



Protokollauszug
zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 24.07.2025, 17:10 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1 TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Nachdem es zur Tagesordnung keine Änderungswünsche gibt, ruft er Tagesordnungspunkt 1 auf.

Siehe separates Protokoll des Betriebsausschusses Stadtentwässerung Ludwigsburg.

BM **Mannl** schließt die Sitzung des Betriebsausschusses Stadtentwässerung und eröffnet die Sitzung des Mobilitäts- und Umweltausschusses.

TOP 2 Sachstandsbericht Mobilitätsdaten

Beratungsverlauf:

Zum Beratungsverlauf siehe Tagesordnungspunkt 2.2

TOP 2.1 - von der Pflicht zur Chance: Kommunale
Mobilitätsdaten über MobiData teilen

Beratungsverlauf:

Zum Beratungsverlauf siehe Tagesordnungspunkt 2.2

Antragstext:

(Antrag Nr. 330/24)

Die Freien Wähler stellen den Antrag, dass zur Einsparung von Kosten die LB-Navi-App zum 1.1.2025 ersatzlos eingestellt wird.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Antrag Nr. 330/24 wird mit 11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung einstimmig angenommen.

Nicht anwesend: Stadtrat Tübek

Beratungsverlauf:

Es erfolgt ein Bericht durch den **Leiter** und eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität sowie einem **Vertreter** der NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH) anhand von Präsentationen, die dieser Niederschrift beiliegen.

BM **Mannl** eröffnet die Aussprache und erteilt der antragstellenden Fraktion das Wort.

Man müsse auch an kleinen Beiträgen sparen, sagt Stadtrat **Remmele** zum Antrag seiner Fraktion und im Hinblick auf WIN LB. Die LB-Navi-App sei nicht rentabel und solle nicht weitergeführt werden. Eventuell könne zu einem späteren Zeitpunkt wieder eingestiegen werden. Er fragt nach der Anzahl der Zugriffe.

Stadträtin **Wiedmann** sieht ebenso keine Notwendigkeit für die eigene App und könne darauf verzichten, wenngleich die Idee grundsätzlich gut sei. Die Daten können ebenso über das Internet abgebildet werden. Sie fordert ebenso Angaben zur Anzahl der Zugriffe und fragt, wie viele Kommunen eine eigene Navi-App anbieten.

Seit der Einführung 2022 sei die App wenig weiterentwickelt worden, meint Stadträtin **Dr. Klünder**. Es hätten sich mehrere Kommunen zusammenschließen sollen, um Kosten einzusparen. Sie fragt ebenso nach der Anzahl der Nutzenden. Die Angaben zur Belegung der Parkhäuser sei eine gute Funktion und müsse schnell mit den Stadtwerken verlinkt werden. Sie könne grundsätzlich auf das Angebot einer Stadt-App verzichten.

Es seien noch viele Fragen offen, sagt Stadtrat **Maier**. Unter Anderem fragt er nach den Modellen anderer Kommunen zur Datenerhebung, den Leistungsindikatoren, die Zielgrößen und Zielwerte sowie Prognosen. Es müsse vermehrt Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden, welche weitere Kosten binde.

Die App könne nicht mit Google-Maps konkurrieren, gibt Stadtrat **Ziemann** zu bedenken. Das System müsste zudem besser bekanntgemacht werden, über die Stadtgrenzen hinaus.

Der erhoffte Nutzen sei nicht eingetreten und die Daten teilweise falsch eingepflegt, kritisiert Stadträtin **Knecht**. Im Sinne von WIN LB solle es keine Fortführung geben.

Ein **Vertreter** der NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH) geht auf die offenen Fragen ein. Die Pflicht zur EU-Regelung werde derzeit noch nicht sanktioniert. Die vorhandenen Daten bereitzustellen sei sinnvoll und berge eine Chance sowie einen lokalen Mehrwert. Es gebe keine Erfassungspflicht, jedoch eine Veröffentlichungspflicht digitaler Daten. Dafür werde die Infrastruktur, Tools und Hilfestellungen angeboten.

Die Zugriffszahlen auf der Webseite können nicht genannt werden, da kein entsprechendes Tool angeschlossen sei, so eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität. Die Downloadzahlen für die App liegen derzeit bei rund 5000. Unter anderem nutze die Stadt Herrenberg, Kaiserslautern oder der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg eine Stadtnavi-App. Herrenberg habe viele Weiterentwicklungen gemacht und diese können übernommen werden. Zwischen den Stadtnavi-Kommunen gebe es Synergien und ein Netzwerk. Der größte finanzielle Posten sei die Einrichtung der einzelnen Schnittstellen gewesen.

Das Stadtnavi biete alle Mobilitätsangebote, im Gegensatz zu Google-Maps, gebündelt an, teilt der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität mit. Nachhaltige Verkehrsmittel würden bei der Routenplanung bevorzugt. Zudem habe die App das Potenzial einer Weiterentwicklung. Beispielsweise könnten die Stadtwerke oder die Nachbarstädte eigene Daten einpflegen. Man versuche die Kosten für die Stadt zu minimieren. Der Mehrwert der App müsse sichtbar gemacht werden. Die Verwaltung würde die App gerne weiterentwickeln und unter anderem besser auf einzelne Zielgruppen und Großveranstaltungen in der Stadt fokussieren. Zudem gebe es Gespräche mit dem Landkreis, der die App übernehmen und mit den Daten weiterer Kommunen füllen könne. Die App solle insbesondere von der Bevölkerung aus dem Landkreis genutzt werden. Bei einer Abbildung über die Internetseite seien Push-Nachrichten nicht möglich. Die Fehlerquelle liege nicht an der App, sondern beispielsweise an der Übermittlung falscher Daten der Parkhausbetreiber. Man wolle möglichst viele Nutzende erreichen.

Nach dieser Aussprache lässt BM **Mannl** über den Antrag abstimmen. Der Antrag sei hiermit erledigt. Die App werde eingestellt. Die Daten werden weiterhin gesammelt und auf der Homepage zur Verfügung gestellt. Sollte die SWLB eine eigene App anbieten, werde man die Daten dort integrieren.

Beschlussempfehlung:

Die Ergebnisse der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung 2023/24 (Runde 4) vom Büro Modus Consult Ulm werden zur Kenntnis genommen. Es erfolgt die Bekanntmachung der vierwöchigen öffentlichen Auslegung. Die Öffentlichkeit hat die Möglichkeit, sich zur Lärmkartierung zu äußern und aktiv an der Lärmaktionsplanung Ludwigsburg mitzuwirken. Parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und der Nachbarkommunen durchgeführt.

Die Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange fließen in den weiteren Prozess zum Lärmaktionsplan Ludwigsburg ein.

In einer abschließenden öffentlichen Gemeinderatssitzung werden die Ergebnisse der Auslegung vorgestellt und es erfolgt der Beschluss zur Lärmaktionsplanung 2023/24 (Runde 4).

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadtrat Tübek

Der Beschluss erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

Der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität und ein **Vertreter** von Modus Consult Ulm GmbH gehen anhand von Präsentationen auf die Vorlage ein.

BM **Mannl** eröffnet die Aussprache.

Lärm sei überall und manche Gebiete seien stärker betroffen, merkt Stadträtin **Dr. Knoß** an. Sie fragt, ob es außer einer Temporeduzierung noch weitere Möglichkeiten für die Stadt gebe und kritisiert, dass die kurzfristige Maßnahme an der Marbacher Straße noch nicht umgesetzt sei. Sie fragt nach den Standorten für mögliche Lärmschutzwände. Zudem wünscht sie mehr Informationen zum Flüsterasphalt und dessen Haltbarkeit. Der Verkehr solle nicht in andere Straßen verlagert werden, insbesondere nennt sie die Uhlandstraße. Sie fragt nach den Konsequenzen für die ruhigen Gebiete. Teilweise werden für diese, wie das Blühende Barock, Eintrittsgelder verlangt oder seien schlecht mit dem ÖPNV zu erreichen. Weiter geht sie auf die Ampelphasen ein, diese dürfen nicht nur für den ÖPNV und den motorisierten Verkehr, sondern auch für den Rad- und Fußverkehr, eingestellt werden.

Stadtrat **Passaro** fragt nach dem Hintergrund, warum viele Punkte aus dem bisherigen Lärmaktionsplan aufgrund fehlender finanzieller und personeller Möglichkeiten der Stadt noch nicht umgesetzt werden konnten. Er fragt, was die Kommune entlang der Bundesautobahn bewirken könne und regt die Zusammenarbeit der umliegenden Kommunen an. Die öffentliche Information und Kommunikation sei wichtig, jedoch solle ein Umdenken auf freiwilliger Basis aufgebaut werden und nicht auf Verboten. Er merkt an, dass die Stadtbahntrasse durch den Naturpark West führen werde. Das Naherholungsgebiet Monrepos solle erhalten bleiben und der Verkehr dorthin reduziert werden. Er werde der Vorlage zustimmen.

Stadtrat **Peifer** werde der Vorlage zustimmen. Er hofft auf eine grüne Welle und Reduzierung der Parkplatzsuche.

Die geplanten Umsetzungen seien teilweise bis heute nicht erfolgt, moniert Stadträtin **Liepins**. Ihr sei wichtig, dass beim Thema Geschwindigkeit kein Flickenteppich entstehe und am Ende keiner mehr wisse, wie schnell man wo fahren dürfe und plädiert für Tempo 30 auf den Nebenstraßen und Tempo 40 auf den Hauptverkehrsstraßen. Lärmschutzwände seien sinnvoll, kosten jedoch auch Geld, gibt sie zu bedenken. Für die Lärmschutzwand in Neckarweihingen sei das Regierungspräsidium verantwortlich. Hier hätte sich die Stadt hinsichtlich der Gestaltung mehr einbringen müssen, meint sie. Zur Lärmschutzwand entlang der Autobahn habe es bereits vor Jahren Gespräche gegeben. Weiter geht sie auf den lärmoptimierten Asphalt ein und wünscht hierzu eine Rückmeldung zur Wirksamkeit und der bisherigen Umsetzung. Viele Straßen im Stadtgebiet seien in einem katastrophalen Zustand. Ihre Fraktion werde der Vorlage zustimmen.

Es werden neue Auflagen verlangt, obwohl die bisherigen Maßnahmen noch nicht alle umgesetzt seien, merkt Stadtrat **Ziemann** an. Er bezweifelt, dass eine Halbierung der Lärmbelastung erreicht werden könne. Dies sei nur durch eine Verdrängung des Verkehrs möglich. Bei anfallenden Maßnahmen sollen Möglichkeiten zur Lärmreduzierung einfließen.

Stadträtin **Knecht** fragt, was die Temporeduzierung tatsächlich bringen könne. Die Autos seien auf 50 km/h eingestellt, gibt sie zu bedenken. Eine grüne Welle sei sinnvoll. Das ständige Abbremsen und Anfahren sei belastend. Sie befürchte ebenso eine Verdrängung des Verkehrs in die Wohngebiete. Sie regt an, dass nachts kleinere Busse eingesetzt werden sollen. Sie fragt, welche Voraussetzungen für den Einbau von Lärmschutzfenstern vorliegen müssen.

Stadtrat **Remmele** fordert über die Ampelsteuerung den Verkehrsfluss zu verbessern. Der Verkehrsrechner habe bisher keine Verbesserung gebracht.

Lärm mindernder Asphalt werde bereits seit Jahren verbaut, teilt BM **Mannl** mit. Es gebe am Markt hierzu verschiedene Varianten. Die Maßnahme an der Marbacher Straße werde zeitnah umgesetzt. Der Großteil der weiteren Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sei bereits realisiert.

Man berücksichtige keine Geräuschspitzen, sondern Jahresmittelwerte, so ein **Vertreter** von Modus Consult Ulm GmbH. Die Temporeduzierung und die Beläge seien in der Kartierung berücksichtigt. Lärmoptimierter Asphalt wirke sich hauptsächlich bei mehr als 60 km/h aus und werde außerorts eingesetzt. Die Kosten für lärmarme Beläge seien in etwa gleich hoch wie ein Standardbelag.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen seien neu aufgenommen worden und die Zustimmung des Regierungspräsidiums entfalle künftig. Lärmschutzwände können eine deutliche Entlastung bringen. Der Lärmaktionsplan sei kein rechtskräftiges Planwerk, wenngleich er in der Abwägung berücksichtigt werden müsse. Ein ruhiges Gebiet müsse nicht unbedingt leise sein. Weiter geht er auf die A81 ein. Die umliegenden Kommunen sollen eingebunden werden und an die Autobahndirektion herantreten, wenngleich auch hier entsprechende Haushaltsmittel verfügbar sein müssen. Stauereignisse auf der Autobahn werden durch die Jahresmittelwerte nicht gesondert berücksichtigt. Die Reduzierung von Tempo 50 auf 30 bringe im Jahresmittelwert eine Lärminderung von 2 bis 3 Dezibel. Eine Reduzierung auf Tempo 40 bringe eine Verbesserung von 1 bis 2 Dezibel. Die Ampelschaltungen müssen im Sinne der grünen Welle angepasst werden. Nach dem Beschluss können für die entsprechenden Gebäude Zuschüsse aus dem Lärmschutzfensterprogramm beim Regierungspräsidium beantragt werden. Die Autohersteller versuchen Verbesserungen hinsichtlich der Motorengeräusche zu erreichen. Auch die Elektromobilität bringe eine Entlastung.

BM **Mannl** lässt nach dieser Aussprache über die Vorlage abstimmen. Die Zuständigkeit hinsichtlich einer Abstimmung mit der Autobahngesellschaft und den Nachbarkommunen werde im Nachgang der Sitzung noch geklärt. Die Verkehrsrechnerthematik werde mitgenommen. Eine bessere Technik fordere einen hohen Invest, gibt er zu bedenken.

TOP 4

Beschaffung einer kombinierten Rotlicht- und Geschwindigkeitsmessenanlage

Vorl.Nr. 209/25

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine kombinierte Rotlicht- und Geschwindigkeitsmessenanlage zu beschaffen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadträtin Dr. Knoß
Stadtrat Tübek

Beratungsverlauf:

Der **Leiter** und ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Sicherheit und Ordnung gehen anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, auf die Vorlage ein. Derzeit gebe es 19 stationäre Anlagen. Die Einnahmen durch Verstöße im ruhenden und fließenden Verkehr belaufen sich auf rund 3,5 Millionen Euro.

Nachdem seitens des Gremiums auf eine Aussprache verzichtet wird, lässt BM **Mannl** über die Vorlage abstimmen.

TOP 5	Bahnhofsareal - Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes - Vorstellung der Entwurfsplanung und Vorbereitung der nächsten Schritte	Vorl.Nr. 190/25
-------	--	-----------------

Beschluss:

1. Die im MU am 24.07.2025 vorgestellten Planung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurfs- und Baubeschluss auf dieser Grundlage vorzubereiten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Förderantrag nach LGVFG vorzubereiten
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, ein Ingenieurbüro für die Vorbereitung der Ausschreibung der weiteren Planungsleistungen zu suchen und zu beauftragen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadtrat Tübek

Beratungsverlauf:

Eine **Mitarbeiterin** und ein **Mitarbeiter** der Projektgruppe Bahnhofsareal gehen anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, auf die Vorlage ein.

BM **Mannl** eröffnet die Aussprache. Die Bahn wolle ab 2030 bauen. Der Planablauf sei sehr kompakt.

Stadträtin **Dr. Knoß** erinnert an die lange Vorlaufzeit des Projektes. Sie lobt das gut durchdachte Konzept. Während der Umbauphase müsse die Barrierefreiheit mitgedacht werden. Zur Toilettenanlage wünscht sie mehr Information. Sitzgelegenheiten seien wichtig. Die Sitzstufen seien grundsätzlich attraktiv, wenngleich sie dort keinen Aufenthaltsort und Treffpunkt wünsche. Sie fragt, ob ein Teil der zu fällenden Bäume auch umgesetzt werden können. Sie freut sich über die zweite Unterführung und fragt, inwieweit diese Baumaßnahme den neu gestalteten Raum tangiere. Zeitnah wolle sie Informationen zur Westseite, auch zum geplanten Halt der Stadtbahn. Weiter geht sie auf die Kosten zur Wiederherstellung der Verkehrsanlagen ein und fragt nach dem Grund. Sie werde der Vorlage zustimmen.

Stadträtin **Dr. Klünder** lobt die Planungen und hofft, dass die Zeitschiene eingehalten werde. Sie befürchtet ein Konfliktpotential mit der Stadtbahn. Das Dach könne, ohne die Mitplanung der Stadtbahn, niedriger gesetzt werden. Sie fragt nach der Kostenersparnis und den Platzressourcen unter anderem für Taxisstände, sofern die Stadtbahn nicht mitgeplant werde. Zudem interessiert sie der weitere Verbleib des historischen Bahnhofsdaches. Sie befürchtet eine Verwitterung der Holzkonstruktion. Sie stimmt der Vorlage zu.

Stadtrat **Peifer** lobt die Entwürfe und fragt, ob es günstiger wäre, wenn die Stadtbahn nicht mitgeplant werden müsste. Weiter interessiert ihn der Wasserablauf des Daches.

Die Planung sei gut, sagt Stadträtin **Liepins**. Sie geht auf das Holzdach ein und fragt, wie pflegeintensiv dieses sei. Das Dach sei aufgrund der Stadtbahnplanungen sehr hoch und sie befürchtet, dass die Wartenden bei Regen darunter nass werden könnten. Sie hofft, dass es bald Klarheit hinsichtlich der Stadtbahn gebe. Sie wünscht mehr Information zum Ablauf der zweiten Unterführung.

Stadtrat **Ziemann** lobt das gelungene Konzept. Er begrüßt die Auslagerung der Taxen und des Hol- und Bring-Verkehres auf die Westseite. Er fragt, ob ein Speicher für die Solaranlage vorgesehen sei.

Eine Beendigung der Stadtbahnplanungen würde viel Einsparpotential bringen, sagt Stadträtin **Knecht**. Die Bedachung empfindet sie als sehr wuchtig, vor allem vor dem historischen Gebäude der Musikhalle und solle niedriger gestaltet werden. Zudem finde sie Metall besser als Holz. Auf Sitzstufen am Bahnhofsvorplatz solle verzichtet werden, sie vermutet eine Vermüllung und Pöbeleien. Sie regt weitere Fußgängerüberwege am Busbahnhof an. Sie fragt, ob die Taxiunternehmer mit dem Standort zufrieden seien und sieht eine Notwendigkeit zur Ausweisung zweier Taxisstände an der Myliusstraße. Die Kosten für die Sanierung des Tunnels scheint ihr eher gering, die Wiederherstellung der Verkehrsanlagen dagegen hoch und wünscht hierzu mehr Information. Sie wird der Vorlage zustimmen, wenngleich die Kosten sehr hoch seien.

Stadtrat **Remmele** regt die Anbringung von Nebeldüsen zur Abkühlung bei hochsommerlichen Temperaturen an. Zudem solle aufgrund der Optik Lärchenholz verwendet werden.

Stadtrat **Passaro** regt eine verstärkte Beleuchtung an, die bei Polizeieinsätzen das gesamte Bahnhofsvorfeld ausleuchten könne. Zudem interessiert ihn, ob Ladestationen für E-Busse vorgesehen seien.

BM **Mannl** geht auf die offenen Fragen ein. Man habe einen zentralen Omnibusbahnhof mit einer Stadtbahnkompatibilität geplant. Für die Stadtbahn müssten kleine Anpassungen erfolgen. Die Kostenangabe für die Sanierung der Tunneldecke sei auskömmlich, jedoch nicht förderfähig. Optional habe man die Wiederherstellung der Nebenstraßen aufgenommen.

Für das historische Dach werde noch eine Wiederverwertungsmöglichkeit gesucht, so ein **Mitarbeiter** der Projektgruppe Bahnhofsareal. Die Sitzmöglichkeit an den Unterständen haben ein Glaselement an der Rückenseite. Das Dach sei funktional und bestehe aus einem Holzschirm mit Stahlstützen. Eine gewisse Verwitterung sei möglich. Die Entwässerung erfolge durch die Stützen, angebunden an den Kanal. Die Dachhöhe könnte ohne Stadtbahn etwas niedriger gesetzt werden. Die Infrastruktur für Ladestationen der E-Busse werde vorgehalten, wenngleich die Busflotte meist im Depot geladen werde.

Ein PV-Speicher sei im Bereich der Musikhalle vorgesehen, fügt eine **Mitarbeiterin** der Projektgruppe Bahnhofsareal hinzu. Der Bauablauf werde mit der Bahn abgestimmt. Der Bahnhofsvorplatz werde erst nach der Fertigstellung der zweiten Unterführung komplett hergestellt. Vieles versuche man diesbezüglich über den rückwärtigen Zugang abzubilden. Die Kosten strecken sich über mehrere Jahre, jedoch auch die Einnahmen aus Fördermitteln. Die Wiederherstellung der Verkehrsfläche während der Umbauphase könne in der Fördersumme geltend gemacht werden. Die Taxiunternehmen seien involviert. Man verzichte bewusst auf Taxistände beidseitig. Der Bedarf und die Notwendigkeit eines Taxistandes oder einer Hol- und Bringzone an der Myliusstraße werde noch geklärt. Bewusst habe man sich gegen Fußgängerüberwege auf dem Busbahnhof entschieden, da die Busse aufgrund des Vorranges der Fußgänger anhalten müssen. Es gebe barrierefreie Querungen. Durch ein Geländer versuche man am Bahnhofsvorplatz für die Fußgänger für mehr Sicherheit zu sorgen.

Nach dieser Aussprache lässt BM **Mannl** über die Vorlage abstimmen. Die Anregungen werden mitgenommen.

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** führt in das Thema ein. Der Antrag der CDU-Fraktion werde heute nicht zur Abstimmung gestellt. Die Stadt wolle grundsätzlich an der Baumschutzsatzung als Steuerungsinstrument festhalten.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen geht anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, auf die Mitteilungsvorlage ein.

BM **Mannl** eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** spricht sich für den Erhalt der Satzung aus. Der Umgang mit Bäumen und deren Wahrnehmung habe sich verändert. Sie will wissen, ob der Schutz von ortsbildprägenden Bäumen möglich sei. Zudem sollen die Bäume in Baustellenbereichen besser abgesichert werden.

Die Bedeutung alter Bäume sei unumstritten, merkt Stadträtin **Dr. Klünder** an. Dennoch halte ihre Fraktion die Satzung im Sinne von WIN LB und dem Ziel des Bürokratieabbaus für entbehrlich. Sie setze ein hohes Vertrauen in die Bürgerschaft. Sowohl die Stadt wie auch die Bevölkerung pflanzen regelmäßig neue Bäume nach. Sie stört sich an den notwendigen Vor-Ort-Terminen zur Klärung der Verhältnisse und zweifelt die angegebene Dauer der Antragsbearbeitung von 1,5 Stunden an.

Stadtrat **Maier** spricht von einem wertvollen Instrument. Er bittet mit Augenmaß und einer gewissen Kulanz zu arbeiten und möglichst wenige Vor-Ort-Termine anzusetzen. Er fragt, wie mit Bußgeldern verfahren werde.

Stadträtin **Liepins** interessiert, wie viele Anträge der Stadt und den städtischen Töchtern zuzuschreiben seien.

Stadträtin **Knecht** sieht die Funktion der Bäume ebenso als unumstritten an, wenngleich sie aufgrund des hohen Bürokratieaufwandes damals gegen die Satzung gestimmt habe. Sie bemängelt die Bepflanzung am Arsenalplatz mit invasiven Bäumen. Es solle auch von der Stadtverwaltung vermehrt auf heimische Bäume zurückgegriffen werden. Sie fragt nach der Höhe der Einnahmen durch Bußgelder.

Stadtrat **Remmele** wünscht einen Flyer mit Pflanzungsempfehlungen.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen geht auf die offenen Fragen ein. Einnahmen aus Bußgeldern habe es bisher nicht gegeben. Der größte Anteil der Anträge liege im privaten Bereich. In seltenen Fällen müsse man mit dem Antragsteller einen Vor-Ort-Termin vereinbaren. Der Schutz von ortsbildprägenden Bäumen unter anderem in Form von Naturdenkmälern sei eine sehr umfangreiche Maßnahme. Auf der Homepage werde auf geeignete Bäume hingewiesen.

Wenn möglich, versuche man Bäume umzupflanzen, so die **Leiterin** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen. Vorwiegend setze man auf heimische und hitzeresistente Bäume. Bei Fällungen müssen entsprechende Nachpflanzungen erfolgen. Man versuche auf den öffentlichen Flächen einen robusten und soliden Baumbestand aufzustellen.

Die Anregungen werden mitgenommen, so BM **Mannl**. Das Thema werde im kommenden Jahr zur Beratung im Gremium aufgerufen.

Beratungsverlauf:

Anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, informiert ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen zum Thema.

BM **Mannl** eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Wiedmann** bezweifelt, dass die Probleme auf dem Marktplatz damit dauerhaft gelöst seien. Man müsse über andere Formen einer ergänzenden nachhaltigen Bepflanzung nachdenken. Zum Beispiel mehr Bäume in Kübeln und mehr bewegliches Grün. Die ansässige Gastronomie solle eingebunden werden. Sie geht mit dem Verwaltungsvorschlag mit.

Stadträtin **Dr. Klünder** wünscht sich weniger Zierbäume, sondern mehr Schattenspenden. Der Beitrag zum Klimaschutz sei eher gering. Sie regt außerdem eine flexible Gestaltung an und hält an der alten Idee fest, dass um den Marktbrunnen Bäume eingepflanzt werden sollten sowie weitere mobile Kübelpflanzen entlang den Arkaden. Sie geht mit dem Verwaltungsvorschlag mit.

Die Ideen seien gut, sagt Stadtrat **Peifer**. Er weist auf die Berücksichtigung der Feuerwehrezufahrten hin.

Stadträtin **Liepins** geht grundsätzlich mit dem Verwaltungsvorschlag mit. Sie befürchtet jedoch, dass die kleinen Zieräpfel für Ärger in der Gastronomie am Marktplatz sorgen könnten. Sie steht einer Bepflanzung um den Marktbrunnen offen gegenüber, wenngleich dies nicht einfach umzusetzen sei.

Stadtrat **Ziemann** weist darauf hin, dass Kübelpflanzen mit einem hohen Bewässerungsaufwand verbunden seien. Er geht mit dem Verwaltungsvorschlag mit.

Stadträtin **Knecht** begrüßt grundsätzlich Bäume auf dem Marktplatz, wünscht jedoch ein einheitliches Bild. Sie regt ein Projekt zur Finanzierung durch die Bürgerschaft an.

Die kleinen orange-roten Zieräpfel hängen bis in den Januar am Baum, merkt ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen an.

Die Anregungen werden mitgenommen, sagt BM **Mannl**. Er stellt die Kenntnisnahme des Gremiums fest und schließt diesen Tagesordnungspunkt.

Beratungsverlauf:

Eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität geht anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, auf die Vorlage ein.

BM **Mannl** eröffnet die Aussprache. Er weist darauf hin, dass die Straße saniert werden müsse.

Stadträtin **Dr. Knoß** lobt die Pläne und hofft auf eine schnelle Realisierung. Die Straße müsse dringend saniert und die Verkehrsführung geändert werden. Sie weist darauf hin, dass die Radfahrenden häufig im Pulk fahren und fragt, ob künftig die Fläche verengt werde. Die Parkflächen an der Alleenstraße und an der Seestraße seien falsch verortet. Die Aufwertung durch einen Grünbereich begrüßt sie. Sie will wissen, welche Baumart geplant sei, auch im Hinblick auf Salzstreuung im Winter. Sie wünscht eine optische Trennung der Fahrtrichtungen durch eine Rüttellinie. Sie geht auf die Sanierung des Forums ein und fragt, ob der Schwerlastverkehr den neuen Radweg tangiere. Ihre Fraktion werde der Vorlage zustimmen.

Die Parkplätze an der Alleenstraße werden benötigt, da in der Halle auch Vereinssport betrieben werde, sagt Stadtrat **Passaro**. Zudem befürchtet er, dass die neue Fahrradstraße aufgrund der Sanierung des Forums in einigen Jahren wieder aufgerissen werde. Auf Höhe der Polizei sei für Einsatzfahrzeuge ein Stück entgegen der Fahrtrichtung freigegeben, gibt er zu bedenken. Der Kostenrahmen sei insgesamt zu hoch, unabhängig der hohen Förderkulisse. Seine Fraktion werde der Vorlage nicht zustimmen.

Stadtrat **Peifer** wird aufgrund der hohen Kostensumme nicht zustimmen.

Stadtrat **Maier** sieht den Radweg in einem desolaten Zustand. Es gehe um die Sicherheit der Schüler und die Parkplätze können entfernt werden. Der Umfang der Forum-Sanierung könne nicht abgeschätzt werden. Hierzu wünscht er mehr Information. Durch die Modernisierung erhalte man mehr Grün. Die betroffenen Straßen müssten ohnehin saniert werden. Ludwigsburg habe die Chance sehr hohe Fördergelder zu bekommen, günstiger könne man nicht bauen. Man schaffe eine Aufwertung und eine Instandhaltung der Straße durch die hohe Förderung in einem Umfang von rund sechs bis acht Millionen. Er werde der Vorlage zustimmen.

Stadtrat **Ziemann** merkt an, dass die hohe Befahrung im Pulk lediglich zu Stoßzeiten bei Schulbeginn und Ende gegeben sei. Aufgrund der hohen Kosten werde er der Vorlage nicht zustimmen.

Die Summe sei unverantwortlich hoch, sagt Stadträtin **Knecht** und wird ebenso nicht zustimmen. Sie fragt, ob die Kostenhöhe in irgendeiner Form gesenkt werden könne. Zudem wünscht sie Informationen zur Sanierung des Forums.

Senkrechtstellplätze seien aufgrund der Fördermittel nicht abbildbar, merkt eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität an. Es gebe eine Option 10 Parkplätze abzubilden, jedoch mit weniger Bäumen. Der Rüttelstreifen sei eingeplant.

Die Baumart werde mit dem Denkmalamt abgestimmt. Die mögliche Forum-Sanierung werde frühestens 2027 begonnen. Zeitlich sei 2026 der Bau der Alleenstraße geplant und 2027 die Straße vor dem Forum. Bis dahin müssten die Planungen zum Forum deutlich fortgeschritten sein. Für den Schülerverkehr, auch während der Bauzeit, werde ein provisorischer Belag aufgebracht. Sie plädiert dafür das ganze Paket zu beschließen, dadurch könne ein gesammelter Baukostenförderantrag für den Radschnellweg eingereicht werden.

Das Bauprogramm laufe über vier Jahre, ergänzt BM **Mannl**. Er plädiert dafür, dass in die Sanierung der Straßen Geld investiert werden müsse.

Stadträtin **Knecht** geht auf die wegfallenden Parkplätze ein und kritisiert, dass in der Vorlage keine Angabe zur möglichen Option der verbleibenden 10 Plätzen gemacht sei. Der Parksuchverkehr werde sich durch den Wegfall der Parkplätze nicht verbessern.

Die wegfallenden Parkplätze sorgen für mehr Sicherheit, sagt Stadtrat **Medinger**. Der jetzige Zustand sei unhaltbar und die Autos blockieren den Radweg. Der Vorschlag sei genial. Die Schulen müssen mitgenommen werden. Viele Familien und Pendler nutzen ebenso den Radweg und die Frequenz werde sich weiter erhöhen. Er wird der Vorlage zustimmen und plädiert an die Gremiumsmitglieder, dieses Projekt nicht mit dem Argument der Kostenhöhe abzuwenden.

Die **Leiterin** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen unterstreicht die hohe Förderkulisse und den dringenden Sanierungsbedarf.

Stadträtin **Liepins** geht auf die lange Historie ein. Die Maßnahme sei eine Aufwertung des Radweges und der Straße und mit hohen Fördermitteln unterlegt.

Stadträtin **Wiedmann** rät den Jugendgemeinderat einzubinden.

Während des Beratungsverlaufes stellt BM **Mannl** fest, dass noch Klärungsbedarf bestehe. Von einer heutigen Beschlussfassung werde abgesehen. In der Gemeinderatssitzung am 30.07.2025 werde somit dieses Thema nicht beraten und auf die nächste Sitzung des Mobilitäts- und Umweltausschusses vertagt.

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