



Protokollauszug zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 30.03.2023, 17:00 Uhr, Kulturzentrum, Großer Saal

ÖFFENTLICH

TOP 1 E-Roller-Sharing in Ludwigsburg
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

BM **Manni** eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Vor Eintritt in die Tagesordnung teilt er mit, dass die Tagesordnungspunkte 6 und 7 getauscht werden. Das Gremium zeigt sich einverstanden.

Der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität führt in das Thema ein. Rechtlich könne man ein solches Angebot nicht verhindern. Man habe mit der Süwag ein System ausgearbeitet, auch regional sei die Idee vorgestellt worden. In die Stadtnavi- App habe man die Roller aufgenommen. Die Stadt gebe keine finanziellen Mittel an den Anbieter.

Es erfolgt ein Bericht anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, durch einen **Vertreter** der Süwag. Die Akkus werden in Pleidelsheim geladen. Mit einem Elektroauto werden die Akkus vor Ort ausgetauscht.

Das Angebot gelte für die Altersgruppe ab 18 Jahre, so BM **Manni**. Er eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** geht auf den Preis ein und will wissen, ob der Zeitverlust bei Stau und an der Ampel weitergerechnet werde. Sie fragt, ob der Roller an den Ausgangsort zurückgebracht werden müsse und ob die Markungsgrenzen überschritten werden können. Sie fragt nach statistischen Zahlen zur Unfallhäufigkeit und der Altersstruktur der Nutzer. Zudem wünscht sie Angaben, welches Verkehrsmittel die Nutzer bisher nutzen und hofft, dass der Umstieg vom Auto und nicht vom Fahrrad sei. Die Fahrzeuge seien groß und schwer und brauchen vermutlich viel Strom. Im Stadtgebiet könne man sich gut mit Muskelkraft oder Pedelec bewegen.

Stadtrat **Klotz** äußert Bedenken zur Parksituation. Er fragt, ob Autostellplätze zugunsten der Rollerparkplätze wegfallen. Er hat Bedenken zur Sicherheit und wünscht eine Einweisung wie auch zur Hygiene hinsichtlich der Helme. Ihn interessieren die Kosten pro gefahrenem Kilometer oder pro Stunde.

Stadtrat **Zeltwanger** steht dem Thema offen und positiv gegenüber. Ideen zur E-Mobilität für die Gesellschaft freue ihn grundsätzlich. Er geht auf das Mobilitätsverhalten und den Umstieg ein und

fragt, ob hierdurch neue Kunden für E-Mobilität akquiriert werden können. Zudem fragt er nach den durchschnittlich gefahrenen Kilometern und der möglichen Schadstoffreduzierung. Hierzu wünscht er Vergleichswerte aus anderen Städten. Weiter fragt er nach den Parkmöglichkeiten. Zudem will er wissen, ob die Fahrt mit Kopfhörern erlaubt sei.

TOP 1 E-Roller-Sharing in Ludwigsburg
- mündlicher Bericht

Stadträtin **Liepins** wünscht eine Evaluierung nach einem Jahr. Wichtig sei das Thema Abstellen im Stadtgebiet.

Stadträtin **Knecht** freut sich über das Angebot. Sie wünscht jedoch ein deutsches Produkt. Zudem sollen die Gewerbegebiete einbezogen werden.

Stadtrat **Müller** dankt für die Initiative. Er fragt, in welchen Städten bereits Angebote laufen. Zudem will er wissen, ob Pleidelsheim und Freiberg inbegriffen seien.

Stadtrat **Link** fragt, wie die Roller versichert seien.

Die Stadt stellt dafür feste Motorradstellplätze in der Innenstadt zur Verfügung, so der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität. Es fallen keine Autostellplätze weg. Er verweist auf Seite 10 der Präsentation. Zur Schadstoffreduzierung müssen die Fahrmuster abgewartet und bilanziert werden.

Stadtrat **Raasch** geht auf die Parksituation ein und fragt, ob jederzeit auch an einem anderen Parkplatz das Fahrzeug abgestellt werden könne.

Bei dem chinesischen Hersteller habe man das beste Preis-Leistungs-Verhältnis, antwortet ein **Vertreter** der Süwag auf die Frage von Stadträtin Knecht. Die Roller seien stabil und günstig. Ein deutscher Hersteller habe den dreifachen Betrag verlangt. Die Akkuladung reiche für 6 Stunden und rund 50 km. Er geht auf das Preismodell ein. Dies sei in allen Städten identisch. Die Abrechnung erfolge nach Zeitdauer und nicht nach gefahrenen Kilometern. Außerhalb des Stadtgebietes könne die Fahrt nicht beendet werden, dort sei nur ein Parkmodus mit Kosten von 10 ct pro Minute möglich. Darauf wird in der App hingewiesen. Innerhalb des Gebietes sei der Parkmodus kostenlos. Das Angebot sei eine Ergänzung zum ÖPNV oder Taxi. In den Abend-/ Nachtstunden und am Wochenende gebe es eine hohe Nutzungsquote, so die Erfahrung in anderen Städten. Der Altersdurchschnitt der Kundschaft liege bei 32 Jahren. Die Roller seien Teilkasko-Haftpflichtversichert mit einer Selbstbeteiligung von 500 Euro. Die Unfallstatistik liege in einem normalen Maß. Die Fahrzeuge seien getrackt und melden einen Unfall sobald der Roller in Schiefelage komme. Das Fahrzeug habe ein Gewicht von 100 kg. Eine Schulungseinweisung werde angeboten. Im Schnitt werde ein Fahrzeug für 5 km und 11 Minuten benutzt. Ein benzinbetriebener Roller habe im Schnitt einen Schadstoffausstoß von 100g CO₂ pro Kilometer. Im letzten Jahr konnten somit 20 Tonnen CO₂ eingespart werden. Fahren mit Kopfhörern sei grundsätzlich nach der StVO verboten. Durch den Standort in Pleidelsheim biete sich dort eine Anbindung an. Mit anderen Anrainergemeinden liege man im Austausch. In Baden-Württemberg werde das Programm in Freiburg angeboten. Dort seien aktuell 75 Fahrzeuge im Betrieb. Im Jahresdurchschnitt wird ein Fahrzeug mit 1,63 Fahrten pro Tag gebucht. Ab 28.04.2023 sollen die Fahrzeuge zur Verfügung

gestellt werden.

Im Stadtgebiet entfallen zwei Motorradstellplätze, fügt BM **Manni** hinzu. Er dankt dem Vortragenden für die kompetente Vorstellung.

TOP 2 Regio Rad - Aktueller Sachstand
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

Es erfolgt ein Bericht anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, durch einen **Vertreter** von RegioRadStuttgart (Landeshauptstadt Stuttgart Grundsatzreferat Klimaschutz, Mobilität und Wohnen) und dem **stellvertretenden Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität.

Die geäußerte Kritik sei gut angenommen und eingearbeitet worden, dankt BM **Manni**. Die Verwaltung bekenne sich zu interkommunalen Mobilitätsangeboten.

Man brauche mehr Werbung und müsse die Vorzüge herausarbeiten, meint Stadtrat **Handel**. Auch auf den Fitness Aspekt solle hingewiesen werden. Unter anderem solle die Zielgruppe Wochenendausflügler in den Fokus genommen werden. Die Auswertung der einzelnen Stationen sei wichtig. Er will wissen, warum viele Kommunen das Angebot kündigen, und fragt nach dem Feedback. Die Subvention durch die Stadt sei hoch und spricht eine mögliche Kostenreduzierung an. Weiter geht er auf die Tarifstruktur ein, vor allem bei den E-Lastenrädern. Er fragt, ob weitere Stationen geplant seien und wünscht die Anbindung der Stadtteile.

Das Design spreche das jüngere Publikum nicht an, meint Stadtrat **Klotz**. Die Anzahl von 35 E-Lastenräder seien für das große Wirkungsgebiet nicht ausreichend. Er wünscht Angaben zu den Nutzungszahlen. Radfahren ohne Helm sei unverantwortlich, meint er und fragt, wie die Lösungen hierzu aussehen. Er geht auf die Subventionen und die Kosten für die Stadt ein.

Stadtrat **Zeltwanger** fragt, ob es schon Kombinationsmodelle zu anderen Kartensystemen gebe. Auch Modelle für die Ludwigsburger Firmen sollen überlegt werden, wie auch eine Kombination mit dem 49 Euro Ticket. Zu den realen Kosten gehören auch die Investitionen in die Stationen. Er will die Gesamtkosten für die Stadt wissen und die Anzahl der Fahrten in Ludwigsburg.

Stadträtin **Liepins** spricht die Subventionskosten der Stadt in Höhe von jährlich 45.000 Euro an. Dies bedeute 13 Euro pro Fahrt. Sie fragt, wie die Prognose hinsichtlich der Subventionskosten sei. Dennoch stehe ihre Fraktion zu diesem Angebot. Sie will wissen, aus welchen Gründen die Kommunen aussteigen. Sie geht ebenso auf die Helmproblematik ein.

- Entwurfsplanung Entwässerung vom Mai 2022 des Planungsbüros I.S.T.W. aus Ludwigsburg,
- Entwurfsplanung der Grünen Fuge Nord vom Februar 2023 der Abteilung 67-4 des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen.

Die Gesamtkosten für die Herstellung der Erschließung inkl. der Comburgstraße Süd, des Grünen Rings Nord und der Grünen Fuge Nord in Höhe von rund 9.700.000 Euro (brutto) werden genehmigt.

Die Gesamtkosten für die Herstellung der Entwässerung in Höhe von 4.000.000 Euro (brutto) werden genehmigt.

2. Weitere Planungsleistungen

Die weiteren Planungsleistungen (LP 5-8) für die Erschließungsstraßen inkl. Comburgstraße Süd und Grüner Rind Nord sowie für die Grüne Fuge Nord werden ausgeschrieben.

Die Vergabe erfolgt zeitnah im zuständigen Gremium.

Das Büro I.S.T.W. aus Ludwigsburg wird mit den weiteren Planungsleistungen für die Entwässerung (LP 5-8) sowie der Örtlichen Bauüberwachung in Höhe von ca. 200.000 Euro (brutto) beauftragt.

TOP 3	"Wohnpark Fuchshof" - Erschließung Baucluster 1 und 2 - Entwurfs- und Baubeschluss (Vorberatung)	Vorl.Nr. 064/23
-------	---	-----------------

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadträtin Seyfang

Der Beschluss erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

Die **Leiterin** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen dankt der Projektgruppe für die gute Zusammenarbeit.

Anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, geht ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Stadtplanung und Vermessung und **Mitarbeiterinnen** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen auf das Thema ein.

BM **Manni** eröffnet die Aussprache. Die bauliche Realisierung der Comburgstraße sei zwingend

notwendig, damit die Baustellenverkehre nicht an der Fuchshofstraße vorbeifahren müssen.

Stadträtin **Dr. Knoß** lobt die gut durchdachte Planung. Beim Wohnweg E wünscht sie eine Einengung oder ein Hindernis zur Temporeduzierung. Zu der Parkplatzsituation an der Fuchshofstraße müssen noch Ideen gefunden werden. Die durchmischte Bepflanzung sei gut. Sie wünscht den Erhalt der Nadelbäume, trotz schlechter Prognose. Leider werden mehr Bäume gefällt als neu gepflanzt, merkt sie an. Sie weist auf den Sicherheitsaspekt zum Baumtorso, welcher von Kindern als Klettergerüst benutzt werde, hin. Weiter regt sie Bänke mit einem Photovoltaik-Stromanschluss an.

Die Planung sei gelungen, lobt Stadtrat **Klotz**. Er fragt, ob das komplette Gebiet als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werde. Konkret spricht er die Ausfahrt an der Wohnstraße A an. Dort komme es durch die Nase am Zebrastreifen zu einer unübersichtlichen Situation. Zudem will er wissen, ob der Alte Oßweiler Weg trotz Einengung beidseitig befahrbar sei. Er regt weitere Zisternen zur Bewässerung an. Zum weiteren Umgang mit der Fuchshofstraße wünscht er weiterhin eine offene, beidseitige Befahrung, da sonst die Erschließung nicht funktioniere.

Stadtrat **Raasch** geht hinsichtlich der Stadtbahntrasse auf die Comburgstraße Süd und dem geplanten Kindergarten ein.

Stadträtin **Liepins** dankt für die Planung. Sie geht auf die Parkmöglichkeit der Pflegedienste ein. Sie geht davon aus, dass alle Wohnwege verkehrsberuhigte Bereiche seien. Konkret geht sie auf die durchgängige Fahrradstraße bis zum Alten Oßweiler Weg ein und fragt, ob diese auch durch Autos befahrbar sei. Sie hofft, dass die richtigen Baumarten und ausreichend Fläche für den Wurzelbereich berücksichtigt werden. Für die Sitzmöglichkeiten regt sie Rückenlehnen an. Zu den Kosten fragt sie, ob diese im Rahmen liegen.

TOP 3

"Wohnpark Fuchshof" - Erschließung Baucluster 1
und 2
- Entwurfs- und Baubeschluss
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 064/23

Stadträtin **Knecht** lobt die gelungene Planung und fragt, ob für den Alten Oßweiler Weg eine Erschließungsgebühr fällig werde. Das Regenwassermanagement sei berücksichtigt. Sie fragt nach der Stadtbahntrasse und wünscht, dass diese in den Plänen eingezeichnet werde. Weiter geht sie auf zusätzliche Parkmöglichkeiten als Reserve ein und wünscht hierzu nähere Information. Sie geht auf das Protokoll des Gestaltungsbeirats ein und merkt an, dass dies nicht mit der Aussage der Verwaltung zu den Parkplätzen und dem Stadionvorplatz übereinstimme. Zudem geht sie davon aus, dass während der Bauzeit die Radtrasse Fuchshofstraße nicht befahrbar sei und über den Alten Oßweiler Weg führe. Dafür habe man dort Parkplätze entnommen.

Stadtrat **Müller** geht auf die Haltestelle Fuchshofstraße und entsprechende Buslinienpläne ein. Er fragt nach der Herkunft der Zauneidechsen. Zudem wünscht er Informationen zu den Kosten und den Haushaltsansätzen.

Die Fuchshofstraße werde erst nach der Aufsiedlung des Quartiers erschlossen, so BM **Manni**. So

lange werde diese Straße nur notdürftig, mit den bisherigen Parkierungsmöglichkeiten, unterhalten. Die Straße sei beidseitig befahrbar. Momentan gebe es, mit der Fuchshofstraße, genug Stellplätze. Folgeschritte, wie eine Quartiersgarage oder Sporthalle Ost seien zeitlich deutlich versetzt und müssen losgelöst betrachtet werden. Die Stadtbahn könne noch nicht in die Pläne übernommen werden, da noch keine genauen Daten bekannt seien. Anfang 2024 wolle man die Comburgstraße Süd bauen.

Mitarbeiterinnen des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen gehen auf die offenen Fragen ein. Beim Wohnweg E seien zwei Einengungen vorgesehen. Im gesamten Baucluster 2 liege man in einem verkehrsberuhigten Bereich. Im Baucluster 1 gebe es vor der Schule ein Trennungssystem mit Straße und Gehwege und keinen verkehrsberuhigten Bereich. Die Fahrradstraße sei nicht durchgängig bis zum Alten Oßweiler Weg für Autos befahrbar, sondern nur in Einbahnrichtung bis zur Querstraße. Als Schleichverkehr sei dies unattraktiv und eher zur Anlieferung für Anwohner und Paketdienste gedacht. Die Pfützen in den Mulden haben eine maximale Einstauhöhe von 30 cm, danach wird das Wasser abgeleitet. In der Wohnstraße A werde an den Bestand der Fuchshofstraße angeschlossen und der Radius in einer Rundung aufgenommen. Im verkehrsberuhigten Bereich sei ein kurzzeitiges Halten zum Be-/ Entladen möglich, auch für ambulante Pflege und Lieferdienst. Im Alten Oßweiler Weg habe man heute die Situation eines Gegenverkehrs und das letzte Stück vor der Comburgstraße sei ein Feldweg. Dieser werde von Müllfahrzeugen, wie auch für Schleichverkehre benutzt. Die Zufahrt an dieser Stelle sei künftig als Einbahnstraße von der Comburgstraße Süd kommend in den Alten Oßweiler Weg gedacht. Für den Schleichverkehr sei dies dann nicht mehr attraktiv aber für das Müllfahrzeug befahrbar. Die Kosten liegen unter dem Ansatz des gesetzten Budgets. Für den Alten Oßweiler Weg fallen keine Erschließungsgebühren an. Das Regenwasser wird im Bereich der Fuchshofstraße in die Mischwasserkanalisation abgeleitet. Die Reserveparkplätze seien im Baucluster 2 in einer Tiefgarage vorgesehen und müssen heute noch nicht geplant werden. Der Radverkehr während der Bauphase wird über den Alten Oßweiler Weg und die Oststraße geleitet. Der Baustellenverkehr werde vor der Schule weitgehendst ferngehalten. Anstatt Rasen werden Stauden und Kräuter gepflanzt. Man habe durch ein grobes Substrat eine gute Drainage und das Wasser in den Mulden stehe nicht länger als 24 Stunden. Die Nadelbäume können teilweise erhalten werden. Die Fichte sei für Trockenheit jedoch nicht geeignet. Die bisherige enge Bepflanzung werde in dieser Dichte nicht nachgepflanzt. Der Baumtorso werde nicht in unmittelbarer Nähe zu Spielgeräten stehen und regelmäßig kontrolliert. Die Anregung zu den Bänken mit Photovoltaik werde mitgenommen, wie auch die Anregung zu den Lehnen an den Bänken. Die Baumstandorte werden ausreichend groß sein. Man sehe Wurzelraumsperrern zu den angrenzenden Straßen vor. Im Bereich Fuchshof

TOP 3

"Wohnpark Fuchshof" - Erschließung Baucluster 1
und 2
- Entwurfs- und Baubeschluss
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 064/23

habe es mehrere artenschutzrechtliche Untersuchungen gegeben. Man habe an der Kleingartenanlage 3 Zauneidechsen festgestellt und ein Ersatzhabitat geschaffen. Man arbeite eng mit der ökologischen Baubegleitung, entsprechend mit einem Monitoring, zusammen.

Die Fuchshofstraße dürfe mit dem Fahrrad befahren werden, fügt BM **Manni** hinzu und lässt über die Vorlage abstimmen.

Beratungsverlauf:

BM **Manni** führt in das Thema ein. Man habe die Erkenntnis, dass die momentane Verkehrsführung gut funktioniere und konnte eine optimierte und reduzierte Wartezeit für die Fußgänger erreichen. Es gebe beim lichtsignalisierten Knotenpunkt, wie auch beim Kreisverkehr Vor- und Nachteile. Für den Verkehrsversuch brauche man keinen Beschluss. Man wolle die Wartezeit und nicht die Rückstaulänge am Kreisverkehr prüfen und evaluieren. Hierzu werde man von einem Büro begleitet. Er wünscht aus dem Gremium ein Meinungsbild.

Der Verkehrsfluss läuft derzeit besser als vor der Baumaßnahme, so die **Leiterin** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen. Die Signalanlage sei veraltet gewesen und die Leitungen marode. Man habe die Haltelinien in den Kreuzungsbereich vorgezogen. Hierdurch gewinnen die PKWs mehr Platz. Die Fahrbeziehungen seien optimiert und die Signalanlagen neu aufgestellt worden. Auch die Blinkanlage für die Fußgänger seien aufgerüstet worden. Die Neueinstellung komme jedem Verkehrsteilnehmer zugute, da man die Wartezeiten für alle verkürzen konnte.

Der Kreisverkehr solle im Bestand der Fläche getestet werden, so der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität. Für eine zusätzliche Fahrspur werden ungefähr drei Meter gebraucht, dies sei nicht machbar. Zusätzlich sei eine Mittelinsel erforderlich, wenn der Zebrastreifen zwei Fahrspuren kreuze. Ein Rechtsabbieger in die Schorndorfer Straße sei ebenso nicht möglich, da nur eine einspurige Abfahrt möglich sei. Auch durch eine Reduzierung des Radius sei eine Zweispurigkeit nicht zu realisieren und der Verkehrsversuch nicht zu optimieren.

Der Testlauf werde gewollt und eine schnelle Umsetzung gewünscht, meint Stadtrat **Handel**. Selbst der baustellenbedingte Kreisverkehr habe gut funktioniert. Deshalb gebe es die Idee der dauerhaften Einrichtung. Langfristig sehe er im Kreisverkehr eine Kostenersparnis, da keine Lichtanlage erforderlich sei. Für einen Bypass sehe er ebenso keine Chance. Sollte der Kreisverkehr nicht funktionieren, sieht er die verbesserte Kreuzung als Rückfallebene.

Stadtrat **Klotz** wünscht lieber einen zweispurigen Kreisverkehr, kann aber mit dem Probelauf mitgehen. Direkt im Anschluss an die Baustelle hätte der Kreisverkehr bereits eingerichtet werden müssen, bedauert er.

Stadtrat **Zeltwanger** wünscht seit Jahren einen Kreisverkehr und fordert eine zeitnahe Evaluation nach ein paar Wochen. Er geht mit dem Versuch mit. Nach den ersten Erfahrungen solle eine

zeitnahe Entscheidung getroffen werden.

Der Gemeinderat sollte zum Testlauf stehen, sagt Stadtrat **Maier**, auch wenn die Kreuzung derzeit gut laufe. Zum Kreisverkehr gebe es mehrere Anträge. Konkret habe seine Fraktion einen Antrag zur Radunterführung gestellt. Den vergangenen kalten Winter lasse er nicht als Hinderungsgrund für die Einrichtung des Versuchs gelten. Er wünscht eine schnelle Testphase. Viele Ludwigsburger warten auf den Kreisverkehr. Falls der Kreisverkehr nicht funktioniere, habe man als Backup die Kreuzung mit Ampelanlage.

Wir wollen keinen einspurigen Kreisel, der schlechter funktioniere als die Ampel, meint Stadträtin **Knecht**. Ständige Umstellungen und Veränderungen seien für die Verkehrsteilnehmer nicht zumutbar und dies sei verantwortungslos. Zudem kann sie nicht verstehen, warum keine Mittelinsel möglich sei. Die Versuchsgebühren liegen bei rund 55.000 Euro. Darüber müsse diskutiert werden. Ihre Fraktion habe sich immer für einen zweispurigen Kreisverkehr ausgesprochen. Wichtig sei auch der Antrag zur Radunterführung.

Stadtrat **Müller** spricht sich für den Probelauf aus.

Stadträtin **Liepins** wundert sich, warum die FDP-Fraktion jetzt zurückrudere. Sie wolle nicht erneut über den Testlauf diskutieren, nachdem hierüber bereits vor Weihnachten beraten worden sei und man sich für einen Versuch ausgesprochen habe. Die Ampelschaltung funktioniere in der Regel gut, merkt sie an.

Stadtrat **Link** geht auf die Kosten für den Testlauf ein. Er wirft der Verwaltung Verhinderungstaktik vor. Die Markierungen hätten auch bei schlechtem Wetter angebracht werden können, meint er. Zudem geht er davon aus, dass man mit den Ampelanlagen in einem Vertragsverhältnis stehe und die Laufzeit noch andauere.

Stadträtin **Dr. Knoß** geht auf die landeseigene Fläche für die Unterführung ein und merkt an, dass das Land um Zustimmung befragt werden müsse, bevor die Studie in Auftrag gegeben werde.

Für die Prüfung, ob die Unterführung für Fahrräder möglich sei, müsse zunächst eine Machbarkeitsstudie beauftragt werden, so der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität. Diese müsse eruieren, ob eine Radunterführung an dieser Stelle überhaupt funktioniere. Dies habe man im Zuge des Modellversuches bisher nicht besprochen. Sollte der Kreisverkehr nicht funktionieren, sei eine Unterführung aufgrund der Hauptradroute noch wichtiger. Man müsse die Kosten, Folgen und Förderungen abwägen. Ein entsprechendes Büro müsse erst beauftragt werden. Er hoffe auf das Ergebnis der Studie noch vor der Sommerpause. Vorab werde die technische Machbarkeit geprüft.

Aufgrund des kalten Winters konnten die Markierungen und Schutzbögen um den Kreisverkehr nicht aufgeklebt und angebracht werden, merkt die **Leiterin** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen an. Dazu müsse es trocken sein und Plusgrade haben. Deshalb konnte das Provisorium bis heute nicht eingerichtet werden. Zudem müsse auch das Zeitfenster und der Terminplan der Baufirmen angepasst werden. Man wolle die Maßnahme qualifiziert umsetzen.

BM **Manni** stellt fest, dass sich das Gremium mehrheitlich für den Verkehrsversuch ausspricht. Die Umsetzung werde im April sein. Die intensive Evaluation und die Ergebnisse werden zeitnah im Ausschuss vorgestellt.

Beratungsverlauf:

Der **Leiter** und ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Bürgerdienste sowie ein **Vertreter** des Ludwigsburger Innenstadtvereins e.V. (LUIS) gehen auf die Mitteilungsvorlage anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, ein. Im Jahre 2018 erhielt die Verwaltung vom Gremium den Auftrag, ein attraktives Konzept für die Studierenden zu entwerfen mit dem Ziel die Zahl der Nebenwohnsitze zu reduzieren und die Anmeldung als Hauptwohnsitz zu bewerben. Für jeden Hauptwohnsitz erhalte man einen Zuschuss. Zudem wolle man alle Studierende, nicht nur in Ludwigsburg wohnende, ansprechen. Man habe alles in Eigenregie, ohne externen Dienstleister, entwickelt. Lediglich die digitale Infrastruktur sei vergeben.

BM **Manni** eröffnet die Aussprache.

Die StuWiCard sei eine gute Sache, meint Stadtrat **Prof. Vierling**. Er lobt die neue Qualität und geht auf die Historie ein und erinnert an den damaligen Antrag seiner Fraktion zum attraktiven Erstwohnsitz für Studierende. Die Stadt werde durch Studierende attraktiver und lebendiger. Der Engpass liege beim Wohnraummangel. Er hofft, dass sich durch die neu erstellten Wohnheime für die Studierenden eine gute Perspektive ergibt. Er fragt, wie viele Studierende ihren Erstwohnsitz in Ludwigsburg anmelden und wie viele davon eine StuWiCard haben. Die Teilnehmerpalette sei attraktiv und breit aufgestellt. Ein weiterer Ausbau wird gewünscht.

Stadtrat **Klotz** will wissen, ob die Card nur für Erstsemester oder auch für Zweitsemester und Masterstudiengänge gelte. Die Card mache den Standort Ludwigsburg attraktiver. Er will wissen, wie lange der Willkommensbonus Gültigkeit habe. Er fragt nach dem Feedback der Firmen.

Stadtrat **Zeltwanger** fragt nach dem steuerlichen Neubürgerbonus.

Stadtrat **Maier** freut sich über die App und ist froh, dass die Plastikkarte wegfällt. Sie sei für viele ein Hinderungsgrund gewesen. Das Angebot sei gut und durch den Neubürgerbonus finanziell attraktiv.

Es sei schade, dass es die Möglichkeit nur für Studierende gibt, sagt Stadträtin **Knecht**. Auch für Auszubildende solle ein Angebot gemacht werden. Sie geht auf die Wirtschaftlichkeit ein. Hier müssen auch die Personalkosten eingerechnet werden.

Stadtrat **Müller** dankt ebenso. Er zeigt sich verwundert über die geringe Anzahl der Teilnehmenden. Er fragt, ob auch der Wohnsitz bei den Eltern anspruchsberechtigt sei oder nur bei einer Ummeldung.

Der Kassenvorgang sei einfach zu bedienen, fügt Stadtrat **Raasch** aus eigener Erfahrung hinzu.

Das Konzept wird den Firmen vor Ort erläutert, so ein **Vertreter** des Ludwigsburger Innenstadtvereins e.V. (LUIS). Die Smartphones seien ein kostenloses Leihgerät. Einmal monatlich finde ein Zahlungslauf statt. Die digitale Infrastruktur greife auch für andere Produkte, wie Dankeschön und LUIS- Gutscheine.

2.100 Studierende haben die Card aktiviert, so ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Bürgerdienste. Der Input zu den Azubis werde mitgenommen. Der Bonus verliere seine Gültigkeit nicht. Die Einlösung solle jedoch im Rahmen des Studiums erfolgen. Von rund 3500 Neuanfängern haben sich 638 angemeldet und davon haben 294 ihren Hauptwohnsitz in Ludwigsburg. Die Anmeldung als Hauptwohnsitz müsse nicht zum Erstsemester erfolgen, um die Voraussetzungen zu erfüllen.

TOP 5

Bericht zum Projekt "Studierende Willkommen –
StuWiCard"

Vorl.Nr. 063/23

Die Anregung zu den Auszubildenden werde mitgenommen, so der **Leiter** des Fachbereiches Bürgerdienste. Er weist jedoch auf die personellen Kapazitäten hin. Der Datensatz werde mit der Abmeldung gelöscht.

BM **Manni** dankt dem gesamten Team.

BM **Manni** schließt den öffentlichen Teil der Sitzung.