



Protokollauszug zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 13.10.2022, 17:00 Uhr, Kulturzentrum, Großer Saal

ÖFFENTLICH

TOP 1 Pop-Up auf der Wilhelmstraße 2023
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

BM **Manni** eröffnet die öffentliche Sitzung des Mobilitäts- und Umweltausschusses. Er ruft Tagesordnungspunkt 1 auf. Die Pop-Up-Maßnahme Wilhelmstraße werde heute vorgestellt, es werde kein Beschluss gefasst, und die Rückmeldungen aus dem Ausschuss werden aufgenommen.

Eine **Mitarbeiterin** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität stellt die Ideen anhand einer Präsentation vor (vgl. Anlage zur Niederschrift). Die Wilhelmstraße soll nicht nur als Transitraum, sondern als Verweilplatz wahrgenommen werden und damit zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beitragen. Dies werde erreicht durch eine Verschmälerung der jetzt überbreiten Fahrspuren und Begrünung des gewonnen Raumes, sowie durch eine Bespielung mit Gastronomie, Verkaufsräumen und konsumfreien Angeboten. Ziel der kommenden Planung sei die Erarbeitung einer besseren Radführung. Anregungen aus dem Gremium nehme man gerne auf. Abschließend geht sie auf den Zeitplan ein: Im ersten Quartal 2023 werden die Planungen dem Ausschuss vorgestellt, wenn alles gut läuft, beginne die Maßnahme im Mai 2023 (bis September 2023).

BM **Manni** eröffnet die Aussprache.

Aus Sicht von Stadträtin **Dr. Knoß** dürfe die Wilhelmstraße nicht dauerhaft so bleiben wie sie ist; es handle sich für sie um eine B27 im Kleinen durch die Innenstadt und habe eine Barrierewirkung und keine Aufenthaltsqualität. Eine Umgestaltung sei daher angebracht, vor allem mit vielen Pflanzen solle gearbeitet werden. Gleichzeitig müsse die Wilhelmstraße weiterhin als Straße funktionieren, also für Autos ausreichend breit sein und eine Radführung auf der Straße sollte erreicht werden. Bei der Verschmälerung können jedoch Räder nicht mehr von Bussen überholt werden, dieses Problem sollte gelöst werden. Es handle sich beim Pop-Up Wilhelmstraße um einen Versuch, bei dem auch nachgebessert werden könne. Sie und ihre Fraktion seien erwartungsvoll.

Stadtrat **Herrmann** will nicht, dass die Wilhelmstraße für den Autoverkehr gesperrt wird. Bei der Pop-Up-Maßnahme habe er große Bedenken. Er fragt, wie genau die Flächen bespielt werden, und was es mit dem Begriff „konsumfreie Angebote“ auf sich hat. Er kritisiert, dass die Bürgersteige dann noch enger würden als heute schon. Er spricht die geplante Möblierung und die vorhandenen Taxistände an. Stadtrat Herrmann fragt, was nach dem Versuch passiert, vor allem wenn die

Stadtbahn gebaut wird, und er erkundigt sich nach dem städtischen Eigenanteil. Er berichtet, dass im Beirat Innenstadt-Offensive am 29.09.2022 über die Planungen informiert wurde, aber keine Aussprache oder Diskussion stattgefunden habe. Abschließend sagt er, dass

TOP 1 Pop-Up auf der Wilhelmstraße 2023
- mündlicher Bericht

aus seiner Sicht andere Plätze oder Straßen besser für solch ein Projekt geeignet seien.

Um alle Verkehrsarten unterzubringen, müsste die Straße eigentlich breiter sein, so Stadtrat **Zeltwanger**. Im Zusammenhang mit der Wilhelmstraße erinnert er an den Antrag der Freien Wähler zur Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Sternkreuzung. Kritikpunkt an der Planung ist für ihn, dass der Busverkehr unter der Umgestaltung leiden würde. Viele andere Verkehrsthemen in der Stadt seien noch nicht gelöst, wie der Radweg zum Bildungszentrum West, und es sollten nicht neue Themen aufgemacht werden. Da die Wilhelmstraße eine Zone 30 werde, seien keine Radstreifen zulässig; ebenfalls seien die Einbauten baurechtlich nicht zulässig. Aus seiner Sicht sollte erst der Busverkehr flüssig gemacht werden, bevor andere Erschwerungen eingerichtet werden.

Stadträtin **Liepins** zufolge seien die bisherigen Pop-Up-Projekte erfolgreich gewesen. Für die SPD seien die Fahrspuren der Wilhelmstraße in ihrer jetzigen Ausführung immer zu breit empfunden worden, bei der Verschmälerung sieht sie die Probleme eher für Radfahrer und Fußgänger. Durch die schmale Fahrspur und breiteren Bürgersteige werden die Räder auf dem Gehweg fahren. Hier sieht sie Konfliktpotential. Sie bittet darum, mit den Anrainern, beteiligten Gastronomen und den Fahrradverbänden und dem Verkehrsclub Deutschland ins Gespräch zu kommen.

Den Kritikpunkten schließt sich Stadträtin **Knecht** an. Es sollte eher ein Radschutzstreifen geplant werden, als neue Konfliktsituationen zu schaffen. Bei der Gestaltung der Pop-Up-Zone plädiert sie für eine hohe Qualität.

Stadtrat **Müller** fragt zu der für ihn begrüßenswerten Planung, wie die Anlieferung abgewickelt werden wird, ob die Möblierung mit den neuen Gestaltungsrichtlinien im Einklang ist, wie das Tempo 30 momentan eingehalten wird, und ob bei der Verschmälerung auf die Fußgängerampeln verzichtet werden und damit auch der Busverkehr beschleunigt werden könne.

BM **Manni** dankt für die Hinweise aus dem Gremium. Ziel sei es, die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Wenn die Situation der Fußgänger schlechter würde, hätte die Stadt das Projektziel nicht erreicht. Durch die Verschmälerung werde die Wegstrecke zum Überqueren der Straße weniger, es könnten dann in der Zukunft eventuell Zebrastreifen ausreichen. Da es sich um Interimseinbauten als Versuch handle, seien mehr verkehrs- und baurechtliche Möglichkeiten gegeben, die sonst nicht erlaubt seien.

Die **Mitarbeiterin** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität führt aus, dass mit der Radinitiative Gespräche stattgefunden haben, und dass das gemeinsame Ziel sei, die Radfahrer nicht auf dem Gehweg fahren zu lassen. Durch die Maßnahme sollen alle profitieren, die Gastronomie, der Einzelhandel und die verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Die Möbel sollen hochwertig und konform zu den Gestaltungsrichtlinien sein und können nach dem Ende des Pop-Up weiterverwendet werden. Die Anzahl der Taxistellplätze soll gleichbleiben und nur an der schattigen Südseite angeordnet sein. Die Lieferzonen bleiben bestehen werden um die Verschmälerung nach unten verschoben. Mit der

LVL Jäger GmbH für den Busverkehr habe man gesprochen und die Busführung soll auch davon profitieren. Die Abbiegesituationen, z. B. an der Körnerstraße werde bei der Detailplanung besonders berücksichtigt.

BM **Manni** führt aus, dass die Wilhelmstraße bewusst kein Schulradweg sei. Bei der jetzigen Planung gebe es keine Vereinbarkeit von Radstreifen und Pop-Up-Fläche, stellt er klar. Radfahrer könnten nicht überholt werden und müssten vor den Fahrzeugen fahren. Die Gehwegflächen sollten nicht zum Benutzen durch Räder anregen, diese Rückmeldung aus dem Gremium nimmt BM Mannl deutlich wahr. Als Ort für die Pop-Up-Maßnahme biete sich die Wilhelmstraße an, weil

TOP 1 Pop-Up auf der Wilhelmstraße 2023
- mündlicher Bericht

hier ein vorhandenes Angebot mit der intensiveren Nutzung verbunden werden kann.

Eine **Mitarbeiterin** des Referats Stadtentwicklung, Klima und Internationales erläutert zu den Kosten, dass der städtische Anteil bei 24 % liege. Die konkreten Kosten könnten nach der Planung vorgelegt werden, es werden in den kommunalen Anteil auch Kosten für Personal und Unterhalt einberechnet.

Stadtrat **Zeltwanger** wirft ein, dass bei Verschmälerung der Straße Rechtsabbieger in die Körnerstraße den Verkehrsfluss blockieren würden. Einen zu engen Straßenraum und die Folgen könnten in der Myliusstraße beobachtet werden.

Stadtrat **Herrmann** stellt die Frage, ob die städtischen Mittel im Haushalt eingestellt werden und ob die Durchführung des Projekts durch die Gewährung der Fördermittel des Bundes gesetzt sei. Er fragt, ob der Gemeinderat einen Beschluss fassen muss.

Auf die Frage nach der Zulässigkeit von Radschutzstreifen von Stadträtin **Liepins** antwortet BM **Manni**, dass die Schutzstreifen entlang der Bushaltestellen nicht erlaubt seien.

Stadtrat **Handel** meint, dass es eine gute Planung sei, die die Innenstadt belebt. Wichtig sei das Miteinander der Verkehrsarten auf der Straße. Fahrräder oder E-Bikes stellen eigentlich keine Blockade im Verkehrsfluss dar.

Die Mylius- und Wilhelmstraße könne man nicht vergleichen, so Stadträtin **Dr. Knoß**. Aufgrund der vielen Ampeln in der Wilhelmstraße gebe es jetzt schon keine Überholsituationen. Eine Radführung auf einer engen Straße funktioniere auch anderswo. Die Pop-Up-Maßnahme sei einen Versuch wert.

Die **Mitarbeiterin** des Referats Stadtentwicklung, Klima und Internationales wiederholt, dass größtmögliche Synergie bei den Pflanzen und Möbeln mit den anderen Pop-Up-Projekten angestrebt wird. Im nächsten Jahr erwarte die Stadt für die Maßnahmen insg. 157.000 Euro Fördermittel des Bundes, der städtische Eigenanteil belaufe sich auf 36.000 Euro. Der Antrag beim Bund sei damals als Gesamtkonzept gestellt worden, das alle einzelnen Pop-Up-Maßnahmen beinhaltet. Für den Bund als Fördergeber bedeute dies also eine Verpflichtung der Durchführung. In Bezug auf den Aspekt Klimaanpassung sei es ein idealer Zeitpunkt und sei generell eine spannende Pop-Up-Maßnahme.

Stadträtin **Knecht** sieht eine Einigkeit des Gremiums für die Maßnahme. Sie fragt, ob eine Abstimmung über die Breite der Fahrspuren sinnvoll sei. Sie regt eine Stellungnahme der LVL Jäger GmbH an, dies sagt BM Mannl zu.

BM **Mannl** zufolge werde alles abgewogen und die Detailplanung im ersten Quartal 2023 vorgestellt. Auch ohne abzustimmen, nimmt er ein eindeutiges Stimmungsbild wahr, dass vor allem auf die Radführung bei der weiteren Planung besonderes Augenmerk gelegt werden solle.

Stadtrat **Zeltwanger** erinnert an die Geschichte der Wilhelmstraße, deren Gestaltung das Ergebnis eines Bürgerentscheids gewesen sei. Er zeigt sich zuversichtlich für einen Kompromiss bezüglich der Verkehrsführung von Rädern und ÖPNV.

BM **Mannl** dankt nochmals für die Rückmeldungen und schließt anschließend den Tagesordnungspunkt.

TOP 2

StadtTicket Ludwigsburg – Fortführung und
Preisanpassung ab 2023
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 321/22

Beschlussempfehlung:

Der Gemeinderat nimmt die Preisanpassung des VVS ab 01.01.2023 (StadtTicket 1 Person: bisher 3,00 Euro, zukünftig 3,50 Euro; StadtTicket Gruppe bisher 6,00 Euro, zukünftig 7,00 Euro; Preise vorbehaltlich VVS-Gremienbeschlüsse am 12.10.2022) zur Kenntnis, beschließt eine Fortführung des StadtTicket zu diesen geänderten Konditionen und stellt die notwendigen Finanzmittel im Haushalt 2023 ff. zur Verfügung.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadtrat Raasch

Der Beschluss erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** ruft Tagesordnungspunkt 2 auf.

Ein **Vertreter** der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) führt aus, dass die Erhöhung aus tarifsystematischen Gründen erforderlich sei, da sonst das Stadtticket günstiger als zwei Kurzstreckentickets wäre. Seit vier Jahren koste das Stadtticket den gleichen Betrag; die Erhöhung im

vergangenen Jahr sei vom Gemeinderat abgelehnt worden.

Stadträtin **Dr. Knoß** stellt klar, dass beim ÖPNV immer genau gerechnet werde, im Unterschied zum motorisierten Individualverkehr. Dieser verursache für die Allgemeinheit viel höhere Kosten. Dass durch das Stadtticket mehr Menschen den ÖPNV nutzen, sei eine erfreuliche Entwicklung. Wenn jetzt die Ticketpreise angehoben werden, könnte es eine Überlegung sein, auch die Parkgebühren zu verteuern.

Stadtrat **Klotz** sieht keine andere Möglichkeit, als der Erhöhung zuzustimmen. Diese sei nach vier Jahren auch vertretbar. Einzeln betrachtet sei es aber eine überdurchschnittliche Verteuerung mit 17 % gegenüber den übrigen Tarifsteigerungen des VVS. Er fragt, ob die Haushaltsmittel 2023 schon auf Grundlage der Erhöhung kalkuliert seien.

Seine Fraktion werde der Erhöhung zustimmen, so Stadtrat **Raasch**. Er erkundigt sich nach den Auswirkungen des 9-€-Tickets auf die Verkaufszahlen des Stadttickets und auf die Parkgebühren in Ludwigsburg.

Die SPD-Fraktion folge schweren Herzens dem Beschluss, führt Stadtrat **Maier** aus. Nach dem Aussetzen der Erhöhung im vergangenen Jahr, sei die Verteuerung jetzt nötig. Er hält eine lange Preisstabilität wie in den letzten vier Jahren für erstrebenswert. Zusätzlich zum erfolgreichen Stadtticket sollte auch ein attraktives Monatsticket angeboten werden. Durch das Stadtticket werde der Stadthaushalt ebenso entlastet, weil Kosten für den Straßenunterhalt eingespart würden.

TOP 2

StadtTicket Ludwigsburg – Fortführung und
Preisanpassung ab 2023
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 321/22

Aus Sicht von Stadträtin **Knecht** müsste sich das Land stärker an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen. Sie stimme notgedrungen der Erhöhung zu.

Stadtrat **Müller** sieht keine andere Wahl als zuzustimmen, da sonst eine Kannibalisierung mit dem Kurzstreckenticket erfolgen würde. Er sieht die grundlegende Schwierigkeit bei den in der Relation teuren Einzeltickets. Er fragt, was passiert, wenn ein Nachfolgeticket für das 9-€-Ticket kommen würde.

Der **stellvertretende Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität erläutert, dass die Stadt Mehrkosten in Höhe von 150.000 Euro hätte, würde der Erhöhung des Stadttickets nicht zugestimmt. Das Ticket sei immer noch sehr attraktiv. Für die Existenz eines Nachfolgetickets des 9-€-Tickets sei eine Reduzierung des Haushaltsansatzes 2023 eingepreist.

Die Stadttickets würden nach Stückzahl abgerechnet, wobei ein Betrag von 49 Cent vom Preisunterschied abgezogen wird für den Mehrverkehr, also die Mehrfahrten der Nutzer, erklärt der **Vertreter** des VVS. Eine Nachfolgeregelung des 9-€-Tickets komme von Bund und Ländern, daher seien die Auswirkungen auf den Verkehrsverbund noch nicht abschätzbar. Generell seien die Tarife in den Verbänden nach der Länge degressiv angelegt. Der VVS befinde sich auf dem Niveau anderer Verbände. Ob das Stadtticket lange preisstabil bleiben werde, entscheide am Ende der Aufsichtsrat der VVS.

BM **Manni** stellt im Anschluss der Aussprache den Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

TOP 3

E-Bike-Ladestation in der Innenstadt

Vorl.Nr. 320/22

Beratungsverlauf:

Der **stellvertretende Fachbereichsleiter** erläutert anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zur Niederschrift) die Planungen und Umsetzungen für eine E-Bike-Ladeinfrastruktur in der Innenstadt. Die Stadtverwaltung sieht es als Daueraufgabe an, die Infrastruktur zu verbessern.

Stadträtin **Knecht** erläutert für die ursprünglich antragstellende Fraktion, dass die Intention des Antrags die Verbesserung für Pendler gewesen sei. Oft hätten E-Bikes festverbaute Akkus, die nicht bei der Arbeitsstelle geladen werden könnten. Als Standorte für E-Bike-Ladestationen nennt sie: Solitudeplatz, Akademiehof, Burkinisches Dorf am Kulturzentrum, das Franck-Areal und Karlsplatz.

Stadtrat **Handel** sieht die Zuständigkeit für das Laden für Pendler eher bei den Arbeitgebern. Eine Lösung mittels Fahrradbügel findet er gestalterisch am schönsten. Für Touristen sollte es die Möglichkeit geben, auch Radtaschen abzuschließen. Die Lademöglichkeiten sollten in die Stadtnavi-App integriert werden. Eine weitere Anregung von ihm ist, auf Gastronomiebetriebe zuzugehen und dort Lademöglichkeiten anzubieten.

Die Einrichtung von Lademöglichkeiten in der Innenstadt sei sinnvoll, so Stadträtin **Seyfang**. Die

TOP 3

E-Bike-Ladestation in der Innenstadt

Vorl.Nr. 320/22

Informationen darüber sollten auch an den geeigneten Stellen veröffentlicht werden. Auf die Gestaltung der Ladestationen solle besonderer Wert gelegt werden.

Stadtrat **Raasch** findet die Einbeziehung von Gastronomiebetrieben richtig; für Handys werde eine Lademöglichkeit dort vielfach schon ermöglicht. Eine einheitliche Gestaltung und Handhabung wären wichtig. Für eine Station am Neckar schlägt er die Anlegestelle Hoheneck vor.

Eine Lösung für festverbaute Akkus wünscht sich Stadtrat **Müller**. Die verschiedenen Nutzergruppen hätten unterschiedliche Anforderungen. Er fragt, warum nur fünf Standorte angeboten werden sollen.

Der **stellvertretende Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität dankt für die Anregungen. Die Fragen nach den festverbauten Akkus, nach der Aufnahme in die Stadtnavi-App, der Gestaltung und den Standorten werde aufgenommen.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität führt aus, dass die Standorte der Ladestationen möglichst nah am „Einsatzort“ sein sollen. Die Gastronomie einzubinden, werde

bereits mit der Wirtschaftsförderung geprüft. Bei den verschiedenen Ladekabeln werde hoffentlich bald eine Normierung stattfinden. Für festverbaute Akkus gebe es noch keine gute Lösung auf dem Markt, vor allem aus Gründen des Diebstahlschutzes. Der Standort am Freibad könne von den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim betrieben werden.

BM **Manni** dankt für die Rückmeldungen. Die Verwaltung werde wieder über den Sachstand berichten.

TOP 4 Lastenradsharing in Ludwigsburg: Aktueller Stand
und weiteres Vorgehen
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

Der **stellvertretende Leiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität stellt die Planungen für das Lastenradmietsystem vor. Insbesondere geht er auf das beabsichtigte Betriebsmodell und die Kosten ein. Es werde demnächst in eine Markerkundung durchgeführt.

Stadtrat **Handel** findet das Angebot richtig und gut. Er fragt, warum nicht ein rein privater Betrieb wie bei den E-Scootern möglich sei. Eine andere Möglichkeit Lastenräder zu fördern sei, den Kauf für Privatleute zu bezuschussen.

Was passiert, wenn gleichzeitig viele Lastenräder gebucht werden, will Stadtrat **Klotz** wissen. Er plädiert dafür, an einem Standort mit vielen Lastenrädern den Versuch zu starten. Angesichts der hohen Kosten fragt er, wie in anderen Kommunen Lastenräder vermietet werden.

Stadtrat **Raasch** führt aus, dass Lastenräder ein anderes Fahrverhalten haben, und viele Leute damit keine Erfahrungen haben würden. Er sieht dadurch eine hohe Unfallgefahr. Auch werden

TOP 4 Lastenradsharing in Ludwigsburg: Aktueller Stand
und weiteres Vorgehen
- mündlicher Bericht

die Lastenräder mitunter nicht pfleglich behandelt, dies habe sich in Stuttgart gezeigt. Die Stadt sollte ein Verleihsystem eher begleiten, als selbst durchzuführen. Lastenräder seien auch sinnvoll für Zwecke der Stadtverwaltung oder bspw. der Stadtwerke.

Stadtrat **Maier** findet eine Streuung über mehrere Standorte und anschließende Evaluation der Nutzungen sinnvoll. Eine Auswahl aus verschiedenen Betreiber- und Finanzierungsmodellen wäre sinnvoll. Die Kostenschätzung falle sehr hoch für die Stadt aus. Er sei neugierig auf den weiteren Prozess und die schlussendliche Kostenhöhe.

Aufgrund der hohen Kosten rät Stadträtin **Knecht** bei Gegenüberstellung zum Nutzen davon ab. Es

sollte ein Betreibermodell mit reinem Privatunternehmen gefunden werden und kein städtisches Geld eingeplant werden. Sie plädiert dafür, das Projekt um ein Jahr zurückzustellen und die Entwicklungen auf dem Markt abzuwarten.

Stadtrat **Müller** hält es für ein interessantes Projekt. Er fragt nach den infrage kommenden Betreibern und dem Vergleich zu anderen Städten. Eine Verknüpfung mit den Carsharing-Angeboten der Wohnungsbau Ludwigsburg GmbH könnte er sich am Gämsenberg und im Fuchshof vorstellen.

Stadtrat **Zeltwanger** weiß von negativen Erfahrungen in Stuttgart. Dort seien die Lastenräder nicht pfleglich behandelt worden. Es sollte Lösungen innerhalb der Quartiere geben mit sozialer Kontrolle und ggf. die Verantwortlichkeit von Paten.

Lt. dem **stellvertretenden Leiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität gebe es keine rein privatwirtschaftlichen Anbieter, daher werde die Stadt immer einen Zuschuss geben müssen. Es gebe auch Fördertöpfe des Landes, die ggf. in Anspruch genommen werden können. Die jetzt anschließende Markterkundung im Gegensatz zu einer formalen Ausschreibung sei rechtlich geprüft worden. Es werden immer wieder Veranstaltungen angeboten, in denen Lastenräder ausprobiert werden können und Sicherheitstrainings angeboten werden. Je nach Anbieter gebe es verschiedene Rückgabesysteme für die Räder. Eine soziale Kontrolle in den Quartieren werde bei den Lastenrädern der Wohnungsbau Ludwigsburg GmbH (WBL) schon gewährleistet.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität ergänzt, dass die Leihräder der WBL mit einem Anbieter angeboten werden, mit dem man gute Erfahrungen gemacht habe. Die Einnahmen aus dem Leihsystem sollen beitragen, das Angebot günstig anbieten zu können. Die verschiedenen Anbieter würden jeweils einen Komplettservice mit Wartung und Pflege der Räder anbieten. Die Kostenschätzung beruhe auf der Annahme, dass es sich um ein Mietmodell handelt und dass die Betriebskosten gedeckt werden.

BM **Manni** zufolge werde das Gremium nach der erfolgten Markterkundung wieder informiert. Er schließt im Anschluss den öffentlichen Teil der Sitzung.