



## Protokollauszug zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 18.07.2024, 17:05 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

### ÖFFENTLICH

TOP 1                      Deponie "Am Lemberg" - Sachstandsbericht  
zu den Sanierungsarbeiten  
- mündlicher Bericht

---

#### **Beratungsverlauf:**

BM **Mannl** begrüßt die Anwesenden zur Sitzung im Sitzungssaal des Rathauses. Er eröffnet die Sitzung und ruft Tagesordnungspunkt 1 auf.

Der **Geschäftsführer** und ein **Mitarbeiter** der AVL berichten anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, über den Sachstand. Die Sanierungsmaßnahmen seien Mitte April 2024 gestartet. Die Deponie wurde 1963 errichtet und war bis 1989 in Betrieb. Nach heutigen Qualitätsstandards werden viele Kriterien, wie eine Basisabdichtung (Deponieklasse 2), unzureichend erfüllt. Nach gesetzlicher Vorschrift werde im Normalfall in der Stilllegungsphase eine Oberflächenabdichtung aufgetragen. Die Deponie Lemberg sei eine sehr alte Deponie, teilweise ohne Basisabdichtung mit problematischer Sickerwasserbelastung. Ohne Oberflächenabdichtung müsse das Grundwasser aufwendig gereinigt werden, deshalb liege es im Interesse aller eine Oberflächenabdichtung vorzunehmen. Der bestehende Baumbestand müsse abgetragen und nach erfolgter Maßnahme zurückgepflanzt werden. Die derzeitige Basisabdichtung könne das Sickerwasser nicht in vollem Umfang ableiten. Insgesamt werden 123.000 qm (ca. 12 ha) rekultiviert. Die 2021 vom Regierungspräsidium genehmigte Planung des „alten“ Abdichtungssystems mit einer einlagigen Asphaltabdichtung wurde 2022 zurückgezogen, da die Asphaltabdichtung auf einer anderen Deponie Risse bekommen hatte. Nach Überarbeitung des Abdichtungssystems konnte die Maßnahme Ende 2023 ausgeschrieben werden. Durch die Deponie am Froschgaben in Schwieberdingen konnten Erfahrungen bezüglich der Oberflächenabdichtung gesammelt werden. Die Deponie soll wieder als Naherholungsgebiet zugänglich sein.

BM **Mannl** eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** erkundigt sich nach den Gesamtkosten, mit wie vielen Baufahrzeugen pro Tag zu rechnen sei und wie sicher das geplante Abdichtungssystem wäre. Sie fragt, wann mit der Aufforstung begonnen werden könne und ob ein Bewässerungssystem eingebaut werden müsse.

Für Stadtrat **Braumann** stehe die Sicherheit für Mensch und Natur an oberster Stelle. Es gehe darum die Maßnahme für alle Beteiligten möglichst verträglich

umzusetzen. Er fragt nach der derzeitigen Verkehrsbelastung und wie es in Zukunft sein werde. Nachdem eine mögliche Öffnung für die Allgemeinheit ab ca. 2035-2040 erfolgen soll, möchte Stadtrat Braumann wissen, ob die Stadt mit einbezogen werde. Er bittet um Schilderung, was in den letzten dreieinhalb Jahren gemacht worden sei und was künftig mit dem Waldfest des RKV geschehen werde.

Stadtrat **Peifer** fragt, ob hier Photovoltaikfelder entstehen sollen, ob die Basisabdichtung ohne recyceltes Material erfolgen werde und ob die Auffüllung mit Erde oder Bauschutt erfolge.

Stadträtin **Liepins** lobt die gute Öffentlichkeitsarbeit. Sie erkundigt sich ebenfalls nach den Kosten, vor 10 Jahren seien 13,7 Millionen Euro angesetzt worden.

Stadtrat **Eisele** möchte wissen, ob nach erfolgter Oberflächenabdichtung der Deponiekörper nicht trotzdem Sickerwasser abgeben würde. Bezüglich der Kosten sei es wichtig Nachsorgerückstellungen zu bilden.

Der **Geschäftsführer** der AVL ergänzt, dass die Kostenschätzung für die Gesamtkosten bei 39 Millionen Euro liege. Durch erwirtschaftete Erlöse können die Kosten auf ca. 25,5 Millionen reduziert werden. Die Finanzierung erfolge über eine Nachsorgemaßnahme, welche aus Nachsorgerückstellungen finanziert werde, die der Landkreis während der Betriebsphase gebildet habe. Die Nachsorgerückstellung sei aber nicht ausreichend, deshalb habe der Kreistag vor vielen Jahren entschieden, dass über die Abfallgebühren Mittel der Nachsorgerückstellung zugeführt werden und die Maßnahme somit vollumfänglich finanziert sei. Die Art der Finanzierung sei über den Verwaltungsgerichtshof in Mannheim bestätigt worden. Die AVL sei mit den umliegenden Anwohnern in Kontakt. Das Vereinsfest des RKV soll so lange wie möglich weitergeführt werden.

Ein **Mitarbeiter** der AVL stellt fest, dass bei der Deponie Lemberg kein Platzangebot zur Zwischenlagerung der Materialien vorhanden sei. Auf dem seit 2006 rekultivierten freien Platz auf der Kuppe der Deponie befinde sich ein Eidechsenhabitat, weshalb dort nicht eingegriffen werden dürfe. Der Verkehr hänge stark von der Baukonjunktur ab. Nach dem Verkehrsgutachten müsse man zu Beginn mit 20-30 LKWs pro Tag rechnen. Die gewählte Oberflächenabdichtung mit der Trisoplast Variante sei unter verschiedenen Qualitätsansprüchen geprüft und in anderen Deponie-Standorten verwendet worden. Über die Deponie „Am Froschgraben“ konnte eine bautechnische Expertise bezüglich Rekultivierungsboden, Größe der Bauabschnitte und Zeitprognose eingeholt werden. Mit der Aufforstung könne begonnen werden, sobald der erste Bereich der Oberflächenabdichtung mit Rekultivierungsboden versehen wurde. Dadurch werde Erosion vermieden und die Durchwurzelung erhöhe die Standsicherheit. Bezüglich der Bewässerung werde ein Sachverständiger die bodenkundliche Baubegleitung durchführen, den Oberboden begutachten und erforderliche Maßnahmen prüfen. Für eine Photovoltaikanlage auf dem Lemberg seien aufgrund der Naturschutzmaßnahmen, des Waldes und Naherholungsgebietes keine Flächen vorhanden. Einen Deponierückbau am Lemberg werde es nicht geben. Neben Erde werde auch Bauschutt im Bereich der Trag- und Ausgleichsschicht

eingearbeitet. Es könne ausgeschlossen werden, dass Grundwasser auch seitlich durch die Oberflächenabdichtung in den Deponiekörper eindringen könne. Es finde jährlich eine Inspektion der Basisabdichtung statt.

BM **Mannl** bekräftigt, dass die Stadt in enger Abstimmung sei, was die Transporte und die Interessen der Anlieger betreffe sowie später bei der Gestaltung des Naherholungsgebietes.

### **Beratungsverlauf:**

Der **Leiter** des Fachbereiches Sicherheit und Ordnung bedankt sich bei der Polizei als treuen und engagierten Partner der Stadt Ludwigsburg.

Der **Polizeidirektor** des Polizeireviers in Ludwigsburg stellt anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, die Statistik vor. Bei den Straftaten gegen die sexuelle Bestimmung (Seite 4 „Wesentliche Deliktsbereiche“) fließe die „Schulhofpornografie“, die Weitergabe von inkriminierten Bildern, mit ein. Im Bereich des Wohnungseinbruches konnte eine Tätergruppierung festgenommen werden, die für zwei Großserien im Bereich Salonwald und Favoritegärten verantwortlich gewesen sei. Nicht feststellbar sei bei den „wesentlichen Deliktsbereichen in den Stadtteilen“ (Seite 5) ein offener Hotspot oder eine besonders gefährliche Ecke. Am Bahnhof zeige die Statistik rückläufige Zahlen. Einschlagend wirke sich das Breuningerland, IKEA und der DPD statistisch im Stadtteil Eglosheim unter „Entwicklung der Stadtteile“ (Seite 7) aus. Zudem sei Eglosheim der bevölkerungsreichste Stadtteil. Die Anzahl der Tatverdächtigen habe zugenommen (Seite 8), der Anteil der nichtdeutschen Tatverdächtigen liege bei 50,8 %. Bei Kindern und Jugendlichen erkenne man eine Neigung zur Kriminalität (Seite 9). Man habe der Stadt Ludwigsburg davon abgeraten eine Messerverbotszone einzurichten, da die rechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen und das Image der Stadt darunter leiden würde (Seite 10). Individuelle Messer- oder Waffentrageverbote gegen einzelne Personen können ausgesprochen werden. Verkehrsunfälle mit Radfahrern und Fußgängern sei rückläufig (Seiten 14 und 15).

Stadträtin **Wiedmann** macht darauf aufmerksam, dass nach dem Sicherheitsbericht des Landes Baden-Württemberg das Land als „sicher“ eingestuft werde. Das Niveau der Straftaten sei grundsätzlich gesunken. Erfreulich zu sehen sei der Rückgang der Straften in der Gesamtstadt. Sie fragt nach den Gründen der Zunahme in den Stadtteilen Hoheneck und Schlösslesfeld und der Tatverdächtigen unter 21 Jahren. Sie fragt, ob Präventionsansätze oder Projekte an Schulen und/oder Kitas geplant seien. Stadträtin Wiedmann möchte wissen, ob mehr Verkehr zu mehr

Verkehrsunfällen geführt habe., oder bestimmte Knotenpunkte und gefährliche Stellen ausgemacht werden konnten. Bei den Unfällen mit Radfahrern interessiert sie sich für den Anteil an Kindern und ob der Radführerschein in der Grundschule schon früher eingeführt werden sollte.

Stadtrat **Braumann** stellt fest, dass die Anzahl der Delikte pro Tag nicht unerheblich sei. Der Bahnhof werde von vielen als unsicher empfunden, Sauberkeit und Sicherheit seien relevante Faktoren. Die Neugestaltung des ZOB, die zweite Bahnhofs-Unterführung in die Weststadt und das Franck- und Keppler-Areal werden für Belebung sorgen und mehr Sicherheit geben. Mit dem CDU-Antrag „Keine dunklen Ecken in der Stadt“ wurde letztes Jahr auf die Problematik hingewiesen. Er erkundigt sich nach Gewalt gegen Polizeibeamte und führt an, dass die Clan Kriminalität Sorge bereite. Bezüglich der häuslichen Gewalt würde ihn die Dunkelziffer interessieren. Wichtig zu sagen sei, dass Ludwigsburg eine sichere Stadt sei und Ansätze bekämpft werden.

Stadtrat **Zeltwanger** erkundigt sich, wie das Sicherheitsgefühl für die Menschen gestärkt werden könne. Man müsse sich aktiv um das Thema Jugendgangs kümmern. Bezüglich der Verkehrssicherheit könnte eine bessere Kennzeichnung helfen, wie eine Markierung für Fahrradfahrer in der Bietigheimer Straße oder eine Verdeutlichung, wenn an einem Zebrasteifen ein Fahrradweg mit angegliedert sei. Ein Abstand von 1,50 m zu einem Fahrradfahrer könne nicht immer eingehalten werden.

Stadtrat **Gekeler** fragt, wie hoch der Anteil bei den Rauschgiftdelikten auf Cannabis zurückzuführen sei. Bezüglich der Jugendkriminalität möchte er wissen, wie viele Straftaten von den 732 im Jahr 2023 begangenen den Jugendgruppierungen zuzuordnen seien.

Auch Stadtrat **Ziemann** möchte mehr über den Anstieg in der Jugendkriminalität erfahren.

Stadtrat **Eisele** spricht ein großes Lob an die Polizei aus. Er fragt, ob die Personenkontrolle in einer Waffenverbotszone für die Polizei einfacher wäre und erkundigt sich nach dem Arsenalplatz und der Jugendgang „716“. Erfreulich sei, dass in der Verkehrsunfall-Statistik weniger verletzte Rad- und Fußgänger gäbe.

Stadtrat **Tübek** interessiert, ob es eine Monatsstatistik der Straftaten gebe.

BM **Mannl** bestätigt die Kernaussage, dass Ludwigsburg eine sichere Stadt sei.

Der **Polizeidirektor** ergänzt, dass den Jugendgruppierungen im Bereich der Innenstadt mit Prävention begegnet werde, mit Netzwerkgruppen in denen Jugendhilfeeinrichtungen, die Jugendgerichtshilfe und Rektoren von Brennpunktschulen tätig seien. Die leichten Steigerungen von Straftaten in den Stadtteilen Hoheneck und Schlösslesfeld konnten keiner Reihung zugeordnet werden. Der Jugendverkehrsunterricht in der 4. Klasse sei sehr sinnvoll und werde an allen Grundschulen durchgeführt. Auch am ZOB werde Prävention betrieben, Sauberkeit sei wichtig. Die Neugestaltung des ZOB werde das Image des Bahnhofs verbessern.

Die Zahl der Delikte gegen die Polizei belief sich im Jahr 2023 auf 69 Fälle. Die Polizei werde nicht von jedem respektiert, was den Beruf im Umgang erschwere. Schockanrufe seien nach wie vor aktuell, im südosteuropäischen Bereich gäbe es Callcenter die wellenmäßig die Stadtteile überziehen würden. Das Dunkelfeld sei hier sehr groß, da die Menschen vor lauter Scham es niemandem erzählen, wenn sie auf die Betrugsmasche reingefallen seien. Der Polizeidirektor betont, dass es in Ludwigsburg keine Unfallschwerpunkte gäbe. Beim zukünftigen Arsenalplatz sei eine Bespielung der Flächen sehr wichtig und eine Heterogenisierung der Menschen, die sich dort aufhalten werden. Das nicht-einhalten der Abstandsregel von 1,50 m zu einem Fahrradfahrer sei eine Ordnungswidrigkeit, die schwer kontrolliert werden könne. Eine Aufschlüsselung von Rauschgiftdelikten in harten und weichen Drogen wäre möglich. Die Vermutung liege nahe, dass viele Straftaten den Jugendgruppierungen zuzuordnen seien, an denen die Polizei mit individuellen Waffentrageverboten dran sei. Eine Waffentrageverbotzone einzurichten, halte er nicht für nötig und die rechtlichen Voraussetzungen seien nicht gegeben. In der dunklen Jahreszeit steige die Zahl der Wohnungseinbrüche.

Stadträtin **Dr. Knoß** erkundigt sich detaillierter nach den „Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung“

Der **Polizeidirektor** bestätigt, dass es sich bei den „Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung“ um das Recht am eigenen Bild handle, um weitergeleiteten Bilder ohne die Zustimmung. An den Schulen werden Präventionsvorträge angeboten, um Traumatisierung und Mobbing zu verhindern.

BM **Mannl** bestätigt die gute Präventionsarbeit der Polizei, des Fachbereiches Jugend und die Jugendarbeit des Landkreises. Am 19.09.24 finde der Tag der Zivilcourage statt.

### **Beratungsverlauf:**

Der **Geschäftsführer** des Stadtbahn-Zweckverbandes im Kreis Ludwigsburg berichtet anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, über den Sachstand. Zur Frage, ob sich die Stadtbahn hier im Landkreis lohnen würde, stellt er klar, dass keine Investitionsmaßnahme im öffentlichen Bereich so intensiv und detailliert nach den Verfahrensrichtlinien des Bundesverkehrsministeriums hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit untersucht werde. Die Ausbaustufe 3 (Innenstadtstrecke) werde in die Vorplanung einbezogen, über die Realisierung aber erst später entschieden. Er betont die gute Förderkulisse.

---

Stadträtin **Dr. Knoß** erkundigt sich, wie lange der Bau der Brücke in Markgröningen dauern werde, wie die Verbreiterung an der Gneisenaustraße durchgeführt werden soll und wie lange der Lotter-Zug die Gleise nicht nutzen können werde.

Stadtrat **Passaro** fragt nach der Dauer des Brückenbaus in Markgröningen und ob die Planungsvarianten (Seite 6) frei wählbar seien, da die Bahnstrecke im Eigentum der DB bleibe. Beim Einfädeln in die Schlachthofstraße (Seite 13) sei ein Höhenunterschied zwischen den Gleisen.

Stadtrat **Zeltwanger** bedankt sich bei dem Geschäftsführer für seine Leistung der letzten beiden Jahre und erkundigt sich nach einem HUB (Parkhaus) in der Nähe der A 81, damit Menschen das Auto dort stehen lassen, um auf den ÖPNV umzusteigen. Ihn würde interessieren, ob bekannt sei, wie viele Fahrgäste der Stadtbahn im Anschluss mit S-Bahn oder Bussen weiterfahren.

Stadträtin **Liepins** fragt, ob eine Realisierung bis 2028/2029 möglich sei und wann das Ergebnis der standardisierten Nutzen-Kosten-Untersuchung vorliege.

Stadtrat **Eisele** stellt fest, dass die Stadt Ludwigsburg ca. 3% der Gesamtkosten an dem Projekt trage. Bei der Fahrgasthochrechnung würde ihn der Nutzen-Kosten-Faktor nach jeder Ausbaustufe interessieren.

Der **Geschäftsführer** bedankt sich für die Wertschätzung. Die Brücke in Markgröningen sei schon geplant und liege in der Zeitschiene. Der Brückenbau werde vom Zweckverband geplant, gebaut und beauftragt. Die Zahlung erfolge durch den Straßenbulasträger, jedoch nur für eine eingleisige Brücke. Die Mehrkosten zu einer zweigleisigen Brücke müssten über das Projekt finanziert werden. In der Gneisenaustraße bis zum Waldäcker sei ein 2 Kilometer langer zweigleisiger Begegnungsabschnitt geplant, damit sich verspätete Züge nicht gegenseitig aufhalten. Dafür bedürfe es einer Aufweitung des Fußgängerweges unter der Gneisenaustraße hindurch. Die Streckenunterbrechung werde nach Absprache mit der Firma Lotter im Sommer vermutlich in die Werksferien gelegt. Der Geschäftsführer bemerkt, dass in den sozialen Medien immer von bestimmten Personen Falschaussagen getroffen werden. Er gehe davon aus, dass die Brücke (zweigleisig) in Markgröningen in einem halben Jahr gebaut werde. Bezüglich der Planungsvariante 2 (Seite 6) nach nicht DB-Standards habe man sich mit der DB geeinigt, dass der Zweckverband auf die Strecke zugreifen dürfe, wie wenn sie im eigenen Eigentum wäre. Für den Höhenunterschied in der Schlachthofstraße gäbe es eine planerische Lösung. Am Bahnhof in Markgröningen werde nächstes Jahr die Artenschutzbegutachtung durchgeführt. Eine Park & Ride Möglichkeit Nähe der A 81 sei in der Nutzen-Kosten-Berechnung nicht enthalten. Für einen Park & Ride Parkplatz wäre die Kommune verantwortlich. Der Bundesfördermittelgeber finanziere keine Parkplätze, dies müsse über andere Zuschussprogramme laufen. Die Anzahl der Fahrgäste der Stadtbahn, die in Ludwigsburg mit S-Bahn oder Bussen weiterfahren, sei ein Thema, das detailliert in der Nutzen-Kosten-Berechnung ausgearbeitet werden müsse. Die Realisierung des Projektes hänge von geeignetem Personal ab, wichtige Stellen seien unbesetzt. Der strukturelle Personalmangel sei ein Projektrisiko. Der Geschäftsführer gehe davon aus, dass die standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung im Jahr 2025 vorliegen und die Projektlaufzeit 10 Jahre

---

betragen werde. Die Gesamtkosten des Projektes werden höher als die vor vielen Jahren prognostizierten 40 Millionen Euro, da großzügiger geplant wurde, wie der 2 Kilometer lange zweigleisige Begegnungsabschnitt und die zweigleisige Brücke. Die Kosten für die Stadt werden nicht in einem Haushaltsjahr anfallen. Es wurde sich darauf verständigt, dass bei größeren Ausgaben die Eigenanteile zum Teil über eine Kreditfinanzierung des Zweckverbandes finanziert werden. Zu den Folgekosten stellt er klar, dass eine Stadtbahn im Vergleich zu einem Stadtbus nicht viel schlechter abschneide. Der Geschäftsführer erwähnt, dass bezüglich Seite 15 eine aktuellere Grafik mit dem Strang Oßweil Süd vorliege, bei der in der Oststadt (Hindenburgstraße - Leonberger Straße) die Fahrgastgewinne fast denen der Markgröninger Bahn gleichen. Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung werde nach jeder Ausbaustufe durchgeführt, da noch unklar sei, ob die Ausbaustufe 3 realisiert werde.

BM **Mannl** stellt fest, dass das Projekt auf einem sehr guten Level sei und die Nutzen-Kosten-Untersuchungen der Motivationsgrund sei, das wichtige Projekt voranzutreiben. BM Mannl bedankt sich bei dem Geschäftsführer für die sehr gute Zusammenarbeit.

---

**Beschluss:**

1. Der vorgestellten Planung vom 18.07.2024 für den Abschnitt der Steinbeisstraße zwischen Schwieberdinger- und Friedenstraße wird zugestimmt.
2. Die Gesamtkosten in Höhe von 900.000 € (brutto) werden genehmigt.

**Abstimmungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadtrat Eisele  
Stadträtin Dr. Klünder

**Beratungsverlauf:**

Eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität geht anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, auf die Vorlage ein.

Stadträtin **Dr. Knoß** begrüßt die geplanten Verbesserungen für Radfahrer und dass die Möglichkeit genutzt werde, den Bäumen mehr Raum zu geben.

Stadtrat **Passaro** stimmt zu, dass die Steinbeisstraße dringend sanierungsbedürftig sei und fragt, ob geeignete Umgehungsmaßnahmen eingeplant seien.

Stadtrat **Zeltwanger** erwarte bei der Sanierung eines Straßenzuges eine Aussage zur CO2 Minderung. Er fragt, ob die Umgestaltung mit dem ÖPNV abgestimmt sei und ob die Breite der geplanten Straße für den Schwerlastverkehr ausreichend sei.

Stadträtin **Liepins** findet die Planung gut gelungen.

Die **Mitarbeiterin** bestätigt eine enge Abstimmung mit den Anliegern, die Baustelle werde so organisiert, dass Zufahrtsmöglichkeiten vorhanden seien. Eine Abstimmung und Zustimmung seitens der LVL sei erfolgt. Die Straßenbreite belaufe sich auf 5,25 m zuzüglich des Radschutzstreifens von 1,75 m, insgesamt 7 m und sei für einen Begegnungsverkehr von zwei LKWs ausreichend.

BM **Mannl** ergänzt, dass die Priorisierung viel mit der Straßenzustandsbewertung und dem Schadensbild zu tun habe. Es liege ein Wassereintrag vor und die Straße werde flächig kaputt gehen.

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