



Protokollauszug zum AUSSCHUSS FÜR MOBILITÄT, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 18.06.2020, 17:00 Uhr, Kulturzentrum, Großer Saal

ÖFFENTLICH

TOP 1 **Polizeiliche Kriminalstatistik
- mündlicher Bericht**

Beratungsverlauf:

Der Bericht zur polizeilichen Kriminalstatistik erfolgt durch Herrn **Prasky** (Leiter des Polizeireviers Ludwigsburg).

Anschließend wird die Aussprache eröffnet.

Laut Stadträtin **Dr. Knoß** zeige die Statistik, dass man sich im Allgemeinen sicher auf den Straßen der Stadt fühlen könne. Sie fragt, wie die Polizei auf die unterschiedlichen Straftaten aufmerksam werde. Ihr falle auf, dass sich die Kriminalität zunehmend im Internet verlagere. Stadträtin Dr. Knoß fragt, ob die Polizei personell und technisch vorbereitet darauf sei.

Stadtrat **Herrmann** bittet darum, künftig die Präsentation zur Kriminalstatistik den Ausschussmitgliedern schon im Vorfeld der Sitzung elektronisch zur Verfügung zu stellen. Den Rückgang der Straftaten in den letzten fünf Jahren von 7.200 auf 5.800 nennt er eine objektiv positive Entwicklung. Stadtrat Herrmann nimmt Bezug auf die Internetkriminalität und fragt, ob es bei der Polizei eine Stelle gibt, an welche sich die Bürgerinnen und Bürger wenden können, wenn sie E-Mails erhalten, die absichtlich mit Computerviren infiziert wurden. Zudem erbittet er einen kurzen Bericht über die Arbeit der Polizei in den letzten drei Monaten während des Lockdowns anlässlich der Corona-Pandemie.

Stadtrat **Rothacker** äußert sich erfreut über die sinkende Zahl der Straftaten. Er erkundigt sich nach den Erfahrungen der Polizei mit den Body-Cams und möchte wissen, ob durch ihren Einsatz die Gewalt gegen Polizistinnen und Polizisten abgenommen habe und sich die Arbeit der Polizei im Allgemeinen verbessert habe. Er fragt auch, wie sich der Personalstand bei der Polizei in den letzten fünf Jahren verändert habe und ob die Zahlen der Auszubildenden gleich geblieben sind, stagnieren oder sich eventuell nach unten bewegt haben.

Auch Stadtrat **Maier** interessiert sich über die Personalauslastung und die Personalentwicklung bei der Polizei. Er bittet ebenfalls um die Zusendung der Präsentation zur Kriminalstatistik im Vorfeld der Sitzung. Stadtrat Maier nimmt Bezug auf die Straftaten, die im Umfeld des Ludwigsburger Bahnhofs verübt werden und fragt, ob es eine Kooperation der Polizei mit dem Bahnstationsmanager gibt. Außerdem möchte er wissen, wie es mit der Zivilcourage in Ludwigsburg aussieht.

Stadträtin **Knecht** erkundigt sich nach der Präventionsarbeit, welche die Polizei vor Ort leistet. Darüber hinaus möchte sie wissen, wie die Polizei mit den häufigen Änderungen der Landesverordnung zur Corona-Pandemie umgeht.

TOP 1

Polizeiliche Kriminalstatistik - mündlicher Bericht

Stadtrat **Müller** fragt, wie die abnehmenden Straftatenzahlen zu erklären sind. Zudem möchte er wissen, was unter dem Begriff „Straßenkriminalität“ subsumiert wird.

Auf die gestellten Fragen eingehend sagt Herr **Prasky**, dass auf der Homepage der Polizei konkrete Stellen samt Kontaktdaten aufgeführt werden, die im Fall von Cyberkriminalität den Beschädigten Rat und Hilfe bieten. Diese Stellen seien rund um die Uhr besetzt. Bei der Cyberkriminalität handle es sich um ein weites Feld, das die unterschiedlichsten Kriminalitätsformen beinhalte. Die Polizei rechne damit, dass es in den kommenden Jahren hier viel mehr Straftaten geben werde. Der Lockdown anlässlich der Corona-Pandemie sei auch für die Polizei eine besondere Zeit gewesen. Das Aufgabenfeld habe sich während dieser Zeit verändert. Manche Kriminalitätsformen haben sich weniger ereignet oder seien nicht zur Anzeige gebracht worden. Insgesamt haben weniger Menschen das Revier aufgesucht. Anzeigen seien überwiegend in schriftlicher Form erfolgt. Bei dieser Gelegenheit teilt Herr Prasky mit, dass für die Polizei eine Steigerung der Fälle von häuslicher Gewalt während des Lockdowns nicht spürbar gewesen sei, obwohl Frauenhäuser oder soziale Vereine diesbezüglich durchaus anderes zu berichten haben. Die Erfahrungen mit den Body-Cams bezeichnet Herr Prasky als durchaus positiv. Der Personalbedarf habe in den letzten Jahren zugenommen. Die Polizei bilde Ihre Kräfte selbst aus. Allerdings müsse mit einer Vorlaufzeit von drei Jahren gerechnet werden, bis die neuen Kolleginnen und Kollegen ihre Ausbildung beendet haben und in den aktiven Dienst eintreten können. Bei Personalengpässen versuche die Polizei Schwerpunkte zu setzen, um die Bedarfe zu bedienen. Die Kooperation zwischen der Polizei und dem Bahnstationsmanager funktioniere laut Herrn Prasky sehr gut. In Ludwigsburg gebe es immer wieder positive Beispiele von Zivilcourage, die Mut machen. Davon würde die Polizei gerne mehr haben. Deshalb werden auch entsprechende Projekte initiiert, um die Zivilcourage in der Bevölkerung zu stärken und präserter zu machen. Die Zusammenarbeit der Polizei mit dem Kommunalen Ordnungsdienst funktioniere ebenfalls sehr gut, was sich während des Lockdowns erneut bestätigt habe. Bezug auf die Präventionsarbeit der Polizei zur Reduzierung der Straftaten nehmend betont Herr Prasky, dass diese vielschichtig sei. Bei manchen Delikten sei es gelungen, über Präventionsarbeit und technische Beratung Verbesserungen zu erzielen. Bei anderen Delikten wiederum (z.B. bei Ladendiebstahl) sei die Arbeit der Polizei stark von den Investitionen des Handels an Sicherheits-technik abhängig. Zudem gebe es Delikte (z. B. Beleidigungen), die oft erst gar nicht zur Anzeige gebracht werden. Die Polizei versuche bei allen Delikten dran zu bleiben und die positive Entwicklung fortzusetzen.

Der Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt nimmt den Bericht zur polizeilichen Kriminalstatistik 2019 zur Kenntnis.

TOP 2

TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung Ludwigsburg

Beratungsverlauf:

Beratungsverlauf siehe Niederschrift des Betriebsausschusses Stadtentwässerung Ludwigsburg vom 18.06.2020.

Beschluss:**Baubeschluss**

1. Die Fahrbahnbeläge im vierten Bauabschnitt der Schwieberdinger Straße, der Keplerstraße und der Friedrichstraße im Abschnitt Solitudestraße bis B 27 werden auf der Nordseite saniert.
2. Die Bushaltestelle der Linie 422 in der Ruhrstraße wird in die Schwieberdinger Straße verlegt.

Die Gesamtkosten in Höhe von **590.000 Euro (brutto)** werden genehmigt.

Beschluss Finanzierung

Der Aufhebung der Haushaltssperre 2020 für den Investitionsauftrag Straßenbauprogramm wird zugestimmt.

Vergabebeschluss

Die Bietergemeinschaft Epple / Schenek aus Remseck / Stuttgart erhält den Auftrag zur Durchführung der Fahrbahnsanierungsarbeiten und zur Herstellung der Haltestelle Arena. Grundlage des Auftrages ist das Angebot der Bietergemeinschaft Epple / Schenek vom 19. Mai 2020.

Die Auftragssumme beträgt :	Angebotssumme	555.874,83 Euro
	+ Unvorhergesehenes ca. 6,2 %	<u>34.125,17 Euro</u>
		<u>590.000,00 Euro (brutto)</u>

Bei Kostenüberschreitungen wird das Gremium informiert, wenn sich die Kosten um mehr als 25.000 Euro erhöhen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

BM **Ilk** verweist auf die Vorl.Nr. 179/20 und eröffnet die Aussprache.

Stadtrat **Handel** fragt, wo und wie das Abbiegen in der Stuttgarter Straße während der Bauarbeiten möglich sein wird. Zudem erkundigt er sich über die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer während dieser Zeit, insbesondere in der Pflugfelder Straße. Stadtrat Handel möchte darüber hinaus wissen, ob man bei den Bauarbeiten auch an die Randsteine rangehen möchte oder lediglich die Oberfläche der Straße neu asphaltiert wird.

Seinen Redebeitrag abschließend fragt er, ob im Zuge der Sanierung die Baumbeste vergrößert werden könnten.

Stadträtin **Liepins** möchte wissen, ob bei Beginn der Sanierungsarbeiten in der Schwieberdinger-, Kepler- und Friedrichstraße die Arbeiten an der Abelstraße bereits abgeschlossen sein werden, damit zumindest diese Verbindung genutzt werden könne. Sie betont auch die Wichtigkeit einer bedarfsgerechten Ampelschaltung und einer gut ausgeschilderten Umleitungsstrecke, um während der Bauzeit den Verkehr gut durch die Stadt zu leiten.

Stadträtin **Knecht** möchte wissen, wo genau die neue Bushaltestelle entstehen soll.

Nach Ansicht von Stadtrat **Herrmann** sollte darauf geachtet werden, dass die beauftragte Baufirma bis zur Fertigstellung der Maßnahme ohne längere Pausen durcharbeitet.

Frau **Schmidtgen** geht auf die Wortmeldungen ein. Sie informiert, dass der Fachbereich Tiefbau und Grünflächen die Verkehrsführung während der Bauzeit mit dem Fachbereich Sicherheit und Ordnung und den Ludwigsburger Verkehrsbetrieben (LVL) abgestimmt habe. Wegen der unterschiedlichen Gewerke werde es mehrere Bauabschnitte geben. Diese müssen mit der Firma, welche den Zuschlag erhält, fein abgestimmt werden, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten. Deshalb könne sie zum aktuellen Zeitpunkt auch nicht sagen, in welchem Bauabschnitt wo und wie abgelenkt werden könne. Frau Schmidtgen versichert, dass während der Bauzeit Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer vorhanden sein werden. Sollte mal die bestehende Ampelanlage nicht funktionieren, werde eine Baustellenampel aufgestellt, um eine sichere Überquerung zu ermöglichen. Die Busverbindungen müssen ebenfalls aufrechterhalten werden und der Busverkehr zügig vorankommen. Um das zu erreichen, stimme sich die Verwaltung eng mit der LVL ab. Frau Schmidtgen weist darauf hin, dass ein eventueller Frosteinbruch die geplante Fertigstellung der Maßnahme verzögern könnte. Doch diese Option werde immer bei der Berechnung der voraussichtlichen Dauer der Bauzeit berücksichtigt. Die Arbeiten sollen in einem erweiterten Einschichtbetrieb stattfinden. Wie dieser konkret ausgestaltet werde, sei nach Aussage von Frau Schmidtgen vom jeweiligen Unternehmen abhängig. Auf die Frage von Stadtrat Handel eingehend teilt Frau Schmidtgen mit, dass der Randstein grundsätzlich nicht angetastet werde, außer er sei in Meterabschnitten so marode, dass er dringend erneuert werden müsse. In der Schwieberdinger Straße gebe es viele Leitungen im Untergrund. Aus diesem Grund sei dort eine Erweiterung der Baumquartiere nicht möglich. Auch könne die Breite der Fahrbahn nicht verkleinert werden, um den dadurch gewonnenen Platz den Bäumen zuzuschlagen. Die Verwaltung achte jedoch darauf, dass die Bäume ein besseres Substrat bekommen, um besser wachsen zu können. Die Arbeiten an der Abelstraße werden in Kürze abgeschlossen sein. Die von Stadträtin Knecht angesprochene Bushaltestelle werde vor der MHP-Arena errichtet. Bezug auf die Wortmeldung von Stadtrat Herrmann nehmend sagt Frau Schmidtgen, dass den Baufirmen Ferienzeiten zustünden. Sie könne allerdings keine Aussage darüber machen, wie die beauftragte Baufirma es diesbezüglich halten möchte. Die Verwaltung werde auf jeden Fall darauf achten, dass es zu keinem Stillstand der Arbeiten kommt.

Nach der Aussprache stellt BM **Illk** die Vorl.Nr. 179/20 zur Abstimmung.

Beschluss:

Der Neustrukturierung der Kleingartenanlage in Grünbühl-Sonnenberg wird entsprechend der Entwurfsplanung des Landschaftsarchitekturbüros Stefan Link zugestimmt. Die Projektkosten von rund 569.250 Euro inkl. 19 % Mehrwertsteuer und ca. 10 % Unvorhergesehenem, auf der Grundlage der Kostenberechnung vom 05.05.2020, werden genehmigt.

Das Gremium wird dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 10 % überschritten werden.

Beschluss Haushaltssperre:

Der Aufhebung der Haushaltssperre 2020 für den Investitionsauftrag Neustrukturierung Kleingärten Grünbühl wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

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

Anschließend wird die Aussprache eröffnet.

Dass durch die enge Verwebung der öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräume mehr Aufenthaltsqualität im Quartier geschaffen wird, findet Stadtrat **Handel** sehr gut. Er fragt, welche rechtliche Verpflichtungen die Pächter der Gartenflächen haben werden, insbesondere wenn es um die Sauberkeit in der Kleingartenanlage geht. Zudem möchte Stadtrat Handel wissen, ob eine Vereinsstruktur vorgesehen sei. In diesem Fall würde es einen Ansprechpartner geben, an dem man sich bei Missständen wenden könnte. Dass größere Bäume erhalten werden begrüßt er ausdrücklich.

Stadtrat **Klotz** fragt, ob die Umwidmung des Gabelandes zur Kleingartenanlage auch im Bebauungsplan verankert sei. In der Vorlage werde erwähnt, dass kein Gartenverein gegründet werden soll. Stadtrat Klotz merkt an, dass nach seinem Wissen ein Gartenverein gegründet werden müsse, wenn eine Kleingartenanlage als solche im Bebauungsplan ausgewiesen sei. Er bittet die Verwaltung um Klärung diesbezüglich. Stadtrat Klotz ist überzeugt, dass das Gelände der Kleingartenanlage eine Aufwertung durch die Neuordnung erfahren werde. Bezug auf die Pachten nehmend fragt er, ob diese nun angepasst werden. Zudem möchte er wissen, wie viele Parzellen vergeben werden sollen. Laut Plan müssen einige Gartenhütten versetzt werden. Stadtrat Klotz erkundigt sich, ob die Versetzung durch die Eigentümer oder die Stadt erfolgen werde. In der Vorlage werde erwähnt, dass an Mobiliar gespart wurde, um die Kosten zu senken. Stadtrat Klotz fragt, was man sich darunter dem Begriff „Mobiliar“ vorstellen könne.

Außerdem fragt er, ob eventuell Synergie-Effekte mit den Erschließungsmaßnahmen in der näheren Umgebung erzielt werden könnten. In diesem Zusammenhang möchte er wissen, ab wann die Fläche für den Bau der Kindertageseinrichtung benötigt wird. Den vorgestellten Zeitplan für die Umsetzung der Neustrukturierung der Kleingärten Grünbühl bezeichnet Stadtrat Klotz als sehr ambitioniert.

Stadtrat **Rothacker** äußert die Zustimmung der Freien Wähler-Fraktion. Es sei gut, dass die Pächter an dem planerischen Prozess eingebunden wurden.

Stadträtin **Liepins** ist überzeugt, dass das neue Freiraumkonzept dringend notwendig gewesen war. In der alten Kleingartenanlage habe es zum Teil sehr unaufgeräumt ausgesehen. Nun biete sich die Möglichkeit für eine Aufwertung der Anlage. Auch die geplante Durchwegung werde dazu beitragen. Die SPD-Fraktion stimme deshalb gerne der Vorl.Nr. 024/20 zu. Stadträtin Liepins fragt, ob auch Parkplätze in der Anlage geplant sind. Denn aktuell fahren die Kleingärtner am Vereinsheim vorbei und parken am Rande des Spielplatzes.

Stadträtin **Knecht** äußert die Zustimmung der FDP-Fraktion und erkundigt sich nach dem Verhältnis der geplanten Einnahmen durch die Verpachtung im Vergleich zu den Ausgaben, welche für die Neuordnung getätigt wurden.

Stadtrat **Zeltwanger** möchte wissen, ob die geplanten Wege durch die Gartenanlage auch von der Öffentlichkeit genutzt werden können.

Die SPD-Fraktion bittet um Anhörung der anwesenden Vertreter des Stadtteilausschusses Grünbühl-Sonnenberg. Das Gremium erklärt sich hiermit einverstanden. Frau **Orzechowski** (Stadtteilausschuss Grünbühl-Sonnenberg) ergreift daraufhin das Wort. Sie erinnert daran, dass im März 2020 eine Informationsveranstaltung stattfinden sollte. Diese musste wegen der Corona-Pandemie abgesagt werden. Frau Orzechowski fragt, ob es einen Nachholtermin hierfür geben werde. Die geplante Durchwegung der Anlage findet sie gut. Frau Orzechowski betont außerdem, dass sich die Pächter für eine Kleingartenanlage ohne Gartenverein ausgesprochen haben. Sie verstehe daher nicht, warum diese Frage wieder aufkomme.

Auf die Durchwegung eingehend erklärt Frau **Schmidtgen**, dass es innerhalb der abgeschlossenen Großparzellen Stichwege geben werde. Zwischen den Großparzellen werde es jedoch öffentlich nutzbare Wegverbindungen geben, welche sich in die Landschaft öffnen. Somit werde auch Transparenz in die Gartenanlage hinein geschaffen. Frau Schmidtgen bestätigt, dass der planerische Prozess intensiv mit den Pächtern des Grabelandes abgestimmt wurde. Ein Ergebnis dieser Abstimmung sei gewesen, dass es in der Kleingartenanlage Grünbühl keine Vereinsnutzung, sondern Einzelverträge mit den jeweiligen Pächtern geben soll. Allerdings werde es künftig eine Gartenordnung geben. Diese sollte an der genannten Informationsveranstaltung im März gemeinschaftlich abgestimmt werden. Die Stadtverwaltung habe eine erste konzeptionelle Gartenordnung erstellt, welche Missstände und Unordnung in der Anlage vorbeugen soll. Diese gelte es nun auch mit den Pächtern zu diskutieren. Auch wenn es keine Vereinsstruktur geben werde, benötige die Stadtverwaltung dennoch feste Ansprechpartner, die von den Pächtern bestimmt werden müssen. Bezug auf die Frage von Stadtrat Klotz nehmend erklärt Frau Schmidtgen, dass diese Fläche im Bebauungsplan als Grünfläche und nicht als Gartenanlage ausgewiesen sei. Somit könne eine öffentliche Durchwegung geschaffen werden. Die Pachten werden künftig angepasst. Die Ausgaben der Stadt können jedoch nicht durch die erhöhten Pachten amortisiert werden.

Alle Interessenten konnten in der Kleingartenanlage Grünbühl untergebracht werden. Dennoch seien bislang nicht einmal die Hälfte der Parzellen neu vergeben worden. Die Stadt habe stets alle Arbeiten in der Anlage unterstützt. Sollte nun eine Gartenhütte versetzt werden müssen, werde sie auch diese Maßnahme unterstützen. Der Zeitplan der Umsetzung sei zwar ambitioniert, aber durchaus zu schaffen. Bezug auf die Frage nach den Parkplätzen nehmend teilt Frau Schmidtgen mit, dass an der Gartenanlage direkt keine Parkplätze vorgesehen seien. Parkplätze seien im Bereich der Kindertageseinrichtung ausgewiesen. Abschließend betont Frau Schmidtgen, dass mit der Kleingartenanlage Grünbühl ein schöner, nachhaltiger und klimaresilienter Bereich geschaffen wurde.

Nach der Aussprache stimmen die Mitglieder des Ausschusses für Mobilität, Technik und Umwelt über die Vorl.Nr. 024/20 ab.

TOP 5**Anordnung von Tempo 40 auf Abschnitten der B27
und der Friedrichstraße
- mündlicher Bericht**

Beratungsverlauf:

Herr **Knobloch** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) erläutert den Sachverhalt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigelegt ist.

Anschließend wird die Aussprache eröffnet.

Im Namen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen begrüßt Stadträtin **Gericke** die Anordnung von Tempo 40 auf Abschnitten der B 27 und der Friedrichstraße. Diese sei nicht nur hinsichtlich der Immissionsminderung ein Gewinn, sondern auch hinsichtlich der Steigerung der Verkehrssicherheit – sofern eine Verflüssigung des Verkehrs und eine Reduzierung der Stop-and-Go-Bewegungen durch eine sinnvolle Ampelschaltung erreicht werden könnten. Stadträtin Gericke nimmt Bezug auf den Stadtteil Eglosheim, durch den ein Teil der B 27 führt. Die Anwohnerinnen und Anwohner von Eglosheim haben oft Maßnahmen zur Immissionsminderung auf ihren Abschnitt der B 27 gefordert. Sie fragt, wie man mit dieser Forderung umzugehen gedenke.

Stadträtin **Seyfang** bestätigt, dass die Anwohner von Eglosheim Tempo 40 auf der B 27 wünschen. Sie habe bemerkt, dass der Bus nicht immer problemfrei auf die neue Busspur an der Schloßstraße gelangen könne. Wenn die Fußgängerübergänge Grün bekommen, bilde sich in der Regel ein großer Rückstau. Eine bessere Ampelsteuerung würde ihrer Ansicht nach helfen, um dieses Problem in den Griff zu bekommen. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B27 zwischen der Marbacher Straße und dem südlichen Ortsausgang auf 40 km/h werde von der CDU-Fraktion begrüßt.

Stadtrat **Zeltwanger** möchte wissen, um wie viel die NOx-Werte mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h reduziert werden könnten. Zudem fragt er, wie sich weitere Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs, zur Lärminderung und zur Verbesserung der Luftqualität konkret gestalten.

Die SPD-Fraktion begrüßt ebenfalls die Anordnung von Tempo 40. Stadträtin **Liepins** habe festgestellt, dass die Autofahrerinnen und -fahrer sich daran halten, insbesondere auf der Friedrichstraße, da es dort mehrere festinstallierte Geräte zur Geschwindigkeitskontrolle gibt. Diese Folgsamkeit wünsche sie sich auch auf der Schloßstraße. Stadträtin Liepins erinnert daran, dass die SPD-Fraktion bereits vor einiger Zeit die Einführung von Tempo 40 in Eglosheim vorgeschlagen habe. Dazu stehe die Fraktion immer noch. Es wäre gut auch in Eglosheim eine solche Anordnung vorzunehmen, so dass die gesamte B 27 durch die Stadt mit Tempo 40 ausgewiesen wäre. Stadträtin Liepins habe beobachtet, dass sich die Busse am Heilbronner Tor stauen, auch in verkehrsschwachen Zeiten. Dadurch bilde sich ein Rückstau im gesamten Kreuzungsbereich. Das schnellere Abfließen des Verkehrs an dieser Stelle könnte mit einer besseren Ampelsteuerung geregelt werden.

Stadträtin **Knecht** äußert die Zustimmung der FDP-Fraktion. Bezug auf die Lärmbelastung nehmend fragt sie, welche Dezibel-Werte an der B 27 gemessen werden. Zudem möchte sie wissen, ob künftig durch die neue Busspur eine kleinräumige Umfahrung über die Abelstraße durch die Stadt erfolgen könnte. Darüber hinaus möchte Stadträtin Knecht erfahren, in welcher Regelmäßigkeit Verkehrszählungen und Messungen der Lärm-belastung an den eventuellen Ausweichstraßen geführt werden. Sie merkt an, dass die „Grüne Welle“ für den Verkehr an der B 27, zwischen dem Polizeirevier und der Friedenskirche, immer noch nicht funktioniere.

Herr **Knobloch** geht auf die Wortmeldungen der Ausschussmitglieder ein. Die Frage nach der prozentualen Minderung der NOx-Werte durch die Anordnung von Tempo 40 und die Frage nach den gemessenen Dezibel-Werten an der B 27 könne die Verwaltung nicht sofort beantworten. Beide werden zunächst geprüft und zu einem späteren Zeitpunkt beantwortet. Herr Knobloch sagt, dass die Verkehrsströme durch den neuen Verkehrsrechner kontinuierlich erfasst und gemessen werden. Eine Messung der Lärmbelastung werde jedoch nicht kontinuierlich durchgeführt. Die Verwaltung gehe nicht von einer Verkehrsverlagerung auf die Abelstraße aus. Man müsse jedoch die weiteren Entwicklungen genau beobachten. Die beschriebenen Staubbildungen im Kreuzungsbereich Schorndorfer Straße / Schloßstraße / Stuttgarter Straße seien ihm ebenfalls aufgefallen. Hier werde man die Ampelsteuerung nachjustieren, um Abhilfe zu schaffen. Herr Knobloch geht auch auf die Forderung nach Tempo 40 durch Eglosheim ein. Er erklärt, dass es nicht leicht sei, beim Regierungspräsidium eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen der Lärmbelästigung durchzusetzen. Die Verwaltung werde es dennoch versuchen.

BM **Ilk** verweist auf die Vorl.Nr. 293/15 zum Lärmaktionsplan. Darin seien die gemessenen Lärmwerte bei sämtlichen Straßenzügen aufgeführt.

Die Ausschussmitglieder bitten um eine kurze Stellungnahme der anwesenden Vertreter der Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL). Herr **Metzger** sagt darauf hin, dass sich das Unternehmen über die neuen Busspuren auf der Schloßstraße freue. Die LVL habe beobachtet, dass die Busse, je nachdem wie weit sie von der Lichtsignalanlage entfernt sind, leichter oder schwieriger auf die Busspur gelangen. Durch Abstimmung mit der Stadtverwaltung möchte man die Lage für den Busverkehr verbessern. Im Allgemeinen sei jedoch das Unternehmen überzeugt, dass seine Fahrzeuge durch die Busspuren entsprechend beschleunigt werden, so dass die Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h kompensiert werden könne.

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

Beratungsverlauf:

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, erläutert BM **Ilk** den aktuellen Sachstand bei den Planungen der Stadtbahn.

Anschließend wird die Aussprache eröffnet.

Stadträtin **Dr. Knoß** nimmt Bezug auf die letzte Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik im Kreistag. Da wurde die Verbandssatzung für den Zweckverband "Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg" eingebracht. Anschließend wurde der Satzungsentwurf an die beteiligten Kommunen verschickt. Am 03.07.2020 soll im Rahmen des Ausschusses für Umwelt und Technik über die Verbandssatzung abgestimmt werden. Die abschließende Beschlussfassung im Kreistag sei für Oktober 2020 geplant. Stadträtin Dr. Knoß ist überzeugt, dass sowohl die Stadt Ludwigsburg als auch der Landkreis das Vorhaben mit einem angemessenen Tempo vorantreiben. Sie habe erfahren, dass in der Sitzung der Lenkungsgruppe am 19.05.2020 Stadt und Landkreis ihren Willen zu einem gemeinsamen Vorgehen bekräftigt haben. Der Landkreis lege großen Wert auf die Realisierung der Gesamtmaßnahme. Das schließe jedoch nicht aus, dass zunächst mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Markgröningen-Ludwigsburg begonnen werden könnte. Stadträtin Dr. Knoß betont, dass die Stadt Ludwigsburg weiterhin mit dem Landkreis und den beteiligten Kommunen konstruktiv zusammenarbeiten müsse, um die Realisierung des Vorhabens zu beschleunigen.

Stadtrat **Herrmann** erinnert daran, dass in der Gemeinderatssitzung am 25.02.2015 anhand einer Präsentation die Ergebnisse der standardisierten Bewertung, welche die Grundlage für die Anmeldung des Projekts bildete, vorgestellt wurden. Damit habe die Verwaltung damals den ersten Punkt der Anfrage Vorl.Nr. 049/15 der CDU-Fraktion zur Höhe der nicht gedeckten Betriebskosten beantwortet. Im Jahr 2015 sei die Verwaltung davon ausgegangen, dass diese Kosten – mit Preisstand vom 2006 – jährlich rund 900.000 Euro betragen würden. Heute sage die Stadtverwaltung, dass die nicht gedeckten Betriebskosten aufgrund der aktuellen Faktenlage und der neuen Entwicklungen nicht darstellbar seien. Nach Ansicht von Stadtrat Herrmann sollte vor einer Gesamtbeschlussfassung mehr Klarheit bezüglich der nicht gedeckten Betriebskosten herrschen. Der zweite Punkt der CDU-Anfrage sei ebenfalls gut beantwortet worden. Nachdem das Land seine Zuschüsse für Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von 75 auf 50 Prozent abgesenkt hatte, habe nun der Bund die Fördermittel von 2 auf 3 Milliarden Euro und auch die Förderfähigkeit für eine Bahnstrecke wie die von Markgröningen nach Ludwigsburg auf bis zu 90 Prozent erhöht. In ihrer Anfrage hatte sich die CDU-Fraktion auch über die Auswirkungen der Stadtbahn auf das bestehende Busnetz in Ludwigsburg erkundigt. Die Stadtverwaltung sage aktuell hierzu, dass durch die Neuausschreibung der Busverkehre völlig neue Rahmenbedingungen entstanden seien. Genauere Informationen werden jedoch nicht mitgeteilt. Auch zu diesem Punkt sollte es Sicherheit geben, bevor endgültig entschieden werde. Im Jahr 2015 habe die Stadtverwaltung ausgeführt, dass nach den Ergebnissen der standardisierten Bewertung 42 Busse in Ludwigsburg mit dem Start der Stadtbahn wegfallen würden. Stadtrat Herrmann betont, dass die CDU-Fraktion die Bahnverbindung zwischen Markgröningen und Ludwigsburg möchte und zwar möglichst bis zur Firma Wüstenrot & Württembergische (W&W). Der Versuch, wenigstens in einem Teilstück möglichst schnell einen Zug auf die Gleise zu bringen, stehe nicht im Widerspruch zur Stadtbahnstrategie. Die Gleise zwischen Ludwigsburg und Markgröningen seien vorhanden und müssten nur ertüchtigt werden. Die Bahn sei auch bereit, diese Strecke zu betreiben.

Laut Aussage von Stadtrat Herrmann erachte die CDU-Fraktion die Verwirklichung der Stadtbahn in Abschnitten, mit zunächst höchster Priorität bei der Reaktivierung der Bahnstrecke Markgröningen-Ludwigsburg, als richtig. Für diesen ersten Schritt sei, zumindest im jetzigen Zeitpunkt, kein Zweckverband dringend notwendig. Eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der beteiligten Kommunen Ludwigsburg, Markgröningen, Möglingen und ggf. Kornwestheim würde ausreichen. Stadtrat Herrmann möchte zudem wissen, was bei der letzten Sitzung des Lenkungskreises am 19.05.2020 zum Zeitplan besprochen wurde – soweit man das öffentlich sagen könne.

Stadtrat **Rothacker** merkt an, dass die Kosten-Nutzen-Rechnung zur Stadtbahn nicht mehr aktuell sei. Zudem seien die Beiträge der Stadt für die Mitgliedschaft im Zweckverband nicht förderfähig. Das müsste bei den Planungen ebenfalls bedacht werden. Seine Fraktion würde gerne erfahren, mit welchen Beträgen für diese Baumaßnahme die Haushalte der Jahre 2021 bis 2025 belastet würden. Die Freien Wähler-Fraktion vertrete die Meinung, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke Markgröningen-Ludwigsburg als erstes vorangetrieben werden sollte. Dies sei gut machbar. Der Nutzenfaktor dieser Bahnstrecke mit geschätzten 5.000 Fahrgästen am Tag sei sehr hoch. Die Gleise müssen nicht zwingend dem Landkreis gehören, das Zahlen einer Pacht würde hier völlig ausreichen. Allerdings müsste das Eisenbahnrecht auf dieser Strecke erhalten bleiben, da die Firma Lotter, einer der wichtigsten Gewerbesteuerzahler in der Stadt Ludwigsburg, die Schienen für ihre geschäftlichen Aktivitäten benötige. Laut Aussage von Stadtrat Rothacker sei die Freie Wähler-Fraktion mit der Realisierung der Stadtbahn in Abschnitten mit zunächst höchster Priorität bei der Reaktivierung der Bahnstrecke Markgröningen-Ludwigsburg einverstanden.

Nach Ansicht von Stadträtin **Liepins** schreite die Errichtung einer Stadtbahn nicht zügig voran. Dem Ludwigsburger Gemeinderat fehlen zudem Informationen über die Verhandlungs- und Verkaufsbereitschaft der Deutschen Bahn bezüglich der Strecke Markgröningen-Ludwigsburg. Stadträtin Liepins fragt sich, wie es mit dem Zweckverband weitergehen soll. Die Landkreisverwaltung könne diesbezüglich erst dann weiter verfahren, wenn die beteiligten Kommunen ihre Zustimmung zum Zweckverband durch Beschluss geäußert haben. Der Ludwigsburger Gemeinderat habe sich bereits für das Gesamtprojekt „Stadtbahn“ ausgesprochen. Da dies nicht auf einmal umgesetzt werden könne, habe sich der Gemeinderat dafür ausgesprochen, im ersten Projektabschnitt die stillgelegte Bahnstrecke von Ludwigsburg über Möglingen nach Markgröningen zu reaktivieren. Die SPD-Fraktion plädiere dafür, die Reaktivierung nun umzusetzen, insbesondere wenn die Fördermittel hierfür erhöht werden sollen. Die Kommunen Markgröningen und Möglingen warten ebenfalls darauf und werden sich mit Sicherheit finanziell daran beteiligen. Es sollte daher schnell ein klares Signal der Stadt Ludwigsburg erfolgen. Man könne mit der Reaktivierung der Bahnstrecke von Ludwigsburg über Möglingen nach Markgröningen beginnen ohne jedoch das Gesamtprojekt „Stadtbahn“ aus den Augen zu verlieren. Stadträtin Liepins betont ebenfalls, dass es eine enge und konstruktive Zusammenarbeit mit dem Landkreis und den beteiligten Kommunen geben müsse.

Stadträtin **Knecht** nimmt Stellung für die FDP-Fraktion. Die Stellungnahme ist nachfolgend im Wortlaut beigefügt: „Ich möchte als Mitglied dieses Gremiums, das heute zum ersten Mal zum Thema Stadtbahn Stellung nimmt, mit dem Zitat von Albert Einstein beginnen: „Mehr als die Vergangenheit interessiert mich die Zukunft, denn in ihr gedenke ich zu leben“. Unsere Zukunft wird Covid-19 bedingt, finanziell eingeschränkter sein und es bedarf in vielen Bereichen, wie auch hier, eines offeneren Denkens und Diskutierens und vor allem schnellen Handelns. Die vergleichsweise mit geringen Investitionskosten mögliche Reaktivierung der Bahn nach Markgröningen – natürlich unter Umständen auch ohne Kauf der Trasse – hat absoluten Vorrang.“

Hierfür müssen wir alle Energie und Zeit investieren, damit sobald wie möglich auf dieser mit hohen Fahrgastzahlen prognostizierten Strecke im Halbstundentakt Züge fahren, deren laufende Betriebskosten nach dem Windhund-Prinzip durch das Land (mit-) finanziert werden. Wenn wir bei diesem Wettrennen um die ersten 100 km die Nase vorne haben, bedeutet dies einerseits eine große finanzielle Entlastung der Kommunen Ludwigsburg, Möglingen und Markgröningen. Andererseits ist jedes Jahr, in dem wir früher mit dem Bahnverkehr im Westen der Stadt starten, ein gewonnenes Jahr für den Klimaschutz. Wir Freien Demokraten sind für ein schrittweises Vorgehen. Weitere Planungsschritte sind unverzüglich einzuleiten und Förderanträge zu stellen. Meine Frage hierzu: Bedarf es dafür einen Zweckverband? Die Situation westlich des Ludwigsburger Bahnhofes ist weit diffiziler. Die ersten Planskizzen und Entwürfe haben keine Planschärfe, um daraus konkrete Kosten, auch Betriebskosten, oder genaue verkehrliche Aussagen zu machen. Man bediente sich Statistikwerte aus dem Jahre 2006 und traf Annahmen, bei denen die neuen Bus- und Nahverkehre in und um Ludwigsburg noch nicht berücksichtigt sind. Hier haben wir heute – auch dank der LVL - völlig neue Rahmenbedingungen. Zusammengefasst stellen sich die folgenden Fragen: Wissen wir,

1. ob die angedachten Wegführungen einer Stadtbahn durch Ludwigsburg tatsächlich möglich sind?
2. wie sehr die Kosten für Planungen – von den insgesamt 32 Millionen – unseren städtischen Haushalt in den nächsten Jahren belasten?
3. wie sich eine Stadtbahn sich in das Stadtbild unserer Barockstadt einfügt?
4. ob der Einzelhandel, die Ärzte und Dienstleister unserer Stadt die langen Bauzeiten akzeptieren und finanziell überstehen werden?
5. ob eine Stadtbahn – mit allen Vor- und Nachteilen (Entfallen vieler Busverbindungen, zum Teil doppelt so weite Fußwege zu den Haltestellen, etc.) – die Bürger unserer Stadt überzeugt?
6. ob nicht neue technologische Entwicklungen, die vielleicht auch nicht schienengebunden sein werden und an Komfort weniger Einbußen haben als die heutigen Busse, sich zukünftig auf dem ÖPNV-Markt etablieren und den gleichen Zuspruch finden – und dies mit viel weniger Investitions- und Betriebskosten als eine Stadtbahn?

Wir dürfen die Bedürfnisse der Bürger unserer Stadt, neueste Entwicklungen der Mobilität und die finanziellen Möglichkeiten nicht aus den Augen verlieren und es bleibt unsere Aufgabe, die Folgen unseres Handelns in nun finanziell erschwerten Corona-Zeiten umso mehr voraus zu denken. Mit einem Warten auf den Zweckverband, bis er installiert und arbeitsfähig ist und im Westen weitergeplant werden kann, verlieren wir viel Zeit. Wir sollten nun die Markgröninger Bahn in Angriff nehmen und schrittweise voran gehen.“

Stadtrat **Müller** begrüßt das Vorantreiben des Stadtbahnprojekts und die Reaktivierung der Bahntrasse Markgröningen-Ludwigsburg. Mit Blick auf die Fördermittel fragt er, ob man tatsächlich die Reaktivierung in Angriff nehmen könnte, ohne dass die Planungen für das Gesamtprojekt Stadtbahn vorliegen. Zudem möchte er wissen wie die Zuschüsse für die Reaktivierung zu einem Gesamtplan, wie der Mitfall 1 einer sei, zusammenpassen und ob hier eventuell bei der Förderung doppelt – für die Reaktivierung der Bahnstrecke und für die Stadtbahn – abgegriffen werden könnte. Stadtrat Müller merkt an, dass in Markgröningen eine Bahnbrücke fehlt. Er fragt, wer für ihre Errichtung zuständig sei.

Er erkundigt sich auch, wann die Reaktivierung der Bahnstrecke Markgröningen-Ludwigsburg mit einer Vorlage im Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt und im Gemeinderat beraten werden soll. Bezug auf die Planungsvariante „Mitfall 1“ nehmend fragt Stadtrat Müller abschließend, warum es einen Streckenast nach Schlösslesfeld gibt und welche Entwicklungsvorstellungen damit verbunden seien.

Auf den Zweckverband eingehend sagt **BM Ilk**, dass die Gründung eines öffentlich-rechtlichen Zusammenschlusses, mit dessen Hilfe die Planung und Realisierung des Gesamtprojekts bewältigt werden soll, sinnvoll und notwendig sei. Allerdings werde der Zweckverband für das Teilprojekt der Reaktivierung der Bahnstrecke Markgröningen-Ludwigsburg nicht zwingend benötigt. In seiner Sitzung vom 11.05.2020 habe der Ausschuss für Umwelt und Technik (AUT) des Landkreises Ludwigsburg den Satzungsentwurf bereits zustimmend zur Kenntnis genommen und zur weiteren Beratung an die Anliegerkommunen übersandt. Es sei zu erwarten, dass weitere Abstimmungsgespräche mit den Anliegerkommunen im Rahmen der Lenkungsgruppe stattfinden werden. Aus diesem Grund habe die Stadtverwaltung den Satzungsentwurf in der heutigen Sitzung nicht zur Diskussion gestellt. Die Abstimmung zum Satzungsentwurf soll in der Sitzung des AUT am 03.07.2020 erfolgen. Die Beschlussfassung im Kreistag mit Zustimmung zur Gründung des Zweckverbands und Annahme der zugrundeliegenden Satzung sei in der Sitzung vom 23. Oktober 2020 vorgesehen. **BM Ilk** erklärt, dass der Zweckverband die Federführung bei den Planungen zur Stadtbahn haben werde. Die Planungshoheit werde jedoch weiterhin bei dem Gemeinderat verbleiben.

Stadtrat **Herrmann** ergänzt, dass der Ludwigsburger Gemeinderat am 06.02.2019 die Gründung eines Zweckverbandes beschlossen habe. Das sei unstrittig und zu diesem Beschluss stehe die CDU-Fraktion weiterhin. Jetzt gehe es allerdings um die Frage, ob man erst eine Gesamtplanung für die Stadtbahn macht und das Projekt somit auf Jahre hinausschiebt, oder ob man die Bahnstrecke vom Markgröningen nach Ludwigsburg rasch verwirklicht. Dafür werde nicht ein Zweckverband benötigt.

Stadträtin **Dr. Knoß** merkt an, dass es auch im Kreistag Konsens sei, dass zunächst mit der Reaktivierung begonnen und die Firma Lotter weiterhin über die Gleise angefahren werden soll. Die Stadt Ludwigsburg könne jedoch über diese Bahnstrecke nicht alleine entscheiden, sondern müsse eine Entscheidung gemeinsam mit der Deutschen Bahn und den Kommunen Markgröningen und Möglingen fällen. Stadträtin Dr. Knoß warnt davor, der Deutschen Bahn allzu sehr zu vertrauen. Es wäre ihrer Meinung nach besser, wenn der Landkreis dieses Teilprojekt in die Hand nimmt und alle beteiligten Kommunen an einem Strang ziehen.

Stadtrat **Rothacker** betont, dass der Landkreis ebenso die Reaktivierung der Bahnstrecke Markgröningen-Ludwigsburg möchte und auch bereit sei, diese als erstes zu realisieren – allerdings nach der vollständigen Planung aller Strecken. Das möchte die Mehrheit der Ludwigsburger Stadträtinnen und Stadträte nicht, um keine Zeit zu verlieren. Stadtrat Rothacker ist fest davon überzeugt, dass die Deutsche Bahn keine Bedenken bei der Reaktivierung der Strecke haben werde, weil diese für das Unternehmen aufgrund der hohen Fahrgastzahlen sehr lohnend sei.

BM Ilk fügt hinzu, dass es nun gelte, den schnellsten Weg zur Reaktivierung der Bahnstrecke Markgröningen-Ludwigsburg zu finden. In der letzten Sitzung der Lenkungsgruppe sei kein konkreter Zeitplan vereinbart worden. Es persönlich empfehle, alles was schnell gemacht werden könne, vorzuziehen. Die Gründung des Zweckverbandes und die Verhandlungen zum Kauf der Bahnstrecke können parallel hierzu laufen.

Stadträtin **Liepins** erkundigt sich über die Bereitschaft der Deutschen Bahn die Strecke Markgröningen-Ludwigsburg zu veräußern.

BM **Ilk** entgegnet, dass bei früheren Gesprächen seitens des Unternehmens keine Verkaufsbereitschaft signalisiert wurde. Der neue Landrat möchte dennoch versuchen, die Strecke zu kaufen. BM Ilk sagt, dass er dem Landrat viel Erfolg bei seinen Bemühungen wünsche. Seine persönlichen Erfahrungen hätten ihm jedoch gezeigt, dass ein schneller Kauf in diesem Fall eher unwahrscheinlich sei.

Stadträtin **Dr. Knoß** schlägt vor, den Landrat oder den zuständigen Dezernenten im Landratsamt noch vor der Sommerpause zu einer Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Technik und Umwelt einzuladen. Dann könnte dieser aus erster Hand über die Kaufanstrengungen des Landkreises berichten und eventuelle Zweifel ausräumen.

BM **Ilk** verspricht mit der Landkreisverwaltung darüber zu sprechen. Er weist jedoch darauf hin, dass die zwei Ausschusssitzung bis zur Sommerpause jeweils eine lange Tagesordnung haben.

Stadtrat **Maier** fragt, ob der Landkreis bereits eine Planung darüber hat, wann welche Beschlüsse herbeigeführt werden sollen. Zudem möchte er wissen, zu welchem Zeitpunkt die Stadtbahn fertiggestellt werden könnte, wenn der Projektverlauf optimal und ohne Störung verlaufen sollte.

BM **Ilk** sagt, dass die Verwaltung in der heutigen Sitzung nicht alle gestellten Fragen beantworten könne. Die Fragen werde sie zur weiteren Prüfung und Beantwortung mitnehmen. Das Gremium werde zu gegebener Zeit informiert.

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

TOP 6.1**Gutachten zur Stadtbahn Ludwigsburg
- Anfrage der CDU-Fraktion vom 09.02.2015****Vorl.Nr. 049/15****Beratungsverlauf:**

Der Antrag ist durch den Bericht der Verwaltung erledigt.

TOP 6.2**Stärkung des ÖPNV in Ludwigsburg
- Antrag der Stadträtin Burkhardt (LUBU) vom
12.02.2019****Vorl.Nr. 051/19****Beratungsverlauf:**

Der Antrag ist durch den Bericht der Verwaltung erledigt.

Beratungsverlauf:

Der Antrag ist durch den Bericht der Verwaltung erledigt.