



PROTOKOLLAUSZUG

zum

AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 19.01.2012

ÖFFENTLICH

TOP 1 **Bebauung und Weiterentwicklung Bleyle-Areal**
- Vorstellung durch den Projektentwickler

Beratungsverlauf:

Die Vorstellung des Projekts zur Bebauung und Weiterentwicklung des Bleyle-Areals erfolgt durch Herrn **Wilm** (DQuadrat Real Estate GmbH) an Hand einer Präsentation (s. Anlage 1 zum Protokoll). Er stellt den derzeitigen Bestand auf dem Areal dar und erläutert die Planung für das gesamte Quartier. Insbesondere geht er dabei ein auf PKW- und Fußgängererschließung sowie auf das vorgesehene Nutzungskonzept. An Hand von Ansichten, Grundrissen und Nutzungskennziffern verdeutlicht er die Vorhaben auf den Baufeldern 3 (Büro- und Hotelgebäude) und 4 (Wohn- und Geschäftshaus). Sodann nimmt er Stellung zur Stellplatzsituation und zeigt eine Lösungsmöglichkeit durch ein Parkhaus auf. Dieses solle bereits heute so konzipiert werden, dass seine Dachfläche gegebenenfalls in einem weiteren Entwicklungsschritt ebenfalls bebaut werden könne. Dieses Vorhaben in einem Schritt zu realisieren, mache auf Grund der Situation am Markt keinen Sinn. Gerne lade er jedoch die Wohnungsbau Ludwigsburg GmbH dazu ein, sich auf dem Areal beispielsweise im Mietwohnungsbau zu engagieren. Abschließend zeigt er den anvisierten Zeitplan auf und begründet den zeitlichen Druck mit andernfalls verfallenden Zuschüssen zum geplanten Wohn- und Geschäftshaus mit Kindertageseinrichtung.

Herr **Mayer** (FB Bürgerbüro Bauen) erklärt, sein Fachbereich begrüße die Weiterentwicklung auf dem Bleyle-Areal und stehe den geplanten Nutzungen positiv gegenüber. Beim vorgestellten Garagenbau seien jedoch einige Befreiungen erforderlich, so unter anderem dafür, dass eine Hoch- statt der vorgesehenen Tiefgarage errichtet werden solle. Auch würden in zwei Fällen die Baulinien überschritten, einmal um 11m, im anderen Fall um 1,20m. In allen anderen Fragen herrsche großes Einvernehmen zwischen den Bauinteressenten und der Stadtverwaltung.

Stadtrat **Noz** sieht die Entwicklung grundsätzlich positiv. Kritisch sei jedoch aus seiner Sicht das Vorhaben, auf einem ehemaligen Gewerbegebiet 5 000 m² Wohnfläche auszuweisen und die Gefahr, hierdurch einen Präzedenzfall zu schaffen. Auch die Nähe zur Arena sei auf Grund möglicher Beeinträchtigungen schwierig.

Herr **Kurt** (FB Stadtplanung und Vermessung) korrigiert, es handle sich beim Bleyle-Areal weit überwiegend nicht um ein Gewerbe- sondern um ein Kerngebiet. Eine gemischte Nutzung ohne Handel sei schon immer angestrebt worden. Das Thema Wohnen sei bereits geprüft. Bebauungsplankonform seien erst im 1. Obergeschoss Wohnungen geplant. Die Anforderungen an passiven Schallschutz würden eingehalten, es stünden keine Nutzungskonflikte zu befürchten. Zudem wirkten sich Wohnungen hinsichtlich der Sozialkontrolle positiv aus.

Herr **Mayer** ergänzt ebenfalls auf Nachfrage von Stadtrat **Noz**, dass nach ersten Berechnungen auf dem Areal mehr Stellplätze nachgewiesen würden, als baurechtlich erforderlich seien.

Stadträtin **Liepins** unterstreicht den von Herrn Kurt vorgetragene Aspekt der Sozialkontrolle. Wenn der Immissionsschutz wirksam sichergestellt sei, seien Wohnungen hier sicherlich am richtigen Platz. Vom Grundsatz her könne sie auch die Befreiung für das Parkhaus mittragen, sofern dieses begründet werde. Weiter erkundigt sie sich nach dem Stand der Planungen für die Kindertageseinrichtung.

Stadtrat **Glasbrenner** freut sich, dass die Entwicklung des Areals nun in Gang komme und erklärt, auf den ersten Blick seien die Planungen durchaus ansprechend. Er erkundigt sich nach Details der Wohnbebauung, insbesondere nach der Wohnungsgröße, und regt an, das Thema Stellplätze nachmals im ganzen Quartier neu zu bewerten. Seit dem damaligen Beschluss des Bebauungsplanes habe es auch im Umfeld einige Änderungen gegeben, die berücksichtigt werden müssten.

Stadtrat **Gericke** erachtet das Quartier als grundsätzlich geeignet für die geplante Nutzung. Kritisch sei jedoch das Parkhaus, das relativ nahe an der Nachbarbebauung geplant sei. Er regt an, dies ähnlich dem Parkhaus bei der Liederhalle in Stuttgart in die Tiefe abzusenken und auf der Dachfläche – gegebenenfalls auch mit städtischem Zuschuss – eine parkähnliche Nutzung zu ermöglichen. Weiter schlägt er vor, zu Gunsten von Freiflächen die rückwärtigen Stellplätze zu reduzieren.

Stadtrat **Heer** betont, als Tor zur Innenstadt verdiene das Bleyle-Areal eine grundsätzliche Aufwertung sowie ein umfassendes städtebauliches Konzept. Die Wohnnutzung sei aus seiner Sicht richtig platziert. Eine kleinteilige Handelsnutzung wäre für die Grundversorgung der Bürger in fußläufiger Entfernung sicher von Vorteil. Insgesamt sehe er also keinen großen Dissens, lediglich die Fußgängerverbindung zwischen Hotel und Bushaltestelle müsse noch nachgebessert werden.

BM **Schmid** sagt zu, dieses Thema werde im Rahmen der Baugenehmigung geprüft.

Stadträtin **Burkhardt** erinnert an die Ziele des Bebauungsplanes aus dem Jahr 2003: die Fortsetzung der innerstädtischen Blockrandbebauung sowie die Sicherung halböffentlicher Freiräume und der Durchlässigkeit für Fußgänger. Dies vermisse sie in der jetzt vorgelegten Planung. Die aus diesen Gründen festgesetzte Beschränkung der ebenerdigen Parkplätze auf 80 Stück werde überschritten, auch wenn insgesamt weitaus weniger Plätze realisiert würden, als baurechtlich möglich sei. Sie plädiere dafür, eine Tiefgarage zu forcieren. Abschließend erkundigt sie sich nach den geplanten Gebäudehöhen.

Herr **Wilm** bestätigt hinsichtlich der Gebäudehöhen, dass man sich am Bestand an der Ecke Hofer-/Pflugfelder Straße orientieren werde, sowie hinsichtlich der Blockrandbebauung, dass man dieses Prinzip beibehalten werde. Weiter beantwortet er die Fragen zum Planungsstand der Kita und zur Wohnbebauung. Er weist weiter darauf hin, dass der Bebauungsplan um die 70 Außenstellplätze zulasse, nach jetzigem Planungsstand aber nur 46 vorgesehen seien. Die Frage Parkhaus oder Tiefgarage sei letztendlich auch eine finanzielle.

BM **Schmid** verdeutlicht, die Entscheidung über die Unterbringung der Stellplätze und die Befreiung von der derzeit um 11m überschrittenen Baugrenze könnten nach Aussagen des Investors im Zweifel investitionsentscheidend sein. Aus diesem Grund wolle er hierzu ein Votum des Gremiums einholen.

Stadtrat **Juranek** nimmt auf die Stellungnahme von Stadtrat Gericke Bezug. Auch aus seiner Sicht sei das geplante Parkhaus räumlich wenig wirksam und durch die Zwischenhöhen gehe städtebauliche Qualität verloren.

Herr **Kurt** sieht dies ähnlich. Er stellt die Frage, ob man eine Befreiung eventuell an die Voraussetzung knüpfen wolle, dass von Seiten der Statik bereits die Grundlagen für eine spätere Aufstockung des Parkhauses gelegt würden.

Nachdem sich die überwiegende Mehrheit der Ausschussmitglieder dafür ausspricht, das Thema zunächst in den Fraktionen vertieft zu diskutieren, kündigt **BM Schmid** an, den Tagesordnungspunkt nochmals auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt am 02.02.2012 aufzunehmen. Im Vorfeld zu den Fraktionssitzungen am kommenden Montag werde das Modell des Vorhabens wie von den Gremienmitgliedern angeregt im Foyer des Rathauses ausgestellt.

TOP 2 **Schülerbeförderung in Ludwigsburg
- Bericht durch Vertreter des Landkreises, des
Verbands Region Stuttgart sowie der
Verkehrsunternehmen**

Beratungsverlauf:

Stadtrat Dr. **Vierling** begründet eingangs nochmals mündlich den Antrag seiner Fraktion, Vorl. Nr. 588/11.

Herr **Bäuerle** (LVL) und Herr **Trovato** (RBS) informieren über die Sichtweise der Verkehrsunternehmen. Grundsätzlich sei die Situation vor allem auf der Oßweiler Linie sowie zwischen dem Zentralen Busbahnhof (ZOB) und dem Bildungszentrum West (BZW) angespannt. Ursächlich hierfür seien einerseits die schnelle Aufsiedlung der Hartenecker Höhe – die zudem an der bereits bisher stärksten Linie Richtung Oßweil liege – und andererseits veränderte, zunehmende Schülerströme zum BZW. Darüber hinaus gebe es in den neuen Bussen weniger Sitzplätze als in den Vorgängermodellen, um auch Rollstuhlfahrern und Personen mit Kinderwagen entgegen zu kommen. Verschärft habe sich die Situation im Herbst 2011 auf Grund diverser Baustellen und der Streiktage der Stadtbahn. Man habe frühzeitig auf dieses zusätzliche Problem reagiert: am ZOB agierten Mitarbeiter als „Busfüller“ und achteten darauf, dass Fahrgäste nach hinten durchgingen und den ganzen zur Verfügung stehenden Platz im Bus nutzten. Zusätzlich zu den bereits verkehrenden habe man weitere Verstärkerbusse eingesetzt, die im vergangenen Herbst jedoch staubedingt wenig Entlastung gebracht hätten.

Herr **Vogt** (Landratsamt Ludwigsburg) gibt ergänzend an, dass im gesamten Landkreis 140 Verstärkerbusse eingesetzt würden. In Ludwigsburg kämen in den Stoßzeiten allein 20 zum Einsatz. Weiter erläutert er, dass die Notwendigkeit des Einsatzes eines Verstärkerbusses genau geprüft werde und der Verband Region Stuttgart nur dann die Kosten erstatte.

Herr **Bäuerle** weist darauf hin, dass sich auch nach Beendigung der Baustellen die Situation auf den zuvor genannten kritischen Linien leider nicht grundlegend entspannen werde. Insbesondere für Oßweil und die Hartenecker Höhe brauche man ein eigenes Verkehrskonzept. Auch die Strecke nach Neckarweihingen müsse man unter Berücksichtigung der Aufsiedlung der Neckarterrasse im Auge behalten. Insgesamt sei es vorstellbar, Kapazitäten zu verlagern. Möglich sei beispielsweise, den bisherigen 10-Minuten- auf einen 15-Minuten-Takt auszuweiten. Die freiwerdenden Busse könnten dann in Spitzenzeiten zusätzlich eingesetzt werden und die Taktzeiten dort gezielt verkürzen.

Auf Wunsch des Gremiums schildert Frau Dr. **Knoß**, Vorsitzende des Gesamtelternbeirats in Ludwigsburg, ihre Eindrücke. Sie moniert, Busse seien zu den morgendlichen Schulzeiten oft überfüllt und ließen regelmäßig Fahrgäste an den Haltestellen stehen. Zahlreiche Schüler kämen dadurch häufig zu spät zum Unterricht. Sie fordere mehr Busse, mehr Fahrten und mehr

Direktverbindungen zu den Schulen. Ein Ausweichen auf frühere Busse sei vielen Schülern nicht zuzumuten. Bisher habe sie auch keine Rückmeldungen dahingehend erhalten, dass sich die Situation durch die von den Verkehrsunternehmen heute vorgetragenen Maßnahmen bereits entspannt habe.

Stadtrat **Rebholz** anerkennt, dass man auf die temporäre, durch Baustellen verschärfte Problemstellung nach bestem Wissen und Gewissen reagiert habe. Das grundsätzliche Problem zur morgendlichen Stoßzeit wolle man selbstverständlich im Auge behalten – wohl wissend, dass es sich um einen Engpass für die Dauer von 35 Minuten handle und der zu seiner Beseitigung erforderliche Aufwand hierzu in Relation stehen müsse. Er appelliere daher auch an Eltern und Schüler, wo möglich durch das Ausweichen auf frühere Verbindungen zur Entzerrung der Fahrgastströme beizutragen.

Stadtrat **Griesmaier** erklärt, Eltern und Schülern sei es durchaus zuzumuten, auch auf eine etwas frühere Verbindung auszuweichen. Den Schulen hingegen sei es zuzumuten, hinsichtlich der Anfangszeiten flexibel zu agieren. Es gebe keine Vorschrift, dass alle Schulen um 7.45 Uhr beginnen müssten. Bei allen berechtigten Wünschen müsse darauf geachtet werden, dass der ÖPNV rentabel bleibe, da sonst die Steuerzahler durch Zuschüsse über Gebühr belastet würden.

Aus Sicht von Stadtrat **Glasbrenner** ist eine Ideallösung nicht zu erreichen. Während Eltern und Schüler von ihrem Anspruchsdenken abrücken müssten, müssten die Verkehrsbetriebe ein System entwickeln, um noch schneller und effizienter auf besondere Herausforderungen wie Streiks und Baustellen reagieren zu können. Die angespannte Situation morgens zu Arbeits- und Schulbeginn werde sich hingegen mit den auch unter Rentabilitäts Gesichtspunkten zur Verfügung stehenden Mitteln kaum entspannen lassen.

Stadtrat Dr. **Vierling** hingegen sieht die Schülerbeförderung als öffentliche Pflichtleistung, die zu zumutbaren Bedingungen erfolgen müsse. Nicht zumutbar seien ein Ausweichen auf Busse, die beispielsweise eine halbe Stunde früher verkehrten, oder das Befördern zu vieler Fahrgäste auf zu kleinem Raum. Er fordere, dass niemand mehr an Bushaltestellen stehen gelassen werden dürfe, dass nicht mehr als 35 stehende Fahrgäste pro Bus transportiert würden und dass nicht losgefahren werde, wenn im vorderen Türbereich noch jemand stehe. Zur Umsetzung schlägt er eine Verstärkung des Takts mit Reisebussen oder die Unterscheidung in Sommer- und Winterfahrplan vor.

Stadtrat **Heer** zeigt sich verwundert darüber, dass der steigende Bedarf auf manchen Linien bekannt sei, jedoch nicht angemessen reagiert werde. Neben dem Einsatz von Verstärkern in Spitzenzeiten dürfe auch das Nachdenken über eine Veränderung der Linienführung kein Tabu sein. Bei diesen Überlegungen müsse dann auch der Gesamtelternbeirat einbezogen werden.

Stadträtin **Burkhardt** regt an zu prüfen, ob eine dauerhafte neue Buslinie von der Comburgstraße zu den drei Ludwigsburger Schulzentren eingerichtet werden könne. Dazu brauche man nachprüfbar Zahlen zur veränderten Nutzung durch Schüler und erwachsene Fahrgäste. Wenn diese vorlägen, müsse vielleicht das ganze Ludwigsburger Buslinienkonzept neu überdacht werden. Finanziert werden könne eine solche Prüfung, wenn die Gewinne der Stadtwerke nicht wie bisher nur in Parkhäuser und Tiefgaragen gesteckt würden, sondern auch in den öffentlichen Nahverkehr.

Auf Nachfragen von Stadtrat **Lettrari** begründet Herr **Vogt**, warum die Einführung reiner Schülerbusse wenig Sinn mache und der bisherige Einsatz von Verstärkern demgegenüber vorzuziehen sei.

Abschließend weist Herr **Bäuerle** noch auf den für den kommenden Montag angekündigten Streik im privaten Omnibusgewerbe hin. Auch die Linien der LVL seien hiervon betroffen.

Beratungsverlauf:

Zum Beratungsverlauf siehe Tagesordnungspunkt 2.

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Vorl. Nr. 588/11, ist damit erledigt.