



Protokollauszug
zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND
UMWELT

am Donnerstag, 23.07.2015, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1

**Generalsanierung Goethe-Gymnasium,
Gebäude Seestraße 37 und Alleenstraße 30
- Vergabe Möblierungsplanung**

Vorl.Nr. 270/15

Beschluss:

1. Der Vergabe der Möblierungsplanung an das Büro Drei Architekten, Rotebühlstraße 87, 70178 Stuttgart wird zugestimmt.
2. Die überplanmäßige Ausgabe 2015 für die Möblierungsplanung von rd. 70.000,- EUR wird gemäß § 9 Absatz 1 Ziffer 5 der Hauptsatzung genehmigt. Die Deckung erfolgt aus dem Deckungskreis des Fachbereichs Bildung und Familie.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadtrat Juranek
Stadtrat Seybold
Stadtrat Lutz

Beratungsverlauf:

Einleitend verweist BM **IIk** auf die dem Gremium vorliegende Beschlussvorlage Nr. 270/15.

Ein Sachvortrag wird seitens des Gremiums nicht gewünscht. Eine Aussprache findet nicht statt.

Abschließend stellt BM **IIk** die Vorl.Nr. 270/15 im Gremium zur Abstimmung.

Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die auf Grund der steigenden Schülerzahlen und dem Mehrbedarf an Betreuungsräumen erforderlichen 4 Klassenräume in einem modularen Gebäude zu planen, auszuschreiben und aus zeitlichen Gründen ausnahmsweise bis zu einem Gesamtbetrag von 290.000 EUR zu beauftragen. Das Gremium wird zeitnah über die Vergabe unterrichtet
2. Die außerplanmäßige Ausgabe im Haushalt 2015 in Höhe von rund 290.000 EUR gemäß § 9 Absatz 1 Ziffer 5 der Hauptsatzung wird genehmigt. Die Deckung erfolgt aus dem investiven Deckungsring des Fachbereichs Hochbau und Gebäudewirtschaft.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Beratungsverlauf:

Stadtrat **Noz** bedauert die von Zeitdruck geprägte Reaktion der Verwaltung auf die bereits länger bekannte Situation.

In diesem Zusammenhang erneuert Stadträtin **Burkhardt** ihre Forderung nach einer Übersicht zu den an Ludwigsburger Grundschulen erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und deren Kosten.

Herr **Weißer** (FB Hochbau und Gebäudewirtschaft) erklärt, sein Fachbereich habe relativ kurzfristig die Zahlen der Schulanmeldungen vom Schulamt erhalten. Anhand des daraus resultierenden Bedarfs habe man kurzfristig Lösungen zur baldmöglichen Ergänzung der benötigten Klassenräume erarbeitet. Diese würden am 30.07.2015 mit der Schulleitung besprochen. Zielstellung sei es, eine akzeptable Lösung zu erhalten, welche die vorgesehene Erweiterung nicht behindere und den Schulhof so wenig wie möglich einenge. Den möglichen Aufstellungsbereich zeigt er nachfolgend anhand eines Luftbildes auf. Im Hinblick auf den von Stadträtin Burkhardt geäußerten Wunsch verweist er auf die mit Vorl.Nr. 139/15 beschlossene Prioritätenliste, die alle von ihr gewünschten Informationen erhalte.

Stadtrat **Noz** macht die Zustimmung seiner Fraktion von der ausschließlichen Verwendung des Schulgeländes für die Aufstellung der Container abhängig. Der angrenzende Parkplatz des TV Pflugfelden (TVP) müsse aufgrund der geäußerten Bedenken des Vereins außen vor bleiben. Die Verwendung der Parkplätze für Veranstaltungen und die Vermeidung zusätzlicher Belastungen aufgrund parkender Fahrzeuge in den Anliegerstraßen müsse man berücksichtigen.

Herr **Weißer** entgegnet, dass momentan die Böschung zur Straße vorgesehen sei. Allerdings bestehe noch Abstimmungsbedarf aufgrund umfangreicher Einflussfaktoren, weshalb eine genaue Aussage nicht getroffen werden könne. Die Aufstellung sei bis Oktober/November 2015 geplant. Bis dahin wolle er eine für alle Beteiligten zufriedenstellende Lösung gefunden haben.

BM **Ilk** untermauert die Absicht der Verwaltung, überwiegend den Schulhof nutzen zu wollen und nicht von vornherein den Parkplatz als Aufstellort zu forcieren. Aufgrund der Gegebenheiten

müsse die Endabstimmung abgewartet werden.

Wie Stadträtin **Orzechowski** erachtet auch Stadtrat **Gericke**, die Bewegungsfreiheit der Kinder wichtiger als die Bereitstellung von Parkplätzen. Darüber hinaus drückt er die Bitte aus, die Aufstellung der Modulbauten nicht auf Kosten der vorhandenen Bäume vorzunehmen.

BM **Ilk** sieht als möglich an, vor der Aufstellung der Modulbauten im Ausschuss darüber zu berichten. Verbunden mit der Bitte den Auftrag in die Wege leiten zu dürfen stellt er die Vorl.Nr. 291/15 zur Abstimmung.

TOP 3	Lärmaktionsplan Ludwigsburg Stufe I und II - Beschluss über die Abwägung der Anregungen und Bedenken - Beschluss des Lärmaktionsplans (Vorberatung)	Vorl.Nr. 250/15
--------------	--	------------------------

Beratungsverlauf:

Zu Beratung und Beschlussfassung siehe TOP 3.1.

TOP 3.1	Lärmaktionsplan Ludwigsburg Stufe I und II - Beschluss des Maßnahmenkonzepts zum Lärmaktionsplan	Vorl.Nr. 293/15
----------------	---	------------------------

Abweichende Beschlussempfehlung:

Mit dem nachfolgenden Beschlussvorschlag wird der Beschlussvorschlag der Vorlage 250/15 ersetzt.

1. Beschluss des Maßnahmenkonzepts zum Lärmaktionsplan
 - a. Die Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange und die Abwägungsvorschläge der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen (vgl. Vorlage 250/15 - Anlage 1).
 - b. Die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft und die Abwägungsvorschläge der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen (vgl. Vorlage 250/15 - Anlage 2).
 - c. Die Berücksichtigung der Rückmeldungen im Lärmaktionsplan **erfolgt entsprechend der einzeln gefassten Beschlüsse für ein aktualisiertes Maßnahmenpaket** (Ziffern 2 bis 15). Die Verwaltung wird beauftragt die Endfassung des Lärmaktionsplans unter diesen Vorgaben als Leitlinie des zukünftigen Verwaltungshandelns fertigzustellen. **Dazu wird das Maßnahmenkonzept hinsichtlich Aufgaben- und Zeitplanung sowie Finanzierung präzisiert und regelmäßig fortgeschrieben.** Die Umsetzung von Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt positiver Prüfergebnisse, finanzieller Ressourcen, teilweise der Zustimmung übergeordneter Planungsträger und Verkehrsbehörden sowie ggf. der weiteren Beteiligungs- und Abstimmungsergebnisse.
 - d. Die Stadtverwaltung berichtet dem Gemeinderat mindestens einmal pro Jahr über die umgesetzten Maßnahmen der Lärmaktionsplanung.**
2. Anordnung Tempo 30 ganztägig

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

- a. Schlösslesfeld: Neckarstraße zwischen Schlösslesweg und Schorndorfer Straße.
- b. 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).
- c. Neckarweihingen: Lechtstraße bis über die Einmündung Rilkestraße ortsauswärts.

Die Ausweisung im Schlösslesfeld wird von Verkehrserhebungen vor (erledigt) und nach der Einrichtung begleitet (Menge, Geschwindigkeit insbesondere 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 **im gesamten Stadtgebiet mit Ausnahme der Durchgangsstraßen und Hauptverkehrsachsen** aufgenommen. **Bei der Abwägung z. B. über Tempo 30 ganztags und lärmoptimierter Asphalt (LOA) werden alle im Textbericht aufgelisteten Abwägungskriterien sowie die finanziellen Folgen zusammenfassend dargestellt.**

Die Verwaltung erstellt eine Liste aller Strecken, in denen noch Tempo 50 gilt.

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 umfassenderen 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 oder zu kurzer Streckenabschnitt).

Lärmoptimierter Asphalt wird auf der B 27 im Bereich Frankfurter Straße und auf der Friedrichstraße kurzfristig aufgebracht, nicht erst, wenn die nächste große Sanierung ansteht. In Eglosheim sind dies noch ca. 800 m, die im Bereich der Frankfurter Straße notwendig sind.

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 für die B_27 zwischen Einmündung Marbacher Straße und südlichem Ortsrand. Angeregte Sperrungen von Teilstrecken (z. B. Bottwartalstraße oder nächtliche Verbote in Straßen der Weststadt mit Wohnbebauung) werden ergänzend untersucht. **Anschließend erfolgt eine Behandlung im Gemeinderat bevor eine konkrete Beantragung erfolgt.**

7. Prüfung Geschwindigkeitsbegrenzung außerorts

Prüfen von Maßnahmen auf oder an Außerortsstrecken ggf. in Abstimmung mit anderen zuständigen Baulastträgern (Land für Bundesautobahn A 81, B 27, L 1100 und L 1140; z. B. Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 81, lärmindernde Fahrbahnbeläge auf Landesstraßen im Nahbereich von Wohnungen oder zum Schutz von Naherholungsbereichen).

Für die L 1100 wird im Umfeld der Laurentiusstraße Tempo 50 anstelle von Tempo 60 geprüft.

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. Rad-, Fußwege- und ÖPNV-Konzept, Elektromobilität, Lärmschutzwände). 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). Bei Lärmschutzwänden und -wällen werden sowohl die Qualität bestehender Anlagen (z. B. L 1100 Neckarweihingen) als auch fehlende Abschnitte (z. B. B 27 Ludwigsburg-Süd Ostseite, **an der L 1100 zwischen der Neckaranlände und der Wohnbebauung Laurentiusstraße**) geprüft. In diesem Zusammenhang werden auch grundsätzlich Begrünungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Grünleitplanung untersucht.

Das Radroutenkonzept für Ludwigsburg mit Anbindung an die Nachbarkommunen muss in die Planungen eingefügt werden. Dabei sollen Synergien, die sich aus dem Radroutenkonzept und Lärminderungsmaßnahmen ergeben, dargelegt werden.

9. Weiterplanung der Nord-Ost-Umfahrung
 10. Signalanlagen und Busbevorrechtigungen
Kurzfristige Verbesserung der Signalanlagenabstimmung und Überprüfung der Busbevorrechtigungsschaltungen auf Verhältnismäßigkeit.
 11. Intensivierung der Verkehrskontrollen
Geprüft werden ferner die technische Möglichkeit einer mobilen Rotlichtüberwachung sowie die personellen Konsequenzen, ergänzend zu verstärkten **bisherigen Geschwindigkeitskontrollen**.
 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). Ergänzend zu den bisher dargestellten baulichen Maßnahmen in Lärmschwerpunkten werden aus der Bürgerschaft u. a. die Anregungen Tunnel/Tieferlegung Stuttgarter Straße und Tunnel westliche Friedrichstraße/Keplerstraße als längerfristige Projektideen zur Bewertung aufgenommen.
- Außerdem wird geprüft, welche Lärminderungen und Verkehrsverlagerungen durch den Bau des Favoriteparktunnels erreicht werden könnten.**
14. Grundsätzliche Konzentration auf die drei Tempozonen „Verkehrsberuhigter Bereich“, „Tempo 30“ und „Tempo 50“ zur Erleichterung der Übersichtlichkeit im Stadtgebiet.

15. Beteiligungsverfahren

Im Interesse einer Erhöhung der Effizienz und der Realisierungschancen von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen z. B. durch Verminderung negativer Folgewirkungen im weiteren Umfeld wird die Stadt Ludwigsburg entsprechende Beteiligungsverfahren (z. B. mit Trägern öffentlicher Belange, insbesondere Nachbarkommunen und Busunternehmen) anstoßen.

Die Umsetzungen der einzelnen Maßnahmen werden dem Gemeinderat zur Beratung und Zustimmung vorgelegt. Dabei sind die jeweiligen Kosten und die Auswirkungen auf andere Bereiche (wie z.B. Verlagerung von Verkehr, ÖPNV) darzustellen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmungen erfolgen offen.

Der **abweichende Beschluss zur Ziffer 1** wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Die Abstimmung zur **Ziffer 2** erfolgt einzeln.

Der Beschluss zu **lit. a)** wird mit 8 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich angenommen.

Der Beschluss zu **lit. b)** wird mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung einstimmig angenommen.

Der Beschluss zu **lit. c)** wird mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung einstimmig angenommen.

Der **abweichende Beschluss zur Ziffer 3** wird mit 13 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 1 Enthaltung mehrheitlich angenommen.

Der **Änderungsantrag von Stadträtin Burkhardt zur Ziffer 4** wird mit 3 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt.

Der **Änderungsantrag der SPD-Fraktion zur Ziffer 4**, Vorl.Nr. 314/15 „Zu Punkt 4“, wird mit 3 Ja-Stimmen, 12 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt.

Der **Beschluss zur Ziffer 4** wird mit 8 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der **abweichende Beschluss zur Ziffer 5** wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der **Änderungsantrag der SPD-Fraktion zur Ziffer 6**, Vorl.Nr. 314/15 „Zu Punkt 6“, wird mit 5 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt.

Der **modifizierte Änderungsantrag der CDU-Fraktion zur Ziffer 6**, Vorl.Nr. 315/15 Nr. 2, wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der **abweichende Beschluss zur Ziffer 7** wird mit 12 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der **abweichende Beschluss zur Ziffer 8** wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der **Beschluss zur Ziffer 9** wird mit 10 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der **Beschluss zur Ziffer 10** wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der **abweichende Beschluss zur Ziffer 11** wird mit 13 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der **Beschluss zur Ziffer 12** wird mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung einstimmig angenommen.

Der **Änderungsantrag der CDU-Fraktion zur Ziffer 13**, Vorl.Nr. 315/15 Nr. 3, erster Spiegelstrich, wird mit 8 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der **Beschluss zur Ziffer 13** wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der **Beschluss zur Ziffer 14** wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Der **Änderungsantrag der CDU-Fraktion**, Vorl.Nr. 315/15 Nr. 5, und der **Beschluss zur Ziffer 15** werden mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** erläutert, dass Sachvortrag, Beratung und Beschlussfassung der jeweiligen Fragestellungen chronologisch anhand der einzelnen Ziffern des Beschlussvorschlages der Vorl.Nr. 293/15 erfolgten.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 2: Anordnung Tempo 30 ganztägig

Stadtrat **Noz** beantragt eine Einzelabstimmung, da seine Fraktion dem Bst. a. nicht zustimmen könne.

Anschließend stellt BM **Ilk** den Inhalt der Ziffer 2 der Vorl.Nr. 293/15 einzeln zur Abstimmung.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 3: Prüfung Tempo 30 ganztägig

Zur Ziffer 1 des Änderungsantrags der CDU-Fraktion, Vorl.Nr. 315/15, führt Herr **Ressler** (FB Stadtplanung und Vermessung) aus, dass zum geschilderten Sachverhalt keine Prüfung notwendig sei, da der lärmoptimierte Asphalt (LOA) unter Beibehaltung von Tempo 50 die geschilderte Wirkung habe. Hierzu verweist er auf die Ausführungen im Textband des Lärmaktionsplans.

Daraufhin erläutert Stadtrat **Noz** den Änderungsantrag seiner Fraktion, Vorl.Nr. 315/15, wonach diese generell auf den Hauptverkehrsachsen keine Geschwindigkeitsbeschränkungen wünsche. Dies betreffe die Buchstaben a, b, c und f. Bei den Buchstaben d, e und g könne seine Fraktion dem Verwaltungsvorschlag folgen.

Stadtrat **Gericke** plädiert bei den aufgeführten Straßenzügen dafür, erst einmal die Prüfung

vornehmen zu lassen. Seine Fraktion würde dort auch die tatsächliche Umsetzung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 unterstützen, da LOA allen unter Umständen sogar kontraproduktive Auswirkungen entfalte.

Für die Beibehaltung der aufgeführten Straßen im Prüfauftrag spricht sich Stadträtin **Liepins** aus. Wenn LOA gewünscht werde, müsse dieser realistisch gesehen zunächst auf der Frankfurter, Marbacher, Stuttgarter und Friedrichstraße aufgebracht werden, welche mit der Neckarstraße vergleichbar seien. Insofern sehe sie den Antrag der SDP-Fraktion als weitergehender an. Man wolle damit unklare Situationen für die Autofahrer und einen „Flickenteppich“ an Regelungen vermeiden.

Stadtrat **Noz** verfestigt die Position der CDU-Fraktion, weshalb er einen Prüfungsauftrag für entbehrlich erachte.

Stadtrat **Gericke** stellt darin den wesentlichen Unterschied zu seiner Fraktion fest, die eine Linderung der Lärmbelastung für die Bewohner dieser Straßenzüge über die Anordnung von Tempo 30 wünsche. Dort wo der Lärm im Spannungsfeld zu § 45 Abs. 9 StVO eine Handhabe biete, solle die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 nach Möglichkeit in einem einfachen und klaren Konzept erfolgen.

Zu diesem Punkt erläutert Herr **Ressler** die Möglichkeiten des Gemeinderats zur Ausweisung von Tempo 30. Dazu sei es erforderlich, das Straßennetz als ganzes zu betrachten und Verlagerungswirkungen zu vermeiden. Daraus leite sich die Frage des Umgangs mit den Lärmschwerpunkten ab.

Im Hinblick auf den Antrag der SPD-Fraktion stellt Stadtrat **Noz** eine Zustimmung seiner Fraktion in Aussicht, wen man Durchgangsstraßen mit dem ebenso undefinierten Begriff der Hauptverkehrsstraßen gleichsetzen könne.

Daraufhin schlägt Herr **Ressler** eine Ergänzung des Beschlussvorschlags und die Erstellung einer Liste der bestehenden Tempo 50-Straßen vor. Zur Definitionsfrage der Durchgangsstraßen gibt er zu bedenken, dass man hierzu auf den Durchgangsverkehr oder die Menge der Verkehrsbelastung abstellen könnte. Mit den zusätzlichen Wortmeldungen sei für ihn der Prüfungsauftrag allerdings klar umschrieben.

Stadträtin **Burkhardt** vertritt demgegenüber die Auffassung, dass im vorbezeichneten Prüfauftrag durchaus die Hauptverkehrsachsen enthalten sein müssten. Bei einer Beibehaltung des SPD-Antrags kündigt sie eine Ablehnung an.

In Anlehnung an „Zu Punkt 3“ des Änderungsantrags der SPD-Fraktion, Vorl. Nr. 314/15, wird der Beschlussvorschlag der Ziffer 3 von BM **Ilk** entsprechend modifiziert zur Abstimmung gestellt.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 4: Prüfung Tempo 30 nachts

Eingangs trägt Herr **Ressler** Anmerkungen zum vorliegenden Änderungsantrag der SPD-Fraktion hinsichtlich Wirksamkeit, Betroffenheit und Lärmschutz der zur Verfügung stehenden Optionen vor.

Stadträtin **Liepins** erläutert den Änderungsantrag der SPD-Fraktion, Vorl.Nr. 314/15 „Zu Punkt 4“. Diese wünsche eine Alternativprüfung aufgrund der besseren Nachvollziehbarkeit einer durchgängigen Geschwindigkeitsregelung für die Verkehrsteilnehmer bei Möglicherweise ähnlicher Wirkung,

Stadtrat **Noz** lenkt die Aufmerksamkeit darauf, dass mittlerweile nur noch von den Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen die Rede sein könne. Wenn dort gemeinsam mit der

Aufbringung von LOA Tempo 30 bezweckt werde, halte er dies für nicht vermittelbar und müsse diesen Vorstoß ablehnen.

Stadtrat **Gericke** weist auf den Beschlussvorschlag hin und sieht den SPD-Vorstoß nicht als Alternative sondern als Ergänzung des Prüfungsauftrags bezüglich der Alternative von Tempo 40 nachts.

In seinen Äußerungen schließt sich Stadtrat **Rothacker** der Auffassung der CDU-Fraktion an.

Zur Beschlussziffer 4 beantragt Stadträtin **Burkhardt** die Umwandlung des Prüfungsauftrags der Beschlussziffer 4 in folgenden Beschluss: „Für alle Verkehrsstraßen ab einer nächtlichen Lärmbelastung von 55 db(A) (Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) wird zeitnah Tempo 30 nachts angeordnet und die Einhaltung der Anordnung wird überwacht.“

Im Nachgang beantwortet Herr **Ressler** diverse technische Fragen und Nachfragen zur Wirksamkeit von LOA. Er halte es für vordringlich zunächst erste Einstiege zu beschließen. Im Endeffekt seien allerdings kombinierte Maßnahmen im Hinblick auf die Wirksamkeit von hoher Bedeutung.

BM **Ilk** stellt zunächst den Antrag von Stadträtin Burkhardt, den SPD-Änderungsantrag Vorl.Nr. 314/15 und abschließend den Verwaltungsvorschlag zur Abstimmung.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 5: Lärmoptimierter Asphalt

Stadträtin **Liepins** vertritt die Auffassung, dass es aus Lärmschutzaspekten unerlässlich ist, die fehlenden 900 m in der Frankfurter Straße und die Friedrichstraße kurzfristig mit LOA auszustatten. Bei letzterer sei ihr jedoch unklar, ob bereits LOA eingebaut wurde.

Zur Beschlussziffer 5 beantragt sie daher die Ergänzung des Verwaltungsvorschlags um die im Änderungsantrag der SPD-Fraktion, Vorl.Nr. 314/15 „Zu Punkt 5“, aufgeführte Passage.

Stadtrat **Noz** unterstützt diesen Vorschlag. Er fügt allerdings einschränkend hinzu, diese Entscheidung nicht ohne eine Angabe zur den Kosten durch die Verwaltung treffen zu wollen. Einen ergänzenden Verwaltungsvorschlag in Form einer Vorlage könne seine Fraktion mittragen.

Die Fraktion von Stadtrat **Gericke** ist ebenfalls einverstanden. Unter Verweis auf den Beschluss des Gemeinderats, für den Stadtteil Eglosheim zügig Erleichterungen zu prüfen, anstatt große Umfahrungen zu planen, müsse man sich Gedanken machen. Nichtsdestotrotz stelle Tempo 30 nachts in seinen Augen die schnellere und wirksamere Maßnahme dar, weshalb er es begrüße, wenn am Ende beide Optionen angewandt würden.

Stadtrat **Rothacker** bezieht sich in diesem Zusammenhang auf die Aussage von Herrn Ressler, wonach selbst beide Maßnahmen nicht ausreichen, um den Lärmgrenzwert in Eglosheim einzuhalten. In diesem speziellen Fall sei es zweifellos unaufschiebbar den LOA aufzuziehen.

Stadträtin **Burkhardt** formuliert den folgenden Antrag: „Bei jeder umfassenden Fahrbahnsanierung werden im Beschlussvorschlag alternativ die Kosten für LOA aufgeführt“.

Stadtrat **Link** fordert die Verwaltung auf, den LOA bis zum Abzweig ins Mäurach zu verlegen.

Stadtrat **Noz** macht darauf aufmerksam, dass der von Stadträtin Burkhardt beantragte Passus bereits in Ziffer 5 enthalten sei. Für ihn sei es nicht obligatorisch in jeder Tempo 30-Zone immer alternativ LOA durch die Verwaltung anbieten zu lassen, weshalb er den Vorstoß ablehne.

Herr **Leban** (FB Tiefbau und Grünflächen) führt aus, dass lediglich Mehrkosten von 15 Euro je qm berücksichtigt werden müssten. Momentan sei dieser auf der Friedrichstraße von Ortseingang bis kurz nach der Oststraße verlegt. In der Frankfurter Straße schlage er die Strecke

von Mann Mobilia bis zur Reuteallee vor. Diese beiden Abschnitte könne man mit einem Kostenvolumen von jeweils ca. 500.000 Euro mit LOA ausstatten.

Auf Nachfrage von Stadtrat **Lutz** erläutert Herr **Leban**, dass die Mehrkosten bei diesem speziellen Asphalt aufgrund der aufwendigeren Verlegung und der größeren Entsorgungsmengen entstehe. Sofern der Ausschuss dem Änderungsantrag folge seien bei der Ausschreibung dieser Großmengen Kostenvorteile denkbar.

Herr **Ressler** hält es für wichtig, dass SWLB Sanierungsprogramm einzubeziehen und Überschneidungen vorher abzuklären.

Abschließend stellt BM **Ilk** den Änderungsantrag der SPD-Fraktion, Vorl.Nr. 293/15, gemeinsam zur Abstimmung. Die von Frau Burkhardt gewünschte Ausweisung der Kosten für herkömmlichen Asphalt liefere der Fachbereich nach.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 6: Prüfung Lkw-Durchfahrtsverbot

Zunächst legen Stadtrat **Noz** und Stadträtin **Liepins** die Zielrichtungen Ihrer Änderungsanträge dar.

Stadtrat **Gericke** vertritt die Auffassung, dass ein Lkw-Lenkungskonzept verbunden mit Durchfahrtsverboten schnellstmöglich beim Regierungspräsidium Stuttgart beantragt werden müsse. Für ihn sei es diesbezüglich von hoher Bedeutung, dem Wirtschaftsverkehr frühzeitig die Routen aufzuzeigen, auf denen er den Landkreis durchqueren könne. Zugleich sollten bei einem abgestimmten Konzept keine Härten entstehen.

Stadträtin **Burkhardt** bringt folgenden Antrag ein „Die Überprüfung der Wirkung von Lkw-Durchfahrtsverboten erfolgt für die gesamte Bundesstraße 27 von der Mäurachquerspange bis zur Karlshöhe.“ Die Einbeziehung des Stadtteils Eglosheim ist ihr ein wichtiges Anliegen.

BM **Ilk** weist darauf hin, dass der Antragsinhalt dem der Ziffer 1 des Änderungsantrages der SPD-Fraktion, Vorl.Nr. 314/15, entspreche.

Herr **Ressler** deutet darauf hin, dass ein Durchfahrtsverbot auf der Bundesstraße 27 bereits bezüglich der Luftreinhaltung beim Regierungspräsidium im Gespräch war. Er befürchte, einen Kriterienkatalog oder gleich eine Ablehnung auf diese Anfrage zu erhalten.

Stadträtin **Dr. Knoß** fehlt die Martin-Luther-Straße, diese müsse ebenfalls aufgenommen werden. Darüber hinaus möchte sie wissen, welche Zeitspanne die Vorbereitung der Antragstellung in Anspruch nehme.

Stadträtin **Liepins** veranschaulicht die Verbindungen, die aufgrund anderer Sperrungen durch Lkw nicht benutzt werden könnten. So sei eine Sperrung der Marbacher Straße entbehrlich, wenn die gesamte Bundesstraße 27 mit einem Durchfahrtsverbot belegt werde. In ähnlicher Weise sei ein Verzicht auf die Ausweisung eines Lkw-Durchfahrtsverbots für die Martin-Luther-Straße möglich, wenn ein solches auf der Friedrichstraße und Schwieberdinger Straße ausgewiesen werde. Der Lkw-Verkehr könne dann eine Durchquerung dieser Straßenzüge nicht vornehmen, den Binnenverkehr müsse man ohnehin zulassen.

Die mögliche Ablehnung als Begründung dafür, keinen Beschluss zu fassen, lehnt Stadtrat **Juranek** ab. Das Aussenden eines politischen Signals und die Prüfung von entsprechenden Durchfahrtsverboten halte er für unbedingt notwendig.

Herr **Ressler** stellt die auftretenden Konfliktsituationen und Abhängigkeiten in Zusammenhang mit den beantragten Maßnahmen dar. Beispielsweise müsse allein die Nord-Süd-Sperrung der

Bundesstraße 27 durch ergänzende Durchfahrtsverbote auf allen anderen Nord-Südverbindungen nach sich ziehen, um eine Wirkung entfalten zu können. Diesen Planfall habe er bereits berechnet und vom Regierungspräsidium für ein Durchfahrtsverbot auf der Bundesstraße 27 die Rückmeldung erhalten, dass die Verbindung aus dem Neckartal zur Autobahn gewährleistet sein müsse. Dafür müsse die Ausweisung der Durchfahrtsverbote genau durchdacht werden und eine frühzeitige Ankündigung durch Beschilderung erfolgen. Auf die Frage von Stadträtin Dr. Knoß kann er keine Zeitangaben zur Bearbeitung nennen.

Diese Bedenken bezeichnet Stadträtin **Liepins** als grundsätzlich nachvollziehbar, nichtdestotrotz setzten andere Städte und Gemeinden Lkw-Durchfahrtsverbote um. Sie vertritt den Standpunkt, dass bei diesem vorweg genommenen Ergebnis die Prüfung obsolet werde.

Ebenso fordern Stadträtin **Burkhardt** und Stadtrat **Rothacker** die Beantragung des Lkw-Durchfahrtsverbotes innerhalb eines durchdachten Gesamtkonzepts zur Vermeidung eines Schleichverkehrs auf Nebenstraßen.

Auf Nachfrage von Stadträtin **Burkhardt** zur Abstimmung ihres Antrags verweist Herr **Ressler** auf die bereits angestellte Untersuchung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes in der von ihr gewünschten Ausdehnung. Hierzu verweist er auf die Seiten 34 und 35 des Textbandes des Lärmaktionsplanes. Hinsichtlich der von Stadträtin Liepins geäußerten Bedenken stellt er die Möglichkeit eines größer abgestimmten Konzeptes unter Beteiligung der Nachbarn Asperg und Kornwestheim in den Raum. Dies hätte deutlich höhere Chancen auf eine Genehmigung durch das Regierungspräsidium.

Zur Beschlussziffer 6 stellt BM **Iik** zunächst den Änderungsantrag der SPD-Fraktion, Vorl.Nr. 314/15 „Zu Punkt 6“, und nachfolgend den durch das Gremium modifizierten Änderungsantrag der CDU-Fraktion, Vorl.Nr. 315/15, Nr. 2 einschließlich der Ziffer 6 der Vorl.Nr. 293/15 zur Abstimmung.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 7: Prüfung Geschwindigkeitsbegrenzung außerorts

Zunächst bringt Stadtrat **Braumann** sein Anliegen vor, im Verlauf der Laurentiusstraße zwischen Neckarbrücke und Otto-Hahn-Straße eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 60 auf Tempo 50 durchführen zu lassen. Diesen Bereich passierten täglich nahezu 13.000 Fahrzeuge. Die Bewohner der Asylbewerberunterkunft auf der Neckaranlände müssten die Landesstraße queren, was für Kinder mit gewissen Gefahren verbunden sei. Durch das Landratsamt sei bereits eine Verbreiterung der Verkehrsinsel zugesagt worden. Darüber hinaus bitte Stadtrat Braumann die Erstellung einer Lärmschutzwand an der Laurentiusstraße sowie Verbesserungen beim Abzweig des Landesradweges zwischen Neckarbrücke und Poppenweiler Staustufe zu prüfen.

Stadträtin **Liepins** sieht Teile dieses Anliegen gleichermaßen im Änderungsantrag der SPD-Fraktion unter „Zu Punkt 8“ berücksichtigt und erkundigt sich, was an der Querung aktuell an Baumaßnahmen durchgeführt werde.

Stadtrat **Gericke** macht deutlich, die Anträge zur Geschwindigkeitsreduzierung sowie zur Errichtung der Lärmschutzwand unterstützen zu können.

Zur Wirksamkeit der Geschwindigkeitsreduzierung verweist Herr **Ressler** auf bereits angestellte Berechnungen, welche von einer Lärmreduzierung von etwas über einem dB (A) ausgingen.

In Anlehnung an „Zu Punkt 8“ des Änderungsantrags der SPD-Fraktion, Vorl. Nr. 314/15, wird der Beschlussvorschlag der Ziffer 7 durch BM **Iik** entsprechend modifiziert zur Abstimmung gestellt.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 8: Langfristige Konzepte und Strategien zur Lärminderung

Eingangs nimmt Herr **Ressler** zum Änderungsantrag der CDU-Fraktion, Vorl.Nr. 315/15, Ziffer 4, Stellung, welcher prinzipiell dem Radwegekonzept zugeordnet werden müsse.

Stadtrat **Noz** erklärt, dass der von seiner Fraktion beantragte Verweis in einer der vorhergehenden Vorlagen noch enthalten gewesen sei, weshalb man sich in der Form um eine Wiederaufnahme als separaten Punkt bemühe. Seine Fraktion könne allerdings auch mit einer Erklärung leben, weshalb dieser herausgenommen wurde.

Hierzu bittet Stadtrat **Gericke** zur Sitzung des Gemeinderats am 29.07.2015 um eine Information, welche Finanzmittel die Verwaltung bei den langfristigen Konzepten und Strategien zur Lärminderung in den Folgejahren für sinnvoll und notwendig erachte.

Stadtrat **Juraneck** signalisiert die Zustimmung seiner Fraktion zur Ergänzung. Einen Beitrag von Radwegen zur Lärminderung zieht er in Zweifel.

Daraufhin erläutert Herr **Ressler**, weshalb den ersten Entfernungsmetern von der Lärmquelle eine entscheidende Bedeutung zukomme und das diese als Oberbegriff in der Ziffer 8 enthalten sei. Zusätzlich verweist er auf die Steckbriefe der einzelnen Straßen in der ausführlichen Textfassung, wo der Radverkehr als gesonderter Punkt dargestellt werde.

In Anlehnung an den Änderungsantrag der CDU-Fraktion, Vorl.Nr. 315/15 Nr. 4, wird der Beschlussvorschlag der Ziffer 8 der Vorl.Nr. 293/15 um die entsprechende Passage ergänzt durch BM **Iik** zur Abstimmung gestellt.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 9: Weiterplanung der Nord-Ost-Umfahrung

Gericke lehnt explizit eine Weiterplanung der Nord-Ost-Umfahrung, abgesehen davon, dass nicht in die Zuständigkeit der Stadt Ludwigsburg falle, handle es sich um eine verkehrlich nicht zielführend, und ökologisch äußerst bedenklich, Konzept der Vergangenheit. Deswegen Punkt 9 ablehnen und bei Punkt 1 Veränderung der

Stadträtin **Liepins** verweist auf unterschiedliches Abstimmungsverhalten innerhalb ihrer Fraktion.

Nachfolgend stellt BM **Iik** die Ziffer 9 der Vorl.Nr. 293/15 zur Abstimmung.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 10: Signalanlagen und Busbevorrechtigungen

Ein Sachvortrag wird seitens des Gremiums nicht gewünscht. Eine Aussprache findet nicht statt.

Abschließend stellt BM **Iik** die Ziffer 10 der Vorl.Nr. 293/15 zur Abstimmung.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 11: Intensivierung der Verkehrskontrollen

Auf Nachfrage von Herrn **Noz** erläutert Herr **Ressler** die Hintergründe der Formulierung.

Innerhalb einer kurzen Diskussion wird eine Anpassung des Beschlussvorschlags der Verwaltung zur Ziffer 11 der Vorl.Nr. 293/15 durch die Streichung des Wortes „bisherigen“ und die Ergänzung des Wortes „Geschwindigkeitskontrollen“ entwickelt und von BM **Iik** sogleich zur Abstimmung gestellt.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 12: Freiwilliges Förderprogramm für Lärmschutzfenster überprüfen

Ein Sachvortrag wird seitens des Gremiums nicht gewünscht. Eine Aussprache findet nicht statt.

Abschließend stellt BM **Ilk** die Ziffer 12 der Vorl.Nr. 293/15 zur Abstimmung.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 13: Lärmverlagerung und Bündelung durch Straßenneubau, Fahrverbote, Lenkungskonzepte (z.B. speziell für Lkw), Pfortnerampel usw.

Zunächst erläutert Stadtrat **Noz** die Ziffer 3, 1. Spiegelstrich des Änderungstrags seiner Fraktion, Vorl.Nr. 315/15. Das Wiederaufgreifen den Favoriteparktunnels, der nur aufgrund der negativen Untersuchungsergebnisse zu den Auswirkungen auf die Baumbestände nicht weiterverfolgt worden war, solle demzufolge wieder in die Lösungsvorschläge zur Lärmverlagerung aufgenommen werden. Aktuell zeige die Stadt Stuttgart mit dem Rosensteintunnel auf, dass derartige Maßnahmen funktionierten.

In Anbetracht dessen erachtet Stadtrat **Gericke** eine Einschätzung der Verwaltung zu den positiven Effekten einer derartigen Lösung als notwendig. Ungeachtet dessen halte er den Favoriteparktunnel für ein veraltetes Konzept, welches beigelegt werden sollte. Eine Wiederaufnahme binde unnötig Ressourcen und bringe keine schnelle Entlastung der Bürgerinnen und Bürger. Mit den langfristigen Konzepten der Ziffer 8 fahre man effektiver.

Stadtrat **Juraneck** formuliert die Frage an die CDU-Fraktion, weshalb das Gremium diese bereits abgelehnte Option wiederaufgreifen solle. Dieser Tunnel würde darüber hinaus zusätzlichen Lärm in einen sonst ruhigen Bereich bringen.

Stadtrat **Noz** begründet den erneuten Vorstoß seiner Fraktion mit dem Beispiel des Rosensteintunnels in Stuttgart, welcher unter ähnlichen Rahmenbedingungen errichtet werde. Die Ablehnung der damaligen Vorl.Nr. 364/01 sei mit der Begründung erfolgt, dass ein Überleben des Baumbestandes nicht hätte garantiert werden können. Er sei der Ansicht, dass bei der bestätigten Verkehrsentlastungswirkung für die Stadtteile Eglosheim und Hoheneck eine Wiederaufnahme in die Untersuchungen durchaus sinnvoll sei und ein Wiederaufleben des Projekts mit den Erkenntnissen aus Stuttgart überprüfenswert wäre.

Zur Beschlussziffer 13 stellt BM **Ilk** zunächst den ersten Spiegelstrich des Änderungsantrages der CDU-Fraktion, Vorl.Nr. 315/15 Nr. 3, und nachfolgend die Ziffer 13 der Vorl.Nr. 293/15 zur Abstimmung.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 14: Grundsätzliche Konzentration auf die drei Tempo zonen „Verkehrsberuhigter Bereich, „Tempo 30“ und „Tempo 50 zur Erleichterung der Übersichtlichkeit im Stadtgebiet“

Stadträtin **Liepins** stellt ihre Zustimmung unter den Vorbehalt, dass diese keinen Ausschluss einer im Einzelfall sinnvollen Alternative, wie Tempo 40 bei Problemen mit Tempo 30 unter Ziffer 4, darstelle.

Aus Sicht von Stadtrat **Gericke** beziehe sich diese Regelung ausschließlich auf Anordnung von Geschwindigkeiten im Rahmen des Lärmaktionsplans. Es müsse weiterhin möglich sein, einen beruhigten Bereich aus anderen Gründen festzulegen.

Stadtrat **Rothacker** steht der Tempo 20-Regelung am Westausgang des Bahnhofes kritisch gegenüber. Für seine Fraktion komme zukünftig nur eine dreistufige

Geschwindigkeitsbegrenzung von Schrittgeschwindigkeit, Tempo 30 und 50 infrage,

Dieser Aussage pflichtet Stadtrat **Noz** bei. Am Westausgang des Bahnhofes spreche er sich für eine Veränderung auf Tempo 30 aus.

BM **Ilk** weist auf die Formulierung „grundsätzliche Konzentration“ hin, die in besonders begründeten Einzelfällen Abweichungen gestatte. Nachfolgend stellt er Ziffer 14 der Vorl.Nr. 293/15 zur Abstimmung.

Vorl.Nr. 293/15, Ziffer 15: Beteiligungsverfahren

Herr **Ressler** weist darauf hin, dass der im Änderungsantrag der CDU-Fraktion, Vorl.Nr. 315/15, Ziffer 5 geforderte Passus die Verdeutlichung einer ohnehin vorgesehenen Verfahrensweise darstelle.

Aufgrund dessen stellt BM **Ilk** den Änderungsantrag der CDU-Fraktion, Vorl.Nr. 315/15 Nr. 5, als Ergänzung gemeinsam mit dem Beschlussvorschlag der Ziffer 15 der Vorl. Nr. 293/15 zur Abstimmung.

Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Vorl.Nr. 313/15, Ziffer 2

Zur Nr. 2 des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Vorl.Nr. 313/15, führt Herr **Ressler** (FB Stadtplanung und Vermessung) aus, dass sich die Gliederung des Haushalts sehr stark am Produktkatalog orientiere und somit die Einrichtung einer eigenen Haushaltsstelle nicht möglich sei. Der Fachbereich Finanzen habe allerdings zugesichert, einen Lösungsvorschlag zu erarbeiten, wie eine statistische Auswertung sichergestellt werden könne.

In Beantwortung dieser Ausführungen äußert Stadtrat **Gericke** die Bitte nach einer Beauftragung an Herrn Kiedaisch, eine Lösung zu erarbeiten. Diese müsse nicht zwingend in die Beschlussfassung aufgenommen werden, sondern solle lediglich als Arbeitsnachweis für die Aktivitäten um den Lärmaktionsplan dienen. Dort sollten beispielsweise Kosten für Lärmschutzwände oder Mehrkosten für LOA erfasst werden.

BM **Ilk** sichert dies zu, da vonseiten der EU derartige Nachweise als Kernbestandteil des Lärmaktionsplan ohnehin gefordert würden.

Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Vorl.Nr. 313/15, Ziffern 1, 3 und 4

Stadtrat **Gericke** erläutert den Hintergrund des Antrags seiner Fraktion, Vorl.Nr. 313/15, Ziffern 1, 3, und 4. Nach Vorliegen der Ergebnisse aus den Prüfaufträgen, stünden zahlreiche Maßnahmen zur Umsetzung an. Seine Fraktion wünsche sich eine Übersicht, in welchem Zeitraum und mit welchem Finanzbedarf die Umsetzung der zahlreichen Einzelmaßnahmen geplant sei.

Daraufhin zeigt Herr **Ressler** einen Auszug, bei dem bestimmten Straßenzügen die übergeordneten Beschlüsse zugeordnet seien, was einen groben Überblick ermögliche. Dies würde er regelmäßig fortschreiben und mit einer Zeit- und Budgetplanung versehen. Den gewünschten, mindestens einmal jährlichen Bericht im Gremium sehe er als selbstverständlich an. Anhand der Zwischenergebnisse der Einzelprüfungen werde man ohnehin regelmäßig Entscheidungen vorlegen. Nachfolgend geht Herr Ressler auf die Einarbeitung der geäußerten Punkte im Beschlussvorschlag ein.

Im Hinblick auf Nr. 1, 3 und 4 des Änderungsantrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,

Vorl.Nr. 313/15, wird eine entsprechende Anpassung der Ziffer 1 des Beschlussvorschlags von BM **Ilk** zur Abstimmung gestellt.

Im Nachgang bemängelt Stadträtin **Burkhardt** die nach ihrer Ansicht unterlassene Weitergabe der Information an sie, dass die Anträge vor der Sitzung erwartet worden waren.

Dies sei für BM **Ilk** nicht nachvollziehbar. Man habe sowohl in der Vorbesprechung als auch in der vergangenen Ausschusssitzung darauf hingewiesen. Grundsätzlich gelte die Maßgabe, Anträge zum frühestmöglichen Zeitpunkt bei der Verwaltung einzureichen. Dies ermögliche eine bessere Vorbereitung der Sitzung sowie der Beratungen.

Stadträtin **Liepins** pflichtet dieser Aussage bei. Ihre Fraktion habe in der letzten Ausschusssitzung Anträge angekündigt, wobei darum gebeten wurde, diese möglichst frühzeitig einzureichen. Darüber hinaus halte sie die Beratung einer solchen Thematik anhand von Anträgen als Tischvorlagen für äußerst schwierig. Der guten Vorbereitung der Verwaltung sei es zu verdanken, dass die Vorberatung des Lärmaktionsplans bisher so effektiv durchgeführt werden konnte.

TOP 3.2

Lärmaktionsplan effektiv umsetzen - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20.07.2015

Vorl.Nr. 313/15

Antrag:

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, einen Maßnahmenplan zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung aufzustellen.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, für die Umsetzung des Lärmaktionsplans eine eigene Haushaltsstelle im Haushaltsplan vorzusehen.
3. Die Stadtverwaltung berichtet dem Gemeinderat mindestens einmal pro Jahr über die umgesetzten Maßnahmen der Lärmaktionsplanung.
4. Der Beschlussvorschlag unter Punkt 1c) wird im ersten Satz abgeändert in:
„Die Berücksichtigung der Rückmeldungen im Lärmaktionsplan erfolgt entsprechend der einzeln gefassten Beschlüsse für ein aktualisiertes Maßnahmenpaket.“

Begründung:

Die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen will Maßnahmen zum Lärmaktionsplan in beherrschbaren Schritten möglichst zügig umsetzen. Dazu gehört ein realistischer Umsetzungsplan ebenso wie eine angemessene Finanzausstattung. Die Dotierung und Ausgestaltung einer eigenen Haushaltsstelle ist zwar den Haushaltsplanberatungen vorbehalten. Im Sinne einer größtmöglichen Transparenz und einer ausreichenden Finanzierung der Lärmaktionsplanung sollte die generelle Vorgehensweise nun im Zuge der Beschlüsse hierzu festgelegt werden. Zur Information des Gemeinderats über die Fortschritte bei der Umsetzung der Lärmaktionsplanung hält die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen einen jährlichen Bericht für sinnvoll.

Die Fraktion kann einer „Weiterplanung der Nord-Ost-Umfahrung“ nicht zustimmen. Abgesehen davon, dass dies nicht in die Zuständigkeit der Stadt Ludwigsburg fällt, hält die Fraktion die Trassierung eines Straßenneubaus quer durch den letzten bestehenden Naherholungsraum zwischen Stuttgart und Ludwigsburg für verkehrlich nicht zielführend und ökologisch äußerst bedenklich. Daher sollte der Beschlussvorschlag unter Punkt 1c) nicht alle Ziffern explizit beinhalten, sondern die Beschlusslage nach Abstimmung der einzelnen Punkte aufgreifen.

Unterschriften:

Markus Gericke

Beratungsverlauf:

Der obenstehende Antrag wurde im Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt am 23.07.2015 im Sachzusammenhang eingebracht und ist mit der Beratung erledigt.

Zu Beratungsverlauf und Abstimmungsergebnis der einzelnen Ziffern siehe Beratungsverlauf TOP 3.1.

TOP 3.3

**Ergänzungen zur Vorl. Nr. 293/15
- Antrag der SPD-Fraktion vom 21.07.2015**

Vorl.Nr. 314/15

Antrag:

Ergänzungen zur Vorlage 293/15

Zu Punkt 3:

Prüfung Tempo 30 ganztägig im gesamten Stadtgebiet mit Ausnahme der Durchgangsstraßen.

Zu Punkt 4:

Es wird alternativ Tempo 40 tags und nachts geprüft, als sinnvolle Alternative zu tags Tempo 50 und nachts Tempo 30.

Zu Punkt 5:

Lärmoptimierter Asphalt wird auf der B27 im Bereich Frankfurter Straße und auf der Friedrichstraße kurzfristig aufgebracht, nicht erst, wenn die nächste große Sanierung ansteht. In Eglosheim sind dies noch ca. 800 m, die im Bereich der Frankfurter Straße notwendig sind.

Zu Punkt 6:

die Verwaltung prüft nicht noch weitere Jahre mögliche Auswirkungen eines LKW – Durchfahrtsverbots, sondern beantragt ein LKW Durchfahrtsverbot für:

1. die B 27 zwischen Ludwigsburg Süd und Eglosheim Ortsende.
2. die Friedrichstraße und Schwieberdinger Straße.
3. die Marbacher Straße

zu Punkt 8:

es werden auch Lärmschutzmaßnahmen an der L 1100 zwischen der Neckaranlände und der Wohnbebauung Laurentiusstraße geprüft.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Unterschriften:

Margit Liepins

Beratungsverlauf:

Der obenstehende Antrag wurde im Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt am 23.07.2015 im Sachzusammenhang eingebracht und ist mit der Beratung erledigt.

Zu Beratungsverlauf und Abstimmungsergebnis der einzelnen Ziffern siehe Beratungsverlauf TOP 3.1.

TOP 3.4

**Anträge zur Vorl. Nr. 293/15
- Antrag der CDU-Fraktion vom 23.07.2015**

Vorl.Nr. 315/15

Antrag:

1. Zu Ziffer 3: Ergänze: Neben einer Prüfung der Einführung von Tempo 30 ganztägig ist zu prüfen, ob ein lärmindernder Straßenbelag unter Beibehaltung von Tempo 50 ganztägig die gleiche Lärminderung hätte.
2. Zu Ziffer 6: Streiche die Worte „und anschließende Beantragung“, da nach Prüfung durch die Verwaltung konkrete Anträge für LKW Durchfahrtsverbote vom Gemeinderat beschlossen werden sollen.
3. Zu Ziffer 13: Ergänze:
 - Außerdem wird geprüft, welche Lärminderungen und Verkehrsverlagerungen durch den Bau des Favoritparktunnels erreicht werden könnten.
 - Es ist zu prüfen und darzustellen, welche Lärminderungen durch eine Überdeckelung der A81 zwischen AS Ludwigsburg Nord und AS Ludwigsburg Süd erreicht werden können.
4. Zusätzlich: Das Radroutenkonzept für Ludwigsburg mit Anbindung an die Nachbarkommunen muss in die Planungen eingefügt werden. Dabei sollen Synergien, die sich aus dem Radroutenkonzept und Lärminderungsmaßnahmen ergeben, dargelegt werden.
5. Die Umsetzungen der einzelnen Maßnahmen werden dem Gemeinderat zur Beratung und Zustimmung vorgelegt. Dabei sind die jeweiligen Kosten und die Auswirkungen auf

andere Bereiche (wie z. B. Verlagerung von Verkehr, ÖPNV) darzustellen.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Unterschriften:

-keine -

Beratungsverlauf:

Der obenstehende Antrag wurde im Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt am 23.07.2015 im Sachzusammenhang eingebracht und ist mit der Beratung erledigt.

Zu Beratungsverlauf und Abstimmungsergebnis der einzelnen Ziffern siehe Beratungsverlauf TOP 3.1.

TOP 4

**Radroutenkonzept 2025, hier: Route 5
Verlängerung des Radweges entlang der
Bottwartalstraße von und nach Hoheneck
Entwurfs- und Baubeschluss**

Vorl.Nr. 295/15

Beschluss:

Entwurfs- und Baubeschluss

1. Der beidseitige Einrichtungsradweg ab Höhe Steinkopfstraße bis zum Heilbadweg wird als Lückenschluss der Radroute 5 nach den Plänen des Büro BS-Ingenieuren gebaut (vgl. Anlage 1).
Auf der Ostseite wird der bestehende Fußweg verbreitert und zu einem kombinierten Fuß- und Radweg umgebaut, auf der westlichen Seite wird ein neuer Radweg in Richtung Innenstadt gebaut.
Die Gesamtkosten in Höhe von 402.000,- € (netto) werden genehmigt.
2. Bei Kostenüberschreitungen wird das zuständige Gremium dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 25.000 € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 14 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Beratungsverlauf:

Zunächst erläutert Herr **Kurt** (FB Stadtplanung und Vermessung) die Weiterführung des Radweges entlang der Bottwartalstraße als Lückenschluss der Radroute 5 anhand des Entwurfsplanes der Anlage 1 zur Vorl.Nr. 295/15.

Herr **Leban** (FB Grünflächen und Tiefbau) gibt ergänzende Informationen zur möglichen Vergabeentscheidung nach der Sommerpause sowie zum Ausführungszeitpunkt der Arbeiten.

Stadtrat **Braumann** unterstützt die sichere Gestaltung und den Ausbau der Hauptradachsen für deren gefahrlose Nutzung. Er fragt, ob der Begegnungsverkehr zwischen Bussen und LKWs an dieser Stelle weiterhin möglich sein werde und signalisiert die Zustimmung seiner Fraktion.

Stadträtin **Dr. Knoß** freut sich über die Lösung. Sie äußert den Wunsch, den Drücker für die Ampelanlage am Heilbadweg derart zu versetzen, dass dieser vom Radweg aus genutzt werden kann. Weiterhin regt sie eine Verbesserung der Markierung im Umfeld des Radweges sowie eine Aufnahme des Kastanienbereiches in den Kehrplan der TDL an.

Stadtrat **Juraneck** erachtet die Größenordnung der Kosten als schwierig; trotzdem könne seine Fraktion der Maßnahme zustimmen. Hinsichtlich des Radweges an der Marbacher Straße müsse man Überlegungen anstellen, die Verbindung zum Neckartalradweg alternativ über den Heilbadweg zu führen. Trotz der anspruchsvollen Streckenführung könne man darüber einige Problemlagen umgehen.

Stadträtin **Burkhardt** bezieht sich auf die Möglichkeit, den Rad- und Autoverkehr bei Tempo 30 gemeinsam auf der Straße zu führen, weshalb sie nicht mehr bereit sei, einer Planung zuzustimmen, die die Fußgänger über einen gemeinsamen Fuß- und Radweg benachteilige.

Stadträtin **Dr. Knoß** lehnt den Vorschlag von Stadtrat Juraneck ab. Der Heilbadweg stelle keine Alternative zur Marbacher Straße dar, weil er steil und schwierig zu bewältigen sei. Darüber hinaus wäre er in der dunklen Jahreszeit nicht angenehm zu befahren. Für den Alltagsradverkehr müsse deshalb ein Radweg an der Machbacher Straße weiterhin in der Prüfung bleiben.

Herr **Kurt** sagt dies zu, da seiner Meinung nach Radwege an der Machbacher Straße und am Heilbadweg benötigt würden. Auf die Frage von Stadtrat Braumann antwortet er, dass aufgrund der unveränderten Straßenbreite keine Beeinträchtigungen im Begegnungsverkehr erwartet würden. Die Verkehrsstärke lasse an dieser Stelle im Übrigen keine gemeinsame Führung von Pkw- und Radverkehr zu, weshalb die Verwaltung die sicherere Variante bevorzuge. Diese werde baulich über getrennte Bereiche und nicht über einen zusammengefassten Fuß- und Radweg realisiert.

Abschließend lässt BM **Iik** über die Vorl.Nr. 295/15 abstimmen.

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** berichtet kurz zusammengefasst über das weitere Vorgehen sowie die Untersuchungen verschiedener Varianten zur Verkehrsentlastung Eglosheim und wie die Verwaltung beabsichtige, die Bürger/innen auf diesem Weg mitzunehmen.

Anschließend erfolgt eine Diskussion zu Einzelaspekten der Vorlage.

Beschluss:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, ein Parkraumkonzept für die Weststadt (in Anlehnung an das Parkraumkonzept Oststadt) zu beginnen. Dazu werden Angebote geeigneter Fachbüros dem Ausschuss Bauen Technik und Umwelt zur Vergabeentscheidung vorgelegt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 11 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 2 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Nicht anwesend: Stadtrat Lettrari

Beratungsverlauf:

Herr **Kurt** (FB Stadtplanung und Vermessung) stellt anhand der Vorl.Nr. 288/15 den Auftrag an die Verwaltung vor, eine Parkraumkonzeption für die Ludwigsburger Weststadt zu erstellen. Im Zuge dessen schlägt er vor, mit dem in der Anlage 1 dargestellten Untersuchungsgebiet zu beginnen und innerhalb der Beratungen über dessen Erweiterung oder Abgrenzung zu entscheiden.

Stadtrat **T. Lutz** stellt die mehrheitliche Zustimmung seiner Fraktion in Aussicht.

Nach Rücksprache mit dem Bürgerverein Weststadt schildert Stadträtin **Dr. Knoß** die gemachten Beobachtungen. Sie appelliert an die dort ansässigen Unternehmen, Parkplätze für ihre Belegschaft zu schaffen und befürchtet Verlagerungswirkungen in Nebenstraßen. Aufgrund dessen spreche sie sich von vornherein für eine Vergrößerung des Untersuchungsgebietes aus.

Stadträtin **Liepins** signalisiert ebenfalls die Zustimmung ihrer Fraktion.

Bei der Gesamtbetrachtung bittet Stadtrat **Remmele** den Aspekt nicht zu vernachlässigen, dass auf die Weststadt ausgerichtete Verlagerungswirkungen aufgrund der Parkraumbewirtschaftung der Oststadt entstanden seien. Mit einem Parkraumkonzept für die Ludwigsburger Weststadt nehme man den Parkraumsuchenden der Innenstadt die letzte Möglichkeit, entsprechende

Stellplätze zu finden.

Stadträtin **Burkhardt** stimmt der Vorlage zu, hätte allerdings gern ihren diesbezüglichen Antrag als Bezug aufgenommen.

Stadtrat **Noz** kann die Vorlage nicht mittragen, da er die Auffassung vertrete, dass die Weststadt anders beurteilt werden müsse als die Oststadt, wo viele öffentliche Einrichtungen mit Auswirkungen auf den Parkdruck vorhanden seien. Für ihn gebe es keine Notwendigkeit, da die Parkhäuser bei Veranstaltungen in der Arena in der Regel nicht voll belegt seien.

Gerade aus diesem Grund stimmt Stadtrat **Rothacker** der Vorlage zu. Für ihn sei es wichtig, insbesondere bei Veranstaltungen in der Arena das Straßenparken in die Parkhäuser zu verlagern. Mithin habe man bei der Evaluation des Parkraumkonzeptes Oststadt positive Wirkungen attestiert bekommen.

BM **Ilk** stellt die Vorl.Nr. 288/15 mit der Maßgabe zur Abstimmung, keine Änderungen an der Abgrenzung des Untersuchungsbereiches vorzunehmen. Hiermit könne sich das Fachbüro im weiteren Fortgang befassen und dies in die Beratung einspeisen.

TOP 7

**Bebauungsplan "Aldinger-Danziger-Kreuzung"
Nr. 047/04
- Bericht zum aktuellen Planungsstand**

Vorl.Nr. 251/15

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung arbeitet den Lösungsansatz „Kreisverkehr“ weiter aus und fasst die Ergebnisse der überarbeiteten Planung in einer Beschlussvorlage zum Straßenentwurf zusammen.
2. Bevor die Vorlage zum Entwurfsbeschluss in die Gremien eingebracht wird, führt die Verwaltung eine öffentliche Informationsveranstaltung durch.

Abstimmungsergebnis:

Auf eine Abstimmung wird verzichtet.

Beratungsverlauf:

Herr **Kurt** (FB Stadtplanung und Vermessung) berichtet anhand einer Präsentation über den aktuellen Planungsstand zur „Aldinger-Danziger-Kreuzung“. Dabei geht er insbesondere auf die Mängel des aktuellen Zustands, Unfallhäufungen/ Verkehrssicherheit sowie die Rückmeldungen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung aus dem Bebauungsplanverfahren ein. Anschließend stellt er die Vor- und Nachteile der Lösungsansätze „Unvollständige Signalisierung“, „Signalisierte Kreuzung“ und „Kleiner Kreisverkehr“ anhand verschiedener Aspekte gegenüber und bewertet diese aus planerischer Sicht. Insgesamt sei der heutige Zustand mit massiven Unsicherheiten behaftet und der Knotenpunkt in die ungünstigste Qualitätsstufe „F“ kategorisiert, weshalb Verbesserungen dringend notwendig seien. Die Ausführungen dienten als Entscheidungsgrundlage zur beabsichtigten Klärung des Planungsauftrages der Verwaltung.

Ergänzend zitiert BM **Ilk** aus einer Untersuchung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft, der innerörtlichen Kreisverkehren ein hohes Sicherheitsniveau attestiere. Dies habe die Entscheidung über die Ausrichtung des Beschlussvorschlages

maßgeblich geprägt.

Stadtrat **Link** begrüßt die außerordentlich gute Aufarbeitung der Thematik, bittet aber zunächst die Menschen vor Ort in einem entsprechenden Termin zu beteiligen. Erst danach sei ihm eine Zustimmung möglich.

Für Stadtrat **Gericke** bestehen noch ungeklärte Fragen, zu denen er um eine Auskunft bittet. Er verweist auf den Antrag seiner Fraktion in den Haushaltsplanberatungen zur Weiterverfolgung einer Bedarfsampellösung anstatt der Ausarbeitung einer aufwendigen Planung für eine Kreisverkehrslösung. Zur unvollständigen Signalisierung bittet er um Auskunft, inwieweit das Zustellen des Kreuzungsbereiches und die Unsicherheiten beim Abbiegen reduziert werden könnten. Zudem äußert er Nachfragen zu Ersatzaufforstungsflächen für die Eingriffe in den Baumbestand und den Optimierungserfordernissen für Busse und Radfahrer. Abschließend plädiert er dafür, zunächst ein Beteiligungsverfahren mit den Anwohner/innen und Verkehrsverbänden durchzuführen und nach Aufarbeitung der Ergebnisse im Abwägungsvorgang die beste Lösung zu finden und zur Beschlussfassung zu stellen.

Stadträtin **Liepins** gibt die Argumente der behinderten Menschen der Karlshöhe bezüglich der Querung des Kreisverkehrs zu bedenken. Persönlich könne sie sich einen kleinen Kreisverkehr durchaus vorstellen. Vor der Entscheidung darüber solle zunächst die Bürgerbeteiligung vor Ort durchgeführt werden.

Als in der dargestellten Form nicht umsetzbar bezeichnet Stadtrat **Rothacker** den vorgeschlagenen kleinen Kreisverkehr. Für seine Fraktion sei dieser nur mit einer Bedarfsampel für behinderte Menschen und Schüler an der jetzigen Stelle zustimmungsfähig. Wichtig sei auch ihm, zunächst eine Bürgerbeteiligung durchzuführen. Weiterhin spricht er sich dafür aus, die Königinallee in eine Sackgasse umzuwandeln und dann eine kleinere Einmündung sowie einen weiter verkleinerten Kreisverkehr zu planen. Dadurch werde der Eingriff in den Salonwald nochmals verringert.

Stadträtin **Burkhardt** zitiert den geänderten Beschluss der Vorl.Nr. 118/15, wonach das Ziel der Planung sei, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ertüchtigung des Knotenpunktes Aldinger/Danziger Straße zu schaffen und die Verwaltung beauftragt werde, die Einrichtung eines Kreisverkehrs und einer ampelgesteuerten Straßenquerung mit Tempolimit gleichrangig zu prüfen. Die Vorlage Nr. 251/15 strebe nach ihrer Auffassung die alleinige Weiterverfolgung der dort überflüssigen und teuren Kreisverkehrslösung an. Aus ihrer Sicht sei damit der Auftrag des Gemeinderates nicht erfüllt worden. Sonderbar bei den Aussagen der Verwaltung in der Vorlage sei zudem die Formulierung „Bericht zum Aktuellen Planungsstand“, welcher beschlossen werden solle sowie die Begründung mit dem 2008 beschlossenen Kreisverkehrsprogramm. Nach dem Landeswaldgesetz (LWG) wäre der Eingriff in den Salonwald eine Umwandlung, die planerisch gut begründet werden müsse. Nach der neuesten Formulierung des LWG bestehe insbesondere bei geschützten Waldgebieten wie dem Salonwald ein öffentliches Interesse an der Walderhaltung, welches grundsätzlich Vorrang vor den Erfordernissen des Verkehrs habe. Diese gesetzliche Festlegung gelte für den Salonwald genauso wie für das Fischerwäldle oder die Bärenwiese. Abschließend bemängelt sie das Fehlen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und weist auf die Ablehnung der Planungen durch die Umweltverbände hin.

Stadtrat **Dr. Vierling** zeigt sich erfreut über die Tendenz des Gremiums, das Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort vor einer Beschlussfassung durchzuführen. Nach seinen Erfahrungen würde das grundlegende Problem durch Ergänzung einer Teilsignalisierung in Form einer zusätzlichen Ampel auf der Aldinger Straße stadtauswärts vor der Einbiegung Danziger Straße deutlich verringert. Dies erleichtere auch den Linksabbiegern der Königinallee die Situation. Der Vorschlag erhebe nicht den Anspruch perfekt zu sein, stelle gleichwohl eine deutliche Verbesserung dar. Der Waldeingriff und Verlust eines Stückes Salonwald sowie die sonstige Beeinträchtigung der umliegenden Grünbereiche könne ebenso reduziert werden. Dessen ungeachtet bitte er die Verwaltung sowohl die unvollständige Signalisierung als auch die

neuen Kreisverkehrsmodelle weiterzuverfolgen.

BM **Ilk** nimmt den im Rahmen der Diskussion wird aus der Mitte des Gremiums geäußelter Auftrag an die Verwaltung entgegen, vor einer Beschlussfassung eine entsprechende Bürgerbeteiligung/Anliegerinformation durchzuführen. Auf eine Abstimmung wird daraufhin verzichtet. Anschließend stelle man die Ergebnisse erneut im Gremium vor, was gegebenenfalls dazu führen könne, dass sich der Bau der Lösung verzögere.

Herrn **Kurt** ist es noch wichtig, wahrgenommene Missverständnisse aufzuklären. Dazu erläutert er nochmals anhand der Bewertungstabelle die Kostenaspekte der verschiedenen Lösungsansätze vor dem Hintergrund bereits bestehender Förderzusagen. Wahrgenommene Differenzen stellten sich aus diesem Blickwinkel in veränderter Form dar. Er bedauere nun parallel alle Untersuchungen in der ganzen Tiefe weiterverfolgen zu müssen, da er sich eine Eingrenzung zur Reduzierung der Planungskosten erhofft habe. Wunschgemäß werde nun eine Entscheidungsvorlage vorgelegt, mit allen Aspekten die für eine Abwägung benötigt würden.

TOP 8

**Sanierung und Neugestaltung Comburgstraße
- Information Anlieger über Planungsvarianten
und Beauftragung weiterer Ingenieurleistungen**

Vorl.Nr. 299/15

Beschluss:

1. Bildung von Bauabschnitten

Die Sanierung und Neugestaltung der Comburgstraße wird in zwei Bauabschnitten durchgeführt: Zuerst wird der nördliche Straßenabschnitt zwischen der Kreuzung Walter-Flex-Straße / Beethovenstraße und dem Sportplatz bei der Schloßlesfeldschule saniert (Bauabschnitt 1). In einem 2. Bauabschnitt folgt die Straßensanierung im Abschnitt südlich der Beethovenstraße einschließlich der Neuordnung der Kreuzung mit der Schorndorfer Straße.

2. Vorbereitung Entwurfsbeschluss

Zur Vorbereitung des Entwurfs- und Baubeschlusses über die Sanierung und Neugestaltung der Comburgstraße im Bauabschnitt 1 führt die Verwaltung eine Informationsveranstaltung mit den betroffenen Bürgern durch. Grundlage für die öffentliche Veranstaltung sind die Planungsvariante 1 „Fahrbahn mit Rad-Schutzstreifen“ und die Planungsvariante 2 „Getrennter Geh- und Radweg“ des Büros Rauschmaier Ingenieure vom 09.07.2015.

3. Beauftragung weiterer Ingenieurleistungen

Das Planungsbüro Rauschmaier Ingenieure, Bietigheim-Bissingen, wird mit der Erbringung weiterer Ingenieurleistungen bis Leistungsphase 8 sowie der örtlichen Bauleitung beauftragt. Die Gesamtsumme beträgt 170.000,-- € (brutto. Grundlage des Auftrags ist das Angebot des Büros Rauschmaier Ingenieure vom 26.06.2015 bzw. 26.01.2010.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Nicht anwesend: Stadträtin Liepins
Stadtrat Lutz
Stadtrat Lettrari

Beratungsverlauf:

Herr **Kurt** (FB Stadtplanung und Vermessung) führt in die Rahmenbedingungen der heute vorgesehenen Information ein. Neben der Freigabe der Bürgerbeteiligung werde eine Weiterbeauftragung des Büros Rauschmaier angestrebt.

Herr **Dr. Nestmann** (FB Stadtplanung und Vermessung) informiert anhand einer Präsentation über die Bestandssituation in der Comburgstraße, die Abhängigkeit zur Haupt-Radroute 9 sowie über die Details der unterschiedlichen Planungsvarianten.

Angesichts der fortgeschrittenen Zeit macht BM **Ilk** darauf aufmerksam, dass heute keine Festlegung auf eine der beiden Varianten erwartet werde. Man wolle mit beiden in die Bürgerinformation gehen.

Im Namen seiner Fraktion spricht sich Stadtrat **Noz** dafür aus, in Variante 1 Rad- und Gehweg zu trennen und die Straßenbreite nicht auf 4 Meter zu verringern. Dadurch ermögliche man weiterhin einen Begegnungsverkehr. Weiter bittet er darum, die Planung bis zum Anschluss an die Schorndorfer Straße zu erweitern, damit die katholische Kirche weiß, was sich dort entwickle.

Nach Auffassung von Stadtrat **Gericke** müsse der besonderen Situation des Übergangs bzw. der Öffnung in die Landschaft am Ende der Straße Richtung Norden Rechnung getragen und diese besonders gewürdigt werden.

Stadtrat **Juraneck** unterstützt die Aussage von Stadtrat Noz bezüglich der erforderlichen Anbindung der Comburgstraße an die Schorndorfer Straße. Ihm ist es wichtig die Planung insoweit zu konkretisieren, dass den Eigentümer der Grundstücke in diesem Bereich Klarheit über die Entwicklungen verschafft werden könne.

Für Stadtrat **Rothacker** ist die Weiterführung der Radwege von besonderem Interesse.

Nachfolgend beantwortet Herr **Dr. Nestmann** die aufgetretenen Fragestellungen zur Fahrbahnbreite und dem Begegnungsverkehr sowie der Reaktion auf die Öffnung zur freien Landschaft. Was die Planungen bei St. Paulus anbetreffe, müssten die dortigen Ergebnisse abgewartet werden, damit beide Themen aufeinander abgestimmt werden könnten.

BM **Ilk** stellt die Vorl.Nr. 299/15 zur Abstimmung.

TOP 9

**Modellprojekt "Effiziente Mobilität für Ludwigsburger Unternehmen"
- Zwischenbericht und offene Online-Pendlerbefragung**

Vorl.Nr. 275/15

Beschluss:

1. Der Zwischenbericht zu dem 2012 aufgesetzten Modellprojekt „Effiziente Mobilität für Ludwigsburger Unternehmen“ und zu dem vom BTU am 24.01.2013 beschlossenen Beratungsangebot für alle Unternehmen und Beschäftigten wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, die erforderlichen Leistungen für die Erhebung und Analyse der Mobilitätsnachfrage und des Verkehrsverhaltens der Einpendler, Auspendler und Binnenpendler (offene Internet-Befragung) in Höhe von 20.000 € an die Planungsgruppe Nord/ PGN zu vergeben. Die im BTU am 24.01.2013 beschlossene Verfügungssumme für

das Modellprojekt in Höhe von 88.000 € wird damit entsprechend erhöht (vgl. Vorl.Nr.008/13).
Die Finanzierung erfolgt über den Haushalt des FB 61.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Nicht anwesend: Stadträtin Liepins
Stadtrat Lutz
Stadtrat Lettrari
Stadtrat Link

Beratungsverlauf:

Herr **Nickel** (Planungsgruppe Nord Mobilität und Verkehr) stellt anhand einer Präsentation die Zwischenergebnisse zur offenen Online-Pendlerbefragung „Effiziente Mobilität für Ludwigsburger Unternehmen“ vor. Die Präsentation ist der Niederschrift angeschlossen.

Nach kurzer Diskussion und Nachfragen aus der Mitte des Gremiums stellt BM **Ilk** die Vorl.Nr. 275/15 zur Abstimmung.

TOP 10

**Zentrale Innenstadt-Entwicklung Ludwigsburg
(ZIEL)
- Beschluss zur Definition der Planfälle**

Vorl.Nr. 296/15

Beschlussvorschlag:

Die weitere Bearbeitung der Planfälle mit den entsprechenden Vorabprüfungen zur verkehrlichen Entwicklung für das ZIEL-Plangebiet wird zustimmend zur Kenntnis genommen (vgl. Anlage 1).

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss zum Antrag der CDU-Fraktion wird mit 3 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt.

Der Beschluss zur Vorl.Nr. 296/15 wird mit 4 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Nicht anwesend: Stadträtin Liepins
Stadtrat Lutz
Stadtrat Lettrari
Stadtrat Link

Beratungsverlauf:

Herr **Prof. Hupfer** (Hupfer Ingenieure GmbH) zeigt anhand einer Präsentation die in der Anlage zur Vorl.Nr. 296/15 aufgeführte Vorgehensweise hinsichtlich der Planfälle Zentrale Innenstadt-Entwicklung Ludwigsburg auf. Als Entscheidungsgrundlage erläutert er die wesentlichen Punkte der Netzplanfälle „Bestand Plus“, „Durchfahrt“ und „ohne Durchfahrt“, welche den Ausgangspunkt weiterer Untersuchungen bilden sollen. Vor der Integration einer Fülle von Maßnahmen und Ideen, die unterschiedlich gemischt eine Überschneidung von Effekten ergeben würden, rät er Abstand zu nehmen.

Stadtrat **Noz** bemängelt das Fehlen einer zahlenmäßigen Zusammenfassung der in Vorl.Nr. 274/15 aufgeführten Befragung. Nach seiner Auffassung müsse man sich bewusst machen, dass Parkierungsmöglichkeiten für PKWs nicht nur an Zahlen gemessen würden, sondern auch eine gewisse Willkommenskultur ausdrücken. Im Zuge dessen wäre er eher dafür, im Rahmen der Beschlussvorlage zuerst über die Parkierung zu beraten und erst danach die Erschließung zu diskutieren. Seiner Fraktion fehle bei den Varianten eine Parkierungslösung unter Einbeziehung des Schiller- und Zeughausplatzes sowie einer oberirdischen Lösung für den Arsenalplatz mit einer gewissen Anzahl an Stellplätzen. Grundsätzlich sei für ihn nicht vorstellbar, die Myliusstraße vom Verkehr zu trennen. Als wichtig bezeichnet er das Anliegen, die Wilhelmstraße als Straßenbeziehung zu erhalten, wobei es wünschenswert wäre, eine Lösung zu finden, mit der das Linksabbiegen in die Körnerstraße und Eberhardstraße ermöglicht werde. Darüber hinaus trägt er weitere Einzelanmerkungen vor und bittet um die Aufnahme weiterer Untersuchungen in die Beschlussvorlage.

Im Nachhinein äußert sich Stadträtin **Dr. Knoß** enttäuscht über die Erreichbarkeit der Infobox als Bürgerbeteiligungsoption vor der Kreissparkasse und der nun vorgeschlagenen Einschränkung der Varianten aufgrund vorbesprochener Inhalte. Letztendlich seien den Bürgerinnen und Bürgern viele Dinge nicht bewusst gewesen. Weiterhin nimmt sie Stellung zur Beteiligungsveranstaltung bei der Kreissparkasse und zu ihrem Wunsch nach der Berücksichtigung weiterer Lenkungsmaßnahmen in den Variantenvorschlägen. Die Konzentration auf den Schillerplatz erscheine ihr in diesem Zusammenhang als zu wenig. Sie beklagt, über unzureichende Entscheidungsgrundlagen zu verfügen und fordert die Nennung eines Kostenrahmens für die Untersuchung des Parkhauses unter dem Schillerplatz.

Stadtrat **Juraneck** verweist auf die Notwendigkeit der heute beabsichtigten Vergabe von Prüfaufträgen. Ohne diese könnte mangels aufgezeigter Alternativen keine Diskussion möglicher Vor- und Nachteile von Lösungsvorschlägen stattfinden. Für seine Fraktion sei es vordringlich, die Bäume auf dem Schillerplatz zu erhalten. Daneben könne er sich persönlich den Planfall „ohne Durchfahrt“ gut vorstellen, da er keine Notwendigkeit sehe, die Achse Wilhelmstraße-Arsenalstraße-Myliusstraße für den Verkehr frei zu halten. Vor diesem Hintergrund müsse man sich alternativen Überlegungen zur Organisation des Parkverkehrs, insbesondere bei Veranstaltungen, widmen. Erst danach sei es an der Zeit aufgrund vorgelegter Untersuchungsergebnisse in eine vertiefte Diskussion einzusteigen.

Stadtrat **Rothacker** bedauert die bedenkliche Diskussion, da die zugrunde liegenden Verhältnisse äußerst unklar sind und erst mit der beabsichtigten Untersuchung erhoben werden sollen.

Dem schließt sich Stadträtin **Burkhardt** an. Nach ihrer Auffassung diene die Vorl.Nr. 296/15 nicht der vertieften Sachdiskussion über Einzelaspekte. Die Vorabprüfungen und Netzplanfälle, welche einer vertiefenden Untersuchung zugeführt werden sollten, dienten lediglich als Auftrag um überhaupt zu einer Entscheidungsgrundlage kommen zu können. Erst danach halte sie eine Diskussion für sinnvoll.

Stadtrat **Gericke** äußert Nachfragen zum Netzplanfall „ohne Durchfahrt“ und zur Wilhelmstraße.

Stadtrat **Noz** weist auf den Rahmenplan Innenstadt hin, der heute noch einen Maßstab als Grobkonzept bilde. Man müsse darüber nachdenken, was in den nächsten Jahren dort alles umgesetzt werden solle. Allein deshalb wäre die Untersuchung einer Variante mit drei Parkhäusern sowie einer Variante mit zwei Parkhäusern und einer oberirdischen Parkierung auf dem Arsenalplatz zu untersuchen. Erst aus dem Gesamtkonzept werde man eine Lösung erhalten, die auf Zustimmung innerhalb seiner Fraktion treffen könnte.

Im Ergebnis der Diskussion bewertet Herr **Prof. Hupfer** das Anwachsen der Variantentiefe und -breite in der jetzigen Situation als nicht hilfreich. Im aktuellen Stadium des Entscheidungsprozesses betrachte er die vorgestellten Varianten als sinnvollen Ausgangspunkt, von dem aus die wesentlichen Unterschiede abgearbeitet werden könnten. Innerhalb eines zweistufigen Verfahrens könne damit zunächst ein Gefühl für die Situation erzeugt und Klarheit über die gewünschte Ausrichtung geschaffen werden. Nachfolgend würde das Einfügen wesentlicher Entscheidungskriterien mit deren Effekten und Ausführungen in einer Sachdiskussion zu einer effektiven Entscheidung führen. Im Weiteren geht er auf einzelne Wortmeldungen aus der Mitte des Gremiums ein.

Im Zuge der Diskussion beantragt Stadtrat **Noz** für seine Fraktion die Überprüfung einer zusätzlichen Variante mit einer Tiefgarage unter dem Schillerplatz und einer Tiefgarage unter dem Arsenalplatz, welche beide miteinander verbunden seien. Die Durchfahrtsmöglichkeit über die Arsenalstraße wird gesperrt. Als Ergänzung entwickelt das Büro Hupfer Ingenieure GmbH einen Gestaltungsvorschlag für die oberirdischen Flächen. Die Zufahrbarkeit für die Tiefgaragen soll über die Wilhelmstraße und die Mathildenstraße ermöglicht werden. In diesem Zusammenhang untersucht werden

Stadträtin **Dr. Knoß** hätte gern eine Variante aufgenommen, die den Wegfall der Parkplätze auf dem Arsenalplatz ohne eine zusätzliche Tiefgarage abbilde. Für diesen Fall sehe sie es allerdings als erforderlich an, offensiv auf den innerstädtischen Einzelhandel zuzugehen um zu erläutern, weshalb der Wegfall dieser Parkplätze nicht schade. Hier seien weitere Informationen und die Entkräftung von Vorbehalten nötig, um Befürchtungen abzubauen.

Herr **Prof. Hupfer** unterbreitet einen Alternativvorschlag, wie Erkenntnisse über eine solche Variante gewonnen werden könnten, ohne diese in aller Breite zu untersuchen. Darüber hinaus äußert er sich zu angesprochenen Variablen und deren letztendliche Entscheidungsrelevanz.

Abschließend stellt BM **IIIk** zunächst den Antrag von Stadtrat Noz und nachfolgend die Vorl.Nr. 296/15 zur Abstimmung.

TOP 11

**Lebenswerte und attraktive Stadt -
"Flaschenträger"
- mündlicher Bericht
- Antrag der SPD-Fraktion vom 27.04.2015**

Vorl.Nr. 165/15

Beratungsverlauf:

BM **IIIk** informiert über die ihm bekannten Erfahrungen aus Bamberg und Stuttgart. Aufgrund der schlechten Erfahrungen und der Tatsache, dass die beabsichtigte Wirkung nicht erzielt worden sei, schlägt er vor, den Versuch in Ludwigsburg nicht zu unternehmen.

Auf Nachfrage erklären die Stadträtinnen und Stadträte einmütig ihre Zustimmung zu diesem Vorgehen.

Der Antrag ist mit der Berichterstattung erledigt.