

# Ergebnisdokumentation

**Fortschreibung Masterplan Mobilität 2030+**  
**Online-Beteiligung**

Ort: Digitales Kartentool via <https://meinlb.de/mobilitaetswoche/>

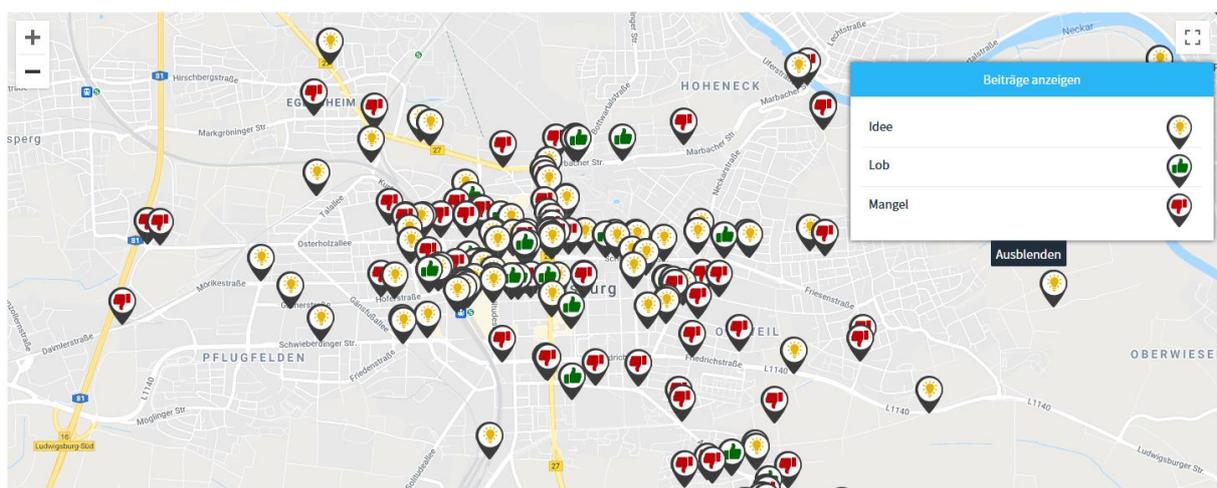
Datum: 12.07. -30.07.2021

## Einführung

Das digitale Kartentool ist nicht nur ein Teil des Dialogsommers, sondern auch ein wichtiger Baustein der Fortschreibung des Masterplan Mobilität 2030+. In diesem Zusammenhang waren Bürger dazu aufgefordert sich mit Mobilität und Verkehr in Ludwigsburg auseinander zu setzen. Innerhalb des digitalen Kartentools konnten **Mängel** identifiziert und **Lob** geäußert werden. Aber nicht nur der aktuelle Zustand konnte von der interessierten Bürgerschaft bewertet werden – darüber hinaus bestand die Möglichkeit eigene **Ideen** rund um das Thema Mobilität und Verkehr in die Diskussion zu bringen.

Zwischen dem 12.07. und 30.07.2021 konnten insgesamt 175 Beiträge registriert werden. Jeweils 45% der Beiträge fallen auf eigene Ideen und identifizierte Mängel. Die übrigen 10% sind als Lob kategorisiert. Überwiegend betreffen die Beiträge einen konkreten Sachverhalt bzw. eine konkrete Problemstelle. In der aktuellen Bearbeitungsphase der Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2030+ besteht der Anspruch Leitbilder und Ziele für die zukünftige Mobilität der Stadt zu definieren und gleichzeitig einen Rahmen für weitere konkretisierende Konzepte und Pläne zu bilden. Damit die Bearbeitung der Fortschreibung nicht ausschließlich vom Abstrakten und Übergeordneten hin zum Konkreten („Top-down“) verläuft, wird in der aktuellen Phase auch das umgekehrte Vorgehen angewandt. Mithilfe des digitalen Kartentools und der Beiträge wird auch vom Konkreten zum Übergeordneten und Abstrakten – den Leitbildern und Zielen – gedacht („Bottum-up“). Beide Denkrichtungen sind Teil der Stufe 1 der Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2030+. Mehr Information zur Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2030+ sind unter folgender Internetadresse abrufbar: [https://www.ludwigsburg.de/start/stadt+entwickeln/fortschreibung+masterplan+mobiltaet+2030\\_.html](https://www.ludwigsburg.de/start/stadt+entwickeln/fortschreibung+masterplan+mobiltaet+2030_.html)

Abbildung 1: Digitales Kartentool

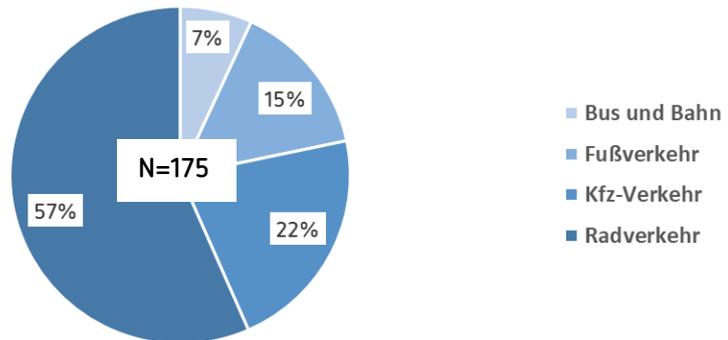


Quelle: [www.meinlb.de/mobilitaet-kartenviewer/](http://www.meinlb.de/mobilitaet-kartenviewer/)

## Übergeordnete Auswertung

Die Auswertung wird in erster Linie thematisch aufbereitet. Die 175 Beiträge lassen sich ganz klassisch den Verkehrsträgern (Themenfeldern) zu ordnen: Fußverkehr, Radverkehr, Bus und Bahn sowie Kfz-Verkehr. Mehr als die Hälfte der Beiträge (57%) sind dem Themenfeld Radverkehr zuzuordnen, was sicherlich den aktuellen öffentlichen Diskussionen und Trends entspricht. Ein knappes Viertel (22%) der Beiträge betreffen den Kfz-Verkehr – sowohl den fahrenden als auch den haltenden/ parkenden Kfz-Verkehr. Weiter folgen der Fußverkehr (15%) und das Themenfeld Bus und Bahn (7%).

Abbildung 2: Beiträge nach Verkehrsträgern (Themenfeldern)



Die Verortung auf dem digitalen Kartentool lässt darüber hinaus eine räumliche Auswertung zu. Eine der Prämissen der Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2030+ ist die Entwicklung eines gesamtstädtischen Planwerks. Daher ist es gut, dass

sich etwa je zu einem Drittel die Beiträge auf die Innenstadt (Stadtbezirk Mitte; 37%), die zentralen Stadtteile um die Innenstadt (Stadtbezirk Nord, Ost, Süd und West bzw. innerer Ring; 33%) und die weiteren Stadtteile (Stadtbezirke Hoheneck, Neckarweihingen, Poppenweiler, Oßweil, Grünbühl-Sonnenberg, Pflugfelden und Eglosheim bzw. äußerer Ring; 31%) verteilen.

Differenziert nach den Kategorien verteilen sich Mangel, Lob und Idee wie folgt auf die räumlichen Einheiten:

Tabelle 1: Beiträge nach Kategorie und räumlicher Einheit

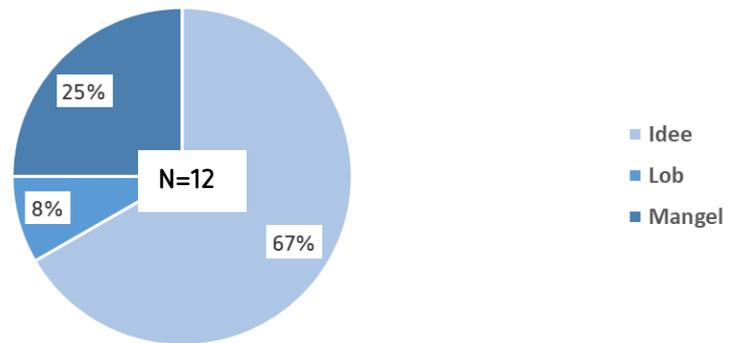
	Mangel (n=79)	Lob (n=17)	Idee (n=79)
Innenstadt	30%	53%	39%
Zentrale Stadtteil bzw. innerer Ring	29%	35%	35%
Weitere Stadtteile bzw. äußerer Ring	41%	12%	25%

Identifizierte Mängel finden sich demnach stärker im äußeren Ring. Ideen wiederum stärker in der Innenstadt (Stadtbezirk Mitte). Insgesamt lässt sich aber auch hier eine gute Verteilung feststellen. Auch wenn die absolute Anzahl in der Kategorie Lob im Vergleich zu den beiden anderen Kategorien gering ist, zeigt sich das auch bisherige Entwicklungen und Maßnahmen rund um das Thema Verkehr und Mobilität honoriert werden.

## Detaillierte Auswertung Bus und Bahn

Zwölf Beiträge lassen sich dem Themenfeld Bus und Bahn zuordnen. Prozentual ist Bus und Bahn das Themenfeld mit dem größten Anteil an identifizierten Mängeln. Zwei Drittel der Beiträge sind **Mängel**. Konkret werden Mängel im Fahrplan und den angebotenen Verbindungen identifiziert. Unter anderem erscheint die Verbindung nach Fellbach einigen Teilnehmenden unattraktiv und auch innerhalb Ludwigsburg werden Streckenführungen des Linienbusses teils als zu lang empfunden (z. B. von und nach Neckarweihingen). Innerhalb der **Ideen** werden Vorschläge zur Infrastruktur formuliert. Bestimmendes Thema ist dabei der barrierefreie Ausbau von Haltestellen und die qualitative Aufwertung der Haltestellen durch einen baulichen Witterungsschutz. Neben konkreten Haltestellen wird auch pauschal für alle Haltestellen die Barrierefreiheit gefordert. Auf konzeptioneller Ebene wird vorgeschlagen, dass neben Passagieren auch Waren und Güter in Zukunft umweltverträglicher über die Schiene abgewickelt werden sollten. Das eine **Lob** wird für die bereits heute gute Anbindung aus Grünbühl-Sonnenberg in das Zentrum von Ludwigsburg und aus dem Stadtgebiet von Ludwigsburg in die Landeshauptstadt Stuttgart ausgesprochen.

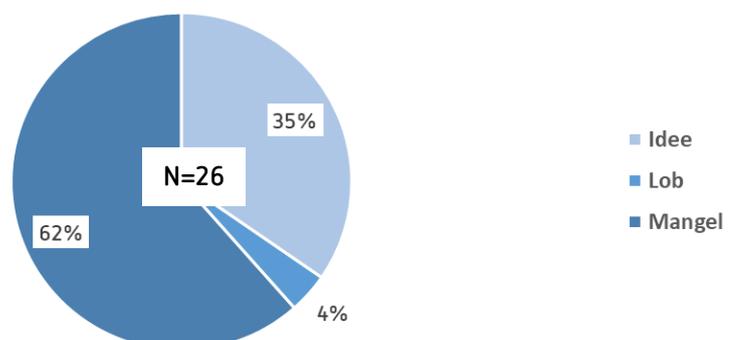
Abbildung 3: Beiträger im Themenfeld Bus und Bahn



## Detaillierte Auswertung Fußverkehr

Insgesamt 26 Beiträge werden dem Themenfeld Fußverkehr zugeordnet. Ähnlich zum Themenfeld Bus und Bahn nimmt auch beim Fußverkehr die Kategorie **Mangel** einen wesentlichen Anteil ein – ebenfalls knapp zwei Drittel. Nutzungskonflikte und unattraktive Querungssituationen dominieren konkret die Beiträge. Nutzungskonflikte entstehen unter anderem zwischen dem Fußverkehr und der Gastronomie, abgestellten E-Scootern, oder der Vegetation im Seitenbereich. Die Querungssituation ist bspw. unattraktiv, wenn Grünphasen als nachteilig empfunden werden, oder die Querung im Zuge von Kreisverkehrsachsen nicht durch Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) unterstützt wird. Erkannt werden diese Mängel im äußeren Ring, sowie in der Innenstadt. Querungssituationen werden nicht immer nur gegenüber dem Kfz-

Abbildung 4: Beiträge im Themenfeld Fußverkehr



Verkehr als nachteilig empfunden, sondern auch gegenüber dem Radverkehr. Entlang der Alleenstraße wird die Querung über die Radinfrastruktur als Mangel beschrieben bzw. als Schwäche empfunden.

Um den Fußverkehr in seiner Attraktivität zu steigern, thematisieren die **Ideen** überwiegend Verbesserungen für Querungen. Die Wartezeit für den Fußverkehr sollte laut der Teilnehmenden an verschiedenen Querungsanlagen reduziert werden. Dies deckt sich mit dem identifizierten Mangel. Die Einführung von smarten und damit auch nachfragegesteuerten Ampelanlagen für den Fußverkehr wird formuliert. Daneben werden auch bauliche Maßnahmen vorgeschlagen. So sollten bspw. Unterführungen besser ausgeleuchtet und reine Fußwegeverbindungen geprüft werden, z. B. zwischen Rosenstraße und Kaffeeberg für eine schnelle Verbindung in die Innenstadt.

Für den Fußverkehr und seine Qualitäten wird auch ein **Lob** formuliert. Ansprechend wird der Märchenpark (Märchengarten) in Gestaltung und Ausstattung empfunden.

## Detaillierte Auswertung Kfz-Verkehr

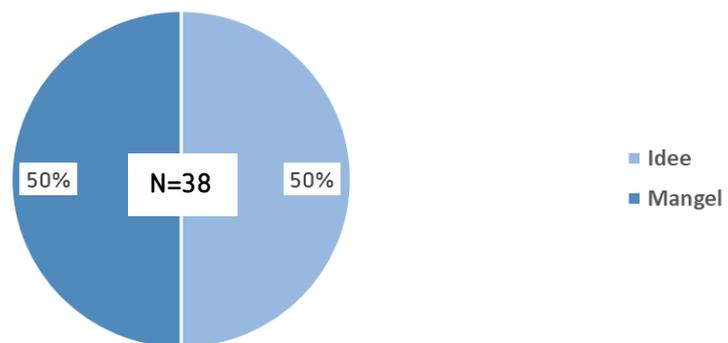
Insgesamt beziehen sich 38 Beiträge auf das Themenfeld Kfz-Verkehr. Ein Großteil der Beiträge ist dabei so formuliert, dass andere Verkehrsteilnehmende von der Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahme profitieren würden. Trotzdem ist die Zuordnung der Beiträge zu diesem Themenfeld notwendig, da sie sich ansonsten nicht eindeutig einem anderen Verkehrsträger zuordnen lassen, z.B. die Idee „Arsenalplatz autofrei, wir haben genügend Platz in den Parkhäusern“.

Exakt zu je einer Hälfte sind Beiträge in der Kategorie Idee und Mangel eingegangen. Im Bereich der **Ideen** gehen die Beiträge zu einem großen Teil auf die Reduzierung der Belastungen durch den Kfz-Verkehr ein. Vorgeschlagen wird eine Umgehungsstraße zur Verringerung des Transitverkehrs und Entlastung der Friedrichstraße und Schwieberdinger Straße. Zu prüfen sei weiterhin, so fordern es diverse Beiträge, ob der Autoverkehr aus

der Myliusstraße, Wilhelmstraße, Alleenstraße komplett ausgeschlossen werden könnte. Außerdem formulieren Beiträge den Wunsch zur Installation von Geschwindigkeitsmessenrichtungen und der Einführung von generellem Tempo 30 in der Nacht auf allen Hauptstraßen.

Im Bereich **Mangel** werden klassische Situationen beschrieben. Mängel werden aus den Situationen im Hol- und Bringverkehr rund um Schulen beschrieben. Lediglich zum parkenden Kfz-Verkehr wird neben Gefahrensituationen, die durch Falschparken entstehen, auch vereinzelt für den Kfz-Verkehr mehr Parkplätze gefordert, z.B. rund um Neubauten im Stadtteil Grünbühl-Sonnenberg.

Abbildung 5: Beiträge im Themenfeld Kfz-Verkehr



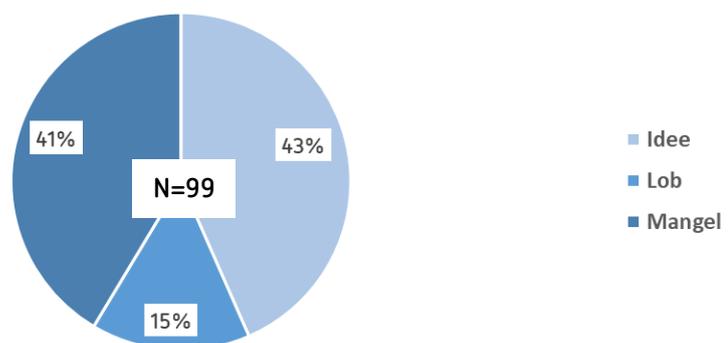
## Detaillierte Auswertung Radverkehr

Innerhalb der Online-Beteiligung werden die meisten Beiträge mit einem eindeutigen Bezug zum Themenfeld Radverkehr formuliert. Der Radverkehr erfährt im Stadtgebiet bereits mit Infrastrukturmaßnahmen z.B. im Radwegebau oder der Installation von hochwertigen Abstellanlagen, wie der Radstation am Bahnhof, eine Berücksichtigung in der Verkehrsplanung. Knapp 100 Beiträge gehen über das Kartentool ein. Auch hier teilen sich zu ungefähr gleich großen Anteilen die Beiträge auf Idee und Mangel auf. Dass auch die Kategorie **Lob** mit 15 % einen höheren Anteil einnimmt als bei den übrigen Themenfeldern ist erwähnenswert. Trotz vieler formulierter Mängel und Verbesserungswünschen sollen diese an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben. O-Ton aus zwei Beiträgen: „Idealbeispiel für gesicherte Radführung im Knotenpunkt“ und „Hier mag ich den Fahrradweg“.

Überwiegend werden in der Kategorie **Mangel** infrastrukturelle Mängel beschrieben, also Stellen benannt, die aufgrund der Fahrbahndeckenqualität oder der Führungsform der Radverkehrsinfrastruktur kritisiert werden. Aus den Beiträgen ergibt sich der Anschein, dass die Radwegführung an einigen Stellen die Nutzende in einer unklaren Führung lassen würde. Zwischen verschiedenen Elementen, z.B. einer für den Radverkehr freigegebenen Busspur und der angrenzenden Radwegeinfrastruktur gäbe es Lücken. Diese Lücken werden auch durch das vermeintliche Fehlen von Radwegeinfrastruktur von einigen Nutzenden erkannt. In den Mängeln ist auch eine gesteigerte Erwartungshaltung zu erkennen. Beiträge formulieren Mängel in Bezug auf die Nutzung der Infrastruktur im Begegnungsverkehr, dem Überholen sowie der Nutzung von Fahrrädern in Sonderform (Lasten-, Liege-, Dreiräder), oder mit einem Anhänger. Dass das Fahrrad ein vollwertiges Alltagsverkehrsmittel ist, zeigt exemplarisch der Beitrag zum Lochwaldgraben. Hier wird die vermeintlich fehlende Reinigungsarbeit der Infrastruktur in den Frühjahrs- und Wintermonaten bemängelt. Neben dem Bau und der Installation von Radwegen werden fehlende Aufstellflächen rund um Kreuzungen beschrieben und fehlende Abstellmöglichkeiten an einzelnen Stellen identifiziert. Bei touristischen Zielen bemängeln einzelne Beiträge die fehlende Möglichkeit des Nachladens von elektrisch unterstützten Fahrrädern.

In der Kategorie **Idee** wird eine inhaltlich große Bandbreite aufgefächert. Neben tagesaktuellen und kleinteiligen Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs, z. B. durch Radabstellanlagen am Impfzentrum, führen die Beiträge bis zu strategischen Großprojekten, wie z. B. Fahrradschnellwege nach Remseck oder Neckarweihingen. Insgesamt überwiegen Beiträge, die eine Verbesserung von konkreten Stellen im Netz fordern. Häufig wird die Durchlässigkeit im aktuellen Radverkehrsnetz gefordert, sodass Radfahrer zukünftig entweder legal gegen Einbahnstraßen fahren können, das Linksabbiegen unterstützt wird und Fahrbahnen an Stellen mitbenutzt werden können, wo diese ausreichend breit sind. In den Formulierungen der Ideen ist bereits eine vielfältige Radtypennutzung in Ludwigsburg zu erkennen. So werden z. B. Drängelgitter als zu schmal für Lastenfahrräder identifiziert. Dies könnte als Hinweis gedeutet werden, dass die Infrastruktur den bereits bestehenden und weiterwachsenden Anspruch innerhalb der Fahrradnutzer angepasst werden muss.

Abbildung 6: Beiträge im Themenfeld Radverkehr



## Zusammenfassung und Ausblick

Die rege Teilnahme an der Online-Beteiligung zeigt eine engagierte Öffentlichkeit in Ludwigsburg. Die Beiträge fließen „Bottom-up“ in den Bearbeitungsprozess der Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2030+ ein. Die konkreten Beiträge liegen auch der Stadtverwaltung vor und fließen dort in die anschließende Maßnahmenentwicklung mit ein.