



Protokollauszug
zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Dienstag, 08.01.2019, 17:05 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1 **Stärkung des ÖPNV: Einführung eines BRT-Systems
und einer Niederflurstadtbahn in Ludwigsburg
(Vorberatung)** **Vorl.Nr. 522/18**

Beratungsverlauf:

Siehe TOP 1.1

TOP 1.1 **- abweichender Beschlussvorschlag zur Vorl. Nr.
522/18** **Vorl.Nr. 003/19**

Abweichende Beschlussempfehlung:

- I. Wir wollen eine Stadtbahn in Kombination mit einem BRT-System in Ludwigsburg und Umgebung als Vorlauf- und Ergänzungssystem im hochverdichteten Zentrum des Landkreises Ludwigsburg. Wir stimmen deshalb der gemeinsamen Verständigung vom 24.10.2018 einschließlich des Protokolls zu.
- II.
 1. Wir steigen in die Planung der Niederflurstadtbahn für Stadt und Landkreis Ludwigsburg, für die uns die Verkehrsministerien des Landes und des Bundes eine Investitionskostenförderung von bis zu 80 Prozent in Aussicht gestellt haben, ein und beauftragen die Landkreisverwaltung, eine entsprechende Ausschreibung vorzunehmen.
 2. Der Landkreis erklärt seine Bereitschaft, sich an den Kosten der Planung zur Umsetzung des Stadtbahnprojekts mit 50 Prozent zu beteiligen.
 3. Der Beauftragung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart GmbH mit der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen zur Planung der Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg wird zugestimmt.

Dies steht unter dem Vorbehalt, dass die kommunalen Partner entsprechende Beschlüsse fassen.
- III. Die Planung soll in - Abstimmung mit dem Fördermittelgeber - in ~~drei~~ vier Abschnitten erfolgen:

1a) Der noch existierende Gleiskörper auf der Strecke zwischen Ludwigsburg und Markgröningen soll so schnell wie möglich wieder in Betrieb genommen und bis zur Fertigstellung der Stadtbahn mit einem 2-System-Fahrzeug befahren werden. Dies kann nach den vorliegenden Gutachten bis zum Jahr 2025 erfolgen.

1b) Parallel dazu wird mit dem Ziel der Realisierung geprüft, ob die Strecke vom Bahnhof Ludwigsburg bis zu W&W, Kornwestheim und nach Schwieberdingen zur Firma Bosch verlängert und diese Maßnahmen in die Förderung einbezogen werden können. Das Verkehrsministerium hat uns hierzu eine positive Begleitung in Aussicht gestellt.

Hierzu wird der Beauftragung der Fa. Intraplan München mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie und einer Standardisierten Bewertung für die Einbindung der Gemeinde Schwieberdingen unter der Voraussetzung zugestimmt, dass die Gemeinde Schwieberdingen sich mit 50 Prozent an den Kosten beteiligt.

Die Kreisverwaltung wird beauftragt, bei der Fa. Intraplan, München, ein Angebot für die Durchführung einer Machbarkeitsstudie und einer Standardisierten Bewertung für den Anschluss des W&W-Standorts in das Stadtbahnnetz einzuholen. Gleiches gilt für die von der DB AG zu beantwortenden Fragestellungen

2. Parallel dazu soll die SSB von Remseck-Aldingen nach Pattonville bis zur Erich-Bracher-Schule geführt werden.

3. Als dritter Abschnitt soll die Strecke zwischen Bahnhof Ludwigsburg und Pattonville als Niederflurstadtbahn geplant werden.

4. Als vierter Abschnitt sollen die Streckenabschnitte zwischen dem Bahnhof Ludwigsburg und Schlösslesfeld/Ossweil als Niederflurstadtbahn geplant werden.

- IV.
1. Zur Umsetzung der genannten Maßnahmen gründen die beteiligten Städte und Gemeinden Ludwigsburg, Markgröningen, Möglingen, Remseck sowie der Zweckverband Pattonville und der Landkreis Ludwigsburg einen Zweckverband. Vor der Einrichtung eines Zweckverbands werden die wesentlichen Eckpunkte der Satzung festgelegt.
 2. Die Stadt Kornwestheim und die Gemeinde Schwieberdingen können dem Zweckverband beitreten, sobald die jeweilige Machbarkeitsstudie positiv abgeschlossen ist.
 3. Der Landkreis Ludwigsburg übernimmt jeweils 50 Prozent der im Zweckverband anfallenden Kosten.
- V.
1. Der Landkreis unterstützt die Stadt Ludwigsburg bei der Einführung des BRT-Systems als Vorlauf- oder Ergänzungsbetrieb und ggf. anderen Bussen, soweit sie die Realisierung und Förderfähigkeit der Stadtbahn nicht beeinträchtigen.
 2. Der Landkreis Ludwigsburg erklärt seine grundsätzliche Bereitschaft, sich nach den Richtlinien zur Finanzierungsabgrenzung – derzeit 50 % - zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden vom 15. Dezember 2017 an den Betriebskosten des BRT-Systems zu beteiligen.

3. Der Landkreis Ludwigsburg erklärt seine grundsätzliche Bereitschaft, sich an den Investitionskosten für das Busmaterial des geplanten BRT-Systems in analoger Anwendung der Richtlinie zur Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden vom 15. Dezember 2017 zu beteiligen .
4. Die Kreisverwaltung wird beauftragt, eine Beratungsvorlage über die grundsätzliche Beteiligung des Landkreises Ludwigsburg an den Investitionskosten der ortsfesten Infrastruktur für Maßnahmen zur Busbeschleunigung (auch BRT) für den Kreistag zu erstellen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der geänderte Empfehlungsbeschluss wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung einstimmig gefasst.

Der Beschluss geht als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

OBM **Spec** eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Nachdem keine Änderungswünsche zur Tagesordnung vorgebracht werden, ruft er TOP 1 auf. Es sei gelungen, dass in der jetzigen Vorlage alle am 24.10.2018 im Verkehrsministerium getroffenen Vereinbarungen aufgenommen werden konnten. In dieser Vorlage finden sich alle Positionen der bisherigen Vorlagen wieder. Weiter geht OBM Spec auf den W&W Bahnhalt ein. Mit der Weiterentwicklung der ÖPNV Konzeption sei es möglich einen Bahnhalt zu realisieren und die Prüfung der Machbarkeit sei mit dem Ziel einer Realisierung verbindlich aufgenommen worden. Die notwendige Klärung des Abschnittes Bahnhof bis Schillerdurchlass sei in der Vorlage nicht enthalten. Jedoch habe Landrat Dr. Haas die vorgezogene Schaffung einer Planungsklarheit zugesagt. Es steht momentan ein schwebender Kaufvertrag zwischen der Bahn und Firma Doblinger im Raum. Um ein Vorkaufsrecht zu begründen, brauche man exakte Planungen für diesen Streckenablauf. Weiter geht er auf die Finanzierungsfrage ein, die zwischenzeitlich geklärt sei. Die Planungen für die Leistungsphase II für das BRT System sei abgeschlossen und im Zusammenhang mit der fristgerechten Einreichung der Mittelanmeldung auch den Projektpartnern und dem Landkreis zur Verfügung gestellt. Abschließend spricht OBM Spec seinen Dank an Landrat Dr. Haas, an die Landkreisverwaltung und an die beteiligten Sprecher der Fraktionen und Gruppen aus. Zeitnah könne man Verbesserungen durch die Einführung des BRT-Systems und mittel- bis langfristige durch die Stadtbahn erreichen. Bevor OBM Spec die Aussprache eröffnet, gibt er das Wort an BM **Ilk** weiter.

BM **Ilk** fügt hinzu, dass heute über die Vorlage 003/19 diskutiert werde. Diese enthalte die Haltung des Landkreises, wie auch die Haltung der Stadt. Diese Vorlage sei zwischen Stadt und Landkreis abgestimmt.

Stadtrat **Herrmann** merkt an, dass mit der heutigen Sondersitzung dem Wunsch der Fraktionen, dass vor der Beratung im Kreisgremium, eine Beratung stattfinde und Stellung genommen werden könne, nachgekommen werde. Wichtig sei ihm ebenso eine Vorlage, die mit der Landkreisverwaltung abgestimmt sei. Dies sei jetzt der Fall. Bedauerlicherweise sei die nicht abgestimmte Vorlage 522/18 und die Landkreisvorlage öffentlich bekannt gemacht worden.

Dankbar sei er für die Initiative, insbesondere durch Stadtrat Weiss, um das Ringen für eine abgestimmte Vorlage. Eine Verbesserung des Bussystems solle zeitnah erfolgen. Das BRT-System sei der Vorlauf und das Ergänzungssystem für die spätere Stadtbahn. Er sehe dies als sinnvolle Ergänzung und stehe nicht in Konkurrenz zum bestehenden Bussystem. Froh zeigt er sich über die Zusage des bewährten Busunternehmens und gehe davon aus, dass auch mit dem BRT-System eine Zusammenarbeit mit Firmen der Stadt Ludwigsburg möglich sei. Fahrverbote sollen vermieden werden. Das BRT-System sei hierzu ein Mosaikstein. Der Kreis tritt in die Planung einer Stadtbahn ein. Die Bahnlinie Markgröningen-Ludwigsburg könne schnell aktiviert werden. Eine wasserstoffbetriebene Bahn hätte er favorisiert, könne aber mit der Vorlage mitgehen. Stadtrat Herrmann weist auf einen Fehler in der Vorlage hin. Diese müsse von drei auf vier Planungsabschnitte abgeändert werden und geht auf diese Abschnitte ein. Beim ersten Abschnitt sei eine zeitnahe Untersuchung, möglichst schienengebundener Fahrzeuge, für die Anbindung W&W wichtig. Bei den Planungen sollen mehrere praktikable und finanzierbare Lösungen untersucht werden. Neben der Planung beim Schillerdurchlass solle parallel ein Umstieg beim Bahnhof angedacht werden. Die bessere Lösung werde überzeugen. Man solle die Lösungsmöglichkeiten und nicht die Probleme in den Mittelpunkt stellen. Die Gründung des Zweckverbandes, der die spätere Begleitung übernehmen solle, sei wichtig. Es müssen konkrete Regelungen in der Satzung geklärt werden. Weiter spricht er die Kostenfrage an. Hier gebe es Unklarheiten. Bei der Kosten-/Nutzenberechnung werde im Busbereich angegeben, dass die Einsparungen lediglich theoretische Werte seien. Eine genaue Aufstellung wünscht er sich zu den Kosten des BRT-Systems und laufende Informationen hierzu. Eine Kostenexplosion dürfe es nicht geben. Die Gremien müssen rechtzeitig informiert werden. Mit der heutigen Abstimmung werde die Vorlage 003/19 beschlossen und nicht die Begründungen zur Vorlage 522/18 und die Begründungen der Kreisvorlage. Zusammenfassend sei dies ein guter Auftakt für die weiteren konkreten Planungen. Seine Fraktion werde einstimmig dieser abgestimmten Vorlage zustimmen.

Stadtrat **Haller** wünscht seinen Wortbeitrag ins Protokoll: „Der Gordische Knoten ist gelöst, heute gestalten wir Zukunft, heute sorgen wir dafür, dass die Ludwigsbürger in ein paar Jahren besser vorankommen. Jahrelang waren die Bürger durch die Blockade zwischen Stadtverwaltung und Kreisverwaltung enttäuscht von der Politik.

Lange Zeit sorgte ein Streit mit unproduktiven Frontstellungen für Verdross.

Nun hat der Gemeinderat selbst die Initiative ergriffen. Trotz bevorstehender Kommunalwahl haben die Fraktionen zu einander gefunden. Die Stadträte saßen bei den nun erfolgreichen Verhandlungen zwischen Landrat und Stadtverwaltung mit am Tisch.

Die Vorlage der Kreisverwaltung wurde so nachgearbeitet, dass Unsicherheiten nun beseitigt sind. Keine Hintertürchen, Vertrauen durch Klarheit und Sachorientierung, das ist die Linie der Gemeinderäte, aller Gemeinderäte. Die Bürger müssen nicht mehr verzweifeln! Ihre engagierten Vertreter im Ehrenamt, Ihre Stadträte haben gehandelt!

Wir wollen Lösungen, wir wollen miteinander für das Wohl der Menschen und die Zukunft dieser Stadt arbeiten. Wir wollen freie Fahrt für Bahn, Auto und Rad – mit einem zukunftsfähigen Mobilitätskonzept. Heute stellen wir die Weichen für die Bahn und stellen das Signal für den Bus auf GRÜN. Formal sollte nun sichergestellt sein, dass wir in die Planung der Niederflurbahn einsteigen, dass als Zwischenlösung bereits 2025 Mittelflurbahnen von Ludwigsburg nach Markgröningen fahren. Zudem wird Ludwigsburg sein Bussystem schnellst möglich verbessern: Eigenen Fahrspuren, größere Kapazitäten, höherer Komfort. OB Spec kann sich darauf verlassen: wenn seine BRT Busse sinnvolle Verbesserungen bringen und der Realisierung der Niederflurstadtbahn in der Stadt Ludwigsburg nicht im Wege stehen, wird er breite Mehrheiten im Gemeinderat erhalten, und der Stadt zudem Fördermittel von Kreis, Land und Bund sichern. Es wurde an Formulierungen gefeilt, damit keiner dem anderen etwas verbauen kann. Doch es wird mehr als das benötigt: Wir müssen uns auf das vereinbarte verlassen können. Die Stadtbahn-Planung nicht zu blockieren, wäre zu wenig, um zügig voran zu kommen. Wir müssen gemeinsam vorankommen. Herr Oberbürgermeister, ich möchte ihnen heute ein Versprechen abnehmen:

Protokollauszug Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt 08.01.2019

Unterstützen Sie die Planung und Umsetzung der Stadtbahn auf Ludwigsburger Gemarkung aktiv. Denken sie konstruktiv mit. Es ist unser ureigenes Interesse bei den Planungen für Innenstadt und Bahnhof aktiv beteiligt zu sein.

Wir GRÜNEN unterstützen, dass dort in 2 Jahren ein BRT Bus fährt, wenn sie versprechen: Der Oberbürgermeister der Stadt Ludwigsburg arbeitet mit aller Kraft daran, dass auf der Stadtbahn-Trasse in 12 Jahren dann ein TRAM durch die City fährt.

1995 wurde ich Mitglied des Kreistags. Bereits damals stand die Bahn von Ludwigsburg nach Markgröningen auf der Tagesordnung. Seiner Zeit war ich mit der Forderung, der Landkreis solle diese Bahn umsetzen, öffentlich in der Kritik. Vor einem Jahr noch war die Gemeinderatsfraktion der GRÜNEN mit der Forderung nach einer Niederflurbahn sehr einsam, es gab Kritik von allen Seiten. Heute nun bin ich sehr froh, dass ich nach 24 Jahren mit dazu beitragen kann: ja es kommt eine Niederflurbahn und ja der Kreis und die Gemeinden machen es selbst. Wir verbessern die Verkehrs-Infrastruktur.

Wir werden Bahnlinien schaffen, die zehntausende Menschen im Ballungsraum komfortabel, sicher und mit verlässlichem Anschluss befördern. Wir verbessern die Lebensbedingungen für die Menschen, wir verbessern die Standortfaktoren für die Wirtschaft, wir schaffen Alternativen zum Auto im Stau. Wir organisieren mehr Mobilität bei geringer Belastung, sei es Feinstaub, CO₂, Stickoxide, Verkehrsunfälle oder Lärm. Wir entlasten den Straßenraum, mit einem besseren Mobilitätsmix. Mit vielseitigen Angeboten schaffen wir freie Fahrt auch für die, die nicht auf die Nutzung des eigenen Autos verzichten können. Weil andere mit Bahn, Bus, und Fahrrad besser vorankommen und das „Heiligs Blechle“ immer öfter stehen lassen können, oder das Carsharing nutzen. Wir wollen in Jahren, nicht Jahrzehnten vorankommen. Ja die Stadtbahn ist enkelgerecht und nachhaltig, aber ich will sie auch *selbst* noch erleben! Zudem: Um Fahrverbote zu verhindern, müssen wir schnell handeln. Ein verbessertes Bussystem wirkt sich, ebenso wie sichere, komfortabel Fahrradwege, kurzfristig auf die Schadstoffbelastung aus.

Bisher liegt uns eine BRT Linienführung mit grober Kostenberechnung vor.

Was wir an Bussen für den Vorlauf- und Ergänzungsbetrieb zur Stadtbahn benötigen, wird darüber hinausgehen. Wir benötigen eilig ein Buskonzept für diese neuen Bedingungen. Der Busverkehr wird sich mit der Stadtbahn wesentlich ändern, auch eine BRT Linie wirkt sich auf die restlichen Busverkehre aus. Die Anforderungen an Mobilität und Gesundheitsschutz im verdichteten städtischen Raum haben sich erhöht.

Wir brauchen dringend mehr Fakten als Entscheidungsgrundlage, wenn der BRT schnell starten soll. Wo sollen weitere BRT-Busse fahren, wie passt das mit dem bestehenden Netz zusammen? Wie verändern sich Fahrgastpotentiale?

Wie schaffen wir ein feingliedriges Bus-Zubringer-Netz, das Menschen dort abholt, wo die Nachfrage vorhanden ist? Es geht nicht nur um die Hauptverkehrsachsen, es geht auch darum, wie die letzte Strecke nach Hause oder zum Arbeitsplatz mit dem ÖPNV bewältigt wird.

Digitalisierung ermöglicht Optimierung im Verkehr. Wir werden dabei eben auch das Gegenteil vom langen BRT benötigen: kleine flexible Busse, die bedarfsgerecht Routen nicht nur auf breiten Betonpisten, sondern auch in engen Kurven meistern.

Langfristig gilt zudem: Sobald Fahrzeuge autonom fahren steigt die Wirtschaftlichkeit vor allem dieser Busse. Der Landrat hat zugesichert, dass im Vorlauf-Betrieb nicht nur BRT Busse durch den Kreis gefördert werden können, ebenso Gelenkbusse, wie sie die die Firma Jäger bereits besitzt. Herr Oberbürgermeister, wir tragen BRT-Busse mit, wo sie sinnvoll sind und die Realisierung der Niederflurstadtbahn in der Stadt Ludwigsburg letztens sogar fördern – weil wir gemeinsam agieren. Wir fordern aber auch: Legen sie ein Gesamtkonzept vor. Zudem gilt: egal ob BRT oder sonstiger Bus, wir benötigen eigene Fahrspuren und Ampelvorrang-Schaltungen, Kapazitätserweiterungen, ein dichtes Haltestellen Netz und einen engen Takt. Nicht nur auf einer Vorzeigelinie von der Weststadt nach Remseck, sondern für alle Menschen in dieser Stadt. Lassen sie sich Zuschüsse des Landkreises nicht durch einen verengten Blick auf die BRT-Busse entgehen. Betrachten sie uns GRÜNE nicht als Gegner, nicht als Verhinderer der BRT Busse. Sie werden sehen, wenn es konkret wird, wer dann bereit ist, Fahrspuren zur Busspur umzugestalten,

die Ampel für den BRT mit dem neuen Verkehrsrechner auf GRÜN zu stellen, Millionen in die Verbesserung des Busverkehrs zu investieren, Parkplätze am Straßenrand zu opfern. Wir sind ihre Verbündeten für ein besseres Bussystem - und wir wollen Sie als Verbündeten für die schnelle Umsetzung einer Niederflur-Stadtbahn in Ludwigsburg - auch nach Oßweil und Schlösslesfeld - sehen können. So, lieber Herr Spec, haben wir es nun vereinbart. Halten wir Wort.“
(Wortbeitrag wurde von Stadtrat Haller zur Verfügung gestellt)

Stadträtin **Liepins** freut sich und spricht von einem historischen Tag für Ludwigsburg. Man habe einen Meilenstein in der Stadtbahnplanung erreicht. Mit dem heutigen Beschluss könne in die Planung eingestiegen werden. Es liege eine mit dem Landkreis abgestimmte Vorlage vor. Sie könne auch vor der Kreistagsentscheidung zustimmen. Es sei ein gutes Signal an die Kreisräte und an die anderen Kommunen. Sie dankt allen Beteiligten und dem gemeinsamen Vorgehen, wie auch der fraktionsübergreifenden Einigkeit. Weiter geht sie auf den Zweckverband ein, bei dem sicherlich über die Stimmrechte diskutiert werden müsse. Der Landkreis habe eine Unterstützung der Busverbesserungen signalisiert. Sie betont, dass sie nicht prinzipiell gegen den BRT sei. Es werden politische Entscheidungen getroffen werden. Der Einsatz von Lang- und Gelenkbussen solle dort erfolgen wo notwendig, eigene Trassen dort wo möglich, so Liepins. Weitere Information wünsche sie zu konkreten Zahlen und Kosten. Mit dem bisherigen Busunternehmen habe man einen kompetenten Partner. Den Verkauf der Böschung am Bahnhof an Firma Doblinger könne sie nicht nachvollziehen. Wieso sei dieses Grundstück nicht an die Stadt verkauft worden, fragt sie.

Ein klares Signal und großer Fortschritt liege im Mittragen des BRT-Systems, so OBM **Spec**

Mit dieser gemeinsamen Vorlage legt man einen Grundstein, so Stadtrat **Weiss**. Die zukünftige Verständigung im Zweckverband sei der nächste Schritt. Einheitlich wolle man ein gemeinsames Ziel erreichen. Das Ziel sei kurzfristig durch Schnellbusse und langfristig durch die Niederflurbahn eine deutliche Verbesserung der Mobilität zu Gunsten des ÖPNV und des Individualverkehrs zu erreichen. Hiermit können Fahrverbote vermieden werden und das Programm saubere Luft zum Wohle der Bürger umgesetzt werden.

Stadträtin **Burkhardt** wünscht ihren Wortbeitrag ins Protokoll: „Ich freue mich, dass die Vorlage 522/18 nicht mehr beschlossen werden soll, sondern durch die Vorlage 003/19 ersetzt wird. Ich kann aber heute nicht darüber entscheiden. Ich habe die Vorlage 003/19 heute um 14 Uhr zum ersten Mal im Internet gelesen und muss über den Inhalt am Montag mit meinen Beratern reden. Dass ich überhaupt zu dem Thema Aussagen machen kann, verdanke ich der Tatsache dass wir bereits ausführlich bei der LUBU über das Thema “ Verbesserung des ÖPNV in Ludwigsburg“ gesprochen haben. Zentraler Ansatz fast aller bisherigen Vorlagen im Gemeinderat war die Möglichkeit, hohe Zuschüsse von Bund und Land für Sekundärmaßnahmen wie busfreundliche Ampelschaltungen, digitale Parkplatzsuche oder gesonderte Schnellbustrassen zu erhalten (Beispiele, es gibt noch mehr dieser Vorhaben), um durch solche technischen Maßnahmen Fahrverbote für den KFZ-Verkehr zu verhindern. Wir von der LUBU sind der Meinung, dass Entscheidungen zu Mobilitätsproblemen nicht allein verkehrstechnische Fragen beinhalten dürfen. Sie müssen in die Gesamtstadtplanung eingebunden und mit ihr vernetzt werden. Wir müssen uns bei allen Entscheidungen bewusst sein, dass ÖPNV-Investitionen auch zu städtebaulichen Änderungsprozessen führen. Wir müssen uns dabei immer wieder fragen lassen, ob die voraussehbaren Entwicklungsfolgen der hohen Investitionen in unserer Stadt mehr Lebensqualität für die Mehrheit der Bewohner oder noch mehr Belastungen insbesondere gesundheitlicher Art für die Bevölkerung bringen, als jetzt schon vorhanden sind. Viele Städte in Deutschland haben in akribischen Untersuchungen die Vorteile einer Stadtbahn gegenüber diversen Busarten klären lassen und dabei erkannt, dass es keinen öffentlichen Nahverkehr gibt, der unter den verschiedenen Rahmenbedingungen der verschiedenen Städte und Stadträume nicht auch

Nachteile hat. Jede Stadt ist ein Unikat, und darauf muss Rücksicht genommen werden, wenn wir die Fehler der Vergangenheit in der Stadtplanung nicht wiederholen wollen. Die Verwaltung muss nur darstellen, welche verkehrs- und damit auch stadträumliche Defizite Ludwigsburg im Augenblick hat und welche stadtpolitischen und damit auch verkehrspolitischen Ziele in 10-15 Jahren erreicht sein sollten. Es darf in Zukunft nicht mehr über BRT-Bus, Stadtbus oder Stadtbahn gestritten werden. Es soll ein hochwertiger ÖPNV für die Stadt Ludwigsburg entwickelt werden, den auch die umliegenden Städte akzeptieren können. Dazu gehören für die LUBU folgende Forderungen:

Der hochwertige Öffentliche Verkehr fügt sich in das Stadtbild ein. Das Liniennetz ist durchdacht und nimmt Rücksicht auf die städtebauliche Gestalt der Stadt. Grün- und Freiflächen werden durch den hochwertigen ÖPNV erweitert. Wohn- und Gewerbebereiche im bebauten Stadtgebiet werden bei Investitionen in den ÖPNV besonders berücksichtigt. Der höherwertige ÖPNV steht nicht mit dem IV im Stau, sondern hat an Hauptverkehrsstraßen eigene Busspuren, die nutzerfreundliche Taktzeiten möglich machen. Die Wartezeiten sind kurz und werden an jeder Haltestelle in Echtzeit angegeben. Auf diese Forderungen zu einem zukunftsfähigen Nahverkehr möchten wir rasch konkrete Antworten mit Beschlussvorlagen haben. Wir werden diese Forderungen in einem Antrag zusammenstellen. Haben Sie bitte Verständnis dafür, dass mir die Formulierung in der kurzen Zeit nicht möglich war.“

(Wortbeitrag wurde von Stadträtin Burkhardt zur Verfügung gestellt.)

Den kurzfristigen Erhalt der Vorlage bemängelt ebenso Stadtrat **Lettrari**. Dennoch habe er sich über diese gefreut und hoffe künftig auf eine weitere gute Zusammenarbeit zwischen OBM Spec und Landrat Dr. Haas.

OBM **Spec** merkt an, er habe eindringlich Herrn Landrat Dr. Haas darum gebeten, dass in die Kreistagsvorlage auch der ausverhandelte Zusatz aufgenommen werde. Man wolle eine Stadtbahn mit BRT-System als Vorlauf und Ergänzungsbetrieb. Alarmiert habe ihn die Mustervorlage des Landkreises, lediglich mit einem Deckblatt der Einigung versehen, aber ohne den Zusatz der weiteren Einigungspunkte. Dies hätte dazu geführt, dass BRT relevante Aspekte heute in der Kreistagsvorlage nicht aufgeführt wären. Sämtliche Einigungspunkte seien in der ersten städtischen Vorlage eingearbeitet worden. In der aktuellen Vorlage finde man sich 1:1 wieder. Zu den Verkaufsvorgängen der DB merkt OBM Spec an, dass die Firma Doblinger an einer Weiterentwicklung interessiert sei und mit der DB verhandelt habe. BM Ilk werde sich mit der DB in Verbindung setzen.

Weiter teilt OBM Spec mit, dass man sich in jeder Hinsicht an die Vereinbarung vom 24.10.2018 gehalten und das klare Bekenntnis lückenlos eingehalten habe.

BM **Ilk** fügt hinzu, dass die Bahn unterschiedliche Organisationseinheiten habe. Es werde von dort versucht, die Grundstücke meistbietend zu veräußern. Für die Böschung gebe es noch keine Detailplanungen und somit habe man keinen konkreten Grund für die Ausübung eines Vorkaufsrechtes.

Einen fairen und partnerschaftlichen Umgang der Bahn mit der Stadt hätte sich Stadträtin **Liepins** gewünscht.

Die DB-Immobilien fordere konkrete Anlässe, so Herr **Behnsen** (FB Nachhaltige Mobilität)

OBM **Spec** stellt die geänderte Beschlussempfehlung, wie oben kursiv eingefügt, zur Abstimmung. Nach der Abstimmung merkt er an, dass das Ergebnis ein tolles Signal sei und schließt die Sitzung.