



PROTOKOLLAUSZUG

zum

AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 22.04.2010

ÖFFENTLICH

TOP 1

Stellungnahme Stadt Ludwigsburg zum
Planfeststellungsverfahren L 1197 Neubau
Neckarbrücke, Stand Februar 2010

Vorl.Nr. 172/10

Abweichender Beschluss:

1. Angesichts bedenklicher Anwohnerbelastungen durch den zunehmenden Durchgangs- und LKW-Verkehr fordert die Stadt Ludwigsburg den systematischen Ausbau der derzeit unzureichenden Hauptverkehrsverbindungen im Nord-Osten der Region Stuttgart.

Zur Entlastung der bewohnten Bereiche sind dabei wichtig:

- eine durchgehende, 2-streifige Straßenverbindung zwischen B 29 und A 81 (Nordostring)
- ein neues Linienbestimmungsverfahren mit direktem Anschluss an die B 27a/B 10
- ein rascher 4-spuriger Ausbau der A 81 zwischen Pleidelsheim und Zuffenhausen
- eine Entlastung der B 27 im Bereich Eglosheim
- eine gezielte Lenkung des Durchgangs- und LKW-Verkehrs (LKW-Durchfahrtsverbot).

2. Die Stadt Ludwigsburg befürwortet daher die rasche Realisierung der im Planfall C bezeichneten Variante einer zusätzlichen Neckarquerung (sog. Andriof-Brücke) als ersten, jedoch zeitlich nur begrenzt hinnehmbaren Schritt für eine durchgehende zusätzliche Straßenverbindung zwischen der B 29 und der BAB A 81.
3. Die Stadt Ludwigsburg bittet das Regierungspräsidium Stuttgart im Rahmen des weiteren Planfeststellungsverfahrens Vorschläge zu erarbeiten, um die in Ost-West-Richtung verlaufenden Hauptstraßen und die B 27 in der Übergangszeit wirksam vor Überlastungen zu schützen.
4. Die Stadt Ludwigsburg lehnt die Weiterverfolgung sämtlicher anderer im Planfeststellungsverfahren untersuchten Alternativen (sog. Billinger-Varianten und Varianten E 4.3) ab, da keine dieser Alternativen die in Ost-West-Richtung verlaufenden Ludwigsburger Hauptstraßen wirksam von Verkehr entlasten kann und deren Belastung dauerhaft festschreibt.
5. Die Stadt Ludwigsburg bittet das Regierungspräsidium für die angekündigten weiteren Auslagen die Plangrundlagen und Auswirkungen transparenter darzustellen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss zu Ziffer 1 des abweichenden Beschlusses wird mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der Beschluss zu den übrigen Ziffern des Beschlusses wird 11 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Beratungsverlauf:

Stadtrat **Haag** verteilt vor der Sitzung an alle Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt einen Änderungsantrag der FDP- Fraktion Ludwigsburg aus, wonach der unter Punkt 1 4. Spiegelschrift der Vorl.Nr. 172/10 gestrichen werden soll.

BM **Schmid** verweist auf eine Veranstaltung heute um 19:30 Uhr in den Räumen des ehemaligen Karstadtwarenhauses im Marstallcenter zum Thema „Untere Stadt“.

Herr **Ressler** (FB Stadtplanung und Vermessung) stellt fest, Kernthema des Planfeststellungsverfahrens L1197 sei die Überlastung der Neckarbrücke in Neckarrems. Er erläutert anhand von Plänen aus der Vorl.Nr. 172/10 den Verlauf der Planvariante C1, die planfestgestellt sei und für die auch Lärmberechnungen gemacht worden seien. Von Remseck und anderen Gemeinden seien andere Planvarianten in das Verfahren gebracht worden, so die Variante E 4.3. Diese verlaufe im Vergleich zur Variante C 1 südlicher und berühre im Osten ein Naturschutzgebiet. Die Unterplanvariante unterscheide sich lediglich durch die Anschlussweise an die L 1140, in den Wirkungen auf den Verkehr sei kein Unterschied. Nach den Billinger-Varianten sollen durch den Bau einer weiteren Neckarbrücke parallel zur bestehenden eine Entlastung erreicht werden. Der Verkehrsanschluss sei direkt an die L1140, was die verlängerte Friedrichstraße in Ludwigsburg sei. Diese Variante verteile den Verkehr eher in die östlichen Stadtgebiete von Ludwigsburg. Die Varianten seien insgesamt hinsichtlich der Verkehrsverteilung über ein regionales Verkehrsmodell untersucht worden. Darauf aufbauend seien Lärmuntersuchungen durchgeführt worden. Allerdings habe man sich dabei auf die Streckenabschnitte beschränkt, bei denen tatsächlich mit Lärmzunahmen gerechnet worden sei. Nicht dargestellt seien dabei Streckenabschnitte, bei denen es zu einer Entlastung von Lärm oder der Brücke in Neckarrems käme. Ein Vergleich von Vor- und Nachteilen einzelner Varianten zueinander sei deshalb nicht möglich. Anschließend erläutert er die erwartbaren Verkehrsmengenänderungen der Planfälle Neckarquerung in Anlage 3 zur Vorl.Nr. 172/10. Er merkt dazu an, dass bei der Planvariante C im Bereich Stuttgarter Str. mit einer Verkehrszunahme von 25 % gerechnet werde, was die Leistungsfähigkeit der B 27 überschreiten würde. Daraus resultiere auch die Forderung der Stadt Ludwigsburg bei Realisierung der Neckarquerung nach Planvariante C schnellstmöglich den übrigen Teil der Streckenführung zu prüfen und zu realisieren. Die Varianten von E 4.3 seien zahlenmäßig mit der Variante C vergleichbar. Die fehlenden Vergleichszahlen in der Tabelle wolle die Verwaltung beim Regierungspräsidium nachfordern. Nach den bisherigen Auswertungen habe der Brückenbau nach der Planvariante C eine Entlastung der Friedrichstraße mit gleichzeitiger Mehrbelastung für die Robert-Franck-Allee zur Folge. Anhand eines Übersichtsplanes verdeutlicht er, dass bei Realisierung der Billinger-Variante der Verkehr voraussichtlich verstärkt auf die Friedrichstraße umgeleitet werde. Es wäre zu befürchten, dass nach einer Verkehrsentlastung in Neckarrems keine weiteren Finanzmittel für eine Verkehrsumleitung eingesetzt werden würden. Die Stadtverwaltung lehne die Varianten Billinger und E 4.3 ab, weil diese in die Planung einer Nord-Ost-Ringlösung nicht eingebunden werden könnten.

BM **Schmid** führt die Vorl.Nr. 107/10, Vorl.Nr. 144/10 und den Antrag der Fraktion FDP im Sachzusammenhang auf.

Stadtrat **Noz** führt an, es sei wichtig die Entlastungen aufzuzeigen, die durch eine vollständige Realisierung der Variante C1 eintreten würden, weil die geplante Teilstrecke mit Andriofbrücke vorerst eine Mehrbelastung für Ludwigsburg zur Folge habe. Seine Fraktion unterstütze die Nord-Ost-Ringlösung, allerdings sei es nach den bisherigen Ausführungen Außenstehenden nur schwer vermittelbar, weshalb man sich für diese Variante aussprechen könne. Zu Ziffer 1 4. Spiegelstrich der Vorl.Nr. 172/10 merkt er an, man wolle sich bei Eglosheim nicht auf eine Lösung mit einer bahnparallelen Trasse festlegen und deshalb über die einzelnen Spiegelstriche getrennt abstimmen. Ferner betone er, wolle man mit der Unterstützung des Planfeststellungsverfahrens L1197 die Schutzziele der Bürger in Ludwigsburg hinsichtlich Lärm- und Luftbelastung erreichen, indem der Verkehr auf die Autobahn, die B 27A in Verbindung mit dem Nord-Ost-Ring konzentriert werden solle.

Stadträtin **Liepins** geht kurz auf die bisherigen Beratungen und Beschlüsse zum Thema bahnparallele Trasse in Eglosheim ein und bittet im Beschlussvorschlag in Vorl.Nr. 172/10 Ziffer 1 4. Spiegelstrich die Worte „Verlegung“ und „bahnparallele Trasse“ zu streichen. Der Billinger-Variante könne sie nicht zustimmen, weil diese lediglich eine Verkehrsverlagerung auf die L1140 und L1100 zu Lasten von Ludwigsburg zur Folge habe. Sie spreche sich für den Nord-Ost-Ring aus, wenn die Anbindung im Bereich der B 10, B 27A und eventueller Verlegung der Autobahnanschlussstelle LB Süd entsprechend ausgeführt werde. Um eine Entlastung für die Anwohner der Friedrichstraße und Robert-Franck-Allee zu erzielen, könne sich ihre Fraktion sogar einen Straßenneubau durch eine freie Fläche vorstellen. Um dies gegenüber dem Regierungspräsidium deutlich zu machen, beantrage sie Ziffer 2 des Beschlussvorschlages in „Die Stadt Ludwigsburg befürwortet daher die rasche Realisierung der im Planfall C bezeichneten Variante einer zusätzlichen Neckarquerung (sog. Andriof-Brücke) zeitgleich zusammen mit einer durchgehenden zusätzlichen Straßenverbindung der B 29 und BAB A 81“ umzuformulieren und darüber abstimmen zu lassen.

Stadtrat **Glasbrenner** führt an, man könne der Neckarbrücke nur zusammen mit einer neu anzulegenden Straße zustimmen, was die Gefahr berge, dass gar nichts passiere, oder man stimme dem Bau der Andriofbrücke mit in Kaufnahme einer höheren Verkehrsbelastung in Ludwigsburg bis zur vollständigen Realisierung der Variante C1 zu. Er spreche sich für die zweite Lösung aus, hoffe aber gleichzeitig durch die dann eintretende Verkehrssituation mehr Druck auf das Regierungspräsidium zum Ausbau von C1 ausüben zu können. Ferner spekuliere er auf einklagbare Rechte im Zuge der EU-Normierungen und Höchstbegrenzungen. Er gibt zu Protokoll, dass in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt am 11.03.2010 Herr Richard vom Planungsbüro Richter-Richard Aachen/Berlin klar und eindeutig ausgeführt habe, dass die beste Möglichkeit zum Schutz der Bürger die Umfahrungen sind. Eine Ortsumfahrung und eine Netzwerkgängigkeit verspricht mit Abstand die größte Verbesserungsmöglichkeit. Er vertrete die Meinung der Schutz der Bürger sei als höchststrängiges Gut anzusehen und könne sich deshalb eine Umfahrung in freier Landschaft vorstellen. Zu Ziffer 1 4. Spiegelstrich des Beschlussvorschlages führt er an, es bestehe ein Beschluss des Gemeinderates, wonach in Eglosheim ein Tunnel gebaut und der entsprechende Zuschussantrag eingereicht werden solle. Dieser würde durch den Beschluss des Beschlussvorschlages in Vorl.Nr. 172/10 aufgehoben. Er könne einer bahnparallelen Trassenplanung folgen, aber nur wenn dies eine zweite Lösung sei und keine Ersatzlösung zur Tunnellösung. Er schließe sich der von Stadträtin Liepins geforderten Formulierungsänderung an.

Stadtrat **Gericke** teilt mit, die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen lehne die Stellungnahme der Stadt Ludwigsburg zum Planfeststellungsverfahren L1197 Neubau Neckarbrücke aus verschiedenen Gründen ab und bittet folgendes zu den einzelnen Ziffern des Beschlussvorschlages der Vorl.Nr. 172/10 genau zu protokollieren:

Zu Ziffer 1 merkt er an, in der Stellungnahme würden ausschließlich Maßnahmen der Straßenverkehrsplanung als Konzept präsentiert. Ausschließlich neuer Straßenbau könne das

Verkehrsproblem nicht lösen, sondern verschärfe es nur. Die aufgeführte bahnparallele Trasse in Egosheim stehe in keinem direkten Zusammenhang, da Verkehr nach Logik eines Nord-Ost-Ringes gerade nicht durch Ludwigsburg und nach Egosheim fließen sollte, sondern draußen herum an Stuttgart und Kornwestheim vorbei geleitet werden solle. Es würde eine flächendeckende Verlärmung durch diese Straßenneubauten stattfinden. Hochwertige landwirtschaftliche Flächen würden versiegelt und Naherholungsgebiete zerstört werden, die im verdichteten Norden Stuttgarts bereits rar seien. Es würde durch den Bau einer durchgehenden Straßenverbindung zwischen Bundesautobahn A 81 und „Remstalautobahn“ B 29 eine Sogwirkung für den Fernverkehr eintreten. Ferner seien Alternativen für den Fernverkehr auf der Straße vorhanden und nennt in Bau oder Planung befindliche Straßenbaumaßnahmen. Die Nord-Ost-Ring-Planung sei gegen die Nachbarkommunen nicht machbar. Sie sei auch unter ökologischen Gesichtspunkten nicht sinnvoll, weil zusätzliche Lärmbelastungen für Anwohner in Stuttgarter und Kornwestheimer Stadtteilen entstehen würden. Außerdem sei ein regionales Lkw-Lenkungskonzept wegen Feinstaubbelastung und Luftreinhalteplanung notwendig.

Er bitte die Verwaltung folgende Fragen zu Ziffer 1 zu beantworten:

Wo bleiben die Ansätze der integrierten Verkehrsplanung, also die Berücksichtigung aller Verkehrsträger? Wo bleibt der Rückgriff auf den Prozess und die Ergebnisse zum Stadtentwicklungskonzept?

Wo bleibt die Bewertung des Beitrags einer Verkehrsverlagerung?

Konkret: Welchen Beitrag würde die Stadtbahn leisten?

Sie allein könne dazu beitragen, die Friedrichstraße von Ziel- und Quellverkehr zu entlasten, die Mobilität der Bevölkerung zu sichern, die kein Auto zur Verfügung hätten. Hier müssten die Planungen vorangetrieben und ein Förderantrag gestellt werden. Für dieses Projekt seien zunehmend knappe Mittel für neue Infrastruktur sinnvoll und nachhaltig angelegt.

Welche Zahlen kann die Stadt zur Stützung ihrer Aussage eines „hohen und zunehmenden Durchgangsverkehrs“ vorlegen? Wie hoch ist der Anteil des Fern- und des Durchgangsverkehrs heute? Wie hoch ist der Anteil von Regionalverkehren und vor allem von Ziel- und Quellverkehren, für die eine neue Schnellstraße nichts bringt?

Um die Entlastungswirkungen einer neuen Schnellstraße einschätzen zu können, müssten Prognosezahlen vorgelegt werden, welche Verkehre beim Bau eines kompletten Nord-Ost-Rings trotzdem noch auf Friedrich-/Keppler-/ Schwieberdinger Straße zukünftig vorhanden wären.

Zu Ziffer 2 der Beschlussvorlage führt er an, die Mehrbelastungen für die Aldinger Straße, die Robert-Franck-Allee und die B 27 seien auch zeitlich begrenzt für seine Fraktion nicht hinnehmbar. Die Aldinger Straße sei für den Mehrverkehr nicht ausgelegt und zeige teilweise heute schon Überlastungstendenzen, was nach den Ausführungen von Herrn Ressler auch für die B 27 streckenweise zutreffe.

Er bitte die Verwaltung folgende Fragen zu Ziffer 2 zu beantworten:

Welche Kosten werden für Maßnahmen zum Lärmschutz anfallen, wobei er zu bedenken gebe Lärmschutzfenster für Anwohnerinnen und Anwohner an belasteten Straßen seien wünschenswert. Wenn aber besondere Belastungen nur über einen begrenzten Zeitraum anfallen würden, stelle sich die Frage der Verschwendung von Steuergeldern.

Was für einen „begrenzten Zeitraum“ hält die Stadtverwaltung für hinnehmbar, welche Übergangszeit für akzeptabel? Welcher Zeitraum scheint überhaupt realisierbar bei unsicheren Planfeststellungsverfahren und fehlenden Finanzen? Es sei für seine Fraktion nicht hinnehmbar, Druck auf Regierungspräsidium und Bundespolitik auf dem Rücken der Anwohnerinnen und Anwohner aufzubauen. Aus welchem Grund ist die Stadtverwaltung bei diesem Punkt so zurückhaltend?

Anschließend führt er aus, die Aussagen in Ziffer 3 würden deutlich den Forderungen unter Punkt 2 widersprechen. Der Bau einer Andriof-Brücke verursache automatisch zusätzliche Verkehrsbelastungen in Teilen von Ludwigsburg. Im Sachzusammenhang zu Ziffer 3 der Beschlussvorlage bittet er um Stellungnahme, welche Maßnahmen sich die Stadtverwaltung vorstellen könne, um Überlastungen zu verhindern.

Zu Ziffer 4 merkt er an, auch die Grünen lehnten die Planungsalternativen E 4.3 und Billinger-Brücke ab und nennt verschiedene Gründe dafür.

Zu Ziffer 5 merkt er an, die Stadt solle sich dafür einsetzen, dass das gesamte Verfahren transparenter dargestellt werde und alle Rahmenbedingungen in die Abwägung einfließen würden.

Er bitte um Mitteilung, welche konkreten Verbesserungen im Verfahren die Stadtverwaltung dem Regierungspräsidium vorschläge.

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bleibe weiterhin aktuell. Die Stadtverwaltung möge die Ergebnisse zur Lärmbelastung, die vom Regierungspräsidium gerade überarbeitet werden, – wie in der Vorlage zugesagt – dann erneut auslegen um den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern Gelegenheit zur Stellungnahme geben. In diesem Zusammenhang solle die Stadtverwaltung detaillierter über die Brückenplanung und deren Konsequenzen informieren. Angesichts der vielen offenen Fragen und der offensichtlichen Belastungen, die auf Ludwigsburger Bürgerinnen und Bürger zukommen würden, könne seine Fraktion diese Vorlage nur ablehnen. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen erwarteten von der Stadtverwaltung im Nachgang zur heutigen Sitzung Antworten auf die gestellten Fragen. Er werde diese in schriftlicher Form auch an Herrn Ressler geben.

Stadtrat **Haag** stellt fest, die Stadt Ludwigsburg müsse zu einem Planungsvorhaben im ersten Schritt Stellung nehmen, was Ludwigsburg nur nütze, wenn der bereits längst geforderte Nord-Ost-Ring in der Planung konsequent weiter geführt werde. Ein Hauptziel sehe er darin, für die Anwohner der Friedrichstraße Lösungen für eine Lärmentlastung zu finden und städtebauliche Entwicklungschancen zu eröffnen. Bei der Abwägung von Schutz der Menschen vor Lärm und der Landschaft seien Prioritäten zu setzen. Man solle klare Richtlinien erarbeiten und in der Planung bis zum Ende umsetzen. Er erinnere dabei an die Verkehrssituation in der Stadt Ulm, die nach 20 Jahren Planungs- und Bauzeit eine wesentliche Entlastung der Innenstadt erreicht habe. Aufgrund der jetzigen politischen Situation halte er die Forderung einer gleichzeitigen Planung und Genehmigung des Teilabschnittes Aldinger Str. für nicht erfolgversprechend. Er gebe zu bedenken, dass eine Verbesserung der Situation beispielsweise in der Friedrichstraße nur erreicht werden könne, wenn man sich auch durch verschiedene Widerstände nicht von einer Entscheidung abbringen lasse. Andernfalls stehe man in etwa 20 Jahren vor der gleichen Situation, nur mit einer viel höheren Verkehrsbelastung. Ferner sehe er zwar positive Entwicklungen bei der gesamten Verkehrssituation, so die Prognosen von Bosch bei der Herstellung von Elektroautos und spreche sich auch für den Ausbau des Nahverkehrs wie einer Stadtbahn aus, beide Aspekte entfalteten ihre Wirkung allerdings erst in etwa 20 Jahren. Eine Entlastung des vorgestellten Gesamtbereiches sei dringend erforderlich, weshalb er der Variante C zustimmen könne. Zu Ziffer 1 4. Spiegelstrich merkt er an, ihm sei in diesem Zusammenhang kein konkreter Beschluss des Gemeinderates bekannt, und er sei einverstanden nicht seinem Antrag entsprechend den 4. Spiegelstrich im Gesamten zu streichen, sondern nur die Worte „Verlegung“ und „(bahnparallele Trasse)“.

Stadträtin **Burkhardt** stellt fest, sie lehne die Vorl.Nr. 172/10 ab. Als Begründung führt sie an, dass Gutachten eine Steigung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung an der südlichen B 27/Stuttgarter Str., der Friedrichstr. und der Robert-Franck-Allee, Aldinger Str. durch den Brückenbau zeigten. Verkehrsgutachten über die Auswirkungen des gesamten Nord-Ost-Ringes gebe es nicht, welche für eine nachhaltige Straßenplanung aller betroffenen Gemeinden notwendig sei. Ferner müsse Ziel einer nachhaltigen Verkehrsplanung der Schutz von Mensch und Landschaft sein. In den betroffenen Gemeinden Kornwestheim, Fellbach und Stuttgart gebe es zwischenzeitlich mehrheitlichen Widerstand gegen die Pläne. Sie vermisse auch die Diskussion von Alternativlösungen. Der Bau einer Stadtbahnstrecke zwischen Markgröningen und Remseck, sowie die Planung eines S-Bahnringes rund um Stuttgart auf vorhandenen Strecken sollten in ihren Entlastungswirkungen im Vergleich zum Straßenbau untersucht werden, bevor neue Straßenbaumaßnahmen beschlossen werden.

BM **Schmid** geht kurz auf die Wortbeiträge der Stadträte Haag, Noz, Gericke und Liepins ein. Er stellt fest, die Stadt müsse juristisch gesehen keine Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren L 1197 abgeben, erachte dies aber hinsichtlich des Fernwirkgutachtens und des Regionalverkehrsplanes als sinnvoll. Er bedaure, dass in dem vorgestellten Fernwirkgutachten nur die voraussichtlichen Belastungen dokumentiert wurden und Vorteile oder Entlastungen, die für die Maßnahme sprechen würden, nicht eingeflossen seien. Er gebe zu Bedenken, dass es für Lkws keine Verbindung über den Neckar gebe, ohne durch bebautes Gebiet zu fahren. Die

Überfahrt in Remseck sei ein Nadelöhr zum Nachteil der dortigen Anwohner. Bezüglich der Verkehrssituation in Eglosheim gehe er davon aus, dass alle Anwesenden Interesse an einer Entlastung der B 27 hätten, und er nehme den Auftrag mit, an diesem Thema weiterzuarbeiten. Der Antrag für den Tunnel sei beim Regierungspräsidium gestellt. Die Verwaltung habe versucht zeitgleich Alternativen zu entwickeln. Nach Gesprächen mit der Gemeinde Asperg habe sich erwiesen, dass Ludwigsburg auch eine bahnparallele Trasse erwägen sollte. Die von Stadtrat Gericke gestellten Fragen könne die Verwaltung in der heutigen Sitzung noch nicht beantworten.

Stadtrat **Gericke** bedankt sich für die Zusage seine Fragen beantworten zu wollen. Er gibt zu Protokoll, auch wenn vielleicht die Mehrheit des Gremiums heute den unterschwelligen Auftrag zur Weiterplanung der bahnparallelen Trasse an die Verwaltung gebe, bitte er die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hiervon ausdrücklich auszunehmen.

Stadtrat **Glasbrenner** sieht eine mögliche Verbesserung der Situation nur durch eine Veränderung der Straßen. Er bedaure, dass in den Diskussionen immer wieder auf Alternativplanungen verwiesen werde, und es dadurch zu zeitlichen Verzögerungen komme, obwohl dringend eine Besserung nötig sei. Dabei führt er insbesondere den zunehmenden Lkw-Verkehr an, der ohne Änderung der Straßen nicht umzuleiten sei. Anschließend geht er kurz auf eine mögliche BAB AS Mitte und Hirschbergtunnel ein. Er rege an künftige Untersuchungen von Verkehrsführungen eher faktisch als politisch durchzuführen.

Stadtrat **Haag** führt an, dass nach Prognosen der Lkw-Verkehr künftig drastisch zunehme. Finde man keine Ersatztrasse in Ost-West-Richtung, werde der Nord-Ost-Ring in der Friedrich- und Schwieberdingerstraße für die nächsten 30 Jahre manifestiert. Er plädiere deshalb mit oberster Priorität nach Ersatzlösungen zu suchen und diese auch politisch durchzusetzen.

Stadtrat **Gericke** führt an, es gebe auch im Lkw-Bereich technische Entwicklungen zur Schadstoffentlastung, beispielsweise Hybridmotoren. Der Lkw-Verkehr sei aber nur ein Teil der Verkehrsproblematik und man müsse alle Möglichkeiten betrachten. So sollten beim Bau einer Stadtbahn auch die notwendigen Voraussetzungen einer Cargo-Tram mit in das Konzept aufgenommen werden.

Stadtrat **Glasbrenner** führt an, objektive Prognosen besagten, dass bis 2020 der Schwerlastverkehr in Ballungsräumen möglicherweise bis zu 80% zunehmen könne und es Erkenntnisse gebe, wonach der Schwerlastverkehr eine etwa 80-fach höhere Belastung als benzinbetriebene Pkws verursache.

Stadtrat **Juranek** sieht es als selbstverständlich an, dass alle weiteren Möglichkeiten, die zu einer Verkehrsentslastung beitragen können, wie eine Stadtbahn oder Lenkungskonzepte, geprüft und eingeführt werden sollen. Eine wirkliche Verkehrsentslastung der Innenstadt sehe er allerdings nur im Bau einer Umgehungsstraße. Hier gebe es auch Möglichkeiten den Verbrauch an Landschaft möglichst gering zu halten. Ferner führt er an, auch bei Elektrofahrzeugen käme es zu Fahr- und Rollgeräuschen, weshalb er außer beim Schadstoffausstoß, für die Anwohner keine großen Verbesserungen sehen würde.

BM **Schmid** stellt die Anträge der Stadträte Gericke und Haag, den 4. Spiegelstrich in Ziffer 1 des Beschlusses zu streichen, zur Abstimmung.

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 3 Ja-Stimmen, 11 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt.

BM **Schmid** stellt den Antrag der Stadträtin Liepins die Ziffer 2 des abweichenden Beschlusses folgendermaßen umzuformulieren zur Abstimmung:

Die Stadt Ludwigsburg befürwortet daher die rasche Realisierung der im Planfall C bezeichneten Variante einer zusätzlichen Neckarquerung (sog. Andriof-Brücke) zeitgleich zusammen mit einer durchgehenden, zusätzlichen Straßenverbindung zwischen der B 29 und der BAB A 81.

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 4 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt.

TOP 1.1	- Antrag der CDU-Fraktion vom 22.03.2010	Vorl.Nr. 144/10
---------	--	-----------------

Beratungsverlauf:

Siehe Beratungsverlauf zu TOP 1.

TOP 1.2	- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 01.03.2010	Vorl.Nr. 107/10
---------	---	-----------------

Beratungsverlauf:

Siehe Beratungsverlauf zu TOP 1.

TOP 2	Beginn Vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB für das künftige Sanierungsgebiet "Untere Stadt" (Vorberatung)	Vorl.Nr. 083/10
-------	--	-----------------

Beschluss:

1. Das Referat Nachhaltige Stadtentwicklung wird beauftragt, für das künftige Sanierungsgebiet ASP „Untere Stadt“ Vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB durchzuführen. Maßgebend ist der Lageplan des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung vom Oktober 2009, der als Anlage beigefügt ist.
2. Der Beschluss ist ortsüblich bekanntzumachen und dabei auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hinzuweisen.

3. Zur Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen wird die Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH beauftragt.
4. Die derzeit bei der Fipo 2.6151.9690.000 gesperrten Mittel werden in Höhe von 25.000 € freigegeben.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der Beschluss erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

Herr **Geiger** (FB Referat Nachhaltige Stadtentwicklung) teilt mit, das Wirtschaftsministerium habe in seinem heutigen Pressegespräch verkündet, dass das Sanierungsgebiet „Untere Stadt“ mit einem Förderrahmen von 2,5 Mio € und somit einer Fördersumme von 1,5 Mio € in das Sanierungsprogramm des Bundes und des Landes aufgenommen worden sei. Die Durchführung vorbereitender Untersuchungen nach § 141 BauGB seien der formale Schritt um später die Finanzhilfe auch in Anspruch nehmen zu können.

Das Gremium freut sich einmütig über die Mitteilung des Wirtschaftsministeriums.

Stadträtin **Liepins** sieht hier ein wichtiges Signal für die untere Stadt. Die Umgebung des Marstallcenters habe hier Vorrang, sobald dieses durch einen Investor übernommen worden sei.

Stadtrat **Glasbrenner** merkt an, man wolle im Bereich Marstallcenter weiterhin nur investieren, wenn dessen weitere Entwicklung feststehe.

Frau **Deimel** (Referat Nachhaltige Stadtentwicklung) geht auf Fragen der Stadträte Rebholz und Schüssler bezüglich der Einholung von Angeboten geeigneter Sanierungsträger und den Leistungsumfang der Angebote ein.

Stadtrat **Haag** führt an, auch aus Kostengründen sei es sinnvoll, parallel mit einer Revitalisierung des Marstallcenters zu investieren. Das ausgewiesene Sanierungsgebiet sei sehr groß und könne schon aus finanziellen Gründen in dieser Größe nicht in das förmliche Planungsverfahren eingebracht werden.

Stadträtin **Burkhardt** geht von einem positiven Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen der Wüstenrot Haus- und Städtebau in der „Unteren Stadt“ hinsichtlich des Sanierungsbedarfs in städtebaulicher, struktureller und sozialer Beziehung aus.

Anschließend lässt BM **Schmid** über die Vorl.Nr. 083/10 abstimmen.