



Protokollauszug

zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 05.06.2014, 17:05 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1

Lärmaktionsplan Ludwigsburg Stufe I und II
- Beschluss über den Entwurf des
Lärmaktionsplans und Beteiligung der
Öffentlichkeit sowie der Behörden
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 133/14

Abweichender Empfehlungsbeschluss:

1. **Beschluss und Offenlage des Entwurfs zum Lärmaktionsplan**

Der Entwurf zum Lärmaktionsplan vom 15.04.2014 wird mit nachfolgendem Maßnahmenpaket (Ziffer 2 bis 14) beschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurf des Lärmaktionsplans öffentlich auszulegen und die Stellungnahmen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange einzuholen.

2. **Anordnung Tempo 30 ganztägig**

Aus Gründen der Lärminderung wird in folgenden Straßen kurzfristig ganztägig Tempo 30 angeordnet:

- a. Schlosslesfeld: **Neckarstraße** zwischen Schlosslesweg und Schorndorfer Straße.
- b. **Untere Stadt:** Arrondierung der Tempo 30 Zone durch Aufnahme der Charlottenstraße, Oberen und Unteren Kasernenstraße, Postgässle, Laufgasse, Ziegelgasse und Bietigheimer Straße zwischen Unterer Kasernenstraße und Charlottenstraße.
- c. Ortsdurchfahrt der **K 1695 in Poppenweiler:** Hochberger Straße südlich vor der Einmündung Sommerhalde bis zur Steinheimer Straße zwischen den Einmündungen Weiherstraße und Am Ring (Ausdehnung der bestehenden Tempo-30-Regelung).
- d. Neckarweihingen: **Lechtstraße** bis über die Einmündung Rilkestraße ortsausträts.

Die Ausweisung im Schlosslesfeld wird von Verkehrserhebungen vor und nach der Einrichtung begleitet (Menge, Geschwindigkeit in der Neckarstraße und in der Waliser Straße).

3. **Prüfung Tempo 30 ganztägig**

Mit dem Ziel, dass die notwendige Koordinierung von Signalanlagen nicht zu unzumutbaren Verschlechterungen für den Verkehrsfluss (Unstetigkeit, Abgasemissionen), den Busverkehr (Fahrzeiten) oder für Fußgänger (Wartezeiten) führt, wird in den Lärmaktionsplan die zeitnahe Prüfung von ganztägig Tempo 30 *insbesondere* in folgenden Straßen aufgenommen:

- a. Oststraße
- b. Straßenzug Marienstraße - Abelstraße - Uhlandstraße
- c. August-Bebel-Straße - Kurfürstenstraße - Martin-Luther-Straße
- d. Leonberger Straße
- e. Asperger Straße

4. **Prüfung Tempo 30 nachts**

Für alle Verkehrsstraßen ab einer nächtlichen Lärmbelastung von 55 dB(A) (Schwelle zur

Gesundheitsgefährdung) werden zeitnah die Auswirkungen einer Anordnung von Tempo 30 nachts (insbesondere auch Verlagerungen und Busverkehr) geprüft. Bei ermittelten Problemen wird alternativ Tempo 40 untersucht.

5. Lärmoptimierter Asphalt

Bei jeder Fahrbahnsanierung auf Verkehrsstraßen, für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung zu erwarten ist, wird im Fall einer Sanierung der Fahrbahn Lärmoptimierter Asphalt nach dem aktuellen Stand der Technik eingebaut (Mehrkosten derzeit ca. 15 € / m²), sofern nicht begründete Bedenken bestehen (z. B. eingeschränkte Haltbarkeit aufgrund überdurchschnittlichen Anteils Schwerverkehr).

6. Prüfung Lkw-Durchfahrtsverbot

Weitere Überprüfung der Auswirkungen und *anschließende Beantragung* von Lkw-Durchfahrtsverboten (tags, nachts, ganztags) einschließlich Maßnahmen gegen unerwünschte innerstädtische oder überörtliche Verlagerungen mittels Verkehrsmodell, *insbesondere zum Beispiel* für die B 27 zwischen Einmündung Marbacher Straße und südlichem Ortsrand.

7. Prüfung Geschwindigkeitsbegrenzung Bereiche außerorts

Prüfen *und beantragen* von Maßnahmen auf oder an Außerortsstrecken ggf. in Abstimmung mit anderen zuständigen Baulastträgern (Land für Bundesautobahn A 81 und L 1100; z. B. Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 81, lärmmindernde Fahrbahnbeläge auf Landesstraßen im Nahbereich von Wohnungen oder zum Schutz von Naherholungsbereichen).

8. Langfristige Konzepte und Strategien zur Lärminderung

Langfristige Konzepte zur Lärmvermeidung und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität sowie weitere Detailuntersuchungen sind - unter anderem auch aus Gründen der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes - ein unverzichtbarer Teil der Lärmaktionsplanung und werden als Daueraufgabe weiter verfolgt (z. B. Radwegkonzept, ÖPNV-Konzept, Elektromobilität). Für einzelne Lärmschwerpunkte werden spezifische Lösungen entwickelt, um Synergien verschiedener Maßnahmen zu nutzen (Beispiel: verträglicheres Miteinander von Rad-, Fußgänger- und Kfz-Verkehr bei verringerter zulässiger Geschwindigkeit und ggf. veränderte Querschnittsaufteilung, insbesondere bei überbreiten Fahrbahnen).

9. Weiterplanung der Nord-Ost-Umfahrung

10. Signalanlagen und Busbevorrechtigungen

Kurzfristige Verbesserung der Signalanlagenabstimmung und Überprüfung der Busbevorrechtigungsschaltungen auf Verhältnismäßigkeit

11. Intensivierung der Verkehrskontrollen

12. Freiwilliges Förderprogramm für Lärmschutzfenster überprüfen

13. Lärmverlagerung und Bündelung durch Straßenneubau, Fahrverbote, Lenkungskonzepte (z.B. speziell für Lkw), Pfortnerampel usw.

Kleinräumige örtliche Lösungen zum Schutz von Wohngebieten vor Durchgangsverkehr sind zu prüfen (hohe Priorität)

14. Konzentration auf die drei Tempo zonen „Verkehrsberuhigter Bereich“, „Tempo 30“ und „Tempo 50“ Zur Erleichterung der Übersichtlichkeit im Stadtgebiet

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss zu Ziffer 1 wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der Beschluss zu Ziffer 2a wird mit 9 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich angenommen.

Der Beschluss zu Ziffer 2b-d wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der Beschluss zu Ziffer 3 wird mit dem Zusatz „insbesondere“ mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der Beschluss zu Ziffer 4 wird mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung einstimmig angenommen.

Der Beschluss zu Ziffer 5 wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der Beschluss zu Ziffer 6 wird bei Streichung des Wortes „Prüfung“ und der Änderung von „insbesondere“ in „zum Beispiel“ mit 10 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der Beschluss zu Ziffer 7 wird mit der Änderung der Überschrift von „Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen außerorts“ in „Bereiche außerorts“ und der Ergänzung „beantragen“ mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der Beschluss zu Ziffer 8 wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der Beschluss zur Ergänzung der Ziffer 9 wird mit 10 Ja-Stimmen, 3-Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der Beschluss zur Ergänzung der Ziffer 10 wird mit 10 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der Beschluss zur Ergänzung der Ziffer 11 wird mit 8 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 4 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der Beschluss zur Ergänzung der Ziffer 12 wird mit 12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der Beschluss zur Ergänzung der Ziffer 13 zur Änderung der Priorität von „mittlere bis geringe“ in „hohe“ wird mit 9 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich angenommen.

Der Beschluss zur Ergänzung der Ziffer 14 wird mit 9 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Nicht anwesend: Stadtrat Juranek

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** gibt zu Beginn einen kurzen Rückblick auf die Einbringung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes im Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt am 08.05.2014. Heute nun stehe die Aussprache und Beschlussfassung hierzu auf der Tagesordnung. Der Lärmaktionsplan sei ein wichtiges Thema und stehe auch bei anderen Kommunen auf der Agenda. Wichtig sei es, den Entwurf nun auf den Weg zu bringen, um in der öffentlichen Auslegung dann noch Bedenken und Anregungen sammeln zu können, die unter Umständen auch noch zu Änderungen und Ergänzungen führen könnten.

Herr Kurt (FB Stadtplanung und Vermessung) erläutert das förmliche Verfahren, in dem der Lärmaktionsplan zu Stande komme und definiert dessen Rechtscharakter. Der zeitliche Ablauf sehe vor, dass nach der heutigen Vorberatung der Entwurfsbeschluss in der Juli-Sitzung des Gemeinderates gefasst werden könne. Darauf folge dann während der Sommermonate die Offenlage. Nach Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen könne voraussichtlich im November über Ergänzungen und Änderungen beschlossen werden. Unter diesen Voraussetzungen könne der endgültige Beschluss zum Lärmaktionsplan Ende 2014 / Anfang 2015 gefasst werden.

In Abhängigkeit zu den Belastungen, dem sogenannten Vorrangnetz, erläutert Herr **Ressler** (FB Stadtplanung und Vermessung) die laut Vorl. Nr. 133/14 geplanten Maßnahmen. Die Prioritätenliste ergebe sich aus den aktuellen Erhebungen und Kartierungen. Er betont, dass auch im weiteren Verfahren umfassende Untersuchungen unerlässlich seien um einschätzen zu können, welche der Maßnahmen überhaupt erfolgversprechend und realisierbar seien. Im Weiteren nimmt Herr Ressler Stellung zu den bereits vorgebrachten Anregungen und belegt anhand einer Übersichtstabelle zur Unfallstatistik, dass dort, wo die Lärmbelastung sehr hoch sei häufig auch mehr Unfälle zu verzeichnen seien.

Einen Lärmaktionsplan für Ludwigsburg aufzustellen, sei sehr wichtig, leitet Stadtrat **Noz** die Aussprache ein. Seine Fraktion spreche sich dafür aus, sich innerhalb der Stadt auf die drei Tempozonen „Spielstraße“, „Zone 30“ und „Zone 50“ zu beschränken. Wichtig sei es, unbedingt auch das Radwegekonzept einzubinden, woraus sich verschiedentlich Änderungen ergeben könnten. Entscheidend für einen zügigen Verkehr sei jedoch nicht nur das Tempo sondern auch die Schaltung der Lichtsignalanlagen, die überprüft und gegebenenfalls angepasst werden müssten. Eine Temporeduzierung auf den Hauptverkehrsachsen führe seines Erachtens nur zu Verlagerungen und könne daher nicht mitgetragen werden. Stattdessen sollten hier durchgehend 50 km/h zulässig sein, da dies für die Autofahrer besser nachvollziehbar und rechtlich leichter durchsetzbar sei als Tempo 30. Vor Einführung eines LKW-Durchfahrtsverbot müssten unbedingt die Anregungen der IHK hierzu beachtet werden. Zu den in der Vorlage aufgeführten Prüfaufträgen könne man die Zustimmung ebenso geben wie zum Einsatz von lärmoptimierten Asphalt. Zu der in der Neckarstraße vorgeschlagenen Sofortmaßnahme sage seine Fraktion jedoch nein. Da es sich bei den übrigen dort aufgeführten Straßenzügen um keine größeren Verkehrsachsen handle, könne man dort zustimmen. Eine Entlastung für die eigentliche Hauptverkehrsachse Friedrichstraße und Schwieberdinger Straße sehe man alleine in einer Nord-Ost-Umfahrung, wozu sich die Stadt Ludwigsburg deutlich bekennen müsse. Da die Stellungnahmen zu den einzelnen Ziffern unterschiedlich ausfielen, werde bei der Beschlussfassung eine Einzelabstimmung nach Ziffern gewünscht.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans mache sich Stadträtin **Liepins** die größten Sorgen darüber, dass für die Straßen, die am meisten belastet seien, keine spürbare Lösung gefunden werden könne. Den in der Vorlage gemachten Vorschlägen könne ihre Fraktion in allen Punkten zustimmen. Der Entwurf solle so in die Offenlage gegeben werden, um dann die Anregungen zu sammeln und einarbeiten zu können. Die Prüfungen für die Einführung von Tempo 30 ganztägig hätten zumindest teilweise schon durchgeführt werden können und sollten nicht länger verzögert werden. Wichtig sei, dass die Maßnahmen nachvollziehbar seien für die Bürger. Dies spreche für ein klares Konzept bei den Geschwindigkeitsbeschränkungen. Ziel könne es sein, in Wohngebieten

grundsätzlich Tempo 30 und entlang der Hauptverkehrsachsen Tempo 50 durchzusetzen. Sehr schwierig nachvollziehbar erscheine hingegen die Unterscheidung von Begrenzungen für Tag und Nacht. Eine solche Regelung sei nicht logisch und erwecke unter Umständen den Eindruck, dass sie nur der Verhängung von Bußgeldern dienen solle. Die für die Schorndorfer Straße vorgeschlagene Maßnahme müsse unbedingt im Zusammenhang mit dem Radwegekonzept und der Aufsiedlung der Hartenecker Höhe gesehen werden, um dann für die Oststadt ein Gesamtkonzept entwerfen zu können.

Stadtrat **Glasbrenner** unterstreicht, dass sich seine Fraktion zum Wohle der Ludwigsburger Bürger schon lange darum bemühe, die Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren. Deshalb sei man auch schon lange Mitglied in der Aktionsgemeinschaft A81 zum Lärmschutz entlang der Autobahn. Der Schwerpunkt des Lärmaktionsplans liege auf der Reduzierung des Lärms und betrachte die Luftschadstoffe nur am Rande. Dies führe jedoch teilweise zu kontraproduktivem Handeln. So habe zum Beispiel die Verkehrsverlagerung auf die Hauptachsen sinnvolle Auswirkungen auf die Lärmimmissionen, nicht aber auf die Luftschadstoffe. Die Bemühungen der Verwaltung würden anerkannt, trotzdem fehle es für dieses schwierige Problem an einer umfassenden Lösung. Verantwortlich dafür seien neben einem eingeschränkten Handlungsspielraum aufgrund fehlender Zuständigkeiten, wie zum Beispiel bei Landesstraßen, auch die Einschränkungen aufgrund fehlender finanzieller Mittel, wie etwa beim Flüsterasphalt. In diesem Zusammenhang weist er auf das LKW-Durchfahrtsverbot hin, das in anderen Städten bereits verhängt wurde, was die Situation in Ludwigsburg noch verschlechtere. Genau wie auch bei den geforderten Lärmschutzmaßnahmen entlang der A81 seien der Stadt Ludwigsburg jedoch die Hände gebunden. Nachfolgend nimmt er im Namen seiner Fraktion Stellung zu den einzelnen Ziffern und bejaht die Offenlage des Entwurfs. Speziell der Einführung von Tempo 30 nachts könne nur unter Vorbehalt zugestimmt werden, da dies in Abhängigkeit zur Akzeptanz gesehen werden müsse. Die vielen unterschiedlichen Tempozonen seien ohnehin sehr unübersichtlich. Um das Thema des LKW-Durchfahrtsverbotes voranzutreiben, müsse ein entsprechender Antrag gestellt werden. Und im Zusammenhang mit der Ziffer 7 des Beschlusses, wonach Maßnahmen außerorts geprüft und beantragt werden sollen, fordert Stadtrat Glasbrenner im Namen seiner Fraktion, dass sich die Stadt Ludwigsburg offiziell den Forderungen der Aktionsgemeinschaft Lärmschutz A81 anschließe. Darüber hinaus werde die Aufnahme eines weiteren Punktes beantragt, wonach eine kurzfristige Verbesserung der Signalanlagenabstimmung und Überprüfung der Busvorrechtigungsschaltungen auf Verhältnismäßigkeit erfolgen solle. Vermisst würden außerdem Aussagen zur Weiterplanung der Nord-Ost-Umfahrung, die, entsprechend der Beschlusslage des Gemeinderates, fortgeführt werde solle. Zur Aufnahme weiterer, in der Diskussion vorgebrachten, Straßenzüge schlage er vor, darüber nicht heute zu beschließen sondern diese in das weitere Verfahren aufzunehmen.

Stadtrat **Gericke** pflichtet seinen Vorrednern insofern bei, dass der Lärm ein großes Problem sei, das unbedingt angegangen werden müsse. Aus Sicht seiner Fraktion müsse das Hauptaugenmerk darauf gerichtet werden, sinnvolle Alternativen zu schaffen um einen zunehmenden Verzicht auf das Auto zu ermöglichen. Dabei sei ihm bewusst, dass dies auch ein gesellschaftliches und soziales Problem sei, das neue Maßnahmen erforderlich mache. Trotzdem sei dies effektiver, als nur an den kleinen Stellschrauben zu drehen. Allerdings macht er deutlich, dass auch der mehrfach angesprochene Nord-Ost-Ring keine Patentlösung sei, da damit der innerhalb Ludwigsburgs entstehende Ziel-Quell-Verkehr nicht abgefangen werden könne. Um die Dringlichkeit des Handelns zu unterstreichen, verweist er auf den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Einführung von Tempo 30 in der Abelstraße, der bereits aus dem Jahr 2011 stamme und dessen Prüfung schon lang hätte abgeschlossen sein können. Gut sei deshalb, dass nun ein konkreter Zeitplan vorliege. Abschließend bezieht er kurz Stellung zu den einzelnen Ziffern und kündigt an, dass seine Fraktion den Verwaltungsvorschlag mittragen und der Offenlage des Entwurfs zustimmen werde.

Endlich gehe es an konkrete Maßnahmen, freut sich Stadtrat **Dr. Jordan** und bedauert gleichzeitig, dass trotzdem viele grundsätzliche Probleme, wie zum Beispiel das LKW-Durchfahrtsverbot, damit nicht gelöst werden könnten. In diesen Fällen fordere er daher von der

Stadt Ludwigsburg ein aggressiveres Vorgehen. Grundsätzlich stimme seine Fraktion den Vorschlägen zu, wünsche sich aber, dass bei der Prüfung Tempo 30 ganztägig noch weitere Straßenzüge aufgenommen würden. Wie auch seine Vorredner habe er Bedenken gegen zu viele unterschiedliche Tempozonen, speziell wenn zusätzlich noch zwischen Tag und Nacht unterschieden werden solle. Auf jeden Fall aber müssten mehr Kontrollen durchgeführt werden da leider nur dann eine Durchsetzung gelinge. Was seiner Fraktion in der Vorlage fehle, sei ein Lösungsansatz für die Verkehrsprobleme in Eglosheim. Den Bürgern dort müsse geholfen werden, so dass hier zumindest ein passiver Lärmschutz in Form eines Förderprogramms für Lärmschutzfenster gefordert werde.

Stadträtin **Burkhardt** kritisiert, dass das Thema der Lärm- und Verkehrsbelastung bereits seit sehr vielen Jahren im Ludwigsburger Gemeinderat diskutiert werde und noch immer kein Konzept existiere. Was auch in dem jetzt vorgelegten Entwurf fehle sei eine Art Leitplan, der Aussagen über die Ziele des Lärmaktionsplans treffe. Damit würden sich dann auch die Einwände gegen die Einführung von Tempo 30 nachts erübrigen, was vielleicht das Autofahren komplizierter, dafür aber das Leben der Anwohner angenehmer mache. In diesem Zusammenhang erinnert sie an den von ihr in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt am 08.05.2014 im Sachzusammenhang gestellten Antrag, sofort nach Beendigung der Bauarbeiten in Ludwigsburg-Eglosheim, spätestens am 1.1.2015, auf der Frankfurter Straße zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr Tempo 30 einzuführen und die Einhaltung des Tempolimits zu überwachen. Nach einer Testphase von einem Jahr sollen die gewonnenen Erfahrungen zur Basis der Einführung des nächtlichen Tempolimits auf der gesamten B 27 und der Friedrich- und Schwieberdinger Straße und gegebenenfalls weiterer Straßen gemacht werden. Darüber hinaus sei ihr besonders wichtig, die Ziffer 8 konkreter zu fassen, was gleichbedeutend sei mit der Forderung nach einem Fußgänger- und Radwegekonzept sowie einem Buskonzept, das bis heute nicht vorliege. Insgesamt fordere sie, dass endlich etwas Konkretes passiere und nicht weiterhin jahrelange Prüfaufträge bearbeitet würden. Abschließend bittet sie darum, zu den auf der Tagesordnung vermerkten Anträgen auch immer den Antragsteller zu nennen.

Stadtrat **Lettrari** ergänzt zu den vorangegangenen Stellungnahmen, dass es auf Autobahnen bereits mehrfach nächtliche Temporeduzierung gebe und er deshalb bei der innerörtlichen Umsetzung keine Schwierigkeiten sehe.

Nachfolgend geht Herr **Ressler** auf die aus der Mitte des Gremiums angesprochenen Punkte und Fragen ein. Insbesondere verweist er auf die Ersteinschätzung der Temporeduzierung, die als Tabelle in der Vorlage enthalten sei. Die genaue Betrachtung liefere die Rechtfertigung für die nach wie vor erforderlichen Prüfungen. Nur so sei es möglich, die Maßnahmen wie Temporeduzierung und Ampelschaltung sinnvoll aufeinander abzustimmen. Was die Planung des Nord-Ost-Rings angehe, erinnere er daran, dass die Stadt nicht federführend sei und deshalb die Planung aus ihre Position nicht vorantreiben könne. Des Weiteren begründet er die Temporeduzierung nachts damit, dass es die Summe der Belästigungen sei, die Probleme bereite und es daher gelte, Verbesserungen im Einzelnen zu erzielen. Abschließend geht Herr Ressler auf die Auswirkungen der Temporeduzierung auf die Schadstoffimmissionen ein.

Anschließend fasst **BM Iik** die bislang gestellten Anträge zusammen bevor er erneut die Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt um ihre Stellungnahmen hierzu bittet.

Stadtrat **Noz** reagiert mit Unverständnis auf die mehrfach angesprochene übermäßige Belastung der Anwohner der Friedrichstraße. Schließlich habe seine Fraktion sich schon vor langer Zeit dagegen ausgesprochen, dort Wohnbebauung zuzulassen. Die Einführung von Tempo 30 in der Neckarstraße halte er für inakzeptabel, da dies zwangsläufig dazu führe, dass stattdessen Ausweichstrecken genützt würden, an denen noch mehr Wohnbebauung angrenze. Von einer weiteren Verkehrsüberwachung rät er abzusehen und eher zu versuchen, über bauliche Maßnahmen die Temporeduzierung durchzusetzen. Über die Aufnahme weiterer Straßenzüge unter Ziffer 2 wolle seine Fraktion zunächst intern beraten. Einem LKW-Durchfahrtsverbot könne dann zugestimmt werden, wenn die bei der IHK einzuholende Stellungnahme dem nicht

entgegenstehe. Der Antrag auf Weiterführung der Planung zur Nord-Ost-Umfahrung werde genau so unterstützt wie der auf Anschluss an die Forderungen der Aktionsgemeinschaft Lärmschutz A81 und der Anhebung der Priorität für die Maßnahmen zur Lärmverlagerung und Bündelung durch Straßenneubau, Fahrverbote, Lenkungskonzepte (z.B. speziell für Lkw), Pfortnerampel. Den Antrag auf Einführung eines freiwilligen Förderprogramms für Lärmschutzfenster verstehe er als Prüfauftrag.

Die Aufnahme weiterer Straßenzüge in den geschwindigkeitsreduzierten Bereich müsse nach Ansicht von Stadträtin **Liepins** heute gar nicht diskutiert werden, sondern sollte sich aus der Bürgerbeteiligung im Rahmen der Offenlage ergeben. Einem künftigen Ausschluss von Tempo 40-Zonen, wie von der CDU-Fraktion beantragt, könne ihre Fraktion nicht zustimmen.

Seine Fraktion werde den Anträgen wie vorgetragen zustimmen, kündigt Stadtrat **Glasbrenner** an. Bei der Neckarstraße handle es sich um einen Unfallschwerpunkt, so dass der Vorschlag auf Einführung von Tempo 30 nach wie vor mitgetragen werde. Zusätzlichen Verkehrskontrollen könnte ebenfalls zugestimmt werden, soweit es sich um Bereiche mit Tempo 30 handle. Von der Aufnahme weiterer Straßenzüge würde zum jetzigen Zeitpunkt auch seine Fraktion absehen.

Da es sich bei Ziffer 3 lediglich um einen Prüfauftrag handle, spräche aus Sicht von Stadtrat **Gericke** nichts dagegen, wenn hier noch weitere Straßen aufgenommen würden. Er regt an, Verkehrskontrollen auch zu Nebenzeiten durchzuführen.

Hierzu ergänzt Stadtrat **Griesmaier**, dass die Verkehrskontrollen besser auf das gesamte Stadtgebiet verteilt werden sollten.

Zum Einwand von Stadtrat Noz gegen die Wohnbebauung in der Friedrichstraße bemerkt Stadtrat **Lettrari**, dass die Bebauung mit Rücksicht auf die Lärmbelästigung so geplant worden sei, dass zur Straßenseite überwiegend Küchen und Abstellräume aber keine Wohnräume vorgesehen seien.

Ergänzend hierzu weist Herr **Kurt** darauf hin, dass der passive Lärmschutz nicht immer möglich sei, bei Neubaumaßnahmen aber durchaus berücksichtigt werde.

Abschließend stellt BM **Ilk** die Vorl. Nr. 133/14, ergänzt um die Anträge aus der Mitte des Gremiums, zur Abstimmung.

TOP 1.1	- Antrag der Fraktionsgemeinschaft LUBU/Die Linke vom 25.11.2009	Vorl.Nr. 629/09
---------	--	-----------------

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung und Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan erledigt. Zum Beratungsverlauf siehe unter Tagesordnungspunkt 1.

TOP 1.2	- Antrag der Stadträtin Burkhardt (LUBU) vom 13.10.2010	Vorl.Nr. 446/10
---------	---	-----------------

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung und Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan erledigt. Zum

Beratungsverlauf siehe unter Tagesordnungspunkt 1.

TOP 1.3 - Antrag der StRin Burkhardt (LUBU) und StR Vorl.Nr. 616/10
Hillenbrand (Linke) vom 24.11.2010

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung und Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan erledigt. Zum Beratungsverlauf siehe unter Tagesordnungspunkt 1.

TOP 1.4 - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Vorl.Nr. 036/11
vom 31.01.2011

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung und Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan erledigt. Zum Beratungsverlauf siehe unter Tagesordnungspunkt 1.

TOP 1.5 - Antrag der Stadträte Fr. Burkhardt (LUBU) und Vorl.Nr. 136/11
Hillenbrand (Linke) vom 06.03.2011

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung und Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan erledigt. Zum Beratungsverlauf siehe unter Tagesordnungspunkt 1.

TOP 1.6 - Antrag des Stadtteilausschusses Vorl.Nr. 510/11
Neckarweihingen vom 17.11.2011

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung und Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan erledigt. Zum Beratungsverlauf siehe unter Tagesordnungspunkt 1.

TOP 1.7 - Antrag der Stadträte Burkhardt (LUBU) und Vorl.Nr. 561/12
Hillenbrand (Linke) vom 21.11.2012

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung und Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan erledigt. Zum Beratungsverlauf siehe unter Tagesordnungspunkt 1.

TOP 1.8 - Antrag der Stadträtin Burkhardt (LUBU) vom Vorl.Nr. 341/13
18.09.2013

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung und Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan erledigt. Zum Beratungsverlauf siehe unter Tagesordnungspunkt 1.

TOP 1.9 - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Vorl.Nr. 431/13
vom 07.11.2013

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung und Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan erledigt. Zum Beratungsverlauf siehe unter Tagesordnungspunkt 1.

TOP 1.10 - Antrag vom 20..11.2013 Vorl.Nr. 491/13

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beratung und Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan erledigt. Zum Beratungsverlauf siehe unter Tagesordnungspunkt 1.

TOP 2 Bebauungsplanverfahren Karlshöhe
- Sachstandsbericht und Ergebnisse 2. Runder
Tisch "Grüne Bettlade - Verkehrserschließung
Karlshöhe"

Beratungsverlauf:

Der Bericht zum Bebauungsplanverfahren Karlshöhe und dem 2. Runden Tisch „Grüne Bettlade – Verkehrserschließung Karlshöhe“ erfolgt durch Herrn **Kurt** (FB Stadtplanung und Vermessung). Zum Einstieg in dieses komplexe Thema zeigt er ein Luftbild, das den Bereich des Salonwaldes und der Karlshöhe sowie die Grüne Bettlade und die evangelische Hochschule umfasse. Er stellt den Planungszusammenhang zwischen der Rahmenplanung der Historischen Alleen, dem Bau des Kreisverkehrs an der Aldinger Straße, den baulichen Entwicklungen der evangelischen Hochschule und des Diakoniewerkes sowie des Bebauungsplanverfahrens „Karlshöhe“ dar. Dieses Verfahren sei inzwischen so weit vorangeschritten, dass er empfehle, es aus dem Planungszusammenhang herauszulösen um möglichst noch vor der Sommerpause den Entwurfsbeschluss fassen zu können. Dies sei wichtig, um für die dort geplanten Vorhaben Planungssicherheit zu erhalten, wohingegen die Themen wie die Grüne Bettlade oder die Verkehrserschließung an der Königinnenallee noch in einem viel früheren Stadium seien. In seinem Bericht geht Herr Kurt auf die Beteiligten und die Ergebnisse der beiden zu diesen

Themen stattgefundenen Runden Tische ein. Er erläutert den dazugehörigen Ablaufplan, der vorsehe, dass der Entwurfsbeschluss zum Bebauungsplan im Sommer gefasst werde um dann in die Rahmenplanung Grüne Bettlade und die Verkehrserschließung Karlshöhe im Herbst 2014 einsteigen zu können.

Kurzfristige Maßnahmen, wie die Entfernung der seither in diesem Bereich vorhandenen Parkierung, seien bereits umgesetzt. Herr Kurt fasst kurz die Ziele sowie die Ergebnisse der beiden Runden Tische zusammen und macht deutlich, dass die verkehrliche Erschließung dabei ein sehr wichtiges Thema sei. Im Wesentlichen ginge es darum, die Freiflächen der Grünen Bettlade zu sanieren, die dortigen Durchfahrtsmöglichkeiten aufzuheben, den östlichen Paulusweg als Fuß- und Radweg umzugestalten, die Erreichbarkeit der Hochschule und des Diakoniewerkes zu verbessern und eine gute Anbindung der Karlshöhe durch den Busverkehr zu ermöglichen. Hierzu gebe es Prüfaufträge, die er in Form eines Zwischenberichtes darstelle, die aber alle noch unter dem Kostenvorbehalt stünden. Zur Verdeutlichung der städtebaulichen Situation zeigt Herr Kurt historische Aufnahmen und Luftbilder, die die historische Achse mit dem Schloss auf der einen Seite und der Grünen Bettlade an der anderen Seite erkennen lassen. Bei der Grünen Bettlade handle es sich um ein historisch bedeutsames Denkmal, das sich derzeit jedoch in einem eher unwürdigen Zustand befände. Das größte Problem bei der Sanierung stelle die Verkehrserschließung dar, da die Grüne Bettlade häufig genutzt werden um Zeit und Knotenpunkte einzusparen. Zur Veranschaulichung zeigt er Schaubilder, die die unterschiedlichen Verkehrsströme des Durchgangsverkehrs darstellten sowie die momentan angedachten Lösungsansätze für den Busverkehr und einer verkehrlichen Erschließung über die B27 und der Variante, den Paulusweg zu unterbrechen. Eine inhaltliche Diskussion im Gremium solle zunächst nicht erfolgen, stattdessen wolle er einen Überblick darüber geben, woran derzeit gearbeitet werde. Vielmehr ginge es ihm darum, den Bebauungsplan Karlshöhe voranzutreiben, den er in seinem jetzigen Planungsstadium kurz anreißt.

BM **Ilk** eröffnet die Aussprache mit Stadtrat **Meyer**, der als Beteiligter an den Runden Tischen enttäuscht darüber sei, dass so viel Zeit zwischen den einzelnen Veranstaltungen gelegen habe, ohne in der Planung deutlich vorangekommen zu sein. Umso mehr hoffe er, dass es nun weiter ginge und hinterfragt, wie für das weitere Verfahren die Bürgerbeteiligung geplant sei.

Stadträtin **Liepins** ist sich sicher, dass die Thematik der Grünen Bettlade und der Verkehrsplanung mit den Anwohnern noch einmal besprochen werden müsse. Fest stehe für sie, dass die Bushaltestelle an der Karlshöhe erhalten bleiben müsse. Sie gibt zu Bedenken, dass das Bebauungsplanverfahren ohne Berücksichtigung der verkehrlichen Erschließung kaum machbar sei. Zunächst die Thematik des Busverkehrs und der Grünen Bettlade außen vor zu lassen, halte sie hingegen für machbar.

Stadträtin **Steinwand** erkundigt sich, ob bei der Sanierung der Grünen Bettlade mit einer Kostenbeteiligung aus dem Fördertopf „Schlösser und Gärten Baden-Württemberg“ zu rechnen sei.

Ob die Sanierung entsprechend des historischen Vorbildes bei gleichzeitiger Lösung der Verkehrsproblematik überhaupt möglich sei, bezweifelt Stadtrat **Glasbrenner**.

Dies sei tatsächlich die Gretchenfrage, pflichtet Herr **Kurt** bei. In die Planung diese beiden Eckpunkte sinnvoll zu integrieren sei eine sehr komplexe Aufgabe. Die Ziele müssten in einem langwierigen Prozess abgewogen werden. Dabei stehe aber fest, dass die Erhaltung der Grünen Bettlade, mit ihrer historischen Bedeutung gegenüber der Schaffung einer modernen Straßenkreuzung vorrangig sei. Auf jeden Fall würden die Bürger auch weiterhin am Prozess beteiligt. Der Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes sei bewusst so gewählt, dass die Erschließungsplanung vom Verfahren getrennt und parallel dazu vorangetrieben werden könne. Der Frage nach etwaiger Fördermittel werde nachgegangen und auf die Frage von Stadträtin Burkhardt nach der Einbeziehung des Denkmalschutzes versichert Herr Kurt, dass dies im Rahmen der Anhörung ohnehin erfolge.

Nachdem sich keine weiteren Fragen ergeben, schließt BM IIk die Aussprache zu diesem Tagesordnungspunkt.

TOP 3

Sanierung Bunzstraße
- Bau- und Vergabebeschluss

Vorl.Nr. 184/14

Abweichender Beschluss:

Baubeschluss

Die Bunzstraße wird *mit fünf Stellplätzen auf dem Platz* entsprechend dem Sanierungsvorschlag des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen sowie des Fachbereiches Stadtplanung und Vermessung instandgesetzt bzw. umgestaltet.

Die Gesamtkosten in Höhe von 255.000,-- € werden genehmigt.

Vergabebeschluss

Die Firma Wilhelm Hubele GmbH, Marbacher Straße 193 - 197, 71642 Ludwigsburg, erhält auf der Grundlage des Angebotes vom 09.05.2014, den Auftrag zur Durchführung der Arbeiten für die Sanierung/Umgestaltung der Bunzstraße.

Die Vergabesumme beträgt 252.000,-- € inklusive Mehrwertsteuer und Unvorhergesehenes.

Bei Kostenüberschreitungen wird das Gremium dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 25.000 € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 10 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Nicht anwesend: Stadtrat Juranek

Beratungsverlauf:

BM IIk erinnert an die vorangegangene Informationsveranstaltung für die Anlieger der Bunzstraße, bei der unter anderem der Wunsch geäußert worden sei, auf der Fläche in der Mitte der Bunzstraße öffentliche Stellplätze auszuweisen. In der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt im April habe das Gremium dann aber doch beschlossen, diese Fläche wertiger zu gestalten um sie als Platz wahrnehmbar zu machen. Mit dieser Planung sei man dann entsprechend in die Ausschreibung gegangen, deren Ergebnisse in der Vorl. Nr. 184/14 enthalten seien. Zwischenzeitlich seien aber Stimmen von Seiten der Anlieger laut geworden, die sich wünschten, das Gremium solle die Planung noch einmal überdenken.

Herr Kohler (FB Tiefbau und Grünflächen) ergänzt hierzu, dass es Wunsch der Anlieger gewesen sei, in der Bunzstraße Mischfläche auszuweisen und auf die jetzt vorhandenen, sehr schmalen Gehwege ganz zu verzichten. Dies sei zum einen die Voraussetzung, dort einen

verkehrsberuhigten Bereich einzurichten und zum anderen bestünde dadurch die Möglichkeit, auf der Verkehrsfläche zusätzliche Stellplätze auszuweisen. Dies sei in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt im April ein Argument dafür gewesen, auf weitere Stellplätze auf dem Platz zu verzichten. Die daraufhin aufgestellte Planung sehe auf dem Platz 6 Bäume vor, die jedoch abweichend vom Entwurfsbeschluss großzügiger angeordnet seien. Sollten nun aber doch Stellplätze auf dem Platz vorgesehen werden, müssten die Baumstandorte verändert werden. Der Belag des Platzes sei mit der Ludwigsburger Platte vorgesehen. Des Weiteren nennt Herr Kohler die Ergebnisse der Ausschreibung, die aufgrund der am 03. April 2014 beschlossenen Planung erfolgt sei und erläutert den dazugehörigen Bauzeitenplan.

Herr **Kurt** (FB Stadtplanung und Vermessung) unterstreicht, dass solche Veranstaltungen mit den Anliegern der Information und der Einholung eines Stimmungsbildes diene. Die Entscheidung, wie gebaut werde, obliege aber letztendlich dem Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt. Er macht außerdem darauf aufmerksam, dass mit der in den Briefen der Anwohner geforderte Anzahl der Stellplätzen der geltenden Stellplatzschlüssel deutlich überschritten werde und dass es sich bei dem Platz um öffentliche Fläche handle und daher kein Anspruch bestehe. Trotzdem aber sei eine Änderung der Planung möglich.

Stadtrat **Glasbrenner** freut sich über die erneute Beratung der Sanierungsmaßnahme in der Bunzstraße. Seine Fraktion habe bereits in der vorangegangenen Sitzung die Planung ohne Stellplätze abgelehnt, da man die Meinung vertrete, dass die Planung die Bedürfnisse der Bürger aufnehmen sollte, soweit keine übergeordneten Interessen dagegen sprächen. Die Nachprüfung vor Ort habe ergeben, dass momentan über 30 Stellplätze vorhanden seien und nicht, wie von Herrn Kohler genannt, über 20. Darüber hinaus sei unerwähnt geblieben, dass durch die Sanierungsmaßnahme private Stellplätze entfielen. Seine Fraktion spreche sich deshalb dafür aus, die Planung hinsichtlich der Parkierung zu ändern und dabei noch einmal den Wegfall privater Stellplätze zu prüfen und zusätzliche öffentliche Stellplätze auf dem Platz vorzusehen.

Im Namen ihrer Fraktion spricht auch Stadträtin **Liepins** sich für eine Änderung der Planung aus. Diese Meinungsänderung begründe sich damit, dass es sich bei der Bunzstraße um eine reine Anliegerstraße handle, weshalb auch die Wünsche der Anlieger in diesem Fall besonderes Gewicht hätten. Wenn also nun die Gestaltung der Fläche als Platz nicht gewollt werde, sondern dort der Wunsch nach zusätzlicher Parkierung bestehe, dann sollte dem nachgegangen werden. Die Bäume in diesem Bereich würden aber trotzdem für richtig erachtet. Allerdings stelle sich die Frage, ob als Belag dann tatsächlich die Ludwigsburger Platte zur Ausführung kommen müsse. Ihre Fraktion würde daher der Planungsänderung mit einer Parkierung auf dem Platz zustimmen.

Stadtrat **Noz** spricht sich im Namen seiner Fraktion ebenfalls für eine Änderung der Planung unter Berücksichtigung der Wünsche der Anlieger aus. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Entwurfsbeschluss seien die Informationen nicht in dem Maße vorgelegen, wie sie es jetzt täten. Er bedankt sich dafür, dass sich die Anwohner zu Wort gemeldet hätten um die dortigen Bedürfnisse deutlich zu machen. Darauf solle nun aber auch Rücksicht genommen werden. Schließlich müsse man berücksichtigen, dass zu der Zeit, in der die meisten der dortigen Häuser gebaut worden seien, meist keine Stellplätze auf der Grundstücksfläche vorhanden gewesen seien. Deshalb müsse nun auf öffentliche Fläche ausgewichen werden.

Im Gegensatz zu seinen Vorredner zeigt sich Stadtrat **Gericke** erstaunt über die neuerliche Überlegung, auf dem Platz nun doch öffentliche Stellplätze auszuweisen. Schließlich sei der Entscheidung über die Platzgestaltung eine längere Diskussion vorangegangen. Dabei sei man übereingekommen nur dann in die Platzgestaltung investieren zu wollen, wenn dadurch ein, wenn auch noch so kleiner, Quartiersplatz zur Verfügung stünde, der eine entsprechende städtebauliche Qualität aufweise. Dies sei aber nicht der Fall, wenn dort parkende Autos stünden. Seine Fraktion wolle trotz des Wunsches der Anlieger nach mehr Stellplätzen davon nicht abweichen, so dass der schlüssigen Planung der Verwaltung zugestimmt werden könne. Im Falle einer Ausweisung von weiteren Stellplätzen würde der Antrag gestellt, auf eine aufwendige Platzgestaltung zu verzichten.

Stadtrat **Dr. Jordan** räumt ein, dass in seiner Fraktion die Belastung der Anlieger durch den in der Bunzstraße herrschenden Parkverkehr so nicht bewusst war. Dies sei der Grund gewesen, dass man sich für eine Platzgestaltung und gegen weitere Stellplätze ausgesprochen habe. Nun aber würde auch seine Fraktion dafür plädieren, auf die ursprüngliche Planung zurück zu kommen und den Bedürfnissen den Anwohnern zu entsprechen.

Stadträtin **Burkhardt** führt aus, dass bei jeder Diskussion um das Anwohnerparken festzustellen sei, dass immer mehr öffentliche Fläche für das private Parken in Anspruch genommen werde. Sie sei jedoch nicht der Meinung, dass die Sanierung einer Straße dazu führen sollte, die Anzahl der Parkplätze zu erhöhen. Da es vielmehr darum gehe, Flächen zu gestalten, könne Sie jedoch auch mit dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen nicht mitgehen. Der Gestaltungsvorschlag der nun vorgelegt worden sei, sei das Mindestmaß. Aufgabe des Bauausschusses sei es nicht nur, Parkplätze zu schaffen, sondern auch die Gestaltung mit einzubeziehen.

Die vorgetragenen Meinungsänderungen könne er nicht verstehen, so Stadtrat **Lettrari**. Aufgrund der letzten Beratung sei der eindeutige Beschluss gefasst worden, die von der Verwaltung vorgelegte Planung zu ändern. Nachdem dies nun geschehen sei, solle nun beschlossen werden, wieder zurück zu gehen auf die ursprüngliche Fassung. Dem könne er nicht zustimmen.

Stadtrat **Noz** vermutet, dass der letzte Beschluss auch deshalb in dieser Form gefasst wurde, weil davon ausgegangen wurde, dass nach der Sanierung die gleiche Anzahl an Stellplätzen zur Verfügung stünde als zuvor. Nun aber hätten die Anwohner darauf hingewiesen, dass dem nicht so sei. Deshalb sei es richtig, noch einmal darüber zu beraten.

Stadtrat **Griesmaier** weist darauf hin, dass es in einem Entscheidungsprozess schließlich zwei Ebenen gebe. Dabei sei das Eine die Qualität und das Andere die Akzeptanz. Im vorliegenden Falle sei vom Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt zwar eine Entscheidung mit Qualität herbeigeführt worden die aber bei den Betroffenen keine Akzeptanz finde. Deshalb sei es ratsam und auch richtig, einen solchen Beschluss zu ändern.

Aus Sicht von Stadtrat **Glasbrenner** spreche nichts dagegen, den Vergabebeschluss trotz der angedachten Rückkehr zur ursprünglich von der Verwaltung vorgeschlagenen Planung zu fassen. Ob bei einer Ausweisung von 8 Stellplätzen auf dem Platz aber an der Ludwigsburger Platte als Straßenbelag festgehalten werden solle, könne zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal überlegt werden.

Stadtrat **Gericke** erkundigt sich nach den Einsparpotentialen bei Verwendung eines anderen Straßenbelags als der Ludwigsburger Platte.

BM **Ilk** macht deutlich, dass dem Vergabebeschluss auch bei geänderter Planung nichts entgegenstehe. Die Ausschreibung sei bereits erfolgt und die Maßnahme müsse schon wegen der erforderlichen Leitungsarbeiten durchgeführt werden. Fraglich sei daher nur noch die Gestaltung des mittleren Bereichs. Dazu bittet er Herrn Kurt, die alternative Planung vorzustellen.

Herr **Kurt** stellt richtig, dass die acht Stellplätze, wie sie ursprünglich angedacht gewesen seien, auf dem Platz nicht sinnvoll untergebracht werden könnten. Unter Berücksichtigung der Baumstandorte und des Verkehrsflächenbedarfs des Müllfahrzeuges wären aber fünf Stellplätze denkbar. Darüber hinaus würden die Stellplätze in dem verkehrsberuhigten Bereich so markiert, wie es die Überprüfung der für die Einfahrt in die privaten Grundstücke erforderlichen Schleppkurven zulasse. Daraus könne sich durchaus eine Differenz zwischen den markierten und den tatsächlich als Parkplatz genutzten Flächen ergeben, was dann auch die unterschiedlichen Angaben über die vorhandenen Stellplätze erkläre. Von der Gestaltung des Platzes mit Bäumen und der Ludwigsburger Platte als Straßenbelag sollte seiner Meinung nicht abgewichen werden, da dies das Mindestmaß an Gestaltung darstelle und die Kosten unwesentlich erhöhe.

Herr **Kohler** gibt noch eine kurze Stellungnahme zur Kostenfrage ab. Da der Unterbau auf jeden

Fall gemacht werden müsse, würden sich die Mehrkosten für die Ludwigsburger Platte auf dem Platz mit ca. 15.000 Euro in Grenzen halten, zumal auch aus seiner Sicht die Gestaltungsvorteile überwiegen.

Seine Fraktion könne diesem Kompromissvorschlag zustimmen, so Stadtrat **Glasbrenner**. Er bitte aber darum, speziell im Bereich des Gebäudes Bunzstraße 3 die Planung hinsichtlich des Wegfalls privater Stellplätze zu prüfen.

Nach Aussage von Stadtrat **Gericke** plädiere seine Fraktion grundsätzlich für die Gestaltung des Platzes, aber nur unter der Voraussetzung, dass dann auf die Stellplätze verzichtet werden. Andernfalls stimme sie gegen den Vorschlag.

BM **Ilk** resümiert, dass die Mehrheit des Gremiums aufgrund der von Anwohnern vorgebrachten Bedenken gegenüber des Sanierungsvorschlags ohne Stellplätze auf dem Platz in der Mitte der Bunzstraße dazu tendiere, die Planung dahingehend zu ändern, an dieser Stelle doch fünf Stellplätze vorzusehen. Über diesen geänderten Beschlussvorschlag lässt er darauf hin abstimmen.

TOP 4	Sanierung und Neugestaltung der Walter-Flex-Straße - Erhöhung der Vergabesumme - Erhöhung der Gesamtkosten (Vorberatung)	Vorl.Nr. 174/14
-------	---	-----------------

Beschlussempfehlung:

1. Die Vergabesumme für die Straßenbauarbeiten an die Firma Lukas Gläser aus Aspach wird von 1.170.000,-- € auf 1.625.000,-- € (brutto) erhöht.
2. Der Erhöhung der Gesamtkosten der Maßnahme von 1.405.000,-- € auf 1.835.000,-- € (brutto) wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen:

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Nicht anwesend: Stadtrat Juranek
Stadtrat Lettrari

Beratungsverlauf:

Herr **Kohler** (FB Tiefbau und Grünflächen) erläutert die Vorl. Nr. 174/14 zur Kostenerhöhung bei der Sanierung und Neugestaltung der Walter-Flex-Straße. Gründe für diese unerfreuliche Entwicklung seien der schlechte Untergrund bzw. die mangelnde Standhaftigkeit zum einen und

die Belastung des Aushubs durch teerhaltige Materialien zum anderen. Dadurch seien zusätzliche Kosten für die Verbesserung der Tragfähigkeit sowie zusätzliche Schadstoffentsorgungskosten entstanden. Untergrunduntersuchungen seien bei innerstädtischen Maßnahmen nicht üblich und deshalb auch hier nicht gemacht worden. Die Mehrkosten beliefen sich bei der Vergabe auf 455.000 Euro bei den Gesamtprojektkosten seien es dann noch 430.000 Euro, weil gleichzeitig die Kosten für die Begrünung und die Beleuchtung geringer gewesen seien als beim Baubeschluss. Im Gegensatz zur Walter-Flex-Straße hätten bei der Sanierung der Neckarweihinger Straße deutliche Einsparungen erzielt werden können, so dass die Haushaltsmittel insgesamt ausreichen. Da beide Maßnahmen zur äußeren Erschließung der Hartenecker Höhe zählten, würde die Mehrkosten hälftig von der Stadt Ludwigsburg und der BIMA getragen.

Für Stadtrat **Noz** seien die Mehrkosten zumindest teilweise schlecht nachvollziehbar. Manches, wie etwa die erforderliche Zwischenlagerung, hätte seiner Auffassung nach vorher bekannt sein müssen. Tatsächlich gebe es keine Alternative als den Mehrkosten zuzustimmen und da sei es gut, dass wenigstens die Maßnahme in der Neckarweihinger Straße günstiger hätte abgerechnet werden können.

Die Maßnahme sei nicht mehr rückgängig zu machen, bemerkt Stadträtin **Burkhardt**. Sie fordere aber, dass künftig bei großen Straßenbaumaßnahmen im Vorfeld gründlicher geprüft werde, was die Maßnahme kosten werde.

Bedauerlich lautet auch die Einschätzung von Stadtrat **Griesmaier** der ebenfalls fordert, dass solche Dinge künftig nicht mehr vorkommen dürfen.

Auch Stadtrat **Glasbrenner** beurteilt die Kostensteigerung als sehr unerfreulich. Wären Bodenproben gemacht worden, hätten die Kosten zwar nicht vermieden werden können, aber sie wären zumindest im Vorfeld bekannt gewesen. Die Rüge, die er erteile, gelte daher vor allem der Informationspolitik, die einfach zu spät eingesetzt habe.

Stadträtin **Steinwand** erkundigt sich, ob es stimme, dass in der Baugrube in der Elfriede-Breitenbach-Straße nochmals Bodenproben entnommen würden.

Herr **Fazekas** bedauert, hierüber keine Auskunft geben zu können. Von Funden sei ihm aber nichts bekannt.

Da die zwei neuen Bushaltestellen bisher noch ohne Wartehäuschen seien, fragt Stadtrat **Siegmund** nach, wann diese aufgestellt würden.

Auf die Vorwürfe hin räumt Herr **Kohler** ein, dass der schlechte Zustand der Straße selbst bekannt gewesen sei, nicht aber der schlechte Untergrund. Natürlich könnten künftig weitreichendere Untersuchungen angestellt werden. Allerdings müsste dabei immer auch die Verhältnismäßigkeit beachtet werden, zumal diese Untersuchung ebenfalls sehr kostenintensiv seien. Zu der sehr aufwendigen Altlastenuntersuchung gebe es keine Alternative um Kosten einzusparen. Die Frage nach den Buswartehäuschen werde geprüft. Abschließend sagt Herr Kohler zu, das Gremium künftig frühzeitiger zu informieren.

Nachdem sich aus der Mitte des Gremiums keine weiteren Wortmeldungen ergeben, lässt BM **Iik** über die Vorlage abstimmen.