



Protokollauszug
zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 11.04.2019, 17:05 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1 TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung

Abstimmungsergebnis:

Zum Abstimmungsergebnis zu TOP 1 siehe gesonderte Niederschrift des Betriebsausschusses Stadtentwässerung am 11. April 2019.

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** begrüßt die Anwesenden zur Sitzung des Ausschusses für Bauen, Technik und Umwelt sowie zum Betriebsausschuss Stadtentwässerung.

Auf seine Frage nach Anträgen zur Tagesordnung regt Stadträtin **Dr. Knoß** an, die Tagesordnungspunkte 1 „Sanierung Osterholzallee“ und 3 „Belagssanierung Osterholzallee“ gemeinsam zu beraten.

Diese Anregung wird mit Zustimmung des Gremiums von BM **Ilk** aufgenommen. Er eröffnet sodann die Sitzung und lässt sogleich gemeinsam über Tagesordnungspunkt 1 und 3 beraten.

Zum Beratungsverlauf siehe TOP 3 dieser Niederschrift.

Beschlussempfehlung:

1. Dem Standort für das neue Fahrradparkhaus (Aufstockung Bestandsparkhaus zzgl. Überdachung) am Standort Parkdeck Schillerviertel wird zugestimmt. Der bisherige Standort nördlich des Empfangsgebäudes Bahnhof wird nicht weiterverfolgt.
2. Es wird zugestimmt, dass der Bau und die Unterhaltung des Fahrradparkhauses auf Basis des Raumprogramms (vgl. VORL. NR. 212/17) an die Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH übertragen werden.
3. Die Verwaltung wird ermächtigt, mit den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH Verhandlungen aufzunehmen, um aus dem Sanierungsprogramm „SSP ZIEL“ Städtebaufördermittel für die Herstellung der Außenhülle des Fahrradparkhauses zur Verfügung zu stellen. Dazu soll ein Förderrahmen von max. 1,5 Mio. € zur Verfügung gestellt werden.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, mit den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH Verhandlungen aufzunehmen, um aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) bewilligte Mittel für die Innenausstattung des Fahrradparkhauses zur Verfügung zu stellen. Der Zuwendungsbescheid dafür sieht eine Fördersumme von 642.857 € vor.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Empfehlungsbeschluss wird mit 9 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 3 Enthaltungen mehrheitlich gefasst.

Nicht anwesend: Stadtrat Braumann
Stadtrat Prof. Vierling

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** ruft Tagesordnungspunkt 2 auf und bittet Herrn Linder um Sachvortrag.

Herr **Linder** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) erläutert die Planungen zum Fahrradparkhaus Bahnhof Ost anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zur Niederschrift). Er führt aus, dass ursprünglich das Fahrradparkhaus auf dem jetzigen PKW-Parkhaus an Gleis 1 angedacht war. Da der Eigentümer dies ablehnte, habe man nun auf dem Schillerparkhaus geplant. Dieser Standort biete ähnliche Vorteile. Herr Linder geht auf die Einbindung in das Gefüge der Hauptadtrouten ein. Ein alternativer Standort auf dem Tunnelmund des Bahnhofstraßentunnels sei untersucht worden aber für nicht sinnvoll erachtet worden, da in dem Bereich die Stadtbahn geführt werden soll. Die Zuwegung des Parkhauses, das sich auf städtischem Grund befindet, geschehe über zwei Rampen, eine davon über das Grundstück der Telekom.

Ergänzend führt Herr **Dall'Osteria** (Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim) aus, dass die Planung auf einer Machbarkeitsstudie fußt. Geplant seien 790 Plätze für Räder, durch die Planung würden vier PKW-Stellplätze für die Rampen wegfallen. Er geht insbesondere auf die Fassadengestaltung

und auf die Einrichtung einer besetzten Werkstatt und Waschanlage ein. Die Fertigstellung sei für Mitte 2020 geplant.

Laut Stadtrat **Herrmann** sei man sich einig, dass am Ostausgang des Bahnhofs ein Rad-Parkhaus benötigt werde; die Frage sei, ob dies der richtige Standort ist. Die Fraktion werde mehrheitlich dafür stimmen. Es müsse sichergestellt sein, dass die Zuwegung attraktiv und hell gestaltet werde. Er spricht die Finanzierung des Projekts in Zusammenhang mit ZIEL an.

Aus Sicht von Stadträtin **Dr. Knob** sei das Parkhaus dringend nötig, allerdings sei dies der falsche Standort. Sie regt eine Optimierung der Planung und direkten Zugang von der Myliusstraße an. Aus ihrer Sicht ist die nördliche Rampe mit 9 % Steigung zu steil und das Zugangssystem müsse modern und schnell funktionieren. Die jetzt bestehenden Fahrradparkplätze und -boxen an Gleis 1 müssten bestehen bleiben. Sie bittet um rechtzeitige Aufstellung der wegfallenden und erhaltenen Bäume; außerdem solle geprüft werden, ob eine begrünte Fassade möglich ist. Insgesamt gebe es beim Projekt Zentrale Innenstadtentwicklung Ludwigsburg (ZIEL) so viele Unwägbarkeiten; es könne sein, dass die Planung ohnehin nicht verwirklicht werde.

Stadtrat **Juraneck** sieht die Notwendigkeit für das Fahrradparkhaus. Der Bahnhofsvorplatz sei sehr eng und der Querungsverkehr vom Schillerparkdeck zum Bahnhof müsse berücksichtigt werden. Das Fahrradparkhaus müsste eigentlich nah an den Gleisen sein und der Zugang dazu hell und einsehbar sein. Durch die zwei Rampen sei das Parkhaus eigentlich gut erschlossen, wobei der südliche Zugang sehr eng sei. Da das PKW-Parkhaus nur bis 20 Uhr geöffnet ist, fragt Stadtrat Juraneck, wie sich diese Zeitbegrenzung auf das Radparkhaus auswirkt.

Es bestehe Einigkeit, dass das Parkhaus nötig ist, führt Stadtrat **Rothacker** aus. Die Entfernung zum Bahnhofseingang sei mit über 100 m Fußweg zu lang und werde der Akzeptanz des Radparkhauses abträglich sein. Auch sei die Zufahrt vom Schillerdurchlass auf dem Bürgersteig nur gegen die Fahrtrichtung möglich. Insgesamt sehe die Fraktion zu viele kritische Punkte, daher werde sie sich enthalten.

Stadträtin **Burkhardt** betont, dass sie den Antrag zum Fahrradparkhaus am Ostausgang gestellt habe. Momentan herrsche dort eine wilde Parkierung vor. Dass der ursprünglich angedachte Standort ausscheidet, sei schade. Das mangels Alternativen ausgewählte Schiller-Parkdeck berge dagegen die Chance einer Verbesserung der Wegführung der verschiedenen Verkehrsträger. Sie fragt nach der Höhenentwicklung zur Umgebungsbebauung und zum Baumerhalt.

Herr **Lehmpfuhr** (Fachbereich Bürgerbüro Bauen) erläutert zur Finanzierung, dass die Fassade des Radparkhauses zu 100 % über das Programm ZIEL (Zentrale Innenstadtentwicklung Ludwigsburg) mit bis zu 900.000 Euro gefördert werde. Insgesamt stehen nach der kürzlich durchgeführten Aufstockung im Programm ZIEL 4,5 Mio. Euro zur Verfügung. Die Inneneinrichtung des Parkhauses werde über Gelder aus EFRE mit bis zu ca. 650.000 Euro gefördert.

Die Planungen seien auf Grundlage der Machbarkeitsstudie erstellt worden, so Herr **Linder**, und werden weiter vertieft. Bei den Öffnungszeiten des Radparkhauses gebe es verschiedene Modelle; hierüber wird die SWLB als Betreiber entscheiden. Das Ziel sollte aus Sicht der Stadt eine Öffnung rund um die Uhr sein. Die Öffnungszeiten des PKW-Parkhauses seien unabhängig davon. Eine Zufahrt über die Myliusstraße sei geprüft worden, könne aber nicht weiterverfolgt werden, da diese über Privateigentum führe. Die Aufstockung des Schillerparkhauses werde 3 Meter betragen.

Herr **Dall'Osteria** erläutert ergänzend, dass im Zuge des Baus ein Baum gefällt werden müsse. In der Kostenschätzung sei die begrünte Fassade vorgesehen.

Die Zufahrt vom Schillerdurchlass her könne mit einer Signalisierung als Linksabbiegespur hergestellt werden, ergänzt Herr **Hubberten** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität).

Stadtrat **Link** bezeichnet das Fahrradparkhaus als „Hinterhof-Fahrradgarage“, die aus seiner Sicht nicht genutzt werden wird. Er präferiert den Standort auf dem Tunnelmund und dessen Verlängerung.

BM **Ilk** wiederholt, dass diese Variante intensiv geprüft, aber aus genannten Gründen verworfen worden sei.

Auch auf der Westseite des Bahnhofs auf dem Nestlé-Areal sieht Stadtrat **Remmele** die Notwendigkeit für ein Fahrradparkhaus.

BM **Ilk** lässt sodann über den Beschlussvorschlag abstimmen.

Beschluss:

Die Osterholzallee wird entsprechend dem Sanierungsvorschlag des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen sowie des Fachbereichs Stadtplanung und Vermessung instandgesetzt.

Die Gesamtkosten in Höhe von 615.000,00 € werden genehmigt.

Vergabebeschluss

Die Firma Lutz Krieg GmbH aus Möglingen erhält auf der Grundlage des Angebotes vom 07.03.2019 den Auftrag zur Durchführung der Sanierung der Osterholzallee.

Die Vergabesumme beträgt:

Auftragssumme	560.241,89 €
+ Unvorhergesehenes ca. 9,8 %	<u>54.758,11 €</u>
Vergabesumme	<u>615.000,00 €</u>

Bei Kostenüberschreitung wird das Gremium dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 25.000,00 € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen und zusammen mit der Abstimmung zu TOP 1 (Vorl.Nr. 110/19).

Der Beschluss wird mit 7 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen mehrheitlich gefasst.

Beratungsverlauf:

Die Beratung des Tagesordnungspunktes 3 erfolgt zusammen mit Tagesordnungspunkt 1 des Betriebsausschusses Stadtentwässerung.

BM **Ilk** ruft Tagesordnungspunkt 1 und 3 gemeinsam auf. Nachdem seitens des Gremiums auf Sachvortrag verzichtet wird, eröffnet er sogleich die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** erinnert an die in der November-Sitzung gemachten Zusagen, dass die Allee beidseitig wiederhergestellt werde. Nun sei die Vergabe ohne die Bäume auf der Nordseite zu beschließen. Sie regt an, die Verkehrsströme zu untersuchen. Aus ihrer Sicht sei es überlegenswert, die Linksabbiegespur in die Talallee wegzunehmen, das Linksabbiegen aber gleichwohl weiterhin zu erlauben. Im Zuge der Kanalbauarbeiten habe man nun die einmalige Chance der Neuordnung und der Wiederherstellung der Allee.

Die Prüfung, ob die Alleebäume wieder gepflanzt werden können, sei eigentlich in der November-Sitzung des Bauausschusses zugesichert worden, so Stadträtin **Liepins**. Eine Information darüber habe der Gemeinderat allerdings nicht erhalten; dies empfindet sie als nicht zufriedenstellend. Im Sinne der Sitzungsökonomie könne der Ausschuss nicht bei jeder Belagssanierung so ins Detail gehen.

Stadtrat **Rothacker** stellt fest, dass der Kanal dringend saniert werden müsse, daher könne die Baumaßnahme nicht weiter verzögert werden. Die Linksabbiegespur in die Talallee dürfe nicht wegfallen.

Stadträtin **Burkhardt** erinnert daran, dass sie in der Gemeinderatssitzung am Vortag einen Gesamtüberblick der Alleen in Ludwigsburg gefordert hat. In der ursprünglichen Planung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Osterholzallee/Talallee/Gänsfußallee sei die Wiederherstellung der Alleenbäume zugesagt worden, auch in Anwendung des Klimaanpassungskonzepts. Aufgrund der Haushaltslage werde der Kreisverkehr nun nicht realisiert, dies wirke sich auch auf die Baumplanung aus. Außerdem verhindere die Belagsanierung die Realisierung eines Kreisverkehrs in den nächsten 10 bis 20 Jahren.

Ob die Linksabbiegespur wegfallen könne, müsse untersucht werden, meint Stadtrat **Juraneck**. Diese Prüfung würde aber zur Verzögerungen bei der Baumaßnahme sorgen, was wiederum Regress-Forderungen der Baufirmen im Vergabeprozess nach sich ziehen kann. Außerdem müsse beachtet werden, dass momentan Leitungen im Gehwegbereich verlaufen.

Stadtrat **Link** fordert, dass die Linksabbiegespur als Stauraum erhalten bleiben müsse.

BM **Ilk** betont, dass es sich um die Belagsanierung eines 170 Meter langen Straßenstücks handle. Klar sei, dass der Kanal unbedingt saniert werden müsse und die Straße ohnehin aufgegraben werde. Die Prüfung der Alleenbäume sei zugesagt worden, allerdings sei im November die Planung noch nicht so weit fortgeschritten gewesen. Es handle sich nun um eine Unterhaltungsmaßnahme ohne umfangreich Umbauten. In die potentielle Kreisverkehrsfläche

werde nicht eingegriffen. Im Vergleich zur jetzigen Situation werden drei zusätzliche Bäume gepflanzt. Weitere Verzögerungen aufgrund von Umplanungen könnten Schadenersatzforderungen im Zuge der Vergabe nach sich ziehen.

Wenn die Kreisverkehrsfläche nicht tangiert werde, könne er der Vorlage zustimmen, so Stadtrat **Link**.

Stadträtin **Dr. Knoß** wirft ein, dass auch bei einer späteren Realisierung des Kreisverkehrs keine Alleebäume gepflanzt werden könnten, wenn jetzt der Kanal nicht in die Straßenmitte verlegt werde.

Stadtrat **Rothacker** führt aus, dass bei Wegfall der Abbiegespur in die Talallee auch die Abbiegespur in die Schlieffenstraße wegfallen müsse, was große Verkehrsprobleme und lange Rückstaus nach sich ziehen werde. Positiv sei, dass drei zusätzliche Bäume im Zuge der Belagsanierung gepflanzt werden.

Die Abbiegespur werde aus Sicht von Stadträtin **Dr. Knoß** ohnehin wegfallen müssen, wenn die Bushaltestellen dort eingerichtet werden und eine zusätzliche vierte Fußgängerampel installiert werde.

Stadträtin **Burkhardt** unterstreicht die Wichtigkeit von Baumpflanzungen in der Weststadt. Die Abbiegespur werde bei Realisierung des Kreisverkehrs wegfallen.

BM **Ilk** lässt sodann über die Vorlagen 110/19 und 111/19 gemeinsam abstimmen. Er schließt im Anschluss formal den Betriebsausschuss Stadtentwässerung und führt den Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt fort.

Abweichender Beschluss:**Baubeschluss**

Die Hochdorfer Straße zwischen der Droste-Hülshoff-Straße und der Hochberger Straße wird entsprechend dem Sanierungsvorschlag des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen instandgesetzt. Die angrenzenden Bushaltestellen werden barrierefrei umgebaut. *Die Bushaltestellen bleiben dabei von der Straße abgerückt und werden ggf. verlängert.*

Die Gesamtkosten in Höhe von 260.000,-- € werden genehmigt.

Vergabeabschluss

Die Firma Julius Bach Bauunternehmung GmbH aus Stuttgart erhält den Auftrag zur Durchführung der Straßenbauarbeiten in der Hochdorfer Straße. Grundlage des Auftrages ist das Angebot der Firma Julius Bach Bauunternehmung GmbH vom 14. März 2019.

Die Vergabesumme beträgt 260.000,-- € inklusive Mehrwertsteuer und Unvorhergesehenes.

Bei Kostenüberschreitungen wird das Gremium dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 25.000,-- € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadtrat Braumann
Stadtrat Prof. Vierling

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** ruft Tagesordnungspunkt 4 auf. Nachdem das Gremium auf Sachvortrag verzichtet, eröffnet er die Aussprache.

Stadtrat **Bauer** erkundigt sich nach den Leitungsarbeiten und fragt, ob die Querung an der Kreuzung Hochberger/Hochdorfer Straße im Zuge der Bauarbeiten verändert werde.

Stadtrat **Remmele** stellt die Frage, ob es sinnvoll ist, die Bushaltestellenbucht aufzugeben und den Bus auf der Straße halten zu lassen.

Diese Planung sei nicht im Stadtteilausschuss vorgestellt worden, wirft Stadträtin **Liepins** ein. Es handle sich nicht um eine reine Belagsanierung, wenn auch die Bushaltestelle umgebaut werde.

Laut Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) sei es eine Anforderung der

barrierefreien Herstellung der Bushaltestelle, dass diese gerade angefahren werde und keine Lücke zwischen Bus und Bürgersteig entsteht.

Stadtrat **Link** plädiert für die bestehende Busbucht; diese könnte evtl. verlängert werden.

Der Gemeinderat und die Gremien werden umfassend über die Baumaßnahme informiert, so BM **Ilk**.

Frau **Schmidtgen** teilt mit, dass der Kreuzungsbereich Hochberger/Hochdorfer Straße ausgenommen sei. Da bis 2020 die Bushaltestellen in der Stadt barrierefrei ausgebaut werden müssen, werde dies mit der Belagsanierung verknüpft.

Stadtrat **Herrmann** hinterfragt, dass alle Bushaltestellen in der Stadt auf diese Art barrierefrei umgebaut werden. Wenn Busbuchten wegfallen, entstehe durch sich stauende Autos eine größere Feinstaub- und CO₂-Belastung.

Im Verlauf der weiteren kurzen Aussprache, an der sich Stadtrat **Rothacker**, Stadträtin **Liepins**, Stadtrat **Link** und Stadtrat **Juranek** beteiligen, stellt Stadtrat **Herrmann** den Antrag, über den Beschlussvorschlag dahingehend abzustimmen, dass die Bushaltestellen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit weiterhin abgerückt von der Straße bleiben.

BM **Ilk** formuliert daraufhin die Ergänzung des Beschlussvorschlags wie oben kursiv eingefügt:
„Die Bushaltestellen bleiben dabei von der Straße abgerückt und werden ggf. verlängert.“

Da die baulichen Auswirkungen überschaubar seien, geht BM **Ilk** von keiner großen Änderung der Vergabe-Summe aus. Er stellt den abweichenden Beschlussvorschlag anschließend zur Abstimmung.

Beschluss:**Baubeschluss**

1. Die Fahrbahnbeläge im dritten Bauabschnitt der Schwieberdinger Straße zwischen dem Bauende 2017 und der Martin-Luther-Straße werden saniert.
2. Die Bushaltestelle der Linie 422 in der Ruhrstraße wird in die Schwieberdinger Straße verlegt.

Die Gesamtkosten in Höhe von **850.000 €** (brutto) werden genehmigt.

Vergabeabschluss

Die Bietergemeinschaft Epple/Schenek aus Remseck/Stuttgart erhält den Auftrag zur Durchführung der Straßenbauarbeiten im dritten Bauabschnitt der Schwieberdinger Straße. Grundlage des Auftrages ist das Angebot der Bietergemeinschaft Epple/Schenek vom 14. März 2019.

Die Vergabesumme beträgt:

Angebotssumme	779.694,04 €
+ Unvorhergesehenes ca. 9 %	<u>70.305,96 €</u>

Vergabesumme **850.000,00 €** (brutto)

Bei Kostenüberschreitungen wird das Gremium informiert, wenn die Kosten um mehr als 25.000 € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadtrat Bauer
Stadtrat Braumann
Stadträtin Liepins
Stadtrat Prof. Vierling

Beratungsverlauf:

Ein Sachvortrag wird seitens des Gremiums nicht gewünscht.

Stadträtin **Seyfang** spricht die Bushaltestelle auf der nördlichen Straßenseite an und fragt, ob die Diskussion um den Mehrschichtbetrieb auf Baustellen nach der Ausschreibung stattfand und damit nicht mehr für diese Sanierung berücksichtigt werden konnte.

Dies treffe zu, führt BM **Ilk** aus. Die nördliche Haltestelle werde mit dem weiteren Bauabschnitt

saniert.

BM **Ilk** lässt sodann über die Beschlussvorlage abstimmen und schließt den öffentlichen Teil der Sitzung.