



Protokollauszug
zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 01.06.2017, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1	Radroutenkonzept 2016 Neubau Radweg Marbacher Straße (Radroute 2) - Bau- und Vergabebeschluss (Vorberatung)	Vorl.Nr. 209/17
-------	--	-----------------

Beschlussvorschlag:

1 Baubeschluss

Der Neubau des Radweges Marbacher Straße wird entsprechend den überarbeiteten Planungen des Fachbereiches Stadtplanung und Vermessung sowie der Ausführungsplanung des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen/Ing. Büro KMB, auf der Grundlage des Entwurfsbeschlusses vom 20/27.07.2016 beschlossen.

Die Gesamtkosten in Höhe von 1.242.500,-- € werden genehmigt.

Vergabebeschluss

Die Firma Wilhelm Hubele GmbH, Marbacher Straße 193, 71642 Ludwigsburg, erhält auf der Grundlage des Angebotes vom 25.04.2017, den Auftrag zur Durchführung der Arbeiten für den Neubau des Radweges in der Marbacher Straße, der Sanierungsarbeiten inkl. der begleitenden Arbeiten (Gämsenberg / Standortverbesserungen Straßenbäume / Grünflächen).

Die Vergabesumme beträgt 1.200.000, -- € inklusive Mehrwertsteuer und Unvorhergesehenes.

Bei Kostenüberschreitungen wird das Gremium dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 50.000,-- € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung findet nicht statt.

Beratungsverlauf:

BM Ilk begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass die Tagesordnung relativ kurz sei, aber dass es Punkte darauf gebe, die intensiv diskutiert werden sollten.

TOP 1	Radroutenkonzept 2016 Neubau Radweg	Vorl.Nr. 209/17
-------	-------------------------------------	-----------------

Marbacher Straße (Radroute 2)
- Bau- und Vergabebeschluss
(Vorberatung)

Nachdem keine Einwände gegen die Tagesordnung vorgebracht werden, ruft BM Ilk den Tagesordnungspunkt 1 auf. Es gehe um den Bau- und Vergabebeschluss für den Radweg an der Marbacher Straße. Im letzten Jahr sei im Sommer eine knappe, aber mehrheitliche Abstimmung im BTU erfolgt, der eine mehrheitliche Entscheidung im Gemeinderat folgte. In der jetzigen Vergabe sei ein guter Preis erzielt worden, mitunter auch dadurch, weil sich die Straße direkt am Firmengelände befinde. Es gebe auch Synergien mit den Stadtwerken, die dort Leitungserneuerungen durchführen. Außerdem sei eine mündliche Zusage des Landeszuschusses von 400.000-450.000 Euro eingegangen. Durch die Baumaßnahmen im Windschatten der Sanierung der Neckarbrücke vermeide man eine doppelte Sperrung der Marbacher Straße. Mit dem Bau der Maßnahme könnte also schnell begonnen werden, fasst BM Ilk zusammen. Allerdings gebe es einen Antrag der FW-Fraktion auf provisorische Errichtung des Radwegs. Er bittet einen Stadtrat der FW-Fraktion um Begründung des Antrags.

Laut Stadtrat Rothacker sei der Antrag nicht neu, sondern sei weitestgehend der Antrag, den die Fraktion bereits im Vorjahr gestellt habe. Damals sei der Antrag mit einer Stimme Mehrheit abgelehnt worden. Aus Sicht der Freien Wähler sei die vorgeschlagene Führung des Radweges nicht plausibel. Es verursache Stau für den Individualverkehr. Einen Radweg an einer stark befahrenen Straße zu errichten, erschließe sich den Freien Wählern nicht. Zudem gebe es einen schönen Weg über den Heilbadweg, der lediglich mit Laternen ausgestattet werden müsste. Die Bevölkerung sei vielfach gegen den Radweg über die Marbacher Straße. In der Alleenstraße habe sich gezeigt, dass die Einrichtung eines Provisoriums gut war. Deshalb stellen die Freien Wähler den Antrag, den Radweg einstweilig für ein Jahr provisorisch zu errichten und durch Verkehrsmessungen die Nutzung zu ermitteln.

BM Ilk ergreift daraufhin das Wort und stellt klar, dass es um das Hauptradroutenkonzept gehe, also darum, Punkte in der Stadt auf direktem Weg miteinander zu verbinden. Was man dem Autofahrer zugestehe, solle man auch dem Radfahrer ermöglichen. Pendlerbefragungen hätten ergeben, dass allein 13,5 Mio. km in Ludwigsburg zurückgelegt werden von Leuten, die in Ludwigsburg wohnen und arbeiten. Dies sei das Potential für ein Umschwenken auf den Radverkehr und eine Entlastung der Straßen.

Die Kapazität sei weitestgehend einspurig, dies sei bergab der Fall und bergauf gebe es eine Spur und eine Busspur. Die Abbiegespuren böten eine vermeintliche Zweispurigkeit, die eigentlich nicht vorhanden sei. Der mehrmals vorkommende Zwang, per Reißverschluss die zwei Spuren zu einer zu vereinigen, lasse auf der Marbacher Straße Stau entstehen. Die Verkehrssimulation habe gezeigt, dass der Verkehr bei wirklicher Einspurigkeit wie an der Perlenschnur gezogen stetig fließe. Auch die Feinstaubbelastung sei vorhanden, deshalb gelte es, den Verkehr zu verflüssigen. Der Feinstaubbelastung seien nicht nur die Radfahrer an der Marbacher Straße ausgesetzt, sondern in großem Maße die Anwohner. Zudem gebe die Statik der Neckarbrücke vor, dass Lkws nur hintereinander darüber fahren dürften. Somit mache die Bündelung auf eine Spur Sinn. Beim Autohaus Haas habe man eine Lösung gefunden, dort könnten die Autos auf dem breiten Gehweg entladen werden. Dies sei mit dem Autohaus und der Verkehrsbehörde abgestimmt. Ebenso die Bushaltestellen mit den LVL. Die Linksabbiegespuren auf der Marbacher Straße seien immer breit genug, dies sei auch eine Befürchtung gewesen. Die Verkehrssimulation habe gezeigt, dass es so funktioniere.

Zum Thema Provisorium merkt BM Ilk an, dass sich dies in der Alleenstraße einfach realisieren haben lasse, in der Marbacher Straße sei es aber nicht so leicht durchführbar. Dort handele es sich um einen Radweg über 2 km Länge, und es seien Bushaltestellen und Verkehrsinseln eventuell baulich zu verändern. Eine primitive Interimslösung würde aus Sicht der Verwaltung

keinen Nutzung nach sich ziehen, dies sei also auch keine Lösung. Abschließend betont er nochmals, dass die Planung in Gänze vom Regierungspräsidium gutgeheißen worden sei und auch bei der Sicherheitsprüfung sei alles für in Ordnung befunden worden.

BM Ilk eröffnet daraufhin die Aussprache.

Stadtrat Braumann bittet um Aufnahme seiner Stellungnahme ins Protokoll: „Vielen Dank, Herr Ilk, für Ihre Worte. Die sollen es ja schmackhaft machen, aber an unserer Position hat sich nach wie vor nichts geändert. Deswegen werden wir den Antrag der Freien Wähler unterstützen. Wir machen das jetzt, aber wenn dann überhaupt als Provisorium. Da müssen wir schon nochmal schauen.

Also, der wesentliche Punkt, den wir immer gefordert haben, nämlich eine Streckenführung stadteinwärts über die Reichertshalde, ist ja nach wie vor auch unerfüllt. Auch schon jetzt gibt es eine sehr gute Anbindung – nach wie vor – über den Heilbadweg, der sehr frequentiert wird, das ist ja unglaublich. Und wenn ich dann eben, klar hier auch lese in der Presse – das möchte man auch einmal erwähnen – also, das ist wirklich ein Trauerspiel: „Die unsinnigen Radwege“ und dass lieber andere Sachen saniert werden sollen. Also bei den Bürgern haben Sie da großen Unmut, vor allem in den Stadtteilen Neckarweihingen und Poppenweiler hervorgerufen. Und es ist ja auch kein Wunder, denn klar, 1200 Fahrzeuge stündlich auf jeweils einer Spur und dabei den Fahrradweg, den Fahrradfahrer mit einbinden, also ich glaube, es ist auch keine gute Sache, einfach einen Radweg da entlang an dieser stark belasteten Straße.

Jetzt ist es der Punkt, es ist ja eine Landesstraße. Es ist nach wie vor eine Landesstraße, das wissen ja viele nicht. Es ist eine Landesstraße, eine übergeordnete Straße und deswegen ist es eigentlich nach wie vor unmöglich, diesen Radweg, so wie er geplant ist – mehrheitlich, das war ja auch sehr knapp, 22 Ja- und 15 Neinstimmen und drei Enthaltungen am 27.07.2016 im Gemeinderat, äußerst knapp – das zeigt ja eigentlich schon, wie kontrovers es diskutiert worden ist die ganze Zeit – den jetzt einfach hier so laufen zu lassen. Wir möchten die Möglichkeit wahrnehmen und es hier, wenn es geht, unterbinden.

Ja, die Verkehrsverlagerungen, die werden ja auch befürchtet, da hat man auch kein Wort gehört. Wo führt der Weg hin? In andere Stadtquartiere, die Leute suchen sich ihre Wege, da gibt es dann die Klage von den Einwohnern in der Neckarstraße, dann gibt es dann die im Schlosslesfeld, weil da auch ein Schleichverkehr dann lang geht. Die ÖPNV-Verbindung wird unattraktiver. Ich hätte ja auch gerne mal gehört in der ganzen Diskussion, wo – wenn es denn mal möglich wäre – verläuft denn dann die BRT-Achse unter Umständen für die Busse, wenn ich Neckarweihingen und Marbach angeschlossen haben möchte, oder vielleicht das Bottwartal? Das wäre mal wirklich sehr interessant zu wissen. Wir nehmen uns den Platz. Selbst eine Busbeschleunigung, selbst das wäre noch wesentlich vorteilhafter, um diesen Knotenpunkt auch am Heilbronner Tor zu entlasten – ein Stück weit –, um einen flüssigen Fahrverkehr für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Wir sehen das einfach als Mammutwerk ein Stück weit, das nicht der Sache dienlich ist. Wir wissen von diesen fünfzig Schülern aus der oberen Marbacher Straße, die dieses jetzt schon nutzen. Zu Potentialen habe Sie auch nie etwas gesagt, wie viele das eines Tages mal machen können. Sie stellen sonst überall Prognosen auf – werden aufgestellt in der Stadt. Für diese Radroute nicht und die wird mit einer Vehemenz – wird die auch letzten Endes in der Stadt von der Verwaltung auch hier verfolgt und das ist eigentlich das, was für uns auch unerträglich ist.

So, nach wie vor stadteinwärts über die Reichertshalde – wir hatten ja mal alternativ angeboten –

nach Neckarweihingen wäre es ja durchaus akzeptabel – vielleicht eine Spur dorthin für Radfahrer nutzbar zu machen. Nichts ist draus geworden.

Ich fasse nochmal zusammen: Die Bevölkerung ist größtenteils, ja, sehr, durchaus auch wütend, auch in Gesprächen. Es zeichnet sich teilweise auch ab in der Presse und von daher unterstützen wir den Vortrag. Und das heißt eben nicht, dass wir gegen Radwege oder so etwas Ähnliches sind, um das gleich mal klar zu stellen. Die CDU unterstützt Mobilitätskonzepte, und zwar mit der Nutzung unterschiedlicher Fortbewegungsmittel und das ist der springende Punkt. Jeder soll doch selbst entscheiden können, wie und mit was er fährt und das ist kein Betrag dazu.“

Stadtrat Gericke erinnert daran, dass die Radroutenkonzeption 2014 relativ einmütig beschlossen worden sei. Deren Umsetzung sei hingegen eine Hängepartie. In den Wahlprogrammen aller Parteien im Gemeinderat stehe die Förderung von Radwegen, wenn es aber an die Umsetzung gehe, sei in einigen Fraktionen kein Wille zu erkennen. Es brauche für die Stadt eine zukunftsfähige Mobilität und keine rückwärtsgewandten Positionen. Für ihn sei die Planung zum Radweg Marbacher Straße die bestgeplante Maßnahme seit langem. Sie sei mehrfach nachgebessert worden und Fördermittel des Landes seien beantragt worden und mittlerweile bewilligt. In der Überarbeitung sei den Gegnern schon weit entgegengekommen worden, jetzt werde trotzdem die ganze Planung blockiert, was für Stadtrat Gericke nicht nachvollziehbar sei.

Ziel der Radroutenkonzeption sei es, die Stadtteile direkt an die Innenstadt anzubinden. Der Heilbadweg werde von vielen Freizeitradlern genutzt, für den alltäglichen Weg brauche man hingegen direkte Verbindungen. Das Argument, dass die Autofahrer Dreck verursachen und deswegen der Radweg nicht gebaut werden solle, ergebe aus seiner Sicht keinen Sinn. Es solle vielmehr an die Verursacher gehen, als dass diejenigen, die unter Feinstaub leiden, von den Straßen ferngehalten würden. Insgesamt fließe zu viel Auto-Verkehr aus dem Bottwartal durch die Stadt, man solle hierfür nicht zu viele Anreize schaffen. Vielmehr sollten Alternativen geschaffen werden. In Bezug zu den Kosten meint Stadtrat Gericke, dass von den 1,2 Mio. Euro ungefähr 900.000 Euro auf die Maßnahme für den Radweg fielen. Es gebe nicht nur für Radfahrer Verbesserungen, sondern auch für den Autoverkehr. Deshalb halte er die Maßnahme für ein Verkehrskonzept, das alle Verkehrsträger berücksichtige. Er erhoffe sich dafür die Zustimmung der anderen Fraktionen. Für die Länge der Umbaumaßnahme hielten sich die Kosten in einer sinnvollen Größenordnung.

Ein Provisorium bringe aus seiner Sicht nur Chaos und Unsicherheit bei allen Verkehrsteilnehmern. An die Fraktion der Freien Wähler gerichtet, fragt Stadtrat Gericke, wie oft der Antrag noch gestellt werden wolle. Man müsse endlich vorankommen mit dem Radverkehr in der Stadt. Darum sei jetzt der erste Schritt des Radroutenkonzepts zu machen und nicht nur Klientelpolitik zu betreiben.

Stadträtin Liepins berichtet, dass es schon seit langem Forderungen aus Neckarweihingen gebe für einen direkten Radweg in die Innenstadt. Aus ihrer Sicht bestehe grundsätzlich das Problem darin, dass ein generelles Umdenken zu Alternativen zum Auto nicht stattgefunden habe. Es brauche eine Gesamtschau des Verkehrs in Ludwigsburg. Sie sei erstaunt, wie der Fahrradverkehr zugenommen habe. Auf der Marbacher Straße seien immer Radfahrer unterwegs, daher sei der Bau des Radweges richtig und wichtig. Aus der Bevölkerung bekomme sie die Befürchtungen mit, gleichzeitig gebe es aber nicht nur Gegner des Radwegs. Das Provisorium, wie im Antrag gefordert, halte die SPD-Fraktion für nicht umsetzbar. Mit dem Bau des Radwegs in der Marbacher Straße werde nun das Radroutenkonzept für die kommenden

Schritte getestet. Die vorgelegten Pläne seien akzeptabel. Für Stadträtin Liepins sei die Begründung der Antragsteller,

TOP 1

Radroutenkonzept 2016 Neubau Radweg
Marbacher Straße (Radroute 2)
- Bau- und Vergabebeschluss
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 209/17

dass die CO₂-Belastung den Radfahrern nicht zugemutet werden könne, nicht nachvollziehbar. Abgase und Lärm seien auch für die Anwohner vorhanden, die dem ständig ausgesetzt seien. Bezugnehmend auf die Pläne stellt sie die Frage nach der Fahrbahnbreite bei der Bushaltestelle an der Marbacher Straße 80 und zur Breite der Spuren am Überweg zur Neckarbrücke stadteinwärts. Außerdem gibt sie zu Bedenken, dass die Ampelschaltung für die Radfahrer auf der Neckarbrücke nicht einen Rückstau bis Marbach produziere, dies sei aus ihrer Sicht einer der Knackpunkte der Planung. Insgesamt stimme die Fraktion für die Vorlage der Verwaltung.

Er verwehre sich, als Verhinderer von Radwegen hingestellt zu werden, wirft Stadtrat Remmele ein. Er selbst fahre Strecken innerhalb der Stadt fast ausschließlich mit dem Fahrrad, weil es sinnvoller und meistens auch schneller sei. Wichtig sei für ihn der Sicherheitsaspekt. Kindern könne man nicht zumuten, entlang der Marbacher Straße zu fahren. Immerhin führen viele Lkw auf der Marbacher Straße und deren Vorbeifahrt erzeuge einen Sog zum Radweg hin. An der Kurfürstenstraße und August-Bebel-Straße sei später die gleiche Problematik vorhanden. Er gibt zu Bedenken, dass es alternative Routen für einen Radweg aus Neckarweihingen in die Innenstadt gebe, die nicht vielbefahren seien wie die Marbacher Straße.

Stadträtin Burkhardt bittet um Aufnahme ihrer Stellungnahme ins Protokoll: „Also, die Neuaufteilung der Marbacher Straße – darum geht’s ja – als Planungsgrundlage für einen Radweg von Neckarweihingen in die Innenstadt, finden wir grundsätzlich gut. Aber – wie Frau Liepins vorhin schon festgestellt hat – es ist zum ersten Mal, ein Test sozusagen, der vielleicht dann auch auf andere Straßen angewendet werden kann – eine Straße für den Radverkehr zurückzubauen für den Autoverkehr. Das haben wir bisher in Ludwigsburg in der Form – in der umfänglichen Form – noch nicht gehabt. Und deswegen bin ich eigentlich auch in den Beratungen 2016 – Sie erinnern sich da vielleicht noch dran – durchaus dafür gewesen, mal einen Probelauf zu machen an dieser Straße, um festzustellen, ob all die Befürchtungen, die jetzt so aus der Bevölkerung kommen – von den Gemeinderäten will ich nicht reden –, aber aus der Bevölkerung kommen schon viele Befürchtungen und Vermutungen und also nicht rational begründete Aussagen. Da meine ich, dass es sinnvoll wäre, diese Vermutungen zu berücksichtigen und tatsächlich – und das kann mir kein Mensch aus der Verwaltung erzählen, dass das nicht möglich ist – ein Provisorium zu machen und mal festzustellen, wie wirkt sich denn der Umbau an den entscheidenden Stellen – man muss es ja nicht überall machen, dieses Provisorium – wie wirkt sich diese Beruhigung da an der Marbacher Straße, dieser Rückbau aus.“

Ich erinnere mich sehr deutlich, dass die gleichen Auseinandersetzungen es gab im Jahr – wann war das? – 1980, ’82, so ungefähr, als wir in Eglosheim die Verkehrsberuhigung eingeführt haben, in Eglosheim Ost, da gab es das gleiche Theater und die gleichen Vermutungen und Aussagen und man hat dann mit einfachem Material – es waren damals Bahnschwellen, die man benutzt hat – hat man diesen Rückbau gemacht in Eglosheim und hat festgestellt: Nach einem Jahr gab es überhaupt keinen Widerstand mehr gegen diesen Rückbau dort. Weil sich das nämlich bewährt hatte. Und es überhaupt die Schwierigkeiten nicht gab, die alle befürchtet hatten, die Gegner dieses Rückbaus. Und da gab es viele Gegner dieses Rückbaus. Das fing an vom Bäcker, der also nicht mehr den morgendlichen Besucher mit dem Auto bekam – es war tatsächlich, solche Aussagen gab es, dass einer sagte, er kann dann morgens nicht mehr mit dem Auto zum Bäcker fahren. Solche Dinge spielen einfach bei Bürgern eine Rolle und ich denke, auf solche Dinge sollte man auch Rücksicht nehmen.

Ich habe übrigens letztes Jahr auch auf die Probleme der Planung hingewiesen. Es gibt da für

Planung da zu machen und den Neubau gleich mal zu einer Verbreiterung und zu einer Verbesserung der Fuß- und Radwege zu benutzen, es wäre sehr sinnvoll gewesen. Aber für uns gibt es noch andere Probleme bei der Planung. Wir sind also nicht mehr bereit, Radwege auf Kosten von Fußgängern, von Grünflächen und von Bäumen zu akzeptieren. Und deswegen – ich will das jetzt hier nicht ausführen, dazu ist die Sitzung nicht der richtige Ort – ich werde mir die Planung nochmal in aller Genauigkeit angucken. Wir sind der Meinung, wenn Radwege gebaut werden, muss der Kraftfahrzeugverkehr langjährige Rechte abgeben, und zwar für die umweltfreundlichste Verkehrsart – zu Fuß gehen.

Ich habe im September vergangenen Jahres einen Antrag dazu gestellt, nämlich dieser Antrag beinhaltet: „Bei nicht zu vermeidenden Baumfällungen Nachpflanzungen mit Bäumen gleicher Größe zu tätigen.“ Das finden manche Leute vielleicht komisch, aber es gibt ein Programm der Allianz „Großbäume in der Stadt“ und wenn sich die Stadt bei der Allianz, mit der sie ja schon zusammengearbeitet hat und den berühmten Nachhaltigkeitspreis bekommen hat, sich vielleicht mal bewerben würde um diese Pflanzung von Großbäumen, wäre das auch an anderer Stelle hier in Ludwigsburg sinnvoll. Sie gucken sich an – Sie kennen es nicht. Ich werde Ihnen die Unterlagen zukommen lassen dazu. Dann wollen wir keinerlei Eingriff in den Favoritepark – das ist bei den Plänen auch nicht ausgeschlossen –, keine gemeinsamen Fuß- und Radwege und wie gesagt, die Brückenplanung finden wir schon außerordentlich bedauerlich. Der Antrag ist irgendwo in der Verwaltung verloren gegangen, ich werde ihn Ihnen schriftlich geben. Damals habe ich nicht genügend aufgepasst, inzwischen passe ich besser auf auf meine Anträge. Ich muss ein scharfes Auge drauf haben, damit sie bei der Verwaltung auch an der richtigen Stelle anlanden, weil sie sonst gerne verloren gehen, wir haben ja schon in letzter Zeit wieder Beispiele dafür gehabt.

Also, kurz zusammengefasst: Ich möchte mir die Planung nochmal genauer angucken. Ich werde mich heute der Stimme enthalten bei dem Vorschlag der Verwaltung. Und wenn die Freien Wähler der Meinung sind weiterhin – ich habe jetzt Ihren Antrag in der Formulierung nicht mitgekriegt, dass die–. Damals war es so formuliert, „die Verwaltung wird beauftragt, an der Marbacher Straße jeweils auf der rechten Fahrspur stadteinwärts und stadtauswärts einen Radweg provisorisch einzurichten.“ Ist das immer noch der Antrag, ja? Gut, dem bin ich bereit zuzustimmen, weil ich, eben wie gesagt, meine, es wäre schon durchaus sinnvoll, auch mal auf die Bevölkerung zu achten.“

Bei früheren Behandlungen des Themas sei Stadtrat Lettrari noch für die Einrichtung eines Provisoriums gewesen. Dass der Radweg gebaut werde, war immer Konsens, lediglich das „Wie“ des Baus sei fraglich gewesen. Mit seinem Gewissen könne er nicht vereinbaren, dass kurz vor der Vergabe nun der Beschluss gekippt werde. Der neuerliche Antrag sei kein Fairplay. Er stellt die Frage, was das Gremium in Zukunft mache, wenn jetzt die Vergabe abgelehnt werde. Aus seiner Sicht habe die Presse fair über die Planungen des Radwegs berichtet. Er erkundigt sich, wie viele Fahrzeuge die Ampel an der Engstelle der Einmündung der Bottwartalstraße und zur Frankfurter Straße pro Schaltung durchlasse.

Stadtrat Braumann bittet um Aufnahme seines Beitrags ins Protokoll: „Ja, also, die Verwaltung hat mit der Planung der ersten Radroute in der Marbacher Straße begonnen und eben leider ausgerechnet an der Landesstraße, an der am stärksten befahrenen Straße. Und das ist ja schon die Schwierigkeit an sich, warum man unbedingt da anfangen muss. Deswegen ist es ja auch unmöglich, zu behaupten, dass wir gegen Radwege sind. Das stimmt ja alles gar nicht. Wir

wollen eben auch gute Radwege-Anbindungen, mit dem Fahrrad auch von Neckarweihingen nach Poppenweiler, nach Ludwigsburg – nicht mehr und nicht weniger, letzten Endes.

TOP 1

Radroutenkonzept 2016 Neubau Radweg
Marbacher Straße (Radroute 2)
- Bau- und Vergabebeschluss
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 209/17

Und zu der Verlagerung des Verkehrs, zur Verkehrsbelastung der Anwohner: Also dann gibt es, stelle ich jetzt mal fest, dass es Stimmen im Bauausschuss gibt, die für eine Mehrbelastung der angrenzenden Wohngebiete sind, und die überregionale Landesstraße soll entlastet werden, und dadurch eben Wohngebiete belastet, das stelle ich jetzt mal hiermit fest. Wir sind nicht dafür!

Was ist mit den ÖPNV-Anbindungen, mit den BRT-Achsen, da hätte ich jetzt gern nochmal eine Auskunft dazu, wo die vielleicht – wenn es eines Tages eben doch der Fall sein wird – wo die verlaufen. Das wüsste ich jetzt heute auch gern. Und es kann ja auch nicht sein, dass der Radweg zulasten des ÖPNVs übermäßig bevorzugt wird. Und wie hoch ist denn jetzt die Zahl der Radfahrer, die die Marbacher Straße genutzt werden? Also, wenn ich dort langfahre – und da ich in Neckarweihingen wohne, fahre ich ja doch öfters dort mal lang – dann sehe ich mal ein, zwei, zu den Hauptverkehrszeiten mal fünf, aber das war's – vom Winter spreche ich da jetzt nicht – aber wieso gibt es da auch keine Zahlen. Alles wird untersucht, nur hier die Frequenz nicht. Nennen Sie mir doch mal die Frequenz davon über das Jahr hinweg, in den einzelnen Monaten.

So, und dann kommt noch ein wichtiger Punkt. Nicht jeder kann ein Fahrrad benutzen. Und es ist auch überhaupt die Frage, ob die Eltern ihre Kinder auf dieser Radroute überhaupt zum Beispiel zur Schule fahren lassen. Die ist ja gar nicht gedacht für die, sondern für Berufspendler, das weiß ich jetzt nicht so genau nochmal. Weil sie eben nach wie vor Gefahrenstellen bringt. Schauen Sie sich doch mal die Brücke an. Das sagt doch schon eigentlich alles. Die Neckarbrücke, das ist doch eigentlich ein Unding. Wir haben ja schon lange Klagen der Fußgänger am Landesfahrradweg, am Neckar, dass sie einfach von Fahrradfahrern überrannt werden – mehr oder weniger. Sie fahren einfach zu schnell ohne Rücksicht. Jetzt haben wir die Neckarbrücke dort. Auf der einen Seite – wird hochkompliziert, ob das überhaupt jemals genutzt wird – die Fahrradfahrer umgelenkt auf die Westseite der Brücke mit einer Ampel – ob sie das überhaupt machen, bin ich sehr gespannt. In der Bottwartalstraße funktioniert das nämlich nicht, das haben uns die Stadtteilausschussmitglieder von uns in Hoheneck nämlich berichtet. Die Radfahrer benutzen nämlich dort die falsche Seite, wenn sie nach Hoheneck reinfahren. Sie fahren nämlich auf der Seite vom Favoritepark lang – nach Ludwigsburg und aus Ludwigsburg raus. Da funktioniert es schonmal nicht. Ich prognostiziere, dass das wahrscheinlich auf der Neckarbrücke ebenfalls der Fall sein wird. Und dann haben wir die Ostseite von der Neckarbrücke. Wir hatten ja damals auch mal angeregt, dass die Stadt sich doch einfach darum bemühen sollte für eine Verbreiterung. Das wäre ja durchaus sinnvoll gewesen, gerade, wo jetzt die Brücke angegangen wird. Da wurde meines Erachtens nichts unternommen, zumindest auch gar kein Konzept gestellt, egal, wer es jetzt mal bezahlt hätte. Das haben wir damals angeregt. Jetzt ist es so, dass auf einem schnellen, überörtlichen Radweg sich die Fußgänger – und ich zähle immer mehr Fußgänger als Fahrradfahrer auf dieser Brücke, das sind immer Leute, die zum Aldi oder sonstwo hingehen – die ist wirklich von Fußgängern stark frequentiert. Dass bei einer so wichtigen, bedeutenden, tollen Planung es nicht möglich ist, diese beiden Wege zu trennen, das ist für mich eine Fehlplanung. Und von den Gefahrenstellen an der Uferstraße habe ich ja auch schon in vergangenen Sitzungen, wo wir so oft schon drüber gesprochen haben, mehrfach berichtet. Da ist nichts erfolgt und von daher lehne ich diese Variante nach wie vor ab.“

BM Ilk wirft ein, dass mögliche Geisterradler keine Argument seien, die komplette Planung abzulehnen. Es sei der Wunsch des BTU und des Gemeinderats gewesen, bei der Umsetzung des Radroutenkonzepts mit der Marbacher Straße zu beginnen und nicht der Wunsch der Verwaltung. Durch die Verkehrssimulation sei aufgezeigt worden, dass der Autoverkehr durch die Einspurigkeit flüssiger fließe als heute. Das einzige, was wegfallen, ist, dass die zweite Spur vor

den Anwohnern als Stauraum erhalten müsse. Einig sei man sich, dass der Individualverkehr flüssig fließen müsse. Die nun angesprochenen Punkte seien alle bereits diskutiert worden. Ein Provisorium auf

TOP 1

Radroutenkonzept 2016 Neubau Radweg
Marbacher Straße (Radroute 2)
- Bau- und Vergabebeschluss
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 209/17

über 2 km Länge sei nicht mit ein paar Baken und Markierungen realisierbar. Die Entscheidung zum Bau sei im letzten Jahr mehrheitlich gefallen und es gehöre zur Demokratie dazu, dies zu akzeptieren.

Im Folgenden geht BM Ilk auf die Konsequenzen ein, die bei nicht-erfolgender Vergabe eintreten würden. Die Landesförderung von 400.000 - 450.000 € würde verloren gehen. Für die Stadt bedeute das auch Schaden darüber hinaus, da die Zuschussgeber an der Zuverlässigkeit der Stadt zweifeln könnten. Die Firma Hubele hätte, da sie nach erfolgter Submission das beste Angebot abgegeben habe, Ansprüche auf Schadenersatz, der sich theoretisch auf ca. 100.000 € belaufen könnte. Für die Baumaßnahmen hätte man zudem keine Synergieeffekte mit den SWLB. Die Stadt würde ihren Bekanntheitsgrad steigern und im Vergleich mit anderen Städten vergleichbarer Größe werde Ludwigsburg weiter im Mittelfeld verharren, zum Beispiel was den Fahrradklimatest anbelangt. Für BM Ilk gelte es, an der Fahrradmobilität dranzubleiben.

Die Detailfragen könne man klären und gut beantworten, weil die Mitarbeiter der Stadt gute Arbeit geleistet hätten, erklärt BM Ilk. Im Bereich der Neckarbrücke werde es bspw. eine Anforderungssampel für die Radfahrer geben, die grün nur bei Bedarf geben. Für die Beantwortung der weiteren Fragen gibt er das Wort an Herrn Leban weiter.

Herr Leban (FB Stadtplanung und Vermessung) gibt an, dass seit 2014 die Stadt die Forderung auf Verbreiterung der Neckarbrücke stelle. Leider habe sich das Land gegen einen Neubau entschieden und stattdessen lediglich die Sanierung beschlossen. Die Stadt habe hier nicht geschlafen, wie es vorhin angeklungen sei, die Sanierung beider Gesimse sei auf Anregung der Stadt hin erfolgt. In Bezug auf den Radweg auf der Brücke betont Herr Leban, dass alles gut geprüft worden sei und vom Regierungspräsidium für gut befunden worden sei und auch das Sicherheitsaudit zugestimmt habe. Die Straße an der Bushaltestelle in der Marbacher Straße sei breit genug, dass ein Fahrzeug gut am haltenden Bus vorbeikomme. An der Fahrbahnmarkierung ändere sich nichts.

BM Ilk betont, dass in Bezug auf Kinder, die den Radweg benutzen, die Gefährdung nicht eintrete. Bis zu einem gewissen Alter müssten Kinder sowieso auf dem Gehweg fahren und sind damit den Sogwirkungen des Lkws nicht ausgesetzt.

Herr Ressler (FB Stadtplanung und Vermessung) antwortet auf die Fragen nach der Fahrbahnbreite, die auf der Neckarbrücke 6 m betrage. Im Bereich der Zufahrten auf die Brücke werde es eng, da die innere Spur eine Breite von 2,75 m und die äußere Spur eine Breite von 3,25 m habe. Der Schwerlastverkehr müsse somit die äußere Spur benutzen, was durch die Markierung gekennzeichnet werde, für ihn gelte sowieso Rechtsfahrgebot. Die Zufahrten seien im Vergleich zu heute etwas breiter geworden. Die Fahrbahnbreite in der Marbacher Straße bleibe bei 6,50 m. Der Radstreifen werde entweder als Schutzstreifen, also überfahrbar, und teilweise als Radstreifen, also nicht überfahrbar, markiert.

Stadtrat Rothacker findet es ungeheuerlich, wenn behauptet werde, eine Maßnahme mit mehr als 1 Mio. € Kosten werde als Probe durchgeführt. Der Verkehr werde durch die Einspurigkeit nicht flüssiger fließen, es werde vielmehr eine Verlagerung von hinten nach vorne eintreten. Der Stau werde weiterhin bestehen, nur werde dieser sich verlagern. Er frage sich, welche Radfahrer aus dem Bottwartal diesen Radweg benutzen sollten. Im Bottwartal gebe es keinen Radweg als

Zubringer.

Nach wiederholten Zwischenrufen wird Stadträtin Steinwand-Hebenstreit von BM Ilk ermahnt. Er
TOP 1 Radroutenkonzept 2016 Neubau Radweg Vorl.Nr. 209/17
Marbacher Straße (Radroute 2)
- Bau- und Vergabebeschluss
(Vorberatung)

bittet darum, sich gegenseitig ausreden zu lassen, auch wenn Emotionen mit im Spiel seien.

Stadtrat Rothacker führt seine Ausführungen fort. Aus seiner Sicht sei es möglich, mit einer provisorischen Markierung den Radweg für ein Jahr herzustellen. Er erinnert an die vielen Presseartikel und Leserbriefe, wonach die Leute Angst hätten vor allem aus Sicherheitsaspekten und wegen zu hoher Belastungen durch den sich verlagernden Individualverkehr. Er erinnert daran, dass auch Fördergelder Steuergelder seien und man diese nachhaltig einsetzen müsse. Er wiederholt, dass die Fraktion gegen die Festsetzung des Radweges sei.

Aus Sicht von Stadtrat Gericke sei ein Provisorium schlichtweg nicht möglich. Der Antrag sei somit nicht umsetzbar und er wünsche hierzu eine klare Aussage der Verwaltung. Es sei sicherlich wichtig, die Befürchtungen der Bevölkerung ernst zu nehmen, trotzdem seien sich die Experten einig, dass das Provisorium nicht möglich sei. Über die Neckarbrücke sei seine Fraktion ebenfalls nicht zufrieden, leider hätten die Interventionen beim Land nicht gefruchtet. Im Zuge des Radwegbaus seien auch Verbesserungen für den Individualverkehr vorgenommen worden. Die etwaige Führung des BRT über die Marbacher Straße könne noch verhandelt und geplant werden, wenn dessen Realisierung anstehe. Als einen besonderen Punkt sieht er die Einmündung der Bottwartalstraße in die Marbacher Straße, die aktuell für Fahrradfahrer unzumutbar sei. Er betont, dass eine vernünftige Fahrradinfrastruktur geschaffen werden müsse, damit Fahrradfahrer nicht illegal fahren.

Stadtrat Braumann bittet um Aufnahme seines Beitrags ins Protokoll: „Das mit den BRT-Achsen, das er gerade noch einmal angesprochen hat. Das hätte ich jetzt auch noch einmal gerne gewusst. Die Frage ist noch unbeantwortet, ebenso mit der ÖPNV-Busbeschleunigung und zu der Frequenz der Radfahrer. Die hätte man jetzt ja schon mal zählen können, wie viel es eigentlich benutzen, also gut, sei's drum.“

Herr Leban, mit der Neckarbrücke. Also was ich jetzt nicht gesagt habe ist, dass die Stadt bei der Neckarbrücke untätig gewesen ist, sondern ich habe gesagt, ich zitiere: „Wir hatten angeregt, dass sich die Stadt ein Konzept für eine Brückenverbreiterung erstellen soll. Nichts ist passiert.“ Für eine Brückenverbreiterung, es ging um die Verbreiterung. Ich habe nicht gesagt, dass Sie bei dem Thema Brücke untätig gewesen sind, mir ging es nur um die Brückenverbreiterung. Ich will da hier verhindern, dass wir hier dargestellt werden, als ob wir die Stadt da Untätigkeit irgendwie kritisieren, oder so. Also, das ist nicht der Fall gewesen. Wir wissen und schätzen Ihre Arbeit sehr wohl, allerdings –möchte ich jetzt nochmal klarstellen – es ging um die Brückenverbreiterung. Und da hätte es viele denkbare, vielschichtige Konzepte geben können, wer auch immer das dann letzten Endes bezahlt hätte. Das ist mir nochmal wichtig.

Und dann hätte ich auch nochmal eines gewusst. Die Verwaltung hat uns vor Jahren den Südknoten mit einem Verkehrsplaner – planen lassen, dafür aussprechen lassen. Das hat dann auch – das war ja auch ein schlüssiges Konzept zunächst mal mit dem Nordknoten, zur Entlastung des ganzen Stadtteils, der Hauptstraße. Wo ist denn jetzt hier der Südknoten eingeplant, der auch immer noch von Teilen im Stadteilausschuss gefordert wird? Was ist da mit der Planung? Es haben ja auch damals Verkehrsplaner geplant, die Stadt hat den vertraut, hat dem zugestimmt, und da höre ich nichts mehr davon. Das wäre jetzt mal ein wichtiger Aspekt, weil diesen Südknoten zur Entlastung des ganzen Stadtteils wollen wir nach wir vor natürlich, sonst bringt ja der ganze – sonst war ja alles umsonst, sonst war ja die ganze Ortssanierung

mehr oder weniger umsonst, weil die Autos nach wie vor da durch fahren. Was ist mit dem Südknoten, wie sieht da die Planung aus?“

TOP 1

Radroutenkonzept 2016 Neubau Radweg
Marbacher Straße (Radroute 2)
- Bau- und Vergabebeschluss
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 209/17

Laut BM Ilk habe der Gemeinderat beschlossen, die Planungen hierfür auf 2021 zu verschieben.

Für Stadträtin Liepins sei es beinahe lächerlich, dass die CDU-Fraktion die Neckarbrücke thematisiere. Das Gremium sei sich wohl einig, dass ein Neubau der Neckarbrücke die bessere Lösung gewesen wäre. Bereits bei der Diskussion im letzten Jahr sei deutlich gemacht worden, dass die Brücke nicht mehr zeitgemäß sei und den heutigen Anforderungen nicht mehr genüge. Dies müsse nun nicht mehr diskutiert werden. Sie stellt mit Bezug auf die Aussage von Stadtrat Rothacker klar, dass sie davon gesprochen habe, dass der Radweg Marbacher Straße ein Testfall für das Radroutenkonzept werde. Bei eventuellen Schwierigkeiten müsse nachgebessert werden. Zu den Kosten vertritt sie die Meinung, dass diese im Vergleich zu den Gutachten anderer Maßnahmen in der Stadt wie dem BRT, Staatsarchiv und Ähnlichem nicht hoch seien. Hier werde sinnvoll investiert. Der Beschluss sei im vergangenen Jahr mit 22 Ja-Stimmen, 15 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen mehrheitlich gefallen, daher solle nun auch die Vergabe beschlossen werden. Sie merkt an, dass es im Ludwigsburger Gemeinderat üblich sei, wenn man unterlegen ist, sich in der Folge bei der Vergabe höchstens zu enthalten. Dass nun bei der Vergabe alles in Frage gestellt werde, sei für sie nicht nachzuvollziehen.

Die Stadträte Burkhardt und Braumann bitten um Aufnahme aller ihrer Wortbeiträge zu diesem TOP ins Protokoll.

Die Freien Wähler hätten vorhin die Gegner des Radwegs zitiert, führt Stadträtin Steinwand-Hebenstreit an. Sie berichtet von einer Bürgerin, die täglich mit dem Pedelec einen weiten Weg über die Marbacher Straße pendele. Es solle wahrgenommen werden, dass das Fahrrad als alltägliches Fortbewegungsmittel benutzt werde.

Laut Stadtrat Remmele habe sich die Stadt ein Nadelöhr an der Neckarstraße geschaffen. Die Einschränkung des Autoverkehrs in der Marbacher Straße führe zu Verlagerungen auf andere Straßen.

BM Ilk wiederholt, dass es sich um eine durchdachte Radwegplanung handele, die mit dem Regierungspräsidium und dem Sicherheitsauditor abgestimmt sei. Bei einem zu bauenden Provisorium sei zu klären, an welcher Stelle abgespeckt werden könne. Eine einfache Ummarkierung bringe nichts und führe zu Unsicherheiten seitens der Verkehrsteilnehmer. Ein gutes Provisorium erfordere trotzdem Eingriffe und BM Ilk schätzt die Kosten hierfür grob auf 600.000 €, die Landesförderung werde hingegen wohl nicht für ein Provisorium erteilt. Das Provisorium stelle außerdem niemanden zufrieden. Die Verkehrssimulationen hätten gezeigt, wie die Verkehrsströme fließen, und dass der Verkehr flüssiger fließe als jetzt. Manche würden den Ausführungen der Ingenieure eben glauben und manche nicht. BM Ilk stellt klar, dass Neckarweihingen nicht verstopft werde, wie vielfach die Befürchtung geäußert worden sei. Durch angemessene Signaltechnik werde der Verkehr gesteuert. Wenn die Autos dort im Stau stünden, wo niemand wohne, sei das immer noch besser, als wenn sich die Autos im Wohngebiet stauten.

Nach Zwischenruf wird Stadtrat Rothacker von BM Ilk ermahnt.

In Bezug auf die Erweiterungsmöglichkeiten für BRT führt BM Ilk an, dass dort wo heute ein Bus fahre, später auch ein BRT eingerichtet werden könne.

Nach wiederholten Zwischenrufen aus dem Gremium fordert Stadträtin Orzechowski, sich gegenseitig ausreden zu lassen.

TOP 1

Radroutenkonzept 2016 Neubau Radweg
Marbacher Straße (Radroute 2)
- Bau- und Vergabebeschluss
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 209/17

Herr Ressler (FB Stadtplanung und Vermessung) nimmt Bezug auf die Frequenz der Radfahrer. Er gibt an, dass Radwegeplanung Angebotsplanung sei. Für die Marbacher Straße gebe es keine Prognosen, in anderen Straßen habe sich allerdings gezeigt, dass bei entsprechendem Angebot die Zahlen nach oben gingen. Es gelte also, Möglichkeiten für Radfahrer zu schaffen. Ziel sei, dass 20 % der Wege innerhalb Ludwigsburg mit dem Rad zurückgelegt werden. Dies sei aber nur möglich, wenn ein vernünftiges Radwegenetz bestehe. Pro Einwohner und Tag werde mit 3,5 Fahrten gerechnet. Bei der Einwohnerzahl von Neckarweihingen und dem Anteil von 20 % könne man das Potential errechnen. Aus seiner Sicht werde die Fahrradnutzung in der Zukunft zunehmen.

Herr Leban (FB Stadtplanung und Vermessung) gibt an, dass die SWLB ihre Baumaßnahmen nicht verschieben könnten. Verschiedene Leitungen seien auszutauschen, sowohl in der Straße als auch im Gehweg. Dieser werde gleichzeitig mit erneuert.

Stadträtin Steinwand-Hebenstreit zeigt sich verwundert. Im Gremium seien drei Innenstadtakteure, die sehr gut von der Stadtverwaltung unterstützt würden. Sie könne gerne aufzählen, wie sie partizipierten. Es solle jeder in sich gehen und nachdenken, inwieweit man z.B. bei Genehmigungen und Parkplätzen bevorteilt werde.

Nach verschiedenen Zwischenrufen ermahnt BM Ilk Frau Steinwand und ruft sie wiederholt auf, sich zur Sache zu äußern. Er missbilligt ihr Verhalten und droht, die Sitzung zu unterbrechen. Er fordert, sich nicht auf dieses Niveau zu begeben.

Stadtrat Noz stellt einen Antrag zur Geschäftsordnung und beantragt aufgrund der Unterstellungen von Stadträtin Steinwand-Hebenstreit ein Wortprotokoll von diesem Tagesordnungspunkt. Das Gremium nimmt den Antrag an.

BM Ilk lässt daran anschließend über den Antrag der Freien Wähler abstimmen. Der Antrag wird mit 8 Ja-Stimmen und 7 Nein-Stimmen mehrheitlich angenommen. Er erklärt, dass über die Vorlage der Verwaltung dann nicht abgestimmt werden müsse und schließt den Tagesordnungspunkt.

BM Ilk hofft auf Entscheidung im Gemeinderat. Er schlägt eine Sitzungsunterbrechung vor, das Gremium zeigt sich einverstanden. Er bejaht die Frage von Stadtrat Gericke, ob die Vorlage im Gemeinderat aufgerufen werde.

Stadtrat Braumann bittet um Aufnahme ins Protokoll, dass er unter Protest aufgrund der Aussage von Stadträtin Steinwand-Hebenstreit die Sitzung verlässt.

Ebenfalls verlassen die Stadträte Link, Th. Lutz, Noz, Remmele, Rothacker, Seybold die Sitzung.

TOP 1.1

Provisorische Errichtung des Radweges an der
Marbacherstraße für ein Jahr
- Antrag der Freie Wähler-Fraktion vom 24.04.2017

Vorl.Nr. 183/17

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Antrag wird mit 8 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich
angenommen.

Beratungsverlauf:

Siehe TOP 1.

TOP 2

Westrandstraße - Vergabe Ingenieurleistungen
- Vergabebeschluss

Vorl.Nr. 210/17

Beschlussvorschlag:

Das Planungsbüro Rauschmaier Ingenieure, Bietigheim-Bissingen, wird mit der Erbringung
weiterer Ingenieurleistungen bis Leistungsphase 8 beauftragt.

Die Gesamtsumme beträgt 235.000,-- € (brutto)

Grundlage des Auftrages ist das Angebot des Büros Rauschmaier Ingenieure vom 26.01.2017 /
23.05.2017.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 8 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadtrat Braumann
Stadtrat Link
Stadtrat Th. Lutz
Stadtrat Noz
Stadtrat Remmele
Stadtrat Rothacker
Stadtrat Seybold

Beratungsverlauf:

BM Ilk ruft nach Beendigung der Sitzungsunterbrechung den Tagesordnungspunkt 2 auf. Um die zugesagte Förderung der Maßnahme zu erhalten, müsse noch in diesem Jahr mit dem Bau begonnen werden, erläutert er. Dazu müssten auch die Planungen nun weiter vorangehen. Er gibt das Wort an Herrn Leban.

Herr Leban (FB Tiefbau und Grünflächen) stellt anhand von Übersichtsplänen die Planungen vor. Diese seien mit weitreichenden Erdbewegungen verbunden. Teil der Westrandstraße befänden sich auf Möhringer Gemarkung. Es gelte nun, den zweiten Antrag beim Verkehrsministerium zu stellen und die Ausführungsplanung durchzuführen. Das Sicherheitsaudit müsse im Laufe der weiteren Ausführungsplanung noch eingearbeitet werden. Nach fünf Jahren der Planung müsse nun in diesem Jahr noch angefangen werden zu bauen, sonst verfälle die Förderung. Der Baubeschluss sei vor der Sommerpause geplant. Die Fristen für die europaweite Ausschreibung müssen eingehalten werden. Der Vergabebeschluss sei für die letzte BTU-Sitzung im November oder die erste im Dezember vorgesehen. Die Verwaltung liege mit den Planungen im Zeitplan.

Stadtrat Gericke gibt zu Bedenken, dass es im Vergleich zu TOP 1 um die fünffache Summe der Baumaßnahme ginge. Die Westrandstraße diene eher dem Individual- und dem Schwerlastverkehr. Gleichzeitig bringe sie aber Entlastung für die Innenstadt.

Im Namen der SPD-Fraktion gibt Stadträtin Liepins an, der Vorlage zuzustimmen. Es sei eine sinnvolle Maßnahme.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorgetragen werden, stellt BM Ilk die Beschlussvorlage zur Abstimmung.

Beschlussvorschlag:**1. Baubeschluss**

Nachdem die Sanierung und Neugestaltung der Comburgstraße im ersten Bauabschnitts (BA 1) weit fortgeschritten ist, wird auch für den zweiten Bauabschnitt (BA 2) der Baubeschluss zwischen Schorndorfer Straße und Beethoven Straße / Walter-Flex-Straße einschließlich eines Kreisverkehrs in der Schorndorfer Straße gefasst. Grundlage ist der Entwurfsbeschluss des Gemeinderates vom 13.07.2016 für die Entwurfsplanung des Büros Rauschmaier Ingenieure.

2. Beauftragung weiterer Ingenieurleistungen

Das Planungsbüro Rauschmaier Ingenieure, Bietigheim-Bissingen, wird mit der Erbringung weiterer Ingenieurleistungen bis Leistungsphase 8 sowie der örtlichen Bauleitung für den zweiten Bauabschnitt der Comburgstraße von Walter-Flex-Straße bis einschließlich Kreisverkehr Schorndorfer Straße / Friesenstraße beauftragt.

Die Gesamtsumme beträgt 133.000,00 € (brutto). Grundlage des Auftrags ist das Angebot des Büros Rauschmaier Ingenieure vom 26.06.2015 bzw. 26.01.2017.

3. Vergabebeschluss

Die Firma Wilhelm Hubele GmbH, Marbacher Straße 193, 71642 Ludwigsburg erhält den Anschlussauftrag zur Durchführung des zweiten Bauabschnitts der Neugestaltung Comburgstraße einschließlich des Kreisverkehrs Schorndorfer Straße.

Die Auftragssumme beträgt:	922.935,-- €
+ Unvorhergesehenes	<u>7.065,-- €</u>

Vergabesumme (brutto)	<u>930.000,-- €</u>
-----------------------	---------------------

Bei Kostenüberschreitungen wird das Gremium informiert, wenn die Kosten um mehr als 50.000,- € (brutto) überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 8 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadtrat Braumann
Stadtrat Link
Stadtrat Th. Lutz
Stadtrat Noz
Stadtrat Remmele
Stadtrat Rothacker
Stadtrat Seybold

Beratungsverlauf:

BM Ilk ruft den TOP 3 auf. Es gehe bei der Vorlage um den Vergabebeschluss des zweite Bauabschnitts der Comburgstraße. Er bittet Herrn Leban, die Pläne zu erläutern.

Herr Leban (FB Tiefbau und Grünflächen) erklärt, dass der erste Bauabschnitt Mitte/Ende Juli fertiggestellt werde. Daran nahtlos anschließen solle sich der zweite Bauabschnitt. Auf der

der Straße werde es eine neue Baumreihe geben. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu St. Paulus hin werde die Baumreihe komplett erhalten, lediglich bei einem Baum sei noch nicht absehbar, ob dieser erhalten werden könne. Der Kreisverkehr hat einen Durchmesser von 34 Metern und der Fahrradverkehr werde durch den Kreisverkehr geleitet. Gleichzeitig sei der Gehweg um den Kreisverkehr breit genug ausgeführt, sodass ggf. der Radverkehr über eine Radspur am Gehweg geleitet werden könnte. Der Ast Richtung Süden sei in allen Varianten und jederzeit zur Waiblinger Straße anschließbar. Man bleibe durch die Vergabe an die derzeit ausführende Baufirma im Kostenrahmen und die Weiterbeauftragung daher empfehlenswert.

Stadtrat Gericke dankt Herrn Leban für die Ausführungen der Planung. Er merkt an, dass das in den gezeigten Plänen eingezeichnete Bauende der Waiblinger Straße in den Plänen der Beschlussvorlage nicht eingezeichnet ist und dankt für die Klarstellung. Für die Erschließung der Hartenecker Höhe sei die Comburgstraße sehr wichtig. Er stellt die Frage, wie der jetzt bestehende Weg Richtung Süden an den Kreisverkehr anschließt. Außerdem ergibt sich für ihn die Frage, ob im Kreis eine Fahrradspur abmarkiert wird. Die etwaige Führung einer Stadtbahn über den Kreisverkehr sollte jetzt bei der Ausführung schon eingeplant werden. Die Zebrastreifen sollten aus seiner Sicht im gesamten Kreuzungsbereich mit der Beethovenstraße/Walter-Flex-Straße angebracht werden. Zudem bringt Stadtrat Gericke die Hoffnung einer Neupflanzung für den evtl. zu fällenden Baum zum Ausdruck.

Stadträtin Burkhardt bittet um Aufnahme ihrer Stellungnahme ins Protokoll: „Endlich eine vernünftige Kreisverkehrsplanung zu einem nachvollziehbaren Preis. Allerdings ist mit dem Beschluß über die Beibehaltung des Kreisels in der Planung eine Waiblinger Straße Nord verbunden. Jetzt im Ausschuß hat die Verwaltung auf das Planungsende am Kreisel hingewiesen. Das wäre aber auch sinnvoll für unsere Vorlagen, denn eine Entscheidung über den Bau der Waiblinger Straße kommt im Moment für mich nicht infrage. Funktioniert der Kreisel auch ohne den Anschluß eines Straßenneubaus? (Antwort: Ja.)

Zweite Frage ist der erstaunlich niedrige Preis für Straßenbau und Kreisverkehr, der angesichts der Angebotskosten des Kreisels Aldinger Straße Zweifel aufkommen lassen, ob das Angebot für die Firma Hubele auskömmlich ist.

Baumfällung: ich habe schon bei Punkt eins auf das Stadtbaumprogramm der Allianz hingewiesen. Die Zahl der Bäume mag sich durch eine neue Baumreihe erhöhen, die ökologische Wertigkeit des Grünen Rings erhöht sich an dieser Stelle aber nicht, wenn die üblichen kinderarmdünnen Ersatzbäume gepflanzt werden. Wir finden es schade, daß unsere Verwaltung in Bezug auf zahlenmäßige Menge und Qualität von Bäumen auch im Zeitalter des Klimaanpassungskonzeptes so wenig lernfähig ist.“

Im Namen der SPD-Fraktion stimmt Stadtrat Juranek der Planung zu. Für ihn sei der günstige Preis ein wichtiges Argument. Die Planung sei sinnvoll und wenn es dieses Jahr noch fertiggestellt werde, sei das positiv. Er fragt nach der Abmarkierung des Radweges im Kreisverkehr.

Stadträtin Steinwand-Hebenstreit fragt bezogen auf den ersten Bauabschnitt nach dem Abraumtransport über Mühlhäuser Straße, dieser werde von Anrainern kritisiert. Sie bittet, das Mögliche zu tun, um den Baum zu erhalten.

Herr Leban versichert, in der Baum-Frage die Erhaltung des Baums vorrangig zu betreiben. Falls dieser nicht erhalten werden könne, werde auf jeden Fall nachgepflanzt. Zur Abfuhr des Abraums aus dem ersten Bauabschnitt könne er nichts sagen. Die Stadtbahntauglichkeit des Kreisverkehrs und die Führung darüber sei in den Planungen berücksichtigt worden.

Vermessung) an, dass die Spur im Kreisverkehr so schmal geplant sei, dass nur ein Fahrzeug durchfahren kann und kein Überholvorgang stattfinden könne. Eine Abmarkierung sei dann nicht notwendig. Die Führung einer Stadtbahn oder eines BRT sei über den Kreisverkehr möglich, eventuell mithilfe einer Ampellösung.

BM Ilk gibt an, die Zebrastreifen im Kreuzungsbereich mit der Beethovenstraße/Walter-Flex-Straße zu prüfen. Mit Herrn Schlichczin sei schon mehrfach darüber diskutiert worden. Die Überwege seien eigentlich an dieser Stelle nicht vorgesehen und müssten daher mit dem Recht im Einklang stehen.

Am Ende der Aussprache gibt Stadträtin Burkhardt unter Begeisterung des Gremiums an, dass der BUND Ludwigsburg eine Ahornplatane zur Neupflanzung am Kreisverkehr spenden werde.

Anschließend stellt BM Ilk die Vorlage zur Abstimmung.

TOP 4	Bahnhof Ludwigsburg - Neubau Fahrradparkhaus - Raumprogramm - Standort - Grundstückserwerb - Planungsauftrag Verwaltung - Art der Vergabe der Planungsleitungen (Vorberatung)	Vorl.Nr. 212/17
-------	---	-----------------

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Investor über die benötigte Fläche für die Errichtung des Fahrradparkhauses zu verhandeln.
2. Dem Raumprogramm für die Erstellung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof Ludwigsburg mit 700 Stellplätzen gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.
3. Dem Standort für das neue Fahrradparkhaus gemäß Anlage 2 wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob es steuerlich vorteilhaft ist, das Fahrradparkhaus durch die SWLB bauen und betreiben zu lassen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Basis des Raumprogramms für den Neubau des Fahrradparkhauses am Bahnhof eine Entwurfsplanung mit Kostenberechnung zu erarbeiten und den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 8 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Nicht anwesend: Stadtrat Braumann
Stadtrat Link
Stadtrat Th. Lutz
Stadtrat Noz
Stadtrat Remmele
Stadtrat Rothacker
Stadtrat Seybold

Beratungsverlauf:

BM Ilk ruft den Tagesordnungspunkt 4 auf und gibt den Hinweis, dass es in der Beschlussvorlage vordergründig um die Grundstücksüberlassung gehe, ein Grundstückserwerb ist eine der Varianten, die geprüft würden.

Er erteilt Herrn Handtrack (Referat Nachhaltige Stadtentwicklung) das Wort, der anhand einer Präsentation die Machbarkeit, den Standort und das Raumprogramm eines Fahrradparkhauses vorstellt. Diese Präsentation liegt der Niederschrift bei. Fördermittel für das Fahrradparkhaus seien bewilligt; für die Errichtung gehe es um die langfristige Überlassung des Grundstückes. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie seien drei Varianten geprüft worden, jeweils mit unterschiedlicher Anzahl an Fahrrad- und Pkw-Parkplätzen. Die Betreiberfrage müsse noch geklärt werden.

Stadträtin Dr. Knoß sieht die Notwendigkeit für ein Fahrradparkhaus an der Ostseite des Bahnhofs. Aus ihrer Erfahrung führen manche Leute wegen fehlender Fahrradparkplätze am Bahnhof nicht mit der S-Bahn. Sie stellt die Frage nach zukünftigen Erweiterungsmöglichkeiten, auch im Hinblick auf die Umgestaltung des Bahnhofsareals und die zu erwartende Steigerung des Fahrradanteils. Sie regt an, den Pkw-Verkehr bei der Vielzahl der Verkehrsträger und der Enge im Bahnhofsareal ganz herauszuhalten. Sie wünscht sich Ausführungen zum Thema Zugänge und Bezahlsystem. Sie regt an, das automatische Bezahlsystem auch für das Parkhaus am Westausgang des Bahnhofs anzuwenden. Aus ihrer Sicht sollten für Stoßzeiten möglichst zwei Eingänge zum Radparkhaus vorhanden sein. Die Anzahl der Parkplätze für Fahrräder mit Anhängern sieht sie als zu gering an. Sie fragt an, wie viele Parkplätze durch den Wegfall der Werkstatt und Sozialräume im West-Parkhaus entstehen können.

Heute gehe es um eine Grundsatzentscheidung für oder gegen ein Fahrradparkhaus, gibt Stadträtin Liepins an. Im Wettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofsumfelds hätten alle Büros an dieser Stelle das Radparkhaus vorgesehen. Für einen langfristigen Zugriff auf das Gelände solle die Verwaltung auf den Eigentümer zugehen. Mit ihm sei eine langfristig tragbare Lösung zu finden; auf etwaige Bedingungen von ihm müsse man gegebenenfalls eingehen. Als weiteres Verfahren schlägt sie vor, zuerst im WKV die Eigentumsfrage zu klären, und erst dann in die weitere Planung einzusteigen.

Stadträtin Burkhardt bittet um Aufnahme ihrer Stellungnahme ins Protokoll: „Für die LUBU ist das fast ein historischer Tag. Endlich soll auch auf der Stadtseite des Bahnhofs ein Fahrradparkhaus entstehen, sogar mit Werkstatt und Lagerfläche. Wir sind so begeistert, daß wir der Verwaltung sogar verzeihen, daß sie es sorgfältig vermeidet, auf den entsprechenden LUBU-Antrag aus den Haushaltsplanberatungen 2015 hinzuweisen. Endlich werden die Fahrradlaternengaragen der

Vergangenheit angehören, endlich besteht die Absicht, das Durcheinander von Fußgängern, Radfahrern und KFZ-Verkehr auf der Eingangsseite des Bahnhofs in die Stadt zu ordnen. Damit wird der Bahnhof nicht nur für Einheimische, sondern auch für Besucher der Stadt viel an Attraktivität gewinnen. Acht (in Worten acht!) Anträge hat es gebraucht, nun wird das Parkhaus hoffentlich endlich wahr. Günstig für die Neuordnung vor dem Bahnhofsgebäude wäre der Wegfall sämtlicher oberer KFZ-Parkplätze.“

Eine Beratung über die Grundstücksüberlassung sollte im WKV beraten werden, schloss sich Stadtrat Lettrari Stadträtin Liepins an. Die vorliegende Beschlussvorlage sieht er als Ermächtigung der Stadtverwaltung an, mit dem Eigentümer in Verhandlungen einzusteigen. Daraufhin solle dann eine neue Vorlage zunächst im WKV und dann im BTU vorberaten werden. Er vermutet, dass der Eigentümer Parkplätze erhalten wolle.

Stadtrat Juranek zeigt sich verwundert, dass es drei verschiedene Varianten in der Machbarkeitsstudie gebe, diese seien nicht in der Vorlage aufgeführt gewesen. Er gibt an, davon ausgegangen zu sein, dass die Pkw-Parkplätze entfallen würden. Aus seiner Sicht mache dies die Sache kompliziert. Auf die Frage, wie viele Parkplätze baurechtlich allein durch den Bahnhof vorgehalten werden müssten, sagte BM Ilk die Prüfung zu. Ein Betrieb des Fahrradparkhauses durch die SWLB hält Stadtrat Juranek für schlüssig.

BM Ilk gibt an, den Hinweis auf Vorberatung im WKV an Oberbürgermeister Spec weiterzugeben und die Fragen von Stadträtin Dr. Knoß mit in die weiteren Überlegungen einfließen zu lassen. Mit dem Eigentümer sei die Stadtverwaltung bereits regelmäßig in Kontakt; dieser sei bereit für weitere Verhandlungen. Einen Betrieb durch die SWLB hält er für eine logische Ergänzung, vielleicht gebe es irgendwann Hybrid-Parkhäuser. Wenig Sinn mache es, für wenige Pkw-Stellplätze alle betrieblichen Voraussetzungen wie Schranken vorzuhalten; die Bereiche von Autos und Fahrrädern sollten sauber getrennt werden.

Im Folgenden geht Herr Handtrack auf die Fragen der Stadträtinnen und Stadträte ein. Das bestehende Parkhaus an der Westseite werde ebenfalls automatisiert, dadurch würden dort neue Plätze generiert. Auf der Westseite werde eine Verleihmöglichkeit eingerichtet. Die Anzahl der Anhänger-Plätze werde die Verwaltung prüfen, man habe sich an Vergleichszahlen aus anderen, ähnlichen Parkhäusern orientiert. Langfristige Erweiterungsmöglichkeiten würden perspektivisch auf der Westseite des Bahnhofs offen gehalten.

Herr Kurt (FB Stadtplanung und Vermessung) ergänzt, dass der Standort richtig sei für ein Fahrradparkhaus, was Frequenz und Anbindung anbelangt. Die Lösung, so wie in der Machbarkeitsstudie vorgestellt, funktioniere auch unabhängig von der Zukunft des Bahnhofsgebäudes. Die weitere Planung und letztendlich die Durchführung der Baumaßnahme hänge von den Verhandlungen mit dem Eigentümer ab. Es würden mehrere Modelle der Geländeüberlassung geprüft.

In Bezug auf die Eigentumsverhältnisse gibt Herr Hugger (FB Liegenschaften) an, dass man mit dem Eigentümer-Fonds in Kontakt stehe. Auf dem Grundstück liege bereits ein Erbbaurecht. Für eine Lösung auf Basis eines Teilerbbaurechts müsse man sich mit dem Investor und dem Erbbaunehmer einigen. Wichtig für die Verwaltung sei, vom Gremium das grundsätzliche Einverständnis für die weiteren Planungen und Verhandlungen zu erhalten. Was die Stellplätze

TOP 4	Bahnhof Ludwigsburg - Neubau Fahrradparkhaus - Raumprogramm - Standort - Grundstückserwerb - Planungsauftrag Verwaltung - Art der Vergabe der Planungsleitungen (Vorberatung)	Vorl.Nr. 212/17
-------	---	-----------------

anbelangt, sei man bemüht, die bestmögliche Lösung zu erreichen, sei aber an die baurechtlichen Vorgaben und den Eigentümer gebunden. Aus seiner Sicht würde es schwierig, auf alle Pkw-Stellplätze zu verzichten. Insgesamt gebe es sicherlich eine langfristige Überlassungsmöglichkeit.

Die Frage nach der Lage der baurechtlich nötigen Parkplätze am Bahnhof von Stadträtin Liepins beantwortet BM Ilk, dass diese durchaus auch im näheren Umfeld abgebildet werden könnten.

Stadträtin Steinwand-Hebenstreit wirft ein, dass auch kreative Lösungen geprüft werden könnten. So könnten notwendige Pkw-Stellplätze durch entsprechende Rad-Stellplätze abgebildet werden.

Auf die Nachfrage von Stadtrat Gericke versichert BM Ilk, dass die Ab- und Zufahrten selbstverständlich in den Planungen mit berücksichtigt würden.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen zur Sache erfolgen, stellt BM Ilk die Vorlage zur Abstimmung.

TOP 5	Stadtbad Ludwigsburg -Teilnutzung für Mensa und Besprechungsräume - Entwurfs- und Baubeschluss (Projektbeschluss) (Vorberatung)	Vorl.Nr. 161/17
-------	--	-----------------

Beschlussvorschlag:

- 1.1 Der Gemeinderat beschließt den Entwurf und den Teilumbau des historischen Stadtbades für Mensa und Besprechungsräume, auf der Grundlage der beiliegenden Entwurfsplanung mit Kostenberechnung, mit **Projektkosten** von rd. 1,889 Mio. EUR (investiv) und 250.000 EUR (konsumtiv) inklusive 19 % MwSt. (Kostengruppen 200, 300, 400, 500, 600 + 700).
- 1.2 Die notwendigen Finanzmittel für die gesamte Baumaßnahme werden vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts- und Finanzplans 2018 im Haushalts- und Finanzplan 2018 zur Verfügung gestellt.
- 2.1 Der Vergabe der weiteren Planungsleistungen für:
 - Technische Ausrüstung Heizung, Lüftung, Sanitär (HLS) ab LPH 5 bis 9 auf Basis der Kostenberechnung an das Büro Appel, Maybachstraße 13, 71640 Ludwigsburg,
 - Technische Ausrüstung Elektro ab LPH 5 bis 9 auf Basis der Kostenberechnung an das Büro IBB, Karl-Heinrich-Käferle- Straße 6, 71640 Ludwigsburg

wird zugestimmt.

TOP 5

Stadtbad Ludwigsburg
-Teilnutzung für Mensa und Besprechungsräume
- Entwurfs- und Baubeschluss (Projektbeschluss)
(Vorberatung)

Vorl.Nr. 161/17

-
- 2.2 Der Vergabe der Planungsleistungen für Architektur (LPH 6-9) auf Basis der Kostenberechnung an das Büro BAUPRO, Wendenstraße 771723 Großbottwar wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Die Beschlussempfehlung wird mit 7 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich gefasst.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Nicht anwesend: Stadtrat Braumann
Stadtrat Link
Stadtrat Th. Lutz
Stadtrat Noz
Stadtrat Remmele
Stadtrat Rothacker
Stadtrat Seybold

Beratungsverlauf:

BM Ilk ruft den Tagesordnungspunkt 5 auf und bittet Frau Barnert um Sachvortrag.

Frau Barnert (FB Hochbau und Gebäudewirtschaft) stellt anhand einer Präsentation die Umbaupläne des Stadtbades vor. Diese liegt der Niederschrift bei. Insbesondere geht sie auf die baulichen Veränderungen im Bestandsgebäude ein. Nach dem Grundsatzbeschluss im Oktober 2016 gab es einen Zwischenbericht im Februar 2017 im BTU. Es werde eine Teilnutzung des Stadtbades angestrebt, dabei gelte es, die historische Situation zu stärken und im Sinne des Denkmalschutzes behutsam vorzugehen. Der Charme des Gebäudes solle erhalten bleiben. Die Sicherheitsaspekte seien abgestimmt und abgeklärt worden.

Für Stadträtin Dr. Knoß werde das Flair des Stadtbades wieder hergestellt. Sie und die Mitglieder ihrer Fraktion freuen sich, dass das Projekt umgestaltet werde. Die Architektur erweise sich als erstaunlich praktisch für die jetzigen Bedürfnisse. Sie fragt, ob auf den Windfang im Foyer wirklich verzichtet werden könne. Außerdem interessiert sie sich für die Situation am vormaligen Beckenrand und wie die Abgrenzung der dort Sitzenden zur Essensschlange gelöst wird. Ein wichtiger Punkt sei aus ihrer Sicht die Lärmentwicklung und Geräuschverteilung in der großen Halle und inwieweit durch Dämmmöglichkeiten Abhilfe geschaffen werden könne. Insbesondere seien der Essbereich und der Bereich der Stillarbeitsplätze akustisch voneinander zu trennen. Was die Finanzplanung anbelangt, habe die Verwaltung verantwortungsbewusst geplant, vor allem wenn man sich die kommende Nutzung betrachte und die Anzahl der Schüler, die von der Maßnahme profitieren.

Im Namen der SPD-Fraktion stimmt Stadtrat Juraneck der Vorlage zu. Das Stadtbad sei ein tolles Gebäude, in das sich die neue Nutzung gut einpasse. Der Hall, der das Gebäude schon früher ausgemacht habe, sei ein wichtiges Kriterium bei den weiteren Planungen. Er bringt seine

Hoffnung zum Ausdruck, diese Problematik zu bewältigen. Er äußert die Bedenken, dass große Teile des Gebäudes nicht für eine Nutzung umgebaut würden. Bei etwaigen späteren Umbauten werde dann die Nutzung beeinträchtigt. Trotzdem sei es wichtig, jetzt mit der Maßnahme zu beginnen und den ersten Schritt zu machen.

Stadträtin Burkhardt bittet um Aufnahme ihrer Stellungnahme ins Protokoll: „Die Konzentration von Schulen und damit die Schülerzahlen in der Innenstadt haben Grenzen erreicht, die nicht mehr überschritten werden sollten. Die vielen neuen Sozialeinrichtungen der Schulen brauchen Flächen und Räume, die nicht mehr vorhanden sind. Wir finden es schade, daß das schöne denkmalgeschützte alte Stadtbad für eine solche profane Nutzung wie eine Mensa erhalten muß, und zwar nur in Teilen. Viele Räume bleiben ja ungenutzt. Was wird aus diesen Teilen des Bades, die in den nächsten Jahren weiterhin stillgelegt sind?“

Stadtrat Lettrari freut sich, dass die Brache des Stadtbades für eine vernünftige Nutzung umgebaut werde. Eine Vollsanierung sei jetzt nicht möglich, dafür stünden weiteren Planungen in der Zukunft die Türe offen.

Frau Barnert beantwortet im Anschluss die Fragen aus dem Gremium. Auf den Windfang im Eingangsbereich möchte man in den Planung so weit wie möglich verzichten. Er würde das Foyer zu sehr verstellen, bei Bedarf könne auch mit mobilen Lösungen gearbeitet werden. Zum Beckenrand erklärt Frau Barnert, dass der Sitzbereich auf dem vormaligen Beckenrand durch eine Bügellösung vom übrigen Bereich abgetrennt wird. Diese sei sowohl Rückenschutz als auch zum Anlehnen gedacht. Das Baurecht sieht allerdings keine Abgrenzung bei dem Höhenunterschied vor. Die Entzerrung von Stillarbeitsplätzen und den lärmintensiven Essenszeiten werde durch eine zeitliche Staffelung erreicht. Akustische Maßnahmen würden eingearbeitet und intensiv diskutiert, vor allem im Deckenbereich des Saals werde für Schallminderung gesorgt. Spätere Erweiterungsoptionen seien jederzeit möglich; die bis dahin freibleibenden Flächen würden aus brandschutzrechtlichen Gründen entkernt.

Nachdem keine weiteren Wortbeiträge vorgetragen werden, stellt BM Ilk die Vorlage zur Abstimmung. Sodann schließt er die öffentliche Sitzung.