



## Protokollauszug zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 27.04.2017, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

### ÖFFENTLICH

TOP 1                      Entwicklungsstrategie ÖPNV  
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 165/17

---

#### Geänderte Beschlussempfehlung:

1. *Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Reaktivierung der Markgröninger Bahn gemeinsam mit der DB Netz AG, den Kommunen Markgröningen, Möglingen und Kornwestheim sowie mit dem Landratsamt Ludwigsburg, dem Verband Region Stuttgart (VRS) und in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg zu prüfen und anschließend ein förderfähiges Modell für Bau und Betrieb zu entwickeln. Diese Prüfung umfasst auch eine mögliche Weiterführung der Linie bis nach Kornwestheim mit einem Halt bei W & W.*
2. *Die Stadtverwaltung wird beauftragt, Planungen für ein BRT-System im Stadtgebiet Ludwigsburg sowie nach Remseck vorzunehmen und einen entsprechenden Förderantrag für Trassen nach dem Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) vorzubereiten. Sie stimmt sich hierbei mit der Kommune Remseck am Neckar sowie mit dem Landratsamt Ludwigsburg, dem Verband Region Stuttgart (VRS) und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg ab.*
3. *Die Stadt Ludwigsburg wird beauftragt, das Landratsamt bei der Beauftragung einer Niederflurstadtbahn gemäß Mitfall 1 der Standardisierten Bewertung zu unterstützen. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, das Landratsamt gemeinsam mit den anderen Partnern bei der Stellung des GVFG-Antrags zu unterstützen und die weiteren Planungen gemeinsam mit den Partnern in Auftrag zu geben. Die Hochflurstadtbahn soll nicht weiter verfolgt werden.*
4. Zur Umsetzung der Doppelstrategie gelten folgende Voraussetzungen:
  - a. Die Bausteine können unabhängig voneinander entwickelt und gefördert werden und schließen sich nicht gegenseitig aus bzw. behindern sich nicht. Die Realisierung soll über getrennte Förderanträge und getrennte Beauftragungen (z.B. zur Planung) schrittweise erfolgen. Eine Förderschädlichkeit wird durch Abgrenzung der Projektstufen verhindert. Es wird dabei insbesondere sichergestellt, dass eine spätere Realisierung der Niederflurstadtbahn möglich bleibt.
  - b. Es liegen verbindliche Aussagen der entsprechenden Fördermittelgeber (Land/Bund) vor, die eine solche Vorgehensweise eindeutig bestätigen und ermöglichen. Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den Fördermittelgebern und dem Landratsamt ein entsprechendes Stufenkonzept abzustimmen.
  - c. ~~Die Niederflurbahn (Mitfall 1) wird unter der Bedingung unterstützt, dass der Nachweis einer regelwerkskonformen Lösung erbracht wird. Die Verwaltung wird beauftragt, dieses zusammen mit dem Landratsamt zu gewährleisten.~~

5. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, im Laufe des weiteren Verfahrens die Kosten der einzelnen Varianten darzulegen:
  - a) Investitionskosten unterteilt in förderfähig und nicht förderfähig
  - b) laufende Kosten,und darzulegen, wie hoch bei den einzelnen Varianten der mögliche Fördersatz und der verbleibende Anteil der Stadt Ludwigsburg ist.
6. Des Weiteren werden Prognosen zu den jeweiligen Fahrgastzahlen vorgelegt, wie es bei einer standardisierten Bewertung üblich ist.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Die geänderte Beschlussempfehlung wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

BM Ilk begrüßt die Anwesenden und weist darauf hin, dass Tagesordnungspunkt 4 abgesetzt werde, dieses Thema werde im Ausschuss für Wirtschaft, Kultur und Verwaltung beraten.

BM Ilk tritt in die Tagesordnung ein und ruft TOP 1 auf. Er teilt mit, dass ein ursprünglicher interfraktioneller Antrag vom 4. April 2017 vorliege. Mit gestrigem Datum ging ein weitergehender interfraktioneller Änderungsantrag ein. Dieser sei ausgelegt.

Wenn das Gremium einverstanden sei, werde auf Sachvortrag verzichtet und man könne in die Aussprache einsteigen.

Stadtrat Gericke wünscht einen Bericht der Verwaltung zum Ergebnis des Gespräches mit den Nachbarkommunen, Verkehrsministerium und Landrat.

BM Ilk merkt an, dass dies bereits in der Vorlage festgehalten sei. Weiter hätte es eine Pressemitteilung des Verkehrsministeriums gegeben. Er wolle aber gerne dem Wunsch folgen. Die Verbesserung des ÖPNV solle schnell erfolgen. Die Bahnstrecke solle reaktiviert werden. Im Stadtgebiet solle das Bussystem durch den BRT verbessert werden. Die Schienenlösung werde weiter vorangetrieben werden. Die umliegenden Kommunen Möglingen und Markgröningen haben Interesse an einer schnellen Lösung. Der Remsecker Kollege interessiere sich mehr für die Stadtbahnlösung. Kornwestheim habe noch weitere Informationen angefordert.

Ergänzend fügt Herr Behnsen (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) bei, dass die Niederflurbahn eine kompatible Lösung sei. Es gebe keine Fehlinvestitionen. Es sollen für die nächsten Jahrzehnte alle Optionen offen gehalten werden. Man müsse für die Zukunft flexibel bleiben und eine umweltfreundliche Mobilität anbieten.

BM Ilk eröffnet die Aussprache.

Auf grundsätzliche Ausführungen wolle Stadtrat Herrmann verzichten. Er merkt an, dass bisher in Ludwigsburg eine Hochflurbahn nicht in Frage gekommen sei. Man gehe immer von einer Niederflurbahn aus. Der vorliegende Beschlussvorschlag sei grundsätzlich zustimmungsfähig. Ebenso die Änderungen aus dem gestrigen Antrag. Die Änderungsvorschläge sehe er unproblematisch. Allerdings verstehe er nicht, weshalb die regelwerkskonforme Lösung entnommen werden solle (Ziffer 5 c). Zudem mache er einen Ergänzungsvorschlag und formuliert diesen wie folgt: Die Verwaltung werde beauftragt im Laufe des weiteren Verfahrens der einzelnen Varianten die Kosten vorzulegen. a.) Investitionskosten unterteilt in förderfähig und nicht förderfähig. b.) laufende Kosten. Zudem darzulegen, wie hoch bei den einzelnen Varianten

der mögliche Fördersatz und der verbleibende Anteil der Stadt Ludwigsburg sei. Als weitere Ergänzung finde er, dass der interfraktionelle Antrag Nr.160/17 mit in die Gesamtplanung eingearbeitet gehöre. Besonders wichtig sei, dass die umliegenden Kommunen zeitnah informiert werden. Er sei zuversichtlich und merkt an, dass der Landrat mittlerweile auch eine Niederflurbahn als möglich sehe. Skeptisch sei er und seine Fraktion bei der Reaktivierung der Bahnlinie in den nächsten 3 Jahren. Eine Niederflurbahn werde allerdings noch länger dauern, so Herrmann. Dem Kompromiss mit den Ergänzungen könne zugestimmt werden.

Stadtrat Gericke merkt an, dass in den letzten Wochen Bewegung in dieses Thema gekommen sei. Der ÖPNV müsse verbessert werden, da seien sich glücklicherweise alle einig. Beide Varianten stehen gleichberechtigt nebeneinander. In der weiteren Planung solle festgestellt werden, welche Variante umzusetzen sei. Die offenen Fragen der jeweiligen Systeme müssen geklärt werden. Er erwarte eine enge Abstimmung. Im weiteren Verfahren müssen die Kosten in den Gremien beraten werden. Im Weiteren geht er auf die eingereichten Änderungsvorschläge ein. Er könne sich dem Ergänzungsvorschlag seines Vorredners anschließen, sehe dies als selbstverständlich. Die bisher vorliegenden Kostenaufstellungen hätten bisher schon vorgelegt werden können.

Die Stadtbahn sei für Ludwigsburg verkehrlich die beste Lösung, so Stadträtin Liepins. Vieles sei für sie nicht nachvollziehbar. Eine attraktive Bahn in der Stadt könne viele Menschen zum umsteigen bewegen und somit den Autoverkehr verringern. Sie habe den Eindruck, dass dies zum Teil in der Verwaltung keine Rolle mehr spiele. Die Doppelstrategie könne mitgetragen werden, wenn sie auch nicht überzeuge. Allerdings könne die Vorlage 165/17 nicht mitgetragen werden. Man solle die Verwaltung beauftragen die Planungen für die Reaktivierung vorzunehmen. Sorge bereite ihr, wer die Trägerschaft für die Reaktivierung Markgröningen, Ludwigsburg, Möglingen übernehme. In der Vorlage müsse zu Ziffer 1 und 2 aufgenommen werden, dass die notwendigen Gutachten und Planungen vom Gemeinderat beschlossen werden. Als Hauptziel sehe sie die Stadtbahn von Markgröningen bis Remseck. Der geänderten Vorlage könne zugestimmt werden. Bei allen weiteren Gutachten und Planungen bittet sie informiert zu werden.

Stadtrat Rothacker merkt an, dass eine Stadtbahn frühestens in 10 bis 15 Jahren realisiert werde. Die Doppellösung kann mitgetragen werden. Das Streichen der Ziffer 4.c.) sei ihm nicht schlüssig. Er merkt an, dass Fördergelder ebenso Steuergelder seien. Er sehe die Folgekosten bei der Niederflurbahn als immens. Die Kosten werden mit einem Kostenverteilungsschlüssel umgelegt und die Stadt Ludwigsburg habe hier den größten Anteil zu tragen. Der Vorlage 165/17 mit dem Zusatz der CDU könne mitgetragen werden. Dem Änderungsantrag könne nicht zugestimmt werden.

Für Stadträtin Burkhardt seien noch viele Fragen ungeklärt. Sie trage den Änderungsantrag nur mit, da die Zeitdauer bereits zu lange sei. Sie wolle darauf hinweisen, dass eine Realisierung des BRT Bussystems für sie nicht in Frage komme. Die notwendigen Straßenerweiterungen und Kreuzungsumbauten seien in Ludwigsburg nur schwierig realisierbar. Dagegen müssten die Schienensysteme lediglich modernisiert werden. Gleichzeitige Untersuchungen beider Systeme bringen neue Erkenntnisse. Die Kosten und Folgekosten müssen dargelegt werden. Die Finanzfördermittel sollten schnellstmöglich beantragt werden.

Stadtrat Lettrari sehe das BRT System für Ludwigsburg nicht zukunftsfähig. Die Kosten müssen dargelegt werden. Die Stadtbahn sehe er nur als ungewolltes Anhängsel.

BM Ilk geht auf die offenen Fragen ein. Für ihn stehe außer Frage, dass die Kosten dem Gemeinderat vorgelegt werden. Heute könne der genaue Kostenfaktor nicht genannt werden. Der Wunsch die Folgekosten darzulegen, seien von allen beteiligten Kommunen geäußert worden. Die weitere Zeitschiene sei nach der Beschlussfassung im Gemeinderat in die Kommunikation mit den angrenzenden Kommunen, wie auch Verband Region Stuttgart und dem Landratsamt zu gehen. Hier gehe es auch um die Aufgabenverteilung. Der Grundgedanke sei, herauszufinden

auf welchen Streckenzweigen welches System am sinnvollsten sei. Die Trägerschaft sei unterschiedlich. Eine Unterstützung gegenseitig sei vereinbart worden. Nach der Gemeinderatssitzung werden umfangreiche Gespräche bezüglich Aufgabenverteilung und Organisation erfolgen.

Stadtrat Gericke bittet nochmal darum, dass beide Varianten gleichberechtigt, nebeneinander vorangetrieben werden und weist auf das Eckpunktepapier aus dem Gespräch mit dem Verkehrsministerium hin. Die Abstimmung und Verzahnung untereinander sehe er als sehr wichtig.

Stadträtin Burkhardt will wissen, welches Eckpunktepapier Stadtrat Gericke angesprochen habe. Dieses liege ihr nicht vor.

BM Ilk merkt an, dass ein separates Eckpunktepapier ihm nicht vorliege. Er habe lediglich die Pressemitteilung.

Hierzu teilt Stadtrat Gericke mit, dass dies auf der Homepage des Verkehrsministeriums veröffentlicht worden sei.

Stadträtin Liepins wünscht sich, dass gleichberechtigte Gespräche beider Varianten mit den Nachbarkommunen erfolgen sollen. Bei der Infoveranstaltung sei lediglich auf die BRT Variante eingegangen worden. Zudem wolle sie sich nochmal versichern, ob bei Zustimmung des geänderten Antrages das Landratsamt einen Förderantrag stellen könne.

BM Ilk bejaht dies.

Stadtrat Remmele wünsche sich Informationen zu einem angedachten Kostenschlüssel. An welchen Faktoren werde dieser festgelegt, wolle er wissen.

BM Ilk erwidert, dass bisher noch keine Information über den Kostenschlüssel vorliege. Dies sei bereits beim Landratsamt angefordert worden.

Stadtrat Herrmann geht auf die Kostenfrage ein. In einer der standardisierten Bewertungen des Landratsamtes sei eine Kostenübersicht enthalten gewesen, allerdings Preisstand aus dem Jahre 2006. Der übliche Weg im Kreis Ludwigsburg sei seiner Meinung nach die Kostenverteilung je zur Hälfte Landkreis und Kommune. Die genaue Verteilung sei noch offen. Wieviel Kosten nicht förderfähig seien, wolle er wissen. Weiter bringt er einen Ergänzungsvorschlag wie folgt: 1.) dabei werden auch die weiteren Veränderungen im Bussystem einbezogen und 2.) weitere Prognosen zu den Fahrgastzahlen seien vorzulegen wie bei einer standardisierten Bewertung üblich. Die Finanzen könne man unter Ziffer 5 und die Prognosen zu den Fahrgastzahlen unter Ziffer 6 in der Beschlussvorlage aufnehmen.

Herr Behnsen (FB Stadtplanung und Vermessung) geht auf die noch offenen Fragen ein. Man arbeite mit einer Kommunalanstalt zusammen, die auf die Vorzüge verschiedener Teilbereiche eingehe. Des Weiteren habe man anhand eines Georadarsystems mithilfe eines Scans die Bodenunterschicht begutachtet. Ergänzend zu diesem Gutachten wolle man Bodenproben im Gleisbett nehmen. Dies sei ein überschaubarer Kostenbereich. Man erhalte hiermit umfangreiche Informationen bezüglich der Kostenstruktur insbesondere der Entsorgungs-/ Neubeschaffungskosten. Die Bahngleise seien im Besitz der DB Netz. Haltestellen und Wartehäuschen werden zum Teil in Privatbesitz verkauft. Weiter führt er aus, dass man zwischen dem Bundes GVFG und dem Landes GVFG unterscheiden müsse.

Stadtrat Gericke erwarte, dass konstruktive Gespräche mit dem Landratsamt erfolgen, insbesondere Lösungen zum Schillerdurchlass, sowie die Querung der Bahn gemeinsam zu erarbeiten.

BM Ilk merkt an, dass es heute um einen Grundsatzbeschluss gehe.

Stadtrat Rothacker teilt mit, dass die Ziffer 4.c.) weiterhin enthalten bleiben solle mit folgendem Wortlaut: Die Verwaltung wird beauftragt zusammen mit dem Landratsamt eine regelwerkskonforme Lösung bei der Niederflurbahn (Mitfall 1) zu gewährleisten.

Weiter macht Herr Behnsen Ausführungen zur Eisenbahnbetriebssimulation. Außerdem geht er darauf ein, dass es verschiedene Anbieter für die Busse gebe. Auf der Hauptachse gebe es bereits einen asphaltierten Oberbau für diese Belastungsklassen, so Behnsen.

Stadträtin Burkhardt will wissen, ob auch das vorhandene Bussystem optimiert werden könne.

Dies sei nicht ausgeschlossen, so Herr Behnsen. Es werde immer als eine Einheit gesehen.

Im Beratungsverlauf wird der vorliegende Änderungsantrag geringfügig durch den weiteren Antrag von Stadtrat Herrmann ergänzt.

BM Ilk stellt die Punkte 1, 2, 3, 4a, 4b, 5, 6 en bloc zur Abstimmung, diese werden einstimmig beschlossen.

Punkt 4c wird nach Antrag von Stadtrat Rothacker separat zur Abstimmung gebracht und mehrheitlich abgelehnt (7 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen).

Der ursprüngliche Antrag 152/17 hat sich dadurch erledigt.

TOP 1.1

Niederflurstadtbahn  
- Interfraktioneller Antrag der Fraktionen Bündnis  
90/Die Grünen und SPD, der ÖkoLinX-Stadträte,  
der Stadträtin Burkhardt (LUBU) und des Stadtrats  
Lettrari (parteilos) vom 04.04.2017

Vorl.Nr. 152/17

---

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit Beschluss zur Vorlage 165/17 erledigt. Siehe TOP 1.

TOP 2

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart – Entwurf  
vom 21.12.2016 - Stellungnahme der Stadt  
Ludwigsburg im Rahmen der Beteiligung der

Vorl.Nr. 158/17

Beratungsverlauf:

Herr Behnsen (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) stellt den Regionalverkehrsplan vor.

Nach den Wortbeiträgen der Stadträte Noz, Gericke, Liepins, Rothacker, Burkhardt und Lettrari wird im Beratungsverlauf festgestellt, dass neue Anregungen eingebracht werden.

BM Ilk bittet die Fraktionen/Stadträte, die Änderungen vorzubringen und vertagt die Beratung.

TOP 3

Entwicklungsbereich Bahnhofsareal/ Teilbereich  
Kallenberg'sches Gelände  
Rahmenbedingungen für eine architektonisches  
Gutachterverfahren

Vorl.Nr. 154/17

---

**Beschluss:**

Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt beschließt die Rahmenbedingungen als Grundlage für das Gutachterverfahren Kallenberg'sches Gelände

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung einstimmig gefasst.

Beratungsverlauf:

BM Ilk ruft den Tagesordnungspunkt auf und gibt das Wort an Herrn Linder (FB Stadtplanung und Vermessung). Dieser stellt den Entwicklungsbereich im Kallenberg'schen Gelände anhand einer Präsentation vor. Diese liegt dieser Niederschrift bei.

BM Ilk dankt Herrn Linder für die Ausführungen und eröffnet die Aussprache.

Stadtrat Noz sieht die Rahmenbedingungen des Areals ohne Grünbrücke als Rückschlag für den Gemeinderat. Dieser habe sich mehrheitlich für die Aufnahme der Grünbrücke in das Konzept ausgesprochen, die Stadtverwaltung sei von Anfang an dagegen gewesen. Eine vernünftige Querung der Gleise auf Höhe des ZOB zur Abwicklung des Verkehrs sei nötig. Er fragt, was genau unter dem Begriff Gutachterverfahren zu verstehen sei und wie die Verkehrsführung in der Solitudestraße aussehe. Die vermehrte Einbeziehung des ZOB-Tunnels sieht er positiv.

Außerdem weist Stadtrat Noz auf den Bedarf eines Parkplatzes am Kallenberg'schen Areal hin. Die Blickachse von der Schwieberdinger Straße her zur Friedenskirche sei aus seiner Sicht freizuhalten und nicht durch ein Gebäude zu verstellen.

Dass die Grünbrücke nicht in die Ausschreibung aufgenommen werde, sei enttäuschend, meint Stadtrat Gericke. Ihm würden sich die gleichen Fragen stellen, die auch Stadtrat Noz aufwarf. Aus seiner Sicht sei unbedingt die Vermeidung des Zwangspunktes an der nordwestlichen Ecke zum ZOB aufzunehmen, um die eventuelle Stadtbahntrasse an dieser Stelle zu führen. Zudem sei die Gestaltung der Fassade zur Leonberger Straße besonders zu berücksichtigen, falls im weiteren Verlauf doch eine Brücke gebaut werde.

Für Stadtrat Juranek fließen viele Überlegungen in das Gutachterverfahren mit ein. So seien die Umgestaltung des ZOB, sowie die Verkehrsführung zu bedenken und die Bebauung müsste dies alles integrieren. Jetzt mit dem Verfahren Fakten zu schaffen, sei nicht ganz einfach für die anderen, davon abhängigen Verfahren. Insgesamt sei die städtebauliche Aufwertung in diesem Bereich zu begrüßen. Eine Frage stelle sich noch im Bereich der südlichen Einfahrt in die Solitudestraße und der dortigen verengten Situation. Mehr Zeit für die Planung wäre besser, über das weitere Verfahren bittet er, im Folgenden zu informieren.

Aus Sicht von Stadträtin Moersch sei das Kallenberg'sche Areal ein wichtiger städtebaulicher Ort. Der Verlust der oberirdischen Parkplätze sei bedenklich. Dass eine Brücke über die Gleise nicht machbar sei, akzeptiert die Fraktion. Dies sei ein großer Eingriff in die Stadtstruktur und eine große Belastung für die Anwohner. Das Gebäude in der nordwestlichen Ecke als Abschluss des ZOBs, wie im Entwurf des Berliner Büros, befürworte sie. Allerdings bestünde bei den Knotenpunkten der vielen Verkehrsteilnehmer noch Optimierungsbedarf. Zusammenfassend stellt Stadträtin Moersch fest, dass die FW-Fraktion der Vorlage zustimme.

Stadträtin Burkhardt bemängelt die fehlende Begrünung in der West-Innenstadt. Daher sollte die bestehende Bepflanzung unbedingt erhalten werden. Wichtig sei außerdem, dass der Sicherheitsanspruch der Menschen am Bahnhofsgelände gewährleistet sein solle. Sie gibt zu bedenken, dass es andere Möglichkeiten der Bebauung des Areals gebe, daher stimme sie der Vorlage nicht zu.

Sein Vorschlag einer Tunnellösung für die Gleisquerung sei nicht geprüft worden, wirft Stadtrat Lettrari ein. Für ihn sei eine rasche Lösung für das Areal nötig.

Herr Kurt (FB Stadtplanung und Vermessung) macht zunächst grundsätzliche Anmerkungen zum Verfahren. Er betont, dass es im kommenden architektonischen Gutachterverfahren für das Kallenberg'sche Areal um die Rahmenbedingungen gehe und noch nicht um den Baubeschluss. Die Entwicklung des Areals laufe parallel mit der Umgestaltung des ZOB. Da das Grundstück der Stadt gehöre, werde der Gemeinderat in die Vergabe und die weiteren Beschlüsse einbezogen. Die Vergabe werde vor dem Sommer dem Gremium zur Entscheidung vorgelegt. Ziel sei ein qualifizierendes Verfahren in Form einer Mehrfachbeauftragung mit sechs eingeladenen Büros und unter Einbeziehung des Gemeinderates.

Im Folgenden geht Herr Kurt auf die Fragen aus dem Gremium ein. So habe die offene und neutrale Prüfung der Varianten gezeigt, dass eine Brücke an der Stelle nicht funktioniere. Die Führung über die Gleise und Oberleitungen müsse mit den vorgegebenen Steigungen früh beginnen. Dies sei städtebaulich keine Option und daher nicht empfehlenswert. Möglich sei allerdings eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer, die eine Verbindung zu den Gleisen herstellt. Die nordwestliche Ecke zum ZOB zu entschärfen, sei eine wichtige Rahmenbedingung, die als Soll-Bedingung in das Gutachterverfahren mit aufgenommen werde. Die geänderte Einbindung der Solitudestraße im südlichen Bereich bedeute eine insgesamt schlankere und klare Kreuzungssituation, was den Verkehrsfluss hingegen konfliktfreier fließen lasse und den Bahnhofstunnel besser einbeziehe. Der Busverkehr werde dadurch nicht eingeschränkt. Zum Thema der bestehenden Parkplätze auf dem Areal merkt Herr Kurt an, dass dort die Option der Bebauung bestehe. Aus seiner Sicht sollte die Chance genutzt werden, das Gebiet als Innenstadt-Entree zu gestalten.

Herr Behnsen ergänzt, dass die technisch und betrieblich möglichen Varianten der Steigungen

und Ausrundungsradien für eine mögliche Stadtbahnnutzung der Grünbrücke geprüft worden seien. Man kam zu der Überzeugung, dass eine Grünbrücke einen hohen Verschleiß des Materials mit sich bringe und die Barrierefreiheit einer möglichen Haltestelle auf der Grünbrücke nicht gewährleistet sei.

Stadtrat Noz gibt an, dass ihn die Argumentation, dass die Brücke schwierig zu verwirklichen sei, überzeugt habe. Er plädiert dafür, die Option an der ZOB-Ecke für die Stadtbahn freizuhalten, falls die Stadtbahn über die Keplerbrücke in die Weststadt geführt würde. Eine etwaige Tiefgarage im Gebäude sollte aus seiner Sicht öffentlich bewirtschaftet werden.

In Bezug auf die ZOB-Ecke des Areals spricht sich Stadtrat Gericke dafür aus, den Vorschlag des Kurvenradius vom VCD zu übernehmen. Da die Westfassade des Gebäudes von der Bahn und dem ZOB sichtbar ist, spricht er sich für eine ansprechende Gestaltung aus.

Stadtrat Juranek stimmt den beiden Vorrednern zu und plädiert ebenfalls dafür, den Kurvenradius einer möglichen Stadtbahn in der ZOB-Ecke einzuhalten. Für ihn sei die Verkehrsführung vorrangig durch den Bahnhofstunnel zu lenken, auch wenn dies zu höherem Verkehr auch an der Nordzufahrt führe. Trotzdem seien dadurch Entlastungen in der Solitudestraße, der Mathildenstraße und an den Schulen herbeizuführen. Über Details der Kreuzungssituation, vor allem in Bezug auf die Ausfahrt der Busse aus dem ZOB müsse man im weiteren Verfahren noch diskutieren.

Stadtrat Remmele führt Argumente gegen die Grünbrücke an. So würde die Brücke das Keplerareal vom Bahnhofsbereich abschneiden und die historische Fassade der Villa Franck würde verdeckt.

Laut Stadträtin Burkhardt solle durch die Entwicklung des Kallenberg'schen Areals die Chance genutzt werden, die Planungen der letzten Jahrzehnte im Bahnhofsbereich in eine Gesamtplanung zu überführen. Einzelplanungen wie in den letzten 20 Jahren sollten nicht mehr durchgeführt werden. Sie regt an, dass künftig in Beschlussvorlagen aufgezeigt werden solle, wo durch bestimmte Planungen eines Bereichs Probleme in anderen Bereichen entstünden.

Nachdem keine weiteren Fragen aus dem Gremium kommen, schließt BM Ilk die Aussprache. Die mehrheitlich festgestellten Punkte (ZOB-Ecke und Beteiligung der Fraktionen an der Wettbewerbsjury) würden in das Gutachterverfahren mitaufgenommen. Sodann stellt er die Vorlage zur Abstimmung.

---

TOP 4	Ergebnis der Nahversorgungsuntersuchung durch das Büro für Stadt- und Regionalentwicklung Dr. Donato Acocella	Vorl.Nr. 148/17
-------	---	-----------------

---

Beratungsverlauf:

Dieser Beratungspunkt wird vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt. Das Thema werde vorab im WKV am 30. Mai 2017 beraten.

---

TOP 5	Belagserneuerung der "Lucien Tharradin Brücke" (Neckarsteg zw. Hoheneck und Neckarweihingen)	Vorl.Nr. 138/17
-------	--	-----------------

## Vergabebeschluss:

Die Firma Bauschutz GmbH & Co. KG, Neckarstraße 2 aus Asperg erhält den Auftrag zur Belagserneuerung der „Lucien Tharradin Brücke“.

Die Vergabesumme beträgt:

Angebotssumme	232.365,47 €
+ Unvorhergesehenes ca. 7,6 %	<u>17.634,53 €</u>
Vergabesumme	<u>250.000,00 €</u>

Bei Kostenüberschreitungen wird das zuständige Gremium dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 10% oder mehr als 25.000 € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung einstimmig gefasst.

Beratungsverlauf:

BM Ilk ruft den Tagesordnungspunkt 5 auf. Er stellt fest, dass ein Sachvortrag nicht erfolge, da der Sachverhalt bereits im Ausschuss für Bauen, Umwelt und Technik vorgestellt worden sei. Sodann eröffnet BM Ilk die Aussprache.

Stadtrat Braumann hebt hervor, dass der zeitliche Zusammenfall der Sanierung der Lucien-Tharradin-Brücke und der Neckarbrücke zwar unglücklich sei, aber sich durch die Vollsperrung von lediglich zwei Tagen, die das Regierungspräsidium zusagte, im Rahmen halte. In vergangenen Sitzungen des Stadtteilausschusses Hoheneck sei die Bitte aufgekommen, zu prüfen, ob anstatt einer Zulauf-Spindel eine Rampe für Fahrradfahrer möglich sei. Stadtrat Braumann fragt, ob die etwaige Nutzung der Lucien-Tharradin-Brücke durch Fahrradfahrer einen Konflikt mit Fußgängern darstelle und ob dies von der Geländerhöhe möglich wäre.

Stadtrat Gericke erkundigt sich, ob die Geländererhöhung für das nächste Jahr in den Haushalt eingestellt werde.

Stadträtin Liepins stellt klar, dass sie die Sanierung der Lucien-Tharradin-Brücke befürworte. Die von der Verwaltung vorgeschlagene Vorgehensweise der schrittweisen Sanierung in diesem und dem kommenden Jahr halte sie nicht für sinnvoll und enthalte sich daher der Stimme.

Eine Geländererhöhung im Zuge der Belagssanierung zu diskutieren und durchzuführen, sei für Stadtrat Remmele ebenfalls sinnvoll.

Stadträtin Burkhardt fragt, ob die Lucien-Tharradin-Brücke nach der Sanierung eine Fußgängerbrücke bleibe.

Auf die Fragen antwortet Frau Schmidtgen (FB Tiefbau und Grünflächen). So sei mit dem RP Stuttgart die Koordination mit der Sanierung der Neckarbrücke erfolgt und die Beeinträchtigung werde so gering wie möglich gehalten. Die Lucien-Tharradin-Brücke sei nur an zwei Tagen komplett gesperrt, ansonsten immer nutzbar. Die jetzt stattfindende Belagssanierung sei eine wichtige Voraussetzung für die eventuelle Nutzung für Fahrräder, da der Belag jetzt in einem schlechten Zustand sei. Ein Ersatz der Zugangsspindel durch eine Rampe ziehe massive

Eingriffe im Areal mit sich und sei auch finanziell gesehen eine große Maßnahme. Daher stehe dies im Moment nicht zur Diskussion. Die Erhöhung des Geländers werde derzeit statisch geprüft, die Ergebnisse der Untersuchung würden demnächst präsentiert. Bei der gleichzeitigen Nutzung von Fußgängern und Radfahrern sei man an die StVO und die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) gebunden. Die rechtlichen Vorgaben seien unterschiedlich was die Breite des Weges anbelangt und ob sich der Weg innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften befindet. Grundvoraussetzung sei aber der Grip des Belags und die Erhöhung des Geländers. Eine gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Fahrrädern könne dann im Anschluss geprüft werden.

BM Ilk bekräftigt, dass die Geländerhöhe für die Fahrradnutzung zwingend 1,30 m betragen müsse. Für die gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Radfahrern sei der Steg lt. Gesetz zu schmal. Trotzdem suche die Stadt nach unbürokratischen, unkonventionellen Lösungen, die beiden Nutzungen zu vereinbaren. Eine gemeinsame Nutzung bedinge auch eine gegenseitige Rücksichtnahme von Fußgängern und Radfahrern. Die Sanierung des Belags sei ohnehin nötig und sei kein Vorgriff auf die Freigabe für Fahrräder. Eine Erhöhung des Geländers werde im Folgenden nur erfolgen, wenn eine gemeinsame Nutzung für Fußgänger und Radfahrer Aussicht auf Erfolg habe.

Nachdem die Fragen beantwortet wurden, stellt BM Ilk die Vorlage 138/17 zur Abstimmung.

TOP 6

Belagssanierung Löwensteiner Straße  
- Bau- und Vergabebeschluss

Vorl.Nr. 149/17

---

### **Beschluss:**

Die Löwensteiner Straße wird entsprechend dem Sanierungsvorschlag des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen sowie des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung instandgesetzt.

Die Gesamtkosten in Höhe von 405.000,00 € werden genehmigt.

### Vergabebeschluss

Die Firma Wilhelm Hubele GmbH erhält auf der Grundlage des Angebotes vom 23.03.2017 den Auftrag zur Durchführung der Sanierung der Löwensteiner Straße.

Die Vergabesumme beträgt:

Auftragssumme	379.318,66 €
+ Unvorhergesehenes ca. 6,8 %	<u>25.681,34 €</u>
Vergabesumme	<u>405.000,00 €</u> (brutto)

Bei Kostenüberschreitung wird das Gremium dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 25.000,00 € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

BM Ilk ruft die Vorlage Nr. 149/17 auf. Da kein Sachvortrag und keine Aussprache gewünscht werden, stellt BM Ilk den Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

TOP 7	Ersatzneubau der Treppenanlage zwischen Obere Reithausstraße und Bogenstraße	Vorl.Nr. 139/17
-------	--	-----------------

---

**Vergabebeschluss:**

Die Firma GFH Bauunternehmung, Am Wasserturm 8, 70806 Kornwestheim erhält den Auftrag zur Errichtung des Ersatzneubaus der Treppenanlage zwischen der Obere Reithausstraße und der Bogenstraße.

Die Vergabesumme beträgt:

Angebotssumme	111.395,69 €
+ Unvorhergesehenes ca. 12 %	<u>13.604,31 €</u>
Vergabesumme	<u>125.000,00 €</u>

Bei Kostenüberschreitungen wird das zuständige Gremium dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 10% oder mehr als 25.000 € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

Nachdem auf Sachvortrag und Aussprache verzichtet wird, lässt BM Ilk über die Vorlage 139/17 abstimmen.

TOP 8	Entwidmung einer Teilfläche des Friedhofs in Neckarweihingen (Vorberatung)	Vorl.Nr. 144/17
-------	--	-----------------

---

**Beschlussempfehlung:**

Protokollauszug Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt 27.04.2017

1. Eine Teilfläche des Grundstücks Flst. 1662 Friedhof Scholppenäcker in Neckarweihingen mit einer Größe von ca. 6.181 m<sup>2</sup> (siehe Anlage: Fläche rot schraffiert) wird als Friedhofsfläche entwidmet.
2. Die Einziehungsabsicht ist öffentlich bekannt zu machen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

BM Ilk ruft den Tagesordnungspunkt auf und stellt fest, dass kein Sachvortrag der Verwaltung gewünscht wird. Er eröffnet sodann die Aussprache.

Stadtrat Braumann legt auf die Feststellung wert, dass auf der zu entwidmenden Fläche noch nie Bestattungen stattgefunden hätten. Im Bezug auf die 2020 auslaufende Nutzung des Au-Friedhofs Neckarweihingen wünscht die CDU-Fraktion schon heute, die Nutzungsdauer darüber hinaus zu verlängern. Die Frage von Stadtrat Braumann, ob eine Erweiterungsoption des Friedhofs Scholppenäcker in Richtung Marbach beschlossen sei, bejaht BM Ilk.

Stadtrat Juranek fragt nach der Formulierung in der Vorlage, nach der sich in der Planung die Fläche verändert hätte. Herr Kurt (FB Stadtplanung und Vermessung) erläutert, dass sich die Formulierung der „weitergehenden Planung“ auf den Bebauungsplan „Schauinsland“ beziehe. Durch diesen werde die Erschließungsstraße von der Hauptstraße her über die zu entwidmende Fläche geführt.

Stadträtin Liepins erkundigt sich, wo in der neuen Planung die Friedhofsparkplätze angelegt würden. Herr Kurt erklärt, dass die Parkplätze verlegt und neu geplant würden.

Stadträtin Burkhardt begründet ihre Ablehnung des Beschlussvorschlages damit, dass die Flächen der Friedhöfe benötigt würden. Die Bestattungskultur sei in ständigem Wandel begriffen, deshalb sollten die Flächen weiterhin gewidmet bleiben.

BM Ilk stellt fest, dass keine weiteren Wortbeiträge folgen und stellt sodann die Vorlage zur Abstimmung.

TOP 9

Vorstellung des Wettbewerbs zur Ludwigsburger  
Energiefamilie  
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

Frau Hoeffler (Referat Nachhaltige Stadtentwicklung) informiert anhand einer Präsentation über den Wettbewerb zur Ludwigsburger Energiefamilie. Diese Präsentation liegt dieser Niederschrift bei.

Stadtrat Braumann lobt das Programm und fragt, nach welchen Kriterien die Bewerberfamilien ausgewählt werden und erkundigt sich nach den Kosten und Folgekosten für Ludwigsburg. Außerdem spricht er das Verhältnis von bereits bestehendem ökologischen Fingerabdruck und dem Grad der Energieeinsparung an.

Die Gewichtung von bestehendem Verbrauchsniveau und Energieeinsparung interessiert Stadträtin Dr. Knoß. So seien bspw. bei älteren Elektrogeräten durch Neukäufe hohe Einsparungen zu erzielen. Wenn eine Familie bereits energiesparende Haushaltsgeräte nutze, falle die Einsparung hingegen gering aus.

Frau Hoeffler antwortet, dass die Auswahl der Bewerber-Familien ein möglichst breites Spektrum an Haushalten abbilden solle, also sowohl Einpersonenhaushalte und Großfamilien, wie auch bereits energiesparende Familie und Haushalte, die hohe Einsparmöglichkeiten vermuten. Als Grad für den bestehenden ökologischen Fingerabdruck und die Einsparwerte würden durchschnittliche Vergleichswerte herangezogen; die Einsparwerte werden also relativ und nicht absolut erfasst. Das Programm werde durch Sponsoren der Projektpartner und des Wissenszentrums Energie unterstützt. Zudem fördert die EU das Programm, das ein Volumen von insg. ca. 20.000 € hat. Ob eine Weiterführung und in welcher Form über den Projektzeitraum hinaus angestrebt werde, hänge vom Erfolg des Programms ab. Ein wichtiger Aspekt sei, in die Öffentlichkeit den Mehrwert zu kommunizieren, u.a. dass Energieeinsparung für Haushalte Geld spare. Durch die Werte der Energiefamilien erwarte sich auch die Stadt wichtige Erkenntnisse, ob Maßnahmen sinnvoll seien und ob bspw. Multiplikatoren ausgebildet werden könnten, oder Volkshochschulkurse angeboten werden könnten. Je nach dem, in welcher Form die Weiterführung statfinde, belaufen sich auch mögliche Folgekosten.

Stadtrat Gericke spricht die Verstetigung des Programms an, und dass erfolgreiche Maßnahmen nachhaltig weitergeführt werden sollten.

Herr Geiger (Referat Nachhaltige Stadtentwicklung) spricht sich dafür aus, das Programm „auf Sicht“ weiterzuführen und auf einzelne Aspekte und Erkenntnisse angemessen zu reagieren. So könne dem Wunsch des Gremiums entsprochen werden, Energiesensibilität in die Bevölkerung zu tragen.

BM Ilk dankt Frau Hoeffler für die Präsentation und stellt fest, dass das Gremium Kenntnis genommen habe.

TOP 10

Schlösslesfeldschule, Corneliusstraße 36  
Brandschutzmaßnahmen Altbau  
- Vergabe von Planungsleistungen Architektur  
(LPH 5-9)

Vorl.Nr. 150/17

---

**Beschluss:**

Die Vergabe der Planungsleistungen für die Architektenleistungen (Leistungsphase 5 bis 9) an das Büro marcusbärarchitekten, Dresdener Straße 25, 71679 Asperg, wird genehmigt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

Nachdem auf Sachvortrag und Aussprache verzichtet wird, stellt BM Ilk die Vorlage zur Abstimmung.

BM Ilk schließt nach der Abstimmung den öffentlichen Teil des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt.

TOP 11

TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung  
Ludwigsburg

---

Beratungsverlauf:

Siehe Niederschrift des Betriebsausschusses Stadtentwässerung vom 27.04.2017.