



Protokollauszug zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 25.05.2023, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1 Abschlussbericht ÖPNV-Rad-Trasse
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

BM **Manni** eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Nachdem es zur Tagesordnung keine Änderungswünsche gibt, ruft er Tagesordnungspunkt 1 auf und führt in das Thema ein. Verschiedene Planungen zur ÖPNV-Rad-Trasse und RS8 sowie Stadtbahn seien parallel gelaufen und man habe diese jetzt auf ein machbares Maß konsolidiert und zusammengeführt.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität berichtet zum Planungs- und Vertragsstand der ÖPNV-Rad-Trasse anhand einer Präsentation (siehe Anlage zum Protokoll). Viele Planungsunterlagen können in anderen Projekten weiterverwendet werden. Es habe unterschiedliche Planungen für denselben Verkehrsraum gegeben.

BM **Manni** eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** merkt an, dass aufgrund ihrer Nachfrage heute berichtet werde. Sie habe wissen wollen, wohin die bewilligten zwei Millionen Euro geflossen seien und forderte hierzu ein schriftliches Dokument mit näheren Informationen an. Sie kritisiert, dass sehr viel Geld für Planungsleistungen ausgegeben worden sei. Im Jahre 2020 sei bereits bekannt gewesen, dass die Stadtbahn kommen werde und hätte mitgedacht werden müssen. Die Hoferstraße sei zwischenzeitlich durch die Stadtwerke zweimal aufgerissen worden. In diesem Zuge hätte man sie auch fahrradtauglicher gestalten können. Dies wäre eine sinnvolle Investition gewesen, meint sie. Auch der Schillerdurchlass werde dringend benötigt. Manchmal sei es nicht klug, Dinge zu früh zu planen. In der Gänsfußallee sei ein großes Bauvorhaben geplant, teilt sie mit. Zwei-Richtungsradwege werden nicht gewollt. Eine stückweise Umsetzung und Verbesserung sei sinnvoll.

Stadträtin **Seyfang** fragt nach der Höhe der Fördersumme. Im Gespräch sei damals eine Förderung von 60 bis 70% gewesen. Die bisher erhaltene Summe sei gering. Außerdem interessiert sie, warum man die Planungen nicht früher gestoppt und gemerkt habe, dass parallele Planungen laufen.

Entweder erkläre man der Bürgerschaft, dass die Stadtverwaltung einen Fehler gemacht habe und kommuniziere dies offen oder die Stadtverwaltung begründe die Ausgaben klar und erklärt, welchen Nutzen die Planungen habe, fordert Stadtrat **Zeltwanger**. Er fragt, was gebaut und umgesetzt

worden sei und welche Lehre die Stadt daraus gezogen habe. Es seien lediglich Voruntersuchungen gemacht. Ob die Stadtbahn jemals durch die Wilhelmstraße geführt werde, sei noch unklar.

TOP 1 Abschlussbericht ÖPNV-Rad-Trasse
- mündlicher Bericht

Stadträtin **Liepins** bittet ebenfalls um eine schriftliche Information. Die Verwirrung sei nun größer als zuvor. Die SPD-Fraktion habe damals dem Planungsauftrag zugestimmt. In derselben Sitzung sei auch der Beitritt zum Zweckverband Stadtbahn beschlossen worden. Bereits zu diesem Zeitpunkt sei bekannt gewesen, dass in Ludwigsburg eine Stadtbahn unter Federführung des Landkreises vorangetrieben werde. Im Mai 2022 habe das Gremium eine Mitteilung bekommen, dass der Radschnellweg RS8 von einem Planungsbüro untersucht werde. Sie möchte wissen, wo es zumindest einen kleinen Mehrwert gebe und wünscht hierzu einen schriftlichen Nachweis.

Stadträtin **Knecht** zeigt sich überrascht, wie viel Geld verschwendet worden sei. Die Bus-Rad-Trasse führe zu keiner Beschleunigung des Radverkehrs. Die Führung sei unverständlich, äußert sie in Bezug auf die blaue Linie (vgl. Präsentation, S.7). Sie sehe keinen Mehrwert in den Planungen.

Stadtrat **Müller** schließt sich seinen Vorrednern an. Die Linke habe fundiertere Ergebnisse erwartet, insbesondere zur Myliusstraße. Er erkundigt sich nach den Förderungen. Damals hieß es, dass zehn Prozent der Investitionssummen als Planungskosten angerechnet werden können. Er fragt, ob dies auch möglich sei, wenn die Stadt nicht investiere. Die bisher angefallenen Planungskosten müssen detailliert dargelegt werden.

BM **Manni** erklärt, dass die ÖPNV-Rad-Trasse in der Präsentation blau dargestellt sei. Diese Trasse sei vom Planungsbüro bearbeitet worden. Es gebe drei Projekte, die unterschiedlich, im jeweiligen Bereich, weitergeführt werden. In der Weststadt sei dies beispielsweise die ÖPNV-Rad-Trasse, in den Innenstadtbereichen die Stadtbahn und im Weiteren der Radschnellweg nach Waiblingen. Nach Auftragserteilung halten die Planungsbüros Personalkapazitäten frei und werden nach der Honorarordnung abgerechnet. Der Abgabepunkt sei fixiert. Die bisherigen Planungen und Überlegungen werden in einer Broschüre aufgearbeitet, die auch digital zur Verfügung stehen wird. Alle Planungen wie bisher weiter zu treiben, sei nicht zielführend und baulich nicht realisierbar. Es habe für den Planungsauftrag damals eine europaweite Ausschreibung gegeben. Büros mit Ortskenntnis hätten Vorteile. Die Förderungsquoten beziehen sich auf die Realisierung und nicht auf den Planungsfortschritt. Er betont, dass die Planungen eingestellt werden. Eine Planungsleistung sei erfolgt und viele Varianten entwickelt worden, die der Verwaltung für die weiteren Planungen hilfreich seien. Die Verwaltung erhalte vom Planungsbüro eine Dokumentation. Detailfragen sollten heute nicht diskutiert werden. Die Hinweise hierzu werden mitgenommen.

Der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität teilt mit, dass es für die Myliusstraße und die Schorndorfer Straße eine Alternative gebe, falls die Stadtbahn nicht realisiert werde. Diese Planungen werden jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt ausgearbeitet.

Ein **Mitarbeiter der Ingenieurgesellschaft Schübler-Plan** informiert auszugsweise über den Planungsstand für die ÖPNV-Rad-Trasse und die Ergebnisbroschüre mit Analyse und Bewertungen anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt. Die Themen Stadtplanung und

Freiräume sowie Umweltplanung seien mitgedacht worden. Die geplante Trasse erstreckte sich vom Hauptbahnhof nach Oßweil bis zur Gemarkungsgrenze Richtung Remseck. Unter anderem seien die Wegebeziehungen und Verkehrsthemen, Alleennetze, stadtklimatische Aspekte, städtebauliche Nutzungen, Radverkehrsangebote, Anbindungen, Erholungsmöglichkeiten, Aufenthaltsqualitäten und Klimawandel analysiert und abgewogen worden. Viele parallele Planvorhaben, wie ZIEL und ZOB seien berücksichtigt und mit der Stadtverwaltung abgestimmt worden.

TOP 1 Abschlussbericht ÖPNV-Rad-Trasse
- mündlicher Bericht

Stadträtin **Dr. Knoß** will wissen, wie häufig Rücksprachen zwischen dem Planungsbüro und der Verwaltung stattgefunden haben. Einerseits begrüße sie die Planungen. Die Überlegungen seien grundsätzlich gut. Andererseits sei die Stadtbahn nicht berücksichtigt worden. Sie fragt, welche Ideen die Stadtverwaltung umsetzen könne und will wissen, ob das Planungsbüro jemals einen so weitreichenden Auftrag von einer anderen Stadt erhalten habe. Mit dem aktuellen Gemeinderat vermute sie keine Umsetzung der Planungen, merkt sie an. Eine Trassenplanung, ohne die Berücksichtigung der Querverbindungen, sei der falsche Ansatz.

Stadtrat **Klotz** zeigt sich ebenso erstaunt. Er fragt nach dem Wortlaut des Planungsauftrages. Die Vorzugsvariante entspreche nicht dem politischen Willen, sondern sei eher eine Zukunftsvision oder Machbarkeitsstudie. Er habe sich diesbezüglich von der Stadtverwaltung mehr Abstimmung im Vorfeld gewünscht. Beispielhaft geht er auf die Ideen zur Solitudestraße als Einbahnstraße und die Wilhelmstraße ohne Individualverkehr ein. Dies werde von manchen Gemeinderatsmitgliedern kritisch gesehen, betont er. Zudem fehle die Betrachtung der Schillerstraße als Einbahnstraße. Dass die Fuchshofstraße für beide Richtungen offenbleibe, sei dem Gemeinderat zugesagt worden und er fragt, ob das Planungsbüro diese Information von der Verwaltung erhalten habe.

Stadtrat **Zeltwanger** spricht zunächst ein Lob an das Planungsbüro aus. Die Ideen seien gut und die ÖPNV-Rad-Trasse komplett durchzudenken sei wichtig. Jedoch kritisiert er die Kommunikation mit dem Gremium, denn die Planungen entsprechen nicht dem, was sich der Gemeinderat vorstelle. Er bedauert, dass sich das Büro nicht mit dem Gremium abgesprochen habe. Auch er fragt konkret nach dem Inhalt des Planungsauftrags und welche Leistungen erbracht worden seien. Im Bericht hätte das Büro auch Verkehrszahlen erwähnt. Ob es hierzu Ergebnisse gebe, möchte er wissen. Zu manchen Straßen gebe es bereits Beschlüsse, beispielsweise zum Bebauungsplan Fuchshof. Er fragt, wie viele Kilometer der geplanten Strecke umgesetzt werden oder bereits sind. Er übt Kritik am Verfahren und bittet um ein Ergebnisprotokoll, damit auch für die Bürgerschaft ersichtlich werde, wo es konkret einen Nutzen gebe. Der Begriff Mehrwert sei unglücklich gewählt. Eine Vision in dieser Größenordnung sei nicht verhältnismäßig. Er wünscht mehr Realisierungen.

Stadtrat **Maier** geht auf die Personalkapazität ein und fragt, wie viele Verkehrsplaner in diesen Projektentwurf involviert waren. Man habe sich ein Gesamtverkehrskonzept gewünscht. Das Ergebnis habe nicht den gewünschten Schwerpunkt. Er hofft, dass die Stadt bei der Umsetzung von Projekten noch Förderungen für die Planungskosten akquirieren könne.

Stadträtin **Knecht** möchte wissen, wer das Planungsbüro ausgewählt und begleitet habe. Sie fragt, ob die Thematik der Rettungskräfte und eine schnelle Erreichbarkeit der Krankenhäuser angesprochen worden sei. Außerdem will sie wissen, ob dem Planungsbüro die Anzahl der

Verkehrsarten, welche die Straßen frequentieren, mitgeteilt wurde und wo der motorisierte Individualverkehr zukünftig geführt werden solle.

Es handle sich nur um eine grobe Skizze mit vielen Detailanregungen, meint Stadtrat **Müller**. Ein Gesamtansatz sei wichtig, um den Verkehr in die richtigen Richtungen zu lenken. Auch der Umweltaspekt sollte berücksichtigt werden, schließlich könne man nicht überall Filteranlagen errichten. Er bedauert, dass sich das Gremium nicht auf eine neue Denkweise einlasse. Teilweise seien die Planungen überholt, merkt er an. Er wünscht auch Berichte der Planungsbüros zum westlichen Teil.

Der Auftrag und politischer Wille sei die Planung einer Bus- und Radtrasse gewesen, dies sei erfüllt und die Förderungen für Rad und ÖPNV berücksichtigt worden, meint Stadtrat **Handel**. Ein

TOP 1 Abschlussbericht ÖPNV-Rad-Trasse
- mündlicher Bericht

Wegfall von Parkplätzen und eine Verengung sehe er als logische Folge des Auftrages an.

Die Fuchshofstraße bleibe offen, wie besprochen, betont BM **Manni**. Man habe viele Varianten und Ideen zu diesem Streckenabschnitt. Das Planungsbüro habe fachlich eine gute Arbeit abgeliefert und ein großes Portfolio entwickelt. Bei späteren Maßnahmen dienen diese Planungen als Grundlage. Der integrierte Ansatz werde als richtig angesehen. Finanziell können nicht alle Maßnahmen umgesetzt werden. Die Konsolidierung der Planungsleistungen seien abgeschlossen.

Das Team TTK habe in ähnlicher Qualität die Weststadt entwickelt. Diese Planungen werden weitergeführt, sobald die finanzielle Situation und die personellen Ressourcen dies zulassen, fügt der **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität hinzu. Für diese Abschnitte werden dann Fördergelder beantragt. Man versuche möglichst viele Bereiche zu realisieren, um Fördermittel zu akquirieren. Der damals vergebene Planungsauftrag könne dem Gremium zur Verfügung gestellt werden. Zum Fuchshof gebe es Modifizierungsmöglichkeiten und Varianten. Die Visualisierung diene als Diskussionsgrundlage zur Zusammenarbeit mit dem Gremium und mit der Bürgerschaft. Der Wunsch auf eine frühere Einbindung des Gremiums werde mitgenommen.

Der Planungsstand liege ein Jahr zurück und sei nicht weiter fortgeschrieben worden, merkt ein **Mitarbeiter der Ingenieurgesellschaft Schüßler-Plan** an. Die Vorzugsvariante sei in Abwägung aller Varianten herausgearbeitet und zum damaligen Stand intern mit der Verwaltung abgestimmt worden, ohne die endgültige Lösung festzusetzen. Die verschiedenen Varianten werden zur Verfügung gestellt. Die Randbedingungen und Zielsetzungen seien klar benannt worden. Intensiv haben mehrere Personen am Projekt gearbeitet. Er stehe hinter dem Gesamtkonzept. Im November 2020 seien Verkehrszahlen erhoben worden und in die Planungen eingeflossen. In der Vorzugsvariante sei der motorisierte Individualverkehr stark zurückgedrängt und dies sei von der Verwaltung als Idee mitgetragen worden. Bei anderen Varianten sei der motorisierte Individualverkehr weniger stark beeinträchtigt, jedoch falle dann auch der Mehrwert an Grün, die Busbeschleunigung, die Aufenthaltsqualität und Radverkehrsanlagen geringer aus. Der integrierte Ansatz, Freiraum und Stadtplanung mitzudenken, sei erfolgsversprechend und zielführend, ermutigt er.

Stadträtin **Liepins** fragt nach den Planungen zur Myliusstraße. Sie sieht die heutige Diskussion als unglücklich an.

Ein Bericht zur Myliusstraße sei heute noch vorgesehen, so BM **Manni** und fragt das Gremium nach dem Stimmungsbild. Das Gremium wünscht die Zusendung einer Präsentation. BM Mannl sagt dies zu. Auf Wunsch können einzelne Maßnahmen isoliert im Nachgang erläutert werden, merkt er an. Er dankt dem Mitarbeiter der Ingenieurgesellschaft Schüßler-Plan und lobt nochmals die gute Planungsleistung, trotz der kritischen Diskussion heute.

TOP 2 Stadtbahn - Aktueller Sachstandsbericht des
Zweckverbands
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

BM **Manni** führt in das Thema ein und merkt an, dass man eine transparente Kommunikation und die Bevölkerung frühzeitig einbinden wolle.

Der **Leiter** des Zweckverbands Stadtbahn, berichtet ausführlich zum aktuellen Sachstand der Stadtbahn anhand einer Präsentation (siehe Anlage zum Protokoll).

BM **Manni** eröffnet die Aussprache.

Stadträtin Dr. Knoß lobt die gute Organisation. Die Stadtbahn und die Mobilitätswende werden gebraucht. Durch die Zweigleisigkeit sei der Verlust an Naturraum in der Weststadt sehr hoch. Eine Kompensation könne sie sich an der Schlieffenstraße/ Osterholzallee vorstellen. Vor Ort solle ein Ausgleich erfolgen. Die Zweigleisigkeit im Tunnel Schlachthofstraße zur Uhlandstraße werde nicht gewollt. Sie weist zudem darauf hin, dass eine Zweigleisigkeit erst ab der Schillstraße möglich sei und noch nicht schon bei der August-Bebel-Straße. Durch die Unterführung und dem Wall mit Baumbestand, wie auch Privatgrundstücke sei dies sehr aufwendig und nicht realistisch. Einen Mehrwert und Mobilitätsangebot für das Wohnviertel, wie auch für das Industriegebiet Eglosheim/ Teinacherstraße sehe sie in der Haltestelle Talallee. Überlegungen zu weiteren Versiegelungen in der Weststadt sollen gestoppt werden. Die Restgrünflächen werden gebraucht und über Entsiegelungen müsse nachgedacht werden. Sie hofft, dass der Zeitplan eingehalten werde. Konstruktiv werde ihre Fraktion das Vorhaben begleiten.

Stadtrat Klotz geht mit der Vorrednerin mit. Er lobt die guten Planungen und fühlt sich gut

informiert. Er fragt, wie viele Bieter am Vergabeverfahren teilgenommen haben. Zudem will er wissen, ob bei den Grundstückskäufen mit Problemen zu rechnen sei. Außerdem fragt er nach den Uhrzeiten für die Bürgerbeteiligungstermine.

Das Vorgehen sei strukturiert, transparent und werde glaubhaft vermittelt, lobt **Stadtrat Zeltwanger**. Fakten werden genannt. Die CO₂-Bilanz sei wichtig. Er fragt nach der Einstiegshöhe und die Länge der Stadtbahn. Er geht auf die veränderten politischen Rahmenbedingungen ein und fragt, ob sich diese auf die Förderung auswirken. Zudem will er wissen, ob die Brücke nach Markgröningen für die Auszahlung der Förderung maßgeblich sei. Außerdem fragt er, inwieweit die Einsprüche eine aufschiebende Wirkung haben.

Es gehe voran und man stehe im Zeitplan, meint **Stadtrat Maier**. Dankbar sei er über den Projektplan. Dieser gebe eine gewisse Planungssicherheit und Orientierung. Die Klimaeinsparung werde die Baumfällungen und Um- sowie Neupflanzungen rechtfertigen. Die Öffentlichkeitsarbeit sei sehr transparent und die Begehungen werden gut angenommen. Er fragt, in welcher Höhe Kosten auf die Stadt zukommen. Er rechnet mit einem erheblichen Widerstand, sobald das Projekt konkreter werde und dieser müsse durchgestanden werden. Sobald die Stadtbahn fahre, werde sich das Wohlwollen einstellen.

Stadträtin Knecht dankt für transparente Kommunikation mit der Bevölkerung. Der Begegnungsabschnitt sei lang und der Eingriff in die Natur groß. Auf Gewerbegebiete könne nicht verzichtet werden. Sie geht auf Verspätungsgründe ein und fragt nach Schienenersatzverkehre und deren Kosten und schnellen Einsatz. Zudem will sie wissen, welche Buslinien künftig entfallen werden. Sie hofft, dass der Zeitplan eingehalten werde und Einsprüche zu keiner Verzögerung führen beziehungsweise fragt, ob sich diese auf die Förderung der Betriebskosten auswirke.

TOP 2 Stadtbahn - Aktueller Sachstandsbericht des
Zweckverbands
- mündlicher Bericht

Außerdem interessiert sie, wie hoch der Markgröninger- und Möglinger-Kostenanteil an der Reaktivierung sei.

Stadtrat Müller dankt für die regelmäßige Berichterstattung zum Planungsstand. Er geht auf den Zeitplan ein und merkt an, dass einige Punkte, unter anderem die standardisierte Bewertung, zeitlich bereits geschoben wurden. Er fragt, ob die Bahn als Grundstückseigentümer verpflichtet sei die Strecke tauglich zu halten und von Bäumen freizuhalten. Er fragt nach dem Stand zum Pachtvertrag mit der Bahn. Weiter geht er auf die Schusterbahn ein und fragt, ob diese ebenso erst 2028 aktiviert werde. Hier befürchte er Probleme bei der Bahnsteighöhe. Verwundert zeigt er sich über die Fahrzeitdauer im Verhältnis zum Bus.

Sobald die Faktenlage zur Schusterbahn bekannt sei, werde das Gremium darüber informiert, merkt BM **Manni** an. Vermutlich sei dies im Oktober. Detailfragen können gerne beim Fachbereich oder beim Zweckverband vorgetragen werden.

Der **Leiter** des Zweckverbands Stadtbahn geht auf die offenen Fragen ein. Die Problematik der Zweigleisigkeit sei bewusst. Im Planungsprozess werde der Beginn genau betrachtet und man müsse

zwischen Fahrplanstabilität und dem Verlust an Grün abwägen. Der Damm könne abgefangen werden. Durch den wasserdurchlässigen Schotter und die Rasengleise werde eher wenig versiegelt. Man wolle ein gutes System für die Fahrgäste entwickeln. In Stuttgart fahre die Straßenbahn durchgängig zweigleisig, nennt er beispielhaft. Die Naturschutzbehörden werden in der Projektentwicklung mitgenommen. Dennoch bedauert er, dass wildwachsende Bäume auf den Betriebsanlagen zu Biotopen erklärt werden. Mit einem eingleisigen Schillerdurchlass werde eine Engstelle geschaffen, dies müsse gut überlegt werden und fließe in die Planungen ein. Die Mehrkosten der Zweigleisigkeit seien auf den Gesamtrahmen gesehen, marginal. Die Bahnhofstraße und vermutlich die Schlachthofstraße werden eingleisig sein. Weiter geht er auf das Bieterverfahren ein. Am Ende haben zwei Bietergemeinschaften ihr Angebot abgegeben. Die Marktsituation sei sehr angespannt und wird auch die Verkehrswende bestimmen. Zur Flurstücksituation auf Markgröninger Seite merkt er an, dass ein großes Stück bereits bahnrechtlich gewidmet sei. Für die innerstädtischen Flächen gebe es einen intensiven Abstimmungsprozess. Zuletzt gebe es rechtsstaatliche Mechanismen, diese möchte man jedoch ungern wählen. Die Bürgerbeteiligung und Trassenbegehungen werden nach 17 Uhr terminiert, so dass möglichst viele teilnehmen können. Die Fahrzeuge sollen auf Eisenbahngleisen sowie auf Straßenbahn- und Stadtbahngleisen fahren können. Die Einstiegshöhe bei der Eisenbahn liege bei 38 Zentimeter. Die Länge der Bahnen liege in der Regel für die Einfachtraktion bei 40 Metern, eine Doppeltraktion bei 80 Metern. Man rechne auf der Markgröninger Bahn mit 10.000 Fahrgästen. Dies sei eine große Herausforderung. Deshalb habe man am ZOB um eine 80 m Bahnsteigkante gebeten. Die Betriebskonzepte im Detail, wie Zwischentaktzüge oder ein zweiter Wagen anhängen, werden im weiteren Planungsprozess geklärt. Wichtig sei jetzt die Planung für die Begegnungsabschnitte. Zu den veränderten Rahmenbedingungen und die Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit geht er auf die neue Verfahrensrichtlinie ein. Viele Projekte werden dadurch deutlich wirtschaftlicher, dies erwarte er auch beim Stadtbahnprojekt. Das Konzept solle im Gesamten betrachtet werden. Die Strecke nach Markgröninger solle bis zum dortigen Bahnhof fahren. Die Ortsumfahrungsstraße habe die Eisenbahn unterbrochen. Hierzu sei der Bau einer Brücke beschlossen, sofern die Bahn realisiert werde. Der Straßenablauf sei für eine Eisenbahnüberführung geeignet. Eine Eingleisigkeit vorab zu planen und nachträglich eine Zweigleisigkeit nachzubauen sei wegen der Technik und Programmierung des elektronischen Stellwerks sowie hoher Kosten nicht zu empfehlen. Der Zielzustand solle gleich realisiert werden. Die Klimabilanz für dieses Stadtbahnssystem sei massiv positiv und werde das Fällen vieler Bäume rechtfertigen. Das System sei gesamtökologisch überlegen und viele Menschen werden vom Auto

TOP 2 Stadtbahn - Aktueller Sachstandsbericht des
Zweckverbandes
- mündlicher Bericht

umsteigen. Autos mit Akkus seien schwer und haben einen hohen Reifenabrieb, merkt er zudem an. Weiter geht er auf die Kosten ein. Die Wirtschaftspläne des Zweckverbandes werden im Verwaltungsrat vorberaten und in der Verbandsversammlung beschlossen. Für die Planung und die Bürgerbeteiligung sowie die Website fallen hohe Kosten an, die jedoch für das weitere Verfahren gut angelegt seien. Sobald die Projektpläne konkreter werden, rechne er damit, dass sich Einzelne, die negativ betroffen sind, melden werden. Wenn die Bahn fahre, werden alle begeistert sein. Eine Begegnung finde am ZOB statt, danach gebe es einen eingleisigen Abschnitt, der auf der Markgröninger Bahn im Ludwigsburger Westen wieder aufgefächert werde. Am ZOB könne gewendet und durch einen Gleiswechsel flexibel reagiert werden. Man sei noch nicht in der

detaillierten Betriebsplanung, somit könne über einen Schienenersatzverkehr heute noch keine Auskunft gegeben werden. In der Regel werde dies im Bedarfsfall durch Busunternehmen übernommen. Man versuche sämtliche Störungen mit separaten Gleiskörpern und unabhängig vom Straßenverkehr abzupuffern. Die entfallenen Buslinien und Änderungen sind einem späteren Planungsstand vorbehalten. Der Bus solle jedoch nicht parallel zur Stadtbahn fahren. Das Risiko von Einsprüchen und die dadurch möglichen Verzögerungen komme auf die Klage an. Man versuche die Bevölkerung mitzunehmen und zu überzeugen. Nach der Vorplanung könne eine Kostenschätzung vorgenommen werden. Er geht von einem dreistelligen Millionenbetrag aus. Kommunal müssen 5% bei der Markgröninger Bahn und 25% bei den Stadtbahnen übernommen werden. Die Kostenaufteilung liege mit rund 50% beim Landkreis. Die restlichen 50% werden auf die Kommunen verteilt. Ludwigsburg, als größte Kommune mit dem größten Streckenabschnitt und den meisten Anwohnern, trage rund 25 %. Die kleineren Kommunen teilen sich die verbleibenden 25%. Der Terminplan sei angespannt, gegebenenfalls müsse dieser angepasst werden und es könne eine zeitliche Verschiebung geben. Dies ergebe der Planungsprozess. Die Strecke zwischen Ludwigsburg West und Markgröningen sei seit 2005 stillgelegt und damit entfällt die Betriebspflicht der Deutsch Bahn. Weiter geht er auf die Pachtverhandlungen ein. Die DB sei Eigentümerin der Flächen. Langfristig wolle man die Strecke pachten. Dies sei auf höchster politischer Ebene vereinbart. Die Verhandlungen hierzu laufen. Viele juristische und kostentechnische Details seien zu regeln. Die Schusterbahn würde nach diesem Konzept nicht vor der Markgröninger Bahn fahren. Die Konzeptstudie zur Schusterbahn beinhalte Infrastrukturinvestitionen und lasse sich nicht schnell realisieren.

Die Busfahrzeit für die Linie 534 betrage 31 Minuten, ergänzt BM **Manni**. Ende August/ Anfang September sei eine Fahrt mit dem Gemeinderat nach Mannheim vorgesehen. Er dankt dem Vortragenden und schließt diesen Tagesordnungspunkt.

TOP 3

Mobi-Hub Reuteallee – Erweiterung des Bike+Ride-Angebots auf dem städtischen Parkplatz am S-Bahn-Halt Favoritepark in Eglosheim

Vorl.Nr. 083/23

Beschluss:

1. Der vorgestellten Planung zur Erweiterung des Mobilitätshubs wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt die Erweiterung des Mobilitätshubs vorbehaltlich des Förderbescheids zu realisieren.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadträtin Clausen
 Stadträtin Knecht

Beratungsverlauf:

Eine **Mitarbeiterin** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität stellt den geplanten Mobi-Hub in der Reuteallee anhand einer Präsentation vor (vgl. Anlage zum Protokoll).

BM **Manni** eröffnet die Aussprache.

Die Fraktion um **Stadtrat Handel** stimmt der Vorlage gerne zu. Wichtig sei, dass die zwei Gebäudeteile eine klare Gliederung haben und ansprechend seien. Optisch seien die derzeitigen Radboxen nicht attraktiv. Eine gute Einsehbarkeit und gute Beleuchtung sowie Sitzmöglichkeiten dienen zur sozialen Kontrolle. Er freut sich über die entsiegelte Fläche und das begrünte Dach. Die Angebote sollen für Anwohner und Studierende beworben werden. Er fragt nach den Umfrageergebnissen zum Mobilitätsverhalten der Studierenden.

Die momentane Situation sei nicht schön, meint **Stadträtin Seyfang**. Sie fragt nach der Zielgruppe und wer sein Rad dort abstellen werde. Man wolle nicht das Mobilitätskonzept für die PH erstellen, merkt sie an. Sie will wissen, ob es eine Videoüberwachung gebe, da Vandalismus nicht auszuschließen sei. Eine Aufenthaltsqualität sei dort nicht gegeben. Sie fragt nach dem Bezahlsystem für das Mikroparkhaus und nach Lademöglichkeiten und ob auch E-Roller abgestellt werden können. Grundsätzlich könne sie zustimmen, jedoch solle die PH ebenso ihren Beitrag leisten.

Stadtrat Raasch fragt ebenso nach der Zielgruppe. Der Bedarf an Abstellplätzen wäre geringer, wenn die Schrottfahrräder die Plätze nicht belegen würden. Er kritisiert den Zeitdruck für die Entscheidung. Die Kosten seien nicht unerheblich und wünscht nähere Informationen hierzu.

Stadtrat Maier fragt, wie die Abrechnung geregelt sei und welche Zielgruppe angesprochen werde. Das Doppelstockparken sei für zierliche Menschen problematisch. Weiter interessiert ihn, ob Stellplätze wegfallen und nichtüberdachte Radbügel auf dem Schutzstreifen angebracht werden können. Insgesamt sehe er die Maßnahme positiv. Er geht weiter auf das verlegte Kabel und den einzuhaltenden Schutzstreifen ein und fragt, wie künftig damit umgegangen werde.

Stadtrat Müller will wissen, ob alle Parkplätze kostenpflichtig seien und wer die Abrechnung mache. Auch ihn interessiert die Zielgruppe.

BM **Manni** erteilt einer **Vertreterin** des Stadtteilausschusses das Wort. Das Gremium zeigt sich hiermit einverstanden. Sie geht davon aus, dass sich die Maßnahme hauptsächlich auf das Mobilitätskonzept der Hochschule stütze. Der Stadtteilausschuss wünscht einen Mobilitätshub für den Stadtteil. Dieser sei sinnvoller an einer anderen Stelle, wie an der Tammer Straße bei der Mehrzweckhalle oder Teinacherstraße.

Die Anregungen werden mitgenommen, so BM **Manni**.

Stadträtin **Dr. Knoß** habe mit dem Doppelstockparken aufgrund der Enge schlechte Erfahrungen gemacht.

Stadtrat **Klotz** geht auf die Größe des Schutzstreifens ein und fragt, welche Leitungen dort verlegt seien.

Der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität geht auf die offenen Fragen ein. Die Zielgruppe seien Pendler mit hochwertigen Fahrrädern, wohnhaft im Umkreis von 3 km. Definitiv solle dieser Mobilitätshub nicht nur für die Studierenden sein. Der Bedarf sei mit der Landes-Methodik errechnet.

Für den Stadtteil Hoheneck könne diese Abstellmöglichkeit ebenso interessant sein, fügt eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität hinzu. Das Thema Videoüberwachung werde als Option mitgenommen. Eine Abstellmöglichkeit für E-Roller sei nicht vorgesehen. Weiter geht sie auf das Bezahlsystem ein. Der Betrieb, wie auch die Abrechnung werde auf fünf Jahre ausgeschrieben. Die Schrotträder werden in regelmäßigen Aktionen von der Verkehrsbehörde abgeräumt. Sie setzt den Standort Favorite dort nochmals ab. Sofern eine längere Bedenkzeit für die Beschlussfassung gebraucht werde, müsse eine neue Programmaufnahme gestartet werden und dann könne die Antragstellung geschoben werden. Jedoch sei dann die Maßnahme nicht bis zur Parkraumbewirtschaftung fertig. Die Parkplätze gehören der Hochschule und werden künftig von dieser genutzt. Heute stehen am geplanten Standort Fahrradboxen, durch Steine abgesperrt. Stellplätze werden kaum wegfallen. Durch die künftige Parkraumbewirtschaftung gebe es keine kostenlosen Parkplätze mehr. Die Fahrradstellplätze im Rad-Parkhaus seien kostenpflichtig, außerhalb nicht. Man orientiere sich an den Angeboten von Leonberg und Stuttgart hinsichtlich Tages-, Monats- und Wochentickets. Durch das Doppelstockparken konnten noch mehr Stellplätze untergebracht werden als ursprünglich geplant. Man werde eine komfortable Breite wählen. Die bestehende RegioRad-Station werde unter das Dach des Rad-Parkhauses integriert. Weiter geht sie auf die Frage zum Schutzstreifen ein. Bei einem 110 KV-Kabel benötige man einen Abstand von 2,75 m. Dieser gesicherte Bereich dürfe nicht bebaut werden und sei in den jeweils technischen Vorschriften geregelt.

Stadtrat **Zeltwanger** fragt, ob die Kabelschutzstreifen im Grundbuch geregelt seien.

BM **Manni** nimmt diese Frage mit und wird die Antwort nachreichen.

Durch die jetzt größere Anlage werde man einen neuen Antrag stellen und er geht von einer Fördersumme von 235.000 Euro aus. Für die kleinere Anlage sei bereits eine Fördersumme von

140.000 Euro bewilligt worden, teilt BM **Manni** mit. Die Investition für die Stadt liege bei 200.000 Euro. Er stellt die Vorlage zur Abstimmung.

TOP 4 Sanierung Baldeckstraße
- Bau- und Vergabeabschluss

Vorl.Nr. 124/23

Beschluss:

Baubeschluss

1. Die Baldeckstraße in Eglosheim wird in Zusammenhang mit Leitungsarbeiten der SWLB saniert.
2. Die Gesamtkosten in Höhe von 500.000,00 € (brutto) werden genehmigt.

Vergabeabschluss

Firma Lukas Gläser aus 71546 Großaspach erhält den Auftrag zur Durchführung der Sanierungsarbeiten in der Baldeckstraße.

Die Auftragssumme beträgt:	Angebotssumme	475.567,46 €
	Unvorhergesehenes ca. 5,1 %	<u>24.432,54 €</u>
	Auftragssumme	<u>500.000,00 €</u> (brutto)

Bei Kostenüberschreitungen wird das Gremium informiert, wenn sich die Kosten um mehr als 50.000,00 € erhöhen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 10 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadträtin Clausen
Stadträtin Knecht

Beratungsverlauf:

Die **Leiterin** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen geht anhand einer Präsentation (siehe Anlage zum Protokoll) auf die Vorlage ein.

In einem Stück zu sanieren sei gut, meint Stadtrat **Handel**. Ein Flickenteppich werde nicht gewollt. Er fragt, ob der Gehweg mit Pflastersteinen belegt werden könne, im Falle, dass erneut aufgedigelt werden müsse.

Stadträtin **Liepins** kann die Maßnahme der SWLB nachvollziehen. Jedoch solle die Verwaltung nicht immer den Projekten der SWLB folgen, um dort in die Sanierung zu investieren.

Stadtrat **Müller** fragt nach der Kostenaufteilung und zeigt sich verwundert, warum die Stadt den größeren Anteil zu tragen habe.

TOP 4

Sanierung Baldeckstraße
- Bau- und Vergabebeschluss

Vorl.Nr. 124/23

Stadtrat **Braumann** will wissen, welchen Prozentsatz die Stadt zu tragen habe. Er fragt, wie häufig die Straße frequentiert werde, um die Relation einzuschätzen.

Die **Leiterin** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen geht auf die offenen Fragen ein. Eine Pflasterung sei deutlich teurer als Teer, nachdem dieser für den Straßenbelag sowieso benötigt werde. Der Verteilungsschlüssel erfolge nach dem Verursacherprinzip und sei von der Ausgrabungsgröße der SWLB abhängig. Die Kosten verringern sich, da man sich nach dem Ausschreibungstermin für die Einbringung von Fernwärme entschieden habe. Es gebe viele Straßen in einem schlechten Zustand. Man stimme sich im Vorfeld mit den Leitungsträgern ab und versuche Synergien zu schaffen.

BM **Manni** lässt über die Vorlage abstimmen.

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