



Protokollauszug

zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 29.11.2018, 17:05 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1

**Entwicklungsstrategie ÖPNV: Weiteres Vorgehen
nach Spitzentreffen im Verkehrsministerium Baden-
Württemberg am 24.10.2018
(Vorberatung)**

Vorl.Nr. 445/18

Beschlussvorschlag:

1. Dem gemeinsamen Verständigungspapier zur künftigen ÖPNV-Entwicklung wird unter folgenden auflösenden Voraussetzungen zugestimmt:
 - a. Aufgrund der besonderen Dringlichkeit wirksamer Verbesserungen wird die Einführung von Bus Rapid Transit-Systemen (BRT) als Ergänzungs- und Vorlaufsystem schnellstmöglich umgesetzt, um die bestehenden Überlastungen des ÖPNV rasch zu beseitigen und die Kapazitäten in absehbarer Zeit zu erhöhen.
 - b. Die Aufgabenverantwortung für die Einführung des BRT-Systems liegt arbeitsteilig für die Projektpartner bei der Stadtverwaltung Ludwigsburg.
 - c. Für die gemeinsame Finanzierung der BRT-Systeme wird durch den Landkreis zeitnah ein Kostenschlüssel für den Landkreis (50% des Nettoeigenanteils) sowie der beteiligten Städte und Gemeinden entwickelt.
 - d. Der Einigung zum BRT wurde ein Verzicht auf vorzeitige Tiefbaumaßnahmen zur Verlegungen der innerstädtischen Leitungsinfrastrukturen zugrunde gelegt.
 - e. Für die spätere Niederflurstadtbahn sind oberleitungsfreie Systeme zu favorisieren.
 - f. Die Anbindung an den neuen Halt Karlshöhe/Wüstenrot & Württembergische (W&W) hat mit einem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel zu erfolgen. Hierzu hat der Landkreis den bestehenden Antrag auf Programmaufnahme ins GVFG¹ zeitnah zu erweitern.
 - g. Der Güterverkehr auf der Markgröninger Bahn (derzeit: Fa. Lotter) muss weiterhin möglich und zulässig sein.

Diese Voraussetzungen sind vom Kreistag (Gesamtgremium) per Beschluss zu bestätigen.

¹ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)

-
2. Im Vorfeld der Gründung eines Zweckverbands erfolgt in der arbeitsteiligen Verantwortung des Landkreises für die Reaktivierung der Schienenstrecke und die spätere Realisierung einer Niederflurstadtbahn die Klärung folgender Fragen bzw. die Durchführung folgender Aufgaben:
- a. Es ist schriftlich und planerisch darzulegen, wie für den Vorlaufbetrieb auf der Markgröninger Bahn (Fahrzeuge nach Karlsruher Modell) die Barrierefreiheit auf der Gesamtstrecke sowie am Ludwigsburger Bahnhof sichergestellt ist und welche eventuellen Mehrkosten im Hinblick auf ein Niederflurstadtbahn-System entstehen.
 - b. Für den städtebaulich neuralgischen Abschnitt Schlachthofstraße / Schillerdurchlass / Uhlandstraße – Bahnhofstraße – Myliusstraße – ZOB – Einmündung Leonberger Straße ist eine Entwurfsplanung (gemäß Leistungsphase 3 HOAI²) als zeitlich vorgezogene Planungsmaßnahme zur künftigen Einfädelung der Niederflurstadtbahn in die zentralen Innenstadtachse vorzulegen und in jeder Planungsphase eng mit der Stadtverwaltung abzustimmen.
 - c. Es ist ein Vorschlag für den Finanzierungsschlüssel für planungs- und projektvorbereitende Kosten sowie für Investitionskosten vorzulegen, der den Stadtbahn-Vorlaufbetrieb auf der Markgröninger Bahn, das Niederflurstadtbahn-Netz (Mitfall 1 + Streckenast Markgröningen – Schwieberdingen), die Schienenanbindung an W&W und Kornwestheim Pbf einschließlich des BRT-Ergänzungs- und Vorlaufsystems ganzheitlich umfasst.
 - d. Die Reaktivierung der Schienenstrecke Ludwigsburg-Markgröningen erfolgte in der vereinbarten Arbeitsteilung durch die Stadt Ludwigsburg. Sämtliche angefallenen Kosten für die Grundlagenermittlung (gemäß Leistungsphase 1 HOAI) und weitere Planungsleistungen werden von den Projektpartnern auf der Basis des zu vereinbarenden Kostenschlüssels getragen. Im Gegenzug stellt die Stadtverwaltung sämtliche Unterlagen der umfangreichen Vorarbeiten zu Verfügung.
 - e. Es ist durch überschlägige verkehrstechnische Vermessungen auf den neu zu errichtenden Niederflurstadtbahn-Ästen planerisch darzustellen, auf welchen Abschnitten für die Niederflurstadtbahn einen eigenen Gleiskörper vorgesehen und in welchen Abschnitten eine straßenbündige Trassierung („Mischverkehr“) vorgesehen wird. Für die separierten Abschnitte ist innerhalb von Ludwigsburg in enger Abstimmung mit der Verwaltung eine Befahrbarkeit als ÖPNV-Trasse in Hinblick auf den ergänzenden BRT-Verkehr auf dem Innenstadtkorridor sowie für den BRT-Vorlaufbetrieb auf den ergänzenden Linien zu berücksichtigen.
 - f. Sollte die notwendige Klärung der oben aufgeführten Fragen nicht zeitnah möglich sein und sich die Gründung eines Zweckverbands verzögern, ist durch rechtswirksame Vereinbarungen sicherzustellen, dass die rasche Einführung der BRT-Systeme und deren notwendigen Vereinbarungen nicht unnötig verzögert werden.

² Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI)

3. Vor Gründung eines Zweckverbandes stimmt die Stadt einer Planung der Leistungsphasen 1 und 2 bis maximal 4 Mio. € Planungskosten (geschätzte Kosten für alle Projektbeteiligten) zur Stadtbahnplanung zu.
4. Die verkehrliche Planung zur Zentralen Innenstadtentwicklung Ludwigsburg (ZIEL) wird – weiterhin mit Blick auf die Niederflurstadtbahn und das BRT-System integriert entwickelt.

Abstimmungsergebnis:

Über die Vorlage wird nicht abgestimmt.

Beratungsverlauf:

Am 24. Oktober 2018 fand im Verkehrsministerium Baden-Württemberg unter der Leitung und Moderation von Ministerialdirektor Prof. Dr. Lahl ein Spitzengespräch mit dem Landkreis und den Kommunen Kornwestheim, Ludwigsburg, Remseck, Markgröningen, Schwieberdingen und Möglingen statt. Mit der Unterzeichnung der „Gemeinsamen Verständigung über den Ausbau eines Stadtbahnsystems in Kombination mit einem BRT-System in Ludwigsburg und Umgebung“ einigten sich die Projektpartner auf die wesentlichen Eckpunkte der anstehenden ÖPNV-Maßnahmen. In der Zwischenzeit hat es ein weiteres Gespräch zwischen dem Landkreis und den beteiligten kommunalen Projektpartnern gegeben. Es sind insbesondere durch den Landkreis verbindliche Rahmenbedingungen für die Gremien und die Verwaltungen der Projektpartner und - aufgrund der starken Betroffenheit vor allem auch für die Stadt Ludwigsburg - zu schaffen, dass aus dem politischen Verständigungspapier ein verkehrlich schlüssiges und leistungsfähiges ÖPNV-Konzept für Ludwigsburg und Umgebung entstehen kann. Angesichts der enormen finanziellen, verkehrlichen und städtebaulichen Wirkung der im Verständigungspapier vereinbarten Projekte müssen die politischen Entscheidungsträger alle zum heutigen Zeitpunkt bekannten Erkenntnisse und fachlichen Einschätzungen der Verwaltung kennen. In den Fällen, in denen einzelne Auswirkungen noch nicht ausreichend bekannt sind, obwohl sie (z.B. finanziell) von großer Bedeutung sein können, sind rechtzeitig fachliche Aussagen vom Landkreis zu treffen. Die Beratungen und Entscheidungen dieser offenen Punkte dienen als politische und fachliche Meilensteine auf dem Weg zur Projektrealisierung.

OBM **Spec** übernimmt die Sitzungsleitung beim ersten Tagesordnungspunkt. Er erklärt, dass die Stadt Ludwigsburg die vereinbarten Ergebnisse unverzüglich und gemeinsam mit den Projektpartnern umsetzen möchte. Dass nun Themen in Frage gestellt werden, die bei dem Gespräch im Verkehrsministerium Baden-Württemberg als Bestandteil der gemeinsamen schriftlichen Verständigung im Protokoll festgehalten wurden, sei vollkommen unverständlich. Wer die zwingenden Festlegungen, welche letztlich zum Verständigungspapier geführt haben, im Nachhinein in Frage stelle, stelle auch die getroffene Vereinbarung in Frage. OBM Spec nimmt Bezug auf den interfraktionellen Antrag, den die SPD-Fraktion, die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, die ÖkoLinX-Stadträte, Stadträtin Burkhardt und Stadtrat Lettrari in Sachzusammenhang mit der Vorl.Nr. 445/18 zum Beschluss in der heutigen Sitzung gestellt haben. Dieser schriftliche Antrag wurde zu Beginn der Sitzung an die Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt verteilt und ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

OBM Spec kann nicht nachvollziehen, dass laut Antrag nur noch die „Gemeinsame Verständigung über den Ausbau eines Stadtbahn-systems in Kombination mit einem BRT-System in Ludwigsburg und Umgebung“ beschlossen werden soll, aber nicht mehr die einzelnen Details, die sich ausweislich aus dem Protokoll des Verkehrsministeriums über das Gespräch am 24.10.2018 ergeben. Die Stadtverwaltung möchte nicht nur einen Teil der erzielten Vereinbarungen in der heutigen Sitzung zur Abstimmung bringen. OBM Spec macht deutlich, dass wer jetzt nur einen Teil der Verständigung zur Abstimmung bringen möchte, der Stadt Ludwigsburg erhebliche Nachteile zumutet. Der Landrat habe bei dem Gespräch im Ministerium betont, dass alle planerischen Voraussetzungen für die Gestaltung des Bahnhofumfelds in Ludwigsburg vorliegen. Die Stadtverwaltung könne jedoch bisher nicht erkennen, wie eine Stadtbahnlinienführung in den entscheidenden Abschnitten Schillerdurchlass, Bahnhof und Myliusstraße erfolgen soll. Sie habe mehrfach betont, dass hier Klarheit geschaffen werden müsse. Der Bahnhalt an Wüstenrot und Württembergische (W&W) sei Teil der Konzeption gewesen, welche die Stadt in pflichtgemäßer Umsetzung der Ergebnisse der Doppelstrategie vorgelegt habe. In der Doppelstrategie sei vereinbart worden, dass Ludwigsburg die Verantwortung für die Reaktivierung der Schienenstrecke auf der Basis von wasserstoff- oder batteriebetriebenen Zügen mit einer Haltestelle im Bereich W&W mitplant. Im Verkehrsministerium sei der Stadt aber erklärt worden, dass dieses Vorhaben auch mit der Karlsruher Mittelflurlösung, dem System, das vom Landkreis vorgeschlagen wurde, umgesetzt werden könne. Das sei nicht nachvollziehbar. Dass man für die BRT-Trassen keine Leitungsverlegungen in Angriff nimmt war laut OBM Spec eindeutig besprochen und im Protokoll des Verkehrsministeriums ausdrücklich als gemeinsames Ergebnis festgehalten worden. Weshalb das jetzt ein Unterlaufen der gemeinsamen Einigung darstellen soll, kann OBM Spec nicht verstehen.

Im Anschluss erläutert BM **Ilk** den zeitlichen Ablauf der Beschlüsse und Vereinbarungen zum Thema „Stärkung des ÖPNV“ und stellt alle hierzu erfolgten Aktivitäten dar. Im Mai 2017 habe der Gemeinderat einstimmig den Beschluss zur Doppelstrategie gefasst mit Reaktivierung der Bahnstrecke nach Markgröningen und BRT (Federführung: Stadt Ludwigsburg) sowie mit der Errichtung einer Niederflurstadtbahn (Federführung Landkreis Ludwigsburg). Diese Beschlussfassung sei mit der Absicht verbunden gewesen, den ÖPNV in der Stadt deutlich attraktiver zu machen. Das Projekt des Landkreises sei eher als mittel- bis langfristig zu betrachten, das Projekt der Stadt Ludwigsburg eher als kurzfristig. Die Stadt habe einen triftigen Grund, um schnell zu reagieren: das drohende Fahrverbot. Im Green City Masterplan seien Maßnahmen enthalten, die für eine Luftverbesserung sorgen. Der ÖPNV spiele in diesem Zusammenhang auch eine sehr wichtige Rolle. Bei allen beauftragten Untersuchungen und Gutachten lege die Stadt Wert darauf, dass stets die spätere Stadtbahn mitgedacht wird und somit Investitionen nicht doppelt getätigt werden müssen. Das gelte für Planungen entlang der Strecke Ludwigsburg-Markgröningen und auch für die BRT-Planungen.

Vor einem Jahr habe das Landratsamt den Aufnahmeantrag für die Förderung der Stadtbahn eingereicht. Im Herbst sei die Aufnahme bestätigt worden. Ludwigsburg habe pünktlich zum 31.10.2018 den Aufnahmeantrag für die vom Gemeinderat beschlossene BRT-Achse eingereicht. Im Falle einer Aufnahme ins Programm, werde die Stadtverwaltung bis Ende Oktober 2019 die in der Vorschrift zur Landesförderung geforderten Unterlagen dem Gemeinderat vorlegen. Dazu gehöre insbesondere die Nutzen-Kosten-Untersuchung, die auch für die Stadtbahn aktualisiert werden müsse. In Bezug auf das Teilprojekt „Reaktivierung der Bahnlinie nach Markgröningen“ habe sich gezeigt, dass vor allem in Möglingen die Sorge umhergehe, die erforderlichen Schrankenschließzeiten seien so hoch, dass der Verkehr in Möglingen zum Erliegen kommen könnte.

Aus diesem Grund habe die Stadt Ludwigsburg ein Gutachten in Auftrag gegeben, das die Schrankenschließzeiten unter den örtlichen Verhältnissen berechnet. Das Gutachten bestätige ausdrücklich, dass aufgrund der Verhältnisse Schranken mit identischen Schließzeiten sowohl für die Eisenbahn als auch für die Stadtbahn erforderlich sein werden. Es sei weiterhin die Sorge geäußert worden, die Stadtbahn könnte bei der Förderung leer ausgehen. Nämlich dann, wenn die Reaktivierung der Bahn eine so starke Verbesserung des Angebotes mit sich bringt, dass eine Stadtbahn sich nicht mehr rechtfertigen lässt. Diese Befürchtung sollte – so sei es vereinbart gewesen – zu gegebener Zeit im Rahmen eines Spitzengesprächs beim Landesministerium für Verkehr diskutiert und die Frage erörtert werden, unter welchen Umständen der sogenannte Nullfall eingefroren werden könne. BM Ilk erklärt, dass „Nullfall“ der heutige unbefriedigende Verkehrszustand sei, der dann als Referenzwert für die Beurteilung der Verbesserung sowohl bei der Reaktivierung als auch beim Stadtbahnbau herangezogen wird. Der Landkreis habe – abweichend vom Beschluss zur Doppelstrategie im Mai 2017 – letztendlich seine Aufmerksamkeit auch auf den Streckenabschnitt Ludwigsburg-Markgröningen gelenkt und vorgeschlagen, diesen Abschnitt nicht erst zu reaktivieren, sondern gleich mit einer Stadtbahn zu beplanen. In einem Vorgespräch beim Landesministerium für Verkehr sei vereinbart worden, dass die Albtaalverkehrsgesellschaft (AVG) die Projektpläne für die Reaktivierung und auch für den Stadtbahnbau auf Plausibilität prüft und zeitliche Differenzen bei deren Umsetzung darstellt. Beim Gespräch im Verkehrsministerium Baden-Württemberg am 24.10.2018 sei das Ergebnis dieser Prüfung vorgestellt worden. Demnach sollte es mit einer längeren Dauer von nur 12 Monaten möglich sein:

- a) ein komplettes Planungsfeststellungsverfahren für die Strecke durchzuführen;
- b) die Strecke von einer Eisenbahnstrecke in einer Straßenbahnstrecke umzuwidmen;
- c) zusätzliche Baumaßnahmen (Oberleitung) durchzuführen.

Die Stadtverwaltung habe das Ergebnis der Prüfung erst am Vorabend des Gesprächs im Ministerium erhalten und konnte somit keine Klärung herbeiführen. BM Ilk bezeichnet das Prüfungsergebnis als erstaunlich und sagt, dass es seiner bisherigen Lebenserfahrung widerspreche. Das gutachterliche Ergebnis zur Schrankenschließzeit sei in Abrede gestellt und ohne weitere Untersuchungen einzufordern die These vertreten worden, es seien für die Stadtbahn keine Schranken erforderlich. Auch dieses Ergebnis betrachtet BM Ilk mit Skepsis.

Nach dem Gespräch im Verkehrsministerium Baden-Württemberg sei das vorliegende Papier zur Gemeinsamen Verständigung verfasst worden, das in der heutigen Sitzung diskutiert werden soll. Der Vorl.Nr. 445/18 können die Ausschusmitglieder entnehmen, dass die Stadtverwaltung Ludwigsburg ein stufenweises Vorgehen für sinnvoll erachte:

- Sie stimme dem Verständigungspapier grundsätzlich zu (Ziffer 1).
- Sie möchte Fragen beantwortet haben (Ziffer 2).
- Sie stimme dem nächsten Planungsschritt zu und möchte diesen vor einem weiteren Schritt diskutieren (Ziffer 3).
- Sie denke bei ihren weiteren Projekten das Thema Stadtbahn mit (Ziffer 4).

Die Vorlage sei sehr umfangreich geworden, weil im Verständigungspapier noch Unschärfen enthalten seien, die präzisiert werden müssen. Bezug auf die Umwidmung der Eisenbahnstrecke in eine Straßenbahnstrecke nehmend sagt BM Ilk, dass dies keinesfalls auf dem Streckenabschnitt Ludwigsburg-Lotter gehe, weil dort täglich noch Züge fahren. Deshalb werde dort die Eisenbahnstrecke bestehen bleiben. Das bedeute, dass zwischen Ludwigsburg und Markgröningen zunächst Zweisystemfahrzeuge fahren können. Das seien Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 55 cm. 55 cm-Fahrzeuge seien jedoch keine Niederflurfahrzeuge und müssten später wieder ausgetauscht werden. BM Ilk betont, dass auch die Aussage „optimale Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte W&W / Kornwestheim und BOSCH / Schwieberdingen“ in Ziffer 7 des gemeinsamen Verständigungspapiers dringend einer Präzisierung bedürfe. Diese Anbindung könne nicht mit dem Bus erfolgen, es müsste eine schienengebundene Variante sein. Die Stadt sei der Auffassung, dass eine Anbindung des Standorts W&W allein mit Bussen langfristig nicht bewältigt werden könne. Durch die Ansiedlung des neuen Firmenstandorts W&W werden im dortigen Campus rund 4.500 Beschäftigte Platz finden. Daher seien aus Kapazitätsgründen schienengebundene Lösungen vorzuziehen, die auch nach einem Stadtbahn-Vorlaufbetrieb entsprechenden Bestand haben werden.

OBM **Spec** weist darauf hin, dass die Stadträtinnen und Stadträte das Protokoll zum Gespräch im Verkehrsministerium Baden-Württemberg am 24.10.2018 per E-Mail erhalten haben. Nach Fertigstellung der Gemeinsamen Verständigung haben sich die Projektpartner darauf geeinigt, die vereinbarten Ergänzungen nicht nachträglich in das gemeinsame und von allen unterschriebene Verständigungspapier aufzunehmen, sondern ins Protokoll festzuhalten, welches somit als ergänzender Teil der Gemeinsamen Verständigung zu betrachten sei. Diese Ergänzungen nun abzuspalten und nicht in die Beschlussfassung zu inkludieren würde bedeuten, dass man auch die Gemeinsame Verständigung in Frage stellt.

OBM **Spec** geht anschließend auf die einzelnen Ergänzungen im Protokoll ein, welche die Stadt Ludwigsburg betreffen. Auf Ziffer 2 der Ergänzungen ist zu lesen:

„Die Stadt Ludwigsburg bittet um Klarstellung, dass im Zuge der Umsetzung des BRT keine Leitungen verlegt werden müssen.

Es wird daher festgehalten: Die Beteiligten sind sich einig, dass bei der BRT-Planung nicht schon Leitungsverlegungen erfolgen, die für die spätere Stadtbahnplanungen notwendig sind.“

OBM **Spec** fragt, warum der Landkreis jetzt verhindern möchte, dass diese von allen Beteiligten getragene Vereinbarung Teil der Beschlussfassung der Stadt Ludwigsburg wird.

Auf Ziffer 3 der Ergänzungen im Protokoll ist zu lesen:

„Die Stadt Ludwigsburg fürchtet, dass sich zeitlich Verzögerungen dadurch ergeben, dass bei der BRT-Planung die Stadtbahnplanungen berücksichtigt werden müssen.

Es wird daher festgehalten: Die Beteiligten sind sich einig, dass das BRT-System so schnell wie möglich umgesetzt werden soll.“

OBM **Spec** ist nicht klar, weshalb diese Einigung, die in Konsens erzielt wurde, nicht einen Teil der kommunalpolitischen Beschlüsse bilden soll. Ziffer 1b des Beschlussvorschlags auf der Vorl.Nr. 445/18 bezieht sich genau auf diese Festlegung.

Auf Ziffer 4 der Ergänzungen im Protokoll ist folgendes erwähnt:

„Die Stadt Ludwigsburg geht davon aus, dass ab 2030 Technologien zur Verfügung stehen, die Oberleitungen entbehrlich machen, und bittet daher bei der Auswahl des Niederflurstadtbahnsystems, das später in das Stadtgebiet Ludwigsburg weitergeführt werden wird, neue Technologien für ein oberleitungsfreies System einzubeziehen. Es wird diskutiert, dass dies berücksichtigt werden soll, soweit dies technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Es wird daher festgehalten: Die Stadt Ludwigsburg legt Wert darauf, dass bis zum Zeitpunkt einer Weiterführung der Stadtbahn im Stadtgebiet nach einer oberleitungsfreien Lösung hierfür gesucht wird.“

OBM **Spec** weist darauf hin, dass Ziffer 1a des Beschlussvorschlags auf der Vorl.Nr. 445/18 sich inhaltlich mit dieser Festlegung deckt. Er merkt an, dass der Landrat sowohl beim Gespräch im Verkehrsministerium am 24.10.2018 als auch bei einem weiteren Gespräch im Landratsamt am 07.11.2018 kommuniziert habe, dass der Landkreis auf Basis der Gemeinsamen Verständigung sowohl für die Niederflurstadtbahn als auch für den BRT-Vorlauf- und Ergänzungsbetrieb nach Abzug der Zuschüsse 50 Prozent der Eigenkosten tragen werde. OBM Spec möchte erfahren, was sich jetzt daran geändert habe. Auch keine der anderen beteiligten Kommunen habe die Kostenbeteiligung in Frage gestellt. OBM Spec geht auch auf die Ziffer 1f des Beschlussvorschlags auf der Vorl.Nr. 445/18 ein: *„Die Anbindung an den neuen Halt Karlshöhe / W&W hat mit einem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel zu erfolgen. Hierzu hat der Landkreis den bestehenden Antrag auf Programmaufnahme in GVFG zeitnah zu erweitern.“* Hier werde unterstellt, dass die Anbindung nur dann machbar sei, wenn die notwendigen Gleiskapazitäten zur Verfügung stehen. Diesen Vorbehalt könne die Stadt Ludwigsburg gerne zusätzlich in den Beschluss aufnehmen. Davon abgesehen sei bei dem Gespräch am 24.10.2018 klar gewesen, dass mit dem vorgeschlagenen Stadtbahnsystem nicht nur die Strecke zwischen Markgröningen und Ludwigsburg angedient werden könne, sondern auch die Fortführung bis zum Bahnhof W&W und zum Bahnhof Kornwestheim. Bei dem Gespräch sei die Frage aufgekommen, was passieren würde, wenn die Stadtbahn ab 2030 nicht mehr nach Süden weitergeführt werden könne, weil sie dann im Stadtgebiet Ludwigsburg hineingeführt werden soll. Die Fachleute haben erklärt, dass die Andienung des Bahnhofs W&W in diesem Fall mit anderen Schienenfahrzeugen erfolgen müsste. OBM Spec ist nicht verständlich, warum jetzt dieser Bahnhof auf einen reinen Prüfauftrag reduziert werde.

OBM **Spec** sagt, dass der Landkreis die Gründung eines Zweckverbands vorgeschlagen habe. Die Stadt Ludwigsburg habe daraufhin ihre Bereitschaft erklärt, vor Gründung eines Zweckverbands sich gemeinsam mit den anderen Beteiligten finanziell an der Planung der Leistungsphasen 1 und 2 zur Stadtbahnplanung zu beteiligen. Dadurch sollen die Voraussetzungen für weitere Schritte geschaffen und die verkehrliche Planung zur Zentralen Innenstadtentwicklung (ZIEL) mit Blick auf die Niederflurstadtbahn und den BRT weiterentwickelt werden. Nachdem die Stadt durch den Landkreis kritisiert und aufgefordert wurde, über die erwähnten Punkte keinen Beschluss zu fassen, möchte OBM Spec vom Vertreter des Landkreises wissen, wo genau Konsens und wo Dissens besteht.

Herr **Pfrommer** (Landkreis Ludwigsburg) antwortet, dass für den Landkreis die Gemeinsame Verständigung inklusive des Protokollinhalts eine Verpflichtung darstelle, alles weitere, so wie es vereinbart wurde, umzusetzen. Über die Themen, die OBM Spec angesprochen habe, bestehe kein Dissens.

Herr Pfrommer merkt jedoch an, dass sich in der Beschlussvorlage der Stadtverwaltung Ludwigsburg lediglich ein Teil des vereinbarten Protokollinhalts wiederfinde. Zum Teil gehe aber der Beschlussvorschlag darüber hinaus. Das sei für Landrat Dr. Haas der Grund gewesen zu intervenieren. In den Gremien der beteiligten Kommunen müsse jetzt eine grundsätzliche Einigung über das gemeinsame Verständigungspapier erzielt werden, damit Straßenbahn und BRT-System realisiert werden können. Aus Sicht des Landkreises könne der Gemeinsamen Verständigung inklusive des Protokolls vorbehaltlos zugestimmt werden. Der Beschlussvorschlag auf der Vorl.Nr. 445/18 beinhalte aber weit mehr. Beim Bahnhof W&W sei klar gewesen, dass es eine grundsätzliche technische Lösung geben muss mit Schienenfahrzeugen, die für die Deutsche Bahn zugelassen sind. Hierzu bedürfe es selbstverständlich eine Abstimmung mit der Deutschen Bahn darüber, ob sie dies ermöglichen möchte oder nicht. Zudem sei klar gewesen, dass zunächst eine standardisierte Bewertung samt einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgen müsse bevor dieser Planungsaspekt in das erweiterte GVFG-Programm aufgenommen werden kann. Das gleiche gelte auch für den Anschluss Schwieberdingen. Herr Pfrommer bedauert, dass nach der Gemeinsamen Verständigung die weiteren Schritte nicht abgestimmt wurden, um gemeinsam in die Planungen einzusteigen. Er betont, dass die bereits erfolgte Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis gekommen sei, dass eine Stadtbahn in Ludwigsburg trotz der planerischen Herausforderungen machbar sei. Diese Herausforderungen möchten der Landkreis und die beteiligten Kommunen gemeinsam mit der Stadt Ludwigsburg angehen. Um die Schienenanbindung von Markgöningen schnell zu realisieren, gebe es auch den Vorschlag, diesen Planfeststellungsabschnitt vorzuziehen. Herr Pfrommer betont, dass in den meisten Aspekten Konsens bestehe. Deshalb sei es auch nicht nachvollziehbar, dass in der Vorlage der Stadtverwaltung Ludwigsburg Sachen eingebaut werden, die so nicht geeint sind. Zum Beispiel die Forderung, dass der Landkreis zeitnah einen Finanzierungsschlüssel entwickeln soll für die 50 Prozent, die er bei der Finanzierung übernehmen werde.

Herr **Pfrommer** erklärt bei dieser Gelegenheit, dass der Landkreis 50 Prozent der Betriebskosten übernehmen werde. Alles, was darüber hinausgehe, müsse mit dem Projektbeteiligten abgestimmt und im Kreistag beschlossen werden. Dem Landkreis werden in der Vorl.Nr. 445/18 Bedingungen gesetzt. Das sei nicht die richtige Vorgehensweise, um gemeinsam Schritt für Schritt ein Projekt zu entwickeln.

OBM **Spec** merkt an, dass die Stadt Ludwigsburg Rechtsverbindlichkeit herstellen möchte. Deshalb sei für sie selbstverständlich, dass der Kreistag Beschlüsse zum weiteren Vorgehen fassen muss. Bislang seien seitens des Landkreises keine Beschlüsse, sondern lediglich Informationen erfolgt. OBM Spec sagt, dass sich der Landrat bei den bereits erfolgten Gesprächen nicht auf die Finanzierung der reinen Betriebskosten beschränkt habe. Vielmehr habe er geäußert, dass der Landkreis 50 Prozent des Eigenfinanzierungsanteils übernehmen werde, d.h. auch 50 Prozent an der Investitionssumme. Dass dieser Anteil nun auf die Betriebskosten reduziert werden soll, stelle ein Abweichen von den Aussagen, die getätigt wurden, dar.

Herr **Pfrommer** erklärt, dass der Landkreis und die beteiligten Kommunen aktuell keine Aussagen zum BRT-System treffen und auch keine Beschlüsse darüber fassen können, weil weder ein Gutachten vorliege noch Kosten bekannt seien. Fest stehe jedoch, dass der Landkreis den BRT fördern werde, so wie er auch den Busverkehr fördert.

OBM **Spec**, kontert dass für die vom Landkreis vorgelegte Lösung der Niederflurstadtbahn ebenso keine Gutachten vorliegen und keine Kosten bekannt seien. Es sei bereits für die Reaktivierung der Bahnstrecke ein Kostenschlüssel in Konsens mit den Projektpartnern erarbeitet worden. Auch sei es nichts Ungewöhnliches im Vorgriff auf die detaillierten Kostenermittlungen einen Kosten-schlüssel über die Höhe des Anteils zu erarbeiten, der von den Projektpartnern prozentual für die entsprechenden Kosten übernommen werden soll. Der Landrat habe in den Gesprächen nichts von der Notwendigkeit erwähnt, konkrete Kosten vorzulegen bevor der Landkreis den Anteil von 50 Prozent übernimmt.

Herr **Pfrommer** sagt, dass für die Stadtbahn durchaus Kosten bekannt seien. Es gebe jedoch noch keinen fest vereinbarten und von den Gremien beschlossenen Kostenschlüssel, weil dieser noch ausgearbeitet werden müsse. Herr Pfrommer betont, dass es hier vielmehr um die Vorgehensweise gehe und um die Frage, ob man bereit sei, gemeinsam das Projekt Niederflurstadtbahn anzugehen oder ob man apodiktisch Voraussetzungen und Hürden setzt, die es den einzelnen Partnern kaum mehr erlauben mitzugestalten.

OBM **Spec** weist darauf hin, dass der Landkreis mit seiner heutigen Aussage von der Aussage abrücke, welche der Landrat am 24.10.2018 und am 07.11.2018 zur Kostenbeteiligung getroffen habe. Dr Haas habe nämlich erklärt, dass der Landkreis bereit sei, nach Abzug der Zuschüsse 50 Prozent der Eigenkosten zu übernehmen. Diese Aussage habe die Stadtverwaltung Ludwigsburg in der Vorl.Nr. 445/18 aufgenommen.

Herr **Pfrommer** betont mit Nachdruck, dass der Landkreis nicht von etwas abrücke, was der Landrat in der Vergangenheit gesagt habe. Das, was in der Vergangenheit besprochen wurde, habe sich auf die Niederflurstadtbahn bezogen. Zum BRT habe der Landrat kommuniziert, dass grundsätzlich die Bereitschaft bestehe, Geld zur Verfügung zu stellen. Über einen konkreten Kostenschlüssel zum Thema BRT sei nicht gesprochen worden. Dieser müsse mit allen Partnern festgelegt werden.

Stadtrat **Noz** teilt mit, dass die CDU-Fraktion die Verbesserung des ÖPNV in Ludwigsburg unterstützt. Der Leitgedanke dabei sei die beschlossene Doppelstrategie. Die Fraktion stimme der Gemeinsamen Verständigung zu. Allerdings müsse der Ludwigsburger Gemeinderat auch die Interessen der Stadt und ihrer Bürgerinnen und Bürger wahren. Deshalb sei es wichtig, im Voraus Kosten und Verkehrsführung, insbesondere bei kritischen Straßenbereichen, zu untersuchen und Lösungen zu finden. Genau das versuche die Stadtverwaltung mit ihren Ausführungen in der Vorl.Nr. 445/18. Dort werde all das, was für die Stadt Ludwigsburg wichtig sei, thematisiert. Die Punkte, die Herr Pfrommer angesprochen habe, müssen in der Lenkungsgruppe geklärt werden. Stadtrat Noz sagt, dass nach seinem Wissen, der Landkreis den ÖPNV generell mit 50 Prozent fördere. Auch das BRT-System sei ÖPNV und müsse deshalb vom Landkreis mit dem gleichen Satz gefördert werden. Zudem wäre es wichtig, die Verbindung von W&W nach Markgröningen und eventuell die Verlängerung bis zur Firma BOSCH in Schwieberdingen genau zu prüfen. Auch die Stadtbahnverbindung von Ludwigsburg nach Oßweil und nach Remseck werde von der CDU-Fraktion unterstützt. Stadtrat Noz appelliert an die Vertreter der Stadt- und der Kreisverwaltung gemeinsam an einem Strang zu ziehen und Kompromissbereitschaft zu zeigen. Alle kritischen Fragen sollten zwingend vor der Gründung eines Zweckverbandes geklärt werden, auch um die Interessen der Stadt Ludwigsburg zu wahren.

Für das Vorhaben der Verbesserung des ÖPNV seien eine breite Mehrheit und Einigkeit zwischen den Fraktionen und Gruppen des Gemeinderats notwendig. Nach Ansicht von Stadtrat Noz müsse die Stadtverwaltung Ludwigsburg nach einem erneuten Gespräch mit dem Landkreis und den anderen beteiligten Kommunen eine ergänzte und abgestimmte Vorlage zur Abstimmung bringen – nach Möglichkeit noch in diesem Jahr.

Stadträtin **Dr. Knoß** teilt mit, dass der Ludwigsburger Gemeinderat große Verantwortung für die Mobilität sowohl in der Stadt selbst als auch im gesamten Landkreis trage. Nach der Unterzeichnung der Gemeinsamen Verständigung habe der Gemeinderat auf ein konstruktives Miteinander der Unterzeichner gehofft. Die Vorl.Nr. 445/18 erzeuge jedoch ein Gegeneinander. Aus diesem Grund habe die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den vorliegenden interfraktionellen Antrag unterzeichnet. Stadträtin Dr. Knoß erläutert, dass ihre Fraktion nicht über die Vorl.Nr. 445/18 abstimmen könne, weil darin Forderungen gestellt werden, welche die Stadt Ludwigsburg bislang nicht erfüllen konnte. Als Beispiel hierfür nennt sie die Barrierefreiheit am Ludwigsburger Bahnhof und zwar für den Interimsbetrieb. Außerdem werden in der Vorlage detaillierte Voruntersuchungen in unterschiedlichen Bereichen vom Landkreis gefordert. Die Stadtverwaltung selbst arbeite jedoch mit Vermutungen. Als Beispiel nennt sie die Aussage auf Seite 5 der Vorl.Nr. 445/18, dass „eine Anbindung des Standorts W & W allein mit Bussen langfristig nicht bewältigt werden kann.“ Hier handle sich vielmehr um eine Meinung und nicht um das Ergebnis einer Untersuchung. In der Vorlage werde auch auf die Machbarkeitsstudie „Ausweitung des SPNV-Angebots im Bereich Korntal / Feuerbach / Kornwestheim“ der VWI GmbH sowie der DB Engineering & Consulting im Auftrag des Verbands Region Stuttgart (September 2018) verwiesen. Demnach werde für die Reaktivierung der Markgröninger Bahn ein sehr hohes Fahrgastpotenzial von durchschnittlich 6.400 Personenfahrten am Tag auf der Strecke Markgröningen – Ludwigsburg – Karlshöhe/W&W prognostiziert. Es werde aber nirgends erwähnt, wie viele Personen nach Ludwigsburg fahren oder wie viele bei W&W aussteigen. Das sei nichts Detailliertes auf das man aufbauen könne. Es sollte im Nachhinein genauer untersucht werden. Als weiteres Beispiel für Ungenauigkeit nennt Stadträtin Dr. Knoß den Kallenberg. Man verlange nun vom Landkreis, den Kurvenradius für eine Stadtbahn nachzuweisen obwohl die Ludwigsburger Stadtverwaltung beim Beschluss des Bebauungsplans mehrfach betont habe, dass es hier keine Probleme geben dürfte. Stadträtin Dr. Knoß sagt, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der heutigen Sitzung lediglich über die Gemeinsame Verständigung abstimmen möchten. Alle weiteren Detailplanungen sollen die beteiligten Partner in konstruktiven Gesprächen miteinander erarbeiten. Es sei wichtig, nicht in Zwist zu verfallen, sondern sich gemeinsam um die Verbesserung des ÖPNV zu bemühen.

Stadträtin **Liepins** sagt, dass die SPD-Fraktion davon ausgegangen sei, dass mit der Gemeinsamen Verständigung am 24.10.2018 Konsens zwischen den Projektbeteiligten erzielt wurde. Die Fraktion möchte den interfraktionellen Antrag zur Abstimmung bringen. Dieser besage, dass der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg der Gemeinsamen Verständigung mit den Protokollergänzungen zustimme. Der Ludwigsburger Gemeinderat habe ein gemeinsames weiteres Vorgehen aller Partner bei der Verbesserung des ÖPNV vorausgesetzt. Dass er nun einen Beschluss mit mehreren Unterpunkten fassen soll, der vom Kreistag so akzeptiert werden soll, sei nicht in Ordnung. Die Vorl.Nr. 445/18 bezeichne Stadträtin Liepins als „Affront“ gegen die Landkreisverwaltung, den Kreistag und die am Projekt beteiligten Kommunen. Auch Stadträtin Liepins weist auf einige Unstimmigkeiten in der Vorl.Nr. 445/18 hin. Beispielsweise werde dort erwähnt, dass der Landkreis bei der Realisierung der Niederflur-stadtbahn die Einmündung in die Leonberger Straße hinsichtlich Kurvenradius und Gradient / Gefälle prüfen soll.

Die Stadt habe aber in diesem Bereich die Baugenehmigung für ein Kinderwunschzentrum erteilt, das eventuell eine Durchbindung zum Bahnhof nicht mehr möglich macht. Die SPD-Fraktion unterstützt die Anbindung von W&W mit einer Bahn. Doch das könne dem Landkreis nicht vorgeschrieben und als Bedingung gemacht werden. Bezug zum BRT nehmend sagt Stadträtin Liepins, dass die bereits beschlossenen Trassen sich nicht auf den Stadtbahnlinien befinden würden. Deshalb verstehe sie auch nicht die Diskussion über die Leitungsverlegung. In der Vorl.Nr. 445/18 stehen auch Punkte, welche die SPD-Fraktion gerne mittrage. So beispielsweise den barrierefreien ZOB. Stadträtin Liepins weist erneut darauf hin, dass der interfraktionelle Antrag die Zustimmung zur Gemeinsamen Verständigung ausdrücken soll. Alle beteiligten Verwaltungen sollten an einem Strang ziehen und nicht sich gegenseitig in Druck setzen. Denn dadurch werde ein Vorankommen bei der Projektplanung und -umsetzung erschwert. Stadträtin Liepins bittet um Zustimmung des gestellten interfraktionellen Antrags und ruft die Stadtverwaltung auf, gemeinsam mit den kommunalen Projektpartnern und dem Landkreis eine Vorlage zur Beschlussfassung zu erarbeiten.

Stadtrat **Rothacker** merkt an, dass ohne den vorliegenden Beschlussvorschlag das Gremium nicht über das Protokoll des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg und dessen Inhalt erfahren hätte. In der Gemeinsamen Verständigung sei nichts darüber erwähnt worden. Die Freie Wähler-Fraktion vertritt den Standpunkt, dass die Vorl.Nr. 445/18 zunächst mit dem Landkreis abgestimmt werden sollte bevor man über sie beschließt. Darüber hinaus könne sich die Fraktion nicht vorstellen, dass wasserstoffbetriebene Züge, die mit 65 km/h fahren, einen Schließplan benötigen, Fahrzeuge aber, die nach der Karlsruher Mittelflurlösung fahren, keinen benötigen. Stadtrat Rothacker sagt, dass dem Gemeinderat Kosten weder für den BRT noch für die Stadtbahn vorliegen. Auch deshalb sei es schwierig einen Beschluss zu fassen – insbesondere mit Blick auf einen generationengerechten Stadthaushalt. Die Freie Wähler-Fraktion schlägt vor, in der heutigen Sitzung keinen Beschluss zu fassen und die Vorl.Nr. 445/18 mit der Landkreisverwaltung zunächst abzustimmen. Er betont, dass ohne eine konsensfähige Vorlage, welche die Zustimmung aller Stadträtinnen und Stadträte findet, ein weiteres Vorgehen sinnlos sei.

Nach Aussage von Stadträtin **Burkhardt** sind sich Stadtverwaltung und Gemeinderat einig darüber, dass der ÖPNV in Ludwigsburg und Umgebung dringend verbessert werden müsse. Denn die Probleme, welche der Individualverkehr verursache, haben in der zwischenzeitig sehr stark zugenommen. Mit Blick auf den künftigen BRT sagt Stadträtin Burkhardt, dass die Stadt Ludwigsburg bereits über ein gut funktionierendes Bussystem verfüge. Mit einem vergleichsweise geringfügigen Kostenbetrag könnte das bestehende Bussystem weiter verbessert werden, um für die Anforderungen der nächsten Jahre gewappnet zu sein. Die Begeisterung der Freien Wähler-Fraktion und der CDU-Fraktion für das BRT-System bezeichnet Stadträtin Burkhardt als erstaunlich. Sie persönlich halte die Einführung eines BRT-Systems in Ludwigsburg für ungeeignet und überflüssig. Der Briefwechsel der Verwaltungsspitze mit dem Landkreis mache deutlich, dass es bei dieser lang anhaltenden Diskussion nicht um den bestmöglichen, umwelt-freundlichsten und kostengünstigsten Nahverkehr gehe, sondern um eine Auseinandersetzung zwischen unterschiedlichen Persönlichkeiten. Als Vertreterin einer Bürgerinitiative bemängelt sie diese Vorgehensweise, weil dadurch Arbeitskraft und Steuergelder sinnlos verschleudert werden. Anstatt die mögliche oder unmögliche Führung der verschiedenen Verkehrsträger zu klären werden Forderungen aufgestellt, die eins deutlich machen: Der BRT soll eingeführt werden. Den vorliegenden interfraktionellen Antrag hat Stadträtin Burkhardt unterzeichnet.

Die Vorl.Nr. 445/18 lehnt sie ab. Sie plädiert dafür, keinen Beschluss in der heutigen Sitzung zu fassen. Darüber hinaus vertritt sie den Standpunkt, dass die Vertreter der Stadt und des Landkreis erneut diskutieren und eine gemeinschaftliche Vorlage erstellen sollten.

Auch Stadtrat **Lettrari** möchte nicht über die Vorl.Nr. 445/18 abstimmen. Er bittet OBM **Spec**, erneut das Gespräch mit dem Landkreis zu suchen, um zu einem Konsens zu gelangen.

BM **Ilk** erklärt, das Antragsverfahren zum BRT sei in der Verwaltungsvorschrift zum Landesverkehrsfinanzierungsgesetz geregelt, und zwar in der Anlage 7G, Ziffer 7. Er ist ebenfalls überzeugt, dass für das umfangreiche Vorhaben der Verbesserung des ÖPNV eine breite Mehrheit im Gemeinderat benötigt werde. Er bestätigt, dass an manchen kritischen Stellen in der Stadt, wie z. B. am Schillerdurchlass,

am ZOB oder an der Einmündung Leonberger Straße die Straßenbahn auf dem zweidimensionalen Plan sehr gut funktioniere. Es müsse allerdings noch geklärt werden, ob sie auch in der Praxis gut funktionieren könnte, insbesondere hinsichtlich Kurvenradius, Gleisradius, Verkehrssteuerung, Gradient / Gefälle oder hinsichtlich des Flächenbedarfs. Die erwähnten Bereiche seien zudem verkehrlich sehr stark belastet. Auf den ZOB eingehend sagt BM Ilk, dass hierfür im Jahr 2019 ein Förderantrag gestellt werde. Nach dem Willen des Gesetzgebers müsse der ZOB bis 2022 barrierefrei ausgebaut werde. Deshalb sollte die Stadtverwaltung wissen, wie die Planungen zur Stadtbahn im Detail aussehen und wie es sich mit den Höhenlinien verhalte.

OBM **Spec** betont, dass eine Einigung der am Projekt beteiligten Kommunen mit dem Landkreis und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg bereits vorliege. Es gehe nun darum, das Vereinbarte in die Praxis umzusetzen – und zwar nicht nur die Punkte, welche in das unterzeichnete Verständigungspapier enthalten seien, sondern auch die Ergänzungspunkte, die auf Wunsch der Beteiligten verbindlich in das Protokoll festgehalten wurden. Die klaren Positionen sollten durch einen Beschluss verfestigt werden, um weiter zu kommen. OBM Spec kann nicht verstehen, warum es eineinhalb Jahren nach dem Beschluss der Doppelstrategie seitens des Landkreises immer noch nicht Klarheit darüber bestehe, wie an der Strecke zwischen Schillerdurchlass, Bahnhof und Myliusstraße eine Straßenbahnlinie geführt werden soll. Nach Einschätzung der Fachleute sei dieser Abschnitt von sehr großer Bedeutung für die weiteren Planungen.

Stadtrat **Weiss** beantragt mündlich, in der heutigen Sitzung keinen Beschluss zu fassen. Die Gespräche mit dem Landkreis und den umliegenden Kommunen sollen im Rahmen der Lenkungsgruppe fortgeführt werden, um Konsens zu erlangen.

Das gemeinsame Verständigungspapier sollte nach Ansicht von Stadtrat **Noz** in der Lenkungsgruppe abgestimmt werden, jedoch auf der Grundlage der Vorl.Nr. 445/18. Denn dort stehen alle Punkte, welche die Stadt bewegen und für sie von Interesse sind. Auf dieser Basis sollte es möglich sein, bei Bedarf und in Kooperation mit den Projektpartnern Änderungen, Ergänzungen oder Streichungen vorzunehmen, so dass ein Konsens erreicht werde.

Stadtrat **Herrmann** geht auf das Schreiben des Landrats von 27.11.2018 ein. Auf Seite 2 stehe: „Darin sind Voraussetzungen für das BRT-System enthalten, über dessen Sinnhaftigkeit und Realisierung ausschließlich der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg zu entscheiden hat.“ Diese Formulierung beweise, dass der Landkreis äußerst kritisch zum BRT-System stehe. Stadtrat Herrmann wendet sich an Herrn **Pfrommer** und sagt, dass es bei Verkehrsmaßnahmen gängige Praxis sei, dass der Landkreis 50 Prozent des kommunalen Anteils übernehme. Die restlichen 50 Prozent werden von den jeweiligen Kommunen getragen. Herr Pfrommer habe gesagt, dass dies durchaus eine Grundlage sei, über die jedoch noch gesprochen werden müsse. Stadtrat Herrmann erwartet bezüglich der anteiligen Kostenübernahme durch den Landkreis eine eindeutige Aussage. Er wendet sich auch an Stadträtin Burkhardt und weist auf ein widersprüchliches Verhalten hin. Denn Stadträtin Burkhardt habe erklärt, dass sie das BRT-System nicht unterstütze, sie habe aber einen interfraktionellen Antrag unterzeichnet, in dem es heißt: „auf ergänzenden Linien sowie als Vorlaufbetrieb wird eine BRT-System aufgebaut“. Um alle Widersprüche und Undeutlichkeiten zu klären, plädiert Stadtrat Herrmann, in der heutigen Sitzung keinen Beschluss zu fassen. Er rät der Stadtverwaltung zu einem weiteren Klärungsgespräch mit den Projektpartnern. Anschließend sollte eine gemeinsam abgestimmte Vorlage verfasst werden. Stadtrat Herrmann teilt mit, dass er als Ludwigsburger Stadtrat einem Zweckverband, bei dem die Stadt Ludwigsburg in Sachen Stadtbahn bei allen Beschlüssen überstimmt werden könnte, nicht zustimmt. Wenn ein Zweckverband gegründet werden sollte, dann müsste es auch eine Sperrminorität geben.

Auf Stadtrat **Herrmann** antwortend sagt Stadträtin **Burkhardt**, dass sie mit ihrer Unterschrift bei dem erwähnten Antrag nicht ihre Zustimmung für den BRT äußern wollte. Vielmehr habe sie ein rasches Vorankommen bei der Förderung des ÖPNV bezweckt.

Stadtrat **Juranek** erläutert das Ziel des heute verteilten interfraktionellen Antrags. Bevor es in die Diskussion der Details mit den Projektpartnern geht, wollten die Unterzeichner nach Außen bekunden, dass sie hinter dem gemeinsamen Verständigungspapier und gerne auch hinter dem angehängten Protokoll über das Gespräch im Verkehrsministerium Baden-Württemberg am 24.10.2018 stehen.

OBM **Spec** sagt, dass der heutige Antrag darauf abzielen würde, dass das Gremium nur einen Teil der Punkte der gemeinsamen Verständigung beschließen würde und nicht alles, was als Ergänzung im Protokoll festgehalten wurde. OBM Spec macht deutlich, dass wenn sich im Gemeinderat eine Mehrheit für einen solchen Beschluss findet, er Gebrauch von seinem durch die Gemeindeordnung Baden-Württemberg gewährtem Widerspruchsrecht gegen einen Gemeinderatsbeschluss machen würde, weil ein solcher Beschluss der Stadt Ludwigsburg zum Nachteil gelangen würde. OBM Spec rät, diesen interfraktionellen Antrag zurückzuziehen.

Stadträtin **Liepins** ändert daraufhin den gestellten Antrag wie folgt ab: „Der Gemeinderat stimmt der am 24.10.2018 im Verkehrsministerium Baden-Württemberg erzielten gemeinsamen Verständigung **einschließlich des Protokolls mit Ergänzungen** zu. Der notwendige Kostenteilungsschlüssel sowie alle Detailplanungen sind zeitnah mit dem Landratsamt und den beteiligten Kommunen zu erarbeiten“.

TOP 1**Entwicklungsstrategie ÖPNV: Weiteres Vorgehen
nach Spitzentreffen im Verkehrsministerium Baden-
Württemberg am 24.10.2018
(Vorberatung)****Vorl.Nr. 445/18**

OBM **Spec** dankt Stadträtin **Liepins** für die Änderung. Er stellt fest, dass sämtliche Punkte der Gemeinsamen Verständigung des Landkreises Ludwigsburg, der Städte Ludwigsburg, Remseck und Markgröningen sowie der Gemeinden Schwieberdingen und Möglingen im Beschlussvorschlag der Vorl.Nr. 445/18 aufgenommen wurden. Auch stellt er fest, dass zu den meisten Positionen Konsens zwischen der Stadt Ludwigsburg und dem Landkreis besteht. Unklar sei noch die finanzielle Beteiligung des Landkreises an den BRT-Vorlauf- und Ergänzungsbetrieb. Dieser Punkt müsse baldmöglichst mit dem Landkreis besprochen und geklärt werden. Anschließend soll das Thema erneut im Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt beraten.

Am Ende der Beratung stimmt das Gremium nicht über die Vorl.Nr. 445/18 ab.

TOP 2**Neuordnung Schul- und Sportareal "Bildungszentrum
West"
- Vergabe von Planungsleistungen
(Vorberatung)****Vorl.Nr. 412/18**

Beschlussempfehlung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt die weiteren Planungen bis zum Abschluss der Entwurfsplanung mit Kostenberechnung für die Neuordnung des Schul- und Sportareals „Bildungszentrum West“ auf der Grundlage des Wettbewerbsbeitrags

des **1. Preisträgers sowie Sieger des VgV-Verfahrens** zu erarbeiten und den zuständigen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.
2. Der Vergabe der Planungsleistungen (LPH 1-3) an die Bietergemeinschaft mit folgenden Planungsbeteiligten wird zugestimmt.
 - h4a Gessert + Randecker Generalplaner GmbH, Immenhofer Straße 47, 70180 Stuttgart
 - Ingenieurgesellschaft für Haustechnik Wetzstein mbH, Benzstraße 33, 71083 Herrenberg
 - Planungsgesellschaft Dittrich mbH, Leonrodstraße 68, 80636 München
 - Glück Landschaftsarchitektur GmbH, Hermannstraße 5A, 70178 Stuttgart

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 Lettrari

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** übernimmt ab diesem Tagesordnungspunkt und bis zum Sitzungsende die Sitzungsleitung.

Frau **Barnert** (Fachbereich Hochbau und Gebäudewirtschaft) erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigelegt ist.

Stadtrat **Braumann** möchte wissen, ob es im Rahmen des Generalplanerwettbewerbs eine Überarbeitung der Schulmensa und der Schulbibliothek gegeben hat. Zudem erkundigt er sich über die Höhe der gewährten Förderung. Stadtrat Braumann sagt, dass er auf einen zügigen Bau hoffe. Dabei sei es wichtig, auch den finanziellen Rahmen einzuhalten. Schließlich erkundigt er sich, ob die geplante Holzbauweise mit bestimmten Vorteilen verbunden sei und äußert die Zustimmung der CDU-Fraktion zur Vergabe der Planungsleistungen.

Stadträtin **Dr. Knoß** erinnert daran, dass zunächst die Größe der Schulbibliothek nicht zufriedenstellend gewesen war. Darüber hinaus habe es weitere Punkte gegeben, mit denen die Schulleiter nicht zufrieden gewesen waren. Sie fragt, ob mittlerweile eine Lösung hierfür gefunden sei.

Das Konzept des 1. Preisträgers gefällt Stadtrat **Juranek** sehr gut und er erachtet die Holzbauweise als sehr geeignet für ein Schulgebäude. Allerdings sollten seiner Meinung nach auch weitere nachhaltige und ökologisch vertretbare Bauweisen möglich sein. Stadtrat Juranek äußert die Zustimmung der SPD-Fraktion zur Beschlussempfehlung auf der Vorl.Nr. 412/18.

Stadtrat **Rothacker** äußert sich zufrieden, dass es nun mit der Planung vorangehe. Er weist darauf hin, dass der 1. Preisträger bei einigen Flächenvorgaben die Flächenmaße unterschritten hatte und fragt, ob in der Zwischenzeit diesbezüglich nachgebessert wurde.

Stadträtin **Burkhardt** möchte ebenfalls wissen, ob es neben dem Holz auch eine andere nachhaltige Bauweise gibt. Die vorgeschlagene Holzbauweise im Bildungszentrum West findet sie jedoch sehr passend. Sehr gut gefalle ihr auch die kompakte Stellung der einzelnen Gebäude, die viel Freifläche übrig lasse. Die Rasterbauweise gewährleiste ihrer Ansicht nach auch die Wirtschaftlichkeit, weil dadurch eine kürzere Bauzeit ermöglicht werde. Stadträtin Burkhardt weist zudem auf eventuelle Schadstoffbelastungen des Untergrunds hin und fragt, was bei einem solchen Fall passieren würde.

Frau **Barnert** erklärt, dass im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens eine Diskrepanz zwischen den Vorgaben des Raumprogramms und den laut Plan ermittelten Flächen sichtbar wurde. Hier konnte der Stadtverwaltung aufgezeigt werden, wie die entsprechenden Vorgaben durch eine Achsenvergrößerung eingehalten werden könnten. Anhand der Präsentation macht Frau Barnert deutlich, wie der Baukörper zum Generalplanwettbewerb ausgesehen habe und wie er sich nach der Änderung der Raumachsen verändern würde. Die Architekten haben nachweisen können, dass sie durch eine Vergrößerung des Baukörpers um 2,12 Metern und um 3 Metern die entsprechende Raumgröße sicherstellen können. Bei den weiteren Planungen bis zum Abschluss der Entwurfsplanung für die Neuordnung des Schul- und Sportareals „Bildungszentrum West“ werde das neue Gebäuderaster zugrunde gelegt. Laut Frau Barnert gibt es unterschiedliche Varianten, wie das Schulgebäude in seiner Funktionalität weiterentwickelt werden soll. Die Stadtverwaltung werde diese Varianten entsprechend bewerten und in die weiteren Planungen einfließen lassen. Das genaue Berechnungsschema für die Förderung wird die Verwaltung in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt ausführlich erläutern. Zur angesprochenen Problematik des Untergrunds sagt Frau Barnert, dass dieser bereits in den 1970er Jahren in Zusammenhang mit dem damaligen Bau des Bildungszentrums West saniert wurde. Da man jedoch weiterhin von einer Altlastenverdachtsfläche spricht, werden auch bei den anstehenden Baumaßnahmen Erdproben untersucht und das Erdreich, je nach Belastung, unterschiedlich entsorgt.

Auf Anfrage von Stadträtin **Dr. Knoß** erklärt Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen), dass die Durchwegung von Norden nach Süden geklärt wurde. Auch werden nicht alle Bäume im Bereich des Bildungszentrums gefällt werden.

Nach der Abstimmung stellt BM **Ilk** die Vorl.Nr. 412/18 zur Abstimmung.

Abweichende Beschlussempfehlung:

- 1.1 Der Gemeinderat beschließt den Entwurf ~~und-Bau~~ der Grundschule Fuchshofstraße, auf der Grundlage der beiliegenden Entwurfsplanung mit Kostenberechnung vom 29.10.2018 mit reinen Hochbaukosten in Höhe von 24,77 Millionen Euro (Kostengruppen 200-400+700 inkl. 19% MwSt. und Sicherheitszulagen).
- 1.2 Den Kosten für Außenanlagen in Höhe von 1,29 Millionen Euro (Kostengruppe 500 + 700 inkl. 19% MwSt. und Sicherheitszulagen) wird zugestimmt.
- 1.3 Den Kosten für Mobiliar in Höhe von 2,28 Millionen Euro (Kostengruppe 600+700 inkl. 19% MwSt. und Sicherheitszulagen) wird zugestimmt.
- 1.4 Den Kosten für Unterrichts- und Betreuungsausstattung 430.000 Euro (inkl. 19% MwSt. und Sicherheitszulagen) wird zugestimmt.
2. Der Weiterbeauftragung der weiteren Planungsleistungen (LPH 4-9) auf Basis der Kostenberechnung für die am Projekt tätigen Ingenieurbüros wird zugestimmt.
 - Architekturbüro VON M, Stuttgart
 - Ingenieurbüro für Systemplanung GmbH (HLS), Stuttgart
 - Ingenieurgesellschaft Wetzstein (ELT), Herrenberg
 - Tragwerksplanung Werner Sobek AG, Stuttgart
 - Bauphysik 5, Backnang
 - Alber & Schulze Baumanagement GmbH, Stuttgart
 - Büro Koeber Landschaftsarchitektur, Stuttgart
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen einer Quartiersgarage/Hochgarage im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Oststadthalle am Standort Berliner Platz fortzuführen.
4. Die notwendigen Finanzmittel für den gesamten Bau und die Beschaffung in Höhe von 28,77 Millionen Euro werden vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts- und Finanzplans 2019 im Haushalts- und Finanzplan 2019 zur Verfügung gestellt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 9 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Nicht anwesend: Stadtrat Lettrari

Beratungsverlauf:

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurden umfangreiche Optimierungen durchgeführt. Um eine möglichst große Einsparung zu erzielen, wurde nach intensiver Prüfung das Schulhaus um eine Gebäudeachse verkürzt. Hierdurch reduzieren sich die Größe der sechs Ganztagsräume sowie die Bruttogrundfläche um rund 300 Quadratmeter. Um die wegfallende Fläche bestmöglich kompensieren zu können, werden die offenen Clusterflächen für den Ganztags genutzt. Dies bedingt zwar eine erhöhte Anstrengung bei der Aufsichtspflicht für den Schul- und Ganztagsbetrieb, wurde jedoch als sinnvollste Einsparmöglichkeit erachtet.

Frau **Barnert** und Herr **Holtkämper** (Fachbereich Hochbau und Gebäudewirtschaft) stellen anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, die Änderungen in der Entwurfsplanung vor.

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

Stadtrat **Braumann** bedankt sich für die Durchführung der Optimierungen im Innen- und Außenbereich der Schule, welche zu Einsparungen geführt haben. Er fragt, warum die Verwaltung nicht das gesamte Projekt an einen Generalunternehmer vergeben möchte. Darüber hinaus teilt er mit, dass bei der CDU-Fraktion noch interner Beratungsbedarf bestehe. Die Fraktion möchte deshalb die Abstimmung in der nächsten Sitzung des Gemeinderats verschieben. In der heutigen Sitzung soll lediglich der Sachverhalt zur Kenntnis genommen werden.

Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit** weist darauf hin, dass bei einer Verkleinerung des Innen- und Außenbereichs das Lehrerkollegium und sonstige schulische Mitarbeiter ihren Arbeitsalltag anders organisieren müssen. Eine moderne Lüftung im Schulgebäude erachtet sie als sehr wichtig. Dass es weiterhin bei einem Holzbau bleiben soll, gefällt ihr sehr gut. Den Bau einer Tiefgarage unter dem Schulgebäude hält Stadträtin Steinwand-Hebenstreit nicht für eine gute Idee und lehnt ihn ab. Autos haben ihrer Ansicht nach nichts unter einem Schulgebäude zu suchen. Der Bau der Tiefgarage würde zudem das Projekt unnötig verteuern und das Gebäude verändern. Stadträtin Steinwand-Hebenstreit empfiehlt, bei der Innenausstattung der Schule Möbel auszuwählen, die funktionell sind, gut aussehen und zur Bauart des Gebäudes passen.

Stadtrat **Juranek** begrüßt ebenfalls die erzielten Einsparungen. Den Einbau einer Lüftung in der Schule hält auch er für absolut notwendig. Die Überlegung, Kosten durch Ausschreibungspakete einzusparen, kann Stadtrat Juranek nicht nachvollziehen.

Ob es Firmen gibt, die sich auf so ein Verfahren einlassen und dann auch noch günstiger sind als eine Einzelvergabe von Gewerken sei nicht klar. Stadtrat Juranek verlässt sich darauf, dass die Stadtverwaltung die beste Lösung finden werde. Zudem spricht er den Antrag Vorl.Nr. 409/18 der SPD-Fraktion an. Damit soll sichergestellt werden, dass die Konzeption des Wettbewerbs erhalten bleibt und die neue Schule für moderne pädagogische Konzepte optimale Rahmenbedingungen bietet. Zudem ziele der Antrag darauf hin, Baukosten einzusparen. Als Kostendeckel werde dort die Summe von 25 Millionen Euro genannt. Die SPD-Fraktion wollte damit die gestalterische Kreativität aller Beteiligten anregen, um Wege zu günstigeren Lösungen zu erarbeiten. Durch das Wiederholen von Einzelelementen biete die Schule viele Ansätze dazu. Stadtrat Juranek vertritt die Meinung, dass diese Schule auch günstiger gebaut werden könne. Die SPD-Fraktion würde ihren Antrag Vorl.Nr. 409/18 in zwei Punkten ändern:

- a) Die Planung einer Tiefgarage möchte sie streichen.
- b) Die Kosten für den Neubau der Fuchshofschule werden statt auf 25 Millionen Euro auf 26 Millionen Euro gedeckelt.

Die SPD-Fraktion möchte nicht zum jetzigen Zeitpunkt über einzelne Einsparungen diskutieren, sondern zunächst der Stadtverwaltung die Möglichkeit geben, den Planungsrahmen zu füllen.

Stadtrat **Rothacker** merkt an, dass in den erzielten Baukosteneinsparungen in Höhe von 3,2 Millionen Euro rund 900.000 Euro Sicherheitszulagen und Honorarkosten enthalten seien. Effektiv handle es sich hier also um weniger als 10 Prozent Einsparung. Die Freie Wähler-Fraktion fragt sich, wie jetzt einige Kostenpunkte aufgedeckt und gestrichen wurden. Als Beispiel nennt Stadtrat Rothacker die Kosten für den Gussasphalt und die Lüftungsanlage. Solche Kosten sollten seiner Meinung nach erst gar nicht geplant werden. In den Ausgaben seien immer noch 2,8 Millionen Euro Sicherheitszulagen geplant. Stadtrat Rothacker möchte erfahren, wie die Beauftragung eines Generalübernehmers zusätzliche Einsparungen generieren könnte. Den Bau einer Tiefgarage unter der Schule habe die Freie Wähler-Fraktion von Beginn an kritisch betrachtet. Den Bau einer Quartiersgarage dagegen begrüßt die Fraktion ausdrücklich. Sie verstehe auch, dass die SPD-Fraktion einen Kostendeckel für das gesamte Projekt beantragt habe.

Stadträtin **Dr. Knoß** sagt, dass aktuell viele Leute das Stadionbad wegen des Außenbeckens und der schönen Liegewiese gerne besuchen. Mit Bezug auf die künftige Quartiersgarage weist sie darauf hin, dass man hier einen Besucherschwund haben könnte, wenn eine Garage so gebaut werde, dass sie die Liegewiese verschatte. Sie fragt, wie die Zufahrt zur Garage erfolgen soll, und ob der Platz auf der anderen Seite der Allee, in Richtung Bebenhäuser Straße und neben dem Cube, ausreichend für eine Quartiersgarage wäre. Die Quartiersgarage könnte dann über die Bebenhäuser Straße angefahren werden und man würde nicht die Einfahrtssituation über den Berliner Platz haben.

BM **Ilk** entgegnet, dass in der heutigen Sitzung nicht über die Quartiersgarage beraten werden soll. Die Verwaltung habe lediglich zeigen wollen, dass es auch andere Möglichkeiten außer der Tiefgarage unter dem Schulgebäude gibt.

Herr **Weißer** (Fachbereich Hochbau und Gebäudewirtschaft) geht auf die angesprochenen Punkte ein. Er erklärt, dass sich die Verwaltung bei dem aktuellen Anbietermarkt durch einen Generalunternehmer keine erheblichen Kosteneinsparungen verspreche, sondern vielmehr Kostensicherheit.

Schließlich würde das Leistungspaket in diesem Fall von einem einzigen Bieter kommen, der dafür verantwortlich wäre, die Leistungen zum vereinbarten Preis zu erbringen. Zudem verspreche sich die Verwaltung einen Zeitvorteil davon, um den kommunizierten Fertigstellungstermin der Schule einhalten zu können. Nach Aussage von Herrn Weißer sei das Paket für Konstruktion und Gebäudehülle fertig und könne schnell auf den Markt gehen. Parallel dazu können die Ausschreibungspakete für die anderen Gewerke fertiggestellt werden, so dass keine Zeit verloren geht. Bezug auf das Baugelände nehmend sagt Herr Weißer, dieses sei aktuell durch den Abraum und die Schadstoffentsorgung relativ tief. Wenn diese Fläche über die Winterzeit nicht geschützt werde, könne es zu Aufweichungen kommen, die zu einem späteren Zeitpunkt Gründungsarbeiten behindern könnten. Der Bau einer Quartiersgarage werde bei der Beauftragung der Sporthallenplanung genauer untersucht. Herr Weißer geht auch auf die angesprochenen Sicherheitszulagen ein. Sollten diese herausgenommen werden, könnte die Verwaltung nicht dafür garantieren, dass der Schulbau mit den in der Vorl.Nr. 351/18 erwähnten Kosten abgeschlossen werden könnte. Sollte das Gremium die Grundschule Fuchshofstraße noch billiger bauen wollen, müsste eine Ort beton-Schule entstehen, deren Bauzeit außerdem ein Jahr länger dauern würde. Um den kommunizierten Fertigstellungstermin einzuhalten, müsse eine Schule gebaut werden, die aus vorgefertigten Elementen besteht. Die Verwaltung habe bereits erläutert, dass zwischen den Betonfertigteilen und den Holzfertigteilen kein wesentlicher Preisunterschied bestehe. Da man einerseits den Zeitvorteil nutzen und mit Fertigteilen bauen möchte, sei die Holzbauweise in diesem Fall durchaus indiziert.

Stadtrat **Noz** rät der Verwaltung, parallel eine Gesamt-GU auszuschreiben.

BM **Ilk** fasst abschließend die Diskussion wie folgt zusammen: An der grundsätzlichen Konstruktion der Grundschule Fuchshofstraße möchte niemand rütteln. Es soll keine Beton-Schule entstehen. Es stelle sich jedoch die Frage, ob eine Gesamt-GU ausgeschrieben werden könne, möglicherweise mit einer Kostenobergrenze. Allerdings warnt BM Ilk davor, eine Kostenobergrenze radikal einhalten zu wollen, denn das könnte zu Lasten der Bauqualität gehen. Eine gewisse Flexibilität sei hier durchaus erforderlich. Die Schule einmal mit und einmal ohne Tiefgarage auszuschreiben sei nicht möglich.

Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt einigt sich darauf, in der heutigen Sitzung lediglich den Entwurfsbeschluss zu fassen. Der Baubeschluss wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Der Beschlussvorschlag auf der Vorl.Nr. 351/18 wird entsprechend geändert. Die Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt stimmen über den geänderten Beschlussvorschlag ab.

Beratungsverlauf:

Dieser Antrag bleibt bis zum Baubeschluss für die Grundschule Fuchshofstraße bestehen.

Beratungsverlauf:

Im Laufe der Beratung formuliert die SPD-Fraktion ihren Antrag Vorl.Nr. 409/18 vom 17.10.2018 wie folgt um:

Die Kosten für den Neubau der Fuchshofs Schule werden auf 26 Millionen Euro gedeckelt. Basis der Realisierung ist das Ergebnis des Architekten-Wettbewerbs. Die räumliche Konzeption bleibt als Voraussetzung für eine zukunftsorientierte Pädagogik erhalten. Die notwendigen Einsparungen werden von der Verwaltung untersucht, Möglichkeiten bestehen in einer GU-Ausschreibung und Reduzierung von Standards.

~~*Die Planung einer Tiefgarage unter der Schule wird soweit konkretisiert, dass Richtpreisangebote eingeholt werden können. Über die Realisierung der Tiefgarage wird nach Vorlage der Kosten entschieden.*~~

Die Änderungen werden von Stadtrat **JuraneK** mündlich vorgetragen. Dieser Antrag bleibt bis zum Baubeschluss für die Grundschule Fuchshofstraße bestehen.

Abweichender Beschluss:**1. Umnutzung der Galerie als Lern- und Stillarbeitsbereich**

1.2 Der reduzierten Variante zur Umnutzung der Galerie des historischen Stadtbades auf der Grundlage der beiliegenden Planung mit Kosten von rund 150.000 Euro (investiv) inklusive 19 % MwSt. (Kostengruppen 200, 300, 400, 500, 600 + 700) wird zugestimmt.

Der Weiterbeauftragung der am Projekt „Mensa und Besprechungsräume“ tätigen Ingenieurbüros Appel, IBB und BAUPRO für die Umnutzung der Galerieebene wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Über die Ziffern 1.2 und 2.2 des Beschlussvorschlags auf der Vorl.Nr. 424/18 wird getrennt abgestimmt.

Der Beschluss zu Ziffer 1.2 wird mit 13 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 0 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Der Beschluss zu Ziffer 2.2 auf der Vorl.Nr. 424/18:

2. Umnutzung ehemaliger Saunabereich zum zentralen Jugendtreff

2.2 Die Verwaltung wird beauftragt, auf Basis des beiliegenden Flächenlayouts (Anlage 2) eine Entwurfsplanung mit Kostenberechnung für die Umnutzung des ehemaligen Saunabereiches zum zentralen Jugendtreff im ehemaligen Stadtbad zu erarbeiten.

Der Vergabe der Planungsleistungen für die Umnutzung des Saunabereichs

- für Heizung, Lüftung, Sanitär (Leistungsphase 1-3) an das Büro Appel, Maybachstraße 13, 71640 Ludwigsburg

- für Elektrotechnik (Leistungsphase 1-3) an das Büro ibb, Kari-Heinrich-Käferle-Straße 6, 71640 Ludwigsburg

wird mit 6 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich abgelehnt.

Über Ziffer 3 des Beschlussvorschlags:

Die Finanzierung aller Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Haushalts- und Finanzplanes 2019 ff.

wird nicht abgestimmt.

Beratungsverlauf:

Frau **Barnert** erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist.

Nach Eröffnung der Aussprache sagt Stadtrat **Braumann**, dass die CDU-Fraktion die Bauausgaben für dieses Projekt verschieben möchte. Das gelte auch für die Planung und Umnutzung des ehemaligen Saunabereichs zum Jugendtreff. Deshalb könne die Fraktion Ziffer 2.2 des Beschlussvorschlags auf der Vorl.Nr. 424/18 nicht zustimmen.

Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit** vertritt den Standpunkt, dass nun eine sinnvolle Nutzung für das alte Stadtbad gefunden wurde und das Gebäude deshalb saniert und umgebaut werden sollte. Zudem könnte das alte Stadtbad womöglich für die Interimsunterbringung von Schülerinnen und Schülern genutzt werden, wenn das Bildungszentrum West abgebrochen werde.

Stadträtin **Liepins** teilt mit, dass die SPD-Fraktion der Umnutzung der Galerie als Lern- und Stillarbeitsbereich zustimme. Auch stimme sie der Umnutzung des ehemaligen Saunabereichs zum zentralen Jugendtreff zu. Stadträtin Liepins betont in diesem Zusammenhang, dass für den Pavillon am Stadtbad (PaSta) ein anderer Standort gefunden werden müsste. Einen konkreten Vorschlag hierzu könne die SPD-Fraktion jedoch nicht machen. Sie warte auf die Planungsvorschläge und hoffe, dass insbesondere die Umnutzung des Saunabereichs in einem niedrigen Kostenrahmen realisiert werden könne.

Stadtrat **Weiss** sagt, dass die Fraktion der Freien Wähler den Planungskosten zur Umnutzung des ehemaligen Saunabereichs zum zentralen Jugendtreff nicht zustimmen könne. Schließlich stünden viele andere bereits beschlossene Bauprojekte ganz oben in der Prioritätenliste.

Stadträtin **Burkhardt** vertritt den Standpunkt, dass das alte Stadtbad auch anders hätte genutzt werden können. Man hätte beispielsweise das schöne Jugendstil-Bad sanieren und es als solches weiternutzen können. Andere Städte, die über solche Bäder verfügen, tun dies schließlich auch. Als Beispiel nennt Stadträtin Burkhardt die Stadt Esslingen. Sie erachtet es als sehr wichtig, einen Jugendtreff in der Stadt zu errichten. Die Räumlichkeiten des alten Stadtbads seien jedoch nicht dafür geeignet. Stadträtin Burkhardt bittet die Verwaltung, andere Räumlichkeiten für den Jugendtreff zu finden. Dem Beschlussvorschlag auf der Vorl.Nr. 424/18 stimmt sie nicht zu.

Stadträtin **Liepins** erinnert daran, dass die Entscheidung, das alte Stadtbad für die Schülerinnen und Schüler sowie allgemein für die Jugend der Stadt zu nutzen schon vor einiger Zeit gefallen sei. Deshalb mache es jetzt wenig Sinn, über eine andere mögliche Nutzung zu sprechen. Stadträtin Liepins erinnert auch daran, dass oft mit mehrheitlicher Zustimmung des Gemeinderats viel Geld für Planungen ausgegeben wurde, die anschließend nicht realisiert wurden.

Stadtrat **Rothacker** gibt bei diesem Vorhaben auch die Akustik der Räumlichkeiten zu bedenken, denn diese würde mit großer Sicherheit zusätzliche Ausgabe für Schallschutzmaßnahmen erforderlich machen. Die Freie Wähler-Fraktion könne Ziffer 1.2 des Beschlussvorschlags zustimmen. Ziffer 2.2 allerdings nicht.

Nach der Aussprache stellt BM **Ilk** die einzelnen Ziffern des Beschlussvorschlags getrennt zur Abstimmung.

Beschluss:

Mit der Erstellung eines integrierten Quartierskonzepts Obweil im Rahmen des KfW-Förderprogramms 432 „Energetische Stadtsanierung“ wird das Ingenieurbüro ebök Planung und Entwicklung beauftragt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadtrat Lettrari
Stadträtin Liepins
Stadträtin Orzechowski

Beratungsverlauf:

BM **Iik** verweist auf die Vorl.Nr. 446/18 und stellt diese sofort zur Abstimmung, da die Ausschussmitglieder keine Fragen und keinen Diskussionsbedarf haben.

Beschlussempfehlung:

- I. Die im Rahmen der Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 4) werden zur Kenntnis genommen. Die Abwägungsvorschläge der Verwaltung werden entsprechend Anlage 4 - 7 beschlossen.
- II. Der Bebauungsplan und die örtlichen Bauvorschriften „Heinkelstraße Nord“ Nr. 070/10 werden gemäß § 10 BauGB und § 74 LBO jeweils als Satzung beschlossen. Maßgeblich sind der Bebauungsplan (Anlage 1), die textlichen Festsetzungen (Anlage 2) und die Begründung (Anlage 3) jeweils vom 08.11.2018.



Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 8 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 2 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Nicht anwesend: Stadtrat Braumann
Stadtrat Lettrari
Stadträtin Dr. Knoß
Stadträtin Orzechowski

Beratungsverlauf:

Herr **Kurt** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigelegt ist.

Ludwigsburg sei eine attraktive Einkaufsstadt mit überregionaler Ausstrahlungskraft. Die Attraktivität ergebe sich durch ein ausgeglichenes Miteinander der Einzelhandels-schwerpunkte Innenstadt und Ludwigsburg-Nord, welches durch die Reaktivierung des Marstall-Centers nun wieder erreicht sei. Bei einer Verschiebung des Gleichgewichts in Richtung Ludwigsburg-Nord sei mit einem Attraktivitätsverlust der Innenstadt zu rechnen. Das Einkaufszentrum Breuningerland sei mit seiner derzeitigen Verkaufsfläche hervorragend aufgestellt, um auch künftig wirtschaftlich erfolgreich zu agieren. Durch die landesplanerische Zielsetzung, neue Einzelhandelsflächen auf integrierte Lagen zu beschränken, genieße das Breuningerland zusätzlich einen Konkurrenzschutz. Der Erhalt der Attraktivität der Innenstadt müsse weiterhin oberste Priorität haben. Das Planungsziel des vorliegenden Bebauungs-planentwurfs zur Steuerung der Entwicklungen im Bereich Breuningerland die Verkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungsflächen zu begrenzen, entspreche dieser Zielsetzung, ohne dabei den unternehmerischen Handlungsspielraum der Betreiber des Breuningerlandes über Gebühr einzuschränken.

Stadtrat **Noz** äußert sich zufrieden, dass ein guter Kompromiss zum Erhalt der Attraktivität der Einzelhandels-geschäfte in der Innenstadt gefunden wurde und gleichzeitig das Breuningerland auch künftig ein gut funktionierendes Einkaufszentrum bleibt.

Stadtrat **Bauer** teilt mit, dass er sich bei der Abstimmung enthalten werde.

Stadträtin **Liepins** äußert sich ebenfalls zufrieden, dass nach so vielen mühsamen Verhandlungen, die sich über viele Jahre hinweg gezogen haben, nun eine gute Lösung gefunden wurde und hoffentlich ein Schlusspunkt gesetzt werden könne. Sie habe die Gespräche mit der Firma Breuninger in den letzten zwei Jahren als sehr konstruktiv empfunden.

Stadtrat **Weiss** merkt an, dass die Standortsicherung des Breuningerlandes wichtig für die Stadt

sei. Schließlich ziehe das Einkaufszentrum viele Kunden von den umliegenden Kommunen nach Ludwigsburg.

Stadträtin **Burkhardt** ist mit dem Vorhaben nicht einverstanden. Sie ist überzeugt, dass mehr Parkplätze im Breuningerland auch mehr Verkehr für die B 27 bedeuten. Auch befürchtet sie, dass diese nicht die letzte Erweiterung des Breuningerlandes sein wird. Stadträtin Burkhardt fragt, wie kontrolliert wird, dass aus den deklarierten Gastronomieflächen des Einkaufszentrums keine Verkaufsflächen werden. Sie betont, dass sie auf langer Sicht keinen Ladenleerstand in der Innenstadt sehen möchte.

Auf die Frage von Stadträtin **Burkhardt** eingehend teilt BM **Ilk** mit, dass die Stadtverwaltung ein jährliches Monitoring mit der Firma Breuninger vereinbart habe. Im Rahmen dieses Monitorings werde überprüft, wie die einzelnen Flächen innerhalb des Bereichs tatsächlich verteilt und genutzt werden.

Nach der Aussprache stimmt das Gremium über die Vorl.Nr. 422/18 ab.