



Protokollauszug zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 11.12.2025, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1 Bericht zu anstehenden Verbesserungen im
Fahrplankonzept der LVL
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** begrüßt alle Anwesenden und eröffnet die Sitzung des Mobilitäts- und Umweltausschusses. Er führt in den 1. Tagesordnungspunkt ein. Die ampelseitige Technik wurde mit den Möglichkeiten der Bordrechner der Busse kombiniert. Ziel sei es die Busse schneller fahren zu lassen.

Der **Betriebsleiter** der LVL Jäger GmbH erläutert, anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift als Anlage beigefügt ist, die anstehenden Verbesserungen im Fahrplankonzept. Das Projekt sei gemeinsam mit der Stadt Ludwigsburg umgesetzt worden. Die analoge Technik sei nun auf neue digitale Technik umgestellt. Die Hardware sei verbaut. Die Stadt Ludwigsburg habe seit 1997 eine Busbeschleunigung in der Weststadt (2 Linien), an 15 Bussen und ein paar Ampeln. Ludwigsburg sei absoluter Vorreiter mit der neuen digitalen Technik. Die LVL verspreche sich durch die Priorisierung der Busse Verspätungen aufholen zu können. In ferner Zukunft werden auch die PKWs kommunizieren können und Einfluss auf die Ampelschaltungen haben (Seite 12).

BM **Mannl** kann aus dem letzten Mobilitätsbeirat der Region berichten, dass das Pilotprojekt (Seite 18) beschlossen wurde. Über das Förderprogramm „Saubere Luft“ des Bundes wurde die Aufrüstung der Ampeln finanziert. BM Mannl eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** stellt fest, dass es das Ziel sei, durch die Technik mit dem Bus schneller zu sein als mit dem privaten PKW. Die Menschen möchten mit dem Bus nicht im Stau stehen. Sie fragt wer die Förderung bekomme, wem die Bordrechner in den Bussen gehören, und was geschehe, wenn eine Ampel ausgeschaltet sei. Stadträtin Dr. Knoß möchte wissen, ob sich die Informationen in der VVS-App und den digitalen Anzeigetafeln an den Haltestellen durch die neue Technik verbessern und der Realität entsprechen. Sie schlägt vor, die Ampel in der Talalle, Ecke Gänsfußalle auch samstags wieder einzuschalten. Abschließend fragt Stadträtin Dr. Knoß wie lange eine Baustelle bestehen müsse, bis Fahrpläne angepasst werden.

Die Stadt Ludwigsburg sei Vorreiterkommune in diesem Bereich, das sei Stadträtin **Dr. Klünder** nicht bewusst gewesen. Sie interessiert was bisher im Bereich

Digitalisierung der kommunalen Verkehrsleittechnik (Parkierung, Parkraummanagement, digitale Verkehrstafeln, Umweltmessboxen, intelligente Ampelsteuerung) umgesetzt wurde und was dies gekostet habe. Auch für den Autoverkehr soll es eine grüne Welle geben, um den Feinstaub zu reduzieren. Sie fragt, was aus der grünen Welle auf der B 27 geworden sei.

Stadtrat **Zeltwanger** erkundigt sich, ob alle 120 Ampelanlagen funktionsfähig seien. Er fordert ein Konzept für die meistfrequentierte Strecke zwischen Bahnhof und Rathaus, um Schadstoffausstoß und Wartezeiten zu verringern. Und wünsche monatlich eine Art Rapport zu erhalten, mit Informationen darüber, wie viele Busse zu spät oder ganz ausgefallen seien. Es bestehe der Anspruch auf einen funktionierenden ÖPNV.

Stadträtin **Liepins** freue sich über die Erfolge. Man dürfe nicht erwarten, dass alle Verkehrsteilnehmer bevorrechtigt werden können. Es sei wichtig, dass die digitalen Anzeigetafeln an den Haltestellen funktionieren.

Für die Strecke vom Bahnhof bis zum Rathaus müsse eine Lösung gefunden werden, meint auch Stadtrat **Ziemann**. Auf der B 27 müsse für einen fließenden Verkehr gesorgt werden, da dieser die meisten Abgase produziert.

Stadtrat **Eisele** setzt sich dafür ein die Leistungsfähigkeit vom Bus-System zu verstärken und hofft auf Verbesserung in der Gesamtverkehrssteuerung.

Stadtrat **Peifer** erwähnt, dass der Feuerwehr das System kaum Vorteile biete. Durch die Busspuren könne Zeit gewonnen werden.

Das umfangreiche Programm des Bundes „Saubere Luft“ sei sehr gut gefördert worden, ergänzt BM **Manni**. Dadurch konnte die Technik in den Ampeln sehr früh umgerüstet und durch die neuen Bordrechner verwendet werden. Pionierarbeit konnte geleistet werden, wovon andere Kommunen profitieren können. Wenige Ampeln würden noch fehlen und müssen umgerüstet werden, was in ein paar Wochen erledigt sein werde.

Die **Geschäftsführerin** der LVL Jäger GmbH erläutert, dass neben dem Förderprogramm „Saubere Luft“, über ein Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg die Bordrechner finanziert werden konnten. Den Bescheid über die Förderung habe die Stadt 2019 erhalten und die LVL habe bei der Umsetzung erkannt, dass die alten Bordrechner in den Schnittstellen nicht kompatibel seien. Im Jahr 2022 wurde ein Förderantrag beim Land gestellt. Es habe über 1,5 Jahre gedauert, bis man eine Unbedenklichkeitsbescheinigung erhalten habe und dann nochmal lange Zeit bis der Förderungsbescheid erging. Im September 2024 konnte in die Umsetzung gegangen werden. Aufgrund dessen war die Stadtverwaltung gezwungen eine Verlängerung des Umsetzungszeitraumes beim Bund zu beantragen. Durch die getrennte Förderung gehören die „On Board Units“ der Stadt Ludwigsburg und die Bordrechner der LVL. Die „On Board Units“ können ausgebaut und der Stadt zurückgegeben werden. Die Geschäftsführerin stellt klar, dass die Busbeschleunigung den Fahrplan nur stabilisieren könne, aber nicht beschleunige. Die Erfolge, die mit

der Digitalisierung erreicht wurden, werden in den nächsten ca. 5 Jahren durch die Baustelle Sternkreuzung und den Umbau des ZOB wieder verloren gehen. Aus diesem Grund könne keine Verbesserung der Pünktlichkeit zugesichert werden. Sie betont, dass längere Fußgänger-Ampelzeiten dazu führen, dass die Busse noch länger zwischen Bahnhof und Rathaus stehen müssen. Mit dem Projekt sollen die nächsten Jahre betreffend keine falschen Erwartungen hervorgerufen werden. Die Sternkreuzung werde nach Fertigstellung ein Vorteil für den Busverkehr sein.

BM **Mannl** erwähnt, dass unter den technischen Rahmenbedingungen versucht werde stabile Fahrpläne zu schaffen. Im kommenden Jahr werden weitere Überlegungen zu dem Thema folgen. Er bestätigt, dass alle Ampeln in Ludwigsburg mit der Hardware ausgestattet seien. Bei einzelnen Fußgängerampeln sei es nicht wirtschaftlich gewesen diese in das System einzubinden.

Der **Betriebsleiter** führt aus, dass die Busse Daten an eine Datendrehscheibe des VVS liefere und dort verarbeitet werden. Der Verbund arbeite daran das System zu verbessern und Daten nicht verloren gehen. Mit dem Wechsel der Bordrechner habe die LVL auch den Lieferanten der Daten gewechselt, der die Echtzeitdaten liefere. Die LVL und alle Verkehrsunternehmen im VVS-Verbund werden bereits monatlich kontrolliert, was die Echtzeitdaten und die Pünktlichkeit betreffen. Bei Baustellen und Sperrungen Fahrpläne umzuschreiben, nehme Zeit in Anspruch und Datenänderungen können bei der VVS nur über Nacht in das System übernommen werden. Die LVL sei stets mit der Stadtverwaltung, der Stadtwerke und der VVS im Austausch. Die wichtigste Achse sei nicht digitalisiert und ein sinnvolles Miteinander zwischen Bahnhof und Rathaus soll zum Beispiel durch eine Blockabfertigung geschaffen werden. Mehr Ordnung wäre hilfreich, indem Fahrzeuge nicht halb in der Fahrbahn parken. Im Zuge des Umbaus der Sternkreuzung sei eine provisorische Busspur in der Wilhelmstraße wünschenswert. Nach Fertigstellung des Systems werde jede Buslinie und jede Ampel getestet.

BM **Mannl** erwähnt, dass in der heutigen Sitzung die technische Seite besprochen und im kommenden Jahr die Fahrplanstabilität betrachtet werde. Abschließend bedankt er sich für die gute Zusammenarbeit bei der LVL Jäger GmbH.

Beschlussvorschlag:

1. Ein Weiterbetrieb der Luftfiltersäulen an der Schlossstraße wird abgelehnt.
2. Die Säulengruppe zwischen Marstallstraße und Kaffeeberg wird abgebaut.
3. Die restlichen Luftfiltersäulen bleiben zunächst stehen.
4. Langfristig wirksame Maßnahmen zur Luftreinhaltung werden im Rahmen des Modellprojekts Luftreinhaltung B27 erarbeitet.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Beratungsverlauf:

BM **Manni** leitet in den Tagesordnungspunkt ein und teilt mit, dass die Säulen derzeit nicht in Betrieb seien. Aufgrund besonderer Wetterlagen sei die Stadt im Jahr 2025 von den Werten her kurz vor dem Fahrverbot gestanden. Das Regierungspräsidium (RP) habe die Verwaltung aufgefordert die Säulen wieder in Betrieb zu nehmen bei einer Kostenübernahme von 75% durch das RP.

Eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität geht, anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift als Anlage beigefügt ist, auf die Vorlage ein. In einer Begleitforschung in Stuttgart konnte ermittelt werden, dass die Luftfiltersäulen die Belastung im Schnitt um 9% im Jahr reduzieren.

BM **Manni** ergänzt, dass der Stadt keine Sofortmaßnahmen drohen würden und die Verwaltung schlage vor, die wirksamen Luftfiltersäulen zu belassen. Durch die Säulen werden die Werte um eine Messstelle herum verbessert, leider nicht die Luftqualität in der gesamten Stadt.

Als Antragsteller führt Stadtrat **Passaro** aus, dass die Funktion und Wirksamkeit der Säulen in Frage stehen. Ein Abbau der Säulen zwischen Marstall-Center und Kaffeeberg werde sehr unterstützt. Es solle darüber nachgedacht werden alle Säulen zu entfernen, da die Wirksamkeit das ganze Stadtgebiet betreffen sollte und nicht nur eine ausgewiesene Straße. Stadtrat Passaro lobt die schnelle und umfangreiche Reaktion auf den Antrag der Fraktion. Im oberen Bereich der Schlossstraße auf der gegenüberliegenden Seite der Säulen befinde sich ein abgesenkter Bereich, der auch der Luftreinhaltung dienen soll. Nachdem dort kein Fahrradweg entstehe, könnten die Einsparungen in die finanzielle Kalkulation einfließen.

Intelligente Lösungen, weniger Fahrzeuge und mehr Elektromobilität fordert Stadträtin **Dr. Knoß**. Die Filtersäulen helfen nicht wirklich und gehören nicht gefördert, da die Ursache damit nicht bekämpft werde. Die Belastung dürfe nicht in andere Straßen verlagert werden. Sie hoffe mit dem Modellprojekt auf gute Lösungen.

Stadtrat **Zeltwanger** stellt klar, dass der Fokus auf der Luftreinhaltung liegen müsse. Er fragt, ob die Messstelle an der B 27 verlegt werden könne. Die verrosteten Verkleidungen sollten im Rahmen des Stadtbildes in Stand gesetzt werden. Stadtrat Zeltwanger erkundigt sich, ob die Verwaltung eigene Vorschläge zur Schadstoffreduzierung habe und ob eine Pförtnerrampe am Kaffeeberg, die dafür Sorge, dass der Autofahrer nicht über die Sternkreuzung fahre, sondern über einen U-Turn in Richtung Rathausgarage gelange, sinnvoll wäre. Auch eine Fußgängerampel an der Sternkreuzung könne in der Adventszeit getestet werden, um zu sehen, ob sich die Werte dadurch verändern.

Stadträtin **Liepins** interessiert, wo andere Städte die Messungen durchführen und wann die Maßnahmen zum Modellprojekt „Luftreinhaltung“ vorgestellt werden.

Nach Meinung von Stadtrat **Ziemann** sollten alle Luftfiltersäulen abgebaut werden, da die Luft deswegen nicht besser werde.

Stadtrat **Eisele** stellt fest, dass der Steuerzahler 1,5 Mio. € bezahlt habe und keiner mehr bereit sei hier weiter zu investieren. Er fragt, wann alle Säulen abgebaut werden. Strukturelle Maßnahmen seien erforderlich und keine technischen Provisorien.

Stadtrat **Tübek** halte ebenfalls nichts von kurzfristigen Symptumlösungen.

Stadtrat **Peifer** möchte wissen, was die Entsorgung der Luftfiltersäulen koste.

Welche Kosten der Abbau der Säulen verursache, fragt Stadträtin **Dr. Klünder**.

BM **Manni** erläutert, dass die Verwaltung von einer übergeordneten Stelle aufgefordert wurde, die Säulen wieder in Betrieb zu nehmen, deshalb würde man sie nicht gleich alle abbauen. Die langfristigen Maßnahmen zum Modellprojekt „Luftreinhaltung“ seien derzeit noch nicht bekannt.

Die **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität ergänzt, dass das Projekt bis Ende 2028 angelegt und offiziell im Oktober 2025 gestartet sei. Im Frühjahr 2026 werde zum aktuellen Stand berichtet. Die Standorte der Messstellen werden vom Regierungspräsidium vorgegeben. Der Abbau und die Entsorgung werden von den Technischen Diensten übernommen.

Stadtrat **Zeltwanger** erwähnt, dass die Messstelle in Stuttgart an der B14 versetzt wurde und halte zwei Messstellen in Ludwigsburg für realistischer.

Anschließend lässt BM **Manni** über die Vorlage abstimmen und stellt fest, dass der Antrag der CDU-Fraktion vom 17.11.2025 damit erledigt sei.

Beratungsverlauf:

Siehe TOP 2

TOP 3

Fortführung vom Handyparken im
Stadtgebiet
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

Eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität berichtet, anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift als Anlage beigefügt ist, über die Fortführung der mobilen Parkraumbewirtschaftung. Die Servicegebühr beim Handyparken (in der Präsentation auf Seite 3 als Kosten bezeichnet) wurde seither von der Stadtverwaltung getragen.

BM **Mannl** erläutert, dass ab 2026 die technischen Möglichkeiten vorliegen (Seite 9) um beispielsweise Firmenkonten einzurichten.

Stadträtin **Wiedmann** möchte wissen, ob noch eine höhere Nutzungsquote erreicht werden könne. Sie stellt fest, dass bei Kurzparken und Monatstickets auch keine Servicegebühr für die Stadtverwaltung anfalle.

Die CDU-Fraktion begrüße die digitale Form der Parkraumbewirtschaftung, erklärt Stadträtin **Fritz**. Bargeldzahlungen sollen weiterhin möglich sein, damit Digitalisierung niemanden ausschließe. Erfolge wie das von der CDU initiierte Parkleitsystem zeigen, dass digitale Lösungen die Verkehrssituation spürbar verbessern. Die Fraktion stehe für eine praktikable Mobilitätspolitik, die digital und sozial ausgewogen sei. Sie fragt, ob die Servicegebühren während der Vertragslaufzeit von 4 Jahren stabil bleiben werden, und weist auf den Datenschutz hin.

Stadtrat **Zeltwanger** möchte wissen, wie viele gelöste Parkscheine hinter einer Bearbeitungsgebühr von 100.000 € stehen und wie hoch die Kosten für einen Parkscheinautomat liegen. Sollten die Parkgebühren in den nächsten Jahren erhöht werden, werde sich auch die Servicegebühr entsprechend erhöhen.

Stadträtin **Liepins** sei ebenfalls erstaunt, dass nur 14% das Handyparken nutzen. Sie fragt sich, ob durch die höheren Gebühren für das Handyparken dieses künftig weniger genutzt werde und damit die Kosten für die Leerungen der Automaten wieder steigen. Es müsse mittel- und langfristig gedacht werden. Bezüglich des Besuchertickets warte sie schon lange auf eine Lösung.

Stadtrat **Ziemann** ist der Meinung, wenn die Nutzerzahlen für das Handyparken nach oben gehen, die Gebühren nach unten gehen müssten. Er fragt, ob die Höhe der Servicegebühren festgeschrieben sei.

Auch Stadtrat **Eisele** vertritt die Ansicht, dass Bargeldzahlungen möglich bleiben sollen und die Entwicklung bezüglich des Handyparkens beobachtet werden müsse. Wem der Datenschutz wichtig sei, soll das digitale Angebot nicht nutzen. Er fragt, ob nach der Laufzeit von 6 Jahren eine neue Ausschreibung für einen Anbieter erfolgen müsse und ob man sich durch die Kombination von gelöstem Ticket und anschließendem Handyparken für 1 Stunde eventuell die Servicegebühr sparen könnte.

BM **Mannl** ergänzt, dass die Verwaltung entschieden habe das Handyparken nicht mehr zu subventionieren, indem die Servicegebühr übernommen werde. Der Mehrwert des Handytickets liege in der Dynamik, da vorher nicht definiert werden müsse, wie lange man parken werde. Bezüglich des Besucherblöckles erläutert BM Mannl die Idee, dass jeder mit einem Bewohnerparkausweis berechtigt werde eine gewissen Anzahl an Fahrzeugen für eine gewisse Anzahl von Tagen freizugeben. Die exklusive Dienstleistung werde dem Bewohnerparkausweis angeheftet.

Eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität berichtet, dass 9% ca. 100.000 Handytickets seien und sie nicht davon ausgehe, dass die Nutzer aufgrund der Servicegebühr jetzt wieder auf Bargeld umsteigen. Nach Erfahrungsberichten von anderen Städten habe sich die Umlage der Servicegebühr auf die Nutzungsquote nicht nachteilig ausgewirkt. Im Herbst 2024 habe PayByPhone eine Werbekampagne gestartet, um den Bekanntheitsgrad zu erhöhen. Das Handyparken sei nur eine Ergänzung zum Parkscheinautomaten und der Parkscheibenregelung. Die Parkscheinautomaten seien alle mittlerweile auf EC-Kartenzahlung umgerüstet worden. Bezüglich des Datenschutzes teilt die Mitarbeiterin mit, dass die Datenschutzgrundverordnung eingehalten werde und die Nutzerdaten nur verschlüsselt übermittelt werden. Während der Vertragslaufzeit von max. 6 Jahren kann der Anbieter die Servicegebühren nicht erhöhen. Sie erwähnt, dass jede Transaktion bis zu 3 € gebührenfrei sei, auch wenn ein Parkschein verlängert werde.

Stadträtin **Fritz** interessiert, wer für das Beschwerdemanagement zuständig sei, und welche Sozialdaten angegeben werden müssen, damit der Nutzende die Rechnung beim Finanzamt geltend machen könne.

Stadtrat **Zeltwanger** fragt, ob mit dem Anbieter verhandelt werden könne, dass die Servicegebühr beispielsweise bei 200.000 € gedeckelt werde und nicht bis ins unendliche anfallen könnte.

BM **Mannl** nimmt die Frage der Gewinnerwartung für den Anbieter mit und ergänzt, dass für das Beschwerdemanagement PayByPhone zuständig sei und die Kosten eines Automaten insgesamt bei ca. 20.000 € liegen. Anschließend schließt er den öffentlichen Teil der Sitzung des Mobilitäts- und Umweltausschusses.

TOP 4

TOP BASEL

Beratungsverlauf:

Siehe separates Protokoll des Betriebsausschusses Stadtentwässerung Ludwigsburg.

TOP 5

TOP BASEL

Beratungsverlauf:

Siehe separates Protokoll des Betriebsausschusses Stadtentwässerung Ludwigsburg.

TOP 6

TOP BASEL

Beratungsverlauf:

Siehe separates Protokoll des Betriebsausschusses Stadtentwässerung Ludwigsburg.