

Stadtteilentwicklungsplan Weststadt

Workshop zum Themenbereich Mobilität
30.09.2010, Pflugfelder Torhaus Ludwigsburg

Protokoll

(Langfassung)

Teilnehmer

- 29 Bürgerinnen und Bürger
- Von der Stadtverwaltung: Erster Bürgermeister Konrad Seigfried, Albert Geiger (Leiter des Referats Nachhaltige Stadtentwicklung), Martin Scheuermann, Steffen Weeber (beide Referat Nachhaltige Stadtentwicklung), Gerhard Ressler, Martin Kuhnert, Jeanette Schuster (alle Fachbereich Stadtplanung und Vermessung), Thomas Albrecht (ÖPNV-Beauftragter), Andreas Uhl (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen), Richard Schlichczin (Fachbereich Sicherheit und Ordnung), Jens Ronneberger (Ludwigsburger Parkierungsanlagen GmbH)

Abkürzungen

BAB	Bundesautobahn
BTU	Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt
DB	Deutsche Bahn AG
FGÜ	Fußgängerüberweg („Zebrastrifen“)
LSA	Lichtsignalanlage („Ampel“)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof

18 Uhr, Ortsbegehung Parkraumkonzeption Arena, Westportal

- Treffpunkt Pflugfelder Torhaus
- Begehung rund um die Arena: Pflugfelder Torhaus → Westausgang → Brenzstraße → Martin-Luther-Straße → Thunerstraße → Parkhaus Arena → Torhaus

Information zu folgenden Themen:

- Dynamisches Parkleitsystem
→ Die Stadtverwaltung hat seit Öffnung der Arena an vielen Stellen rund um die Arena das Parkleitsystem optimiert. Beispielsweise wurde von statische auf dynamische Anzeigetafeln umgestellt sowie das Parkhaus am Westportal umbenannt. Die Auffindung der einzelnen Parkhäuser ist daher bei Veranstaltungen deutlich besser geworden.

- Taxistände beim Westausgang
 - Die derzeit wenig genutzten Taxistände in der Pflugfelder Straße ist daher begründet, dass die Taxiunternehmen diese noch nicht richtig angenommen haben. Die Taxistände am Westportal sollen zu einer Entlastung für die „überfüllten“ Taxistände am ZOB führen. Es war der ausdrückliche Wunsch der Taxiunternehmen, diese an dieser Stelle unterzubringen. Die Stadtverwaltung ist daher der Meinung, dass sich die Taxistände im Laufe der Zeit erst noch einspielen müssen.

- Fußgängerüberweg am Westausgang
 - Fußgänger sind gegenüber dem PKW-Verkehr nicht bevorrechtigt. Begründung bzw. Stellungnahme zu Alternativen:
 - Eine Umwandlung bzw. Nutzung als „shared space“ (d.h. gemeinsam bzw. gleichberechtigt genutzter Verkehrsraum) ist z.Zt. nach der Straßenverkehrsordnung nicht zugelassen. Die Einrichtung des Shared Space in der Pflugfelder Straße scheidet deshalb allein aufgrund fehlender Rechtsgrundlage aus.
 - Die Aufstellung einer Lichtsignalanlage ist nicht möglich, da der Verkehrsfluss gestört werden würde, nicht zuletzt bei Veranstaltungen.
 - Nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) ist in der Pflugfelder Straße die Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ, „Zebrastreifen“) nicht möglich. Eine der Voraussetzungen ist, dass die nächstgelegenen Signalanlagen mindestens 200 Meter entfernt sein müssen. Beide vorhandenen Signalanlagen (Schillerdurchlass und Schwieberdinger Straße) liegen jedoch in kürzerer Entfernung als die geforderten 200 Meter. Allein schon das Nichtvorliegen einer Voraussetzung führt dazu, dass die Anlage eines FGÜ nicht angeordnet werden soll.
 - Mittels eines Belagwechsels im Straßenraum wurde die besondere Situation des Westportals hervorgehoben, um die Aufmerksamkeit auf querende Fußgänger zu verstärken. Eine darüber hinausgehende farbliche Markierung würde jedoch eine Scheinsicherheit für die Fußgänger erwecken, obwohl sie rechtlich keinerlei Wirkung entfaltet.
 - Auch die Anbringung eines „Blinklichtes“ würde diese Scheinsicherheit erwecken. Ortsfestes gelbes Blinklicht sollte nur sparsam Verwendung finden und nur dann, wenn die erforderliche Warnung auf andere Weise nicht deutlich genug gegeben werden kann, oder wenn der Blick des Fahrzeuglenkers auf Stellen gelenkt werden soll, die außerhalb seines Blickfeld liegen. Auch dann, wenn die baulichen Gegebenheiten der Stelle für die rechtzeitige Erkennbarkeit nicht ausreichend sind, oder besonders gefährlich ist. Dies ist in der Pflugfelder Straße nicht der Fall.
 - Tempo 30-Zonen sollen nur auf Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung auf Antrag der Gemeinde eingerichtet werden. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des ÖPNV und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtsstraßennetz sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, sowie der Verkehrssicherheit ist überwiegend Rechnung zu tragen. Auch soll eine Zonenbeschränkung nur dort angeordnet werden, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie soll vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer dienen. Als Rechtsgrundlage für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone wird § 45 Abs. 1c StVO herangezogen. Hier wird aufgeführt, dass keine Zonen-Anordnungen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Verkehrszeichen 306) möglich sind. Auch darf sie nur Straßen ohne lichtzeichengeregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Verkehrszeichen 295), Leitlinien (Verkehrszeichen 340), benutzungspflichtige Radwege (Ver-

kehrszeichen 237, 240, 241 oder Verkehrszeichen 295 in Verbindung mit Verkehrszeichen 237) umfassen. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) legt in § 3 Abs. 3 fest, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für Kraftfahrzeuge regelmäßig auf 50 km/h begrenzt ist. Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen können wegen ihres Widmungszwecks grundsätzlich nicht als geschwindigkeitsbeschränkte Zonen ausgewiesen oder mittels Verkehrszeichen 274 StVO mit 30 km/h als Streckenverbot belegt werden. Die Pflugfelder Straße ist zwar keine klassifizierte Ortsdurchfahrt, wird aber dem Vorbehaltsstraßennetz zugerechnet, auf dem auch der überörtliche Verkehr stattfindet. Geschwindigkeitsbeschränkungen im Verlauf von Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen und in dem Vorbehaltsstraßennetz, die noch ihre Funktion für den Durchgangsverkehr haben, sind nur möglich, wenn zwingende Gründe der Verkehrssicherheit dies gebieten oder andere Voraussetzungen gemäß § 45 StVO (z. B. Kurort) erfüllt sind. Wegen der Belange des überörtlichen Durchgangsverkehrs und im Vorbehaltsstraßennetz müssen hierbei von den Straßenverkehrsbehörden strenge Maßstäbe angelegt werden. **Aktualisierung:** in der BTU-Sitzung am 21.10.2010 haben Baubürgermeister Schmid und der Fachbereichsleiter der Verkehrsbehörde, Herr Winkler, dem Gemeinderat zugesagt, in diesem Fall ein weiteres Gespräch mit dem Regierungspräsidium zu führen mit der Maßgabe, für die Pflugfelder Str. eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erwirken zu können.

- Radstation Westausgang
 - Betreiber der Radstation ist das gemeinnützige Sozialunternehmen Neue Arbeit GmbH. Die Radstation ist die erste, durch den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), zertifizierte Radstation in Baden-Württemberg. Sie bietet einen Komplett-Service rund um das Fahrrad. Radfahrer können ihre Räder sicher in der bewachten Radstation gegen eine geringe Gebühr einstellen. Auf Kundenwunsch erledigen die Mitarbeiter der Radstation auch kleinere Reparaturen und führen Fahrradinspektionen durch.
- Gestaltung des Westausgangs
 - Es wurde von einzelnen Teilnehmern kritisiert, dass der Bauzaun vom Westportal bis zur Fahrradstation noch stehe, die Wandverkleidung noch nicht fertig gestellt sei und deshalb eine Vielzahl von Fahrrädern am Zaun festgesperrt würden. Zudem wurden schon Fahrräder an den Säulen mit einem langen Fahrradseil mit Schloss befestigt, da sich keine andere Möglichkeit mehr anbietet.
 - Mittlerweile ist der Zaun abgebaut, das Infoband eingebaut und die baulichen Maßnahmen am Westportal damit abgeschlossen. Es ist geplant, Fahrradbesitzer mit Flyern und Aufklebern darauf aufmerksam zu machen, dass das Abstellen von Fahrrädern an dieser Stelle untersagt ist. Zudem werden sie auf das Angebot der Fahrradstation hingewiesen.
- Parkhaus Bahnhof
 - Das dynamische Parkleitsystem sowie die Beschilderungen wurden in den vergangenen Monaten erweitert bzw. verbessert. Bei Veranstaltungen in der Arena gibt es einen Pauschaltarif. Dieser kann bereits nach der Einfahrt am Automat bezahlt werden. Nach Veranstaltungsende ist dadurch eine zügige Ausfahrt möglich.
- Querungshilfe Martin-Luther-Straße:
 - Der Fachbereich Stadtplanung und Vermessung plant für die Fußgänger und Radfahrer vom Westportal zum Werkzentrum West, bzw. zur Weststadt, verschiedene Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung dieser wichtigen Fuß- und Radwegeachse. Als erste Maßnahme könnte die Querung

von Fußgängern über die Martin-Luther-Straße mit Hilfe einer Gehwegnase oder Mittelinsel verbessert werden. Diese Maßnahme soll dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt werden. **Aktualisierung:** der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt hat in der Sitzung am 21.10.2010 beschlossen, dass keine Einzelmaßnahmen beschlossen werden können, solange kein Gesamtkonzept vorliegt.

- Informationen zum Parkhaus Arena:
Rolltor zur Martin-Luther-Straße schließt um 22 Uhr. Ein- und Ausfahrt ist dann nur noch über die Pflugfelder Straße möglich.

Rückfragen und Anmerkungen der Teilnehmer gab es u.a. zu folgenden Bereichen/ Themen:

- Direkt über dem Westausgang ist bereits ein kleines Hinweisschild auf die Taxistände angebracht. Im Bahnhof selbst sind jedoch keine Hinweisschilder zu den jeweiligen Taxiständen angebracht.
→ Die Beschilderung liegt im Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn. Bei einer Besprechung Ende Oktober wurde der Hinweis an die DB Station & Service AG weitergegeben.
- Im Kreuzungsbereich Thunerstraße - Martin-Luther-Straße sind die Kurvenbereiche meistens zugesperrt. Hier wird von Seiten der Bürger eine Abmarkierung der Parkverbotsfläche gewünscht.
→ Nach § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO ist das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 Meter von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten unzulässig. Der städt. Vollzugsdienst kontrolliert das Gebiet um den Westausgang mindestens drei bis vier Mal in der Woche, teilweise sogar täglich, jeweils im Rahmen der personellen Möglichkeiten. Darüber hinaus ist das Anbringen einer zusätzlichen „gezackten“ Markierung vorgesehen.
- Parkhaus Arena: Warum wurde die Zufahrtsrampe von der Martin-Luther-Straße kommend nochmals aufgegraben?
→ Lkw sind am tiefsten Punkt der Rampe und dem Übergang ins Flache aufgesetzt. Hier musste von der ausführenden Baufirma nochmals nachgebessert werden.
- Querung Pflugfelder Straße: vgl. Ausführungen oben (Fußgängerüberweg am Westausgang)

19 Uhr, Workshop Mobilität

Information zu den Themenschwerpunkten Radverkehr, LKW-Verkehr, Parken/ Verkehr um die Arena, Geschwindigkeit, Buslinien/ ÖPNV.

Radverkehr

- Allgemein: Radwegezielnetz soll noch in 2010 fortgeschrieben werden. Ziel: alle Stadtteile mit der Innenstadt und untereinander sicher und möglichst umwegfrei verbinden. Anregungen aus der Bürgerschaft werden dabei berücksichtigt, denn die Beseitigung örtlich bekannter Mängel ist ausdrückliches Ziel des Konzeptes.
- Roteinfärbungen Radwege
→ werden seit 2009 schrittweise umgesetzt
- Erfolgte Maßnahmen seit 2009:
 - Solitudeallee: zusätzliche Radwegmarkierung in der Solitudeallee
 - Römerhügelweg: Aufhebung der Benutzungspflicht des Radweges im Römerhügelweg. Im Kreuzungsbereich zur Solitudeallee Änderung der vorhandenen Radwegmarkierung
 - Karl-Hüller-Straße: Radwegmarkierung in der Karl-Hüller-Straße im Kreuzungsbereich zur Gänsfußallee
 - Schlachthofstraße: Versetzung der Beleuchtungsmasten und Verkehrsschilder aus dem Radwegbereich in den angrenzenden Grünstreifen sowie Verbesserung der Markierung (Piktogramme)
 - Eisenbahnstraße: beidseitige Roteinfärbung der Radwegquerung
 - Wernerstraße: Roteinfärbung und Halteverbot für PKW im Kreuzungsbereich zur Martin-Luther-Straße, Prüfung der Signalschaltung
 - Stombergstraße: Anbringen einer Barriere zur Schillstraße (zur Sicherheit der Radfahrer, Reduzierung der Einfahrtgeschwindigkeit in die Strombergstraße)
 - Blücherstraße: Bordsteinabsenkung
 - Mörikestraße: Im Bereich Osterholz Roteinfärbung des Radweges an allen Zu- und Abfahrten
 - Radweg Schlieffenstraße/Osterholzallee Teil 2: Fertigstellung der Radwegeverbindung zu Asperg.
 - Bildungszentrum West: defekte Radbügel repariert
- Erläuterungen zur Mängelanalyse aus den Radtouren 1 (Südwest) und 2 (Nordwest)
→ Örtliche Problempunkte, die sich kurzfristig mit einfachen Mitteln beseitigen ließen, wurden direkt angegangen (siehe oben). Einige Punkte bedürfen jedoch weitergehender Untersuchungen wie z. B. Maßnahmen in der Bahnunterführung Richtung Nußackerweg (Eglosheim) oder Probleme bei Signalschaltungen, bei denen die Koordinierung mit benachbarten Anlagen zu berücksichtigen ist.
- Mögliche Anbindung Weststadt in die Innenstadt für den Radverkehr
→ Untertunnelung Bahnlinie in der Verlängerung der Wilhelmstraße. Da die Unterbringung von zusätzlichen Radwegen in den wenigen Unterführungen (z. B. Asperger Straße) nicht möglich ist, werden im Radwegekonzept auch langfristige Maßnahmen geprüft, die eventuell erst mit einem längeren Finanzierungsvorlauf oder Grunderwerb möglich sind. Eine zusätzliche Unterführung in

Verlängerung der Wilhelmstraße wird bereits seit Jahrzehnten planerisch gesichert und könnte später den Schillerdurchlass und die Asperger Straße vom Rad- und Fußgängerverkehr entlasten und Wege verkürzen.

- Anbindung Schulcampus und Innenstadt an die Weststadt
→ Anbindung erfolgt v.a. über die Schillerstraße: Ein Umgestaltungskonzept wurde im Prinzip beschlossen und sieht eine Fahrbahn von 7,50 m Breite mit beidseitigen Schutzstreifen von 1,50 m für den Radverkehr vor. Diese Schutzstreifen müssen im Begegnungsfall von größeren Fahrzeugen überfahren werden, da die Restfahrbahn mit 4,50 m nur noch die Begegnung von Pkw zulässt. Stellenweise muss der Schutzstreifen für Lieferverkehr unterbrochen werden. Einseitig wird ein begrünter Parkstreifen (Baumpflanzungen) angeboten. Beim Umbau entstehen 10 Stellplätze (Südseite), ferner können 10 Bäume gepflanzt werden. In dieser Variante mit den Schutzstreifen wird auch die bessere Lösung gesehen, dem Schulradverkehr eine größere Sicherheit zu vermitteln. Die Kosten liegen für den Umbau bei rund 1 Mio. €. Wann der Umbau erfolgen kann ist derzeit, vor allem aufgrund der finanziellen Situation, nicht absehbar. Über die Unterbrechung des nördlichen Schutzstreifens zugunsten einer Lieferzone ist noch nicht abschließend entschieden worden. Die von der Fahrradinitiative und vom Elternbeirat geforderte kurzfristige provisorische Lösung, hat derzeit keine Aussicht auf eine Gemeinderatsmehrheit (da z.B. Parken wegfällt). Die Kosten hierfür würden bei rund 10.000 € liegen. Beim Provisorium entfallen ca. 12 Stellplätze (Nordseite). Die Ladezonen müssten erhalten bleiben (Unterbrechen des Schutzstreifens ggf. mit zeitlich eingeschränktem Halteverbot).
Eine andere Variante mit Mischverkehr von Rad und Kfz in der Fahrbahn musste aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsmengen verworfen werden.
- Einrichtung von Radwegen in Tempo 30-Zonen:
→ In Tempo 30-Zonen ist die Einrichtung von benutzungspflichtigen Radwegen nicht möglich. Es gibt im Stadtgebiet jedoch Ausnahmen, z.B. Radweg beim Forum. Durch eine geänderte Beschilderung (Aufheben der Benutzungspflicht z. B. durch Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“) wäre aber eine Lösung denkbar, die den Regelungen der Straßenverkehrsordnung entspricht.
- Beim Radweg in der Schlieffenstraße - Bereich Mörikestraße sind mehrere Radwege abmarkiert. Warum?
→ Anliegern des Wohnweges zwischen Schlieffen- und Jenischstraße soll die Erreichbarkeit direkt über die Schlieffenstraße ermöglicht werden.
- Radweg in der Hoferstraße ist gestrichelt abmarkiert. Warum?
→ Der Radweg ist kein echter Radweg, sondern ein Schutzstreifen, der durch Parkvorgänge regelmäßig überfahren wird (Parkstreifen rechts vom „Radweg“). Bei einer durchgezogenen Linie dürfte er nicht überfahren werden – die Stellplätze wären nicht erreichbar.

Bei Anmerkungen oder Fragen zum Radverkehr bitte E-Mail an: fahrrad@ludwigsburg.de

Buslinien / ÖPNV

- Erläuterung des ÖPNV-Netzes in Ludwigsburg, sowie die systembedingten Vor- und Nachteile. Alle Linien fahren, möglichst auf direktem Weg, über den ZOB. Das entspricht dem Hauptstrom der Fahrgäste (Wunsch schnell in die Innenstadt und zum Bahnhof zu kommen). Am ZOB ist der zent-

rale Umsteigepunkt. In Konsequenz sind somit auch Stadtteile, die örtliche direkt nebeneinander liegen, über den ZOB miteinander verbunden, also auch die Weststadt mit Pflugfelden.

- Eine Direktbuslinie Pflugfelden - Weststadt ist aufgrund der dadurch entstehenden erheblichen Kosten, in Abwägung zu der vorhandenen zumutbaren Alternative über den ZOB, in absehbarer Zeit nicht möglich.
- Für eine Shuttlebuslinie, die bei Arenaveranstaltungen die Parkhäuser in Ludwigsburg miteinander verbindet, fehlt der Bedarf. Bisher waren bei allen Veranstaltungen Kapazitäten in den Parkhäusern, die sich in fußläufiger Entfernung befinden, frei. Die Stadt wird sich stattdessen weiterhin für die konsequente Einführung von Kombitickets für Arenaveranstaltungen einsetzen.

Rückfragen und Anmerkungen der Teilnehmer gab es u.a. zu folgenden Bereichen/ Themen:

Lkw-Verkehr: Solitudeallee

- Ein ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot wurde zum 15.02.2010 umgesetzt (mit Ausnahmegenehmigungen für 8 Firmen aus den anliegenden Gewerbegebieten LB + Kornwestheim für insges. 51 Fahrzeuge. Die Ausnahmegenehmigungen gelten werktags nur für Kurzfahrten, z.B. zum Zollamt, nur von 6-18 Uhr). Im Zeitraum von 15.02. bis zum 27.04.2010 fanden 6 Kontrollen des Polizeireviers statt. Aufgrund der personellen Situation ist eine häufigere Überwachung nicht möglich, das Lkw-Durchfahrtsverbot wird aber im Rahmen der Streifenfälligkeit weiter überwacht. Grundsätzlich obliegt die Überwachung des fließenden Verkehrs der Polizei. Im selben Zeitraum fanden 82 Kontrollen des Vollzugsdienstes der Stadt Kornwestheim und Ludwigsburg statt.
- Eine Umgestaltung der Solitudeallee ist derzeit aufgrund der finanzieller Situation zurück gestellt.
- Im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes ist eine Ausweitung des LKW-Durchfahrtsverbots für ganz Ludwigsburg geplant.

Parken/ Verkehr um die Arena

- Die getroffenen Regelungen um die Arena hinsichtlich Parkmöglichkeiten sollen 1 Jahr nach Eröffnung der Arena überprüft werden.
→ Dies ist nun der Fall. Die Überprüfung erfolgt im Rahmen eines Parkierungskonzeptes für die westliche Stadt. Hierfür wird im Oktober ein Grundsatzbeschluss im Gemeinderat gefasst. Das Gebiet soll den folgenden Bereich umfassen: das Areal zwischen Osterholzallee, Bahnlinie, Franckstr., Saarstr., Siegesstr., Schönbeinstr., Gänsfußallee, Justinus-Kerner Str. und Johannesstr. **Aktualisierung:** Der BTU hat in seiner Sitzung am 21.10.2010 einer Bearbeitung eines Parkierungskonzeptes für den oben beschriebenen Bereich zugestimmt. Für die Hoferstraße wird eine kurzfristige Sonderregelung überprüft (siehe unten).
- Thuner-/ Brenzstraße: In der Zeit zwischen 16.30 - 18.00 (Hauptverkehrszeit) großes Verkehrsaufkommen. Dort sollten häufiger Kontrollen durchgeführt werden.
→ Herr Erster Bürgermeister Seigfried sagt verstärkte Kontrollen des städt. Vollzugsdienst zu.
- Bis auf die Hoferstraße sind die Straßen um die Arena als Anwohnerstraße ausgewiesen. Die Bewohner der Hoferstraße haben jetzt das Problem, dass sie nicht mehr in den umgebenden Straßen

parken dürfen und in der Hoferstraße ständig alle Parkplätze belegt sind. Anwohner der Hoferstraße haben keine Parkberechtigungen für diese Anliegerstraßen. Außerdem ist die Parkdauer in der Hoferstraße in einem kleinen Abschnitt vor dem Gebäude der EnBW für Kundenparkplätze zeitlich begrenzt. Legales Parken für die Anwohner ist deswegen dort nicht möglich.

→ Die Parksituation für die Anwohner der Hoferstraße wird kurzfristig überprüft. Verbesserungen könnten z.B. durch Bewohnerparken erreicht werden. Die Einrichtung einer Bewohnerparkzone wird daher ebenfalls geprüft.

- Im Parkhaus Bahnhof soll das Parken für Bewohner der Weststadt frei sein.
→ Als eigenständiges, wirtschaftliches Unternehmen kann die Ludwigsburger Parkierungsanlagen GmbH – wie auch im übrigen Stadtgebiet – keine kostenfreien Stellplätze für Anwohner bereitstellen. Es besteht die Möglichkeit, für 50 € / Monat einen Stellplatz im Parkhaus zu mieten.

Geschwindigkeit (v.a. Talallee, Osterholzallee, Friedenstr.)

- Talallee: Bislang sind nachweislich zahlreiche Pkw illegal über Strombergstraße gefahren. Nach Beschluss zur Sperrung fahren zukünftig noch mehr Pkw in der Talallee. Der überwiegende Teil der Pkw fährt auch noch zu schnell.
 - Geschwindigkeitskontrollen fanden in 2010 mehrfach in der Talallee, Osterholzallee und Friedenstraße zu verschiedenen Zeiten im Rahmen der personellen Möglichkeiten statt. Hierbei zeigte sich, dass sich die gefahrenen Geschwindigkeiten im normalen Rahmen befinden. Eine verstärkte Kontrolle der Talallee im nächsten Halbjahr wurde zugesagt.
 - Eine einzige zusätzliche Ampel auf Höhe des jetzigen Überweges ist nicht sonderlich geeignet das Geschwindigkeitsniveau zu senken. Zudem entstünden erhebliche Kosten, da die Ampel wegen der Busbeschleunigung auf jeden Fall mit dem Verkehrsrechner verbunden werden müsste und keine Leitung hierfür vorhanden ist.
 - Alternierendes Parken müsste, wegen der Bedarfsumleitung der BAB, in größeren Abständen eingerichtet werden. Dies würde das Niveau ebenfalls kaum senken. Zudem würde dies nur mit dem Verlust einiger Stellplätze machbar sein.
 - Eine Rechts-vor-Linksregelung hätte den größten Erfolg, jedoch wäre dies der Bedarfsumleitung abträglich und würde vor allem der Busbeschleunigung zuwider laufen. Durch die Abbrems- und Anfahrvorgänge würden sich auch Emissionen und Immissionen erhöhen. Um die Busbeschleunigung nicht zu tangieren, könnte auch an eine getrennte Regelung gedacht werden, d.h. jetzige Regelung im Bereich der Buslinie (von Kurfürstenstr. bis Weimarstr) und Rechts-vor-Links südlich davon. Wegen der dann uneinheitlichen Streckencharakteristik und der damit verbundenen erhöhten Gefahren ist aber auch diese Lösung nicht optimal.
- Die Fachrunde Verkehr (Vertreter vom Fachbereich Stadtplanung und Vermessung, Team Verkehrsplanung; Fachbereich Tiefbau und Grünflächen; Fachbereich Sicherheit und Ordnung, Straßenverkehrsbehörde; ÖPNV; Polizeidirektion Ludwigsburg) kann keine der angesprochenen Lösungen wirklich empfehlen. Eventuell können zeitweise verschärfte Kontrollen, wie zugesagt, Abhilfe schaffen.
- Die Verwaltung wird den Fachbereich Tiefbau und Grünflächen bitten, die Kanaldeckel in der Talallee zu prüfen, da von einigen wohl ein erhöhter Geräuschpegel („Scheppern“) durch überfahrende Fahrzeuge ausgeht.

- Warum werden in der Schwieberdinger Straße keine festen Blitzer installiert? In der Verlängerung (Friedrichstraße) stehen doch auch welche.
→ In der Schwieberdinger Straße gibt es zwei stationäre Rotlichtüberwachungsanlagen. Vgl. auch Ausführungen zur nä. Frage.
- Ist die Durchführung von Verkehrskontrollen auch nachts möglich? Vor allem in der Martin-Luther-Straße und in der Schwieberdinger Straße wird zu diesen Zeiten (sobald die meisten Ampeln ausgeschaltet sind) zu schnell gefahren
→ Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sind sinnvoll, um punktuelle Gefahrenstellen zu entschärfen bzw. um den überregionalen Verkehr zu überwachen, der aber nachts weder auf der Schwieberdinger Straße noch in der Martin-Luther-Straße in erheblichem Ausmaß stattfindet. Stationäre Anlagen halten aber keine Verkehrsteilnehmer mit Ortskenntnis (um die es sich zu diesen Zeiten überwiegend handelt) von Geschwindigkeitsüberschreitungen ab. Diese bremsen vor den Anlagen und beschleunigen dahinter wieder, oft verbunden mit zusätzlicher Lärmentwicklung. Mobile Geschwindigkeitskontrollen in der Martin-Luther-Straße sind aus technischen Gründen nur schwer bzw. eingeschränkt möglich.

Einrichtung Stadteilausschuss für die Weststadt (Vorl. 418/09)

Der interfraktionelle Antrag wurde u. a. auch auf seine haushaltspolitischen Folgen geprüft. Darauf wurden die auch Fraktionen hingewiesen. Derzeit liegen der Verwaltung noch keine Rückmeldungen der Fraktionen hierzu vor.

Nächster Schritt

- Ende November wird eine Themenwerkstatt zu den noch offenen Themen stattfinden. Dies sind:
 - Mobilität I (u.a. bahnparallele Trasse, Stadtbahn)
 - Bildung und Betreuung, Sport (u.a. Nutzung städtischer Sportanlagen für Private,...)
 - Grün (v.a. Grünflächen im Außenbereich, Flächenversiegelung, Grünleitplan).
 - Offene Themen

17.11.2010

Martin Scheuermann

Stadt Ludwigsburg
Referat Nachhaltige Stadtentwicklung
Wilhelmstr. 1
71638 Ludwigsburg
Tel. (07141) 910-2138
m.scheuermann@ludwigsburg.de