LUDWIGSBURG

Protokollauszug zum AUSSCHUSS FÜR MOBILITÄT, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 18.07.2019, 17:10 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1 TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** begrüßt die Anwesenden zur ersten Sitzung des neuen Ausschusses für Mobilität, Technik und Umwelt (MTU). Er begrüßt besonders die neugewählten Mitglieder des Gemeinderats.

Er erklärt einleitend, dass der Beschluss zu Tagesordnungspunkt 2 formal im Betriebsausschuss Stadtentwässerung Ludwigsburg gefasst werde.

Auf Anregung des Gremiums einigt man sich, dass der Tagesordnungspunkt 7 aufgrund der Anwesenheit vieler Zuhörer vorgezogen wird.

Sodann eröffnet BM **Ilk** die Sitzung.

Zur Beratung und zum Beschluss zu TOP 1 siehe gesonderte Niederschrift zum Betriebsausschuss Stadtentwässerung Ludwigsburg am 18.07.2019.

TOP 2	Änderung der Eigenbetriebssatzung Stadtentwässerung Ludwigsburg (Vorberatung)	Vorl.Nr. 249/19

Beschlussempfehlung:

Die in Anlage 1 beigefügte Satzung zur Änderung der Eigenbetriebssatzung der Stadtentwässerung Ludwigsburg wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Empfehlungsbeschluss wird mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Die Beschlussfassung erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** eröffnet die Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Technik und Umwelt. Er erläutert, dass der Beschluss über die Änderung der Eigenbetriebssatzung Stadtentwässerung Ludwigsburg formal im Betriebsausschuss Stadtentwässerung Ludwigsburg gefasst werde.

Da das Gremium auf Sachvortrag und Aussprache verzichtet, lässt BM **Ilk** sogleich über die Beschlussvorlage abstimmen.

TOP 3	Bewerbung für eine Landesgartenschau im Zeitraum 2031-2035 - mündlicher Bericht	

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** erinnert einleitend an die letztjährige Bewerbung um die Landesgartenschau und den eindrucksvollen Bewerbungsrundgang. Die Stadt Ludwigsburg habe damals keinen Zuschlag erhalten. Nun wolle man über den aktuellen Stand berichten und Anregungen aus dem Gremium mitnehmen. Die Idee des Schlossstraßentunnels werde die Stadt unabhängig von der Landesgartenschau mit einer Machbarkeitsstudie prüfen. Er bittet anschließend Herrn Pfaff vom Büro Faktor Grün und Herrn Kenserski von der Marketingagentur Pulsmacher um die Vorstellung der Konzepte für die neuerliche Bewerbung.

Herr **Pfaff** (Faktor Grün GmbH) erläutert anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zur Niederschrift) das hinter der Bewerbung stehende Konzept, das Bezug nimmt auf den 80. Geburtstag des Blühenden Barocks im Jahr 2034. Fragestellung sei die Entwicklung der barocken Planstadt zur grünen Stadt der Zukunft. Herausgearbeitet werden solle der Grüne Ring, das historische Alleensystem und Erholungsgebiete zusammen mit bewohnbaren Grünflächen innerhalb der Stadt.

TOP 3	Bewerbung für eine Landesgartenschau im Zeitraum 2031-2035 - mündlicher Bericht

Ein Mobilitätskonzept, das Stadtrandparken und die Stärkung des ÖPNV vorsieht, sei Teil der Bewerbung. Abschließend geht er auf die Zeitschiene und die Bürgerbeteiligung ein.

Für die Bewerbung werden laut Herrn **Kenserski** (Pulsmacher GmbH) ein modernes Logo und eine Marke kreiert. Wichtig sei eine breite Unterstützung durch die Bürgerschaft, die durch Bürgerbeteiligungsveranstaltungen eingebunden werden. Erster Termin werde der Grüne-Ring-Tag am 15. September 2019.

BM **Ilk** fasst zusammen, dass man durch und mit der Landesgartenschau Antworten auf die Fragen der Zukunft geben möchte. Das Projekt solle nicht nur auf den beabsichtigten B27-Tunnel reduziert werden. Er eröffnet die Aussprache.

Die vorgestellten Maßnahmen wie bspw. Entsiegelung von Parkflächen sei Musik in ihren Ohren, so Stadträtin **Dr. Knoß**. Allerdings sei es nicht überall möglich, unterirdisch zu bauen. Sie fragt, in welchem Bereich der B27-Tunnel gebaut werden soll. Ziel müsse auch sein, Mobilitätsflächen zu verändern und bspw. Busspuren einzurichten. Der Grüne Ring sollte auch unabhängig von der Landesgartenschau weiterentwickelt werden. Die Wiederherstellung der Alleen sei ihr ein Anliegen, sie fragt nach der Koordination der Baumaßnahmen, auch der Stadtwerke, in der Stadt. Hierzu wäre es sinnvoll, wenn Kabelpläne der Stadtwerke vorgestellt werden. In der Zukunft werden viele Baustellen wie zur Zentralen Innenstadt-Entwicklung, der Stadtbahn und des B27-Tunnels nebeneinander auf die Stadt zukommen. Dem Veranstaltungskonzept wünscht sie die notwendige Begeisterungsfähigkeit.

Stadtrat **Klotz** bittet, die gesamte B27 in der Stadt von Eglosheim bis zum Salonwald einzubeziehen. Auch sollten die Stadtteile eingebunden werden. Der Ausbau von Quartiersgaragen sollte berücksichtigt werden.

Bei der Bewerbung fange die Stadt nicht bei Null an, meint Stadtrat **Rothacker**. Er bittet darum, die Stadtteile mitzunehmen. Engagierte Bürgerinnen und Bürger könnten in der Zukunft Ehrenamtliche werden. Der beabsichtigte Bau einer Tiefgarage auf der Bärenwiese verwundere ihn, die Fraktion plädiert an dortiger Stelle für eine begrünte Hochgarage. Was die Alleen betrifft, sei klar, dass durch den Bau der Stadtbahn, durch BRT-Spuren oder durch Leitungsarbeiten Alleebäume in der Stadt gefällt werden müssen.

Stadträtin **Liepins** sieht die Präsentation begeisternd vorgestellt. Die Stadt könne dadurch nur gewinnen. Der 80. Geburtstag des Blühenden Barocks sei ein guter Aufhänger. Bei der Tiefgarage auf der Bärenwiese bestehe ein Prüfauftrag der Stadtverwaltung; dies sei eines der Projekte, die, wie der Walckerpark, unabhängig von der Landesgartenschau weitergeführt werden sollten. Eine weitere Idee sei es, die Verdolung des Riedgrabens in Eglosheim aufzuheben. Bedacht werden müsse, dass parallel zur Landesgartenschau die Stadtbahn geplant und gebaut werde. Unabhängig von der Landesgartenschau müsste man weiter an den Projekten bleiben.

Der Antrag der Landesgartenschaubewerbung sei von den FDP-Stadträten eingereicht worden, erinnert Stadträtin **Knecht**. Die Einbeziehung der Stadtteile sei positiv, ebenso trage die Entsiegelung zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Der Bewerbung wünscht sie schon heute viel Erfolg.

Stadtrat **Müller** fragt nach der Notwendigkeit der Landesgartenschau, wenn die ökologischen Themen ohnehin bearbeitet werden müssen. Der Zuschlag der Landesgartenschau sei in dem Sinne ggf. eine Selbstverpflichtung auf Abarbeitung der Projekte.

TOP 3	Bewerbung für eine Landesgartenschau im Zeitraum 2031-2035 - mündlicher Bericht

BM **Ilk** führt aus, dass die Landesgartenschau mithilfe von Fördermitteln, von Cofinanzierungen und von Marketing der Beschleunigung von Stadtentwicklungszielen diene. Bei der Länge des B27-Tunnels sei der Abschnitt vom Forum bis zum Heilbronner Tor im Gespräch. In der Abwägung sei auch, dass die B27 nicht zu attraktiv als Umleitung für die A81 werde. Die Baustellen müssten gut koordiniert und in Bauabschnitten gebaut werden.

Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) spricht von einem sensationellen Projekt und dankt für die positive Resonanz aus dem Gremium. Die Pflege der Alleen sei sinnvoll; der Stadt seien die leeren Pflanzquartiere bekannt.

Stadtrat **Handel** erklärt, dass er im Vorfeld zu seiner Stadtratstätigkeit als Vorsitzender des NABU beteiligt war. Mehr Grün in der Stadt sei gut und nachhaltig für Ludwigsburg. Auch das Thema Wasser müsste in den Fokus rücken. Eine Einbeziehung des Klimabündnis sei sinnvoll. Die Frage stelle sich, welche Punkte aus dem Klimaanpassungskonzept übernommen werden können.

Wichtig sei, den Verkehr aus der Stadt herauszuhalten und die Besucher über Shuttles und den ÖPNV in die Stadt zu bringen, so Stadträtin **Gericke**. Dies gelte nicht nur für Besucher von der Autobahn, sondern auch aus dem Osten.

Herr **Pfaff** erklärt, dass alle Einfallstraßen in das Konzept eingebunden seien.

Beratungsverlauf:

Frau **Schmidtgen** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) beantwortet Fragen von Stadträtin **Dr. Knoß**, Stadtrat **Braumann**, Stadtrat **Rothacker**, Stadträtin **Liepins** und Stadträtin **Knecht** bezüglich der Berichte in INKAS:

Vom Gemeinderat beschlossene Projekte ab einem Finanzvolumen von 300.000 Euro seien in INKAS erfasst.
Bei den Planungen zur Umgestaltung der Körnerstraße habe es eine umfangreiche Bürger- und Anliegerbeteiligung gegeben. Es sei allen klar gewesen, dass an der Straße Parkplätze wegfallen werden.
Der Hinweis auf fehlende Kontaktschleifen für Fahrräder an Ampeln werde aufgenommen; das neue System befinde sich noch in der Umstellung.
Die Kleingartenanlage Grünbühl sei nicht im INKAS-Bericht enthalten, da es noch nicht vom Gemeinderat beschlossen worden sei.
Ein Sachstandsbericht über den Glasfasernetzausbau könne über die Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim angefragt werden.
Am Konzept eines optimierten Baustellenmanagements werde momentan intensiv gearbeitet; es sei eine digitalisierte Plattform geplant, über die alle Maßnahmen eingepflegt und gesteuert werden können. Ein Bericht im Gremium darüber könne erfolgen.
Die Einbindung der INKAS-Berichte über das Kommunale Steuerungsinstrument KSIS werde verwaltungsintern weiter verfolgt, man hofft auf die Umsetzung nach dem Sommer.
Die Baumaßnahme Marbacher Straße sei noch nicht endabgerechnet, daher sei es noch im INKAS-Bericht enthalten.
Die Verteuerung beim Alten Schulhaus Poppenweiler habe sich aus der Beseitigung von kontaminiertem Material ergeben.
Die Teilsanierung des Goetheplatzes aus dem konsumtiven Haushalt (Unterhaltsmittel) sei im Gremium vorgestellt worden, die Neupflanzung von großen Bäumen sei im Sommer möglich.
Die Unterhaltskosten des Kreisverkehrs Aldinger Straße seien eher marginal; die Grünpflege sei nicht betreuungsintensiv angelegt. Die gestiegenen Kosten der Gesamtmaßnahme sei vom Gemeinderat beschlossen worden.

Stadtrat **Braumann** bittet abschließend um perspektivische Prüfung, eine zusätzliche Busspur in der Marbacher Straße einzurichten.

Beratungsverlauf:

Nach der Sitzungsunterbrechung nach dem vorgeschobenen TOP 7 nimmt BM **Ilk** die Sitzung wieder auf und ruft Tagesordnungspunkt 5 auf.

Herr **Knobloch** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) gibt anhand einer Präsentation einen aktuellen Sachstand zum Stadtticket Ludwigsburg (vgl. Anlage zur Niederschrift). Da die Zahlen erfreulich seien, plädiert die Stadt für eine Fortführung des Stadttickets.

Für die Beibehaltung des Stadttickets spricht sich auch Stadträtin **Dr. Knoß** aus. Der städtische Zuschuss müsste gesamtwirtschaftlich gesehen werden. Das Stadtticket steigere die Attraktivität der Innenstadt, da es von vielen für Einkäufe genutzt werde. Solche Effekte seien besonders im Dezember zu erwarten; der Antrag der Fraktion nach einem kostenlosen Samstagsbus in der Adventszeit sei in diesem Kontext zu sehen.

Stadtrat **Klotz** sieht in den elf Befragten und Nutzern des Gruppentickets eine zu kleine Stichprobe, um repräsentativ zu sein. Der Zuwachs an Fahrten von 16 % sei möglicherweise nicht nur auf die Einführung des Stadttickets zurückzuführen. Eine weitere Maßnahme könnte aus seiner Sicht die Einführung eines kostenlosen Weihnachtsmarktbusses an den Adventswochenenden sein.

Der Schnitt von 2,5 durchgeführten Fahrten sei relativ gering, so Stadtrat **Rothacker**. Die Effekte seien trotzdem positiv. Er rät davon ab, die Fahrten weiter zu vergünstigen, da dadurch die Gefahr des Wegfalls von Zeitkarten zu hoch ist.

Stadtrat **Maier** sieht das auf die SPD-Initiative zurückgehende Stadtticket als sein erstes politisches Projekt. Auf diesem Grundstock könne aufgebaut werden, auch was die Ausweitung von park&ride-Möglichkeiten und anderer Maßnahmen angehe.

Die Zunahme um 16 % sei erfreulich, so Stadträtin **Knecht**, gleichzeitig sei die Abnahme an verkauften Zeitkarten bedenklich. Trotzdem sollte das Stadtticket fortgeführt werden.

Stadtrat **Müller** fragt, wie sich der städtische Zuschussbedarf errechnet.

Stadträtin **Gericke** fragt, ob es Rückgänge bei der Nutzung der Parkierungsflächen in der Innenstadt gebe. Aus ihrer Sicht schließe ein erfolgreiches Stadtticket die Einführung eines 365-Euro-Jahresticket nicht aus.

Die volkwirtschaftlichen Effekte einer betriebswirtschaftlichen Maßnahme zu ermitteln sei schwierig, führt Herr **Knobloch** aus. Der städtische Zuschuss ergibt sich aus den Einnahmeausfällen des VVS, die erfasst werden. In der Tat könnte die Nutzerbefragung detaillierter ausfallen, dies sei auch geplant. Detaillierte Daten seien wichtig für die Bewertung von weiteren Sondertickets. Die Zunahme von 16 % in Ludwigsburg müsse bei gleichzeitig stagnierenden Zahlen im gesamten VVS-Gebiet gesehen werden.

Stadträtin **Liepins** meint anerkennend, dass die Stadt mit der Einführung des Stadttickets überregionales Vorbild sei, was viele Nachahmer-Städte gefunden habe.

Beratungsverlauf:

Herr **Knobloch** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) erläutert die Mitteilungsvorlage 247/19. Für eine fundierte Einschätzung sei eine vertiefte Auswertung der zur Verfügung stehenden Daten nötig. Eine erste Bewertung ergebe, dass vermutlich nur bestehende ÖPNV-Nutzer das 365-Euro-Ticket nutzen würden. Die Gewinnung von neuen Fahrgästen oder Umsteigern vom Auto falle wohl gering aus. Herr Knobloch plädiert dafür, das Projekt zurückzustellen und nach einem Jahr erneut zu bewerten.

Stadträtin **Dr. Knoß** spricht sich für den kostenlosen Samstagsbus aus, der auch probehalber in diesem Jahr getestet werden könne. Die Einrichtung eines solchen und auch des 365-Euro-Tickets könnte auch eine Maßnahme sein, um die Deutsche Umwelthilfe in ihrer Klage gegen das Land aufgrund erhöhter Luftschadstoffwerte zu besänftigen.

Firmentickets und bezuschusste Tickets seien bereits vorhanden. Diese Zuschüsse der Arbeitgeber sollten künftig nicht mittelbar von der Stadt übernommen werden, meint Stadtrat **Klotz**. Ebenso erhielten Schüler und Studenten verbilligte Tickets. Vielfach sei der Fahrschein für Rentner zu teuer; hier könne man ansetzen. Er plädiert ebenfalls für kostenlose oder verbilligte Samstagstickets.

Stadtrat **Zeltwanger** bittet darum, die Daten nach Uhrzeit der Nutzung zu spezifizieren und um eine Gesamteinordnung in die Tarifstruktur des VVS.

Es sollten auch noch weitere Ticketmodelle geprüft werden, regt Stadtrat **Maier** an. Der Bedarf sei im Zusammenhang mit der Klimadebatte offensichtlich.

Stadträtin **Knecht** bitte ebenfalls um die Prüfung weiterer Modelle, vor allem für die Weihnachtszeit. Auswirkung dürfe nicht sein, dass Abokunden abgeworben werden und mit Steuergeldern subventioniert werden.

Das 365-Euro-Ticket sollte weiterverfolgt werden, so Stadtrat **Müller**. Außerdem sollte die Einführung eines Weihnachtstickets probeweise dieses Jahr erfolgen. Die Kapazitäten in den Bussen müssten dann allerdings ausreichend sein.

Aus Sicht von Stadträtin **Gericke** sollte nicht nur die Stadt finanziell in die Pflicht genommen werde, sondern auch die Arbeitgeber.

BM **Ilk** gibt an, dass die Nutzerzahlen am Samstag erhoben worden seien und im Ausschuss vorgestellt werden können.

Frau **Buchholz** (LVL Jäger GmbH) ergänzt, dass die Einführung auf Probe des Samstagstickets in diesem Jahr durchführbar sei.

Stadträtin **Dr. Knoß** erinnert im Sachzusammenhang an den Antrag der Grünen-Fraktion, ein Verkehrskonzept bei Veranstaltungen mit hohem Besucheraufkommen zu erstellen. Dies sei hochdringend und sollte prioritär erarbeitet werden.

Die kurzfristig durchführbaren Maßnahmen könnten realisiert werden, so Herr **Knobloch**. Andere Maßnahmen, die mit finanziellem Aufwand verbunden sind, bedürfen noch der Abklärung. Hier sie die Stadt bereits in Gesprächen.
BM **Ilk** schließt daraufhin den Tagesordnungspunkt.

TOP 7 Informationen zu aktuellen ÖPNV-Themen
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

Mit Einverständnis des Gremiums zieht BM **Ilk** die Behandlung des Tagesordnungspunkts 7 vor den Tagesordnungspunkt 5 vor. Zunächst wolle man die Verbesserungen im Busverkehr vorstellen und im Anschluss daran die Buslinienführung in Neckarweihingen besprechen.

BM **Ilk** berichtet einleitend von der erstmals durchgeführten Ausschreibung des Linienbündels 7, durch die die LVL Jäger GmbH den Zuschlag erhalten hat. Die LVL habe ein eigenwirtschaftliches und für die Stadt positives Angebot abgegeben, das viele Verbesserungen im Busverkehr mit sich bringt. Insgesamt gebe es 1 Mio. km mehr Busverkehr in Ludwigsburg.

Frau **Buchholz** (LVL Jäger GmbH) erläutert anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zur Niederschrift) das zukünftige Buskonzept für die Stadt Ludwigsburg ab 2020. Insbesondere stellt sie Veränderungen bei den Busfahrten, der Linienführung und des Fuhrparks vor.

Stadträtin **Dr. Knoß** ist froh, dass die LVL den Zuschlag erhalten habe. Das gesamte Vorgehen der Ausschreibung sei im Vorfeld nicht klar gewesen. Zubestellungen und Nachbesserungen seien nun doch nicht bzw. erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Als verbesserungswürdig führt sie die Taktung der Busse nach Poppenweiler an, die unverändert geblieben sei, obwohl man die Ausweitung des ÖPNV vorantreibe. Ärgerlich sei, dass Schülertickets mittlerweile mehr kosten als Erwachsenentickets durch die Bezuschussung durch Firmen. Sie stellt Fragen nach der Haltestelle Fasanenstraße und nach der Möglichkeit zusätzlicher Bürgerbusse.

Positiv sei für Stadtrat **Klotz** die Einbindung des Westexpress in das Buskonzept. Er fragt, ob es Ansätze gebe, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu verbessern und warum Poppenweiler nur im 20-Minuten-Takt angebunden sei.

Stadtrat **Rothacker** spricht von einem langen Prozess der Ausschreibung und empfindet das Angebot der LVL Jäger GmbH als Geschenk. Die Grenzen der Eigenwirtschaftlichkeit seien ausgereizt worden. Ihn stört, dass vor dem Betriebsbeginn im neuen Jahr bereits jetzt vonseiten der Politik gemäkelt werde. Er plädiert, den Betrieb wie beschrieben im Januar aufzunehmen und ggf. in einem Jahr nachzubessern. Den Experten der LVL solle die Chance gegeben werden.

Ihren Dank für das eigenwirtschaftliche Angebot äußert Stadträtin **Liepins**. Wünsche oder Verbesserungen hätten nur durch städtische Mittel finanziert werden können. Nach einem Jahr sollten auch Bürgerbusse geprüft werden. Insgesamt sei es erfreulich, dass es so viele Verbesserungen im ÖPNV gebe.

Stadträtin **Knecht** regt eine Verbesserung der Verbindung von Poppenweiler ins Bildungszentrum West an. Im Schülersonderverkehr sollte man sich an den tatsächlichen Schülerzahlen orientieren.

Stadtrat **Müller** stellt die Frage, was die Forderung der Ausschreibung war und welche Zusatzverkehr nun darüber hinaus realisiert werden. An eine Ausweitung der Samstags-Einkaufs-Verkehre sollte gedacht werden.

BM **Ilk** erläutert, dass erstmals die EU-weite Ausschreibung unter Federführung des Landkreises durchgeführt worden sei. Die Existenz der Betreiberfirma hänge vom Zuschlag ab. Die Einführung von Bürgerbussen habe die Stadt nicht vergessen; infrage würde hier aber einzig die LVL kommen. Klar sei, dass nachträgliche Zusatzverkehr mit städtischen Mitteln nachbestellt werden könnten. Mit drei Gemeinderatsvorlagen seien die Kriterien der Ausschreibung beraten worden.

Verbesserungen der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit würden im Eigeninteresse der Betreiberfirma liegen.

Herr **Metzger** (LVL Jäger GmbH) geht im Folgenden auf Fragen ein. Der Wegfall der Haltestelle Fasanenstraße mit durchschnittlich nur 11 Fahrgästen am Tag diene der Fahrplanstabilität. Nach Poppenweiler sei die Taktung unverändert, allerdings sei sie verlängert bis 01.00 Uhr nachts. Für eine verbesserte Fahrgastinformation an den Anzeigen sei man im Kontakt mit dem VVS. Die kommenden Schülerzahlen lägen der LVL vor und man sei in der Stadt in Gesprächen. Das Grundangebot, das in der Vorabbekanntmachung enthalten ist, sei durch das eigenwirtschaftliche Angebot erweitert worden. Die Vorabbekanntmachung zur EU-weiten Ausschreibung sei öffentlich einsehbar gewesen. Beim Samstagsverkehr sei ein 20-Minuten-Takt auf allen Hauptlinien eingeführt.

Frau **Buchholz** ergänzt zum Bürgerbus, dass Zubestellungen zum Angebot rechtlich geprüft werden müssen. Dies sei ab der Verkehrsaufnahme möglich.

Stadtrat **Klotz** spricht den Schülertourismus nach Marbach an, worauf Herr **Metzger** antwortet, dass die LVL bestrebt seien, alle Schulzeiten in Marbach zu bedienen.

Stadtrat **Zeltwanger** spricht sich lobend über die Qualitäts- und Angebotsausweitungen aus.

Nach der Aussprache geht BM **Ilk** auf die Buslinienführung in Neckarweihingen über. Hierüber habe es in der Bevölkerung erheblichen Unmut gegeben, der sich in einer Unterschriftensammlung von über 1000 Personen gegen die beabsichtigte Variante 3 widerspiegeln. BM Ilk geht anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zur Niederschrift) auf die Historie und die Argumente der Neckarweihinger ein. Die von den Bürgern vorgeschlagene Linienführung in der „Variante 4“ ordnet er in Bezug auf die Eigenwirtschaftlichkeit und die Genehmigung durch das Landratsamt ein. Ebenso äußert sich Frau **Buchholz** anhand einer Präsentation zur Linienführung aus Sicht des Busbetreibers.

In der folgenden Diskussion äußern sich Stadträtin **Dr. Knoß**, Stadtrat **Klotz**, Stadträtin **Liepins** und Stadträtin **Knecht** kritisch zur Variante 3 der Buslinie 421. Die Wünsche der Bürger sollten Ernst genommen werden; falls nicht endgültig, dann in einem Probebetrieb. Es würden einige Fragen offen bleiben. Stadtrat Klotz kündigt einen Antrag an, die Variante 2 umzusetzen.

Stadtrat **Rothacker** mahnt, dass die Stadt Ludwigsburg und der Gemeinderat nicht Herr des Verfahrens sei, sondern das Landratsamt als Genehmigungsbehörde. Die Vergabe an die LVL sei bei einer Änderung in Gefahr.

Herr **Schmierer** spricht für den Stadtteilausschuss Neckarweihingen und bittet um einen Vor-Ort-Termin, um die Bürger mitzunehmen.

BM **Ilk** hält abschließend fest, dass ein Ortstermin mit den Beteiligten anberaumt werde und dass die Stadt weiterhin mit der LVL und der Genehmigungsbehörde das Gespräch suchen werde. Man werde in den Gremien weiter berichten.

Im Anschluss an die Behandlung des Tagesordnungspunkts unterbricht BM **Ilk** mit Einverständnis des Gremiums die Sitzung.

Beratungsverlauf:

Herr **Hubberten** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) stellt die Mitteilungsvorlage anhand einer Präsentation vor (vgl. Anlage zur Niederschrift). Insbesondere geht er darauf ein, dass das Konzept des Radrings um dem Bahnhof herum den durchgehenden Verkehr betrifft. Dabei werde der Radring in die Hauptradrouten einbezogen. Vom Radring aus sei der Bahnhof aus allen Richtungen anfahrbar.

Die Stellungnahme der Radinitiative sei in vielen Punkten richtig, so Stadträtin **Dr. Knoß**. In der Planung zu den Hauptradrouten seien viele ungeklärte Punkte; somit rechnet sie mit langwierigen Verhandlungen und hohen Kosten. Diese seien auch unabhängig vom Radring um den Bahnhof voranzutreiben. Sie plädiert dafür, jetzt einen schmalen Radstreifen am Bahnhof entlang zu bauen, um den Fahrradfahrern eine Alternative anzubieten.

Stadtrat **Braumann** bittet um die Vorstellung von Straßenquerschnitten. Schade sei, dass die Radführung über ZOB zwar Aufgabe des Wettbewerbs gewesen sei, aber von keinem der Planer gelöst werden konnte.

Die Führung der Räder über den ZOB sei nicht möglich, so Stadtrat **Rothacker**. Die Planung eines Radrings sei gut gemeint, werde aber keinen Effekt haben. Radfahrer würden trotzdem über den ZOB fahren.

Stadträtin **Liepins** meint, dass das System der Radführung noch so gut erdacht sein kann, trotzdem würden die Radfahrer den kürzesten Weg über den ZOB nehmen. Die Thematik sei intensiv im Wettbewerb diskutiert worden. Bei vielen Punkten des Radring-Konzepts seien noch konkrete Vorschläge zu machen.

Die Führung der Radler um den ZOB herum werde nur funktionieren, wenn es sehr attraktiv gestaltet ist, meint Stadtrat **Müller**. Für ihn fehle eine Verbindung von der zweiten Bahnsteigunterführung und vom Fahrradparkhaus im Schiller-Areal zum Radring. Die Planung müsste man insgesamt neu denken.

Stadtrat **Zeltwanger** äußert Zweifel, dass es in der Praxis angenommen werden. Wichtig sei im Moment die kurze Verbindung von der Alleenstraße zum Bahnhof.

Tatsächlich wolle man versuchen, ein sehr gutes Angebot für die Radfahrer um den ZOB herum zu machen, so Herr **Knobloch** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität). Es solle dabei Stück für Stück vorgegangen werden.

Herr **Linder** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) betont, dass es nicht um Radler gehe, die den Bahnhof zum Ziel haben. Wichtig sei die Herstellung eines Verknüpfungspunkts mit Ermöglichung von Verkehrsketten. Über den Radring werde eine Entflechtung der Radlerströme ermöglicht. Dass sich nicht beides auf dem ZOB realisieren lasse, liegt am fehlenden Platz.

Abweichender Beschluss:

Die Vergabe der Planungsleistungen für die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) einer zweiten Unterführung *mit jeweils zwei Aufzügen* am Bahnhof auf Basis der Vorplanung (Anlage 1) inklusive 19 % Mehrwertsteuer:

1. der Tragwerksplanung an das Büro BNP Ingenieure GmbH mit einer Vergabesumme von 105.000,-- EUR
2. der Objektplanung an das Büro BNP Ingenieure GmbH mit einer Vergabesumme von 175.000,-- EUR

wird genehmigt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

Herr **Linder** (Fachbereich Stadtplanung und Vermessung) stellt den Sachverhalt anhand einer Präsentation vor (vgl. Anlage zur Niederschrift). Da der Franckssteg ohnehin bauliche Defizite aufweise und die Schließung des Nestlé-Werks neue städteplanerische Möglichkeiten eröffne, könne eine zweite Bahnsteigunterführung für Entlastung sorgen. Eine Realisierung der Unterführung sei im Zeithorizont 2022-2024 möglich. Herr Linder geht im Besonderen auf die Kosten, Förderungen und den Zeitplan ein.

Stadträtin **Dr. Knoß** fragt, wie lange der Franckssteg noch halte. Sie spricht die wohl langwierigen Verhandlungen mit Nestlé an. Bei der Unterführung hofft sie, dass diese nicht zu eng ausfalle. Ein zweiter Aufzug zur Unterführung sei wünschenswert.

Der Auftrag an die Verwaltung sei die Planung einer Unterführung mit Rampen gewesen, so Stadtrat **Braumann**, daher sei es nicht zufriedenstellend. Es sollte in jedem Fall einen zweiten Aufzug geben. Er sei dankbar für die Entwicklung auf dem Nestlé-Areal.

Bei Zuwachs der Reisendenzahlen sei die Planung nicht ausreichend, meint Stadtrat **Rothacker**. Mit der Planung könne die Fraktion mitgehen, allerdings hält er die Rampe zum ZOB für nicht sinnvoll.

Stadträtin **Liepins** hält die zweite Unterführung für notwendig und stimmt der Planung zu. Die Prüfung eines zweiten Aufzugs findet sie sinnvoll. Sie sei gespannt auf die weiteren Entwicklungen auf dem Nestlé-Areal. Sie fragt nach der Realisierung zeitgleich mit dem ZOB und nach Zuschussmöglichkeiten.

Auf Nachfrage von Stadträtin **Knecht** nach einer verlängerten Bahnsteigunterführung bis zur Leonberger Straße antwortet Herr **Linder**, dass dies wegen des ZOB-Tunnels nicht möglich sei.

TOP 9	Entwicklungsbereich Bahnhofsareal - Beauftragung der Entwurfsplanung für eine zweite Unterführung am Bahnhof	Vorl.Nr. 209/19

Stadtrat **Müller** spricht das denkmalgeschützte Gebäude Nr. 28 und den Umgang damit an.

Stadtrat **Braumann** stellt den mündlichen Antrag, bei der weiteren Planung definitiv zwei Aufzüge vorzusehen.

Die Bitte nach einer verbesserten Zugängigkeit der RegioRad-Station formuliert Stadtrat **Handel**. Ebenfalls sollten aus seiner Sicht die Aufzüge für Lastenräder geeignet sein und im Zuge der barrierefreien Erschließung auch die Bahnsteige selbst barrierefrei sein.

Die Breite der Unterführung sei nach den geltenden Regeln ausreichend, führt Herr **Linder** aus. Fördermöglichkeiten ergäben sich ggf. durch die Herstellung des multimodalen Knotens, hier komme ein Programm des Landesverkehrsministeriums in Frage. Der Bau zusammen mit dem ZOB könne in verschiedenen Bauabschnitten realisiert werden. Über den Umgang mit dem denkmalgeschützten Gebäude sei man mit den Denkmalschutzbehörden im Austausch.

Nach der Beratung formuliert BM **Ilk** abweichenden Beschlussvorschlag dahingehend, dass die zweite Unterführung mit jeweils zwei Aufzügen realisiert wird (s. Beschluss).

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

TOP 10	Neuer Bahnhofsmanager - Vorstellung Aufgabenschwerpunkte - mündlicher Bericht	

Beratungsverlauf:

Herr **Müller** (Fachbereich Sicherheit und Ordnung) stellt die Arbeitsschwerpunkte und -ziele seiner Tätigkeit als Bahnhofsmanager anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zur Niederschrift) dem Gremium vor.

BM **Ilk** fügt hinzu, dass es engagierte Gespräche und die Umfrage des Jugendgemeinderats gegeben habe. Hierüber habe man viele positive Rückmeldungen erhalten.

Stadtrat **Klotz** sieht Handlungsbedarf beim Bahnhof. Er bittet um einen Bericht über die Ergebnisse der Umfrage des Jugendgemeinderats und fragt nach dem zeitlichen Horizont der vorgestellten Ziele.

Die Schwerpunkte sieht Stadträtin **Dr. Knoß** vor allem im Marketing und in der Öffentlichkeitsarbeit. Außerdem seien die Verfügbarkeit der Aufzüge und die kommende Baustellenabwicklung am Bahnhof wichtig.

Die Maßnahmen seien wohl schwierig umzusetzen, da der Bahnhof nicht der Stadt gehöre, so Stadtrat **Rothacker**. Er fragt, ob bekannt sei, welche Geschäfte in die leerstehenden Flächen einziehen.

TOP 10	Neuer Bahnhofsmanager - Vorstellung Aufgabenschwerpunkte - mündlicher Bericht	

Stadträtin **Liepins** sieht den Antrag der SPD-Fraktion als nicht vollständig erledigt an und bittet um Zusendung der Stellenbeschreibung. Die Frage sei, was von den Vorstellungen konkret umsetzbar sei.

Stadträtin **Knecht** findet die Besetzung der Stelle erfreulich. Die Anwohner um das Bahnhofsareal sollten miteinbezogen werden. Der Bahnhof sei für die Menschen mehr als eine Mobilitätsdrehscheibe.

Herr **Müller** führt aus, dass er mit vielen Akteuren in Gesprächen sei, über die er auch berichten werde. Kurzfristige Maßnahmen versuche er nach 100 Tagen umzusetzen. Wichtig sei, dass der Bahnhof als angstfreier Raum wahrgenommen wird. Über die Leerstände sei der Eigentümer mit Mietinteressenten in Gesprächen. Langfristig sei es für die Stadt wünschenswert, das Bahnhofsgebäude zu erwerben.

BM **Ilk** sagt die Zusendung der Stellenbeschreibung zu und schließt daraufhin den öffentlichen Teil des Ausschusses.

TOP 10.1	Bericht zur Aufgabenstellung des neuen Bahnhofmanagers - Antrag der SPD-Fraktion vom 06.06.2019	Vorl.Nr. 245/19

Beratungsverlauf:

Siehe TOP 10.