



## Protokollauszug zum AUSSCHUSS FÜR MOBILITÄT, TECHNIK UND UMWELT

am Dienstag, 16.11.2021, 17:00 Uhr, Kulturzentrum, Großer Saal (Hybrid-Sitzung)

### ÖFFENTLICH

TOP 1                      Aktueller Stand Fahrradparkhaus Schillerdeck  
- mündlicher Bericht

---

#### **Beratungsverlauf:**

BM **Manni** begrüßt die Anwesenden zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Technik und Umwelt. Unter Verweis auf das Buch „Schwäbisch für Anfänger“ bezeugt er augenzwinkernd, dass er sich gewissenhaft vorbereitet habe. Für ihn sei es die erste Sitzung als Bürgermeister der Stadt Ludwigsburg.

Sodann ruft BM **Manni** Tagesordnungspunkt 1 auf.

Es erfolgt ein Bericht durch eine **Mitarbeiterin der Stadtwerke** Ludwigsburg-Kornwestheim zum Planungsstand des Fahrradparkhauses Schillerdeck anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt. Die obere Ebene des Parkdecks (59 Stellplätze) werde zum Fahrradparkhaus umgewandelt. Die beantragten Städtebaufördermittel werden gebraucht; für den Ausbau der Radstation versprechen sich die Stadtwerke weitere Fördermittel.

Über die vorhandene Zufahrtsrampe habe man die Möglichkeit, die Radfahrer auf das oberste Parkdeck zu führen, so BM **Manni**. Der Istzustand werde in ein modernes Fahrradparkdeck mit allen Servicedienstleistungen umgewandelt. Die Herausforderung liege in der Führung der Rampe zum Bahnhof. Er eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** geht auf den Beschluss im Aufsichtsrat der Stadtwerke ein. Der damaligen Planung konnte sie nicht zustimmen, da die Treppe und Rampe noch nicht inbegriffen waren. Mit der Umplanung habe man das Bestmögliche herausgearbeitet. Auch finanzielle Fördermittel konnte man akquirieren. Sie sieht die Parkgebühren als sehr hoch an und hofft dennoch auf eine gute Annahme. Für Fahrräder brauche man am Bahnhof eine Abstellmöglichkeit.

Genügend Fahrradabstellplätze am Bahnhof seien wichtig, merkt Stadtrat **Klotz** an und geht weiter auf die wegfallenden 59 Pkw-Stellplätze ein. Er fragt nach der bisherigen Auslastung des Parkhauses. Die Kompensierung dieser Stellplätze durch das Arena- und Bahnhofsparkhaus könne er nicht verstehen und spricht die damalige Kapazitätsplanung an. Zudem seien die Parkhäuser auf der anderen Seite der Bahnlinie verortet. Der räumliche Bezug zum Schillerviertel fehle. Sofern keine Einigung mit dem Nachbarn erzielt werden könne, fragt er nach der Alternative zum Fußweg zum Bahnhof. Die steile Zufahrtsrampe sei für Fußgänger nicht geeignet. Weiter geht er auf die Kosten ein und fragt, ob die künftig wegfallenden Parkgebühren bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung einbezogen worden seien. Zuletzt will er wissen, wie die Erschließung des Parkhauses aus Richtung Schillerdurchlass für die Radfahrer geplant werde.

Stadtrat **Zeltwanger** geht auf den Genehmigungsprozess und die baurechtlichen Probleme ein. Hierzu wünscht er mehr Information. Schade findet er, dass der Quartiersblock nicht von allen Seiten mit attraktiven Fußwegen erschließbar sei. Weiter geht er auf die wegfallenden Stellplätze und den wirtschaftlichen Schaden ein. Die andere Bahnseite sei hierfür keine Alternative. Die verkehrliche Erschließung sei nicht sinnvoll und nicht praxisnah, vor allem für die Radfahrer aus der Oststadt.

Die Nutzungsgebühren seien für Fahrradparkhäuser üblich, so die **Mitarbeiterin der Stadtwerke** Ludwigsburg-Kornwestheim. Man habe mit 1,--Euro pro Tag kalkuliert. Die entfallenden Parkgebühren seien mit den Nutzungsgebühren gegengerechnet worden. Das Parkhaus sei derzeit mit Pkws nicht ausgelastet. Das Bahnhofparkhaus sei ebenso nicht ausgelastet. Hier gebe es viele Dauervermietungen. Mit den vorhandenen Parkieranlagen sei Ludwigsburg gut aufgestellt. Beim Baugenehmigungsverfahren seien Einsprüche der Nachbarschaft eingegangen. Hierzu haben Gespräche stattgefunden. Eine Einigung mit der Telekom konnte noch nicht erzielt werden.

Der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität geht auf die verkehrliche Erschließung ein. Für die östliche Anfahrt sehe er für die Radfahrer keine Problematik. Eine Treppenrampe und die schnelle Wegeführung zum Bahnhof sehe er als wichtig an. Als Knackpunkt sehe er die Radwegeführung am Schillerdurchlass. Die bisherige Führung über den kombinierten Geh- und Radweg sei keine optimale Zufahrt. Im Zuge des Radrings suche man hier nach Lösungen.

Stadträtin **Liepins** sieht zum Standort ebenso keine Alternative. Sie geht weiter auf die Treppenrampe ein und wünscht eine schnelle Klärung mit der Telekom. Ohne Treppe werde das Fahrradparkhaus nicht angenommen, so ihre Vermutung.

Ein Fahrradparkhaus in Bahnhofsnähe sei wichtig, merkt Stadträtin **Knecht** an. Man brauche ebenso eine gute Lösung im Westen des Bahnhofs, etwa im Franck-Areal. Sie fragt, ob die Anzahl der dauervermieteten Boxen ausreichend sei. Die Erreichbarkeit sei nicht ideal, vor allem hinsichtlich der Hauptachse des Busverkehrs in der Myliusstraße.

Stadtrat **Müller** fragt nach der Parkplatzsituation insgesamt. Der Parksuchverkehr könne reduziert werden, wenn die öffentlichen Stellplätze an dieser Stelle wegfallen. Er geht davon aus, dass die Nachbareinwendungen aufgrund der einst geplanten Aufstockung eingegangen seien. Ihn wundert, warum eine Klärung nicht vor Bauantragstellung erfolgt sei. Die Anfahrt und die Abfahrt solle beachtet werden.

Mit der Telekom stehe man in intensiven Gesprächen, antwortet die **Mitarbeiterin der Stadtwerke** Ludwigsburg-Kornwestheim. Man sei zuversichtlich, eine Einigung zu erzielen. Um Fördergelder zu beantragen, sei der Zeitdruck enorm groß gewesen und man habe parallel gearbeitet. Die Anzahl der Fahrradboxen sei eher geringgehalten, hier könne auch nachgesteuert werden. Das Untergeschoss sei weiterhin für Dauermieter vorgesehen. Die oberste Ebene werde überdacht.

Der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität erklärt das dreistufige System. Am Bahnhof versuche man Radbügel anzubringen. Zudem habe man das überdachte Fahrradparkhaus, daher seien nicht so viele Boxen nötig. Durch Kameraüberwachung sei eine Vandalismusgefahr eher gering.

Ein **Mitarbeiter** der Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim fügt hinzu, dass die Tarife marktüblich seien. Die aktuelle Auslastung des Parkhauses liege bei lediglich 55%. Die Kompensation auf der Westseite des Bahnhofs sei möglich.

---

Stadtrat **Zeltwanger** geht erneut auf das Planungsrecht ein und fragt nach der Möglichkeit eines Bebauungsplanes.

BM **Manni** geht auf das Luftbild ein. Das Parkhaus liege hinter dem Telekom-Gebäude, dadurch sehe er planungsrechtliche Fragezeichen.

Ein Bebauungsplan sei wegen der zeitlichen Schiene keine Option, so die **Mitarbeiterin der Stadtwerke** Ludwigsburg-Kornwestheim. Die Gespräche mit der Telekom laufen noch aktuell. Der Beschluss über die Umplanung durch den Aufsichtsrat musste abgewartet werden. Ein Ortstermin finde demnächst statt. Die Mehrzahl der Nachbareinsprüche galt der Höhe der Aufstockung.

BM **Manni** dankt und schließt diesen Tagesordnungspunkt.

---

### **Beschlussempfehlung:**

1. Das Integrierte Stadtteilentwicklungskonzept Eglosheim wird als informelle Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Es dient als ganzheitlicher Orientierungsrahmen der zukünftigen Stadtteilentwicklung Eglosheims.
2. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des STEP-Prozesses Eglosheim. Für die konkrete Umsetzung einzelner Maßnahmen mit Kostenfolgen sind jeweils gesonderte Beschlüsse in den gemeinderätlichen Gremien erforderlich.

### **Abstimmungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadtrat Müller

Der Beschluss erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

### **Beratungsverlauf:**

Es erfolgt ein Bericht durch die **Leitungen** der Fachbereiche Bürgerbüro Bauen, Tiefbau und Grünflächen sowie Nachhaltige Mobilität, des Weiteren durch eine Mitarbeiterin des Fachbereichs Bürgerbüro Bauen anhand einer Präsentation.

Der **Leiter** des Fachbereiches Bürgerbüro Bauen geht auf den Stadtteil ein. Die Bürgerschaft im Protokollauszug Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt 16.11.2021

---

---

Stadtteil sei in besonderem Maße an der Stadtentwicklung interessiert und er spricht seinen Dank an alle Beteiligte aus.

Eine **Mitarbeiterin** des Fachbereichs Bürgerbüro Bauen geht auf die Inhalte des Konzepts anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, ein. Eglosheim sei für anderen Stadtteile oft Vorbild und erarbeite pionierhaft das Stadtteilentwicklungskonzept. Dies gelte auch für die Umsetzung. Im Einzelnen geht sie auf die Maßnahmenkarten ein.

Die **Leiterin** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen erläutert die thematischen Maßnahmen. Sie dankt vorab ebenso allen Beteiligten und lobt die gute Zusammenarbeit. Gemeinsam könne man viel leisten und bewegen. Die Themen Mobilität und Grün seien im Stadtteil sehr wichtig. Für die Maßnahme Riedgraben habe man zwischenzeitlich Fördergelder erhalten. Erste Ideen werden bei der Stadtteilausschusssitzung vorgestellt. Die grüne Vernetzung sei ebenso ein wichtiger Punkt sowie die Baumstandorte. Am Tammer Platz konnten schon kleine Maßnahmen gemeinsam mit der Bürgerschaft umgesetzt werden. Der Spielplatz Pleidelsheimer Straße sei haushaltsbedingt zurückgestellt, jedoch nicht vergessen. Die Maßnahme Pumptrack werde demnächst umgesetzt.

Der Lärm aufgrund der Autobahn und die B27 werde von der Bürgerschaft bemängelt, so der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität. Die Stadt unterstütze hier im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Weitere Themen seien das Radroutenkonzept und der Radschnellweg. Kleinere Maßnahmen, wie barrierefreie Bushaltestellen und Straßenquerungen, werden sukzessive umgesetzt. Ein weiteres Thema sei die Entwicklung des Hochschulcampus und die Parkraumbewirtschaftung.

BM **Manni** eröffnet die Aussprache.

Eglosheim sei ein besonderer Stadtteil mit einer erfreulich guten Entwicklung, so Stadträtin **Dr. Knoß**. Der Stadtteilentwicklungsprozess sei hierfür sehr wertvoll gewesen. Sie lobt die aktive Bürgerschaft. Leicht umsetzbare Maßnahmen sollten schnell realisiert werden. Die anderen Stadtteile sollen jedoch ebenfalls berücksichtigt werden.

Das Stadtteilentwicklungskonzept als Zukunftsplan und Leitlinien für Eglosheim solle gründlich – mitunter auch zwischen den Zeilen – gelesen werden, empfiehlt Stadtrat **Herrmann**, dies sei das Handlungskonzept für die nächsten Jahre. Die Einzelentscheidungen müssten dann in den Gremien beschlossen werden. Er geht auf die Mobilitätsstrategie am Hochschulcampus ein. Für ihn komme der Wegfall von 200 Parkplätzen nicht in Frage.

Stadtrat **Zeltwanger** gratuliert dem Stadtteil für die Entwicklung in den letzten Jahren und dankt allen Beteiligten. Das Thema Parkierung werde am Donnerstag im Ausschuss für Stadtentwicklung, Hochbau und Liegenschaften beraten.

Eglosheim habe eine engagierte aktive Bürgerschaft, so Stadträtin **Liepins**. Vordringlich seien im Stadtteil Verkehrsprobleme. Hier müssen Verbesserungen erfolgen. Sie merkt an, dass eine Untertunnelung der B27 zwar technisch möglich sei, jedoch nicht bezahlbar sei. Weiter geht sie auf die Lärmschutzwand zur A81 sowie die Öffnung des Standstreifens ein und wünscht hierzu weitere Informationen.

Die Zusammenarbeit in Eglosheim sei sehr erfreulich, fügt Stadträtin **Knecht** hinzu. Der Stadtteil habe einen historischen Ortskern und eine gute Nahversorgung. Die Radwegeverbindung zum Bildungszentrum West und weitere Punkte beim Thema Mobilität müssten dringend verbessert

werden.

Der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität geht auf die offenen Fragen ein. Hinsichtlich der Lärmschutzwand und der Standstreifenöffnung auf der A81 sei der Bund und die Autobahn GmbH verantwortlich. Die Stadt habe vergleichsweise wenig direkte Einflussmöglichkeiten. Die Radwegeverbindung werde auch im Tagesordnungspunkt 3 beraten. Die Bahn habe vor, in den nächsten Jahren die Unterführung an der August-Bebel-Straße zu erneuern. Hiervon hänge auch der Radweg ab.

BM **Mann** geht auf die Lärmschutzwand ein. Hierzu müssen Diskussionen mit dem Bund geführt werden.

BM **Mannl** stellt die Vorlage als Empfehlungsbeschluss zur Abstimmung.

#### **Beratungsverlauf:**

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität geht auf die Mitteilungsvorlage ein und stellt die Planungen anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, vor.

BM **Mannl** erläutert, dass am Straßenquerschnitt nichts geändert werde. Es handle sich um eine Kompromisslösung mit einem Schutzstreifen für Radfahrer. So könnten die verschiedenen Verkehrsarten sichtbar gemacht werden. Auf dem Schutzstreifen dürfen keine Autos parken. Insgesamt würden mit der Planung 14 Stellplätze am Straßenrand wegfallen, ein Behindertenstellplatz könne lokal kompensiert werden. Das Sicherheitsaudit werde in Kürze erfolgen. Er eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** geht auf die Historie und die momentane Situation ein. Dringend müsse hier eine Verbesserung erfolgen. Durch Markierungen könne viel bewirkt und Klarheit geschaffen werden. Sie macht weitere Anregungen für Verbesserungen. Der Schutzstreifen vor der Ampel könnte breiter sein. Der Bereich vor der Tankstelle solle rot markiert werden. Der Rückstau an der Osterholzallee sei enorm und hier solle der Schutzstreifen möglichst lang sein. Beim Abbiegen von der Kurfürstenstraße in die Kaiserstraße sei eine schlechte Beleuchtung. Hier könne sie sich eine Verkehrsinsel vorstellen. Durch viele Baustellen seien die Stellplätze in der letzten Zeit häufig blockiert gewesen. Deshalb sieht sie in der Parksituation keine Problematik.

Stadtrat **Meyer** geht auf die Schulradwegroute ein. Die Akzeptanz für diesen Weg sei leider begrenzt. Man müsse die verschiedenen Interessen vernünftig in einen sicheren Einklang bringen. Er bedauert den Wegfall der Kurzzeitparkplätze und hofft auf eine akzeptable Lösung. Parkierungsmöglichkeiten werden gebraucht. Die Kreuzung Kurfürstenstraße/ Kaiserstraße brauche ebenso eine Abbiegemöglichkeit für Radfahrer. An der Steigung Asperger Straße werde in der Praxis kein Linksabbiegemöglichkeit benötigt. Er wünscht insgesamt mehr Kontrollen und

---

Fußgänger sollten besonders geschützt werden. Alle Verkehrsteilnehmer sollen berücksichtigt werden.

Der beschlossene sichere Schulradweg über die Wernerstraße und Albrechtstraße solle gut markiert und sicherer werden, so Stadtrat **Rothacker**. Dann werde dieser auch angenommen. Es solle keine Alternative in der hochfrequentierten Kurfürstenstraße angeboten werden.

Der Schutzstreifen mache Sinn, meint Stadtrat **Maier**. Die Anzahl der wegfallenden Stellplätze sei gering. Eine Lösung vor der Bäckerei müsse gefunden werden.

Stadträtin **Knecht** geht auf eigene Erfahrungen ein. Die Situation sei sehr gefährlich. Die Martin-Luther-Straße bleibe als Hauptverkehrsstraße unsicher. Zudem sei über längere Jahre eine Baumaßnahme vorgesehen. Der sichere Schulradweg über die Werner- und Albrechtstraße solle weiterentwickelt werden. Sie spricht sich gegen die Weiterplanung auf der Martin-Luther- und Kurfürstenstraße aus. Die Akzeptanz müsse für den Schulradweg durchgesetzt und keine alternativen Wege angeboten werden. Sie fragt, ob die Verwaltung hinter der Schulradwegroute stehe und wundert sich, dass diese noch nicht umgesetzt wurde.

Die Fläche sei begrenzt, merkt Stadtrat **Müller** an. Man müsse überlegen, wie und wem diese zur Verfügung gestellt werde, vor allem unter Berücksichtigung der klimaschonenden Verkehrsmittel. Während der langen Bauzeit am Bildungszentrum West müsse ein Verkehrskonzept erstellt werden.

Die Anbringung der Schutzstreifen bedeute eine geringe finanzielle Auswirkung, merkt Stadträtin **Dr. Knoß** an. Die Markierung sei eine Verbesserung für alle Radfahrer und Sorge bei den Autofahrern für mehr Aufmerksamkeit. Die Martin-Luther-Straße werde dadurch aber nicht zu einem sicheren Weg, das sei den Radfahrern bewusst. Auch der sichere Schulradweg berge Gefahren. An der Steigung werden die Radfahrer von den Autos überholt und es gebe häufig kritische Situationen.

BM **Mannl** geht auf die Radwegeachse und die Anschließung des Bildungszentrums West ein. Man werde die Anmerkungen mitnehmen.

Stadtrat **Zeltwanger** zufolge müsse man das gesamte Stadtgefüge betrachten und sinnvolle Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer anbieten. Er wünscht Verkehrszahlen zu den Wegebeziehungen und fordert ein tragfähiges Konzept. Die bisherigen Beschlüsse sollen dringend umgesetzt und realisiert werden.

BM **Mannl** erteilt das Wort an ein Mitglied des Stadtteilausschusses Weststadt. Das Gremium zeigt sich hiermit einig.

Der geplante Schulradweg wird nicht, so wie erhofft, angenommen, so ein **Mitglied** des Stadtteilausschusses. Der Schutzstreifen werde dringend benötigt und schon lange gefordert. Die Schüler fahren aus Sicherheitsgründen auf dem Gehweg und konkurrieren dort mit den Fußgängern. Der Linksabbieger von der Kurfürstenstraße in die Kaiserstraße sei problematisch. Der Linksabbieger an der Asperger Straße könne vernachlässigt werden.

Das Thema Verkehrssicherheit sei sehr umfangreich und müsse weiter diskutiert werden, so der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität.

Die Radverkehrsströme müssen zu den gewünschten Zielen geführt werden, fügt BM **Mannl** hinzu.

Man werde mit den Schulleitungen Gespräche suchen. Er dankt für die Redebeiträge und wird die Anregungen berücksichtigen.

**Beratungsverlauf:**

Es erfolgt ein Bericht durch den **Fachbereichsleiter** Sicherheit und Ordnung. Er geht auf die Vorgeschichte ein. Seit Sommer gebe es eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Polizei, Verwaltung, Akademien und der Stadtwerke. Man habe ein Maßnahmenpaket bestehend aus Beleuchtungskonzept, Bewegungsmelder, mobile Jugendarbeit, Präventionsveranstaltungen, Beispielung, Müll- und Toilettenkonzept, Verweilverbote, Aufenthaltsverbote und Räumung des Platzes geschnürt. Es solle sich weiterhin um einen Begegnungsplatz handeln. Bis gegen 23 Uhr funktioniere dies gut. Danach ändere sich das Publikum und die Gewaltbereitschaft erhöhe sich. In den Sommerferien habe es mehrere Vorfälle gegeben, vor allem freitags und samstags. Die gesetzlichen Hürden seien hoch und müssen mit entsprechenden Vorfällen begründet werden. Das Verweilverbot habe am 15. Oktober für einen Zeitraum von vier Wochen begonnen. Dies habe zu einer deutlichen Verbesserung der nächtlichen Situation geführt. Eine Verlängerung sei aufgrund der Beruhigung nicht möglich. Dieses Instrument könne jederzeit kurzfristig erlassen werden. Es könne erneut im Frühjahr dazukommen. Die Polizei und der Kommunale Ordnungsdienst werden verstärkt Präsenz zeigen. Künftig werde die Arbeitsgruppe unterstützt durch Vertreter des Jugendgemeinderates sowie der Gastronomie- und Hotelbranche. Die Attraktivität solle erhalten bleiben, jedoch in den späten Stunden wolle man die Situation entschärfen und Straftaten verhindern.

BM **Manni** zeigt sich erfreut über die Entwicklung und eröffnet die Aussprache.

Der Akademiehof sei ein attraktiver Treffpunkt für Jugendliche und solle dies auch bleiben. Der größte Teil verhalte sich korrekt, so Stadtrat **Herrmann**. Er wünscht mehr Informationen zum Konzept und Details zu den bisherigen und geplanten Änderungen, um ein vernünftiges Verweilen zu ermöglichen. Das Verweilverbot allein sei keine Lösung. Kritisch äußert er sich zur späten Reaktion der Verwaltung auf die Vorkommnisse.

Der Akademiehof habe sich als Treffpunkt für die Jugend etabliert und solle bleiben, merkt Stadtrat **Rothacker** an. Er geht auf die gewaltbereite Personengruppen ein. Diese kommen ab 23 Uhr vom Bahnhof auf den Platz. Die Leidtragenden seien die Ludwigsburger Jugendlichen. Deshalb habe seine Fraktion eine Videoüberwachung beantragt und hoffe auf eine Mehrheit. Der Akademiehof sei gut einsehbar und gut zu überwachen. Kritik übt er an den Toilettenanlagen, die immer geschlossen seien. Viele weichen für die Notdurft auf die Gastronomie oder in das Freie aus. Toilettenanlagen seien dringend notwendig. Bei einem Verweilverbot würden die Treffen auf die uneinsichtige Bärenwiese verlagert.

---

Das Verweilverbot ab 23 Uhr habe viele negative Reaktionen hervorgerufen, so Stadtrat **Maier**. Er geht auf den interfraktionellen Antrag zur Überwachung ein. Er freut sich auf die Zusammenarbeit mit dem Jugendgemeinderat und auf die Empfehlungen der Arbeitsgruppe.

Stadträtin **Knecht** will ebenso eine Verlagerung auf die Bärenwiese vermeiden. Sie wünscht ein Sicherheitskonzept zum Akademiefhof und bittet um zügige Behandlung der gestellten Anträge. Dieser Platz solle den Jugendlichen zurückgegeben werden. Die Müllkonzepte müssen sehr früh, bereits in der Schule, angesetzt werden. Dies solle mit dem Jugendgemeinderat ebenso beraten werden. Sie fragt nach Konzepten zum Bespielen des Platzes.

Stadtrat **Müller** schließt sich den Vorrednern an. Er fragt nach der Art von Beleuchtung. Zudem könne er sich eine Bespielung des Platzes gut vorstellen, die eine soziale Überwachung ermögliche.

Von den Jugendlichen sei der Wunsch für eine Gastronomie aufgekommen, sagt Stadtrat **Handel**. Eine Überwachung werde abgelehnt. Die Jugend müsse sich selbst organisieren und eine schnelle Meldung an die Polizei erfolgen. Somit müsse die Polizei nicht ständig präsent sein. Die Müllproblematik solle ebenso selbst organisiert werden.

Stadtrat **Rothacker** sieht die Anregungen des Vorredners als unrealistisch an. Die Überwachung diene der Sicherheit für die Kinder und könne nicht auf diese übertragen werden. Für eine Gastronomie gebe es keinen Platz.

Stadtrat **Maier** sieht eine doppelseitige Verantwortung. Man brauche vernünftige verantwortungsvolle Jugendliche vor Ort zusätzlich zu einem Sicherheitskonzept.

BM **Manni** erläutert, dass der Platz nicht flutlichtmäßig ausgeleuchtet werde, sondern durch einen Notknopf im Einsatzfall beleuchtet werden könne. Die Botschaft solle klar sein, dass es im Bedarfsfall Einsätze vor Ort geben könne.

Der **Leiter** des Fachbereiches Sicherheit und Ordnung geht auf die vorliegenden Anträge ein. Der interfraktionelle Antrag sei sehr weitreichend. Dieser beziehe den Bahnhof, die Bärenwiese und den Rathaushof mit ein. Eine Behandlung könne frühestens im Januar erfolgen. Die Antragsteller zeigen sich hiermit einverstanden. Dem weiteren Antrag der FDP-Fraktion hinsichtlich eines externen Dienstleisters stehe er offen gegenüber. Dies müsse finanziert und beauftragt werden.

Stuttgart habe hierzu weitreichende Erfahrungswerte, meint Stadträtin **Knecht** und wünscht einen Austausch.

Man werde sich mit Stuttgart und Mannheim kurzschließen, schlägt der **Leiter** des Fachbereiches Sicherheit und Ordnung vor. Die Konzepte zu den eingegangenen Anträgen würden gerade ausgearbeitet und demnächst im Gremium vorgestellt.

BM **Manni** dankt für die Redebeiträge und schließt diesen Tagesordnungspunkt.

**Beratungsverlauf:**

Die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen stellt das Belagssanierungsprogramm 2022 anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, vor. Sie geht auf das weitere Vorgehen ein. Man werde in die weitere Planung einsteigen. Mit den Leitungsträgern habe man sich im Vorfeld abgestimmt und Synergien ausgearbeitet. Die einzelnen Straßen werden ausgeschrieben. Mit der Vergabe werde dem Gremium dann ein Ausführungsplan vorgelegt.

BM **Manni** eröffnet die Aussprache.

Stadtrat **Handel** dankt für die gute Fotodokumentation. Im Zuge der Belagsarbeiten sollen auch Maßnahmen der städtebaulichen Verbesserungen, wie barrierefreie Überwege, mitgedacht werden. Wichtig sei ebenso die Einbringung der Glasfaserkabel in den Gehweg. Er weist auf Fahrrippen in der Stuttgarter Straße aufgrund des Schwerlastverkehrs hin und fragt nach einem widerstandsfähigeren Asphalt.

Stadtrat **Klotz** geht auf die Stuttgarter Straße ein. Er will wissen, wie die Zeitdauer der einzelnen Bauabschnitte sei. Frühzeitig solle ein Umleitungskonzept vorgestellt werden. Weiter wünscht er eine Übersicht der geplanten städtischen Baustellen im Jahre 2022.

Stadtrat **Rothacker** fragt ebenso nach der Dauer der Baustelle an der Stuttgarter Straße. Er merkt an, dass der bisher angesetzte Kostenrahmen von 1,-Euro für die Straßenerneuerung angehoben werden sollte. Er wünscht sich einen Kreisverkehr an der Sternkreuzung, wenn diese sowieso saniert werden müsse.

Stadträtin **Liepins** erinnert an viele sanierungsbedürftige Straße, die zudem einen Vollausbau benötigen. In den letzten Jahren habe es aufgrund zahlreicher Baustellen massive Behinderungen auf der Ost-West Verbindung gegeben. Die Zeitabstände und der Umleitungsverkehr müssten gut durchdacht werden. Sie fragt nach der Sanierung des Tunnels unter der Sternkreuzung und äußert große Bedenken zu den Baustellen.

Stadträtin **Knecht** fragt, ob eine Beschleunigung der Zeitdauer möglich sei. Zudem will sie wissen, ob es für die Sanierung der Bundesstraße Fördermittel gebe. Sie merkt an, dass die Bismarckstraße und die Leonberger Straße in einem katastrophalen Zustand seien.

Stadtrat **Müller** fragt ebenso nach der Möglichkeit von Zuschüssen für die B27. Er geht weiter auf die Leitungen in der Straße ein. Zudem fragt er nach den Mehrkosten, wenn nicht gleichzeitig mit den Stadtwerken saniert werden könne.

BM **Manni** teilt mit, dass die Kommunen die Baulast und Kosten für Bundesstraßen ab einer gewissen Größe zu tragen haben. Heute werde lediglich das Belagsprogramm vorgestellt. Hierbei werde nur die obere Schicht entnommen und eine neue Asphaltsschicht aufgetragen.

Der Straßenbelag sei bereits robust, jedoch nicht ausreichend für die massiven Kräfte, so die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen. Hier stehe man im Austausch mit anderen Tiefbauämtern und einer Forschungsgesellschaft. Die drei Bauabschnitte seien nicht so umfangreich wie an der Schwieberdinger Straße, da die Leitungen im Normalfall nicht unter dem Fahrbahnbelag liegen. Soweit eine Ausführungsplanung vorliege, könne ein Zeitrahmen beziffert werden. Verkaufssintensive Zeiten und Bauferien werden beachtet. Die Abschnitte gehen nicht fließend ineinander über. Die gewünschte Baustellenübersicht werde vom Fachbereich Sicherheit

und Ordnung erstellt und könne vorgestellt werden. Das vorgestellte Belagsprogramm sei aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel sehr abgespeckt. Die Substanz solle nicht geschwächt werden. An der Bismarckstraße sei ein Vollausbau nötig. Im Zehnjahresprogramm sei dieser aufgenommen. Intensiv achte man auf ein gutes Baustellenmanagement. Die Abdichtung über der Unterführung an der Sternkreuzung müsse saniert werden. Die Vorlage sei bereits erstellt und werde am 09.12.2021 im Ausschuss beraten. In Abschnitten werde die Deckelung saniert. Hierzu habe man ein Verkehrskonzept entwickelt. Sie versichert, dass der Verkehr über und durch den Tunnel in alle Richtungen fließen könne. Sie geht weiter auf die Frage von Stadtrat Müller ein. Der Handlungsdruck für den Leitungsträger sei teilweise groß. Obwohl der Belag noch nicht saniert werden müsse, werde teilweise die Straße aufgemacht. Die Maßnahmen der Leitungsträger werden intensiv begleitet. Bei fachlich begründeten Änderungen des vorgestellten Programmes werde das Gremium unterrichtet. Eine interkommunale Abstimmung erfolgt ebenso.

BM **Manni** schließt den öffentlichen Teil der Sitzung.