

Eine Seite gestaltet von der Klasse 9c des Friedrich-Schiller-Gymnasiums Ludwigsburg

Stimmen

Wie findet ihr das Projekt Zeitung in der Schule?



„Während des Zeitungsprojekts haben wir viel über die Struktur und das Schreiben einer Zeitung gelernt.“
Thomas



„Während des Vortrags wurden wir gut an das Thema, das mich dann doch mehr interessiert hat als am Anfang gedacht, herangeführt.“
Sofia



„Nach dem Vortrag sehe ich sowohl die Vorteile wie auch die Nachteile. Ich finde, dass eine autofreie Innenstadt ein wichtiger Schritt ist.“
Paul



„Vor dem Vortrag stand ich einer autofreien Innenstadt skeptisch gegenüber. Jetzt denke ich, dass dieses Projekt aber auch viele Vorteile hat.“
Aylin



Wie sieht eine autofreie Innenstadt konkret aus?

Nach den Plänen des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität soll die Ludwigsburger Innenstadt autofrei werden. Welche Folgen hat das?

LUDWIGSBURG

Tagtäglich fahren circa 1800 Busse durch die Ludwigsburger Innenstadt. „Wird das so bleiben, wenn die Innenstadt doch autofrei werden soll?“ Diese Frage haben wir unserem Interviewpartner Matthias Knobloch gestellt. Knobloch arbeitet in der Stadtverwaltung und ist für den Fachbereich Nachhaltige Mobilität zuständig. Er antwortet: „Die Menge an Bussen soll verringert werden und die Busse selber sollen auch weniger CO₂ ausstoßen.“ Ein Ersatz für die Stadtbusse, die hier allein den ÖPNV darstellen, ist schon in Planung: eine Stadtbahn, die auch durch die Innenstadt fährt.

Wenn die Innenstadt autofrei werden soll, stellt sich natürlich die Frage, welche Rolle dabei die Parkhäuser spielen werden, denn die Besucher vor allem aus dem Umland kommen vermutlich weiterhin größtenteils mit dem privaten Pkw. Auch dazu hat der Verkehrsexperte sich Gedanken gemacht: „Die Parkhäuser bleiben alle bestehen, können aber nicht mehr von der Innenstadt angefahren werden.“ Das reduziert den Durchgangsverkehr. Da helfe es, dass „alle Parkhäuser wie an einer Perlenkette über den Parkring und dessen Einstiege zu erreichen sind“, ergänzt Knobloch professionell. Und was ist mit dem Lieferverkehr? Schließlich sind die Geschäfte auf die Zulieferer angewiesen. Als Lösung für diesen Bereich sollen die Lieferbereiche strukturiert und Alternativen ermöglicht werden.

Nach diesen Antworten sind wir der Meinung, dass eine autofreie Innenstadt durchaus möglich ist. Die Pläne klingen vielversprechend, aber um sie in die Tat umzusetzen, braucht es noch ein bisschen, da sind wir uns sicher. Und wir sind sehr gespannt, wann es so weit ist, dass keine Autos mehr durch unsere Innenstadt fahren, und werden die weitere Entwicklung aufmerksam verfolgen!

VON JAKOB UND CHRISTIAN



Die Klasse 9c beim Vortrag von Matthias Knobloch, Fachbereichsleiter für Nachhaltige Mobilität in Ludwigsburg.

Fotos: FSG Ludwigsburg/privat

Thema

Her mit der Nachhaltigkeit!

Zisch-Reporter des FSG Ludwigsburg informieren sich über das Konzept einer autofreien Innenstadt

LUDWIGSBURG

Ein Klassenzimmer in Ludwigsburg: Die Klingel läutet. 13 Uhr an einem Donnerstagmittag – das bedeutet normalerweise „Schule aus“ für die Schüler der Klasse 9c, doch heute ist etwas anderes geplant: ein Recherchetermin. Matthias Knobloch stellt sich unseren Fragen zum Thema „Autofreie Innenstadt?“ und legt dafür auch gleich ein ganzes „Verkehrskonzept Innenstadt“ vor. Die Klasse hat sich schon bereitgemacht: Stifte und Papier liegen auf den Tischen für die Notizen.

Matthias Knobloch ist Fachbereichsleiter für Nachhaltige Mobilität der Stadt Ludwigsburg und beschäftigt sich seit Jahren mit einem tragfähigen Verkehrskonzept für die Innenstadt. Dreh- und Angelpunkt ist dabei die Frage: Wohin mit den vielen Autos? Ziel sei es, die Innenstadt autofrei zu machen. „Das ist durchaus möglich!“, sagt Knobloch. „Kein Auto muss durch die Innenstadt fahren, um in ein Parkhaus zu gelangen.“ Tatsächlich gibt es in Deutschland trotz der ökologischen Probleme immer mehr statt weniger Autos. Seit 2011 sei bundesweit die Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge um 17 Millionen auf nunmehr 50 Millionen Autos insgesamt gestiegen. Ein Problem, da der Platz in den Städten derselbe geblieben ist. Es wird eng.

Wofür ist die Innenstadt da? Was bedeutet Innenstadt? Diese Fragen müssen beantwortet werden, beharrt Knobloch. In der Innenstadt treffen viele Gruppen zusammen, die unterschiedliche Interessen haben: Da sind die Menschen, die in der Innenstadt wohnen, dann diejenigen, die dort ihren Arbeitsplatz haben. Aber natürlich auch die Leute, die dort einkaufen, shoppen, bummeln oder etwas erleben wollen. Schon alleine das Blühende Barock zieht eine Million Besucher pro Jahr an. Ja, und dann gibt es auch noch die Schüler der Innenstadtschulen! Um zu ermitteln, wie all diese Menschen in die Innenstadt kommen, wurden Untersuchungen durchgeführt. Dabei zeigt sich bei Zählungen aus dem Jahr 2019, dass Menschen aus dem Umland, im Gegensatz zu den in Ludwigsburg ansässigen, überwiegend mit dem Pkw anfahren. Das sind zu viele Autos, die die Luftqualität negativ beeinflussen. Als weitere Probleme nennt Knobloch die Parkplatzsituation und die Staus. Da sind Lösungen gefragt. Es reicht nicht, das Auto aus der Innenstadt zu verbannen. Ein Tempolimit sei ein erster Schritt, so Knobloch. Weitere Schritte sind der Ausbau von Radwegen, die Verlagerung der Innenstadtbesuche auf den Umweltverbund und die Umleitung des Verkehrs, so dass Parkhäuser direkt angefahren werden können.



„Ziel ist es, die Innenstadt autofrei zu machen.“

Matthias Knobloch
Stadt Ludwigsburg

„Wann wird das Ziel einer autofreien Innenstadt erreicht sein?“, wird Knobloch gefragt. Der antwortet: „Ich weiß es nicht.“ Aber für ihn ist klar: Wenn er den Einwand hört, dass das doch alles nichts fürs Weltklima bringe, entgegnet er: „Man muss immer ein bisschen die Welt retten!“

VON JISU, PAUL, FELIX, SOFIA, CHRISTIAN UND LENA

FRIDAYS FOR FUTURE

Wenn die Straße zum Gehweg wird

Vollgestopfte Straßen, Verkehrslärm, aufheulende Motoren und jede Menge Abgase. Das ist die Schattenseite der Mobilitätsform mit dem Auto. Bewohner an großen Straßen und Kreuzungen leiden besonders stark unter den Folgen, denn die Abgase sorgen nicht nur für höhere CO₂-Emissionen, sondern auch für stärkere Allergieverläufe und schaden somit aktiv und direkt unserer Gesundheit. Kinder sind den Abgasen besonders stark ausgesetzt, da sie aufgrund ihrer Körpergröße näher am Boden sind und somit deutlich mehr Abgase einatmen. Doch damit nicht genug: Leo, Aktivist von Fridays for Future Ludwigsburg, betont: „Der Straßenverkehr ist für einen erheblichen Teil der CO₂-Emissionen verantwortlich.“ Wenn wir also unsere Klimaziele erreichen wollen, müssen wir den Autoverkehr in den Städten reduzieren. Genau diese Klimaziele wurden beim Pariser Klimaabkommen sowie auf kommunaler Ebene von der Stadt Ludwigsburg selbst festgelegt. „Eine autofreie Innenstadt ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigen und klimafreundlichen Zukunft“, sagt Sebastian von Fridays for Future Ludwigsburg. Daher fordern wir die Stadt Ludwigsburg auf, sich für eine autofreie Innenstadt einzusetzen, die eigenen Ziele zu verwirklichen und so ein Beispiel für andere Städte zu setzen.

VON LEO (KLASSE 9C UND FRIDAYS FOR FUTURE)

ZEITUNG IN DER SCHULE Informationen rund um das Zisch-Projekt

In der regelmäßigen Unterrichtsarbeit mit der Zeitung lernen die Schüler, wie eine Zeitung aufgebaut ist, was sie beinhaltet und wie Nachrichten recherchiert werden. Die Klassen sollen eine Zeitungsseite selbst gestalten. Jährlich nehmen bis zu 30 Schulen, 70 Klassen und 1700 Schüler ab der Grundschule teil.

■ Für Schulen und Lehrer: Wenn Sie am Zisch-Projekt teilnehmen möchten, wenden Sie sich an Norbert Hilger (Mail an hilger@izop.de).

■ Für Unternehmen: Wenn Sie sich im Rahmen von Zisch präsentieren und das Projekt fördern möchten, finden Sie Informationen unter www.lkz.de/business-abos. (red)

E-Scooter: Fluch oder Segen?

Nach den Plänen des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität soll die Ludwigsburger Innenstadt autofrei werden. Werden dann mehr E-Scooter unterwegs sein?

In einer autofreien Innenstadt benötigt man Alternativen zu einem Auto. Zwar werden Fahrräder präferiert, jedoch rücken E-Scooter immer mehr ins Licht. Sind sie die perfekte Lösung für das Verkehrsproblem? Oder sollten wir uns ein Beispiel an Paris nehmen, wo der öffentliche Verleih von E-Scootern in naher Zukunft verboten sein wird, da die Fahrzeuge im Weg herumstehen und gefährlich für die Passanten sind?

Die Vorteile der E-Scooter liegen auf der Hand: Sie sind flexibel und man kommt mit ihnen schnell von A nach B. Zudem nehmen sie wenig Stellplatz ein



E-Scooter gibt es in Ludwigsburg an jeder Ecke.
Foto: privat

und sind in der ganzen Stadt auffindbar. Gegen die neuen Kleinfahrzeuge spricht jedoch, dass man sie eben einfach überall abstellen kann. So behindern sie oft andere Verkehrsteilnehmer. Zu-

dem müssen sie von zusätzlichen Transportern eingesammelt werden, die nicht immer mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Oder sie landen in der Natur und sorgen so für Umweltverschmutzung. Obwohl ein E-Scooter leicht zu bedienen ist, besteht ein eher hohes Unfallrisiko: 2022 betrug die Zahl der Unfälle circa 8200. Über die Rohstoffbilanz lässt sich diskutieren. Der E-Scooter lässt sich weitgehend gut recyceln, der Akku bereitet hier dennoch ein Problem, denn für seine Wiederaufbereitung und die gesamte Herstellung benötigt man rund 30 Kilo CO₂.

Unsere Meinung ist: E-Scooter sollten auf keinen Fall verboten werden, da sie eine gute Alternative zum Auto darstellen und man einige mit ihnen verbundene Probleme sicherlich noch lösen kann.

VON JISU, MARIA, SILAS, ANGELA, CHRISTIAN UND FELIX