: „Wir bekennen uns dazu“.

An BM Mannl gerichtet, fragt er, inwiefern eine Abstimmung mit dem Oberbürgermeister erfolgt sei. In der letzten Gemeinderatssitzung wurde über die Gesamtstrategie diskutiert. Damals hieß es, dass die strategischen Ziele abschließend im Gemeinderat Ende des Jahres behandelt werden. Die operativen Ziele seien zur Kenntnis zu nehmen. Er fragt nach, wie es sich in diesem Fall beim Masterplan Mobilität 2030+ verhalte und ob heute die drei strategischen Ziele beschlossen und die operativen Ziele zur Kenntnis genommen werden.

BM **Mannl** übergibt das Wort an den Jugendgemeinderat.

Die **Mitglieder** des Jugendgemeinderats befürworten den Masterplan Mobilität 2030+ und freuen sich über die Entwicklung. Im Plan seien viele wichtige Ziele genannt.

BM **Mannl** erklärt, dass die strategischen Ziele richtungsweisend seien. Durch die Steigerung von Rad- und Fußverkehr sowie des ÖPNVs sollen die Verkehrsflächen attraktiver werden. Im nächsten Schritt sollen Maßnahmen entwickelt werden, für die monetäre Mittel notwendig seien. Es gebe gute Fördermöglichkeiten, aber die Stadt müsse auch ordentlich Eigenkapital miteinbringen. Mit der Formulierung „Kenntnisnahme“ der strategischen und operativen Ziele des Handlungsfelds Mobilität im Beschlusstext, könne er mitgehen.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität antwortet an Stadtrat Handel gewandt, dass der Otto-Konz-Weg bereits auf der Liste seines Fachbereichs stehe.

Die ÖPNV-Radtrasse werde bald im Gremium vorgestellt, zusammen mit den Planungen für die Stadtbahn, kündigt er an. Auf die Frage zum Thema Feinstaub gibt er die Auskunft, dass die EU-Tagesgrenzwerte nicht an mehr als 35 Tagen überschritten werden dürfen, so die Regel. Nicht nur die PKWs tragen zu den hohen Werten bei, auch die öffentlichen Verkehrsmittel. Diese müssen emissionsärmer werden. Noch sei nicht klar, ob die EU die Grenzwerte in Zukunft verschärfen werde. Er weist darauf hin, dass die Stadt nicht zum Ziel habe, einfach doppelt so viele Busse wie bisher fahren zu lassen, sondern dass auch tatsächlich doppelt so viele Menschen wie bisher die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.

BM **Mannl** betont ebenfalls, dass die Fahrgastzahlen in den Blick genommen werden müssen. Ein Mensch könne schließlich am Tag mehrere Verkehrsmittel benutzen.

Stadtrat **Herrmann** macht weitere Ausführungen zu den EU-Grenzwerten.

Er bittet um Abstimmung über den interfraktionellen Antrag. Er habe Sorge, dass im Haushaltsplan deutlich höhere Schuldenaufnahmen eingeplant werden müssen, durch die hohen Ziele, die sich die Stadtverwaltung gesteckt hat. Die Umsetzung der Ziele koste schließlich viel Geld. Der Gemeinderat werde Prioritäten festlegen.

Stadtrat **Müller** hakt nach, inwiefern bei den Zielen noch nachjustiert werden könne und spricht von Monitoring.

BM **Manni** verkündet, dass es eine jährliche Analyse geben werde. Er wisse, dass die Ziele sehr ambitioniert seien. Mit dem Beschluss würden die Gemeinderäte der Stadtverwaltung die Erlaubnis der Umsetzungsplanung geben. Die Kapazitäten und finanziellen Ressourcen müssen dann abgewogen werden.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität erklärt, dass die Ziele für das gesamte Stadtgebiet gelten und nicht zwischen den einzelnen Stadtteilen unterschieden wurde. Das Ziel auf Seite 16, dass 30 Prozent aller Wege von den mehr Menschen zu Fuß und 20 Prozent mit dem Fahrrad zurückgelegt werden sollen, sei ein Durchschnittswert. Hier gehe es um die täglichen Wege, die die Menschen durchschnittlich zurücklegen. Es handle sich um eine Zielgröße.

Stadtrat **Zeltwanger** unterstützt die Ziele. Er wünscht sich allerdings ein konkreteres Maßnahmenpaket, aus dem die nächsten Schritte hervorgehen. Acht Jahre würden schnell vorbeigehen, meint er und möchte vermeiden, dass die Stadtverwaltung nach drei Jahren feststellen müsse, dass sie sich die weitere Umsetzung des Plans nicht mehr leisten könne.

Stadtrat **Bauer** fragt nach dem Grund, weshalb der Otto-Konz-Weg bisher noch nicht saniert wurde.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität erwidert, das liege an den Eigenmitteln. Die Stadt könne erst zu einem späteren Zeitpunkt im Jahr abschätzen, wie viel Geld für größere Fahrradinfrastrukturprojekte zur Verfügung stehe.

Stadträtin **Dr. Knoß** möchte wissen, ob der Otto-Konz-Weg nur aus dem Budget für Fahrradwege bezahlt werden könne. Auf dem Weg würden nicht nur Fahrräder fahren, merkt sie an.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität antwortet, dass der Weg durch Fahrradfördermittel im Rahmen des Landesbelagskonzeptes für Fahrradwege bezahlt werden soll.

BM **Manni** ergänzt, dass kommunale Mittel mit Fördermittel kombiniert werden sollen.

Auf Wunsch des Gremiums lässt BM **Manni** über den geänderten Beschlussvorschlag (siehe oben) abstimmen. Dieser wurde im interfraktionellen Antrag Nr. 155/22 von CDU, Freie Wähler, SPD und FDP so formuliert.

Siehe TOP 3.

Der Antrag hat sich mit dem geänderten Beschluss zur Vorl. Nr. 114/22 erledigt.

TOP 4 **Beitritt zur Initiative Tempo 30**
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

BM **Manni** erläutert die Beweggründe der Stadt für einen Beitritt zur Initiative.

Stadtrat **Bauer** befürwortet den Beitritt.

Stadtrat **Herrmann** ist der Ansicht, dass die Gemeinden selbst entscheiden sollen, welche Geschwindigkeiten sie auf ihren Straßen festlegen wollen.

Der Beitritt zur Initiative bedeute Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auf allen Straßen außerhalb der Hauptstraßen. Tempo 20 auf der Hauptstraße in Neckarweihingen fände er nicht gut. Er rügt die Verwaltung, dass der Gemeinderat nicht vorher über den Beitritt zur Initiative informiert wurde, sondern die Mitteilung jetzt über den mündlichen Bericht erfolge.

Stadträtin **Liepins** hätte sich ebenfalls eine frühere Information diesbezüglich gewünscht. In zwei oder drei Stadtteilausschüssen und in der LKZ sei darüber schon berichtet worden, der Ausschuss wurde erst jetzt informiert, kritisiert sie.

Die SPD-Fraktion befürworte den Beitritt.

Stadtrat **Handel** betont, am Beispiel Wilhelmstraße könne man erkennen, wie wichtig der Beitritt sei. Tempo-30-Zonen müssen bisher immer über das Regierungspräsidium beantragt werden, welches mit Anfragen überlastet sei.

Beschlossen werde nicht, dass überall Tempo 30 gelte, betont er. Seiner Meinung nach sei der Beitritt zur Initiative eher als ein Planungsinstrument zu betrachten.

Stadtrat **Bauer** hakt provokativ nach, ob Stadtrat Herrmann möchte, dass in Eglosheim nachts wieder das Tempo 50 eingeführt werde.

Stadtrat **Herrmann** verneint dies. Er möchte das grundsätzliche Tempo 50 beibehalten, Ausnahmen könne es natürlich immer geben.

BM **Manni** zeigt Verständnis an der Kritik bezüglich des Informationsflusses. Der Beitritt sei bereits im Herbst erfolgt. Er sichert zu, dass das Gremium beim nächsten Mal frühzeitiger informiert werde.

Stadtrat **Link** äußert das Anliegen, dass für Autofahrer klar erkennbar sein müsse, welche Geschwindigkeit gelte.

BM **Manni** übergibt das Wort an den Jugendgemeinderat.

Drei **Mitglieder** des Jugendgemeinderats berichten über ihre ehrenamtliche Arbeit im Bereich der Mobilitätsthemen und die Zusammenarbeit mit der Verwaltung.

Sie sprechen über das Thema Sicherheit von Radwegen (in Hoheneck, der Ortsdurchfahrt Neckarweihingen, beim Forum). Sie erwarten eine Vorlage als Antwort auf ihren Antrag zur Überdachung von Fahrradabstellplätzen beim Friedrich-Schillergymnasium (Vorl. Nr. 059/22). Auch mit der Radwegeverbindung beim Bildungszentrum West hätten sie sich ausgiebig beschäftigt. Sie freuen sich, dass sich der Gemeinderat für die Radwegeverbindung entschieden habe, die auch der Jugendgemeinderat präferiert hat.

Die Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat funktioniere gut, schlussfolgern sie. Den Fraktionssitzungen der Mitglieder des Gemeinderats hätten sie auch bereits beigewohnt. Generell wünschen sie sich, noch mehr unterstützt und miteinbezogen zu werden. Der Jugendgemeinderat habe leider nur eine Amtsperiode von zwei Jahren, bedauern sie.

TOP 4 **Beitritt zur Initiative Tempo 30**
- mündlicher Bericht

Bei Fragen dürfen sich die Mitglieder des Gemeinderats jederzeit an den Jugendgemeinderat wenden.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität bestätigt, dass auch aus Sicht der Verwaltung eine gute Zusammenarbeit bei der Radwegeplanung stattfinde. Die Radwege müssen schließlich für die Nutzer passen, erklärt er. Sie hätten gemeinsam gute Lösungen gefunden.

Stadtrat **Link** bittet darum, dass der Jugendgemeinderat den Lehrerinnen und Lehrern sowie den Schülerinnen und Schülern nahelegen soll, die vorhandenen Radwege auch zu benutzen. Außerdem bittet er um Namensschilder für den Jugendgemeinderat.

BM **Manni** bedankt sich beim Jugendgemeinderat für sein Engagement und beendet die öffentliche Sitzung des Mobilitäts- und Umweltausschusses.