

Ergebnisdokumentation

Fortschreibung Masterplan Mobilität 2030+ Öffentlicher Zukunftsdialog

Ort: Forum Ludwigsburg, Stream via <https://meinlb.de/mobilitaetswoche/>
Datum: 21.07.2021
Uhrzeit: 17.30 – 19.30 Uhr
Anwesende: Jens Flammann (Moderator), Michael Ilk (Bürgermeister), Matthias Knobloch (FBL 63), Philipp Hölderich (Planersocietät), Dr. Franziska Kirschner (Planersocietät)

Begrüßung zum öffentlichen Zukunftsdialog

- Der Moderator Jens Flammann begrüßt die Referenten zur ersten Dialogveranstaltung im Fortschreibungsprozess des Masterplans Mobilität 2030+. Neben Herrn Michael Ilk (Bürgermeister des Dezernats Mobilität, Technik und Umwelt der Stadt Ludwigsburg) und Herrn Matthias Knobloch (Fachbereichsleiter im Fachbereich Nachhaltige Mobilität der Stadt Ludwigsburg) begrüßt er Herrn Philipp Hölderich und Frau Franziska Kirschner von der Planersocietät (extern beauftragtes Fachbüro zur Begleitung des Fortschreibungsprozesses). Er erklärt, dass durch die Beauftragung eines externen Fachbüros ein fachlicher sowie neutraler Blick von außen auf die Thematik geworfen werden soll.
- Ziel der heutigen Veranstaltung ist es, zum einen über den Prozess der Fortschreibung des Masterplans Verkehr zu informieren und zum anderen, die Perspektive und Ideen der Bürgerinnen und Bürger kennenzulernen und sie dazu einzuladen, sich auch in den kommenden Monaten und Jahren einzubringen. Die Fortschreibung gibt es noch nicht, stattdessen befindet sich die Stadtverwaltung mitten im Prozess und erhofft sich Ideen und Kommentare aus der Bürgerschaft.

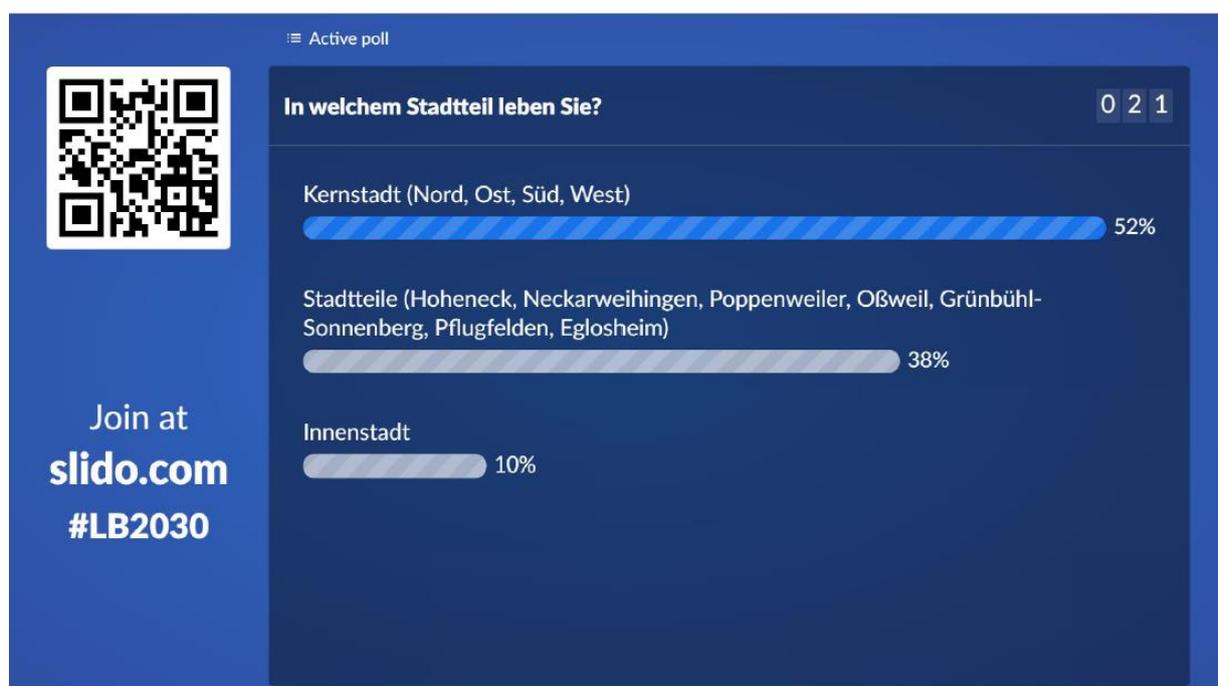
Eingangsstatements der Referentinnen und Referenten:

- Herr Ilk lobt die aktive Stadtgesellschaft in Ludwigsburg. Er hofft, die Stadt möge durch konstruktive Diskussionen weiter voran zu kommen. Da Mobilität ein sehr emotionales und kontroverses Thema sei, wünscht er sich anregende Diskussionen und gleichzeitig das Bewusstsein, dass es am Ende allen um eine gemeinsame Sache gehe.
- Frau Kirschner merkt an, dass im Planungsprozess die Bürgerinnen und Bürger in Ludwigsburg eine wichtige Rolle spielen. Im alltäglichen Leben werden diese täglich mit der Infrastruktur und dem öffentlichen Raum konfrontiert – sie sind also die Expertinnen und Experten in Ludwigsburg im Bereich Mobilität und Verkehr. Per Chat gibt es daher die Möglichkeit, während der Veranstaltung Fragen zu stellen, welche dann an die Referenten weitergeleitet werden.
- Herr Knobloch betont die Aufgabe der Bürgerinnen und Bürger sich im Planungsprozess einzubringen und unterschiedliche Mobilitätsangebote zu nutzen. Jede und jeder könne dazu beitragen, das Verhalten und Selbstverständnis in Bezug auf Mobilität zu ändern, da die Verkehrsprobleme der Stadt nur gemeinsam gelöst werden können. In seiner Berufsbezeichnung als Leiter für nachhaltige Mobilität sieht er auch einen programmatischen Auftrag, der darin besteht, nicht nur ökologisch, sondern auch der sozialen Nachhaltigkeit gerecht zu werden.
- Herr Hölderich erklärt, dass sich die Planung im Rahmen der rechtlichen Restriktionen und Gesetze bewegen muss. Als Herausforderung sieht er die Themen, mit denen wir uns in den nächsten zehn Jahren auseinandersetzen müssen und die auf den Verkehr einwirken/ und auf die der Verkehr wirkt, wie z.B. Digitalisierung, Klimawandel (als aktuelles Beispiel die Hochwasser).

Einführung

- Um herauszufinden, aus welchen Stadtteilen die Bürgerinnen und Bürger zugeschaltet sind, wurde mithilfe des Tools slido abgefragt, in welchem Stadtteil die zugeschalteten Personen leben. Die Mehrheit hatte sich aus den Stadtteilen der Kernstadt eingewählt (siehe Abbildung 1).
- Das Podium betont, dass es Unterschiede in den Stadtteilen gibt, weshalb es wichtig ist, den Blick sowohl auf die einzelnen Stadtteile zu werfen, als auch die gesamte Stadt im Blick zu haben.
- Herr Knobloch merkt an, dass es im Planungsprozess nicht allein um den Verkehr geht, sondern um Mobilität, also die Frage im Vordergrund steht, wie sich die Menschen in Ludwigsburg fortbewegen. Herr Flammann ergänzt, dass für die zukünftige Mobilität in Ludwigsburg nicht allein die Bürgerinnen und Bürger der Stadt zu beachten seien, sondern künftig auch bedacht werden müsse, wer mit welchen Verkehrsmitteln von Außerhalb Menschen nach Ludwigsburg kommen.

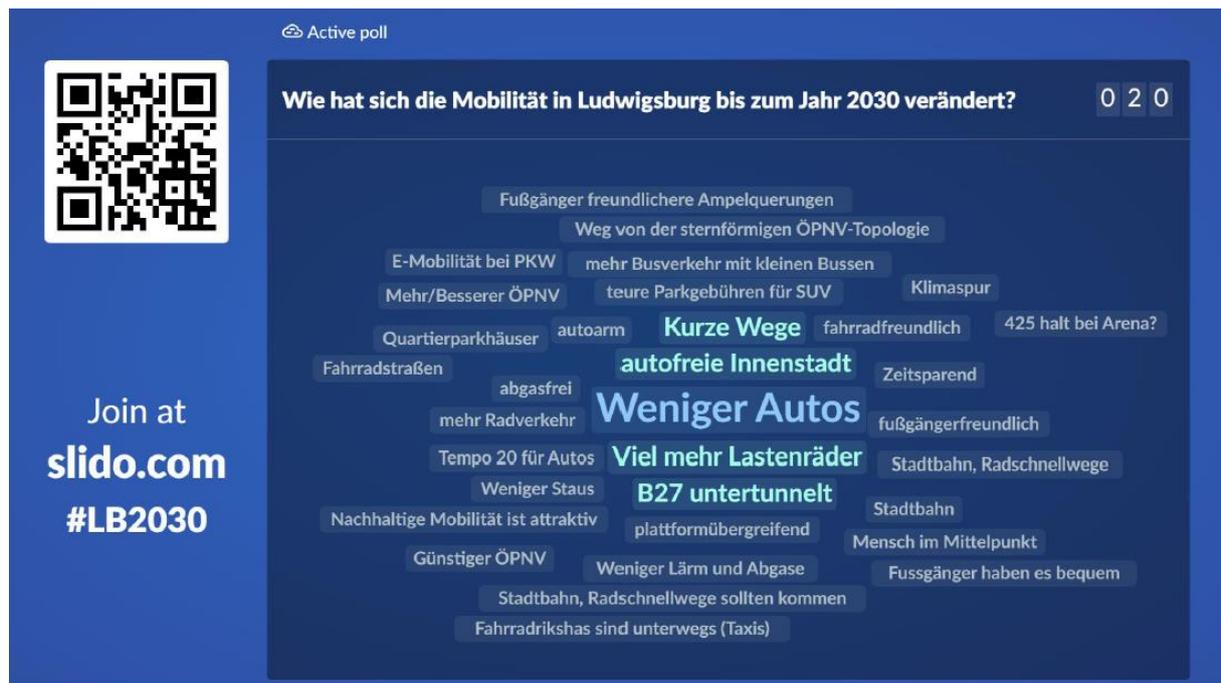
Abbildung 1: Ergebnis der Einstiegsfrage zum Wohnort



- Als zweite Frage zum Einstieg sind die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, die Frage zu beantworten, wie sich Ihrer Meinung nach die Mobilität in Ludwigsburg bis zum Jahr 2030 verändert haben wird. Mithilfe einer Wortwolke werden die Antworten dargestellt, mehrfach genannte Aspekte werden gewichtet, indem sie größer erscheinen (siehe Abbildung 2).
- Herr Knobloch merkt an, dass er sich das Ergebnis der Wortwolke ermutigt fühlt, dass die Stadtverwaltung mit dem gestarteten Planungsprozess auf dem richtigen Weg ist.

- Frau Kirschner hebt einige Punkt aus dem Chat hervor, die noch nicht in der Wortwolke abgebildet wurden
 - Die Niederflurbahn fährt mitten durch die Stadt
 - Der Arsenalplatz ist autofrei
 - Mobilität in 2030: viel Aufenthaltsqualität in LB, weniger Lärm durch Mobilität, gute Luft. Gutes Miteinander von Radfahrern, Fußgängern, ÖPNV. Autos in den Parkhäusern.

Abbildung 2: Ergebnis der Einstiegsfrage zur zukünftigen Veränderung der Mobilität in Ludwigsburg



Ziel und Aufgabenstellung

- Ziel ist es, gemeinsam eine gesamtheitliche Mobilitätsstrategie zu entwickeln. Hierbei sollen verschiedene Interessengruppen sowie die interessierte Öffentlichkeit eingebunden werden.
- Es gibt bereits einige Planwerke in Ludwigsburg, auf die aufgebaut werden kann, beispielsweise aus den Zukunftskonferenzen.
- Zunächst sollen Leitbilder und Ziele definiert werden, um anschließend im nächsten Schritt ein konkretes Konzept und Pläne für eine Maßnahmenentwicklung ableiten zu können.
- Der zu entstehende Masterplan soll übergeordnet ebenso folgende Themenfelder berücksichtigen: Gesellschaftliche Teilhabe, wandelnde Mobilitätsbedürfnisse (wie z.B. Sharing-Angebote), demographischer Wandel
- Insgesamt wird der Prozess ca. 1,5-2 Jahre in Anspruch nehmen (siehe Abbildung 3, roter Balken)

- Die Erarbeitung der Fortschreibung setzt sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen: der Einbezug der Bürgerinnen und Bürger in Form von öffentlichen Bürgerdialogen und der Online-Beteiligungen sowie die Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren der Stadtgesellschaft (Stadtverwaltung, AG Nachhaltige Mobilität, Akteursgespräche). Darüber hinaus basiert die Einschätzung des Fachbüros zu Problemen und Potentialen auf den Dokumenten der Zukunftskonferenzen und Zahlen und Daten zur Verkehrsentwicklung Ludwigsburgs.
 - Die AG Nachhaltige Mobilität setzt sich aus verschiedenen Vertretenden von Institutionen und Akteuren aus dem Themenbereich Mobilität und Verkehr sowie der Politik zusammen (z.B. politische Parteien, VCD, ADAC, IHK etc.). Die AG unterstützt die Gutachter im gesamten Prozess durch ihre lokale Expertise und ist das Bindeglied zwischen gutachterlicher Arbeit, der Politik und der Bürgerbeteiligung. Die Vertretenden sind Multiplikatoren für die Bürgerbeteiligung und zur Streuung von Ideen. Während des gesamten Prozesses gibt die AG Feedback und bewertet die (Zwischen-)Ergebnisse.
 - Die Akteursgespräche wurden mit Institutionen geführt, die nicht in der AG vertreten sind, dessen Interessensgruppen aber einen ebenso wichtigen Teil im Aushandlungsprozess einnehmen, z.B. das Seniorenbüro, der Integrationsrat, die Beauftragte der STEP-Prozesse (Stadtteilentwicklungspläne)

Abbildung 3: Der Prozess der Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2030+



Austausch mit der Bürgerschaft: *Fragen und Kommentare aus dem Chat*

Kommentare aus dem Chat sind in kursiv dargestellt.

Mobilität in der Stadt Ludwigsburg

- *Ist die Stadtbahn für Ludwigsburg im Mobilitätskonzept 2030 enthalten?*
→ Plenum: Die Stadtbahn wird Teil der Planung sein
- *Nun sind auch in LB leider E-Scooter unterwegs. Nachhaltige Mobilität muss die gesamte Ökobilanz berücksichtigen. Wir finden, dass E-Scooter nicht nachhaltig sind.*
- *Stichwort E-Scooter: das läuft bis jetzt in LB schlecht. Scheint ein reines Spaßgerät zu sein, mit dem man alle (Verkehrs-)regeln umgehen kann. Und die größtenteils völlig deplaziert (rücksichtslos) abgestellt werden.*
→ Antwort: Herr Ilk ist ein Befürworter von Verkehrsversuchen und appelliert hier an mehr Gelassenheit der Bevölkerung

Durchgangsverkehr in Ludwigsburg

- *Der Durchgangsverkehr muss reduziert werden. Es muss unattraktiv werden, durch LB mit dem Auto durchzufahren.*
→ Plenum: Bundesstraße B 27 hat überörtlichen Charakter, daher kann die Stadt hier nicht alleine agieren, Tunnel ist nicht förderfähig, aus Eigenmitteln kann die Stadt hierfür nicht aufkommen
→ Plenum: B27 Verkehr ist vom Stadtverkehr zu unterscheiden, daher ist Stadtbahn keine Ausweichmöglichkeit für Autofahrer, die die B27 (als Durchgangsverkehr) benutzen
→ Überlegung: Trend zum Homeoffice als kleiner Teil der Reduktion von Verkehr?
- *Homeoffice: würde den Verkehr vielleicht zeitlich verteilen, da die Menschen nach dem Homeoffice andere Ziele ansteuern: Freizeit, Einkaufen, Besuche etc. Daher wird die B27 als stark befahrene Str. bleiben*
- *Die Wilhelmstraße kann für den Durchgangsverkehr viel leichter gesperrt werden als die B 27 und wird zudem von viel mehr Fußgängern gequert.*
- *L1140 ebenso problematisch wie die B27*

City-Maut

- *Ist eine City Maut zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der B27 möglich? Die Finanzmittel könnten für Lärmschutz und den Wechsel der Mobilität eingesetzt werden.*
→ Plenum: Eine City Maut scheint unrealistisch, da man möchte, dass Besucher weiterhin nach Ludwigsburg kommen. Eine Durchfahrtsmaut wäre hier adäquater.
- *Busse, S-Bahn und Stadtbahn aus dem Umland bringen die Besucher und Käufer nach Ludwigsburg und benötigt wirklich kein Auto*

Parken

- *Straßen von parkenden Autos entlasten*
- *Parkgebühren gestaffelt nach Auto-Größe?*
- *Wir haben ausreichend Parkhäuser, die rund um die Innenstadt vom Ring her erreichbar sind. Da können alle von auswärts parken, ohne die Innenstadt zu belasten.*

→ Plenum: Eine Parkraumbewirtschaftung wurde in den zentralen Bereichen eingeführt. Anwohnerparken wird ebenfalls als Möglichkeit gesehen, den ruhenden Verkehr zu steuern.

Weitere Kommentare und Hinweise aus dem Plenum

- Beim Prozess geht es nicht nur um einen Methodenmix des Planungsprozesses an sich, sondern auch um einen Maßnahmenmix zwischen Pull- und Push-Maßnahmen. So sollen Radwege beispielsweise nicht nur geschaffen werden, sondern die Bevölkerung soll auch dazu ermutigt werden, diese zu benutzen. Gewissen steuernde Restriktion werden künftig ebenfalls nötig sein.
- Verkehrsverhalten ist von starren Mustern und Routinen bestimmt, Verhaltensänderung braucht daher Zeit, weshalb der Planungshorizont auf 10+ Jahre gesetzt.
- Es ist wichtig, eine Sensibilisierung für unterschiedliche Bedürfnisse und gegenseitige Rücksichtnahme zu schaffen (Stichwort: Was für Sehingeschränkten gut sein mag, kann für Geheingeschränkte eventuell nachteilig wirken).

Ausblick und Verabschiedung

- Bis Ende des Jahres 2021 soll das Zielkonzept abgeschlossen sein, sodass anschließend die konkrete Maßnahmenausgestaltung beginnen kann.
- Weitere Elemente der Beteiligung:
 - Online-Beteiligung: Auf <https://meinlb.de/mobilitaetswoche/karte/> gibt es eine interaktive Karte zur Beteiligung: Hier sind die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, ihre Einschätzung zu Mängeln und zu Lob abzugeben.
 - 24. Juli: OB Matthias Knecht ist im Gespräch auf dem Marktplatz
 - November 2021: 2. Öffentlicher Zukunftsdialog und 2. Online Beteiligung
- Weitere Elemente des Prozesses:
 - Weiterlaufende Bestandsanalyse des Fachbüros
 - Drei weitere Sitzungen AG Nachhaltige Mobilität (September, Oktober, Dezember)
 - Auf https://www.ludwigsburg.de/start/stadt+entwickeln/fortschreibung+master-plan+mobilitaet+2030_.html werden regelmäßig Informationen zum Prozess eingestellt

Abbildung 4: Möglichkeiten der Mitwirkung bei der Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2030+

Fortschreibung Masterplan Mobilität 2030+

Öffentliche Zukunftsdialoge und Online-Beteiligungen

- Heute: 1. Öffentlicher Zukunftsdialog (live-stream)
- Öffentlicher Startschuss der Fortschreibung
- Lust auf Mitwirken machen
- November: 2. Öffentlicher Zukunftsdialog
- Zwischenbilanz mit Feedbackmesse
- Entwurf des Zielkonzepts in seiner Breite zur Diskussion stellen
- 1. Online-Beteiligung: 12. Juli bis 31. Juli
- Mängel, Lob und eigene Ideen rund um das Thema Mobilität und Verkehr
- 2. Online-Beteiligung: November
- Bewertung des Zielkonzepts (Entwurf)



Karlsruhe, 3. August 2021

gez. Planersocietät

Anhang: Weitere Fragen, Hinweise und Kommentare aus dem Chat, welche während der Veranstaltung nicht berücksichtigt werden konnten:

E-Mobilität

- in Grünbühl habe ich die Thematik, dass ich auf ein E-Auto nicht umsteigen kann, da es in Grünbühl keine Ladestationen gibt. Nur beim Aldi könnte ich Laden. Aufgrund der Mehrfamilienhäuser in Grünbühl kann ich auch nicht die Initiative ergreifen und eine Ladestation in meinem Wohngebäude installieren.
- Für E-Fahrräder gibt es zu wenig Ladestationen. Nur im Zentrum gibt es genug Stellplätze für Fahrräder zum sichern. In Grünbühl kann ich nirgends ein E-Lastenrad (ausleihbar beim Mehrgenerationenhaus) anständig parken zum entladen.
- Nun sind auch in LB leider E-Scooter unterwegs. Nachhaltige Mobilität muss die gesamte Ökobilanz berücksichtigen. Wir finden, dass E-Scooter nicht nachhaltig sind.
- Mehr E-Ladestationen im Stadtgebiet, in Grünbühl gibt es nur beim Aldi eine Ladestation

Radverkehr

- Ich würde mir wünschen, dass der Verbindungsweg von Grünbühl nach Pattonville (Frauenriedstraße zur Arkansasstraße) mit einem Fahrradweg ausbaut wird um die Verbindung zwischen den Städten aus zu bauen.
- Fahrradstraße Alleenstraße mit Querung der B 27 und Weiterführung bis zum Berliner Platz ist zwar nicht perfekt gemacht, aber ein großer Fortschritt.

- Die Wilhelmstraße hat keinen Fahrradweg, entweder muss ich als Radfahrer auf der Straße fahren oder auf dem Gehweg, beides ist keine gute Lösung. Gehweg aufgrund der Passanten, Kinder Eltern ältere Mitmenschen, Straße irgendwelche Poser die durch die gegen Rasen und massiv auf kurze Strecke beschleunigen
- Welche Radwege / Konzepte sind im Mobilitätskonzept 2030 enthalten?
- Gegenseitige Rücksichtnahme ist einseitig, da ich als Radfahrer immer gegen Autos den Kürzeren ziehe. Eine Verbesserung der Radwege (breiter, nicht einfach enden lassen) wäre sinnvoll

ÖPNV

- Busstreckenführung von Linie 421 ist unnütz lang. Im Jahr sind das ca. 50 000 mehr gefahrene Buskilometer. Schlechte Ökobilanz. Außerdem gäbe es eine bessere Streckenführung für die Bewohner. Wird das geändert?
- Gibt es Pläne zur Verlängerung/Förderung der Schusterbahn? Vorteilhaft für den Pendelverkehr in den Esslinger/Stuttgart-Ost Raum (Daimler, Eberspächer,...)?

Pendlerverkehr

- Ist das Verhältnis von innerstädtischen Pendlern zu außerstädtischen Pendlern (Stuttgart, Heilbronn, etc.) bekannt? Falls ja, wo liegt die Tendenz?

Citylogistik

- Zum Thema Postdienstleister: Packstationen fördern, um Individualverkehr zu verringern. Beispiel: Schlößlesfeld; nächste Packstationen beim Lidl-Oststadt oder Aldi-Marbacherstraße

Übergeordnetes

- Was gefehlt hat ist ein Ausblick was in dem Mobilitätskonzept 2030 alles drin sein soll. Tolle Metapher mit dem Marathon aber keine Inhaltlichen Angaben
- Wo wird man die Antworten der noch offenen Fragen des Streams einsehen können?
- Wo und in welcher Form wird es Rückmeldungen zu den Beiträgen in der Mobilitätskarte geben?