



Protokollauszug

zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 21.09.2017, 16:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

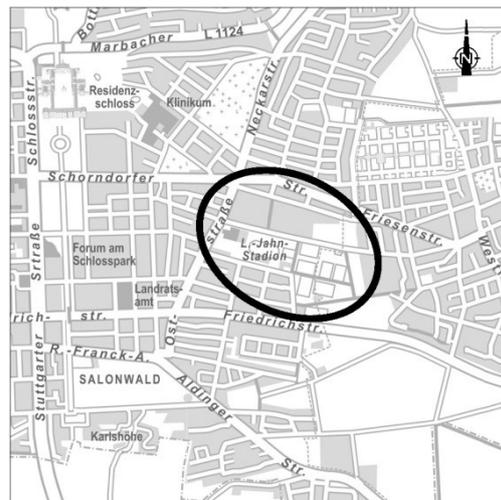
TOP 1 Rahmenplanung Fuchshof

TOP 1.1 Flächennutzungsplanänderung Nr. 32 "Fuchshof" -
Einleitungsbeschluss

Vorl.Nr. 337/17

Beschlussempfehlung:

- I. Die Einleitung eines Verfahrens gemäß § 8 Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB) zur Änderung Nr. 32 des Flächennutzungsplanes „Fuchshof“ in Ludwigsburg wird beschlossen. Maßgebend für die Abgrenzung des Geltungsbereiches ist der Lageplan des Fachbereiches Stadtplanung und Vermessung vom 05.09.2017.
- II. Die Verwaltung wird beauftragt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchzuführen.



Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Empfehlungsbeschluss wird mit 13 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 0 Enthaltungen mehrheitlich gefasst.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

Beratungsverlauf siehe TOP 1.2.

Abweichende Beschlussempfehlung:**I. Rahmenplan**

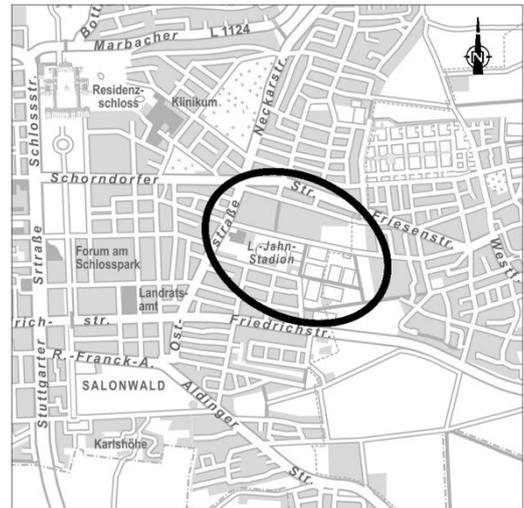
Für die abschnittsweise städtebauliche Entwicklung des Bereichs „Fuchshof“ wird der Rahmenplan wie in den Anlagen 1 und 2 dargestellt als städtebauliches Konzept i.S.v. § 1 (6) Nr. 11 BauGB beschlossen.

II. Waiblinger Straße

- a) Die „Waiblinger Straße Nord“ wird zur Erschließung des Bereichs nördlich der Fuchshofstraße zwischen Schorndorfer Straße und Fuchshofstraße hergestellt. Die Verwaltung wird hierfür die notwendige Entwurfsplanung ausarbeiten.
- b) Die Verwaltung wird beauftragt, die Waiblinger Straße Süd als Freihaltetrasse in die weitere Planung aufzunehmen.

III. Bebauungsplan

- a) Die Aufstellung des Bebauungsplanes „Fuchshof“ Nr. 045/02 wird beschlossen. Maßgebend für den Geltungsbereich ist der als Anlage 3 beigefügte Lageplan des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung vom 31.08.2017.
- b) Ziele der Planung sind:
 - Schaffung des notwendigen Bau- und Planungsrechts
 - Weiterentwicklung des Sportparks und Bau der Sporthalle Oststadt
 - Schaffung der Voraussetzungen zur Standortentwicklung St. Paulus
 - Bereitstellen von Gemeinbedarfsflächen für eine neue Grundschule zur Deckung des Bedarfs für die Oststadt
 - Erhöhung des öffentlichen Freiflächenanteils durch die Realisierung des Grün- und Freiflächenkonzeptes
 - ~~Anpassung der Fuchshofstraße an aktuelle Mobilitätsanforderungen (Rad- und Fußwege, Parkierung etc.)~~
 - *Umsetzung eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes*
 - Bau einer Erschließungsstraße für die Baufelder nördlich der Fuchshofstraße und dem Sportpark (Waiblinger Straße Nord)
 - Entwicklung von Wohnbauflächen nördlich der Fuchshofstraße
 - Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für die bestehende Bebauung südlich der Schorndorfer Straße und entlang des Alten Obweiler Weg mit dem Ziel einer maßvollen Wohnnutzung.
- c) Die Verwaltung wird beauftragt, den Bebauungsplan auf Grundlage des Rahmenplans (Anlage 1 und 2), gegebenenfalls in Teilabschnitten, **weiter auszuarbeiten**.

**IV. Beteiligung der Öffentlichkeit**

Auf der Grundlage der Beschlüsse I. – III. wird die Verwaltung beauftragt, **eine Informations- und Beteiligungsphase** durchzuführen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Die Abstimmung der einzelnen Ziffern des Beschlussvorschlags erfolgt getrennt:

Der Empfehlungsbeschluss

- der Ziffern I, II, III (abweichend) wird mit 13 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 0 Enthaltungen mehrheitlich,
- der Ziffer IV wird mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** begrüßt die Anwesenden zur Sitzung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt. Er ruft Tagesordnungspunkt 1 auf.

Er freue sich, dieses Thema zu beraten. Die Bebauung des Fuchshof-Areals werde seit 2013 diskutiert. Es habe etliche Änderungen im Prozess gegeben, so sei der Standort der Schule und der Oststadthalle geändert worden. Ein viel diskutiertes Thema sei auch die Waiblinger Straße. Die Beratungen hätten mehrfach nichtöffentlich stattgefunden, jetzt werde der Aufstellungsbeschluss öffentlich vorberaten.

Herr **Kurt** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) gibt an, dass das Projekt nun mit dem Aufstellungsbeschluss aufgegleist werde. In den kommenden Verfahrensschritten würden die Details der Planung folgen. Anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, geht er auf die Eckpunkte der Planungen ein. Vor allem schildert er die Änderungen, die politisch entschieden worden seien. Für die Detailplanung werde das Gesamtgebiet aufgeteilt, um flexibler planen zu können. Der Rahmenplan sei hierfür die Klammer. Ausdrücklich lobt Herr Kurt die Gemeinschaftsleistung der am Projekt beteiligten Mitarbeiter der Verwaltung.

Herr **Veselaj** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) berichtet ebenfalls anhand der Präsentation über die verschiedenen Verfahrensschritte der Planung und die Ergebnisse aus der Beteiligung der Bürgerschaft und der Sportvereine und -verbände. Im Folgenden geht er auf die 4 Teilbereiche der Planung ein. Diese sind: Sport, Grünflächen, Wohnen und Mobilität. Im Sportbereich hätten Sportvereine die Flächen getauscht. Durch die Oststadthalle würde neuer Parkraumfläche entstehen müssen; hier gehe man von einem Bedarf von 250-300 Parkplätzen aus. Durch die Aufständigung der Oststadthalle oder den Bau einer Tiefgarage könnten diese Parkplätze abgebildet werden. Der Themenkomplex Grün sei sehr erfreulich, da die öffentlich begehbaren und nutzbaren Grünflächen mit der Planung zugenommen hätten. Die Luftströme der Kaltluftschneisen seien berechnet worden und von Experten sei die Bebauung und die Grünfuge richtig eingestuft worden. Die Flächenentwicklung sei erfreulich, da die öffentlichen Grünflächen um 13 % zugenommen hätten und die Neuversiegelung durch die Wohnbebauung lediglich 0,88 ha betrage. Die weitere Konkretisierung der Grünplanungen werde durch Workshops und Gutachterverfahren geschehen. Im Themenfeld Wohnen werde die für Ludwigsburg typische Blockrandbebauung angewandt, die Höhe sei gestaffelt und füge sich zur Bestandsbebauung gut ein. Insgesamt sei eine verträgliche städtebauliche Dichte erreicht worden, die durch die politische Abstimmung auch weiter verringert worden sei. Der Immissionsschutz sei eingehalten. Auch im Bereich Wohnen würden sich die Planungen noch weiter konkretisieren. Dann könnten auch

Aussagen zu den Wohnformen getroffen werden. Im Themenfeld Mobilität gehe es um die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes. Den Oßweilern sei wichtig gewesen, die Auswirkungen des Schleichverkehrs aufgezeigt zu bekommen. Die Waiblinger Straße sei intensiv diskutiert worden, ebenso die Parkierung. Durch die Wohnbebauung und die Schule werde neuer Verkehr erzeugt. Die Grundlagen der Planung des Rahmenplans würden im Weiteren detailliert ausgearbeitet. Zum Gesamtverkehrskonzept, das jetzt erarbeitet werde, gehörten auch Carsharing, der ÖPNV, E-Mobilität und der Radverkehr.

Herr **Kurt** erläutert, dass nun über den Rahmenplan, den Nordast der Waiblinger Straße und die Freihaltung deren Verlängerung, den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan und die Bürgerbeteiligung abzustimmen sei.

BM **Ilk** dankt den Vortragenden für die geleistete Arbeit und eröffnet die Aussprache.

Laut Stadtrat **Braumann** stehe die CDU zum Dreiklang aus Wohnen, Sport und Grün. Es habe eine gute und intensive Beteiligung gegeben. Wichtig sei der Fraktion immer die Größe und die Dichte gewesen. Die nun vorgestellte Dichte sei die Obergrenze für die CDU. Die Freiflächenplanung werde als gut angesehen. Der Standort der Grundschule sei ebenfalls an der richtigen Stelle. Der Stellplatzschlüssel solle 1,5 pro Wohneinheit betragen, sonst könne die Fraktion nicht zustimmen. Ebenfalls fordere man mehr Parkplätze für den Sportbereich. Intensiv seien auch die Gebäudehöhen diskutiert worden; der Entwurf sei nun zustimmungsfähig. Die Waiblinger Straße hält Stadtrat Braumann auf der gesamten Länge für notwendig, um als untergeordnete Straße auch den Verkehr aus dem zusätzlichen Wohngebiet Hartenecker Höhe aufzunehmen. Aus seiner Sicht sei ein harmonischer Dreiklang entstanden.

Stadtrat **Gericke** dankt der Verwaltung für die Vorstellung der Planungen. Die Gremien hätten sich intensiv mit dem Fuchshof beschäftigt. Er erinnert daran, dass auch über einen neuen Flächennutzungsplan abgestimmt werde. Der alte sah für das Gebiet eine Grünfläche vor und bei der Überarbeitung sei der hohe Grünanteil wesentlich gewesen. Der Rahmenplan des Gebiets mit dem Dreiklang sei ein Kompromiss. Es handle sich um einen Gesamtplan; es habe nur wenig Einzelentscheidungen, so die Sporthalle und die Grundschule, gegeben. Das Wohnquartier solle ausgewogen werden. Die klare Baustruktur gebe dem Quartier ein eigenes Gesicht. Ein Stellplatzschlüssel mit 1,5 sei für ihn zu viel und berge auch zu viele Kosten, wenn gleichzeitig ein Gesamtmobilitätskonzept erarbeitet werde. Es gebe den Antrag der Grünen, dass der Grüne Ring im Osten des Quartiers nicht zu sehr verengt werde. Grundsatz der Planung solle sein, dass wenn Freiflächen bebaut werde, dann auch mit vielen Wohnungen. Ein Mobilitätskonzept sei unbedingt vonnöten. Es könne nicht sein, dass ein hoher Gutachteraufwand betrieben werde, nur um Verkehrsverlagerungen auf den Straßen zu prognostizieren. Er stellt den Antrag, dass beim Beschlussvorschlag unter Ziffer III der Punkt „Umsetzung eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes“ aufgenommen werde. In diesem Zusammenhang sei die Durchbindung der Radwege von Ost nach West wichtig. Die durchgebundene Waiblinger Straße brauche aus seiner Sicht niemand, auch der Gutachter habe dies bestätigt. Der Nordast sei bereits ein Kompromiss, aber die Freihaltetrasse im Süden sei nicht vonnöten. Bei einer möglichen Tiefgarage am Berliner Platz bittet Stadtrat Gericke darum, dass diese nicht den Radweg behindere. Die Kompromisse, die geschlossen wurden, sollten den Dreiklang nicht entwerten. Wesentlich sei das Mobilitätskonzept, der Ausbau der Radwege und Busanbindung, dann spare man auch Ausgaben für Parkplätze und Tiefgaragen.

Die SPD dankt der Verwaltung und werde der Vorlage zustimmen, allerdings nicht mit Begeisterung, so Stadtrat **Juranek**. Die vielen Abstimmungstermine hätten zu einem Kompromiss geführt. Die Dichte sei das Maximum des Akzeptablen. Der Dreiklang sei im Vergleich zur

ursprünglichen Planung nicht mehr ersichtlich. Der Wohnanteil habe sich vergrößert, der Grünanteil reduziert und der Sportanteil ebenso. Die Vorstellungen seiner Fraktion seien ursprünglich anders gewesen, trotzdem akzeptiere man den Kompromiss und stimme der Vorlage zu. Der Übergang zur Bestandsbebauung sei gut austariert, die Wohnquartiere selbst seien dicht, aber qualitativ bebaut. Die Gebäudehöhe an der Fuchshofstraße mit dem hohen Gebäude gegenüber dem HCL-Gebäude sei gut. Die Fehler der 70er Jahre mit sehr hohen Gebäuden sollten nicht wiederholt werden. Mögliche Probleme sieht er bei den Senkrecht-Parkplätzen an der Fuchshofstraße, vor allem bei großen Sportveranstaltungen. Die Lösung der Tiefgarage am Berliner Platz hält er für charmant, diese berge aber auch Gefahren durch fehlende soziale Kontrolle. Die Durchbindung der Waiblinger Straße sei im Moment kein Thema, allerdings solle die Freihaltung eingeplant werden. Die Tiefgarage solle in die Planungen zur Oststadthalle mit aufgenommen werden. Ein Schallschutz zur Sportanlage solle eventuell transparent gestaltet werden.

Stadtrat **Rothacker** dankt der Verwaltung und erinnert an die lange Laufzeit des Projekts. Die nicht-öffentlichen Beratungen des Rahmenplans in den Gremien seien gut und ohne Ideologie verlaufen. Der Dreiklang sei eingehalten worden. Im Sportbereich habe es Veränderungen durch die Fusion der Sportvereine gegeben. Die Anzahl von 510 Wohneinheiten sei ein Kompromiss, den die Freien Wähler akzeptieren könnten. Die Fraktion fordere einen Parkplatzschlüssel von 1,5, dieser sei wichtig, vor allem für die Sportnutzung. Ein Parkhaus an der Oststadthalle sei gut. Die Waiblinger Straße solle auf jeden Fall durchgebunden werden. Er bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, dass politische Ideologien zurückgestellt würden und auf sachlicher Grundlage weitergearbeitet werde. Die Fraktion werde zustimmen.

Mit 60 ha Fläche sei dies das größte Bauvorhaben der Stadt, so Stadträtin **Burkhardt**. Die Aufteilung des Gebiets zur Planung in kleinere Einheiten hält sie nicht für sinnvoll. Für den Wohnbereich plädiert sie weiterhin für einen hohen Durchgrünungsgrad und eine angemessene Dichte. Von der Verwaltung erwarte sie sich Aussagen zur Zahl der künftigen Einwohner und nicht der Wohneinheiten. Diese Zahl sei dann ausschlaggebend für die Bedarfe im Bereich der Infrastruktur. Zum Mobilitätskonzept erwarte sie klare Aussagen in der Beschlussvorlage. Die Parkierung solle unter die Erde oder durch Carsharing gelöst werden, um auf der Straße für Begrünung zu sorgen. Der Grünanteil habe insgesamt immer mehr abgenommen. Vorbild solle die Alleenstruktur in Ludwigsburg sein. Der Grünanteil durch die Grünfuge und den Grünen Ring sei zu gering. Der BUND fordere für zukünftige Projekte die frühzeitige Einbindung in die Planung, wie dies bei den Sportverbänden der Fall gewesen seien. Stadträtin Burkhardt bittet um getrennte Abstimmung, sie könne nur Ziffer 4 der Beschlussvorlage zustimmen.

Stadtrat **Lettrari** bringt seine Freude über die Planungen zum Ausdruck. Er hoffe auf eine rasche Weiterplanung und keine weiteren Verzögerungen. Ein Parkhaus hinter der Eissporthalle hält er für sinnvoll. Der Standort der Schule sei zu nah an der Justinus-Kerner-Schule. Bei der Waiblinger Straße plädiert er für die Durchbindung. Den Mix der Wohnformen und Gebäudehöhen findet er gut. Der Vorlage stimme er zu.

Laut BM **Ilk** seien im Prozessverlauf viele Kompromisse eingegangen worden, nun herrsche über die Planungen Konsens. Die vorgebrachten Anregungen würden in den weiteren Planungen berücksichtigt. Den Antrag der GRÜNEN-Fraktion zum Mobilitätskonzept sieht er im Zusammenhang mit dem Stellplatzschlüssel. Er schlägt vor, den 6. Spiegelstrich des Beschlussvorschlags durch die Formulierung wie oben eingefügt zu ändern. Das Gremium zeigt sich damit einverstanden. Sodann lässt er über den Beschlussvorschlag getrennt abstimmen: Ziffer I bis III einschließlich der abweichenden Formulierung en bloc, sowie Ziffer IV separat.

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** ruft TOP 2 auf, begrüßt Herrn Ziegler und Herrn Serra (Regionale Kliniken Holding) und gibt das Wort an Herrn Kurt.

Herr **Kurt** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) merkt an, dass das Klinikum als eines der wichtigsten Einrichtungen Ludwigsburgs gerne begleitet werde. Die planungsrechtliche Situation sei, dass es zwei Bebauungspläne aus dem Jahre 1972 und 1989 gebe. In den letzten Jahren konnte das geltende Planungsrecht angewandt werden. Das bestehende Planungsrecht müsse modifiziert und Neues geschaffen werden. Um möglichst effektiv und zeitnah ans Ziel zu kommen, denke man an vorhabenbezogene Bebauungspläne. Mit den Auswirkungen auf das restliche Stadtgebiet müsse man sich auseinandersetzen. Das Mobilitätsmanagement werde weiterhin begleitet, gleichsam werde man die Abstimmung der Bau- und Infrastrukturmaßnahmen künftig intensivieren und fortsetzen.

Herr **Ziegler** und Herr **Serra** (Regionale Kliniken Holding) stellen die Pläne der Erweiterungen und Umbauten für das Klinikum Ludwigsburg anhand einer Präsentation vor. Diese liegt der Niederschrift bei. Einleitend schickt Herr Ziegler voraus, dass die bauliche Entwicklung eine mehrjährige Planung umfasse. Im Wesentlichen gebe es bei der Psychiatrie einen Erweiterungsbedarf, zudem die Erweiterung des Parkhauses, sowie die Verlegung des Hubschrauberlandeplatzes. Weiter wolle er ansprechen, dass ein Ärztehaus in dem bisherigen Schwesternwohnhaus errichtet werden solle, welches im Rahmen des bestehenden Bebauungsplanes erfolge.

Herr Ziegler gibt das Wort an Herrn Serra weiter. Dieser berichtet, dass man in der Psychiatrie eine Aufstockung vornehmen wolle. Die mittig angelegte Technikzentrale solle erhalten bleiben. Die Erweiterung sei links und rechts vorgesehen. Die Anbindung über den Aufzug und die Treppenhäuser sei wichtig. Es werde kein weiteres Vollgeschoß geben, sondern eine Fläche von 75% der darunter liegenden Fläche. Beim Parkhaus sei eine Aufstockung des Bestandparkhauses geplant. Angedacht sei eine weitere Erweiterung um 200 Plätze. Die bisherige Ausfahrt solle geändert werden. Dies solle über die Erlachhofstraße erfolgen. Die Zufahrt zum Krankenhaus werde dadurch deutlich entlastet. Von der Lösung des Hubschrauberlandeplatzes auf dem Verwaltungsgebäude habe man wegen der Belichtungsproblematik und Lärmbelastung abgesehen. Der Landeplatz sei jetzt auf dem Bettenhochhaus vorgesehen, sowie ein Parkplatz für einen weiteren Hubschrauber. Zusätzlich sei ein Feuerwehraufzug geplant, so können die Verletzten direkt in die Notaufnahme gebracht werden. Der Aufzug würde zusätzlich alle Stockwerke andienen.

Stadträtin **Burkhardt** fragt nach, wo genau die Lage sei.

Herr **Serra** geht auf diese Frage ein. Die Landefläche werde über der Technikzentrale und den zwei Schornsteinen liegen. Es sei eine Gitterträgerkonstruktion vorgesehen. Im Vorfeld sei das Hochhaus statisch berechnet worden.

Herr **Kurt** teilt mit, dass zusammen mit dem Klinikum zwei vorhabenbezogene Bebauungspläne, zum einen die Erweiterung der Psychiatrie, zum anderen das Parkdeck, vorbereitet würden.

BM **Ilk** eröffnet die Aussprache.

TOP 2

Klinikum Ludwigsburg - Bauliche
Erweiterungsperspektiven
- Vorstellung durch den Vorhabenträger
- mündlicher Bericht

Stadträtin **Liepins** merkt an, dass das Parkhaus mit einem elektrischen Leitsystem ausgestattet werden solle.

Stadtrat **Link** spricht die Parkgebühren an. Diese sollten den Gebühren der Stadtwerke angepasst werden.

Warum der Hubschrauberlandeplatz so hoch sei, fragt Stadtrat **Juraneck**.

Aus technischen Gründen, wegen der Rückkühlwerke, müsse diese Mindesthöhe eingehalten werden, so Herr **Serra**.

Stadtrat **Lettrari** will wissen, ob bestehende Gebäude bei der geplanten Abfahrt des Parkhauses seien. Dies wird von Herrn **Serra** verneint.

BM **Ilk** stellt fest, dass keine weiteren Fragen bestehen, dankt Herrn Serra und Herrn Ziegler für ihr Kommen und schließt diesen TOP.

Beschluss:

Der Vergabe des nachfolgenden Gewerks für die August-Lämmle-Schule, Westfalenstraße 54 in Oßweil wird zugestimmt.

	Gewerk	Firma	Verfügte Summe inkl. 19 % MwSt. (Auftragssumme + ca. 15 %)
1.	Werksteinarbeiten	Hemmerlein Ingenieurbau GmbH Industriestraße 2 92439 Bodenwöhr	435.000 EUR

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadtrat Gericke

Beratungsverlauf:

Auf Sachvortrag wird seitens des Gremiums verzichtet, BM **Ilk** eröffnet daraufhin die Aussprache.

Stadtrat **Th. Lutz** möchte wissen, wo die Steine verbaut werden.

Herr **Weißer** (Fachbereich Hochbau und Gebäudewirtschaft) antwortet, dass die Fassaden zum Fluchtbalkon hin und an der Stirnseite verkleidet würden.

Nachdem keine weiteren Fragen gestellt werden, lässt BM **Ilk** über die Vorlage 319/17 abstimmen.

Beschluss:**Beauftragung der Ingenieurleistungen**

1. Das Büro Zoll aus Stuttgart erhält den Auftrag für die Vor-und Entwurfsplanung zur Umgestaltung der Körnerstraße.
Die Vergabesumme beträgt bis ca. 33.000€
2. Das Büro KMB aus Ludwigsburg erhält den Auftrag für die Ausführungsplanung, die Vorbereitung der Vergabe sowie der Bauleitung.
Die Vergabesumme beträgt bis ca. 44.000€
3. Die Gesamtkosten der Planungen betragen somit:

Kostenanteile Büro Zoll	33.000€
Kostenanteile Büro KMB	<u>44.000€</u>
Kosten gesamt	77.000€

Das Gremium wird informiert, wenn die Kosten um mehr als 10 % überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** ruft den Tagesordnungspunkt 4 auf.

Stadtrat **Rothacker** regt die Aufnahme des Reststücks der Körnerstraße zwischen Lindenstraße und Oberer Reithausstraße an. Dies sei das letzte verbleibende unsanierte Straßenstück des Gebiets.

Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) gibt an, dass eine Aufnahme in die Planungen möglich sei. Ob dann die Bauausführung gemacht werden könne, sei allerdings offen.

Sodann stellt BM **Ilk** die Vorlage 331/17 zur Abstimmung.

Beschluss:**Baubeschluss**

Das Feldwegprogramm 2017 wird entsprechend dem beigefügten Übersichtslageplan mit einem Kostenaufwand von 140.000,-- € genehmigt.

Vergabeabschluss

Der Auftrag für den Ausbau von Feldwegen entsprechend dem Feldwegprogramm 2017 wird an die Firma Gustav Epple GmbH & Co.KG, Rainwiesen 2, 71686 Remseck, auf der Grundlage ihres Angebotes vom 22.08.2017 erteilt.

Die Vergabesumme beträgt 140.000,-- € inklusive Mehrwertsteuer und Unvorhergesehenes.

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

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadträtin Liepins

Beratungsverlauf:

Nachdem auf Sachvortrag und Aussprache seitens des Gremiums verzichtet wird, lässt BM **llk** über die Vorlage 352/17 abstimmen.

Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in die Vorplanung und Variantenuntersuchung eines BRT-Trassenabschnittes – L 1140 zwischen dem Kreuzungspunkt L 1100 (Neckargröningen) und der Abzweigung Obweil Neckargröninger Straße einzusteigen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den an das Büro IGV vergebenen Auftrag zur Durchführung einer Standardisierten Bewertung für ein BRT-System inhaltlich in Bezug auf die Aufgabenstellung anzupassen und die Vorplanung des Abschnitts an das Büro IGV zu vergeben.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 8 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich gefasst.

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** ruft Tagesordnungspunkt 6 auf und bittet Herrn Behnsen um Sachvortrag.

Herr **Behnsen** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) stellt die Planungen zum BRT-Abschnitt auf der L 1140 vor. Zur Untersuchung des BRT-Systems sei der Auftrag für eine Standardisierte Bewertung vergeben worden, die nun durch die Doppelstrategie neu ausgerichtet werde. Ziel sei die Vernetzung der verschiedenen Komponenten und die Klärung der Frage, welche Bausteine im Rahmen der Doppelstrategie auf jeden Fall kommen werden. Für den nun untersuchten BRT-Abschnitt soll das Gutachten die Anzahl der evtl. nötigen Spuren und die genaue Ausarbeitung ermitteln. In der Zwischenzeit seien Bausteine des BRT-Systems beim Fonds für Nachhaltige Mobilität der Bundesregierung angemeldet worden. Eine Mitteilung zur Doppelstrategie werde am 12. Oktober im BTU gegeben.

BM **Ilk** eröffnet die Aussprache.

Stadtrat **Th. Lutz** gibt an, dass noch nicht geklärt sei, wie sich die BRT-Abschnitte an dieses Stück anschließen. Hier sehe man der weiteren Entwicklung gespannt entgegen. Er gibt zu bedenken, dass sich der Großteil des Streckenabschnitts auf Remsecker Gemarkung befinde.

Er sei gespannt auf die weiteren Entwicklungen der Doppelstrategie zur Verbesserung des ÖPNV in Ludwigsburg, so Stadtrat **Gericke**. Er möchte wissen, wie genau der Wechselbetrieb zwischen Regionalbahn und Niederflurbahn auf der Bahnstrecke nach Markgröningen funktioniere. Er fragt, ob dieser Wechselbetrieb fest geplant sei. Zur Linienführung des BRT-Abschnittes gibt er an, dass der nun behandelte Bereich auf jeden Fall etwas bringe, aber die Einbettung in das Gesamtsystem offen sei. Die Kombination mit einem möglichen Stadtbahnsystem solle ebenfalls aufgezeigt werden. Er fragt, inwieweit die Planungen dieses BRT-Abschnittes mit Remseck abgestimmt seien.

Stadtrat **Liepins** fragt nach der konkreten Umsetzung des Teilabschnittes. Schließlich stehe der Schnellbus am Anfang und am Ende im Stau. Ohne eine Weiterführung in beide Innenstädte sei der Teilabschnitt für die Fraktion nicht nachvollziehbar. Sie sei nicht in Kenntnis eines sogenannten „Interkommunalen BRT-Netzes Ludwigsburg-Kornwestheim-Remseck“ und fragt nach der Einbeziehung der beiden Nachbarkommunen, auch in finanzieller Hinsicht. Die

vorgelegten Überlegungen gingen weit über die Grenzen Ludwigsburg hinaus. Die Fraktion könne der Vorlage nicht zustimmen, wenn nicht geklärt sei, inwieweit die Nachbarn, der Landkreis und die Region beteiligt seien.

Stadtrat **Rothacker** hält den Teilabschnitt für sinnvoll für die weiteren Planungen. Er denkt, dass die Nachbarkommunen über die Ludwigsburger Planungen informiert seien. In der momentanen Mobilitätsdiskussion seien Lösungen wichtig, die schnell zu Ergebnissen und Entspannungen auf den Straßen führten. Die Fraktion stimme daher der Vorlage zu.

Stadträtin **Burkhardt** erinnert daran, dass gegen Ludwigsburg die Klage der Deutschen Umwelthilfe laufe. Um die Konsequenzen aus der Klage abzuwenden, müsse die Stadt rasch etwas zu tun. Eine durchgehende Bahnlinie Ludwigsburg-Untertürkheim hält sie für sehr gut. Sie bittet um Verteilung des Maßnahmenkatalogs, den die Stadt im Fonds Nachhaltige Mobilität angemeldet habe. Stadträtin Burkhardt fragt, wie lange die Stadt die Doppelstrategie verfolgen wolle. Die BRT-Trasse jetzt an dieser unsinnigen Stelle zu bauen, hält sie für Salamtaktik einer Ausschaltung der Stadtbahn. Aus Sicht der LUBU sei ein BRT-System in Ludwigsburg nicht sinnvoll, es gebe bessere Alternativen. Daher solle für BRT kein Geld ausgegeben werden. Sie lehne die Vorlage ab.

Stadtrat **Lettrari** ist dafür, den Menschen Alternativen in der Mobilitätsgestaltung anzubieten. Trotzdem hält er die Trassierung des BRT-Busses auf der Grünen Wiese für nicht zielführend. Er bittet um Beantwortung seiner Fragen zur Busbeschleunigung in der Stadt mittels intelligenter Ampelschaltung.

BM **Ilk** sichert die Beantwortung der Fragen zu. Er führt zur Kommunikation mit den Nachbarkommunen aus, dass diese voll mit im Boot seien; sowohl Remseck, Markgröningen, Möglingen, Kornwestheim als auch der Landkreis und die Region. Hier gebe es verschiedene Lenkungsgruppen und Sitzungen auf unterschiedlichen Ebenen. Mit den weiteren Kommunen im Rems-Murr-Kreis werde es demnächst Gespräch geben. Da die Ideen von Ludwigsburg ausgingen, gehe die Stadt auch vermehrt in Vorleistung. Danach solle die Kostenaufteilung zwischen den Partnern geklärt werden.

Herr **Behnsen** erklärt, dass beim BRT-System die Straßenbaulastträgerschaft noch zu klären sei. Ähnlich wie bei Radschnellwegen sei die jeweilige Projektträgerschaft, Antragstellung und Kostenverteilung in Einzelabwägung zusammen mit den Partnern zu klären. Bei den Vorplanungen handle es sich um niederschwellige Summen, so Herr Behnsen. Diese könnten die Stadt Ludwigsburg leisten, um im nächsten Schritt den Verteilungsschlüssel mit den Nachbarkommunen festzulegen. Zur Frage des Wechselbetriebs auf der Markgröninger Bahn seien Synergien durch die Elektrifizierung zu erwarten. Sowohl für die Bedienung per Regionalbahn, als auch per Stadtbahn. Auf die Zwischenfrage von Stadtrat **Gericke** zu den unterschiedlichen Sicherheitsstandards der Eisenbahn- und Straßenbahnbetriebsordnung antwortet Herr Behnsen, dass eine Simulation hierzu erarbeitet werden solle. Weitere Informationen zur Doppelstrategie würden im BTU im Oktober gegeben.

Auf die Frage von Stadtrat **Gericke**, ob die im Sachverhalt dargestellte Nr. 3 der Doppelstrategie noch nicht definitiv gesetzt sei, antwortet Herr **Behnsen**, dass alle Punkte der Doppelstrategie wie dargestellt von der Stadt weiter vorangetrieben würden. Die Planungen der BRT-Abschnitte dürften keine Vorwegnahme der Entscheidung der Doppelstrategie bedeuten. Ob für den BRT-Teilabschnitt tatsächlich eine eigene Trasse gebraucht werde, soll erst durch die Vorplanung ergebnisoffen geklärt werden. Die Untersuchung der Weiterführung in Ludwigsburg und Remseck sei ebenfalls offen. Ob der Oberbau der Fahrbahntrasse aus Beton oder Asphalt werde, sei Untersuchungsgegenstand der Vorplanung. Bei der Bezeichnung des „Interkommunalen BRT-

Netzes“ handle es sich um einen Arbeitstitel. Die Bahnlinie Ludwigsburg-Untertürkheim sei eine Option der Doppelstrategie und werde daher von der Stadt und den Partnern verfolgt. Zum Thema Busbeschleunigung im bestehenden Busnetz gebe es technische Ansätze, die zur Finanzierung durch den Fonds Nachhaltige Mobilität angemeldet seien. Eine Vorlage zu diesen technischen Neuerungen werde im Oktober im Ausschuss vorgestellt. Kurzfristige Verbesserungen in der West- und Oststadt würden bereits vorbereitet.

Stadträtin **Dr. Knoß** bittet die anwesenden Vertreter der Ludwigsburger Verkehrslinien um Einschätzung, ob der BRT-Teilabschnitt tatsächlich positive Auswirkungen habe, wenn am Anfang und Ende Stausituationen vorherrschten. Sollten die Bedenken nicht ausgeräumt werden, könne sie der Vorlage nicht zustimmen.

Stadträtin **Orzechowski** begründet im Vorfeld ihre Ablehnung der Vorlage damit, dass sie den Eindruck habe, die Verwaltung verfolge einseitig das Ziel des BRT-Systems und nicht die beschlossene Doppelstrategie. Für den Fonds Nachhaltige Mobilität der Bundesregierung seien von der Stadt Mittel für zwei BRT-Busse angemeldet worden; dies werte sie ebenfalls als Bevorzugung des BRT-Systems.

Laut **BM Ilk** führten die Diskussionen um die Doppelstrategie unausweichlich zu Diskussionen zum BRT-System. Die Aufgabenverteilung im ÖPNV führe dazu, dass die Zuständigkeit bei verschiedenen Stellen liege. So liege die Niederflurbahn in der des Landkreises, die Stadt sei für BRT und Bahnreaktivierung zuständig. Ziel der Stadt sei es, den ÖPNV in der Stadt zu beschleunigen durch gezielte Maßnahmen, wobei der überregionale Blick wichtig sei, z.B. auch Verbindungen nach Waiblingen. Die Stadtbahn sei nicht beerdigt. Eine BRT-Trasse habe den Vorteil, dass sie später für die Stadtbahn umgenutzt werden könne, dadurch würde Geld nicht umsonst ausgegeben werden.

Für Stadträtin **Liepins** sei nicht klar, ob Ludwigsburg nun auch eine bessere Neckarquerung in Remseck plane, und ob gesetzt sei, dass die Stadtbahn irgendwann die BRT-Busse ersetze.

Herr **Kurt** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) erläutert ergänzend zu **BM Ilk**, dass das Gremium sich heute nicht festlege, ob BRT oder Stadtbahn gebaut werde. Jetzt gehe es um den Auftrag für eine Untersuchung und eine Vorplanung eines BRT-Systems. Hierüber habe man weniger Erkenntnisse als über die Stadtbahn, über die bereits seit Jahren Überlegungen reifen würden.

Stadträtin **Orzechowski** wirft ein, dass viel Arbeitskraft und Energie der Verwaltung in die Planung des BRT fließe.

Der Vorschlag von Stadträtin **Dr. Knoß**, Frau Buchholz als Geschäftsführerin der LVL zurate zu ziehen, findet keine Einwände, wie **BM Ilk** feststellt.

Frau **Buchholz** (Geschäftsführerin Ludwigsburger Verkehrslinien) sagt, dass dieser Punkt für die LVL nicht von Wichtigkeit sei.

Sodann lässt **BM Ilk** über die Vorlage 340/17 abstimmen.

Beschlussvorschlag:

Das in Anlage 1 vorgestellte Busliniennetz für den Stadtverkehr Ludwigsburg wird im Grundsatz beschlossen und ist die Grundlage für die weitere Abstimmung mit dem Landratsamt und dem VVS im Hinblick auf das wettbewerbliche Vergabeverfahren des Linienbündels 7.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** ruft den Tagesordnungspunkt 7 auf und bittet Herrn Behnsen um Sachvortrag.

Herr **Behnsen** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) erläutert den Sachverhalt zur Ausschreibung des Linienbündels 7 – Verkehrsraum Ludwigsburg anhand einer Präsentation. Diese liegt der Niederschrift bei. Die Vergabe müsse laut EU-Recht öffentlich ausgeschrieben werden. Bis Ende des Jahres müsse die Vorabbekanntmachung veröffentlicht worden sein. Mit Vertretern des VVS und des Landkreises sei man in engem Austausch. In Abstimmung mit den politischen Gremien und Beiräten habe man einen Entwurf erstellt, der unter Ausnutzung der vorhandenen Ressourcen möglichst viele Belange einarbeitet. Die hohe Taktdichte der Linien und die Erreichbarkeit der Haltestellen gehörten dazu. Vor allem die Linien 430 und 426 seien Gegenstand der Untersuchungen geworden.

Stadträtin **Dr. Knoß** spricht die Grenzen der Optimierung an. Das vorgeschlagene Konzept werde so nicht funktionieren; es würden mehr Busse gebraucht für eine Attraktivierung des Angebots. Außerdem hält sie die Linienverläufe für nicht optimal, so werde die Verbindung aus Eglosheim in die Weststadt gekappt, obwohl viele Schüler die Verbindung nutzen würden. In der Vorlage werde von Gesprächen mit den Schulen gesprochen, die laut ihrer Information allerdings nie stattgefunden hätten. Die Gänsfußallee sei aus ihrer Sicht zu schmal, dass zwei Busse aneinander vorbeifahren könnten, hier sei auch die Rechts-Vor-Links-Regelung der spitz zulaufenden Querstraßen problematisch. Sie fragt, ob diese Variante mit Busfahrern getestet worden sei. Für die Erschließung des Tammerfelds schlägt sie einen 20-Minuten-Takt vor, nicht um die Kunden aus der Innenstadt abzuziehen, sondern zur Erschließung der dortigen Arbeitsstellen. Möglich sei in diesem Zusammenhang auch eine Umsteigehaltestelle in Eglosheim. Es fehle zudem eine West-Ost-Verbindung in der südlichen Stadt, diese sei unter anderem wichtig für die Erschließung der Fuchshof-Bebauung.

Laut Stadträtin **Liepins** gehe es beim Beschlussvorschlag um die Ausschreibung der Busverkehre, also um die Frage, wer den Auftrag erhalte. Es müsse alles in die Ausschreibung integriert werden, was einen guten Stadtverkehr hervorrufe, dazu gehöre auch die Technik sowie die Ausstattung der Fahrzeuge. Für einen besseren ÖPNV in Ludwigsburg brauche man mehr Personenkilometer und einen verlässlichen Partner. Es solle nicht sein, dass ein Unternehmen den Zuschlag erhalte, das die Leistung nicht verlässlich erbringen könne. Einige Aspekte der Linienführung seien bei der Beschlussvorlage nicht enthalten. Die Anbindung Eglosheims ans Bildungszentrum West über die Weststadt sei unabdingbar. Sie stellt die Frage, warum der Bus 430 nicht in der Ausschreibung enthalten sei. In Neckarweihingen und an anderen Stellen seien Straßen durch Einbauten verengt,

die nicht zur Beschleunigung des Busverkehrs betrügen. Innerstädtisch solle der ÖPNV schließlich schneller laufen, da sei man sich einig.

Stadtrat **Rothacker** erinnert sich an einen Ausspruch von Herrn Behnsen im Ausschuss, wonach der Verkehr dahin gelenkt werden müsse, wo er gebracht werde. Dieser Grundsatz solle weiter gelten. Als Innenstadttakteur finde er, dass die Innenstadt mit Busverkehr bedient werden solle, um dort den Einzelhandel zu stärken, und nicht das Tammerfeld. Der Busverkehr solle attraktiv bleiben, dies könne auch durch ein Stadtticket geschehen. Die Stadt sollte auf die verlässlichen Partner weiter bauen dürfen, man sei aber zur europaweiten Ausschreibung verpflichtet. Der Vorlage und der weiteren Vorgehensweise stimme die Fraktion zu.

Stadträtin **Burkhardt** erinnert daran, dass der Grundsatz gelten solle, wonach Bushaltestellen innerhalb von 300 m erreicht werden sollten. Sie fragt, ob dies ebenso für die Neubaugebiete gelte.

Laut Stadtrat **Lettrari** sei der Sportpark Ost entgegen der vorherigen Verlautbarungen aus seiner Sicht gut mit dem ÖPNV angebunden.

Stadtrat **Gericke** spricht die Anbindung des südlichen Schlösslesfelds an. Durch die Engstellen in Oßweil verlangsamt sich der Bus-Verkehr und die östlichen Gebiete in Oßweil sollten besser angebunden werden. Vielfach habe eine bessere Ampelschaltung zur Beschleunigung beigetragen, dies sei allerdings noch ausbaufähig. Für Oßweil hält er einen Ringverkehr zur innerörtlichen Erschließung für sinnvoll, ebenso die Haltestelle Gegen Eich.

Stadträtin **Orzechowski** ist der Meinung, dass bei einer Forderung nach besserer Anbindung der Stadtteile und nach autofreier Innenstadt in die Ausweitung des Verkehrs investiert werden müsse.

Herr **Behnsen** bedankt sich für das Feedback aus dem Gremium. Beim Busverkehr in der Gänsfußallee und auch in der Hindenburgstraße seien noch Verbesserungen durchzuführen. Bei Zusatzverkehren unterstütze der Landkreis die Finanzierung mit 50 %. Heute gehe es darum, die Basisverkehre im Netz abzubilden, die zu 100 % finanziert werden. Nachträgliche Veränderungen seien jederzeit integrierbar. Es solle gewährleistet werden, dass die heutige Qualität im Angebot erhalten bleibe.

Herr **Sautter** (Geschäftsführer Ingenieur Gesellschaft Verkehr IGV GmbH & Co. KG) erklärt, dass der Landkreis als Verkehrsträger das Basisangebot der Busleistungen aus dem Nahverkehrsplan finanziere. Die Zusatzbestellungen würden vom Landkreis mit 50 % bezuschusst. In der Ausschreibung müsse die LVL ein gutes Angebot abgeben um bei der Vergabe eine Chance zu haben. Häufig böten bei Ausschreibungen die Busunternehmen Zusatz-Kilometerleistungen gratis an; dies verbessere das Angebot gegenüber den Mitbewerbern. Entscheidend seien zum großen Teil die Gesamt-Kilometerleistungen.

Auf Nachfrage von Stadträtin **Liepins**, dass doch die Standards in der Fahrgast- und technischen Ausstattung der Busse festgesetzt werden müssten, antwortet Herr **Sautter**, dass Mindeststandards für alle Busverkehre gelten würden.

Es gelte der Grundsatz, dass in der Ausschreibung kein Bewerber diskriminiert werden dürfe, so BM **Ilk**. Wichtige Rahmenbedingungen könnten darüber hinaus definiert werden.

Herr **Behnsen** gibt an, dass der Richtsatz des 300-Meter-Abstands berücksichtigt werde, auch bei Neubaugebieten. Die zum ÖPNV eingereichten Anträge würden bearbeitet und fließen in die

weiteren Planungen ein.

Stadtrat **Braumann** fragt nach der Einbindung des Weststadtdexpresses in der Ausschreibung.

Laut Herrn **Behnsen** handle es sich beim Weststadtdexpress um eine Zusatzleistung, die nicht in der Ausschreibung enthalten sei.

Auf die Nachfrage von Stadträtin **Dr. Knoß** nach der barrierefreien Ausstattung der Busse, antwortet BM **Ilk**, dass dies zwingend vorgeschrieben und im Ausschreibungstext enthalten sei.

Nachdem keine weitere Wortbeiträge eingehen, lässt BM Ilk über die Vorlage 362/17 abstimmen.

Beratungsverlauf:

Frau **Dr. Mayer-Dukart** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) stellt die Planungen zur Auslobung des Realisierungswettbewerbs anhand einer Präsentation vor. Diese liegt dieser Niederschrift bei. Sie teilt mit, dass das Studierendenwerk Stuttgart eine Neubebauung für Studierende auf dem Campus Königsallee realisieren wolle. Die vorgesehene Fläche sei landeseigen. Um eine möglichst optimale Lösung für diese komplexe Planungsaufgabe zu erhalten, solle ein Realisierungswettbewerb durchgeführt werden. Weiter stellt Frau Dr. Mayer-Dukart die Wettbewerbsaufgabe, die städtebaulichen Ziele, sowie das weitere Vorgehen vor.

BM **Iik** eröffnet die Aussprache.

Stadtrat **Braumann** findet es erfreulich, dass das Wohnraumthema innenstadtnah geplant werde. Die historische Barockstadt, sowie die Ausschlusszone sei bereits angesprochen worden, dies seien wichtige Aspekte. Zudem interessiere ihn, ob man mit den Eigentümern in Kontakt sei, insbesondere ob Änderungen im Block geplant seien. Er gehe davon aus, dass die Hochhauskonzeptstudie der Auslobung angehängt werde. Weiter hoffe er, dass alle Architekturbüros teilnehmen. Nähere Information wünsche er sich zu den 5 gesetzten Büros. Die städtebauliche Einfügung in das Koordinatensystem der Stadt, sowie die Blockrandbebauung sei wichtig. Zudem sei interessant, was in diesem Block in den nächsten Jahren geschehe.

Überrascht über die Planung zu diesem Gebiet zeigt sich Stadtrat **Juranek**. Erfreulich empfinde er die festgestellten Ressourcen auf diesem beengten Bereich. Die Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens sei richtig. Das Verfahren werde mitgetragen.

Stadträtin **Dr. Knoß** stellt die Frage, ob der Wohnraum bezahlbar sei.

Stadtrat **Link** weist darauf hin, dass genügend Parkplätze eingeplant werden sollen.

Frau **Dr. Mayer-Dukart** geht auf die offenen Fragen ein. Das Hochhauskonzept werde beigefügt. Über einen Eigentümerwechsel sei aktuell nichts bekannt. Die Namen der 5 gesetzten Architekturbüros werden nachgeliefert. Sie gehe davon aus, dass die Zimmer für Studierende bezahlbar seien. Ebenso begrüße sie, dass innenstadtnah Wohnraum geschaffen werde. Die Zahl der Wohneinheiten sei sehr groß, insbesondere bei der Dichte und Integration werde bei der Beurteilung der Arbeiten hierauf ein besonderes Augenmerk gelegt. Von der Baurechtsbehörde werden 3 Stellplätze pro 8 Wohneinheiten gefordert.

Es folgt ein Zwischenruf von Stadtrat **Link** zur Parkplatzsituation. Er äußert seinen Ärger über die geplante geringe Anzahl der Parkplätze.

Frau **Dr. Mayer-Dukart** führt weiter aus, dass man im Innenstadtbereich sei, hier könne auf Bus und Rad umgestiegen werden. Dieses Thema könne in die Preisrichtervorbesprechung mitgenommen werden. Räumlich und wirtschaftlich seien hier Grenzen gesetzt.

Stadträtin **Burkhardt** merkt an, dass an der PH mehr Studierende dazugekommen seien, aber keine weiteren Parkplätze. Sie hoffe, dass die Zahlenverhältnisse real berechnet werden. Das Projekt sei sehr anspruchsvoll. Man müsse auf die Außengestaltung der Gebäude viel Wert legen.

BM **Iik** stellt fest, dass das Gremium Kenntnis genommen habe und schließt diesen TOP.

Beschluss:

Die Vergabe der Planungsleistungen für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie gemäß den Grundsätzen für die Durchführung des Landesprogramms „Natur in Stadt und Land“ 2026 – 2030 an das Büro faktorgruen, Eisenbahnstraße 26, 78628 Rottweil, mit einer vorläufigen Vergabesumme von 65.000,-- EUR inklusive 19 % wird genehmigt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

Mit Einverständnis des Gremiums zieht BM **Ilk** den Tagesordnungspunkt 9 Bewerbung Landesgartenschau vor TOP 6. Die Behandlung der Tagesordnungspunkte ab TOP 6 verschieben sich somit nach hinten. Er bittet um Frau Schmidtgen um Sachvortrag.

Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) berichtet, dass das Thema der Bewerbung um die Landesgartenschau im BTU vor der Sommerpause angedeutet worden sei. Der entstandenen Potentialanalyse solle nun der Auftrag zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie folgen. Eine erste Analyse und Diskussion der Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie könne bei der Gemeinderatsklausur im Oktober stattfinden. Im Gemeinderat am 22. November solle dann die Bewerbung beschlossen werden, um diese fristgerecht bis zum 22. Dezember einreichen zu können.

Stadträtin **Burkhardt** bittet um rechtzeitige Zusendung der Beschlussvorlage zur gründlichen Vorbereitung.

Dies wird von BM **Ilk** zugesagt. Er stellt sodann die Vorlage 361/17 zur Abstimmung.

Beschlussempfehlung:

- I. Die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 BauGB und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 BauGB eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 4) werden zur Kenntnis genommen. Die Abwägungsvorschläge der Verwaltung werden entsprechend Anlage 4 beschlossen.
- II. Der Bebauungsplan und die örtlichen Bauvorschriften „Bauhofstraße“, Nr. 010/06 werden zusammen mit den textlichen Festsetzungen, jeweils mit Datum vom 03.08.2017 gemäß § 10 BauGB und § 74 LBO als Satzung beschlossen. Es gilt die Begründung vom 03.08.2017.
- III. Der Bebauungsplan und die örtlichen Bauvorschriften „Bauhofstraße“ Nr. 010/06 ersetzen nach dem Inkrafttreten in ihrem Geltungsbereich die bisher geltenden planungsrechtlichen Regelungen des Bebauungsplanes Bietigheimer Straße Nr. 010/02 vom 11.03.1972.

**Abstimmungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Empfehlungsbeschluss wird mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

Herr **Kurt** (FB Stadtplanung und Vermessung) informiert anhand einer Präsentation über dieses Projekt. Die Präsentation liegt dieser Niederschrift bei. Er geht auf die zurückliegenden Verfahrensschritte ein. Der Bauantrag liege bei der Baurechtsbehörde zur Genehmigung bereit. Alle planerischen Probleme seien gelöst. Er verspreche sich durch diesen Baustein eine erhebliche Aufwertung des nördlichen Umfelds des Marstalls.

Nachdem keine Aussprache erfolgt, lässt BM **Ilk** über die Vorlage abstimmen.

Im Anschluss schließt BM **Ilk** die Sitzung.