



## Protokollauszug

## zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Dienstag, 30.01.2018, 17:02 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

**TOP 1**

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan  
"Hindenburgstraße 60" Nr. 044/05  
- Aufstellungsbeschluss, Städtebauliches Konzept  
und frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie  
der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher  
Belange  
(Vorberatung)**

**Vorl.Nr. 540/17**

### Beschlussempfehlung:

- I. Die Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Hindenburgstraße 60“ Nr. 044/05 wird beschlossen. Maßgebend für den Geltungsbereich ist der Plan des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung vom 21.12.2017.
- II. Ziel der Planung ist die Sicherung und der Ausbau der Nahversorgung in der Oststadt. Das integrierte Marktkonzept umfasst die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum und den Bau weiterer Stellplätze für Nutzungen aus dem Quartier.



- III. Das Städtebauliche Konzept zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Hindenburgstraße 60“ Nr. 044/05 (Anlage 2) und die ergänzende Erläuterung (Anlage 3) werden als Grundlage für das weitere Verfahren beschlossen.
- IV. Dem Antrag des Vorhabenträgers, die Marktebene im 1. Obergeschoss anzuordnen, wird zugestimmt. Die maximale Gebäudehöhe an der Hindenburgstraße wird auf 17,00 m beschränkt. Parallel zum Bebauungsplanverfahren begleitet der Gestaltungsbeirat die architektonische Gestaltung des Bauvorhabens.
- V. Die Verwaltung wird beauftragt, auf den in der Anlage dargestellten Grundlagen die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchzuführen. Die Stellungnahme der Verwaltung zu den im Rahmen des Vorverfahrens eingegangenen schriftlichen Anregungen und Hinweisen der Öffentlichkeit wird zustimmend zur Kenntnis genommen (Anlage 4).
- VI. Das Verfahren wird im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB durchgeführt. Von der Umweltprüfung, dem Umweltbericht und einer Übersicht umweltbezogener Informationen wird abgesehen.

---

**Abstimmungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 13 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 1 Enthaltung mehrheitlich angenommen.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

**Beratungsverlauf:**

Herr **Kurt** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) erläutert anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Hindenburgstraße 60“ Nr. 044/05. Er betont dabei, dass die Planung noch nicht abgeschlossen sei.

Anschließend eröffnet BM **Ilk** die Aussprache.

Stadtrat **Braumann** sagt, dass die dargestellte Planungskonzeption der Firma LIDL keine Ludwigsburger Besonderheit sei, sondern so auch in anderen großen Städten zu sehen sei. Vermutlich aus diesem Grund habe es keinen Architektenwettbewerb gegeben, der weitere mögliche Planungsvarianten hätte ausloten können. Besonders erfreulich sei, dass durch das Bauvorhaben der Firma LIDL auch künftig die Nahversorgung gewährleistet, Wohnraum geschaffen und darüber hinaus ein Beitrag zur Entlastung des Parkdrucks, der in der Oststadt erheblich sei, geleistet werde. In der Zwischenzeit habe es mehrere Stellungnahmen der Anwohner zu diesem Bauvorhaben gegeben. Ob die vorgegebene Baumasse für diesen Standort richtig sei, darüber lasse sich nach Aussage von Stadtrat Braumann streiten. Insbesondere die Höhe des Marktes im Verhältnis zur Höhe der angrenzenden Gebäude sei ein zentrales Thema. Es sei gut, dass nun die Gebäudehöhe auf der West- und Südseite mit dem Einrücken ein Stück zurückgenommen werden soll. Für die CDU-Fraktion sei diese Zusage entscheidend und sie sollte in dem Bebauungsplan festgesetzt werden. Stadtrat Braumann fragt nach einem eventuellen Interimsverkaufsstandort der Firma LIDL während der Bauzeit. Er hofft, dass der Kombi-Bau mit Einkaufen, Wohnen und Parken eine Bereicherung für die Oststadt darstellen werde.

Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit** bemerkt, dass eine Vergrößerung des Marktes sowie eine Verschönerung der Räumlichkeiten und der Fassade notwendig für die Kundenbindung und für das Akquirieren neuer Kunden seien. Die geplanten Wohnungen über dem Markt seien ihrer Ansicht nach sinnvoll. Nichtsdestotrotz werde nachher ein mächtiger Baukörper mitten in der restlichen Wohnbebauung stehen. Stadträtin Steinwand-Hebenstreit unterstützt den Vorschlag der Verwaltung, aus Rücksicht auf die Anwohner die Fassade der sich künftig auf dem Markt befindlichen Wohnbauten zurückspringen zu lassen. Dadurch würde der Bau weniger massiv wirken und auch die Verschattung weniger stark ausfallen. Stadträtin Steinwand-Hebenstreit bittet noch zu prüfen, ob das Gebäude etwas in Richtung Hindenburgstraße heranrücken könnte, um mehr Platz für Grün auf der Südseite zu gewinnen. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen stimme der vorgestellten Planung zu. Die Nachverdichtung sei ebenfalls akzeptabel.

---

Stadtrat **Juranek** bezeichnet die vorgestellte Planung für das Gebäude der Firma LIDL als „Elefant“, der sich im Stadtgebiet niedergelassen hat, wobei das grundsätzliche Ziel, den Markt mit Wohnbebauung zu kombinieren gut und richtig sei. Es habe sich jedoch herausgestellt, dass das Ergebnis schwierig sei und der Investor nicht sehr flexibel. Bereits im Gestaltungsbeirat sei der Wunsch geäußert worden, dass der Markt ebenerdig liegen und ein entsprechendes Vorfeld bekommen sollte. Doch getan habe sich bislang nichts. Um die Situation zu verbessern, gebe es aus Sicht von Stadtrat Juranek zwei Möglichkeiten: Entweder die gesamte Planung um ein Geschoss zu reduzieren oder das Gebäude zur Max-Elsas-Straße und zur Steubenstraße hin abzustufen. Die SPD-Fraktion könne der vorliegenden Planung mit dieser Höhe nicht zustimmen. Deshalb stelle sie den Antrag, die Gebäudehöhe an der Max-Elsas-Straße und an der Steubenstraße hin um mindestens ein Geschoss (ca. 3 m) zu reduzieren. Die Übergänge der Neubebauung zu den Bestandsgebäuden an der Max-Elsas-Straße und an der Steubenstraße müssten verträglich gestaltet werden. Zudem sollte die neue Wohnbebauung an der Max-Elsas-Straße um mindestens ein Geschoss reduziert, die Bebauung an der Steubenstraße mit einem Staffelgeschoss versehen (2. Wohngeschoss, kein Vollgeschoss) werden. Es sollte darüber hinaus überprüft werden, wie die extrem große Geschosshöhe des Marktes reduziert werden könnte. Die SPD-Fraktion möchte diesen Antrag in der heutigen Sitzung zur Abstimmung bringen. Nach Ansicht von Stadtrat Juranek sollte auch überprüft werden, ob der Bäckerladen an der vorgesehenen Stelle gut platziert sei und der Trassenführung der künftigen Stadtbahn Stand halten könne oder ob er näher an das Gebäude heranrücken müsste.

Stadtrat **Rothacker** sagt, dass die Freie Wähler-Fraktion für die Reduzierung der Gebäudehöhe um ein komplettes Geschoss plädiere. Das Gebäude füge sich nicht in die umgebende Wohnbebauung richtig ein. Die Entstehung einer Quartiersgarage dagegen begrüße die Fraktion ausdrücklich. Den Antrag der SPD-Fraktion könnte sie nach Aussage von Stadtrat Rothacker mittragen.

Stadtrat **Lettrari** ist mit der präsentierten Konzeption einverstanden und sieht wegen der vorherrschenden Wohnungsnot in der Stadt den Bau von Wohnungen über dem Markt als notwendig an. LIDL habe die richtige Entscheidung getroffen. Das Gebäude um ein Geschoss zu reduzieren, hält er für keine gute Idee und rät zu einem vernünftigen Kompromiss mit den Anwohnern im dortigen Bereich. Den Vorschlag von Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit**, das Gebäude etwas in Richtung Hindenburgstraße zu rücken, findet er ebenfalls gut.

Für Stadträtin **Burkhardt** sind in Zusammenhang mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Hindenburgstraße 60“ Nr. 044/05 noch viele Fragen offen. Ziele der Planung seien die Sicherung und der Ausbau der Nahversorgung in der Oststadt. Seit der Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes von 2005 gelte jedoch, dass Einzelhandelsbetriebe als „großflächig“ bezeichnet werden, wenn ihre Verkaufsfläche größer als 800 m<sup>2</sup> sei. Ein Betrieb mit 1500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, wie der künftige LIDL-Markt, dürfe nur in kern- oder festgesetzten Sondergebieten gebaut oder erweitert werden. Die Verwaltung gebe zu, dass sowohl die Bebauung von Mann+Hummel als auch der LIDL-Discounter einen „Sonderbaustein“ in der Oststadt darstellen. Das bedeute, dass beide Gebäude zu massig und zu hoch im Verhältnis zur kleinräumigen Umgebungsbebauung seien.

---

Diese Tatsache sei auch die Ursache für die Beschwerden der Anwohner. Der Bebauungsplan, der die Industrieanlagen der Firma Mann+Hummel möglich machte, sei nicht rechtskräftig geworden, weil er in nichtöffentlicher Sitzung beschlossen wurde. Warum aber solche Bauten immer wieder als Musterbeispiele dargestellt werden, um den Bürgern zu zeigen, wie viel besser die vorliegenden Pläne der Firma LIDL seien, versteht Stadträtin Burkhardt nicht. Sie vertritt auch die Meinung, dass die Bürgerbeteiligung etwas merkwürdig laufe. Eine Bürgerbeteiligung sollte dazu dienen, Anregungen der in diesem Planungsgebiet lebenden Menschen aufzunehmen und in das Vorhaben einzuarbeiten, um es verträglicher zu machen. Davon könne im vorliegenden Fall nicht die Rede sein. Laut Stadträtin Burkhardt wäre es möglich, den Bau in die Umgebung einzupassen. Die Experten im Gestaltungsbeirat hätten dazu gute Vorschläge gemacht. Sie sieht es als notwendig an, dass LIDL eine Tiefgarage für seine Kunden baue. Wenn so ein Vorschlag kommen würde, wäre sie bereit, zuzustimmen. Die Vorl.Nr. 540/17 lehne sie jedoch ab.

Auf ein komplettes Geschoss zu verzichten würde der CDU-Fraktion laut Aussage von Stadtrat **Braumann** zu weit gehen. Zudem werde derzeit überall nachverdichtet, um mehr bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Der Vorschlag der Verwaltung, den Wohnbereich an der Süd- und Westseite einzurücken sei nach Ansicht von Stadtrat Braumann viel weitgehender als der eingebrachte Antrag der SPD-Fraktion. Die Konzeption zu zerpfücken hält er nicht für eine gute Idee. Schließlich müsse diese für die investierende Firma wirtschaftlich bleiben. Darüber hinaus sei die Aussage von LIDL klar gewesen: Entweder man könne sich bei dem vorliegenden Konzept annähern oder es werde nichts passieren. Man könne sich deshalb überlegen, ob man mit dem von der Verwaltung vorgestellten Kompromiss weitermachen möchte. Die CDU-Fraktion würde das mittragen. Zudem würde das Gebäude durch das Einrücken auf der West- und Südseite ein anderes Aussehen bekommen. Stadtrat Braumann sieht nun eine gute Möglichkeit, das Projekt in Begleitung des Gestaltungsbeirates umzusetzen.

Stadträtin **Liepins** betont, dass die SPD-Fraktion die Wohnbebauung über dem Markt gutheiße. Der eingebrachte Antrag sollte lediglich ein Kompromiss zur Gestaltung sein. Stadträtin Liepins sieht in dem zu bauenden Gebäude nicht ein architektonisches Highlight für die Oststadt und bittet, über den Antrag der SPD-Fraktion abzustimmen.

Stadtrat **Rothacker** plädiert auch dafür, dass über den Antrag der SPD-Fraktion abgestimmt werde. Diesen Antrag werde die Freie Wähler-Fraktion unterstützen. Seiner Meinung nach sollte die Höhe der Gebäudekanten auf der West- und Südseite festgeschrieben werden und nicht 17 Meter, sondern 3 Meter niedriger sein.

Stadträtin **Dr. Knoß** ist überzeugt, dass sich eine Verbesserung für die Max-Elsas-Straße und ihre Bewohner ergeben würde, wenn man an der Planung weiter arbeite, das Gebäude näher an die Hindenburgstraße heranrücke und den Außenbereich begrüne.

Herr **Kurt** erklärt, dass der Antrag der SPD-Fraktion genau das präzisiere, was die Verwaltung bereits in der Präsentation der Planung vorgestellt habe. Bezug auf den Vorschlag, den Markt näher an die Hindenburgstraße heranzurücken, nehmend erklärt er, dass dieser an der Problematik der Anlieferung des Marktes scheitere. Die LKW können nicht in der Hindenburgstraße rückwärts auf das Grundstück einbiegen.

---

Herr **Mayerhöfer** (Immobilienleiter der Firma LIDL) sagt, dass LIDL nicht mangelnde Flexibilität vorgeworfen werden könne. Schließlich habe die Firma zugestimmt, an dem Objekt auch Wohnungen zu bauen, obwohl nicht das, sondern der Verkauf von Lebensmitteln ihr Kerngeschäft sei. LIDL habe dennoch die Vorlage der Stadt aufgenommen. Bei der Planung des neuen Marktes halte sie Rücksprache mit der Stadtverwaltung. Auch habe sich LIDL bereit erklärt, eine Quartiersgarage zu bauen.

All diese Aspekte beweisen laut Herrn Mayerhöfer die Flexibilität des Unternehmens. Allerdings sei es nicht möglich, auf alle Wünsche oder Anregungen einzugehen. So sei beispielsweise die Errichtung von Tiefgaragenstellplätzen für die Kunden keine Option für LIDL. Ein Grund dafür sei die Kundenakzeptanz. Die Kunden fahren meistens ungern in einer Tiefgarage hinein, wo es enger und dunkler sei. Zudem sei der Bau einer Tiefgarage auch wegen der Grundwasserproblematik wirtschaftlich für das Unternehmen nicht darstellbar. Herr Mayerhöfer versichert, dass LIDL die Bedenken der Anwohner sehr ernst nehme. Es gebe bereits erste Überlegungen, um die Probleme mit der Verschattung, dem Lärm und der Gebäudehöhe besser in den Griff zu bekommen. An diesem Standort habe die Fassade vier Straßenseiten, die alle gut aussehen müssen. Herr Mayerhöfer ist zuversichtlich, dass man hier eine gute Lösung hinbekommen werde.

Stadtrat **Braumann** erklärt, dass sich die CDU-Fraktion bei der Abstimmung des SPD-Antrags enthalten werde. Die CDU möchte den Inhalt dieses Antrags zunächst fraktionsintern beraten.

Nach der Aussprache stellt BM **Ilk** den Antrag der SPD-Fraktion zur Abstimmung.

Der Antrag wird mit 10 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 4 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Anschließend lässt er die Ausschussmitglieder über die Vorl.Nr. 540/17 abstimmen.

---

**Geänderte Beschlussempfehlung:**

1. Das **Angebot der Kreissparkasse**, unter dem Regele Areal (Quartier Schulgasse – Gartenstraße - Schillerstraße - Schillerplatz) eine **öffentliche Tiefgarage zu errichten**, wird **unter dem Vorbehalt der wirtschaftlichen Angemessenheit angenommen**.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH mit der Kreissparkasse Ludwigsburg **Verhandlungen über ein Anmietungs- und Betriebsmodell** zu führen.
3. Die Verwaltung wird ermächtigt, mit der Kreissparkasse Verhandlungen aufzunehmen über die **Förderung der Freilegung der Grundstücke** und die **Herstellung der öffentlichen Stellplätze mit Städtebaufördermittel** aus dem Sanierungsprogramm „SSP ZIEL“. Dazu soll ein **Förderrahmen von bis zu 2,44 Millionen Euro** zur Verfügung gestellt werden. Der Investitionskostenzuschuss muss bei der späteren Anmietung auf die Miete angerechnet werden.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, aufbauend auf Ergebnissen einer Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Tiefgarage unter dem Regele Areal die **Verkehrskonzeption anzupassen**. Grundlage ist das Luftbild mit Eintragung des Standorts einer öffentlichen Tiefgarage (**Anlage 1**).
5. Die **Auslobung des Wettbewerbsverfahrens ZIEL** wird entsprechend dem Antrag Vorl. Nr. 493/17 der CDU-Fraktion auf Grundlage der überarbeiteten Verkehrskonzeption weiter vorbereitet.
6. *Für den Fall, dass die Tiefgarage unter dem Regele-Areal realisiert wird, wird der bisherige Standort einer öffentlichen Tiefgarage schwerpunktmäßig unter dem **Schillerplatz nicht mehr weiterverfolgt**.*

**Abstimmungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

**Beratungsverlauf:**

Herr **Kurt** erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigelegt ist. Die Verwaltung empfehle das Angebot der Kreissparkasse, unter dem Regele-Areal eine öffentliche Tiefgarage zu errichten, unter dem Vorbehalt der wirtschaftlichen Angemessenheit anzunehmen. Dazu werden mit der Kreissparkasse Verhandlungen über ein Anmietungs- und Betriebsmodell geführt. Die Freilegung der Grundstücke und Herstellung der öffentlichen Stellplätze sollen mit Städtebaufördermitteln aus dem Sanierungsprogramm SSP ZIEL bezuschusst werden.

---

Die Verkehrskonzeption ZIEL soll auf die neue Tiefgarage angepasst und überarbeitet werden. Der Wettbewerb ZIEL werde bis spätestens Juni ausgelobt. Der Standort einer öffentlichen Tiefgarage unter dem Schillerplatz soll dabei nicht weiterverfolgt werden.

Nach der Präsentation erfolgt die Aussprache.

Stadtrat **Noz** sieht im vorliegenden Angebot der Kreissparkasse eine gute Lösung. Dennoch habe eine Parkierung im Regele-Areal nicht die Vorzüge einer Tiefgarage im Schiller- und Arsenalplatz. Dort wäre mehr Nähe zur Innenstadt gegeben. Das Vorhaben einer Tiefgarage im Schiller- und Arsenalplatz habe zwar in der Vergangenheit eine knappe Mehrheit im Gemeinderat bekommen, passiert sei aber nach der Beschlussfassung fast ein Jahr lang nichts. Deshalb sei es erfreulich, dass nun die Kreissparkasse der Stadt Tiefgaragenstellplätze im Regele Areal anbiete. Erfreulich sei auch, dass sich hierfür eine Mehrheit im Gemeinderat abzeichne. Die CDU-Fraktion werde das Vorhaben unterstützen. Nach Ansicht der Fraktion sollte bei der Terminabwicklung das Bauvorhaben der Kreissparkasse im Regele-Areal noch vor ZIEL Priorität bekommen. Die Auslobung sollte im Juni 2018 erfolgen, so dass anschließend die Kreissparkasse mit den Planungen beginnen und die Maßnahme in 2019-2020 in Angriff genommen werden könne. Von diesem Projekt abhängig sollte im Anschluss die Entwicklung von ZIEL erfolgen. Denn für ZIEL wäre es wichtig, die Verkehrsströme zu und aus der Tiefgarage der Kreissparkasse mit zu planen. Nach Auffassung von Stadtrat Noz sollte auch die Lösung, welche die Freie Wähler-Fraktion mit ihrem heutigen Antrag vorgeschlagen habe, im Rahmen der weiteren Planungen für ZIEL berücksichtigt werden. Für die CDU sei es wichtig, dass die Stellplätze in der Innenstadt nicht in ihrem Gesamtbestand reduziert werden. Stadtrat Noz sieht die Möglichkeit einer Kompensation der Stellplätze teilweise im Bereich des Regele-Areals und teilweise im Bereich Zeughaus, der noch Entwicklungspotenziale biete. Er sieht ebenfalls die Chance, gleichzeitig zur Schaffung einer Parkierungsstruktur auch eine Radwegkonzeption mit dem Projekt ZIEL hinzubekommen. Nach der Auffassung der CDU-Fraktion sollte auf der Vorl.Nr. 016/18 unter Ziffer 6 des Beschlussvorschlages deutlich gemacht werden, was passieren würde, wenn sich Stadt und Kreissparkasse bezüglich der Tiefgarage im Regele-Areal nicht einigen. Zudem sollte erwähnt werden, dass die Stadt in der Zeitschiene für ZIEL tolerant sei und das Bauvorhaben der Kreissparkasse prioritär behandelt werden müsse.

Stadträtin **Dr. Knoß** sagt, dass es genügend öffentliche Stellplätze in der Innenstadt gebe, welche die meiste Zeit nicht ausgelastet seien. Diese Aussage werde auch von Statistiken bestätigt. Laut Stadträtin Dr. Knoß könnte man deshalb ersatzlos auf die Stellplätze am Arsenalplatz verzichten. Die 180 öffentlichen Tiefgaragenstellplätze, die im Regele-Areal entstehen sollen, seien mehr als benötigt werde. Die Nicht-Auslastung der vorhandenen öffentlichen Stellplätze sei aber nicht der einzige Grund, weshalb die Fraktion Bündnis 90 /Die Grünen die Tiefgarage unter dem Schiller- und Arsenalplatz ablehne. Ein weiterer Grund sei, dass man auf den Tiefgaragendeckel keine Bäume pflanzen könne. Mit der Lösung im Regele-Areal bestehe nun die Möglichkeit, die sich am Arsenalplatz und in der Schillerstraße befindlichen Bäume so zu belassen. Die Fraktion möchte allgemein mehr Grün in den Bereichen Arsenalplatz und Schillerstraße. Zudem soll künftig der parksuchende Verkehr nicht zu tief in die Innenstadt fahren, damit keine Staus an den Ein- und Ausfahrten der Parkhäuser entstehen. Die Autofahrer sollten die Möglichkeit bekommen, in der Richtung, aus der sie kommen, eine Tiefgarage anzufahren. Dass mit der jetzigen Lösung auch eine große und langwierige Baustelle in der Innenstadt vermieden werde, die den Verkehr und den Einzelhandel behindert würde, findet Stadträtin Dr. Knoß sehr erfreulich. Auch die Ausgaben für die Stadt lassen sich dadurch senken.

---

Nichtdestotrotz stelle sich die Frage, wie wirtschaftlich die Anmietung der Stellplätze im Regele-Areal sein werde – auch für die Nutzer. Stadträtin Dr. Knoß fragt, ob alle Stellplätze dort neu gebaut oder einige der bereits bestehenden umgewidmet werden. Sie erklärt, dass sie die Ausfahrt Schillerstraße wegen der kreuzenden Radfahrer als problematisch erachte. Bezüglich der Verkehrsführung bittet sie die Verwaltung zu prüfen, ob die Einbahnstraße Solitudestraße „umgedreht“ werden könnte. In diesem Fall wäre der in der Stadt hineinfahrende Verkehr gezwungen, den Tunnel am Bahnhof zu nutzen und die Solitudestraße könnte dann von der anderen Seite her angefahren werden. Dadurch würden keine Staus mehr entstehen. Der Vorl.Nr. 016/18 könne ihre Fraktion zustimmen. Den Antrag der Freie Wähler-Fraktion zur Erhaltung der Parkplätze auf dem Arsenalplatz sieht Stadträtin Dr. Knoß nicht als besonders kohärent an. Der Arsenalplatz soll nach dem Willen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen künftig begrünt werden.

Stadtrat **Juranek** bewertet den Vorschlag der Kreissparkasse als „gute Nachricht“. Auch begrüßt er, dass sie auf die Anregungen des Gestaltungsbeirates eingehen und einen Planungswettbewerb ausschreiben möchte. Das werde sicherlich helfen, aus der Vielzahl der Lösungen die beste auszuwählen. Die Tiefgarage im Regele-Areal werde Probleme, welche an anderer Stelle existieren, lösen. Der Schillerplatz werde in der Planung und im Wettbewerbsverfahren deutlich freier in der Gestaltung und die Bäume können erhalten bleiben. Zudem werde der Schillerplatz durch die wegfallenden Zu- und Abfahrten entlastet. Es sollte möglich sein, vom Parkring aus frühzeitig die Parkhäuser in der Stadt anzufahren, um den Verkehr in die zentrale Innenstadt zu vermeiden. Diese verkehrliche Entlastung sieht Stadtrat Juranek in Ergänzung zu einem möglichen Parkdeck auf der Bärenwiese. Bei dieser Gelegenheit verweist er auf den entsprechenden Antrag der SPD-Fraktion. Der Abbruch der beiden Gebäude in der Schillerstraße, dem die Verwaltung bereits zum jetzigen Zeitpunkt zustimme, sollte möglichst offen in das Wettbewerbsverfahren hineingegeben werden. Auch die SPD-Fraktion möchte in Ziffer 6 des Beschlussvorschlags die Abhängigkeit beider Baumaßnahmen (Tiefgarage unter dem Regele-Areal und Tiefgarage unter dem Arsenal- und Schillerplatz) deutlich herausgestellt haben. Zudem sei es der SPD wichtig, dass ein funktionsfähiges Parkhaus entstehe. Oberirdischen Parkplätzen auf dem Arsenalplatz werde die Fraktion nicht zustimmen.

Stadtrat **Rothacker** betont, dass die Freie Wähler-Fraktion von Beginn an gegen den Bau einer Tiefgarage unter dem Schillerplatz gewesen sei, weil dieser die Innenstadt für längere Zeit blockieren und somit dem Einzelhandel schaden würde. Die Freie Wähler-Fraktion begrüßt zwar das vorliegende Angebot der Kreisparkasse, möchte aber auch oberirdische Parkplätze am Arsenalplatz erhalten. Denn die Kunden und Besucher parken lieber oberirdisch. Stadtrat Rothacker verweist auf die Stellungnahme der Innenstadtakeure, die sich ebenfalls mit Nachdruck für die Erhaltung dieser oberirdischen Stellplätze aussprechen. Die Freie Wähler-Fraktion sei nicht für mehr Autoverkehr in der Innenstadt, sondern für mehr Individualverkehr. Es soll jeder in die Stadt kommen können, wie er möchte. Man müsse an die Kunden der Innenstadthändler denken, aber auch an Ältere, an Gehbehinderte sowie an Veranstaltungen, die auf der Fläche des Arsenalplatzes stattfinden. Sollte der Arsenalplatz in einen urbanen Park umgewandelt werden, würden nicht nur die dortigen 120 Stellplätze ausfallen, sondern auch die Stellplätze am Zeughausplatz. Das wären mehr als 180 Stellplätze. Der Arsenalplatz sei zu jeder Uhrzeit belegt. Von mangelnder Auslastung könne hier nicht die Rede sein. Stadtrat Rothacker verweist auf den schriftlichen Antrag seiner Fraktion, der als Tischvorlage ausgeteilt wurde. Dieser lautet wie folgt:

1. *Wir beantragen, wie schon in unserem Antrag 455/17, die Erhaltung bzw. die Ertüchtigung von 50 bis 80 Parkplätzen mit angepasster Größe auf dem Arsenalplatz.*
2. *Bei den Parkplätzen sollen 5 Parkplätze für E-Mobile sowie 5 Behindertenparkplätze inbegriffen sein.*
3. *Die Parkplatzanlage wird in das Parkleitsystem aufgenommen und durch ein Schrankensystem – wie auf der Bärenwiese – betrieben.*

Der Antrag soll bei den weiteren verkehrlichen Untersuchungen und Planungen zur Zentralen Innenstadt-Entwicklung Ludwigsburg (ZIEL) berücksichtigt werden.

Stadträtin **Burkhadt** findet es erfreulich, dass die Kreissparkasse erkannt habe, dass man manchmal Pläne ändern und den besonderen Gegebenheiten in der Innenstadt anpassen müsse. Denn die Innenstädte bestehen nicht nur aus Geschäften, sondern auch aus Bewohnern, die im Wesentlichen andere Bedürfnisse haben als Geschäftsleute. Deshalb leben Innenstädte nicht nur vom Autoverkehr, sondern auch von der Besonderheit ihrer Geschichte und der Schönheit ihrer Gestaltung. Sie stimme der Vorl.Nr. 016/18 gerne zu, weil sie die Möglichkeit eröffnet, die Besonderheiten des Ludwigsburger Stadtbildes zu pflegen und in Zukunft weiter zu entwickeln. Diese Zustimmung bedeute jedoch nicht, dass sie auch dem BRT oder der Stadtbahn in der Wilhelmstraße zustimme. Den Wettbewerb für die Wohnbebauung, im Wesentlichen in der Schillerstraße, sehe sie als etwas Positives an, weil sie mit Sicherheit ein besseres Ergebnis liefern werde. Auch sie bittet, nach Möglichkeit den Abriss der Eckhäuser im Wettbewerb offen zu halten. Dem Antrag der Freie Wähler-Fraktion könne sie nicht zustimmen.

Stadtrat **Lettrari** ist überzeugt, dass die geplante Tiefgarage den Arztpraxen und Geschäften in der Schillerstraße und in der Myliusstraße Vorteile bringen werde. Er könne der Vorl.Nr. 016/18 zustimmen.

Bezug auf die Frage von Stadträtin **Dr. Knoß** nehmend erklärt Herr **Kurt**, dass ein Teil der künftigen Tiefgarage im Regele-Areal umgewidmet und ein Teil neu gebaut werde. Es sollen Stellplätze umgewidmet werden, die aktuell noch Kundenparkplätze seien. Das Ganze werde dann zu einer großen Tiefgarage verbunden mit zusätzlichen Abfahrtsrampen. Herr Kurt betont jedoch, dass es derzeit keine Detailplanungen gebe.

Nach der Absprache stellt BM **Ilk** die Vorl.Nr. 016/18 zur Abstimmung. Ziffer 6 des Beschlussvorschlags wird dabei wie folgt umformuliert:

*Für den Fall, dass die Tiefgarage unter dem Regele-Areal realisiert wird, wird der bisherige Standort einer öffentlichen Tiefgarage schwerpunktmäßig unter dem Schillerplatz nicht mehr weiterverfolgt.*

BM **Ilk** stellt die geänderte Ziffer 6 zur Abstimmung. Über die Ziffern des Beschlussvorschlags wird nicht separat, sondern als Ganzes abgestimmt.

Auf Wunsch der Freie Wähler-Fraktion wird in der Sitzung nicht über ihren Antrag abgestimmt. Der Antrag ist somit eingebracht und wird bei den weiteren verkehrlichen Untersuchungen und Planungen zur Zentralen Innenstadt-Entwicklung Ludwigsburg (ZIEL) berücksichtigt.

**Beratungsverlauf:**

Siehe Ausführungen unter Punkte 3.1, 3.2 und 3.2.1.

**Beschluss:**

1. Das Büro kvin Ingenieurgesellschaft mbH (Hauptsitz Halle / Saale) wird mit der Projektsteuerung für die Doppelstrategie, Schwerpunkt: Reaktivierung der Eisenbahnstrecke, beauftragt.
2. Die Kosten betragen maximal 120.000 Euro brutto (inkl. ca. 20% Unvorhergesehenes) für eine Laufzeit von 12 Monaten.

**Abstimmungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 2 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

**Beratungsverlauf:**

Herr **Behnsen** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) erklärt, dass die vorgesehene Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Ludwigsburg-Markgröningen bzw. deren Verlängerung nach Kornwestheim umfangreicher Abstimmungen und begleitender Steuerung bedürfe. Zur Unterstützung der Stadt Ludwigsburg sollen durch ein externes Fachbüro folgende Aufgaben und Leistungen erbracht werden:

- Projektorganisation und -steuerung (Beratung beim Entwickeln von Projekt- und Organisationsstrukturen, Strukturierung von Teilprojekten und Teilaufgaben inkl. Darstellung der inhaltlichen oder zeitlichen Abhängigkeiten, Moderieren, Koordinieren und Vernetzen der Projektbeteiligten, Teilnahme und Dokumentation von Besprechungen / Ortsterminen, etc.).
- Unterstützung der Abstimmungen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu sämtlichen planerischen oder vertraglichen Konstellationen.
- Förderprogramme (Unterstützung bei der Antragstellung etc.).
- Plausibilitätsprüfung und Risikomanagement (Abgleich mit den anderen Teilprojekten, etc.).
- Unterbreiten alternativer Lösungsvorschläge im Falle von Zielkonflikten oder wenn es bei einem Projektbeteiligten zu Abweichungen von Vereinbarungen kommen sollte.

Für diese Aufgabenstellung seien deutschlandweit fünf Büros angefragt worden. Zwei haben ein Angebot eingereicht. Die restlichen Büros haben der Stadt schriftlich abgesagt, weil sie derzeit keine Personalkapazitäten für diese Aufgabe haben oder weil sie eher später bei vertiefenden Planungen ihre Leistungen anbieten möchten. Nach Prüfung der vorliegenden Angebote habe das Büro kvin Ingenieurgesellschaft mit umfangreichen Erfahrungen und Referenzen, einem großen Netzwerk an weiteren Experten sowie mit einem für die komplexe Aufgabenstellung angemessenen Preis die Stadtverwaltung überzeugt. Das Angebot des Fachbüros basiere auf einem Tagessatz von 650 Euro netto. Zuzüglich Nebenkosten und Mehrwertsteuer ergebe dies bei geschätzten 10 Tagen/Monat eine Summe von rund 97.500 Euro brutto pro Jahr. Damit bei zusätzlichen Terminen, vertiefenden Leistungen oder kurzfristigen (Sonder)Aufgaben noch ausreichend finanzieller Spielraum innerhalb des Vertragsverhältnisses bestehe, schlage die Verwaltung ein Budget von bis zu 120.000 Euro brutto pro Jahr vor. Die Beauftragung werde unmittelbar nach der Beschlussfassung erfolgen. Die Laufzeit ende zum 31.01.2019. Sie verlängere sich um jeweils ein Jahr, wenn der Vertrag nicht vorher gekündigt werde.

**Beratungsverlauf:**

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigelegt ist, erläutert Herr **Behnsen** den aktuellen Stand bei der Entwicklungsstrategie ÖPNV.

Anschließend eröffnet BM **Iik** die Aussprache.

Stadtrat **Noz** sagt, dass die CDU-Fraktion der Vorl.Nr. 442/17 zur Beauftragung eines externen Büros mit der Projektsteuerung für die Doppelstrategie zustimmen werde. Die Fraktion wünsche sich zudem, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke nach Markgröningen glaubhaft innerhalb einer bestimmten Zeitspanne verwirklicht werde. Zudem spricht Stadtrat Noz den bereits im vergangenen Jahr gestellten interfraktionellen Antrag zum West-Express an. Ziel des Antrags sei die Entlastung des Westens der Stadt, der in einer dynamischen Entwicklung begriffen sei, vom Individualverkehr und gleichzeitig das Anbieten einer attraktive Verbindung für die Personenbeförderung in diesem Bereich. Die vorgeschlagene Linie würde am Westausgang starten, über die Schwieberdinger Straße die Hauptschlagader Ludwigsburgs erschließen und über die Waldäcker, die Mörikestraße und die Hoferstraße zurückführen. Die Linie würde sich nach dem Willen der Antragsunterzeichner durch kurze Taktzeiten auszeichnen und es würde Haltestellen an den wichtigsten Industriebetrieben in der Weststadt geben. Auch der Einsatz modernster Technik, wie Elektroantriebe oder Autonomes Fahren, wären hier denkbar. Zu diesem Antrag sei noch kein greifbarer Zwischenstand kommuniziert worden. Stadtrat Noz erinnert daran, dass ein Gesprächstermin mit den Industriebetrieben vor Ort versprochen war, um deren Beteiligungsmöglichkeiten in diesem Projekt zu klären. Denn für eine integrierte und konstruktive Lösung zur Personenbeförderung in Richtung Gewerbegebiet Weststadt wären die Firmen eventuell bereit, sich auch finanziell zu beteiligen. Bislang habe kein Gespräch stattgefunden. Nachdem die Hochflurbahn-Variante nun vom Tisch sei, werde die CDU-Fraktion bei den anderen Möglichkeiten (BRT-System, Niederflurstadtbahn, Reaktivierung der Eisenbahnstrecke nach Markgröningen) die Ergebnisse mittragen, welche die Verwaltung glaubhaft als die beste Lösung darstellen werde.

Stadträtin **Dr. Knoß** äußert ebenfalls ihre Zustimmung zur Beauftragung des externen Büros. Darüber hinaus fragt sie, ob entlang der Stadtbahnstrecke Lärmschutzwände errichtet werden müssten. Sie fände es gut, wenn künftig der BRT dorthin führen würde, wo die Stadtbahn nicht hinkäme. Stadträtin Dr. Knoß erkundigt sich, ob es auch GVFG-Mittel vom Land für das BRT-System gibt.

Stadträtin **Liepins** geht auf die Kostenaufteilung für die Planungen ein. Entgegen der Behauptung der Verwaltung sehe die SPD-Fraktion nicht, dass man sich hier auf einen guten Weg befinde. Es gebe die Entscheidung des Kreistages für die Niederflurbahn, welche bereits beim Bund beantragt worden sei. Zudem gebe es die Beschlüsse der Kommunen, dass sie sich daran finanziell beteiligen werden. Deshalb können diese nun über einen Beteiligungsschlüssel mit den Landkreis, der 50 Prozent der Kosten für die Niederflurbahn tragen werde, diskutieren. Die SPD wisse allerdings nichts davon, dass sich weitere Kommunen finanziell an den Planungen der Stadt Ludwigsburg für ein BRT-System und für die Reaktivierung der Bahnstrecke Ludwigsburg-Markgröningen im Rahmen der Doppelstrategie beteiligen werden. Auch seien der Fraktion keine Absprachen der Stadt Ludwigsburg mit dem Landkreis diesbezüglich bekannt. Stadträtin Liepins möchte wissen, ob der Landkreis signalisiert habe, dass er sich auch an diesen Planungen beteiligen möchte. Zudem fragt sie, ob die anderen Kommunen, z. B. Remseck, Markgröningn oder Möglingen bereit wären, sich finanziell an die Planungskosten für das BRT-System und die Reaktivierung der Bahnstrecke zu beteiligen. Schließlich würden sie auch davon profitieren. Aktuell trete die Stadt Ludwigsburg völlig in Vorleistungen, sei es bei der Beauftragung von diversen Gutachten oder bei der Beauftragung eines externen Büros zur Projektsteuerung. Stadträtin Liepins bittet die Verwaltung, dem Gremium nachvollziehbar zu sagen, ob die Nachbarkommunen bereit seien, doppelte Planungskosten zu tragen. Von der Kostenaufteilung abgesehen erachte die SPD-Fraktion die vorgestellte Vorgehensweise als richtig.

Stadtrat **Rothacker** vertritt die Meinung, dass die Stadt für die Projektsteuerung Geld in die Hand nehmen müsse. Schließlich diene die Projektsteuerung auch dazu, die Projektkosten zu ermitteln. Zum jetzigen Zeitpunkt könne niemand mit Sicherheit sagen, welche Kosten Bahn und BRT-System verursachen und wie diese Kosten letztlich aufgeteilt werden. Der Vorl.Nr. 442/17 stimme die Freie Wähler-Fraktion zu. Stadtrat Rothacker möchte zudem wissen, welche Strecken bevorrechtigt für das BRT-Netz sind. Bezug auf die Niederflurbahn nehmend fragt er, wo der hierfür benötigte Betriebshof errichtet werden könnte.

Laut Stadträtin **Burkhardt** machen die Vorlagen 442/17 und 443/17 deutlich, dass bislang viele Sitzungen notwendig gewesen waren – und weiterhin notwendig sein werden –, um von der hundertprozentigen Förderung des Individualverkehrs zur Förderung der Mobilität, also aller Verkehrsarten, überzugehen. Die Flächen seien bereits verteilt. Mit der Änderung gebe es nun Schwierigkeiten, sowohl im planerischen als auch im finanziellen Bereich. Deshalb werde eine Änderung auch nicht in den nächsten 2 bis 3 Jahren zu bewerkstelligen sein. Schließlich habe die Herstellung und Förderung des heutigen Straßennetzes auch 50 Jahre lang gedauert. Stadträtin Burkhardt weist darauf hin, dass bei der Förderung des ÖPNV Werbung ein wichtiges Element wichtig sei. Noch wichtiger jedoch sei die schnelle Realisierung attraktiver und entastender Angebote. LUBU habe wiederholt kritisiert, dass neue Buslinien eingerichtet und dafür andere gestrichen werden. Das dürfe nicht sein. Auch dürfe das Busnetz nicht gleich bleiben, sondern müsse erweitert werden. Stadträtin Burkhardt ist überzeugt, dass bei Finanzierungsfragen auch vergleichend betrachtet werden müsste, was der Autoverkehr samt Parkhäuser und was der öffentliche Nahverkehr die Steuerzahler jährlich kosten. Neue Buslinien in neuen Baugebieten zu planen sollte ihrer Ansicht nach selbstverständlich sein. Auch müssen die Busfahrpläne an den Straßenumgestaltungsmaßnahmen angepasst werden.

Der Vorl.Nr. 442/17 stimmt Stadträtin Burkhardt gerne zu. Den Bericht habe sie mit Interesse vernommen.

Stadtrat **Lettrari** fragt sich, wie das gesamte Vorhaben finanziert werden soll. Der Presse sei schließlich zu entnehmen, dass einige Nachbarkommunen finanzielle Engpässe und Schulden hätten.

Stadtrat **Link** sagt, dass der Bus 424 in der Vergangenheit am Westausgang gehalten habe, jetzt aber nicht mehr. Dieser Halt sollte wieder möglich sein.

BM **Ilk** erklärt, dass es der Verwaltung lieber gewesen wäre, wenn für alle 3 Komponenten, nämlich BRT-System, Stadtbahn und Regionalbahn, von Beginn an ein gemeinsamer Kostenschlüssel erarbeitet wäre, um alle Kosten gleichmäßig aufzuteilen. Die anderen beteiligten Kommunen haben dies jedoch aus nachvollziehbaren Gründen nicht gewollt. BM Ilk nennt die Regionalbahn als Beispiel, um diese Ablehnung zu begründen. Bei der Regionalbahn werde der Landkreis 50 Prozent der Planungskosten tragen. Die restlichen 50 Prozent sollen zwischen den Kommunen Ludwigsburg, Kornwestheim, Markgröningen und Möglingen aufgeteilt werden. Der Aufteilungsschlüssel richte sich hierbei nach der Einwohnerzahl, der Anzahl der Haltestellen und der Fahrleistung. Kompliziert werde die Angelegenheit allerdings dadurch, dass die Regionalbahn nicht von Beginn an bis nach Esslingen oder nach Kornwestheim fahren werde. Die Bahn habe der Stadt Ludwigsburg empfohlen, sich zunächst auf die Strecke Ludwigsburg-Markgröningen zu konzentrieren, weil es dort vorhandenen Rechte gebe und deshalb kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müsse. Aus diesem Grund habe die Stadt Kornwestheim beispielsweise kein Interesse daran, sich gleich zu Beginn an den Planungen finanziell zu beteiligen. BM Ilk betont jedoch, dass die grundsätzliche Bereitschaft zu einer finanziellen Beteiligung sowohl bei Kornwestheim als auch bei den restlichen Kommunen vorhanden sei. Die Stadt Ludwigsburg müsse jetzt in die Planungen einsteigen, auch um deutlich zu machen, was entstehen soll. Anschließend könne man sich auf eine Kostenaufteilung einigen. Der Kostenschlüssel soll im Gemeinderat beraten und beschlossen werden. Die von Stadträtin **Liepins** gestellten Fragen zur finanziellen Beteiligung des Landkreises und der anderen Kommunen bejaht BM **Ilk** somit. Er betont aber, dass er in diesem Fall nicht von doppelten Planungen sprechen würde. Schließlich soll durch die Planungen für die Regionalbahn zugleich ein Mehrwert auch für die Stadtbahn generiert werden. Bezug auf den West-Express nehmend sagt BM Ilk, dass sich die Verwaltung zu diesem Projekt intern noch abstimmen müsse, auch im Rahmen der Aktivitäten von LivingLab. Auf die Wortmeldung von Stadtrat **Link** entgegnet BM **Ilk**, dass sich einige Bürger ebenfalls darüber beschwert haben, dass der Bus 424 nicht mehr am Westausgang halte. Es habe jedoch auch positive Rückmeldung deshalb gegeben. Denn dadurch, dass der Bus nicht mehr dort halte, komme er insgesamt zügiger voran. Schließlich halten auch andere Busse am Westausgang an.

Herr **Behnsen** bekräftigt, dass bei der Bahnreaktivierung und auch bei der Stadtbahn alle Bausteine integriert mitgedacht werden. Die klare Botschaft sei hier, dass die Kommunen alles gemeinsam planen. Es werde nicht separiert. Zu West-Express bereite die Verwaltung derzeit eine Sitzungsvorlage vor. Das Thema werde demnächst in den Ausschuss beraten. Bezug auf die Wortmeldung von Stadträtin **Dr. Knoß** nehmend sagt Herr Behnsen, dass die Entscheidung, ob und wo eine Lärmschutzmauer errichtet werden soll, gemäß der Bundesemissionsschutzverordnung und des Bundesemissionsschutzgesetzes im Laufe der Planungen entschieden werde. Herr Behnsen geht auch auf die Frage zu den GVFG-Mitteln für das BRT-System ein. Er bestätigt das Ziel der Verwaltung, auch für innerstädtische BRT-Achsen Geld zu akquirieren. Bezug auf die Frage zu den Strecken nehmend, die für den BRT bevorrechtigt sein sollen, bittet Herr Behnsen um etwas Zeit, damit qualifizierte Aussagen gemacht werden können. D

Die Verwaltung sei dabei, ein entsprechendes Modell zu konstruieren. Der von Stadtrat **Rothacker** angesprochene Standort für einen Stadtbahnbetriebshof sei bislang noch nicht geklärt. Es sei jedoch außer Frage, dass ein Standort benötigt und auch gefunden werden müsse.

Nach der Aussprache stellt BM **Illk** die Vorl. Nr. 442/17 zur Abstimmung. Die Mitteilungsvorlage Nr. 443/17 nehmen die Ausschussmitglieder zur Kenntnis.

**TOP 3.2.1****Stadtbahn 2015  
- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom  
20.02.2015****Vorl.Nr. 075/15**

---

**Beratungsverlauf:**

Dieser Antrag ist durch die Mitteilungsvorlage 443/17 und durch den Bericht zum aktuellen Stand der Entwicklungsstrategie ÖPNV als erledigt zu betrachten.

**TOP 4****Entwidmung einer Teilfläche des Friedhofs in  
Neckarweihingen  
(Vorberatung)****Vorl.Nr. 005/18**

---

**Beschlussempfehlung:**

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

**Abstimmungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

---

**Beratungsverlauf:**

BM **Ilk** verweist auf die Vorl.Nr. 005/18 und eröffnet die Aussprache.

Stadtrat **Braumann** sagt, dass die grüne Teilfläche des Friedhofs Scholppenäcker von Bedeutung für das Neubaugebiet „Schauinsland“ sei. Eine Entwidmung sei deshalb sinnvoll. Er betont zudem, dass auf diese Teilfläche noch keine Bestattungen stattgefunden haben. Bei dieser Gelegenheit bringt Stadtrat Braumann auch den Au-Friedhof, den zweiten Friedhof in Neckarweihingen, zur Sprache. Dort laufe im Jahr 2020 die Nutzung aus. Er würde es begrüßen, wenn auch über das Jahr 2020 hinaus auf dem Au-Friedhof Urnen- und Erdbestattungen weiterhin möglich sein würden. In diesem Zusammenhang bittet er die Verwaltung, eine entsprechende Beschlussvorlage vorzubereiten. Bezug auf die anwesenden Mitglieder des Stadtteilausschusses Neckarweihingen nehmend bittet Stadtrat Braumann den Vorsitzenden, ihnen das Wort zu erteilen.

Stadträtin **Burkhardt** lehnt den Beschlussvorschlag auf der Vorl.Nr. 005/18 ab. Die Begräbnis- und Friedhofskultur habe sich in den letzten 20 Jahren drastisch gewandelt und könnte sich auch künftig erneut wandeln. Sie vertritt die Meinung, dass diese Teilfläche des Friedhofs Scholppenäcker für ihre Bestimmung erhalten bleiben sollte. Schließlich müsse nicht jede Fläche in Ludwigsburg dem Wohnungsbau geopfert werden.

Stadträtin **Liepins** erinnert daran, dass für den Friedhof Scholppenäcker eine Erweiterungsfläche vorgesehen sei. Viele meinen, die Fläche wäre nun mit dem Neubaugebiet weg. Dies stimme jedoch nicht, weil sich die Erweiterungsfläche in nördlicher Richtung befinde. Stadträtin Liepins bittet um Bestätigung dieser Aussage im Rahmen der heutigen öffentlichen Sitzung.

Frau **Treiber-Juranek** äußert sich als Mitglied des Stadtteilausschusses Neckarweihingen und plädiert dafür, dass auch künftig auf dem Au-Friedhof Urnen- und Erdbestattungen möglich sein sollten.

Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) versichert, dass die Stadt daran interessiert sei, den Au-Friedhof in Neckarweihingen über das Jahr 2020 hinaus zu belegen. Deshalb werde rechtzeitig ein entsprechender Antrag gestellt. Zum angesprochenen Wandel der Friedhofskultur sagt Frau Schmidtgen, dass die Nutzung von Erdgräbern im Rückgang begriffen sei. Deshalb werden in den nächsten 10 bis 20 Jahren viele Flächen brach liegen und könnten problemlos wiederbelegt werden. Bezug auf die Wortmeldung von Stadträtin **Liepins** nehmend sagt Frau Schmidtgen, dass derzeit auf der anderen Seite des Friedhofs Scholppenäcker eine Erweiterungsfläche von 14.665 m<sup>2</sup> zur Verfügung stehe. Sie halte diese für ausreichend.

**Beschluss:**

1. Die ehrenamtliche Kommission zur Überprüfung von Straßennamen wird mit Recherchen zu den Straßennamenspaten August Lämmle, Walter Flex und Auguste Supper beauftragt.
2. Die bereits durch Gutachten des Stadtarchivs untersuchten Straßennamenspaten Paul von Hindenburg, Ernst Heinkel, Adolf Gesswein und Carl Diem werden durch die ehrenamtliche Kommission nicht erneut untersucht.

**Abstimmungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 7 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt.

**Beratungsverlauf:**

BM **Ilk** erinnert daran, dass er in einem Schreiben vom 10.01.2017 die Mitglieder des Gemeinderats aufgefordert hatte, Namenspaten Ludwigsburger Straßen zu benennen, die durch die ehrenamtliche Kommission überprüft werden sollen. Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit** habe per E-Mail am 12.01.2017 die Überprüfung der Namen von Paul von Hindenburg, Ernst Heinkel, Adolf Gesswein, Carl Diem, August Lämmle, Walter Flex und Auguste Supper beantragt. Stadträtin **Burkhardt** habe am 19.01.2017 den schriftlichen Antrag gestellt, Paul von Hindenburg überprüfen zu lassen. Von diesen insgesamt sieben Namen seien bereits vier durch Gutachten des Stadtarchivs in den Jahren 2014 und 2015 untersucht worden. Über die Weiterverwendung dieser vier Namen habe der Gemeinderat am 29.07.2015 abgestimmt. Damals sei beschlossen worden, die nach den untersuchten Personen benannten Straßen nicht umzubenennen. Da die Kommission zur Überprüfung von Straßennamen als ehrenamtliche Kommission eingesetzt worden sei, gehen ihre Mitglieder hauptberuflich anderen Tätigkeiten nach und erhalten eine vergleichsweise geringe Entschädigungszahlung für ihre Gutachtertätigkeit bei der Stadt Ludwigsburg. Ungeachtet dessen sei der Rechercheaufwand bei einigen Gutachten sehr hoch. Aus diesen Gründen stehen die Kommissionsmitglieder nur in einem begrenzten zeitlichen Rahmen für die Gutachtertätigkeit zur Verfügung. Dieser Tatsache sollte bei der Beantragung von weiteren Überprüfungen Rechnung getragen werden.

Stadtrat **Noz** sagt, dass die CDU-Fraktion und auch ein großer Teil der Bevölkerung gegen einer Überprüfung der Straßennamen durch die ehrenamtliche Kommission seien. Für Stadtrat Noz sollten Straßennamen nicht nur das Andenken der Person, nach der sie benannt wurden, aufrechterhalten, sondern in manchen Fällen auch als Ermahnung dienen. Für ihn sei es nicht vorstellbar, August Lämmle aus Oßweil zu verbannen. Neben einer Straße seien auch eine Schule und eine Halle nach ihm benannt. August Lämmle sei ein Teil der Geschichte Oßweils und auch Baden-Württembergs. Stadtrat Noz betont, dass die CDU-Fraktion keine Fortsetzung der Untersuchung von Straßennamen durch die Kommission möchte.

Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit** erklärt, dass in der heutigen Sitzung die Kommission lediglich den Auftrag erhalten soll, die Lebensläufe von August Lämmle, Walter Flex und Auguste Supper zu untersuchen. Es sollen keine Änderung von Straßennamen beschlossen werden. Es könnte

---

sein, dass sich bei der Untersuchung eine differenzierte Sichtweise ergebe. Wichtig sei auch zu ermitteln, welchen Bezug die genannten Personen zur Stadt Ludwigsburg haben. Wenn die Untersuchungsergebnisse vorliegen, könne der Gemeinderat weiter verfahren.

Nach Aussage von Stadträtin **Liepins** wäre die SPD-Fraktion bereit, die drei genannten Straßennamen von der Kommission überprüfen zu lassen. Anschließend würden die Stadträtinnen und Stadträte das Ergebnis bewerten. Allerdings könne sich die Fraktion eine Namensänderung der August-Lämmle-Straße und der August-Lämmle-Schule in Obweil nicht vorstellen. Schließlich sei August Lämmle sehr eng mit Obweil verbunden.

Stadtrat **Rothacker** gibt zu bedenken, dass die Stadt aktuell viele andere wichtige Themen zu beraten und zu beschließen habe, um notwendige Maßnahmen in Angriff nehmen zu können. Er verstehe nicht, warum für das Thema Straßennamen so viel Zeit und so viel Potenzial der Verwaltungsmitarbeiter aufgebracht werden soll. Stadtrat Rothacker kündigt an, dass die Freie Wähler-Fraktion dem Beschlussvorschlag auf der Vorl.Nr. 099/17 nicht zustimmen werde. Zudem kündigt er einen Antrag zur Abschaffung der Kommission an.

Stadträtin **Burkhardt** betont, dass man Straßen nach Personen benennt, um diese für bestimmte Leistungen zu ehren. Ihrer Ansicht nach sei es notwendig, die ehrenamtliche Kommission zur Untersuchung von Straßennamen weiterhin am Leben zu erhalten und sie die Untersuchungen durchführen zu lassen. Auch Stadträtin Burkhardt sieht die enge Verbindung von August Lämmle mit Obweil und ist skeptisch, ob die Bewohner Obweils von einer Umbenennung zu überzeugen wären. Sie persönlich halte August Lämmle für einen Mitläufer. Paul von Hindenburg sehe sie allerdings als Täter. Deshalb gehöre die gleichnamige Straße, eine der wichtigsten in der Oststadt, umbenannt. LUBU habe bereits als Alternativnamen Konrad-Adenauer-Straße vorgeschlagen. Stadträtin Burkhardt werde der Vorlage zustimmen. Es stelle sich ihr jedoch die Frage, wie sie mit dem Antrag von LUBU zur Umbenennung der Hindenburgstraße verfahren soll, im Falle, dass der Kommission kein Recherche-Auftrag erteilt werden sollte.

Stadtrat **Lettrari** spricht sich dagegen aus, die Straßennamen in Zweifel zu ziehen.

Als Obweiler, der mit den Geschichten und Gedichten von August Lämmle aufgewachsen ist, äußert sich Stadtrat **T. Lutz** traurig darüber, dass jetzt über eine Untersuchung von August Lämmle als Straßennamenpaten diskutiert werde.

Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit** sieht es als Verpflichtung der Stadt, sich um die belasteten Namen zu kümmern. Schließlich befinde sich auch die Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen zur Aufklärung nationalsozialistischer Verbrechen, die weltweit von Bedeutung sei, in Ludwigsburg. Sie erinnert daran, dass die Kommission auch wegen der Straßennamensgebung bei Neubaugebieten eingesetzt worden sei. Schließlich sollten nur diejenigen, die es auch wirklich verdient haben, als Straßennamenpaten dienen.

Stadtrat **Noz** sagt, dass die CDU-Fraktion keine Notwendigkeit zur Untersuchung von Straßennamen sehe und unterstütze deshalb den angekündigten Antrag der Freien Wähler-Fraktion.

BM **Ilk** bemerkt, dass die Kommission vom Gemeinderat eingesetzt wurde. Deshalb müsste ein Antrag zu deren Abschaffung auch im Rahmen einer Grundsatzdiskussion im Gemeinderat beraten und beschlossen werden. Nach der Aussprache stimmt der Ausschuss über die Vorl.Nr. 099/17 ab.