

Ergebnisdokumentation

Fortschreibung Masterplan Mobilität 2030+

2. Online-Beteiligung

Ort: Portal der Stadt Ludwigsburg via <https://meinlb.de/mobilitaet-feedback/>

Datum: 13.12.2021 -06.01.2022

Einführung

Das Zielkonzept ist ein Grundbaustein der Fortschreibung des Masterplan Mobilität 2030+. Die Stadt Ludwigsburg hat in Zusammenarbeit mit der Planersocietät und lokalen Akteuren zum Zeitpunkt der Zusammenstellung in fünf AG-Sitzungen ein Zielkonzept erarbeitet, welches Ludwigsburg den Weg zu einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung weisen soll. In diesem Zusammenhang waren nun die Bürgerinnen und Bürger Ludwigsburgs dazu aufgefordert, sich mit dem Entwurf des Zielkonzepts auseinander zu setzen und dieses zu bewerten. Das Zielkonzept besteht aus drei übergeordneten strategischen Zielen mit jeweils drei bis vier operativen Zielen. Innerhalb der Umfrage konnten die einzelnen operativen Ziele bewertet werden. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, eigene Anmerkungen in Form von Kommentaren rund um das Thema Mobilität und Verkehr in Ludwigsburg in die Diskussion zu bringen.

In der aktuellen Bearbeitungsphase der Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2030+ besteht der Anspruch, aus der Bevölkerung eine Einschätzung zu den Zielen für die zukünftige Mobilität der Stadt zu erreichen. Dabei sollen sowohl Konsens als auch unterschiedliche Meinungen festgehalten und ein weitgehend tragfähiges Zielkonzept erarbeitet werden.

Zwischen dem 13.12.2021 und 06.01.2022 war die Befragung geöffnet und über das Portal der Stadt zugänglich: <https://meinlb.de/mobilitaet-feedback/> (siehe Anhang). In diesem Zeitraum wurden insgesamt 537 valide Teilnahmen von Bürgerinnen und Bürgern registriert. Daneben gab es über 400 Manipulationsversuche mittels des Tor-Netzwerks. Aus dem bereinigten Datensatz nahmen von den 537 Personen 319 die Möglichkeit in Anspruch, ihre Meinungen zusätzlich mittels Kommentare zu teilen. Die große Mehrheit der Wortmeldungen beinhalten konstruktive Kritik und Ideen zur Verbesserung der Mobilität in Ludwigsburg.

Die Bewertung der einzelnen operativen Ziele erfolgte über folgende Skala:

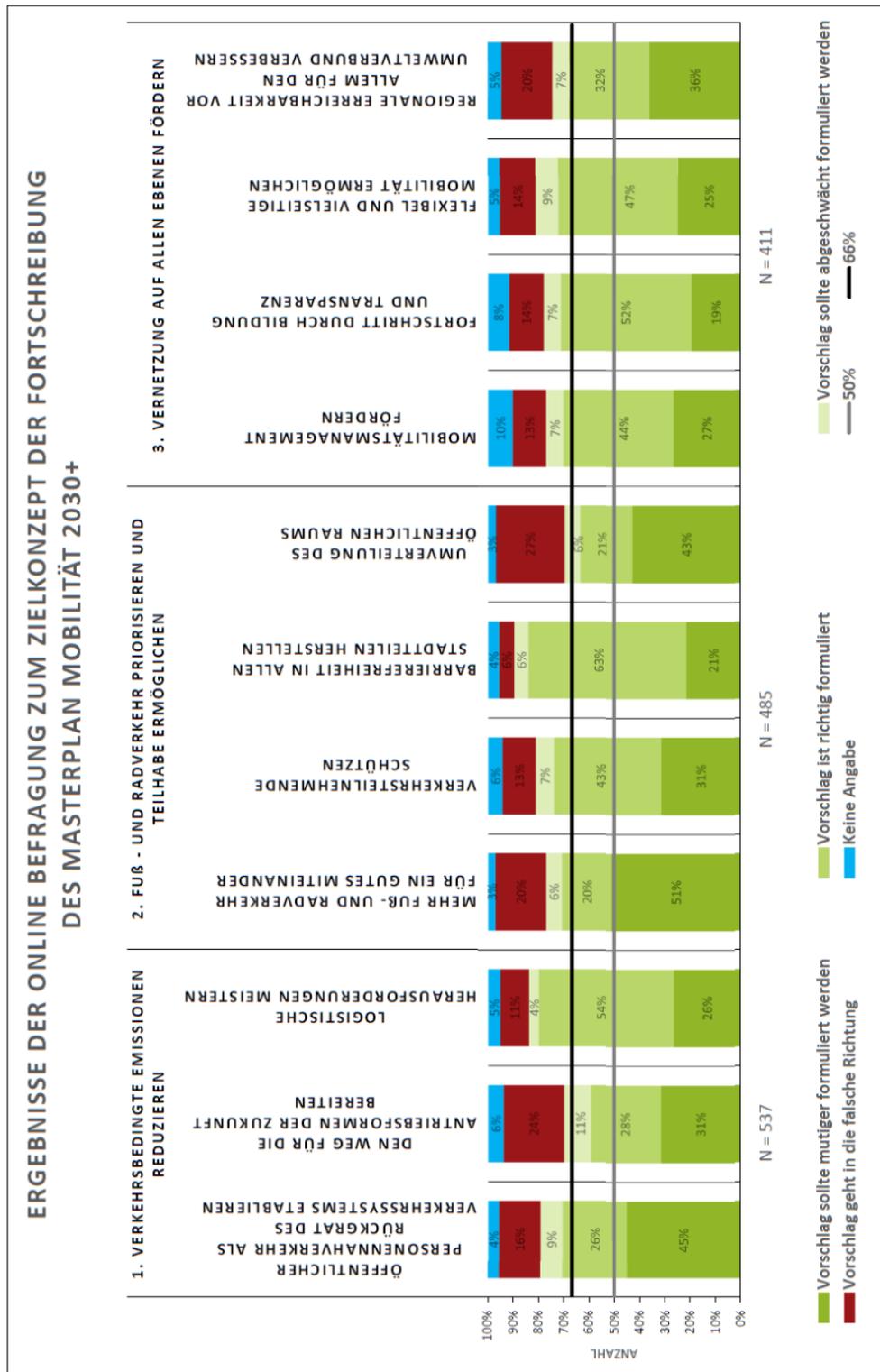
- Vorschlag sollte mutiger formuliert werden
- Vorschlag ist richtig formuliert
- Vorschlag sollte abgeschwächt formuliert werden
- Vorschlag geht in die falsche Richtung
- Keine Angabe

Die Beteiligung war durch die übergeordneten strategischen Ziele in drei Abschnitte unterteilt. Über die Umfrage hinweg ist ein Rückgang an Teilnehmenden zu verzeichnen. So wurden die operativen Ziele des ersten strategischen Ziels von einer Grundgesamtheit von 537 Personen, die des zweiten von 485 Personen und dies des dritten von 411 Personen bewertet. Diese abnehmende Tendenz ist auf den segmentweisen Aufbau der Umfrage zurückzuführen. Die folgenden Prozentangaben sind somit immer auf die entsprechende Grundgesamtheit zu beziehen.

Übergeordnete Auswertung

Die Auswertung wird in erster Linie quantitativ dargestellt und im weiteren Verlauf thematisch aufbereitet. Die Beteiligung verzeichnet, wie bereits genannt, eine absteigende Tendenz, welche auf den Aufbau der Umfrage zurückzuführen ist. Die drei strategischen Ziele werden daher zunächst einzeln betrachtet.

Abbildung 1: Ergebnisse der Online-Befragung (Quelle: Planersocietät)



Das strategische Ziel 1 befasst sich mit der Reduktion verkehrsbedingter Emissionen. In zwei von drei operativen Zielen (1.1 ÖPNV & 1.3 Logistik) übersteigen die zustimmenden Bewertungen (Vorschlag ist richtig formuliert und Vorschlag sollte mutiger formuliert werden) die $\frac{2}{3}$ -Kennlinie. Das operative Ziel 1.2 zu Antriebsformen wird mit knapp unter 60% Zustimmung und ca. $\frac{1}{4}$ ablehnenden Stimmen (Vorschlag geht in die falsche Richtung) deutlich differenzierter bewertet.

Das strategische Ziel 2 beinhaltet vier operative Ziele, welche den Fuß - und Radverkehr sowie die Teilhabe am Verkehr in der Stadt thematisieren. Auch hier kristallisiert sich eines der operativen Ziele heraus. Die operativen Ziele 2.1 Fuß - und Radverkehr, 2.2 Verkehrssicherheit und 2.3 Barrierefreiheit weisen eine anteilige Zustimmung größer als $\frac{2}{3}$ auf. Das operative Ziel 2.4 befasst sich mit der Umverteilung des öffentlichen Raums und zeigt deutlich ausgeprägtere Einschätzungen in beide Richtungen: Sowohl hin zu einer mutigeren Formulierung (43%), als auch hin zu der Meinung, dass der Vorschlag in die falsche Richtung gehe (27%).

Das strategische Ziel 3 fokussiert die Vernetzung der Stadt. Hier übersteigen die bekräftigenden Stimmen aller vier operativen Ziele die $\frac{2}{3}$ -Grenze. Als strittigstes operatives Ziel ist 3.4 zur regionalen Erreichbarkeit zu nennen. Mit einer Ablehnung von 20% der Teilgenommenen und einer Zustimmung von 32% fällt das Ergebnis innerhalb des strategischen Ziels als das mit den größten Diskrepanzen aus.

Im Anschluss an die Bewertung der elf operativen Ziele hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit weitere Anmerkungen in Form von Kommentaren zu formulieren. Diese wurde von 319 Personen in Anspruch genommen. Inhaltlich lassen sich die Kommentare verschiedenen Kategorien zuweisen:

- Positive Rückmeldung
- Negative Rückmeldung
- Konstruktive Kritik
 - Radverkehr
 - Car-Sharing
 - Motorisierter Individualverkehr [MIV]
 - Ruhender Verkehr / Parken
 - Öffentlicher Personennahverkehr [ÖPNV]

Die negativen Rückmeldungen sind deutlich umfangreicher formuliert als die positiven und nehmen nicht nur eine Thematik in den Fokus. Dennoch überwiegt der Anteil der konstruktiven Kritik mit über 80% deutlich. Aufgrund der vielseitigen Anmerkungen ist diese Kategorie detaillierter gegliedert. Im Folgenden werden beispielhafte Kommentare aus den jeweiligen Kategorien genauer beleuchtet.

Detaillierte Auswertung der Kommentare

Positive Rückmeldungen

Die Beiträge lassen sich dem Themenfeld Lob & Zustimmung zuordnen.

Im Großteil der positiven Kommentare wird sich für die Kommunikation des aktuellen Standes im Masterplan Mobilität 2030+ und der Möglichkeit der Beteiligung, beziehungsweise des Mitwirkens am Prozess, bedankt. Des Weiteren werden von der Stadt Ludwigsburg bereits umgesetzte Maßnahmen gelobt; so z.B. der Radweg sowie die Busspuren in der Marbacher Straße. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass in den Kommentaren der Tatendrang der Beteiligten und die Vorfremde im Hinblick auf die Umsetzung der Maßnahmen durchscheint.

Ich finde die Umsetzung der Politik und das Einbinden (und vorab Befähigen) der Bürger und Bürgerinnen in LB hervorragend! Absolute Vorreiterrolle und Vorbild für andere Städte und Gemeinden!

Danke dafür!

Gute Formulierungen und Zielsetzungen.

Vielen Dank fürs Teilen!

Es gibt ja viel Verkehr der nur schwer vermeidbar ist, da finde ich es lobenswert was für gute Ansätze da und auch schon geplant sind.

Negative Rückmeldungen

Die Stadt sollte sich aber auch nicht gänzlich dem Automobilverkehr entgegensetzen. Das Ausdünnen von Parkangeboten, hohe Parkgebühren sowie eine Reduzierung der Infrastruktur (bspw. durch Umgestaltung zu Fahrradwegen) führt in erster Linie zu Unmut und Nutzung von Ausweichangeboten was wiederum den Händlern in der Stadt schadet.

Weniger Stückwerk fabrizieren die dem Zeitgeist entsprechen. Vielmehr wird ein ganzheitliches Konzept benötigt, das allen Bevölkerungsgruppen gerecht ist.

Der Individualverkehr sollte keinesfalls behindert oder eingeschränkt werden.

Die Thematiken der negativen Rückmeldungen fokussieren sich hauptsächlich auf den MIV in Ludwigsburg.

Das operative Ziel 2.4, welches die Umverteilung des öffentlichen Raums vorsieht, und somit auch öffentliche Stellplätze betrifft, wird des Öfteren genannt. Auch die Angst vor dem „Sterben“ des Einzelhandels, da dieser nicht mehr bequem mit dem Pkw erreichbar sei, wird geäußert. Ebenso kommen Stimmen zur Sprache, welche den Kurs des Zielkonzeptes des Masterplans 2030+ kritisieren. Generell wird ein einheitliches Gesamtkonzept gefordert, um die Mobilität in der Stadt Ludwigsburg nachhaltig voranzubringen.

Konstruktive Kritik

Radverkehr

Unter dem Aspekt des Radverkehrs können mehr Aspekte aus den Wortmeldungen der Teilnehmenden zusammengefasst werden.

Um den Radverkehr in seiner Attraktivität zu steigern, thematisieren die Ideenvorschläge überwiegend Verbesserungen im Ausbau der Radinfrastruktur. Diese beinhaltet die problemlose Nutzung des Netzes mit Lastenrädern sowie den Abbau von Barrieren. Als Beispiel wird die Stuttgarter Straße auf Höhe des Forums genannt. Weiter solle es Ludwigsburger Radfahrenden möglich sein, sich durch verbesserte Sichtbeziehungen und einer möglichst querungsfreien Radwegführung risikofrei und sicher in der Stadt fortbewegen zu können. Ein weiterer Kritikpunkt ist das begrenzte Einzugsgebiet des Regio Rads. Der Wunsch besteht in einer Erweiterung auf die Außenbezirke der Stadt und in einer verbesserten Kompatibilität mit dem ÖPNV.

Verkehrsplanung, Verkehrslenkung und Investitionen stärker auf den Radverkehr ausrichten. Beseitigen von Barrieren für eine durchgehende sichere Mobilität mit dem Rad: z.B. fahrbare Rampen anstatt Treppen, z.B. Radbrücke über die Stuttgarter Straße beim Forum.

Schade ist auch, dass das Nutzungsgebiet von Regio Rad nicht bis in die Stadtteile geht. Es wäre toll, wenn es in Eglosheim, Ossweil oder Pflugfelden eine Station von Regio Rad gäbe. Gerade in Eglosheim mit der S-Bahnstation „Favoritepark“, der Hochschule und den vielen dort lebenden StudentInnen würde dies sicher sehr gut genutzt werden.

kreuzungsfreie/arme Fernradwege in die Umgebung sind wichtig

Car-Sharing

Die Beiträge zur Thematik des Car-Sharing fielen vergleichsweise gering, jedoch ausführlich, aus.

Die flächendeckende Verfügbarkeit von Car-Sharing-Stationen oder auch einer alternativen Free-Floating-Variante werden mehrfach als Grundvoraussetzung für die Sinnhaftigkeit eines solchen Modells formuliert. Gerade kritische Stimmen machen besonders auf die notwendige Stationsdichte aufmerksam. Es wird argumentiert, dass durch Car-Sharing der eigene Pkw weniger attraktiv wird und somit gerade für unregelmäßige Fahrten auf Kurzstrecken oder für Personen ohne eigenen Stellplatz eine Alternative darstellt.

Car-Sharing-Angebote sollten nicht nur als Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln sondern auch als möglichen Schritt weg vom eigenen PKW genannt werden und brauchen deutlich mehr Standorte.

Ich könnte mir vorstellen, dass das Schaffen von Möglichkeiten des unkomplizierten gemeinsamen nachbarschaftlichen Nutzens von Autos in der Innenstadt dazu beitragen könnte, dass manche Menschen auf ihr eigenes Auto verzichten. Stadtmobil ist bspw. für meine Familie (noch) keine Option, da es (noch) teurer ist als das Unterhalten des eigenen Pkw.

Sharing-Angebote auf Abruf ist was für Großstädte. Was bringt mir das, wenn ich in Eglosheim Hirschberg ein Auto brauche und das nächste freie Gefährt steht an der PH?

MIV

Der motorisierte Individualverkehr stellt als umstrittenste Kategorie auch die meisten Kommentare.

Ein Großteil der Beiträge ist dabei so formuliert, dass der Wunsch nach einem einheitlichen Tempolimit von 30 km/h in ganz Ludwigsburg deutlich wird. Weiterhin schlagen viele Teilnehmende Pkw-freie Bereiche vor, welche der Lebensqualität der Stadt zuträglich sein sollten. In diesen Bereichen sollten ausschließlich Fußgehende, Radfahrende und der ÖPNV verkehren. Ebenso wird aber auch der Kompromiss zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr gesucht. Hierbei wird der Durchgangsverkehr der Stadt angesprochen, welcher unter anderem durch fehlende Busbuchten beeinträchtigt werde.

Die Innenstadt muss dringend komplett autofrei werden

Es gibt sehr viel Pkw und Lkw Transitverkehr in Ludwigsburg, vor allem von West nach Ost und in umgekehrter Richtung, dieser sollte nicht durch andere Mobilitätskonzepte behindert werden, wie z.B. Bushaltestellen in der Fahrbahn. Idealerweise sollte eine West-Ost Umgehung für den Individual- Durchgangsverkehr geschaffen werden.

Tempo 30 flächendeckend

Parken

Im Themenfeld Parken nimmt die Diskussion um die Umverteilung von Parkflächen einen wesentlichen Anteil ein.

Viele Kommentare befürworten den Rückbau von Stellplätzen im öffentlichen Raum und sehen den großen Vorteil in den neu gewonnenen Flächen, beispielweise für den Fuß – oder Radverkehr. Andere warnen vor der Verteuerung der Parkgebühren, da das die Einkaufenden verdränge und diese sich alternativ orientieren würden. Als Beispiele werden das Breuninger Land und Amazon genannt. Laut weiteren Kommentaren ist die Entwicklung hin zur Elektromobilität beim Neubau von Parkeinrichtungen mit zu berücksichtigen. So solle Ladeinfrastruktur gespeist durch Erneuerbare Energie mit in die Planung integriert und letztendlich kostengünstig dem Nutzer zur Verfügung gestellt werden.

Die oberirdischen Parkplätze müssen drastisch reduziert werden, auch wenn dazu mehr unterirdischer Parkraum benötigt wird. Man kann den Individualverkehr nicht komplett aus der Stadt draußen lassen, aber man kann ihn gezielt lenken. Der Parksuchverkehr muss aufhören. Der Verkehr muss von außen gezielt in die Parkhäuser führen und von dort auch wieder aus der Stadt heraus, ohne dabei eine kleine Stadtrundfahrt zu machen.

Der Vorzug des Parkraums gegenüber alternativer Flächennutzung muss abgeschwächt werden

Stellt auf der Bärenwiese ein Parkhaus hin, zwei Stockwerke runter und zwei hoch, inkl. Ladeinfrastruktur und Solar. Parken für E-Autos günstiger

Außerdem sollte das Parken bezahlbar und nicht unnötig teuer gemacht werden, da die Menschen sich sonst Alternativen (Breuni / Amazon) suchen.

ÖPNV

Verstärkt ist hier der Wunsch nach einer Stadtbahn zu nennen, welcher einer großen Zahl der Beiträge zu entnehmen ist. So wird beispielsweise die Achse Markgröningen – Ludwigsburg empfohlen, da dort nach Aussage bereits Infrastruktur vorhanden sei.

Ebenso wird der Vorschlag formuliert, das Anwohnerparken und das Jahresticket des ÖPNV auf einem monetären Wert zu vereinigen, um eine direkte Alternative auf zu zeigen. Auf den bisherigen ÖPNV bezogen äußern sich die Teilnehmenden bezüglich einer Verdichtung des Taktes sowie einer besseren Haltestellenabdeckung. Auch der Sicherheitsaspekt im öffentlichen Verkehr wird angesprochen. In einem der Beiträge wird die Sicherheit als „Grundvoraussetzung“ für eine attraktive ÖPNV-Nutzung bezeichnet.

“ Bessere Taktung, mehr Haltestellen

“ Anwohnerparken auf 365 € erhöhen und das Jahresticket LB auf 365 € reduzieren

“ Die Stadtbahn muss so schnell wie möglich kommen. Zumindest die Achse Markgröningen-Ludwigsburg kann sehr schnell realisiert werden, da die Gleise existieren

“ Sicherheit im ÖPNV und am Bahnhof ist Grundvoraussetzung für seine Attraktivität

Zusammenfassung und Ausblick

Die rege Teilnahme an der Online-Beteiligung zeigt eine engagierte Öffentlichkeit in Ludwigsburg. Ebenso lassen die Rückmeldungen darauf schließen, dass es zu einigen Themenfeldern durchaus unterschiedliche Meinungen innerhalb der Bevölkerung gibt, z.B. zum Thema der Nutzung des öffentlichen Raums (operatives Ziel 2.4) und zu den potentiellen Antriebsformen der Zukunft (operatives Ziel 1.2). Die große Anzahl an Kommentaren deutet drauf hin, dass viele Ludwigsburgerinnen und Ludwigsburger daran interessiert sind, sich an der zukünftigen Ausrichtung der Mobilität in Ludwigsburg zu beteiligen. Dies bildet eine gute Grundlage für die anschließende Maßnahmenentwicklung (Stufe 2 des Prozesses).

Nach den Zukunftskonferenzen stellt Ludwigsburg nun zum ersten Mal Ziele auf, die möglichst konkret festgeschrieben werden. Die genannten Differenzen der Meinungen lassen sich daher als natürlichen Teil des Prozesses lesen, da es nun für die Bevölkerung die Möglichkeit gibt, auf konkret ausformulierte Ziele zu reagieren. Die Beiträge fließen in den weiteren Bearbeitungsprozess der Fortschreibung des Masterplans Mobilität 2030+ ein und werden ebenso in der nächsten Sitzung der AG Nachhaltige Mobilität diskutiert. Die Beiträge liegen ebenfalls der Stadtverwaltung vor, so dass sie auch für die Entwicklung der Maßnahmen berücksichtigt werden können.

Anhang: Aufbau der Befragung auf der städtischen Homepage (<https://meinlb.de/mobilitaet-feedback/>)

Abbildung 2: Screenshot der Befragung vom Themenfeld 1 (Quelle: Stadt Ludwigsburg)

Nachhaltige Mobilität – Ideen für Ludwigsburg

Ein erster Aufbau für den Masterplan Mobilität mit Ideen und Vorschlägen steht zur Diskussion. Diese orientieren sich an dem aktuellen allgemeinen Forschungsstand wie auch an Gesetzen und Regelungen auf Bundes- und Landesebene. Im Folgenden sehen Sie den Fragebogen. Auf der linken Seite sehen sie die übergeordnete Idee und Begründung, auf der rechten Seite sehen Sie die dazu gehörigen Vorschläge, wie diese Idee erreicht werden könnte. Ganz am Ende der Umfrage finden Sie ein Freitextfeld, in welches Sie Kommentare und Anmerkungen schreiben können.

Idee 1: Verkehrsbedingte Emissionen reduzieren

Beschreibung:

Bis zum Jahr 2030 sind die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 48% im Vergleich zu 1990 reduziert. Zudem sind die gesetzlichen Lärmgrenzwerte einzuhalten. Außerdem wird es keine Tagesüberschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte in Ludwigsburg geben.

Begründung:

Die Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen ist sowohl auf lokaler als auch auf globaler Ebene von höchster Priorität. Das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung sieht eine Reduktion der deutschlandweiten verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 48% im Vergleich zu 1990 vor, sodass Ziele des Pariser Klimaabkommens erreicht werden können. Dies entspricht einer gesamtstädtischen Reduktion von 146.000 Tonnen Treibhausgasemissionen im Jahr 2016 zu 60.000 Tonnen Treibhausgasemissionen für das Zieljahr 2030. Im Vergleich dazu lag der Wert der energiebedingten Treibhausgasemissionen in Ludwigsburg im Verkehrssektor im Jahr 1990 bei 124.000 Tonnen. Die Belastung durch Luftschadstoffe ist hingegen lokal von großer Bedeutung, so gelten Lärm- und Luftschadstoffemissionen als Auslöser für zahlreiche Krankheiten. Gemäß Lärmaktionsplanung werden aktuell 4.160 Ludwigsburgerinnen und Ludwigsburger durch übermäßigen Verkehrslärm (LDEN = 65 dB (A)) belastet. Während die Tagesgrenzwerte der Stickoxide seit 2016 nicht mehr überschritten wurden, konnten im Jahr 2019 an unterschiedlichen Messpunkten an 2 bzw. 11 Tagen Überschreitungen der Feinstaubgrenzwerte festgestellt werden.

Wie kann Idee 1 gelingen?

1. Öffentlicher Personennahverkehr als Rückgrat des Verkehrssystems etablieren

Vorschlag: Bis zum Jahr 2030 werden die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr verdoppelt. Als Referenzjahr dient das Jahr 2010.

Begründung: Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, setzt sich die ÖPNV-Zukunftskommission des baden-württembergischen Ministeriums für Verkehr in einem Entwurf (Stand: Jan. 2021) das Ziel die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Als Bezugsjahr gilt das Jahr 2010. Die Anzahl der Fahrgäste (Bus, Regionalzug, S-Bahn) in Ludwigsburg lag im durchschnittlichen Tageswert im Jahr 2009 bei 102.200 und im Jahr 2019 bei 132.000 Fahrgästen. Dies entspricht einem Zuwachs von 30% in 10 Jahren. Im Vergleich zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel emittieren Nutze private Pkw ca. doppelt so viel CO₂ pro Personenkilometer. Zudem führt eine Verlagerung vom Pkw zum Öffentlichen Personennahverkehr zu geringeren Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie zu einer generellen Entlastung des Verkehrsnetzes.

Was ist Ihre Meinung?

- Vorschlag sollte mutiger formuliert werden
- Vorschlag ist richtig formuliert
- Vorschlag sollte abgeschwächt formuliert werden
- Vorschlag geht in die falsche Richtung
- keine Angabe

2. Den Weg für die Antriebsformen der Zukunft bereiten

Vorschlag: Bis zum Jahr 2030 bewegen sich ein Drittel der in Ludwigsburg angemeldeten privaten und gewerblichen Fahrzeuge emissionsfrei.

Begründung: Das Verkehrsministerium hat sich das Ziel gesetzt, dass sich ein Drittel aller Fahrzeuge in Baden-Württemberg bis 2030 CO₂-neutral fortbewegen. So bieten bspw. batterieelektrische Fahrzeuge in den Punkten Treibhausgas-, Lärm- und Luftschadstoffemissionen schon heute deutliche Vorteile gegenüber konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren.

Was ist Ihre Meinung?

- Vorschlag sollte mutiger formuliert werden
- Vorschlag ist richtig formuliert
- Vorschlag sollte abgeschwächt formuliert werden
- Vorschlag geht in die falsche Richtung
- keine Angabe

3. Logistische Herausforderungen meistern

Vorschlag: Bis zum Jahr 2030 werden die Waren der KEP-Dienste (Kurier-, Express-, Paketdienste) am Stadtrand gebündelt und über lokal emissionsfreie Fahrzeuge in die Innenstadt und die Wohngebiete gebracht. Die Stadt fördert solche Bündelungen.

Begründung: Die Anteile der CO₂- (24,7 %), Stickoxid- (34,8 %) und Feinstaubemissionen (36,0 %) von Nutzfahrzeugen liegen deutlich über denen innerörtlicher Fahrleistung (13,2 %). Eine weitere Stellschraube im Güterverkehr ist die Optimierung von Fahrten sowie Liefer- und Ladevorgängen. Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel, insb. auf der letzten Meile.

Was ist Ihre Meinung?

- Vorschlag sollte mutiger formuliert werden
- Vorschlag ist richtig formuliert
- Vorschlag sollte abgeschwächt formuliert werden
- Vorschlag geht in die falsche Richtung
- keine Angabe

Abbildung 3: Screenshot der Befragung vom Themenfeld 2 (Quelle: Stadt Ludwigsburg)

Nachhaltige Mobilität – Ideen für Ludwigsburg

Ein erster Aufbau für den Masterplan Mobilität mit Ideen und Vorschlägen steht zur Diskussion. Diese orientieren sich an dem aktuellsten allgemeinen Forschungsstand wie auch an Gesetzen und Regelungen auf Bundes- und Landesebene. Im Folgenden sehen Sie den Fragebogen. Auf der linken Seite sehen Sie die übergeordnete Idee und Begründung, auf der rechten Seite sehen Sie die dazu gehörigen Vorschläge, wie diese Idee erreicht werden könnte.

Idee 2:
Fuß- und Radverkehr priorisieren und Teilhabe ermöglichen

Idee:

Ludwigsburg priorisiert die Förderung und Umsetzung von Maßnahmen der selbstaktiven Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr) im Stadtgebiet. Außerdem ist die Teilhabe und Mobilität aller Menschen am öffentlichen Leben unabhängig von sozialen, gesundheitlichen, demografischen oder sonstigen Unterschieden zu gewährleisten.

Begründung:

Neben des geringen CO₂-Fußabdrucks, begünstigt aktive Mobilität zudem die physische und psychische Gesundheit. Die Förderung der aktiven Mobilität ist außerdem ein Beitrag zu sozialer Gerechtigkeit und fördert die gleiche und soziale Teilhabe am öffentlichen Leben, die in Deutschland grundrechtlich verankert ist. Es ist also erforderlich, dass möglichst alle Personengruppen von geschaffenen Qualitäten im öffentlichen Raum profitieren können. Daher ist es essentiell, die Nutzungsansprüche verschiedener Personengruppen in Planungsvorhaben einfließen zu lassen.

Wie kann Idee 2 gelingen?

1. Mehr Fuß- und Radverkehr für ein gutes Miteinander

Vorschlag: Bis zum Jahr 2030 werden 30 % aller Wege der Ludwigsburgerinnen und Ludwigsburger zu Fuß und 20 % mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Begründung: Gemäß des Nachhaltigkeitsberichts des **Ministeriums für Verkehr in Baden-Württemberg** aus dem Jahr 2019 sollen bis 2030 30 % aller Wege zu Fuß und weitere 20 % der Wege mit dem Rad zurückgelegt werden – weshalb die Stadt Ludwigsburg diese Zielwerte ebenfalls aufgreift. Im Jahr 2017 legten die Ludwigsburgerinnen und Ludwigsburger 24 % ihrer Wege zu Fuß und 8 % ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück (Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen aller Wege der Ludwigsburger Bevölkerung). Neben den o. g. positiven Faktoren ist bspw. der geringe Flächenverbrauch im Vergleich zum motorisierten Verkehr sowie der Beitrag zur Inklusion zu nennen.

Was ist Ihre Meinung? *

Vorschlag sollte mutiger formuliert werden

Vorschlag ist richtig formuliert

Vorschlag sollte abgeschwächt formuliert werden

Vorschlag geht in die falsche Richtung

keine Angabe

2. Verkehrsteilnehmende schützen

Vorschlag: Verkehrstote wird es gemäß der Vision Zero in Ludwigsburg künftig keine mehr geben. Bis zum Jahr 2030 wird die Zahl der Schwerverletzten um 50% reduziert. Dabei liegt der Fokus auf den schwächeren Verkehrsteilnehmenden, den Kindern und älteren Menschen sowie zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Begründung: Im Rahmen des **Koalitionsvertrages 2018** verpflichtete sich die **Bundesregierung** zur mittelfristigen Reduktion der Verkehrstoten in Deutschland auf 0. Im Rahmen der Valetta Declaration on Road Safety setzten sich die **Verkehrsministerinnen der EU-Mitgliedsstaaten** zudem das Ziel bis 2030 die Zahl der Schwerverletzten im Verkehr zu halbieren. Im Referenzjahr 2020 verletzten sich in Ludwigsburger Verkehr 26 Menschen schwer. Radfahrende und zu Fuß Gehende verunfallen deutlich häufiger als Nutzende motorisierter Verkehrsmittel. Ebenso gelten Kinder und ältere Personen als besonders schützenswerte Verkehrsteilnehmende. Der spezifische Schutz dieser Personengruppen ist daher naheliegend und gleichzeitig ein Beitrag zur gleichen Teilhabe aller Personen.

Was ist Ihre Meinung? *

Vorschlag sollte mutiger formuliert werden

Vorschlag ist richtig formuliert

Vorschlag sollte abgeschwächt formuliert werden

Vorschlag geht in die falsche Richtung

keine Angabe

3. Barrierefreiheit in allen Stadtteilen herstellen

Vorschlag: Ludwigsburg wird die Mobilität von Personen, die seh- oder hörgeschädigt, motorisch oder kognitiv eingeschränkt sind, im öffentlichen Raum und beim Nutzen des öffentlichen Personennahverkehrs erleichtern. Eine Bewältigung, insbesondere der alltäglichen Wege, wird künftig für alle Ludwigsburgerinnen und Ludwigsburger möglich sein.

Begründung: Neben der bereits genannten Verankerung der Barrierefreiheit im Grundgesetz ist die Barrierefreiheit zudem in der Behindertenrechtskonvention der UN verankert. Alle Mitgliedsstaaten, so auch Deutschland, verpflichten sich im Rahmen dieser unter anderem dazu, Barrierefreiheit in Straßen und Transportmitteln herzustellen.

Was ist Ihre Meinung? *

Vorschlag sollte mutiger formuliert werden

Vorschlag ist richtig formuliert

Vorschlag sollte abgeschwächt formuliert werden

Vorschlag geht in die falsche Richtung

keine Angabe

4. Umverteilung des öffentlichen Raums

Vorschlag: Bis zum Jahr 2030 wird die Anzahl der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum im Schnitt 3-5 % pro Jahr sinken. Neben der absoluten Reduktion der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum, wird der Bedarf von Pkw-Stellplätzen künftig in Tiefgaragen, Parkhäusern und Quartiersgaragen verlagert. Die freiwerdenden Flächen im öffentlichen Raum werden zu Gunsten der städtischen Aufenthaltsqualität oder anderer Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr) genutzt.

Begründung: Sowohl im ruhenden Zustand als auch in der Bewegung benötigen Fuß- und Radverkehr im Vergleich zum motorisierten Verkehr einen Bruchteil der Fläche. Dennoch dominiert das Konzept der autogerechten Stadt bis heute die Stadtbilder, weshalb die Flächenverfügbarkeit und der Anteil zurückgelegter Wege der verschiedenen Verkehrsmittel in einem Missverhältnis stehen. Das **Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg** geht in einem Hinweispapier davon aus, dass die Anzahl der öffentlichen Pkw-Stellplätze in den Städten pro Jahr um ca. 5 % sinken sollte, so dass bis 2030 etwa rund 50 % der aktuellen Pkw-Stellplätze für alternative Benutzung zu Verfügung steht.

Was ist Ihre Meinung? *

Vorschlag sollte mutiger formuliert werden

Vorschlag ist richtig formuliert

Vorschlag sollte abgeschwächt formuliert werden

Vorschlag geht in die falsche Richtung

keine Angabe

[Weiter zur nächsten Idee](#)

