



Protokollauszug
zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 05.07.2018, 17:20 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1 TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung

Beratungsverlauf:

Beratungsverlauf siehe Niederschrift des Betriebsausschusses Stadtentwässerung Ludwigsburg vom 05.07.2018.

TOP 2

**Sanierung Salonallee
Bau- und Vergabebeschluss**

Vorl.Nr. 233/18

Beschluss:

Baubeschluss

Die Salonallee wird entsprechend dem Sanierungsvorschlag des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen instandgesetzt.

Die Gesamtkosten in Höhe von 285.000 Euro werden genehmigt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadtrat Seybold

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** verweist auf die Vorl.Nr. 233/18 und eröffnet die Aussprache.

Stadtrat **Juranek** bittet um die Erläuterung des Plans.

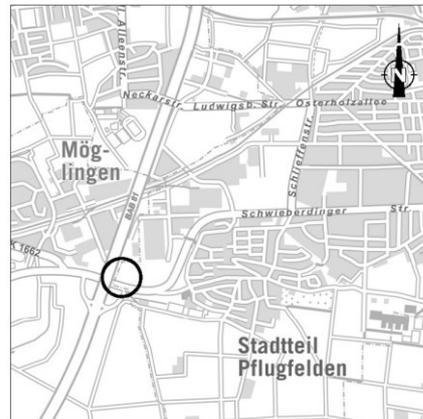
Stadträtin **Burkhardt** bemerkt, dass die Salonallee zu den 23 denkmalgeschützten Alleen in Ludwigsburg gehört und fragt, ob sich diese Baumaßnahme auf die Sanierung der Asphaltoberfläche und auf dem Parkierungsbereich an beiden Seiten beschränken wird. Bezug auf die Kanalsanierung nehmend möchte sie wissen, wo der Kanal liegt.

Frau **Schmidtgen** erläutert den Querschnitt der Salonallee anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist. Sie teilt mit, dass die Sanierung der Fahrbahn im Wesentlichen im kostengünstigen Hocheinbau erfolgen soll. Als Trennung zwischen dem nördlichen Parkstreifen und der Fahrbahn/Anwohnerzufahrten werde ein Randstein versetzt. Die Parkstände werden mit Rasenfugenpflaster im Vollausbau neu hergestellt. Zur Verbesserung der Oberflächenentwässerung werden hier neue Straßenabläufe versetzt. Der südliche Fahrbahnrand soll auf ganzer Länge um circa 0,5 m zurückgebaut werden. Die entsiegelte Fläche soll mit Oberboden verfüllt werden. Zur Straßenentwässerung seien seitliche Pflastermulden vorgesehen. Der nördliche Parkstreifen werde um circa 0,5 m von den vorhandenen Bäumen abgerückt. Der Gesamtquerschnitt verringere sich daher um rund 1,0 m. Die südlich und nördlich verlaufenden Gehwege und Anwohnerzufahrten werden nicht saniert. Hier sollen nur Anpassungen vorgenommen werden. Vor den Straßensanierungsarbeiten werde der Entwässerungskanal durch die Stadtentwässerung Ludwigsburg in Teilbereichen saniert. Dieser befinde sich in der Mitte der Fahrbahn. Frau Schmidtgen versichert, dass sich der Fachbereich Tiefbau und Grünflächen vor Baubeginn mit dem Fachbereich Sicherheit und Ordnung und mit den Leitungsträgern abstimmen werde. Um die Beeinträchtigung so gering wie möglich zu gestalten, werden die Anwohnerinnen und Anwohner dieses Bereiches nach erfolgter Vergabe ein Schreiben mit allen wichtigen Informationen zur Baumaßnahme erhalten.

Im Anschluss an die Aussprache stimmt das Gremium über die Vorl.Nr. 233/18 ab.

Beschlussempfehlung:

- I. Die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 BauGB und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 4) werden zur Kenntnis genommen. Die Abwägungsvorschläge der Verwaltung werden entsprechend Anlage 4 beschlossen.



II. Der Entwurf des Bebauungsplanes und der örtlichen Bauvorschriften „Westrandstraße Süd“ Nr. 022/17 wird aufgrund von Änderungen erneut beschlossen. Maßgeblich sind der Bebauungsplanentwurf (Anlage 1), die textlichen Festsetzungen (Anlage 2) und die Begründung (Anlage 3), jeweils vom 15.06.2018.

III. Die Verwaltung wird beauftragt, den Bebauungsplanentwurf und die örtlichen Bauvorschriften gemäß § 4a (3) i.V.m. § 3 (2) BauGB erneut öffentlich auszulegen und die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4a (3) i.V.m. § 4 (2) BauGB erneut einzuholen. Gemäß § 4a (3) wird die Einholung der Stellungnahmen auf die Öffentlichkeit sowie die von der Änderung oder Ergänzung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt.

IV. Ziel der Planung ist die planungsrechtliche Sicherung der „Westrandstraße“, als ein wichtiges Element im Verkehrsnetz zur Entlastung der Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Weststadt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Nicht anwesend: Stadtrat Seybold

Beratungsverlauf:

Herr **Kurt** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigelegt ist. Anfang Mai 2017 sei eine Förderzusage für den Ausbau der Westrandstraße erteilt worden. Damit könne die seit langem geplante Westumfahrung von Ludwigsburg, die sogenannte „Westrandstraße“, realisiert werden. Mit dem Bebauungsplan „Westrandstraße Süd“ werde der Bau des südlichen Abschnitts der Westrandstraße auf Ludwigsburger Gemarkung planungsrechtlich gesichert. Die Gewerbegebiete „Hintere Halden I und II“ und „Beim Bierkeller“ bekommen mit der Westrandstraße einen direkten Anschluss zur Schwieberdinger Straße direkt gegenüber der Autobahnauffahrt A 81 (Ludwigsburg Süd). Die restlichen Flächen sollen als ökologische Ausgleichsflächen dienen und die anliegende Westrandstraße und das Gewerbegebiet „Hintere Halden“ in das Landschaftsbild einbinden.

Im Winter 2017 wurde eine Freiraumkonzeption für den südlichen Stadteingang von Ludwigsburg im Bereich Westrandstraße/Hintere Halden II erstellt, deren Ergebnisse in den Bebauungsplan eingearbeitet wurden. Folgende Änderungen haben sich dadurch ergeben:

- a) Auf die geplanten Bäume entlang der L1140 sei verzichtet worden.
- b) Der Abstand zwischen den geplanten Bäumen entlang der Westrandstraße sei von 8 m auf 12 m erhöht worden.
- c) Auf geplanten Heckenstrukturen in den Böschungsfleichen der Westrandstraße sei verzichtet worden.

Das Regierungspräsidium Stuttgart habe gefordert, jegliche Ausgleichsmaßnahmen aus dem 40 m Schutzstreifen der A 81 herauszunehmen. Aus diesem Grund sei der Geltungsbereich um den 40 m Autobahnabstand verkleinert worden. Das Landratsamt Ludwigsburg habe zudem die Formulierung für die Fledermausnistkästen im Textteil als nicht ausreichend bestimmt empfunden. Diese Formulierung wurde in Rücksprache mit dem Artenschutzgutachter geändert.

Nach Eröffnung der Aussprache bemerkt Stadtrat **Noz**, dass der Bereich „Hintere Halden“ ohne die Westrandstraße nicht erschlossen wäre. Das sei jedoch sehr wichtig, insbesondere wenn in diesem Bereich Gewerbe angesiedelt werden soll. Er spricht zudem die Kreuzung Waldäcker/Mörrikestraße an und empfiehlt der Verwaltung sich zu überlegen, ob an dieser Stelle mit einem Kreisverkehr Abhilfe für den straken Verkehr geschaffen werden könnte. Nach einem Jahr Verzögerung sei es nun wichtig, mit dem Ausbau der Westrandstraße zu beginnen. Der Einmündungsbereich auf die L 1140 sei nach Ansicht von Stadtrat Noz ebenfalls zu beachten. Hier sollte es eine Rechtsabbiegerspur geben, die von der Stadt hinausführt, damit der Verkehr nicht an der Kreuzungsampel lange stehen müsse. Auch wäre es seiner Meinung nach sinnvoll, wenn die Rechtsabbieger ohne Ampel aus der Westrandstraße rausfahren könnten. Stadtrat Noz hofft, dass die Arbeiten im Frühjahr oder spätestens im Herbst 2019 beginnen können.

Stadträtin **Dr. Knoß** findet es gut, dass mehr Grünfläche hinzugewonnen wird. Einen breiten Streifen wie auf dem gezeigten Plan würde sie sich auch als Grünen Ring entlang der Schlieffenstraße wünschen. Fußgänger und Radfahrer sollten die Möglichkeit erhalten, sich in Abstand zur Straße zu bewegen. Stadträtin Dr. Knoß bittet zudem die Stadtverwaltung, gemeinsam mit der Gemeindeverwaltung Möglingen eine gute Lösung für die Radfahrer, die von Ludwigsburg in Richtung Möglingen fahren, zu überlegen.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen stimme dem Beschlussvorschlag auf der Vorl.Nr. 229/18 zu und hoffe, dass durch den Ausbau der Weststrandstraße die Anwohnerinnen und Anwohner der Schlieffenstraße künftig entlastet werden.

Stadtrat **Juraneck** sieht einen Vorteil darin, künftig über die Weststrandstraße auf kurzem Weg direkt in das Gewerbe- und Industriegebiet gelangen zu können. Er fragt, wer künftig den Grünstreifen pflegen werde.

Stadtrat **Rothacker** äußert sich froh darüber, dass wieder Bewegung in dieser Sache hineinkommt. Auch er hält den Ausbau der Weststrandstraße für unabdinglich für die Erschießung des künftigen Gewerbegebietes.

Stadträtin **Burkhardt** sagt, dass ihr die Planung gut gefällt und teilt mit, dass sich der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) mit einer größeren Spende an den Ausgleichsmaßnahmen beteiligen möchte.

Auf die vorangegangenen Wortmeldungen eingehend sagt Herr **Kurt**, dass der Satzungsbeschluss noch in diesem Jahr erfolgen werde, damit Anfang nächsten Jahres die Voraussetzungen für den Baubeginn vorliegen. Er versichert, dass die Stadtverwaltung die Kreuzung Waldäcker/ Mörikestraße bei der Planung im Blick habe. Bezug auf die Wortmeldung von Stadträtin **Dr. Knoß** nehmend sagt Herr Kurt, dass die Verwaltung Ausgleichsmaßnahmen nach Möglichkeit erst vor Ort zu realisieren versuche. Aus Mangel an Flächen gelinge dies allerdings nicht immer. In diesem Fall komme das Öko-Konto zum Zuge oder die Ausgleichsmaßnahme werde an anderer Stelle vorgenommen.

Herr Kurt versichert, dass der Radverkehr mitbedacht werde. Auf die Frage von Stadtrat **Juraneck** entgegnet Herr Kurt, dass sich der Grünstreifen zum Teil auf Möglinger Gemarkung befinde. Sollte er an einem Landwirt verpachtet sei, werde er durch ihn auch gemäht. Wenn er sich jedoch im Eigentum der Stadt befinde, übernehme die Stadt die Mahd.

Nach der Aussprache stellt BM **Ilk** die Vorl.Nr. 229/18 zur Abstimmung.

TOP 4**Entwicklungsstrategie ÖPNV**

Beratungsverlauf:

Siehe Ausführungen unter Punkt 4.2 und 4.3.

Beratungsverlauf:

BM **IIk** erklärt, dass unter diesem Punkt die rechtlichen und fördertechnischen Rahmenbedingungen zur Doppelstrategie vorgestellt werden sollten. Die Verwaltung sei jedoch von diesem Vorhaben abgerückt, weil das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg mitgeteilt habe, dass neue Richtlinien zur Förderung von BRT-Fahrzeugen in Kraft treten werden. Die Verwaltung werde die neuen Richtlinien und Rahmenbedingungen durcharbeiten und zu einem späteren Zeitpunkt den Mitgliedern des Gemeinderats einen Überblick hierzu in Form einer Informations- oder Mitteilungsvorlage bieten.

Abweichende Beschlussempfehlung:

Die Verwaltung wird ermächtigt, für die Ost-West-Querung des Stadtgebietes bei folgenden BRT-Korridoren in die vertiefende Prüfung und Planung einzusteigen:

- Obweil Süd - Kornwestheimer Straße – Fuchshofstraße – Oststraße – Schorndorfer Straße – Bahnhof/ZOB (Korridor 2 aus der Variantenprüfung Ost)
- Weststadt: Bahnhof/ZOB – Hoferstraße – Gänsfußallee – Mörikestraße – Waldäcker (Korridor B der Variantenprüfung West)
- ***Im Westen wird zusätzlich die Trassenvariante über die Schwieberdinger Straße (Korridor D der Variantenprüfung West) vertiefend geprüft.***

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 9 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich angenommen.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Nicht anwesend: Stadtrat Braumann
Stadtrat Seybold

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** führt in den Sachverhalt ein. Er sagt, dass unterschiedliche BRT-Trassenvarianten von der Verwaltung und den Mitgliedern des Gemeinderats im Rahmen von bereits erfolgten Stadtspaziergängen besprochen und die jeweiligen Vor- und Nachteile dargestellt wurden. Er erläutert die Anlagen der Vorl.Nr. 247/18 und fügt hinzu, dass auf der Vorlage deshalb eine weitere Beratung im Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt angegeben werde, weil sich beim morgigen Stadtbahngipfel im Landratsamt womöglich neue Erkenntnisse für die Stadträtinnen und Stadträte ergeben könnten, welche die Stadtverwaltung in einer weiteren Beratung einbringen würde. BM Ilk betont, dass die BRT-Trassen stadtbild- und verkehrsverträglich gebaut werden. Nach der Beschlussfassung plane die Verwaltung eine aktive Öffentlichkeitsarbeit, um mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort zu diskutieren und eventuelle Bedenken zu zerstreuen. Nach der Einführung eröffnet BM Ilk die Aussprache.

Stadtrat **Noz** sagt, dass sich die CDU-Fraktion zur Doppelstrategie bekenne und diese auch umsetzen möchte. Diese Umsetzung sehe die Fraktion in der Reaktivierung der Bahntrasse nach Markgröningen und in der Einführung eines BRT-Systems. Um den Westen der Stadt inkl. der südlichen Seite der Schwieberdinger Straße sowie Pflugfelden einzubinden, schlägt Stadtrat Noz vor, zusätzlich eine BRT-Trassenvariante auf der Schwieberdinger Straße vertiefend zu prüfen. Sollte man, ähnlich wie beim West-Express, zur Überzeugung gelangen, die Hin- und Rückfahrtstrecke für den BRT nicht auf derselben Straße zu errichten, würde man nur eine Spur in der jeweiligen Straße benötigen. Zwei Spuren jeweils für den Hin- und Rückfahrtweg mit separaten schnellfahrenden Trassen auf derselben Straße seien nach Ansicht von Stadtrat Noz problematisch. In diesem Zusammenhang fragt er, ob der BRT in der Weststadt als Ersatz für den West-Express betrachtet werden könnte. Er kündigt zudem einen Antrag der CDU-Fraktion zum Thema Parkierung an. Die Fraktion möchte, dass überall dort, wo Parkplätze durch Umbaumaßnahmen, durch Umgestaltung oder durch Einrichten von Fahrspuren für Fahrräder, Busse, BRT oder Stadtbahn wegfallen, Ersatzparkplätze in fußläufiger Entfernung geschaffen werden. Hierzu sollen zum einem Flächen auf Grundstücken privater Eigentümer aktiviert und dafür ggf. nötiges Baurecht geschaffen werden. Zum anderen sollen Quartiersgaragen eingerichtet werden, um angemessene Parkierungsmöglichkeiten zu schaffen. Abschließend betont Stadtrat Noz, dass die CDU-Fraktion die Umsetzung des BRT als den richtigen Weg erachtet.

In ihrer Stellungnahme betont Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit**, dass dem ÖPNV dringend mehr Platz eingeräumt werden müsse. Das sei eine immense Aufgabe für die Stadt Ludwigsburg und zugleich eine regionale Herausforderung, da alle an einem Strang ziehen müssen. Die heutigen Beschlüsse werden nur dann sinnvoll sein, wenn die Abstimmung im Rahmen der Doppelstrategie vorankomme. Wo die Niederflurstadtbahn in Ludwigsburg künftig entlang fahren soll, sei bekannt: nämlich durch die Schorndorfer Straße und die Friesenstraße. Es stellen sich jedoch weiterhin eine Reihe von Fragen, etwa wo der BRT als ergänzendes Angebot sinnvoll wäre, wie die langfristige Konzeption aussehen soll und ob auf einem Teil der Strecke ein Parallelbetrieb erfolgen sollte. Zudem stelle sich die Frage, ob das alles wirtschaftlich darstellbar sei. Diese Fragen sollten bei der Entscheidung, welche Linienführung sinnvoll sei, beantwortet und abgestimmt werden.

Bezug auf die möglichen Korridore in der Oststadt nehmend sagt Stadträtin Steinwand-Hebenstreit, dass Korridor 1 der für den Niederflurbetrieb vorgesehener Korridor sei. Deshalb müsste gesetzt werden, dass die Niederflurbahn künftig hier verkehren werde. Es handle sich hier also um einen Vorlaufbetrieb eines BRT, der später in den Stadtbahnbetrieb überführt werden könnte.

Nach Aussage von Stadträtin Steinwand-Hebenstreit sei Korridor 2 ebenfalls wichtig für den Bereich Schorndorfer Straße. Die Niederflurplanung dürfe nicht aus dem Blickfeld verloren werden. Die Leitungsverlegungen müssen früh mitgedacht werden. Das Baugebiet Fuchshof mit den wohnortnahen ÖPNV-Möglichkeiten zu erschließen sei laut Stadträtin Steinwand-Hebenstreit richtig. In diesem Baugebiet sollte es auf keinen Fall einen Stellplatzschlüssel höher als 1,0 geben. Ein niedriger Stellplatzschlüssel würde auch ermöglichen, dass Wohnungen erschwinglicher werden. Die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner könnten den Bahnhof, die Innenstadt und das Obweiler Zentrum sehr gut und schnell mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad erreichen. Die Sportzentren südlich der Fuchshofstraße würden ebenfalls davon profitieren. Allerdings müsse eine Gefahr bei Korridor 2 gebannt werden: die Trassenführung dürfe nicht durch die Waiblinger Straße durchkreuzt werden. Zudem sei das überplante Trassengebiet noch nicht im Besitz der Stadt. Laut Stadträtin Steinwand-Hebenstreit seien die Kornwestheimer-, die Fellbacher- und die Mühlhäuser Straße überdimensionierte Straßen und offensichtlich prädestiniert dafür, eine Buslinie durchzuführen ohne den ruhenden und fahrenden Autoverkehr zu behindern. Diese Straßen im Wohngebiet zurück zu bauen wäre trotzdem sinnvoll. Wenn ein ÖPNV-Angebot in der Nähe existieren würde, könnte das zweite Auto im Haushalt überflüssig werden. Schließlich gebe es kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Raum. Auf Korridor 3 eingehend sagt Stadträtin Steinwand-Hebenstreit, dass hier der BRT nicht sinnvoll wäre. Eine Busverbindung würde nur dann Sinn ergeben, wenn man das geplante SKS-Gelände in die ÖPNV-Entwicklung miteinbeziehen würde. Bezug auf Korridor 4 nehmend sagt sie, dass mit einer sinnvollen ÖPNV-Anbindung der Autoverkehr von täglich 33.000 Fahrzeugen reduziert werden könnte, insbesondere wenn die Anwohnerinnen und Anwohner von Remseck verstärkt den ÖPNV und nicht das eigene PKW nutzen würden. Vor allem wäre das eine Linie, welche der Stadtbahn nicht in die Quere kommen würde, sondern vielmehr eine Ergänzung sein könnte. Dadurch würde der Ast in Richtung Waiblingen, der als Stadtbahn-Verbindung (noch) nicht wirtschaftlich sei, schon mal mit einer attraktiven Busverbindung bedient. Stadträtin Steinwand-Hebenstreit sagt, dass man alle Varianten mit dem Bus anfahren könnte. Der stadtweite Ausbau des ÖPNV sei nicht sinnlos, sondern motiviere die Bevölkerung dazu, vom individuellen Transport, der die hohen Belastungen verursache, abzuweichen und den ÖPNV, das Fahrrad oder die Fußwege zu nutzen. Nur wenn der ÖPNV flächendeckend gut funktioniere und nicht zu teuer sei, werde die Bevölkerung gerne umsteigen. Dadurch würden sich sowohl die Erreichbarkeit als auch die Lebensqualität verbessern.

Stadträtin **Dr. Knoß** geht im Anschluss auf die Korridore für die Weststadt ein. Sie fragt, ob geplant sei, den BRT durchfahren zu lassen, so dass die Passagiere umsteigefrei von der Weststadt in die Oststadt gelangen können. Zudem möchte sie wissen, wo die Haltestellen für den BRT in der Weststadt sein sollen. Wenn nach Ansicht der Verwaltung eine BRT-Trasse in der Mörikestraße keinen Sinn mache, weil dort ein Wohngebiet mit vielen Bäumen und Parkplätzen sei, dann versteht Stadträtin Dr. Knoß nicht, warum dies in der Gänsefußallee einen Sinn machen sollte, wo doch ähnlichen Bedingungen wie in der Mörikestraße vorherrschen.

Stadträtin **Liepins** stellt vorab fest, dass es in Ludwigsburg einen guten ÖPNV gibt. Problematisch sei allerdings, dass die Busse häufig mit dem Individualverkehr im Stau stehen bleiben. Aus diesem Grund habe die SPD-Fraktion gemeinsam mit der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vor kurzem einen Antrag zur Umsetzung von Busbevorrechtigungsmaßnahmen gestellt. Diese würden insbesondere an verkehrlich neuralgischen Punkten Sinn machen. Stadträtin Liepins sagt, dass es bislang nicht gelungen sei, die vorhandenen Busse der LVL zu bevorzugen. Sie fragt, ob man Busse nur dann bevorzugen könne, wenn sie BRT-Busse sind.

Auch ist ihr nicht klar, ob der West-Express nun der BRT sein soll oder ob der Einsatz eines BRT-Busses zusätzlich zum West-Express geplant sei. Die SPD-Fraktion begrüße eine Bevorrechtigung des ÖPNV sowie schnellere Busanbindungen. Die Gewerbetreibenden in der Weststadt sollten ebenfalls angebunden werden. Deshalb sollten die Busse dort häufiger halten. Bezug auf Oßweil nehmend bemerkt Stadträtin Liepins, dass es eine Tempo 30-Zone in der Fellbacher Straße und in der Kornwestheimer Straße gibt. Sie möchte wissen, ob der BRT auch in Tempo 30-Zonen fahren würde. Zudem weist sie darauf hin, dass bei einer möglichen Reaktivierung eines Teils der Waiblingen Straße der ÖPNV mitten durch einen Grünzug führen würde, den die Oßweiler erhalten möchten. Stadträtin Liepins rät dazu, auch mit der LVL über Maßnahmen zur Busbeschleunigung zu sprechen. Die SPD-Fraktion stimmt der Vorl. Nr. 247/18 zu.

Stadtrat **Rothacker** geht in seinem Wortbeitrag auf die Korridore in der West- und Oststadt ein. Er erklärt, dass nach Ansicht der Freie Wähler-Fraktion die Mörikestraße in der Weststadt zu eng für eine BRT-Trasse wäre. Die Fraktion spreche sich für die Groenerstraße aus. Die Einrichtung des West-Express in Form eines einspurigen Rings mit finanzieller Beteiligung der Gewerbetreibenden betrachte die Fraktion als separaten Sachverhalt. Bezug auf die Oststadt nehmend sagt Stadtrat Rothacker, dass die Schorndorfer Straße nicht geeignet für eine BRT-Trasse sei. In der Fuchshofstraße wiederum gehe es heute schon sehr eng zu. Außerdem müsste dafür ein weiteres großes Teilstück der Waiblinger Straße gebaut werden. Stadtrat Rothacker betont, dass die stadt- und verkehrsräumliche Ausgestaltung des BRT in der Oststadt zentral mit der Entwicklung des künftigen Fuchshof-Geländes zusammenhänge. In diesem Rahmen könnte eine BRT-Trasse mitgeplant werden. Nach Ansicht der Freie Wähler-Fraktion seien in der Oststadt die Hindenburgstraße oder die Friedrichstraße für eine BRT-Trasse geeignet. Stadtrat Rothacker bittet um eine Abstimmung in der heutigen Sitzung, damit eine kurzfristige Lösung im Rahmen der Doppelstrategie ermöglicht werde.

BM **Ilk** stellt fest, dass die Freie Wähler-Fraktion die Prüfung des Korridors 3 in der Oststadt und des Korridor C in der Weststadt befürworte.

Stadträtin **Burkhardt** lehnt das BRT-System für Ludwigsburg ab. Wenn dieses seine volle Wirksamkeit entfalten soll, brauche es Betontrassen. Diese jedoch passen ihrer Ansicht nach nicht zur Gestaltung der barocken Stadt Ludwigsburg. Die Stadt würde dadurch vollkommen verändert werden. Stadträtin Burkhardt ist überzeugt, dass ein Schnellbussystem auch mit dem Unternehmen umgesetzt werden könne, welches den Busverkehr der Stadt aktuell betreibe. Ihrer Meinung nach wäre die Weiterentwicklung der Bahnverbindung Markgröningen-Kornwestheim-Untertürkheim-Esslingen die wichtigste Maßnahme für eine schnelle Verbesserung des ÖPNV. Stadträtin Burkhardt kann nicht verstehen, warum man hier nicht tätig wird. Als weitere wichtige Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots erachtet sie eine moderne Ampelschaltung und die Bevorrechtigung der Busse.

Stadtrat **Lettrari** möchte ebenfalls kein BRT-System in der Innenstadt. Er befürwortet eine Verbindung von Markgröningen über Ludwigsburg nach Remseck. Stadtrat Lettrari appelliert an die Verwaltung, die finanziellen Ressourcen in das Machbare zu investieren.

Stadtrat **T. Lutz** sagt, dass Oßweil aktuell ein sehr gutes Bussystem habe. Der Stadtteil würde seiner Meinung nach verlieren, egal ob künftig ein BRT- oder ein schienen-gebundenes System errichtet würde. Eine schienengebundene Lösung durch Oßweil stellt Stadtrat T. Lutz in Frage. Er könne sich auch nicht vorstellen, dass man mit einer Niederflurbahn problemfrei durch Oßweil kommen würde.

Eine BRT-Trassenführung durch die Fuchshofstraße wäre für ihn durchaus vorstellbar. Obwohl Stadtrat T. Lutz dafür plädiert, das bestehende Bussystem auszubauen und zu verstärken, ist er bereit, der Vorl.Nr. 247/18 zuzustimmen.

Stadträtin **Orzechowski** erklärt, dass sie der Vorl.Nr. 247/18 nicht zustimmen werde. Um den ÖPNV zu verbessern wäre für sie der richtige Weg Bevorrechtigungsspuren für die üblichen Busse zu errichten und das Geld in das bereits bestehende System zu investieren.

Stadträtin **Dr. Knoß** bezweifelt, dass man ein BRT-Fahrzeug in der Weststadt voll bekommen könnte. Dafür sei die Zahl der Passagiere insgesamt zu niedrig.

BM **Ilk** erklärt, dass der Einsatz der BRT-Fahrzeuge im jeweiligen Bereich bedarfsorientiert erfolgen würde.

Herr **Behnsen** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) erklärt, dass der BRT kein Ersatz für den West-Express sein soll. Er bestätigt zudem, dass der BRT umsteigefrei von der West- in die Oststadt fahren würde. Wo genau sich die BRT-Haltestellen in der Weststadt befinden würden, müsse noch geprüft werden, zumal dort eine bemerkenswerte städtebauliche Dynamik zu beobachten sei. Da aktuell mehrere städtebauliche Projekte wie ZIEL, Transformation Weststadt, Fuchshof oder das SKS-Areal in Obweil geplant werden, können in diesem Rahmen auch BRT-Achsen geschaffen werden, die nicht oder noch nicht in der gewünschten Durchgängigkeit da seien. Wichtig sei zudem, dass der ÖPNV in die barocke Struktur der Stadt Ludwigsburg gut integriert werde. Herr Behnsen bestätigt, dass der BRT nach Remseck fahren werde.

Sollten auf der Straße Parkplätze für die BRT-Trasse wegfallen, dann müsste nach Ansicht von Stadtrat **Noz** Ersatz dafür an anderer Stelle geschaffen werden.

Stadträtin **Liepins** bemerkt, dass die höchste Fahrgastzahl in Richtung Neckarweihingen verzeichnet werde. Deshalb sollte der BRT auch dort bevorzugt eingesetzt werden.

BM **Ilk** nimmt den Vorschlag von Stadtrat **Noz**, zusätzlich eine BRT-Trassenvariante auf der Schwieberdinger Straße vertiefend zu prüfen, um den Westen der Stadt inkl. der südlichen Seite der Schwieberdinger Straße sowie Pflugfelden einzubinden in den Beschlussvorschlag auf und stellt den abweichenden Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

Beschlussempfehlung:

Die Stadt Ludwigsburg wird ermächtigt, folgenden Schlüssel und Rahmenbedingungen für eine Kostenbeteiligung in die Verhandlungen mit den Projektpartnern einzubringen.

1. Schlüssel

Für die Teilprojekte

- „Regionalbahn Abschnitt Markgröningen Mitte – Ludwigsburg Bf – Kornwestheim Pbf“ sowie
- „Niederflurstadtbahn“ auf dem selben Abschnitt

gilt folgender Finanzierungsschlüssel zwischen den Projektbeteiligten:

- 50,00 % Landkreis Ludwigsburg
- 50,00 % Kostenaufteilung unter den vom Teilprojekt betroffenen Kommunen nach folgenden Gewichtungen
 - 20,00 % Einwohnerzahl
 - 20,00 % Anzahl der Haltestellen im jeweiligen Gemeindegebiet
 - 60,00 % Fahrleistung (Distanz in km je Gemeindegebiet).

Betroffen ist eine Kommune dann, wenn auf ihrer Gemarkung mindestens eine Haltestelle liegt.

2. Inhaltlicher Geltungsbereich

Der Finanzierungsschlüssel gilt für planungs- und projektvorbereitende Kosten, d.h. für Planungen, Gutachten, Untersuchungen, Simulationen, Rechtsberatung, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit sowie sonstige, vergleichbare projektvorbereitende Kosten. Bei der Reaktivierung der Eisenbahnstrecken gilt er darüber hinaus auch für Instandhaltungsmaßnahmen bis zur Inbetriebnahme (z.B. Vegetationsarbeiten) sowie für eine mögliche Pacht der Gleisflächen. Der Schlüssel gilt nicht für Bau- und Investitionskosten, Personalkosten der Projektbeteiligten, interne Verrechnungsgskosten (z.B. Hausdruckerei, Leistungen des Bauhofs) und Grunderwerb.

3. Zeitlicher Geltungsbereich

- a. Der Finanzierungsschlüssel gilt für o.g. Kosten, die ab dem Jahr 2017 erstmals entstanden sind.
- b. Die Gewichtungsfaktoren (Einwohnerzahl, Haltestelle, Fahrleistung) werden jährlich fortgeschrieben. Maßgeblich für das Abrechnungsjahr ist die Einwohnerzahl bzw. der Planungsstand zum 31.12. des Vorjahres.

4. Räumlicher Geltungsbereich

Der Finanzierungsschlüssel umfasst die planungs- und sonstigen projektvorbereitenden Kosten innerhalb folgender Realisierungsstufen:

Beschlussempfehlung:

| Stufe | Streckenabschnitt | System |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| Stufe 1: | Markgröningen Bahnhof bis Ludwigsburg Bahnhof (Einfahrweiche) | Regionalbahn + Niederflurstadtbahn |
| Stufe 2a: | Ludwigsburg Bahnhof (Einfahrweiche) bis Ludwigsburg Bahnhof (inkl. Abstellgleis Keplerdreieck) | Regionalbahn |
| Stufe 2b: | Ludwigsburg Bahnhof bis Kornwestheim W&W | Regionalbahn |
| Stufe 2c: | Kornwestheim W&W bis Kornwestheim Pbf. | Regionalbahn |
| Stufe 3: | Markgröningen Bahnhof bis Markgröningen Mitte | Niederflurstadtbahn + evtl. Regionalbahn |

Dies entspricht der Darstellung in Anlage 1.

5. Verrechnung mit dem Teilprojekt Niederflurstadtbahn

Planungs- oder sonstige vorbereitende Kosten in o.g. Geltungsbereich, die dem Teilprojekt Niederflurstadtbahn zugeordnet sind, werden zugunsten der Projektbeteiligten verrechnet (keine Doppelfinanzierung bei späteren Beauftragungen zur Stadtbahn). Dies trifft insbesondere auf die Stufe 1 zu.

6. Beschlussvorbehalt

Der Finanzierungsschlüssel gilt vorbehaltlich zustimmender Beschlüsse in den Gremien des Landkreises sowie der Kommunen Remseck, Kornwestheim, Markgröningen und Möglingen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Nicht anwesend: Stadtrat Braumann
Stadtrat Seybold

Beratungsverlauf:

BM IIIk verweist auf die Vorl.Nr. 232/18 und erklärt, dass der Finanzierungsschlüssel für planungs- und projektvorbereitende Kosten gelte, also für Planungen, Gutachten, Untersuchungen, Simulationen, Rechtsberatung, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit sowie sonstige vergleichbare projektvorbereitende Kosten.

Bei der Reaktivierung der Eisenbahnstrecken gelte er darüber hinaus auch für Instandhaltungsmaßnahmen bis zur Inbetriebnahme sowie für eine mögliche Pacht der Gleisflächen. Der Schlüssel gelte nicht für Bau- und Investitionskosten, Personalkosten der Projektbeteiligten, interne Verrechnungsgewinne und Grunderwerb. Die Gewichtungsfaktoren (Einwohnerzahl, Haltestelle, Fahrleistung) werden jährlich fortgeschrieben.

Stadtrat **Noz** äußert sich zufrieden, dass mit der Vorl.Nr. 232/18 nun ein konkreter Finanzierungsschlüssel vorliege, der den Spekulationen ein Ende bereiten werde. Seine Frage, ob der Finanzierungsschlüssel auch das Zugmaterial beinhalte, verneint BM **Ilk**.

Stadträtin **Dr. Knoß** bemerkt, dass die angegebenen 2,5 Haltestellen für Ludwigsburg noch gar nicht existieren.

Stadträtin **Liepins** sagt, dass die SPD-Fraktion dem Kostenteilungsschlüssel zustimme. Allerdings fehlen der Fraktion belastbare Zahlen. Diese sollte die Stadtverwaltung liefern. Stadträtin Liepins fragt, was die professionelle Verteilung des Flyers zur Doppelstrategie an fünf großen Kommunen kosten werde. Zudem möchte sie wissen, warum der Finanzierungsschlüssel für manche Rahmenbedingungen, z. B. für den Grunderwerb, nicht gelte.

Stadtrat **Rothacker** weist darauf hin, dass in der heutigen Sitzung lediglich über die Planungskosten in Höhe von 650.000 Euro beschlossen werden soll. Die Hälfte davon, also 325.000 Euro werden vom Landkreis übernommen. Die restlichen 325.000 Euro sollen gemäß dem Finanzierungsschlüssel unter den beteiligten Kommunen aufgeteilt werden.

BM **Ilk** bestätigt die Aussage von Stadtrat Rothacker. Er fügt allerdings hinzu, dass die 650.000 Euro eine Beispielsrechnung seien. Der genaue Betrag für die Planungskosten werde zu einem späteren Zeitpunkt kommuniziert, da konkrete Investitions- und Grunderwerbskosten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht benannt oder geschätzt werden können. Aktuell gehe es lediglich um die Kostenverteilung. Die Stadtverwaltung habe gemeinsam mit den anderen Kommunen den vorliegenden Finanzierungsschlüssel erarbeitet. Zunächst müsse geplant werden. Mit jeder getätigten Planung erhöhe sich auch die Kostensicherheit. Den genauen Kostenbetrag für die Verteilung des Flyers werde die Verwaltung gerne nachliefern. Diese Kosten werden ebenfalls nach dem vorliegenden Finanzierungsschlüssel unter den Beteiligten verteilt.

Stadtrat **Link** möchte wissen, ob den Gemeinderäten der anderen Kommunen dieser Finanzierungsschlüssel bereits vorliegt.

BM **Ilk** erklärt, dass die Stadt Ludwigsburg als erste Kommune den dargestellten Finanzierungsschlüssel in den Gemeinderat einbringen werde. Sollte die Gemeinderäte der anderen Kommunen diesen nicht beschließen, müssten die Verhandlungen wiederholt werden. Bezug auf die Wortmeldung von Stadträtin **Dr. Knoß** nehmend sagt BM Ilk, dass man aktuell von 2,5 Haltestellen für Ludwigsburg ausgehe. Sollten diese Haltestellen nicht errichtet werden, müsste der Schlüssel entsprechend angepasst werden.

Nach der Aussprache stimmt der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt über die Vorl.Nr. 232/18 ab.

Abweichender Beschluss:**1. Auslobung eines Architekturwettbewerbs**

Zur Entwicklung des Baugebiets „Gämsenberg“ wird ein Architekturwettbewerb nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) durchgeführt. **Der Wettbewerb wird als offener Realisierungswettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren mit 20 Teilnehmern ausgelobt.** Die Auslobung erfolgt nach den von der Pflugfelder Unternehmensgruppe, der Wohnungsbau Ludwigsburg GmbH und der Stadt Ludwigsburg gemeinsam formulierten Rahmenbedingungen.

2. Freigabe von Haushaltsmitteln für den Wettbewerb

Für die Preisgelder einschließlich der Betreuung und Durchführung des Architekturwettbewerbs werden dafür erforderliche Mittel in Höhe von 230.000 Euro freigegeben.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 10 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich angenommen.

Nicht anwesend: Stadtrat Seybold

Beratungsverlauf:

Frau **Dr. Mayer-Dukart** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist.

Dass der Realisierungswettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren mit 30 Teilnehmern ausgelobt werden soll, sieht Stadtrat **Noz** als problematisch an. Seiner Ansicht nach werde hier viel Aufwand für ein relativ kleines Gebiet betrieben. Dennoch stimme die CDU-Fraktion den Planungen der Verwaltung zu – mit Ausnahme des Stellplatzschlüssels. Deshalb beantragt er im Namen der CDU-Fraktion mündlich, dass der Stellplatzschlüssel von 1,0 pro Wohneinheit auf 1,5 pro Wohneinheit erhöht werden soll.

Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit** erinnert daran, dass bereits in der Vergangenheit über die Schwierigkeit des Geländes Gämsenberg diskutiert wurde. Eigentlich sollte dieser Bereich nicht bebaut werden, da er eine wichtige Grünschneise darstelle. Nun werde er doch bebaut – auch um die hohe Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum zu befriedigen. Stadträtin Steinwand-Hebenstreit spricht in diesem Zusammenhang von einer interessanten Kooperation zwischen der Wohnbau Ludwigsburg GmbH (WBL) und der Firma Pflugfelder. Zudem äußert sie sich gegen einer Erhöhung des Stellplatzschlüssels und teilt mit, dass sie sich bei der Abstimmung enthalten werde.

Stadtrat **Juranek** sagt, dass die SPD-Fraktion ursprünglich gegen einer Bebauung des Gebiets Gämsenberg gewesen war. Aufgrund der vorherrschenden Wohnungsnot habe sich die Fraktion umstimmen lassen und dem Verfahren zugestimmt. Nach Ansicht von Stadtrat Juranek werden sich wegen der schwierigen Topografie die Einbindung des Bestandes, die Bildung eines neuen Ortsrandes und die Integration der Natur nicht einfach gestalten. Diese Schwierigkeit werde auch als Argument für das Bewerbungsverfahren mit 30 Architekturbüros verwendet. Stadtrat Juranek würde eine Mehrfachbeauftragung mit 10 kompetenten Architekturbüros zur Auswahl bevorzugen. Im Notfall hätte man seiner Ansicht nach einen städtebaulichen Ideenwettbewerb mit einem nachfolgenden Realisierungswettbewerb machen können.

Stadtrat **Rothacker** bemerkt, dass die Freie Wähler-Fraktion von Anfang an dieses Projekt positiv begleitet habe, weil dringend Wohnraum benötigt werde. Dadurch, dass man das Projekt zwischen der WBL und der Firma Pflugfelder als Bauträger gesplittet habe, sei nach Meinung von Stadtrat Rothacker Bewegung in die Sache gekommen. Er fordert zudem, den städtischen Anteil an den Gesamtkosten des Wettbewerbs zu deckeln. Im Namen der Freie Wähler-Fraktion stellt er den mündlichen Antrag, die Zahl der Architekturbüros, welche am Bewerbungsverfahren teilnehmen werden, von 30 auf 20 zu reduzieren. Er fordert zudem, den städtischen Anteil an den Gesamtkosten des Wettbewerbs zu deckeln. Im Namen der Freie Wähler-Fraktion stellt er den mündlichen Antrag, die Zahl der Architektur-büros, welche am Bewerbungsverfahren teilnehmen werden, von 30 auf 20 zu reduzieren.

Stadträtin **Burkhardt** kündigt an, dass sie der Vorl.Nr. 212/18 nicht zustimmen werde. Denn sie vertritt die Meinung, dass die städtebauliche Gestaltung des Gämsenbergs so erhalten bleiben sollte, wie sie aktuell ist.

Stadtrat **Lettrari** schließt sich dem Antrag der Freie Wähler-Fraktion an.

Auf die Wortmeldungen eingehend gibt BM **Ilk** zu bedenken, dass eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf 1,5 mit der Errichtung einer weiteren Parkebene auf der Tiefgarage verbunden wäre. Dies würde sich wiederum wegen der damit verbundenen höheren Baukosten negativ auf das preisgünstige Wohnen auswirken. Als mögliche Lösung zur Kostenbeschränkung schlägt BM Ilk vor, in den Auslobungstext 1,0 Stellplätze zu schreiben und darüber hinaus die Bauträger aufzufordern, ein Mobilitätsangebot – ähnlich wie im BayWa-Areal – anzubieten.

Herr **Kurt** fügt hinzu, dass die Auslober 10 Architekturbüros vorab wählen werden. Bei 20 statt 30 Teilnehmern würde sich die Zahl der vorabzuwählenden Büros auf 6 verringern. Mit diesen 10 Architekturbüros seien bereits erste Gespräche geführt worden. Sollte nun die Zahl der am Realisierungswettbewerb Teilnehmenden reduziert werden, riskiere man, dass einige sich zurückziehen. Herr Kurt erklärt, dass bei einer Mehrfachbeauftragung jeder Teilnehmer ein festgelegtes Honorar bekommen würde, unabhängig von der Qualität des Entwurfs. Je mehr Teilnehmer, desto teurer würde das Verfahren werden. Ein Vorteil der Mehrfachbeauftragung sei dagegen, dass die Teilnehmer vorab bestimmt werden können. Nachteilig sei jedoch, dass bei höherer Teilnehmerzahl das Verfahren unwirtschaftlich werde. Auch die Bandbreite der präsentierten Lösungen sei bei einer Mehrfachbeauftragung oft gering. Die Verwaltung empfehle deshalb einen Realisierungswettbewerb nach RPW 2013. Da es sich hier um ein schwieriges Gelände handle, lohne es sich mehrere Ideen zu haben. Herr Kurt sagt, dass bei einem Realisierungswettbewerb nach RPW 2013 Kosten für ein Preisgericht entstehen, die sich nicht dadurch reduzieren lassen dass man die Zahl der Teilnehmer verringert.

Bei einem Realisierungswettbewerb bekämen nur Preisträger die vorab festgelegte Siegerprämie – das fördere die Qualität des Entwurfs.

Stadtrat **Juraneck** teilt mit, dass die SPD-Fraktion dem Antrag der Freie Wähler-Fraktion zustimmen würde.

Nach der Aussprache lässt BM **Ilk** über den mündlichen Antrag der CDU-Fraktion, den Stellplatzschlüssel von 1,0 pro Wohneinheit auf 1,5 pro Wohneinheit zu erhöhen, abstimmen.

Der Antrag wird mit 5 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich abgelehnt.

Das Gremium stimmt auch über den Antrag der Freie Wähler-Fraktion, die Zahl der Architekturbüros, welche am Bewerbungsverfahren teilnehmen werden, von 30 auf 20 zu reduzieren, ab.

Dieser Antrag wird mit 10 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Die reduzierte Zahl der teilnehmenden Architekturbüros wird im Beschlussvorschlag auf der Vorl.Nr. 212/18 aufgenommen. Nach den Anträgen stimmt das Gremium über den geänderten Beschlussvorschlag ab.

TOP 6**Walckerpark - Präsentation der
Wettbewerbsergebnisse
- mündlicher Bericht**

Beratungsverlauf:

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, stellen Frau **Dr. Mayer-Dukart** und Herr **Straß** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) die Ergebnisse des freiraumplanerischen Realisierungs- und Ideenwettbewerbs Walckerpark sowie das weitere Vorgehen vor.

Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Beratungsverlauf:

BM **IIk** stellt die Beratung dieses Tagesordnungspunktes zurück, weil die Vorlage zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht beratungsreif ist.