



Protokollauszug zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 17.03.2022, 17:15 Uhr, Kulturzentrum, Großer Saal (Hybrid-Sitzung)

ÖFFENTLICH

TOP 1

**TOP Betriebsausschuss Stadtentwässerung
Ludwigsburg**

Vorl.Nr. 075/22

Beratungsverlauf:

Siehe Protokoll BASEL vom 17.03.2022

TOP 2

**Abschlussbericht Forschungsprojekt "Straße der
Zukunft"**

Vorl.Nr. 089/22

Beratungsverlauf:

BM **Manni** begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung des Mobilitäts- und Umweltausschusses. Zuvor hat die Sitzung des Betriebsausschusses Stadtentwässerung stattgefunden.

Die Sitzung findet in einem hybriden Format statt. Hierzu ist im Vorfeld die gewünschte Teilnahme abgefragt worden und auf Wunsch an die Stadträtinnen und Stadträte, die Presse und die beteiligten Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter ein Link verschickt worden. BM Mannl prüft die Anwesenheit der Ausschussmitglieder vor Ort und digital. Online zugeschaltet sind Stadträtin Dr. Knoß, Stadträtin Liepins, Stadtrat Dr. O'Sullivan und Stadträtin Shoaleh. Nachdem er die Beschlussfähigkeit festgestellt hat und es zur Tagesordnung keine Änderungswünsche gibt, übergibt er das Wort an die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen. Sie beantwortet tagesaktuelle Fragen der Stadträte, die im Vorfeld gestellt wurden.

BM **Manni** ruft TOP 2 auf.

Die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen und der persönliche Referent des Bürgermeisters berichten anhand einer Präsentation (siehe Anlage zum Protokoll). Gemeinsam mit zwei Mitarbeitern des Fraunhofer Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) und des Fraunhofer Instituts für Grenzflächen- und Bioverfahrenstechnik (IGB) beantworten sie Rückfragen der Gremiumsmitglieder.

Stadtrat **Handel** spricht vom öffentlichen Raum der Zukunft, der klimaresilient gemacht werden

müsse. Zisternen bei Neubauten und Sanierungen einzubauen sei ein erster Schritt. Er fragt nach, ob es nach dem Projekt einen weiteren Austausch mit Erlangen geben werde. Außerdem fragt er nach den Erkenntnissen über Schadstoffe im Wasser.

Die Umfrage zur Mobilität habe gezeigt, dass das Rad- und Zufahren weiter zunehme, was er begrüßt. Hier sollte ein Schwerpunkt gesetzt werden. Er stellt der Stadtverwaltung die Frage,

TOP 2

Abschlussbericht Forschungsprojekt "Straße der Zukunft"

Vorl.Nr. 089/22

welche Maßnahmen sie von der Umfrage ableite. Er appelliert, sich Gedanken zu machen, über welche Medien man die Bürgerschaft darüber informiere.

Stadtrat **Klotz** kritisiert, dass die Mitteilungsvorlage in Mandatos nur sehr schwer lesbar sei und bittet darum, eine neue Vorlage einzustellen (dies wurde umgehend umgesetzt). Er befürwortet die Zisternen, dies sei ein Schritt in die richtige Richtung. Er befürchtet, dass Thema Wasser die Kommunen in Zukunft noch mehr beschäftigen werde. Ein deutlicher Rückgang des Grundwasserspiegels werde prognostiziert und die Kommunen vor Herausforderungen stellen. Ein verändertes Mobilitätsverhalten sei zu erkennen, meint er. Die Bürgerinnen und Bürger würden ihr Auto tendenziell öfter stehen lassen. Er sei allerdings überzeugt, dass sie trotzdem weiter ein Auto haben werden, welches einen Stellplatz benötigt.

Für Stadtrat **Zeltwanger** ist es wichtig, eine Lösung zu finden, damit das Wasser in Kläranlagen nicht überlaufe, wenn es Starkregenereignisse gebe.

Die zweite Frage stellt sich ihm nach der Wiederverwertung des Wassers, das für Grünanlagen verwendet werden soll.

Ihm sei es ein Anliegen, dass kein Trinkwasser zum Bewässern dieser verwendet werden müsse. Frischwasser sollte als Ressource mehr wertgeschätzt werden.

Er schlägt vor, auch Regenwasser von Dächern privater Haushalte in die Zisternen zu speisen, das auch zum Bewässern von Bäumen genutzt werden könne.

Zum Thema Mobilität bittet er darum, anhand von konkreten Zahlen, die Relation der zurückgelegten Strecke mit den einzelnen Verkehrsmitteln und der Schadstoffauswirkung einzuschätzen.

Stadtrat **Dr. O'Sullivan** hofft auf ein baldiges Ende der Pandemie und dass Homeoffice überwiegend beibehalten werden, was für die Umwelt durch weniger Mobilität positive Auswirkungen habe.

Stadtrat **Haag** bedauert, dass die Untersuchung ergeben habe, dass das Straßenwasser nicht verwendet werden könne. Er fragt, ob es Landes- oder Bundesprojekte gebe, die die Regennutzung von privaten Dächern fördern, um das Wasser für den Garten zu nutzen.

Zum Thema Mobilität interessiert ihn, welche Referenz die Umfrage hatte (gab es eine frühere Umfrage oder wurde das Mobilitätsverhalten vor und nach Corona abgefragt?).

Für die Bewertung des Mobilitätsverhaltens der einzelnen Personen sei auch die eingeschätzte Gesamtkilometerzahl wichtig.

Das Fahrverhalten habe ich trotz hoher Spritpreise nicht verändert, stellt er fest. Grund sei, dass die meisten Menschen nicht so schnell umsteigen können oder nicht müssen.

Stadtrat **Müller** meint, in der Umfrage sei es darum gegangen, die Ressource Wasser im Straßenraum zu nutzen. Er wisse, dass es für Kanalspülfahrzeuge genutzt werde und fragt, ob es

noch andere Nutzer gebe, dass z.B. Bäume damit begossen werden können.

Er schlägt vor, alle städtischen Dächer darauf zu untersuchen, ob Wasser aufgefangen und in Zisternen geleitet werden können. Damit könnten dann die Grünanlagen begossen werden. Die Idee, dass auch Privaten ihr Regenwasser in die Zisterne einleiten, wie von seinen Vorrednern bereits angesprochen, findet er gut. Sie müssten dann keine Niederschlagsgebühr mehr zahlen. Ob die Stadt darüber schon nachgedacht habe, möchte er wissen.

Bei der Untersuchung zur Mobilität vermisst er Schlussfolgerungen.

BM **Manni** weist darauf hin, dass es im Stadtgebiet bereits etwa 40 unterirdische Regenrückhaltebecken gäbe, damit die Stadtentwässerung funktioniere.

Neu sein nun, Wege zu finden, dieses Wasser sinnvoll zu nutzen.

TOP 2

Abschlussbericht Forschungsprojekt "Straße der Zukunft"

Vorl.Nr. 089/22

Die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen erläutert die Funktion des Regenüberlaufbeckens, die gedrosselt das Wasser an die Kläranlagen weiterleiten.

Die Kläranlagen laufen nicht über, betont sie.

Erste Priorität für die Stadtentwässerung sei es, den Regen vor Ort zurückzuhalten und dem Boden wieder zurückzuführen.

Sie weist auf ein Förderprogramm zur Beschaffung von Zisternen (Förderung 50 Euro pro m³ Nutzinhalt bei der Beschaffung). Da die Zisterne einen Überlauf hat, führt ein Besitz dieser nicht zu einer Befreiung von der Niederschlagsgebühr.

Außerdem gebe es eine Förderung für die Entsiegelung privater Flächen.

Die Kontakte, die durch die Zusammenarbeit geknüpft wurden, habe auch hinterher noch Bestand, versichert sie.

Der Kanalspülwagen könne das Zisternenwasser nutzen, mit dem auch die Bäume bewässert werden können. Das Straßenwasser könne nicht in die Zisterne geleitet werden, da es stark verschmutzt ist bspw. durch Salz, und somit nicht mehr fürs Gießen verwendet werden kann. Hier bräuchte man einen Filter, den es in Zukunft bestimmt geben werde.

Private können Zisternen auf ihre Grundstücke setzen, um das Regenwasser dort zu sammeln, das könne sie jedem empfehlen und begrüße sie sehr.

Eine **Mitarbeiterin** des Fraunhofer Instituts erläutert, mit welchen Stoffen das Straßenwasser verschmutzt sei (Reifenabrieb, Staub, Laubreste, Abrieb von Straßensplitt, etc.). Saisonal und lokal sei es unterschiedlich gewesen.

Das Regenwasser vom Dach sei sauberer und deswegen kostengünstiger zu bewältigen. Es gebe eine DIN-Norm, die genau vorgebe, welche Qualität das Wasser habe, damit es zur Bewässerung genutzt werden dürfe.

Stadträtin **Dr. Knoß** weist darauf hin, dass das Leitungswasser in Ludwigsburg eine gute Qualität habe und man es trinken könne, dadurch würde man sich auch die Fahrt zum Supermarkt sparen.

Stadtrat **Klotz** meint, in den neuen Baugebieten gebe es kein Mischsystem.

Er schlägt vor, eine größere Zisterne zwischenschalten, die zur Bewässerung eingesetzt werde.

Die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen erklärt, das funktioniere nicht, da man sonst zwei parallele Kanalsysteme bräuchte. Eine Leitung für Regenwasser, eine für Schmutzwasser. Diese beiden Leitungen würden dann auf dem Weg in die Kläranlage wieder zusammengeführt, da es

überall in der Stadt nur das Mischsystem gebe.

Stattdessen gehe man in den neuen Baugebieten wie folgt vor: Das Regenwasser, das vor Ort anfällt, müsse auch vor Ort zurück in den Boden geführt werden, auch in die tieferen Schichten. Zisternen gebe es dort, die auch zur Bewässerung von öffentlichen Flächen genutzt werden.

Der **persönliche Referent** des Bürgermeisters erklärt zum Thema Mobilität, dass die Umfrage aktuell noch laufe. Wenn sie abgeschlossen sei, könne gerne darüber berichtet werden.

Ein **Mitarbeiter** des Fraunhofer Instituts antwortet, die Mehrheit der Befragten habe eine Fahrstrecke von zwölf Kilometer. Das Mobilitätsverhalten ändere sich bei einem Job- und Wohnungswechsel. Ansonsten ändere es sich nur, wenn die entsprechende Infrastruktur da und sicher sei. 14,2 Prozent der in Ludwigsburg Lebenden hätten keinen PKW im Haushalt, trägt er vor. Viele Menschen seien beruflich oder körperlich bedingt auf das Auto angewiesen.

Stadtrat **Haag** erwähnt, dass in Pandemiezeiten im Verhältnis zu vorher weniger Kilometer zurückgelegt worden seien.

TOP 2

Abschlussbericht Forschungsprojekt "Straße der Zukunft"

Vorl.Nr. 089/22

Stadtrat **Zeltwanger** betont, dass auch das Freizeitverhalten mit dem Auto im Blick behalten werden müsse.

Der **Mitarbeiter** des Fraunhofer Instituts meint, dazu würden ihnen keine Zahlen vorliegen. Er stimmt Stadtrat Zeltwanger zu. Wochenendausflüge würden traditionell mit dem Auto gemacht.

TOP 3

**Grüner Ehrenhof Ludwigsburg
Projektbeschluss**

Vorl.Nr. 069/22

Empfehlungsbeschluss:

Unter der Voraussetzung eines positiven Förderbescheides wird der Herstellung des öffentlichen „Grünen Ehrenhofs“ entsprechend der Entwurfsplanung der Stadt Ludwigsburg, Fachbereich Tiefbau & Ökologie, Abteilung Grünflächen und Ökologie zugestimmt.

Den Projektkosten von 220.000,00 € (brutto) werden zugestimmt. Hiervon werden 198.000,00 € Fördergelder vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zur Verfügung gestellt. Die voraussichtliche finanzielle Beteiligung der Stadt Ludwigsburg beläuft sich auf 22.000,00 € (brutto).

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

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Der Beschluss erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

Die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen berichtet anhand einer Präsentation (siehe Anlage zum Protokoll) und beantwortet Rückfragen der Gremiumsmitglieder.

Sie erklärt, dass Grundlage für den Erhalt der Förderung ein Gemeinderatsbeschluss sei. Aus diesem Grund werde nächste Woche in der Gemeinderatssitzung nochmals über die Vorlage abgestimmt werden.

Stadtrat **Handel** freut sich über das Projekt. So stelle er sich den öffentlichen Raum der Zukunft vor. Die Förderung zu 90% begrüßt er. Es wird garantiert viele Nutzer der neu gestalteten Anlage geben, ist er sich sicher. Er wünscht sich eine flexible Nutzung der Tische und Bänke. Die Beleuchtung soll angenehm und insektenfreundlich gestaltet werden. Die Rasenfläche sei stark beschattet, wodurch eine hohe Aufenthaltsqualität entstehe. Er signalisiert Zustimmung zur Vorlage.

TOP 3

**Grüner Ehrenhof Ludwigsburg
Projektbeschluss**

Vorl.Nr. 069/22

Stadträtin **Seyfang** begrüßt die Förderung ebenfalls. Auch sie bevorzugt flexible Möbel und fände auch Paletten schön. Sie fragt nach, ob der Ehrenhof im September noch für Baucontainer benötigt werde.

Stadtrat **Rothacker** spricht sich klar gegen Palettenmöbel aus. Es wird festinstallierte Möbel (Tische und Bänke) in der Sonne geben, das sei bereits so besprochen. Der Innenhof könne auch für Konzerte genutzt werden. Die Idee habe es schon vor 15 Jahren gegeben. Der Container, der aktuell auf dem Parkplatz stehe, sei für den Umbau in der Wilhelmstraße vorgesehen und werde bis zum Start der Umbaumaßnahmen am Ehrenhof wieder weg sein, weiß er.

Stadträtin **Liepins** wird gerne zustimmen. Sie fragt nach, ob die Förderung sicher sei. Der Platz werde im Sommer eine hohe Aufenthaltsqualität haben. Sie hakt nach, welche Flächen wieder versiegelt werden. Sie möchte wissen, ob der komplette Platz erneuert werde und ob die Pflastersteine wegkommen.

Stadtrat **Haag** begrüßt die Förderung und plädiert dafür, noch mehr Fläche zu entsiegeln. Er fragt, ob es die Möglichkeit gebe, ähnlich wie beim Akademiehof, Starklichter zu installieren und bei Bedarf zu verwenden.

Stadtrat **Müller** gefällt die Idee und freut sich ebenfalls über die finanzielle Unterstützung.

Stadtrat **Zeltwanger** bittet darum, bei der Umgestaltung des Ehrenhofs den dritten Zugang Richtung Sternenkreuzung miteinzubeziehen.

Die **Fachbereichsleiterin** Tiefbau und Grünflächen erklärt, dass die Möbel aus Sicherheitsgründen festinstalliert werden müssen. Mobilitätseingeschränkte Personen haben es aktuell schwer, sich auf den Pflastersteinen fortzubewegen. Aus diesem Grund werden diese durch einen glatten Belag ersetzt.

Die Sternenkreuzung brauche keinen Container im Ehrenhof, wie Stadtrat Rothacker bereits erwähnt hatte.

Um die Förderung zu bekommen, bräuchten sie den Beschluss heute, wiederholt sie. Es spreche viel dafür, dass sie die Förderung erhalten werden.

Zwecks Beleuchtung arbeite die Stadtverwaltung an einer verträglichen und insektenfreundlichen Lösung.

Nachdem es keine weiteren Wortbeiträge gibt, lässt BM **Manni** über die Vorl. 069/22 Beschluss fassen.

TOP 4 **Jahresplanung Fachbereich Nachhaltige
Mobilität**
- **Rückblick 2021**
- **Ausblick 2022**

Beratungsverlauf:

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität berichtet anhand einer Präsentation (siehe Anlage zum Protokoll) zur Jahresplanung des Fachbereichs und beantwortet Rückfragen der Gremiumsmitglieder hierzu.

Stadträtin **Dr. Knoß** kritisiert, dass die letzten Jahre zwar Gelder im Haushalt eingeplant gewesen seien, aber die Radwege nicht umgesetzt wurden.

Sie wünscht sich, dass mehr für den Fußverkehr gemacht werde und nennt drei Beispiele: Verkehrsinsel in der Markgröninger Straße, Beleuchtung in der Alleenstraße und die Schlachthofstraße.

Zum Thema Luftreinhaltung appelliert sie, die Werte nicht nur zu messen. Stattdessen soll darauf aufmerksam gemacht werden, dass weniger und langsamer Auto gefahren werden soll, was der Luftreinhaltung diene und zudem noch Sprit spare.

Zwecks Parkraummanagement plädiert sie dafür, Parkplätze zu entfernen, um den Parksuchverkehr zu verringern. Sie schlägt vor, bei großen Events Ordner an die Bärenwiese zu stellen, die auf freie

Parkhäuser verweisen.

Stadtrat **Klotz** gibt zu, dass ihm das Vorgehen zum Masterplan 2030+ nicht klar sei.

Er spricht den Radweg in der Friedrich-Ebert-Straße mit Kopfsteinpflaster an. Hier müsse es baldmöglichst ein Provisorium geben, fordert er.

Zum Thema Parkraumbewirtschaftung in Eglosheim erkundigt er sich nach dem aktuellen Stand der Verhandlungen mit dem Land. Er betont, dass die Stadt mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung zeitgleich mit dem Land beginnen soll.

Er fragt nach, ob man die Luftfilter in die Mitte der B27 hätte setzen sollen.

Stadtrat **Zeltwanger** sagt, der Fußverkehr müsse an erste Stelle stehen. Hier müsse noch viel für die Kinder im Bereich Schulwege getan werden. Er lobt die barrierefreien Bushaltestellen in den Stadtteilen. Nur in der Innenstadt würden diese noch fehlen.

Durch die Baustellen seien die Busse unpünktlich. Er appelliert, dass die Stadt ein Mobilitätskonzept für die Baubetreiber vorgeben müsse.

Die Vorgehensweise im Bereich Elektromobilität begrüßt er. Wie die Stadt Private dazu motivieren könne, sich eine Wallbox zu holen und welche Möglichkeiten Menschen haben, die auf Elektromobilität umsteigen wollen, fragt er.

Stadträtin **Liepins** meint, die einzelnen Themenfelder müsse man separat diskutieren. Letztes Jahr hieß es, dass es für die Friedrich-Ebert-Straße ein Provisorium geben werde. Bislang sei noch nichts passiert. Positiv bewertet sie, dass immerhin beim Ehrenhof das Kopfsteinpflaster auf den Fußgängerwegen weichen werde.

Sie bittet darum, Einsicht in die Pläne der Unterführung unter der Neckarbrücke (Otto-Konz-Weg) zu bekommen.

Zum Thema Luftfilter fragt sie sich, warum in Baden-Württemberg alle Städte die Grenzwerte im Bereich Luftverschmutzung einhalten können, nur die Stadt Ludwigsburg nicht.

Stadtrat **Haag** wundert sich, dass der TOP RS8 bei den Radwegen nicht in den Bericht mitaufgenommen wurde.

Er möchte wissen, ob die Pünktlichkeit der Busse funktioniere, wenn nun Tempo 40 auf den Hauptstraßen gelte oder ob die Fahrpläne geändert werden müssen.

Er bittet darum, digitale Fahrtanzeigen an allen Bushaltestellen einzurichten.

TOP 4

Jahresplanung Fachbereich Nachhaltige Mobilität - Rückblick 2021 - Ausblick 2022

Die Idee der Mobilitätsapp begrüßt er und regt an, sinnvolle Umleitungen für Baustellen in der App mitaufzunehmen.

Er weist auf den Antrag „Schließfächer Innenstadt“ hin und bittet um den aktuellen Sachstand.

Außerdem habe es einen Antrag zu Lademöglichkeiten von E-Bikes gegeben.

Der Frage von Stadträtin Liepins zur Luftreinhaltung kann er sich anschließen und möchte die Gründe der hohen Luftverschmutzung wissen. Dies könne nicht nur an der Verkehrsbelastung liegen, äußert er.

Stadtrat **Müller** findet eine Anzeige am Stadteingang mit der Anzahl der noch vorhandenen

Parkplätze nicht sinnvoll. Denn dann sitzen die Leute bereits im Auto, Ziel sei es aber, dass die Menschen auf alternative Verkehrsmittel umsteigen.

Die App sei vor allem dann gut, wenn auch Leute außerhalb Ludwigsburgs diese nutzen und sich über Busabfahrtszeiten informieren können.

BM **Manni** erklärt, dass die Texttafeln frei mit Text gestaltbar seien. Momentan werden sie als Information für Parkplätze genutzt, auch der Hinweis auf Baustellen sei möglich.

Das Thema Luftreinhaltung werde noch gesondert vertieft.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität kenne das Problem mit dem eingeplanten Geld im Haushalt für Radwege. Das Thema Fußverkehr nehme er mit. Informationen zur Schulwegsicherheit werden im Juni oder Juli zusammen mit dem Fachbereich Bildung und Familie präsentiert. Es gebe Kampagnen und mehr.

Um die Ludwigsburger Bürgerinnen und Bürger dazu zu motivieren, weniger Auto zu fahren, gebe es eine Kampagne.

Er erklärt, die Säule säubert Luft und habe einen Wirkungsgrad von 10 Metern. Wenn die Säule in der Mitte stehen würden, so hätten die Autos gute Luft, die Fußgänger am Rand schlechte Luft. Deshalb fiel die Wahl auf den aktuellen Standort. Warum gerade in Ludwigsburg die Luftwerte so schlecht seien, müsse noch herausgefunden werden.

Die Friedrich-Ebert-Straße sei erst für 2024 oder 2025 im Haushalt eingeplant. Er nimmt mit, dass so lange nicht gewartet werden könne.

Er hofft, dass sie den Endausbau dieser Straße in Verbindung mit Fördermitteln schneller hinbekommen werden. Ideen würden vorliegen.

Zwecks Parkraumbewirtschaftung in Eglosheim erwidert er, dass die Stadt mit dem Land im Gespräch sei. Ziel sei es, dass das Land mit der Parkraumbewirtschaftung ungefähr zeitgleich wie die Stadt einsteige.

Über die komplexen Themen ZOB-Umbau und E-Mobilität soll zu einem anderen Zeitpunkt berichtet werden, informiert er. Die Wallboxen könnten weiter ausgebaut werden, da stimmt er Stadtrat Zeltwanger zu. Beratungen gebe es schon.

Über den RS 8 wurde nicht berichtet, da dieses Jahr bis auf die Planungen in der Friedrich-Ebert-Straße nichts konkret umgesetzt werde.

Der Busverkehr funktioniere gut mit Tempo 40, hier gebe es aktuell keine Probleme. Er erläutert zwei verschiedene Kategorien von digitalen Anzeigetafeln an Haltestellen. Alle wichtigen Haltestellen, an denen mehrere Linien abfahren, seien ausgerüstet worden. Falls jemand eine Idee habe, wo man eine solche Tafel unbedingt noch bräuchte, könne er sich bei ihm melden.

In der Mobilitätsapp sollen auch die Baustellenumleitungen integriert werden. Die App müsse bekannt gemacht werden. Die App werde push-Nachrichten senden.

Für die Schließfächer in der Innenstadt gebe es jetzt einen Standort. Auch E-Ladesäulen soll es in der Innenstadt geben. Die Pläne für den Otto-Konz-Weg könne die Stadtverwaltung dem Gremium zeigen.

TOP 5

Sachstandsbericht Stadtbahn

Beratungsverlauf:

Der **erste Geschäftsführer** des Zweckverbands Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg berichtet

anhand einer Präsentation (siehe Anlage zum Protokoll) berichtet sehr ausführlich zum aktuellen Stand der Stadtbahn.

Das Gremium zeigt Interesse am Vorgang und begrüßt das Projekt.

Stadträtin **Dr. Knoß** betont, dass ihre Fraktion Interesse an der Stadtbahn habe. Die Planung des Tunnels unter den Bahngleisen habe sie positiv überrascht. Sie fragt nach, inwiefern dabei in die Schlachthofstraße eingegriffen werde. Nur eine kleine Flotte würde sich nicht lohnen, hieß es im Bericht. Deshalb sei es für sie selbstverständlich, dass die Innenstadt mit integriert werden müsse. Von Seiten der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen signalisiert sie volle Zustimmung.

Stadtrat **Herrmann** bittet darum, dass auf Folie 4 der Präsentation die Beschlüsse der beteiligten Kommunen alle mitaufgeführt werden sollen. Der Beschluss in Ludwigsburg sei nicht ähnlich, sondern genau gleich wie im Kreistag gewesen, korrigiert er.

Er erwähnt, dass das Landesverkehrsministerium sich von den vier bzw. drei Modulen verabschiedet hätte. Bisher sei die Fraktion davon ausgegangen, dass die Innenstadtstrecken gemeinsam geplant und bewertet werden, aber nicht zwingend alle gemeinsam verwirklicht werden müssen. Nun wurde heute gesagt, dass sie alle gemeinsam verwirklicht werden müssen.

Ihm seien folgende vier Dinge heute neu:

- Der Zwang für Ludwigsburg, das Stufenkonzept von Markgröningen über Ludwigsburg nach Pattonwill und Aldingen gemeinsam zu verwirklichen. Kein gleichzeitiger Verwirklichungszwang für die Trasse Ludwigsburg-Oßweil-Schlösslesfeld
- Dass die Leitungsverlegung auf der geplanten Trasse förderungsfähig sei
- Eine Förderung von 95 bzw. 80 Prozent für die Trasse, von Bund und Land, sowie hohe Betriebskostenzuschüsse
- Die Beantwortung von Fragen an neuralgischen Punkten (Schillerdurchlass, Umfahrung Friedenskirche, Kreuzung Bahnhof/Myliusstraße, etc.)

Die CDU-Fraktion sei immer davon ausgegangen, dass die Linie Ludwigsburg-Markgröningen auf der bestehenden Trasse geführt werde. Die Feinerschließung der Gewerbegebiete in der Weststadt soll ihrer Meinung nach per ÖPNV erfolgen.

Sie unterstützen auch die Trassenführung von Ludwigsburg-Pattonville durch die Hindenburgstraße. Im Beschluss von 2019 sei auch die Prüfung der Weiterführung nach Schwieberdingen und eine Anbindung nach W&W enthalten, welche bisher beide von der Arbeitsebene des Landratsamts abgelehnt wurde und nun erfreulicherweise mitaufgenommen wurde.

Unstrittig sei, dass es eine Niederflurbahn und keine Hochflurbahn gebe. Die Module 1 und 2 könne die CDU-Fraktion mittragen, für Modul 3 gebe es keinen Realisationszwang. Er signalisiert Zustimmung zum Konzept.

Für Stadtrat **Rothacker** sei die Aufteilung in 3 Module neu. Wer die Stadtbahn betreiben werde, sei noch unklar. Lediglich für die Strecke von Aldingen nach Pattonville sei schon festgelegt, dass die SSB der Betreiber sein werde. Der Innenstadttast sei nicht wirtschaftlich, meint er und erläutert den Grund anhand des geringen Kosten-Nutzen-Faktors. Er erklärt, dass er, auch wenn er dann kein Stadtrat mehr sei, alles versuchen werde, um Modul 3 zu verhindern.

Stadträtin **Liepins** signalisiert volle Zustimmung. Sie hält die Trassenführung für stimmig und befürwortet das dritte Modul. Die Menschen sollen mit der Stadtbahn in die Innenstadt fahren können. Die SPD-Fraktion hofft auf die Realisierung der Innenstadttäste.

TOP 5

Sachstandsbericht Stadtbahn

Stadtrat **Haag** freut sich über den Fortschritt seit der Klausurtagung. Ihm ist klar, dass es Eingriffe in den Verkehrsfluss geben werde. Die Bahnen auf den Bildern mögen sich zwar im Stadtbild einfügen, schön sehen sie nicht aus und ohne Belastungen seien sie auch nicht, äußert er. Die Frage nach dem Betreiber der Flotte und den Kosten sei noch eine Weile offen.

Ludwigsburg wäre dann die kleinste Stadt in Deutschland mit einer Stadtbahn, vermutet er. Deshalb sei wohl der Kosten-Nutzen-Faktor in der Innenstadt so gering. Die Diskussion sei nur durch die Reaktivierung der Markgröninger Bahn aufgekommen.

Die Aufgliederung in die einzelnen Module halte er für sachgerecht. Er fragt nach, ob die Führung Aldingen-Pattonville erst umgesetzt werden könne, wenn die Stammstrecke da sei.

Er bedauert, dass es im Westen voraussichtlich nur eine Haltestelle bzw. mit der am BZW zwei Haltestellen geben werde. Er hofft auf die Einbindung und Ausbau des Mobilitätshubs Waldäcker.

Stadtrat **Müller** begrüßt das Vorgehen und befürwortet die Innenstadtachse. Er fragt nach, was Bestandteil des Beschlusses im Mobilitäts- und Umweltausschuss sowie im Gemeinderat sein werde.

Der **erste Geschäftsführer** beantwortet umfangreich die Rückfragen der Stadträte. Er erklärt, isoliert betrachtet, hätte man die Markgröninger Strecke als Eisenbahnstrecke reaktiviert. Doch damit wäre sie aufgrund einer anderen Höhe der Bahnsteige nicht kompatibel zur Niederflurbahn gewesen. Deshalb sei es wichtig, die Markgröninger Bahn immer zusammen mit der Stadtbahn zu denken. Man hätte aus diesem Grund nicht schon früher mit dem Ausbau der Markgröninger Bahn starten können.

Auf Stadträtin Dr. Knoß' Frage zur Schlachthofstraße antwortet er, dass relativ knapp nach dem Unterqueren der Bahnlinien eine Trasse hochgezogen werden soll, die in Richtung Markgröninger Bahn fährt. Die Schlachthofstraße soll nicht zu sehr strapaziert werden. Wahrscheinlich fallen ein paar Randparkplätze an der Seite weg.

Er führt aus, dass am Anfang eine kleine Flotte eingesetzt werden soll, die nach dem Gebot der Wirtschaftlichkeit erweitert werden soll.

Zum Zwang der Verwirklichung erklärt er, dass die Stammlinie auf jeden Fall realisiert werden soll, ob die Stadtbahn dann in Pattonville oder Aldingen endet, sei noch nicht abschließend geklärt.

Die Anbindung von W&W durch die Reaktivierung der Schusterbahn sei ein anderes Projekt und werde vom Verband geplant. Hier laufe gerade eine Machbarkeitsstudie.

Zur Ästhetik der Oberleitungen meint er, die Städte Winterthur, Freiberg und Augsburg seien auch schöne Städte mit Oberleitungsmasten. Auf die Oberleitungen könne nicht verzichtet werden, denn Stadtbahnen mit Akkumulatoren seien erst in den Anfängen.

Ludwigsburg sei dann nicht die kleinste Stadt mit einer Stadtbahn, stellt er richtig. In NRW gebe es kleinere Städte, z.B. Krefeld.

Modul 3 (die Innenstadtstrecken) werde nicht isoliert betrachtet, stellt er klar. Mit dem LUIS e.V. soll zusammengearbeitet werden. Die Stadtbahn werde die Kaufkraft und den Kosten-Nutzenfaktor der anderen Strecken erhöhen.

Die Weststadt werde über das Gebiet Waldäcker erschlossen, wo es sehr viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gebe, die direkten Zugang zur Bahn haben. In Waldäcker sei ein direkter Bus-Bahnanschluss geplant, der die Menschen von Markgröningen und Möglingen kommend abnehme und direkt in die Weststadt fahre.

Insofern werden die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vom Bahnanschluss profitieren. Eine Verbesserung wird es auch durch den Anschluss des BZWs geben. Einen Mobilitätshub begrüßt er.

Zur Vorgehensweise des Beschlusses antwortet er, dass man sich erst auf ein Stadtbahnssystem einigen müsse, um mit der Vorplanung starten zu können. Die Vorplanung koste 1,5 Millionen Euro,

die Kosten- und Nutzenbewertung koste einen sechsstelligen Betrag. Einen umsetzungsreifen Planungsbeschluss mit Zustimmung zur Realisierung des Systems werde

TOP 5

Sachstandsbericht Stadtbahn

benötigt. Die Vorplanung werde sich intensiv mit der Lage der Haltestellen beschäftigen. Die Linienführung und das System sollten dann schon vorgegeben sein. Die Taktung sei mit 15 Minuten bereits geklärt, in der Innenstadt wird sie höher sein.

BM **Manni** erinnert an das Vorhaben, eine Stadt zu besichtigen, um sich dort das Stadtbahnssystem anzuschauen.

Ihm sei es wichtig, auch der Bürgerschaft über das Thema zu informieren.

Stadtrat **Klotz** äußert sich kurz zum Thema Oberleitung: In Bordeaux würden die Züge mit Stromschienen fahren, in Augsburg mit Induktion. Ob dies für Ludwigsburg auch Optionen seien, hakt er nach.

Der **erste Geschäftsführer** antwortet, für Augsburg sei ihm dies nicht bekannt. Mit Bordeaux habe er recht. Doch in Frankreich gebe es andere Fördermöglichkeiten.

Für Ludwigsburg gebe es keine Hoffnung auf eine derartige Lösung.

Stadtrat **Zeltwanger** erkundigt sich, ob es stimme, dass nach der Vorplanung konkrete Kostenberechnungen zu jedem der Bauabschnitte sowie zu den späteren Betriebskosten vorliegen werden. Er fragt auch, wer was Kostenrisiko trage, wenn das Projekt nicht wie geplant laufe, die Stadt Ludwigsburg oder der Zweckverband.

Er freut sich über die neue Tunnellösung. Er geht davon aus, dass mit dem Eigentümer, über dessen Grundstück die Schienen laufen werden, bereits gesprochen wurde. Dem Zeitplan für das Planfeststellungsverfahren sehe er mit Respekt entgegen.

Der **erste Geschäftsführer** antwortet, dass die Vorkostenplanung genau diese Ergebnisse bringe: Eine Darstellung der Investitionskosten und der Folgekosten, d.h. die Betriebskosten. Bei der Nutzen-Kostenanalyse werden beide Kostenarten einbezogen und in Relation zur Fahrgastmenge bzw. den Fahrgasteinnahmen gesetzt.

Die Investitionskosten werden nach einem Schlüsselprinzip des Zweckverbandes auf die Verbandskommunen aufgeteilt werden. 50 Prozent trage der Landkreis, 25 Prozent die große Kreisstadt Ludwigsburg, der Rest werde auf die Anliegerkommunen verteilt.

Die Betriebskosten und Fahrgeldeinnahmen lägen beim Betreiber, dem Landkreis.

Um das Kostenrisiko zu senken, sollen Baupreissteigerungen im Zuwendungsantrag mitabgebildet werden.

Mit den Grundstückseigentümern in der Uhlandstraße und dem Bypass sei noch nicht gesprochen worden, stellt er richtig. Man führe momentan noch eine Machbarkeitsstudie durch. In der Vorplanung soll es weitere Konkretisierungen geben. Mit den Grundstückseigentümern soll erst gesprochen werden, wenn klar ist, welche Flächen in welchem Umfang gebraucht werden. Vor dem Planfeststellungsverfahren sollen diese Punkte geklärt sein.

Nachdem alle Fragen beantwortet wurden und ein umfangreicher Austausch stattgefunden hat, schließt BM **Manni** den TOP.

Empfehlungsbeschluss:

Der Gemeinderat stimmt der Einführung eines Gewerbeparkausweises zur Vermeidung übermäßiger Härten für das örtliche Gewerbe zu.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 4 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadtrat **Herrmann**
Stadträtin **Liepins**
Stadtrat **Müller**
Stadtrat **O'Sullivan**
Stadtrat **Rothacker**

Der Beschluss erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

Der **Leiter** der Stabstelle Wirtschaftsförderung berichtet anhand einer Präsentation (siehe Anlage zum Protokoll) und beantwortet Rückfragen der Gremiumsmitglieder.

Stadträtin **Dr. Knoß** findet, dass die Firmen durchaus 40 Euro im Monat zahlen könnten. Sie fühle sich nicht genug vorbereitet, um heute den Beschluss fassen zu können, daher schlägt sie vor, den Beschluss zu vertagen.

Stadträtin **Seyfang** lobt die Stadtverwaltung, die sich mit den Betrieben zusammengesetzt habe und nach einer guten Lösung gesucht habe. Sie sei nicht für eine Vertagung.

Stadtrat **Zeltwanger** möchte ebenfalls nicht vertagen. Er schließt sich seiner Vorrednerin an. Das Thema Parken müsse mitgedacht werden. Es gebe auch kleine selbstständige Unternehmer. Für ihn seien 120 Euro wie für das Bewohnerparken gut vorstellbar.

Stadtrat **Haag** kennt in der Oststadt tatsächlich kleine Handwerksbetriebe, für die der Gewerbeparkausweis eine große Erleichterung wäre. Er fragt nach, ob der Ausweis dann stadtübergreifend gelte und führt als Beispiel den Bus der Johanniter an, der vom Personal i.d.R. mit nach Hause genommen werde, um am nächsten Morgen von dort früh loszufahren. Er würde sich den Ausweis für die gesamte Stadt wünschen.

Der **Leiter** der Stabstelle Wirtschaftsförderung erklärt bezugnehmend auf die Aussage von Stadträtin Dr. Knoß, dass alle wichtigen Informationen in der Vorlage enthalten seien. Nur das Startdatum 01.04.2022 fehle noch.

Stadträtin **Dr. Knoß** meint, der Ausweis gelte dann auch am Bahnhof, wo man alternativ Plätze anmieten könne.

Stadtrat **Haag** wünscht sich eine Ergänzung im Beschlusstext mit mehr Details für den Gemeinderat.

TOP 6	Einführung eines Gewerbeparkausweises (Vorberatung)	Vorl.Nr. 063/22
--------------	--	------------------------

BM **Manni** erklärt, man habe den Beschlusstext bewusst offen formuliert, um keine Preisbindung zu haben.

Stadtrat **Handel** appelliert, dass zwischen Privaten und Gewerbetreibenden unterschieden werden müsse.

Auf Wunsch der Stadträte sichert BM **Manni** zu, dass einzelne Fakten aus der Begründung in einen geänderten Beschlussvorschlag für die Sitzung des Gemeinderats am 23.03.2022 eingearbeitet werden. Dazu wird es eine neue Vorlage geben, die die alte ersetzt und über die abgestimmt werden wird.

BM **Manni** lässt über den bisherige Beschlussvorschlag der Vorlage Nr. 063/22 abstimmen, mit dem Hinweis, dass der Text nochmals für die Gemeinderatssitzung nächste Woche angepasst werde.