



Protokollauszug

zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 17.05.2018, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1

**Neugestaltung Stadteingang Eglosheim
- Ausarbeitung Entwurfsplanung Lärmschutzwand
Friedhof Eglosheim**

Vorl.Nr. 199/18

Abweichender Beschluss:

1. Die baufällige Lärmschutzwand entlang des Friedhofs Eglosheim wird ersetzt durch eine grüne Lärmschutzwand, ähnlich dem Grünen Zimmer auf der Rathaustiefgarage, in Kombination mit Lärmschutzelementen aus Holz.
2. Die Entwurfsplanung für diese Bauweise wird ausgearbeitet.
- ~~3. Die Konzeption zur Neugestaltung des Stadteingangs Eglosheim wird zur Kenntnis genommen und dient als Handlungsrahmen für mögliche weitere Schritte.~~

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist.

BM **Ilk** ergänzt, dass man am 22.05. mit dem Einbau des Lärmoptimierten Asphalts (LOA) in Eglosheim beginnen werde. Die Fertigstellung soll im September 2018 erfolgen. Die Stadtverwaltung werde parallel hierzu die Planungen zur Errichtung einer Grünen Lärmschutzwand entlang der Ortsdurchfahrt von Eglosheim weiterhin verfolgen.

Stadtrat **Link** fragt, welche alten Bäume, die aktuell am Friedhof entlang stehen, für die Errichtung der Grünen Lärmschutzwand gefällt werden müssten. Auch möchte er wissen, wie hoch die Grüne Lärmschutzwand werden soll und wer ihre Pflege übernehmen werde. Seiner Meinung nach sollte die Wand in Richtung Kläranlage ausgedehnt werden, um bei Beerdigungen einen besseren Lärmschutz zu bieten. Stadtrat Link fragt zudem, wo eine Grüne Lärmschutzwand, so wie sie für Eglosheim geplant werde, besichtigt werden könne.

Stadtrat **Bauer** nimmt Stellung für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Bezug auf Ziffer 1 des Beschlussvorschlages nehmend sagt er, dass die baufällige Lärmschutzwand entlang des Friedhofs, die nun ersetzt werden soll, den schönsten Teil der gesamten Ortsdurchfahrt Eglosheim darstelle mit üppigem Grün und hohen Bäumen. Dass etwas gegen den schlechten Zustand der existierenden Lärmschutzwand unternommen werden müsse, sei verständlich. Stadtrat Bauer fragt sich aber, warum die Maßnahme so radikal sein müsse, wie die Visualisierung andeute. Es müsste seiner Ansicht nach eine moderatere Lösung gesucht werden, damit sich der Eingriff verträglicher gestalte und die bereits existierenden Bäume größtenteils erhalten bleiben. Rund 30 Bäume seien es Wert an dieser Stelle geschützt zu werden. Bei der Ausarbeitung der Entwurfsplanung müsse der Schutz der Bäume und des vorhandenen Bewuchses berücksichtigt werden. Es dürfe keine Radikalrodung stattfinden. Stadtrat Bauer spricht außerdem die einzelnen Punkte der Konzeption zur Neugestaltung des Stadteingangs Eglosheim an und äußert folgende Fragen und Bemerkungen:

Punkt 1: Er fragt, ob mit dem Wort „Auftakt“ der Ersatz der dortigen maroden Lärmschutzwand gemeint sei.

Punkt 2 Lärmschutzwand-Kleingärten: Der Schutz der Einwohner an der Stadtauswärtsseite sei laut Stadtrat Bauer notwendiger als der Eingriff an den Kleingärten.

Punkt 3: Seiner Ansicht nach müsse nicht nur die Friedhofsseite berücksichtigt werden. Eine Grüne Lärmschutzwand auf der Stadtauswärtsseite sei ebenso notwendig, weil dort Leute wohnen. Hier könnte er sich die Lärmschutzwand ähnlich dem Grünen Zimmer vorstellen. Über die Bereitschaft der Eigentümer, einen Teil ihres Grundstücks hierfür zur Verfügung zu stellen, sei bereits in der letzten Sitzung des Stadteilausschusses Eglosheim informiert worden.

Punkt 4/5 Plakatierung / Bepflanzung: Stadtrat Bauer erachtet dies als wünschenswert und möchte wissen, wie es aussehen könnte.

Punkt 7 Unterführung / Bahnportal: Hier würde sich Stadtrat Bauer einen Durchgang auf der Seite stadteinwärts wünschen. Das wäre auch ein toller Beitrag für die Anbindung Eglosheims an die Landesgartenschau über die Marienwahl.

Punkt 8 Weiterführung in Richtung Innenstadt: Stadtrat Bauer fragt, ob mit der Sanierung der Baumreihen die Halbkreise entfernt werden sollen und der Platz für einen Radweg stadtauswärts genutzt werden soll. Zudem erkundigt er sich über die Zeitplanung. Den Ziffern 1 und 2 auf der Vorl.Nr. 199/18 könne er zustimmen, wenn die Maßnahmen in einer verträglichen und baumschonenden Bauweise stattfinden. Zu Ziffer 3 seien weitere Informationen notwendig.

Bezug auf die Wortmeldung von Stadtrat **Bauer** nehmend erklärt **BM Ilk**, dass sich hinter den einzelnen Konzeptionspunkten zur Neugestaltung des Stadteingangs Eglosheim konkrete Projekte verbergen, die aktuell planerisch ausgearbeitet werden. Die Ausarbeitung der Entwurfsplanung, die Kostenermittlung sowie der Entwurfs- und Baubeschluss seien für Herbst 2018 vorgesehen. Im Winter 2018/2019 sollen die notwendigen Rodungsarbeiten erfolgen. Parallel werde die Maßnahme ausgeschrieben und umgesetzt.

Stadträtin **Liepins** betont ebenfalls die Notwendigkeit einer Gesamtkonzeption, um klar darzustellen, was noch in der Ortsdurchfahrt von Eglosheim zur Lärmreduzierung und letztlich auch zur Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner getan werden könne.

Auch sie bemerkt, dass dort, wo nun die Grüne Lärmschutzwand errichtet werden soll, derzeit viele schöne und große Bäume stehen. Dadurch erscheine der Bereich, zumindest wenn die Natur erblühe, sehr attraktiv. Aus diesem Grund sollten die Bäume nicht gefällt werden. Nach Ansicht von Stadträtin Liepins wäre es sinnvoll, die Grüne Lärmschutzwand nicht nur entlang des Friedhofs, sondern auch entlang der gegenüberliegenden Seite, dort wo Leute wohnen, zu errichten. Die SPD-Fraktion könne dem Beschlussvorschlag auf der Vorl.Nr. 199/18 nur zustimmen, wenn seitens der Verwaltung zugesichert werde, dass die großen alten Bäume erhalten bleiben. Zudem sei es wichtig, eine gute Lösung auch für die gegenüberliegende Seite zu finden. Stadträtin Liepins erkundigt sich nach dem weiteren Verlauf der Planungen zur Lärminderung in Eglosheim.

Auch Stadtrat **Rothacker** vermisst eine Gesamtkonzeption zur Lärmreduzierung in Eglosheim und fragt er nach dem zeitlichen Ablauf beim Einbau des LOA.

Stadträtin **Burkhardt** erachtet es als Positiv, dass die Reparaturbedürftigkeit der Lärmschutzwand am Friedhof nun zum Anlass genommen werde, um sich Gedanken um die Begrünung der B 27 zwischen der Bahnlinie und der Mäurach-Querspange zu machen. Das Ziel, Lärm und Schadstoffe zu mindern, sei klar. Stadträtin Burkhardt betont mit Nachdruck, dass sie der Konzeption zur Neugestaltung einer neuen Lärmschutzwand zustimme. Sie möchte jedoch aktuell nichts Weiteres beschließen, sondern zunächst abwarten und beobachten, ob die gesetzten Ziele durch die Grüne Lärmschutzwand tatsächlich erreicht werden. Wie ihre Vorredner findet sie es auch nicht gut, die existierenden großen Bäume im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme zu fällen. Darüber hinaus sagt sie, dass es sinnvoll wäre, sich im Vorfeld Gedanken darüber zu machen, mit welchen Pflanzen die Grüne Lärmschutzwand bepflanzt werden soll. Hierfür sollten immergrüne Pflanzen und Sträucher ausgesucht werden, die robust seien. Stadträtin Burkhardt merkt zudem an, dass am Eingangsbereich von Eglosheim vielmehr Bezug auf das „Dorf“ Eglosheim, welches im Jahr 844 n.Chr. erstmals erwähnt wurde, genommen werden sollte als auf das unverwechselbare Ludwigsburg. Die Meinung der Stadtverwaltung, den Bahnhofdurchlass besser zu begrünen, teilt Stadträtin Burkhardt. Die Sanierung der Baumreihen an der Frankfurter Straße betrachtet sie als notwendig – auch in Verbindung mit der Fußwegeplanung.

Herr **Schreiner** (Mitglied des Stadtteilausschusses Eglosheim) sagt, dass manche Anwohner bereit wären, einen Teil ihrer Grundstücke zur Errichtung der Grünen Lärmschutzwand herzugeben, damit das Ergebnis etwas stimmiger werde. Er teilt mit, dass die Mehrheit der Mitglieder des Stadtteilausschusses das Projekt unterstütze.

Auf die geforderte Gesamtkonzeption eingehend erklärt Frau **Schmidtgen**, dass die Verwaltung derzeit auch an der Bewerbung um die Landesgartenschau intensiv arbeite. Darin soll die gesamte Stadt einbezogen werden. Schließlich werde eine Prozessgartenschau geplant, die jeden Stadtteil – auch Eglosheim – integrieren und mit der Stadt verbinden soll, sei es über den Grünen Ring oder über die einzelnen Projekte in den Stadtteilen. Der präsentierte Teil der Grünen Lärmschutzwand sei laut Frau Schmidtgen der erste Auftakt hierzu. Die Verwaltung habe das Grüne Zimmer als Gestaltungsvorbild für die Lärmschutzwand ausgewählt, weil dieses mit Pflanzen bepflanzt sei, die auch im Winter grün seien. Der Austausch der alten Lärmschutzwand soll von der Straße aus erfolgen. Aus diesem Grund werde es notwendig sein, die Sträucher, welche dort wachsen, zurückzunehmen. Bäume werden nicht gefällt. Lediglich wenn die Verkehrssicherheit gefährdet sein sollte, müssten Bäume weichen. Bezug auf die Wortmeldung von Stadtrat Link nehmend erklärt Frau Schmidtgen, dass die genaue Ausdehnung der Grünen Lärmschutzwand erst im Rahmen der detaillierten gestalterischen Planungen festgesetzt werde.

Die Lärmschutzwände auf der anderen Seite von Eglosheim seien nach Aussage von Frau Schmidtgen ebenso marode und sollen, wenn die Planungen bei XXXL Lutz Mannmobilia umgesetzt werden, ebenso in Angriff genommen werden.

Stadtrat **Link** regt an, Ziffer 3 des Beschlussvorschlags in der Vorl.Nr. 199/18 zu streichen.

BM **Ilk** erklärt sich mit diesem Vorschlag einverstanden und stellt den abweichenden Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

TOP 2**ÖPNV-Angebote im Gewerbegebiet Weststadt
– Ergebnisse der Untersuchungen
- mündlicher Bericht**

Beratungsverlauf:

Stadtrat **Noz** erläutert den interfraktionellen Antrag der Fraktionen CDU, SPD, Freie Wähler und Bündnis 90/Die Grünen zum West-Express.

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, stellt anschließend Herr **Behnsen** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung / Team Mobilität) 6 mögliche Varianten vor, wie im Westen der Stadt, der durch eine dynamische Entwicklung geprägt ist, eine Entlastung beim Individualverkehr und eine attraktive Verbindung für die Personenbeförderung zu erzielen wären. Die Prüfung habe ergeben, dass Busse, auch in Hauptverkehrszeiten, problemlos über die Schwieberdinger Straße einsetzbar wären. Zudem seien Busbuchten nicht immer erforderlich, auch wenn es das Regelwerk ab bestimmten Verkehrsstärken vorsehe. Beim Abschnitt zwischen Lotter und Bahnhof / Arena sei eine Busbeschleunigung wichtig, denn hier fahren auch die meisten Buslinien. Eine mögliche Bündelung der Busangebote für einen regelmäßigen Takt und die konsequente Busbeschleunigung für mehr Fahrplanstabilität zeichne das Thema BRT in der Weststadt vor. Herr Behnsen schlägt den Ausschussmitgliedern eine zeitnahe Probefahrt mit dem West-Express vor. Nach dieser Probefahrt könnte entschieden werden, ob die Ringlinie, ein On-Demand-Angebot oder ein anderes Konzept weiter verfolgt werden sollen.

Nach der Präsentation eröffnet BM **Ilk** die Aussprache.

Stadtrat **Noz** schlägt vor, die Firma Max Maier sowie die angrenzenden Firmen im Gewerbegebiet West an das Projekt finanziell zu beteiligen. Er könnte sich in diesem Bereich eine Ringlinie mit kurzen Taktzeiten gut vorstellen. Stadtrat Noz hält hier den Einsatz eines Elektrobusses ohne Kartenverkauf im Bus für möglich.

Dass Busse – auch in Hauptverkehrszeiten – problemlos über die Schwieberdinger Straße einsetzbar wären und dass, wie vorgestellt, Busbuchten nicht immer erforderlich seien, sieht Stadträtin **Dr. Knoß** als etwas Positives an. Bezug auf die Kosten nehmend sagt sie, dass man sich auch überlegen sollte, ob das Geld stattdessen in das bestehende ÖPNV-System sinnvoller investiert wäre, wo es einer breiteren Öffentlichkeit einen Mehrwert bringen würde. Auf jeden Fall sollte stärker auf Synergieeffekte mit den bestehenden Buslinien fokussiert werden.

Als weitere denkbare Alternative für die relativ kurze Strecke innerhalb des Gewerbegebiets sieht Stadträtin Dr. Knoß den Einsatz von Elektrorollern an, die von den Firmen zur Verfügung gestellt werden könnten.

Stadträtin **Liepins** vertritt die Meinung, dass sich Verwaltung und Gemeinderat zunächst darüber klar werden müssen, was genau sie in diesem Bereich haben möchten. Hierzu müsse sich die Verwaltung auch mit den Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL) abstimmen.

Stadtrat **Rothacker** würde eine finanzielle Beteiligung der im Gewerbegebiet West ansässigen Firmen begrüßen. Schließlich soll die Buslinie überwiegend von den Mitarbeitern dieser Firmen genutzt werden. Er fragt, ob die Haltezeit von 35 Sekunden für den Ein- und Ausstieg der Fahrgäste ausreichend wäre.

Stadträtin **Burkhardt** wünscht, dass die Stadtverwaltung in Kooperation mit den Ludwigsburger Verkehrslinien und den Firmen im Gewerbegebiet West einen konkreten Linien-Vorschlag erarbeite, welchen die Gemeinderätinnen und Gemeinderäte im Rahmen einer Probefahrt testen. Ihr habe es ebenfalls gut gefallen, dass die Busse, auch in Hauptverkehrszeiten, problemlos über die Schwieberdinger Straße einsetzbar wären. Die bereits geäußerte Meinung, dass es in dem Bus keinen Kartenverkauf geben sollte, teilt sie.

Aufgrund der kurzen Strecke könnte sich Stadtrat **Link** vorstellen, in diesem Bereich ein Fahrzeug ähnlich den Flughafen-Bussen (mit nur sehr wenigen Sitzplätzen) einzusetzen.

Bezug auf die Frage von Stadtrat **Rothacker** nehmend versichert Herr **Metzger** (Betriebsleiter der LVL), dass 35 Sekunden für den Ein- und Ausstieg der Fahrgäste ausreichend seien.

Die Frage von Stadtrat **Remmele**, ob eine Statistik existiere, die Auskunft darüber gebe, wie viele Autos pro Stunde die Schwieberdinger Straße hinausfahren, bejaht Herr **Behnsen**.

Nach der Aussprache fasst BM **Ilk** die nächsten Schritte wie folgt zusammen:

- a) Die städtische Wirtschaftsförderung werde mit den im Gewerbegebiet West ansässigen Firmen über deren mögliche finanzielle Beteiligung am Projekt diskutieren.
- b) Die Stadtverwaltung werde in Zusammenarbeit mit den Ludwigsburger Verkehrslinien überlegen, wie eine Buslinie in diesem Bereich zunächst auf Probe betrieben werden könnte. Eine sofortige Bindung auf 10 Jahren hält BM Ilk für schwierig.
- c) Die Stadtverwaltung werde für die Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt eine zeitnahe Probefahrt mit dem West-Express organisieren. Nach dieser Probefahrt könne entschieden werden, welche Konzeption weiter verfolgt werden soll.

Die in der heutigen Sitzung gezeigte Präsentation werde den Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellt.

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist mit dem Bericht erledigt (siehe Punkt 2).

Beratungsverlauf:

Herr **Kurt** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist. Die bestehende Unterführung am Bahnhof sei in den letzten Jahren im Zuge der Bemühungen um einen „Wohlfühlbahnhof Ludwigsburg“ spürbar aufgewertet worden. Allerdings sei die Unterführung in den pendlerintensiven Tageszeiten am Morgen- und in den Abendstunden sehr stark frequentiert worden und zum Teil an der Leistungsgrenze gelangt. Dieser Zustand werde von den Fahrgästen zunehmend als Belastung empfunden. Eine Entlastung dieser Situation sei möglich, wenn es gelingen würde, die umsteigenden Pendler vom Bahnverkehr zu den Bussen des Zentralen Omnibusbahnhofs über eine separate Querung zu führen. Der Francksteg, der diese Funktion übernehmen soll, werde dieser Anforderung nicht gerecht. Grund dafür sei die entfernte Lage des Stegs zur Halteposition der Züge, die dazu führte, dass die umsteigenden Pendler den vermeintlich kürzeren Weg durch die Unterführung bevorzugen. Es wurde geprüft, ob die Halteposition der Züge verändert und näher an den Steg verlegt werden könnte. Dies sei aufgrund der bahnbetrieblichen Anforderungen jedoch nicht möglich. Daher seien im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch das Büro Breinlinger Ingenieure Möglichkeiten einer zusätzlichen Bahnquerung für Radfahrer und Fußgänger am Bahnhof untersucht worden, die einen kurzen Weg für den Umstieg von der Bahn zum ZOB ermöglichen sollen. Im Ergebnis habe sich gezeigt, dass die in der Variante 4 der Machbarkeitsstudie dargestellte Lage der Unterführung funktional und in Bezug auf die Länge des Unterführungsbauwerks die gestellten Anforderungen am besten erfülle. Perspektivisch sei auch eine Anbindung nach Westen möglich. Dafür seien aber noch weitere Abstimmungen mit dem Eigentümer erforderlich. Im Rahmen der Vertiefung des städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs sei diese Überlegungen einbezogen worden. Um die tatsächliche Realisierbarkeit, die technischen Anforderungen und die Kosten für das Unterführungsbauwerk zu konkretisieren, müssen die Ergebnisse nun durch eine Vorentwurfsplanung vertieft werden. Dabei werde auch die Planung einer teilweisen Erhöhung der Bahnsteige 2 und 3 berücksichtigt. Außerdem werden die Überlegungen einer zusätzlichen Unterführung eng mit den Planungen des ZOB abgestimmt. Diese Planungsaufgabe müsse durch ein Ingenieurbüro bearbeitet werden, das bereits Erfahrungen bei der Planung und beim Bau von Unterführungsbauwerken im Bereich der Bahnflächen der Deutschen Bahn AG gesammelt habe. Denn neben dem technischen Knowhow sei ein Verständnis für die Abläufe des Bahnverkehrs und die Anforderungen der Deutschen Bahn zwingend erforderlich. Daher wurden gezielt Büros angefragt, die über entsprechende Referenzen bei vergleichbaren Planungsaufgaben verfügen. Im Rahmen eines Vergabegesprächs wurde die Eignung der Büros für die konkrete Planungsaufgabe durch Vertreter des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen sowie einem Sachverständigen für bahnbezogene Baumaßnahmen geprüft.

Die Eindrücke des Gesprächs und des vorgelegten Angebotes zeigten, dass das Büro BNP Ingenieure für die Vorentwurfsplanung der zweiten Unterführung am besten geeignet sei.

Stadtrat **Noz** bittet die Verwaltung, die Vorteile beider Planungsvarianten, einer Unterführung und einer Überführung, genau zu untersuchen.

Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit** regt an, beim Umbau auch an einen geräumigeren und weniger störungsanfälligen Aufzug zu denken, der die Anforderungen der Fahrgäste erfüllt.

Nach Aussage von Stadtrat **Juraneck** sei die SPD-Fraktion irritiert darüber, dass die Voruntersuchung für diese Maßnahme isoliert von der gesamten Bahnhofsplanung erfolgen soll. Die Fraktion hätte sich einen Überblick über den Stand der Gesamtplanungen gewünscht. Dadurch ließe sich die Frage, ob die vorgeschlagene Unterführung an dieser Stelle tatsächlich richtig platziert sei, sowie die Frage, wie die Führung der Rampen verlaufen soll, gut beantworten.

Auch Stadtrat **Rothacker** hätte diese Maßnahme gerne in Zusammenhang mit der restlichen Planung betrachtet. Weil das Gesamtbild fehle, werde die Freie Wähler-Fraktion der Vorl.Nr. 181/18 nicht zustimmen.

Stadträtin **Burkhardt** möchte zum jetzigen Zeitpunkt keiner Planung für einen Einzelbereich am Bahnhof zustimmen. Ihrer Ansicht nach wäre es zunächst dringend erforderlich, ein grobes Gesamtkonzept darüber zu haben, wie man die Fläche zwischen Bahnsteig 1 und den Gebäuden neben der Musikhalle nutzen möchte. Erst dann sei sie bereit, eine Entscheidung für eine Über- oder eine Unterführung zu treffen. Stadträtin Burkhardt habe gedacht, dass Unterführungen nicht mehr zur Diskussion stünden aufgrund der schlechten Erfahrungen, welche die Stadt in der Vergangenheit mit ihnen gemacht habe. Vielmehr habe sie gemeint, dass man mit allen Möglichkeiten die Überführungen fördern wolle.

Aufgrund der starken Frequentierung der vorhandenen Unterführung sieht Stadtrat **Lettrari** die Notwendigkeit für eine zweite Unterführung. Zudem spricht er sich für eine Anbindung zu den Gleisen und für eine Durchführung in Richtung Weltstadt aus. Der Francksteg werde seiner Meinung nach nicht den Anforderungen nicht gerecht.

BM **Ilk** teilt mit, dass die Ergebnisse der Vorentwurfsplanung zusammen mit den überarbeiteten Planungen für den Zentralen Omnibusbahnhof zeitnah im Rahmen des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt vorgestellt werden.

Herr **Kurt** erklärt, dass es sich hier nicht um eine isolierte Planung handle, sondern um einen wichtigen Mosaikstein, mit dem das Gesamtkonzept komplettiert werden soll. Konkret gehe es um die Beantwortung der wichtigen Frage, wie dieses Bauwerk an den künftigen ZOB angebunden werden soll. Hierfür werde eine tiefgehende Untersuchung benötigt. Erst anschließend könne entschieden werden, ob es Sinn mache, die Planung weiter zu verfolgen oder komplett auf den Ersatz des Franckstegs zu setzen. Die erste Machbarkeitsstudie habe nicht vertieft genug untersucht. Herr Kurt sagt auch, dass der Vorentwurf für die Förderantragstellung benötigt werde.

Nach Ansicht von Stadtrat **Juraneck** stehe man aktuell nicht vor einem technischen Problem, sondern vor einem Problem der Verkehrsführung in dem gesamten Bahnhofsareal. Deshalb sei der SPD-Fraktion nicht klar, weshalb eine detaillierte technische Untersuchung in Auftrag gegeben werden soll.

Die Lage der Unterführung und der Rampen müsse sich aus der Gestaltung des Bahnhofsbereichs heraus ergeben, nicht umgekehrt.

Das Gremium einigt sich drauf, in der heutigen Sitzung keinen Beschluss zu fassen. Die Realisierbarkeit, die technischen Anforderungen und die Kosten für eine zusätzliche Bahnquerung für Radfahrer und Fußgänger am Bahnhof werden erneut geprüft und zu einem späteren Zeitpunkt im Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt beraten.

Beschluss:**Entwurfs- und Baubeschluss**

Die Planung des Büros Zoll Architekten-Stadtplaner, Markelsheimer Straße 60, in 70435 Stuttgart vom 18.04.2018 zur Neugestaltung der Körnerstraße zwischen Asperger Straße und Oberer Reithausstraße wird beschlossen. Die Körnerstraße wird entsprechend dieser Planung saniert und umgestaltet (Anlage 1).

Die Gesamtkosten in Höhe von 860.000 Euro (brutto) werden genehmigt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 11 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Nicht abwesend: Stadtrat Noz

Beratungsverlauf:

Herr **Kurt** erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist. Als Ziele der Umgestaltung der Körnerstraße nennt er die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Vergrößerung der Fußgängerbereiche. Durch die Vervielfachung der Bäume soll zudem das Stadtklima profitieren. Künftig werde es in der Körnerstraße mehr Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen geben sowie Fahrradstellplätze im Bereich Marstall Center. Die Umgestaltung soll einen angemessenen Anschluss an die bereits neugestalteten Bereiche der Innerstadt darstellen. In der heutigen Sitzung werde der Entwurfsbeschluss erfolgen. Anschließend werde die Maßnahme ausgeschrieben und die Vergabe vorbereitet. Der Vergabe-beschluss sei für Juli 2018 geplant. Baubeginn soll im Herbst 2018 sein. Die Umgestaltung der Körnerstraße werde dann Mitte 2019 abgeschlossen.

Nach der Präsentation wird die Aussprache eröffnet.

Stadtrat **Braumann** findet die Planung gut und ist überzeugt, dass die Umgestaltung eine Bereicherung für das gesamte Quartier darstellen werde. Er fragt, ob die LKW, welche die LKZ anliefern, von der südlichen Körnerstraße oder über die Asperger Straße fahren. Zudem möchte Stadtrat Braumann wissen, ob die nördliche Körnerstraße mit der Planung kleiner werden soll oder weiterhin genau so breit wie im Bestand verbleiben werde. Dem Beschlussvorschlag auf der Vorl.Nr. 185/18 könne die CDU-Fraktion zustimmen.

Stadträtin **Dr. Knoß** bemerkt, dass es aktuell keinen legalen Fahrradweg vom Marstall Center in die Innenstadt gebe. Deshalb fragt sie, ob die bei der Präsentation gemachte Aussage, dass der Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben werde, mit dem Fachbereich Sicherheit und Ordnung abgestimmt sei. Stadträtin Dr. Knoß bezeichnet es als Fehler, dass bei der Bürgerbeteiligung die Radwegeinitiative nicht einbezogen wurde. Denn sie hätte viele Aspekte, welche die Radfahrer betreffen, klar erläutern können. Stadträtin Dr. Knoß vertritt die Meinung, dass die Radwegeinitiative künftig bei jedem Straßenbauvorhaben in der Stadt gefragt werden sollte. Den Wunsch nach mehr Autostellplätzen an der Körnerstraße stellt sie in Frage. Schließlich gebe es ausreichende Parkmöglichkeiten in den Parkhäusern der näheren Umgebung. Wenn in der Innenstadt klimatischer Handlungsbedarf bestehe, wie von der Verwaltung kommuniziert, dann sollte gerade der Parksuchverkehr vermieden werden. Mit einigen Bäumen mehr werde klimatisch bei weitem nicht so viel erreicht, wie wenn man die Parkplätze wegnehmen würde. Stadträtin Dr. Knoß plädiert auch für mehr Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen. In Anbetracht einer immer älter werdenden Gesellschaft sei dies notwendig. Zudem sollten solche Stellplätze auch dort verortet sein, wo die Leute es brauchen.

Stadtrat **Juranek** betrachtet die Neugestaltung der Körnerstraße als einen sinnvollen Lückenschluss in der Straßengestaltung. Die SPD-Fraktion habe den Eindruck, dass die Abstimmung mit den unterschiedlichen vom Projekt tangierten Akteuren gut verlaufen sei. Dass laut Planung 16 neue Bäume in diesem Bereich gepflanzt und die Autostellplätze auf der Straße halbiert werden sollen, begrüße die Fraktion ausdrücklich. Die Autostellplätze gänzlich abzuschaffen wäre allerdings keine begrüßenswerte Maßnahme. Wegen den hier ansässigen Geschäften seien insbesondere Kurzzeitparkplätze sinnvoll und notwendig. Stadtrat Juranek rechnet damit, dass durch die Schadstoffreduzierung und die Verstärkung des Grüns auch das Öko-Konto der Stadt Ludwigsburg profitieren werde. Die Freigabe des Radverkehrs in beiden Richtungen betrachte die SPD-Fraktion als problematisch und bitte deshalb die Verwaltung, dies erneut zu prüfen.

Stadtrat **Rothacker** betont, dass im Vorfeld der Planung alle Akteure – Anwohner, Geschäftsinhaber und Immobilienbesitzer – befragt und beteiligt wurden. Die Einladung zur Bürgerinformationsveranstaltung sei öffentlich in der LKZ erfolgt. Allerdings habe kein Vertreter der Radwegeinitiative daran teilgenommen. Auf Autostellplätze könne seiner Ansicht nach nicht gänzlich verzichtet werden. Die Geschäfte bräuchten Stellplätze für Lieferanten und Kunden und auch die Anwohner benötigen Stellplätze für ihre PKW. Stadtrat Rothacker gibt zu bedenken, dass es in der Lindenstraße bereits 18 Stellplätze weniger gebe. Nun sollen in der Körnerstraße ebenfalls 12 Stellplätze wegfallen. Sollte künftig eine Quartiersgarage im Walcker-Areal gebaut werden, dann wäre laut Stadtrat Rothacker der Parkdruck aus der Innenstadt raus. Die Fahrradstellplätze im nördlichen Bereich der Körnerstraße betrachte die Freie Wähler-Fraktion kritisch. Denn alle, die mit dem Fahrrad ins Marstall Center fahren, stellen ihr Rad vor dem Einkaufszentrum ab. Deshalb werden gerade dort mehr Fahrradstellplätze benötigt und nicht in der Körnerstraße.

Stadträtin **Burkhardt** spricht ebenfalls von einer intensiven Bürgerbeteiligung zu dieser Maßnahme. Die vorgestellte Planung sei akzeptabel. Insbesondere die Vermehrung des Baumbestandes bewertet Stadträtin Burkhardt als sehr positiv. Sie sei überzeugt, dass der Umbau, wenn er wie geplant erfolge, eine Verbesserung darstellen werde. Die Körnerstraße sei aktuell nicht in einem guten Zustand. Stadträtin Burkhardt möchte wissen, wie sich die Beleuchtung nach dem Umbau gestalten werde.

Auf die Anlieferung der LKZ eingehend erklärt Herr **Kurt**, dass die LKW über die Körnerstraße kommen, durchfahren und anschließend rechts in die Lindenstraße hineinfahren. Dort sei die Aufweitung der Kurve vorgesehen, damit größere Fahrzeuge ohne Probleme durchkommen können. Herr Kurt bestätigt, dass die Freigabe des Radverkehrs in beiden Richtungen mit dem Fachbereich Sicherheit und Ordnung abgestimmt wurde. Dabei gibt er zu, dass dies kein einfaches Thema sei. Seiner Ansicht nach handle es sich jedoch vielmehr um ein Markierungsproblem, welches die Verwaltung nochmals prüfen möchte. Es würde mit Sicherheit helfen, das Fahrradsymbol deutlich auf die Fahrbahn aufzubringen. Auf die Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen eingehend teilt Herr Kurt mit, dass die Verwaltung sich diesbezüglich auch mit Dr. Bohn, den Beauftragten des Kreistages für Barrierefreiheit, abgestimmt habe. Die neuen Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen seien in der Qualität und der Bedienbarkeit besser als die alten. Auch die Lage dieser Stellplätze sei abgestimmt worden und erscheine der Stadtverwaltung sinnvoll ausgewählt. Herr Kurt sagt, dass die Anwohner in diesem Bereich mehr Autostellplätze gefordert haben. Das Resultat der Planung bezeichnet er als einen guten Kompromiss. Die Stadtverwaltung habe die wesentlichen Hinweise in die Planung aufgenommen und versucht, das Beste daraus zu machen. Schließlich sei die Körnerstraße eine Geschäftsstraße und keine Fußgängerzone. Deshalb sei es angemessen, die 12 Stellplätze vorzusehen. Herr Kurt informiert, dass die Art der Beleuchtung noch abgestimmt werden müsse. Favorisiert werde jedoch eine Beleuchtung, die dem Prinzip des Slow-Light entspreche. Sobald Ergebnisse vorliegen, werden sie dem Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt kommuniziert. Auf die Frage von Stadtrat Braumann eingehend sagt Herr Kurt, dass im nördlichen Bereich der Körnerstraße wegen der Einhaltung des Radius für die LKW keine Verschmälerung der Fahrbahn möglich sei, um eine Fußgängerquerung zu erleichtern.

Stadtrat **Link** bemerkt, dass allgemein in der Stadt Fahrradbügel zum Abstellen der Fahrräder fehlen. Es sollte vielmehr davon geben. Denn achtlos abgestellte Fahrräder können zu Hindernissen werden.

Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit** vertritt die Meinung, dass auch in diesem Fall im Sinne der Autofahrer geplant wurde. Somit sei eine Chance vertan worden, einen Ort mit Aufenthaltsqualität für Menschen in die Innenstadt zu schaffen. Für das Abstellen von Autos gebe es schließlich genügend Parkhäuser. Trotz der Pflanzung von Bäumen werde die Neugestaltung der Körnerstraße ihrer Ansicht nach nicht klimafreundlich sein. Denn der Parksuchverkehr, der entstehen werde, diene nicht dem Klimaschutz. Stellplätze für Motorräder und Roller könnten mit den Fahrradstellplätzen kombiniert werden. Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen – und zwar an neuralgischen Stellen in der Stadt – seien dringend notwendig. Für Stadträtin Steinwand-Hebenstreit wäre es wünschenswert, die Eberhardtstraße und die Körnerstraße irgendwann parkplatzfrei zu bekommen. Sie betont, dass man aufhören müsse, vom Auto her zu denken und zu planen.

Nach der Aussprache stellt BM **Ilk** die Vorl.Nr. 185/18 zur Abstimmung.

Beschluss:

- 1.1 Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt beschließt den Umbau zur Versammlungsstätte und die Dachsanierung des historischen Ratskellersaals auf Grundlage der beiliegenden Entwurfsplanung mit Kostenberechnung, mit **Projektkosten** von 500.000 Euro (investiv) und 232.000 Euro (konsumtiv) inklusive 19 % MwSt. (Kostengruppen 200, 300, 400 + 700).
- 1.2 Die notwendigen Finanzmittel für die gesamte Baumaßnahme werden im Haushalts- und Finanzplan 2018 ff. zur Verfügung gestellt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Nicht anwesend: Stadtrat Noz

Beratungsverlauf:

Herr **Weißer** (Fachbereich Hochbau und Gebäudewirtschaft) stellt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, den Umbau des Ratssaals zur Veranstaltungsstätte vor. Das Saaldach weise bereits seit einigen Jahren Schäden auf und müsse regelmäßig notdürftig saniert werden. Dies habe zu kleineren Feuchteschäden im historischen Saal geführt. Um größere Schäden zu vermeiden, sei die Sanierung des Daches dringend geboten. Der Saal sei wegen der baulichen Gegebenheiten bisher nicht als Versammlungsstätte ausgelegt und die Nutzung daher auf maximal 199 Personen begrenzt. Der Saal und das Foyer haben eine Grundfläche von rund 370 m². Die Räumlichkeiten könnten daher als Versammlungsstätte genutzt werden. Zur Klärung der maximalen Ausnutzung des historischen Saals habe die Stadt Ludwigsburg in Abstimmung mit dem Bürgerbüro Bauen ein Brandschutzgutachten erstellen lassen. Die Nutzung sei geprägt durch Festveranstaltungen mit Tischen und Vortrags-/ Bühnenveranstaltungen. Die Nutzung der Bühne / Szenefläche sei abhängig von der Veranstaltung. Das Gutachten habe ergeben, dass Saal und Foyer zur Versammlungsstätte für eine maximale Personenzahl von 400 Personen ausgebaut werden könne. Für die Nutzung als Versammlungsstätte sei allerdings der Einbau einer Lüftungsanlage erforderlich. Für den Betrieb der Lüftungsanlage sei wiederum der Einbau von Zu- und Fortluftgitter in der Dachfläche zu integrieren. Die anstehende Dachsanierung soll in Zusammenhang mit dem Umbau zur Veranstaltungsstätte realisiert werden. Hierdurch können Synergien genutzt werden. Herr Weißer führt die konsumtiven Maßnahmen zur Dach- und Fassadensanierung sowie die investiven Maßnahmen zum Umbau als Veranstaltungsstätte auf.

Dach- und Fassadensanierung – konsumtive Maßnahmen:

- Dachsanierung inkl. Dämmung nach EnEV
- Erneuerung des Blitzschutzes
- Fassadensanierung
- Teilerneuerung der Saalbeleuchtung inkl. Dimmersteuerung
- Aufarbeitung des Bühnenbodens

Umbau zur Versammlungsstätte - Investive Maßnahmen:

- Einbau einer Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung ausgelegt für maximal 400 Personen
- Einbau eines Lüftungsgitters bündig in der Dachfläche
- Schaffung eines Technikraumes für die Lüftungsanlage in der Hinterbühne
- Einbringung einer Stahlunterkonstruktion zur Aufnahme der Lasten des Lüftungsgerätes
- Verlegung bzw. Einrichtung eines neuen Pächterbüros hinter der Bühne
- Einbau einer Brandmeldeanlage
- Einbau einer Sicherheitsbeleuchtung inkl. Fluchtwegebeschilderung
- Erneuerung der Fenster- bzw. Türelemente zur Entrauchung des Saals
- Erhöhung der Anschlussleistung Elektro
- Wärmeversorgung Lüftung und Heizung Pächterbüro
- Sanitärarbeiten, zur Befeuchtung Raumluft (wegen Stuckdecke) und Kondensatablauf Lüftung
- Malerarbeiten Pächterbüro und Hinterbühne

Das Baugesuch und der Antrag auf denkmalschutzrechtliche Genehmigung seien eingereicht worden. Die Baugenehmigung liege noch nicht vor. In Abstimmung mit dem Pächter sei die Umbauphase vom 27.08.2018 bis 31.10.2018 bzw. Anfang November 2018 festgelegt worden. Die Projektkosten betragen 500.000 Euro (investiv) und 232.000 Euro (konsumtiv). Im Jahr 2018 werden 400.000 Euro der 500.000 Euro benötigt. Die Investition zur Herstellung der Versammlungsstätte werde sich durch die Umsatzpacht in den Folgejahren amortisieren. Die konsumtiven Finanzmittel in Höhe von rund 232.000 EUR werden im Jahr 2018 im konsumtiven Budget des Fachbereichs Hochbau und Gebäudewirtschaft finanziert.

Stadtrat **Braumann** glaubt, dass ein Saal mit Aufnahmekapazität für 400 Personen in der Stadt benötigt werde. Darüber hinaus müsste auch das Potenzial des Ratskellerbiertgartens besser ausgeschöpft werden. Dies sei in der Vergangenheit nicht der Fall gewesen.

Stadtrat **Bauer** sieht in den Sanierungs- und Umbaumaßnahmen eine gute Lösung, die auch der Infrastruktur der Stadt dienlich sei. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen werde deshalb der Vorl.Nr. 078/18 zustimmen.

Stadtrat **Juranek** sagt, dass der Ratssaal bereits in der Vergangenheit Stoff für Diskussionen geliefert habe, weil er nicht genutzt wurde, wie es seine Größe und sein Ambiente es erlauben würden. Seiner Meinung nach sei es sinnvoll, gleichzeitig mit der Dachsanierung auch den Saal auszubauen und zu sanieren. Stadtrat Juranek bemerkt, dass durch den Einbau der Lüftungsanlage die Bühne weiterhin klein und aufgrund dessen in ihrer Nutzung eingeschränkt bleiben würde. Er fragt, ob hier nicht eine andere Lösung möglich sei.

Stadtrat **Remmele** äußert sich erstaunt, dass die Nutzung des Ratssaals auf 199 Personen ausgelegt sei. Seines Wissens haben darin Veranstaltungen stattgefunden, bei denen die Anzahl der Gäste deutlich drüber gelegen habe. Die genaue Zeit zur Amortisierung der Investition durch die Umsatzpacht werde sich noch zeigen.

Bezug auf die Frage von Stadtrat **Juraneck** nehmend erklärt Herr **Weißer**, dass man auch weitere Alternativen für die Platzierung der Lüftungsanlage geprüft habe. Der bestehende Denkmalschutz schränke jedoch die Planungsfreiheit ein. Der Pächter sei mit dem präsentierten Lösungsvorschlag einverstanden. Auch davor habe er die Bühnengröße nicht ausgeschöpft. Herr Weißer erklärt anhand der Skizzen in der Präsentation, wie genau die Lüftungsanlage eingebaut werden soll. Man werde versuchen, die Entlüftung und Entrauchung des Saals ohne Eingriff in die innere Struktur zu bewerkstelligen.

Auf die Wortmeldung von Stadtrat **Remmele** eingehend bestätigt Herr Weißer, dass im Pachtvertrag 199 Personen für den Ratskellersaal festgeschrieben seien. Diese Anzahl sei mehrmals bei bestimmten Veranstaltungen überschritten worden. Die Stadtverwaltung habe daraufhin dem Pächter solche Veranstaltungen untersagt. Durch den Ausbau des Saals für 400 Personen könne das Potenzial künftig besser genutzt werden.

Nach der Aussprache stellt BM **Ilk** die Vorl.Nr. 078/18 zur Abstimmung.