



Protokollauszug

zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 20.03.2025, 16:30 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 3

Kreisverkehr Sternkreuzung
- Beschluss von Radweganbindungen

Vorl.Nr. 078/25

Beschluss:

1. Der im MU am 20.03.2025 vorgestellten Radweganbindung vom Kreisverkehr Stern nach Süden (Richtung Scala) wird zugestimmt.
2. Der im MU am 20.03.2025 vorgestellten Radweganbindung aus Norden (ab Bärenstraße) zum Kreisverkehr Stern wird zugestimmt.
3. Der im MU am 20.03.2025 vorgestellten Radweganbindung nach Norden (bis Höhe Kaffeeberg) vom Kreisverkehr Stern wird zugestimmt.

Darüberhinausgehende Radverkehrsplanungen sind nicht Bestandteil der Planung und werden bei Bedarf im Gremium vorgestellt und separat zum Beschluss eingebracht.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen und getrennt nach den Ziffern 1 bis 3.

Der Beschluss zu Ziffer 1 wird mit 12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich gefasst.

Der Beschluss zu Ziffer 2 wird mit 8 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich gefasst.

Der Beschluss zu Ziffer 3 wird mit 7 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich gefasst.

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** eröffnet den öffentlichen Teil der Sitzung, verweist auf die Vorlage Nr. 078/25 und führt in das Thema ein.

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, erläutert eine **Mitarbeiterin** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität den Sachverhalt. An der nordwestlichen Anbindung könne der Radverkehr nicht über die Eberhardtstraße in die Wilhelmstraße ausfahren (Seite 4). Die vorhandene Busspur könnte von der Eberhardtstraße in Richtung Kreisverkehr für den Radverkehr freigegeben werden (Seite 5). Der vorhandene Fuß- und Radweg entlang des Schlossgartens sei zu schmal für die hohe Fuß- und Radfrequenz. Die Radanbindung in Richtung Schloss auf der nordöstlichen Seite (Seite 6) soll auf der derzeit gesperrten und nicht benötigten Spur entlang der B27 für bergabfahrende Radfahrer geführt werden. Die gesperrte Spur könne im Rahmen einer „protected bike lane“ dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden, um am Ende (Höhe Eingang des Schlosses) wieder auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg geleitet zu werden. Hierzu gebe es zwei Varianten (Seite 7). Bei der rechten Variante müsste der Radverkehr hinter dem Bus anhalten, sobald ein Bus an der Bushaltestelle stehen bleibe und könne erst weiterfahren, wenn der Bus wieder weiterfahre. Aus diesem Grund bevorzuge die Verwaltung die linke Variante, bei der der Radverkehr hinter der Bushaltestelle vorbeigeführt werde (auf den Platz Höhe Kaffeeberg), ohne das Ein- und Aussteigen von Busfahrgästen zu behindern.

BM **Mannl** weist darauf hin, dass nach Fertigstellung der Detailplanung ein Sicherheitsaudit durchgeführt werde.

Für Stadträtin **Dr. Knoß** sei die Planung ein Beitrag zur Sicherheit. Die momentane Situation sei heutzutage, aufgrund der Breite der Allee, unzulässig. Man könne die Allee entlang des Schlosses nicht verbreitern. Die von der Verwaltung vorgestellte Lösung sei daher gut. Auch die anderen Radanbindungen seien gut gelöst.

Dass Radfahrer künftig vom Kreisel heraus ein Stück auf der Schlosstraße herunterfahren, um dann am Seiteneingang des Schlosses wieder auf den Rad- und Fußweg zwischen B 27 und Schloss einfädeln sollen, hält Stadtrat **Passaro** für zu gefährlich und für hoch problematisch. Die Radler hätten auf der abschüssigen Strecke eine zu große Geschwindigkeit, da käme es beim Einfädeln hinter der Bushaltestelle zu Konflikten mit Fußgängern und bergauffahrende Radfahrenden. Die Radwegausfahrt Richtung Scala bis zum Ehrenhof zu führen sei aus seiner Sicht in Ordnung. Hier bögen die meisten Radfahrer ohnehin Richtung Rathaus ab. Ob sie da überhaupt fahren dürfen, sei aus seiner Sicht fraglich, evtl. müsse dies noch als Rad- und Fußweg ausgeschildert werden. Wenn die Wegführung über die Bärengasse erfolge, würde diese ebenfalls zu einer Engstelle werden. Stadtrat Passaro sehe es nicht als unproblematisch, wenn die Radfahrenden in der Schlosstraße über die Busspur einfädeln und damit zu einer Behinderung des Busverkehrs werden. Er glaube nicht, dass es die Radfahrenden stören würde vom Marktplatz das Fahrrad bis zur Wilhelmstraße zu schieben, um dann über die Wilhelmstraße in den Kreisverkehr einzufahren. Er hält fest, der Ziffer 1 des Beschlussvorschlages könne er zustimmen, bei den Ziffern 2 und 3 werde er mit Nein votieren.

Stadtrat **Zeltwanger** erkundigt sich nach den externen Planungskosten der Planungsbüros für den Kreisel. Er stimme gegen diese konzeptionslose Radanbindung. Es sei ein Stückwerk und er fordere eine Planung bis hinunter zur Marbacher Straße.

Stadtrat **Maier** spricht sich dafür aus mit dem Umbau anzufangen, um das erste Stück eines Nadelöhrs zu beheben. Es gebe in Ludwigsburg auf jeder Hauptradroute

Nadelöhre und diese sollten nach und nach angegangen werden. Optimal würde es nie werden.

Stadtrat **Ziemann** sehe die 3. Variante, auf der B27 am Schloss runter zu fahren, auch kritisch.

Grundsätzlich sei die Sternkreuzung keine Kreuzung für Radfahrende, schickt Stadtrat **Eisele** voraus. Geld könnte eingespart werden, denn ohne den Radverkehr könne man sich die Mittelinseln sparen. Der 1. Variante Richtung Scala werde er nicht zustimmen, da er eine Radspur für diese kurze Strecke für unnötig halte. Es sei gefährlich für Radfahrende die Bärenstraße durch die ein- und ausparkenden Fahrzeuge entlangzufahren. Bei der Radanbindung Nord am Schloss habe er schon gefährliche Situationen erlebt, da Radfahrende nicht immer auf dem Radweg bleiben und auch mal ausscheren zum Überholen. Der 3. Variante werde Stadtrat Eisele zustimmen, den ersten beiden Varianten nicht.

Stadtrat **Tübek** erwähnt, dass er allen 3 Varianten zustimmen könne.

BM **Mannl** betätigt, dass die Planungen nicht fertig geplant seien. Man wolle die Chance nutzen den bestehenden Engpass zu beseitigen, ohne Sicherheitsdefizite zu verursachen.

Nach Aussprache lässt BM **Mannl** über die Vorlage Nr. 078/25 getrennt nach den Ziffern 1 bis 3 Beschluss fassen.

TOP 4 Bericht zum Parkleitsystem
- mündlicher Bericht

TOP 4.1 Interfraktioneller Antrag vom 23.07.2024 Vorl.Nr. 180/24

TOP 4.2 Antrag der Fraktion Freie Wähler vom Vorl.Nr. 332/24
20.11.2024

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** führt in das Thema ein. Vor ca. drei Jahren konnte in digitale Anzeigetafeln investiert werden, verbunden mit einem großen Lernprozess.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität erläutert den Sachverhalt, anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist. Der Input aus den Fachaustauschtreffen sei sehr wichtig gewesen. Zum Teil müsse weiter in die Umsetzung gegangen werden, was aber mit Investitionen verbunden wäre. Derzeit sei man an der Umbenennung einzelner Parkplätze, die Anpassung von Richtungspfeilen sei bereits erfolgt. Die Parkieranlagen sollen durchnummeriert werden, um eine vereinfachte Zielführung und Verständlichkeit zu erreichen. Die Infoschilder (Seite 4 und 5) mit der Nummerierung der Parkieranlagen hängen in den Parkhäusern. Die Hinweise von belegten Anlagen (Seite 6) waren in Rot angezeigt worden, mittlerweile sei man auf gelb gewechselt für Menschen mit einer

Rot-Grün Schwäche. An den Ortseingängen wurden Übersichten von vier Parkierungsanlagen aufgestellt, sollten diese belegt sein, werden zusätzliche Hinweise angezeigt. Durch Kommunikationsmaßnahmen werde weiterhin versucht die Sinnhaftigkeit des Parkleitsystems mehr ins Bewusstsein zu rufen (Seite 7). Derzeit werde die Wirtschaftlichkeit untersucht, wenn Besucher des Blühenden Barock am Klinikum parken und dort mit einem online Ticket über den Badgarten ins Blühende Barock kommen. Die Verwaltung würde gerne zwei neue LED-Anzeiger an der Schloßstraße im Bereich Marstall und in der Mathildenstraße ergänzen.

BM **Mannl** eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** freue sich darüber, dass man sich einig sei, genügend Parkplätze in der Stadt zu haben. Ein Ärgernis sei, dass die Parkhäuser der SWLB sonntags geschlossen seien. Alle Maßnahmen werden begrüßt, die den Park-Such-Verkehr minimieren. Sie erwähnt, dass hier auch viel Geld drinstecke, in der Beschilderung und dem internen und externen Personal, das dauerhaft benötigt werde.

Stadtrat **Passaro** bekräftigt den Erfolg der Fachaustauschtreffen und deren Erkenntnisse. Er fand schade, dass in der Zeitung zum Thema Märzklopfen die Parkhäuser noch ohne Nummerierung aufgeführt waren. Stadtrat Passaro möchte wissen, ob die Namensgebung dahingehend verändert werde, dass künftig auf die sperrigen Zusätze wie "Parkhaus" und „Parkgarage“ verzichtet werde. Bezüglich der Steuerung stelle sich die Frage, ob in der Leitzentrale der SWLB kurzfristig eingegriffen werden könne.

Stadtrat **Zeltwanger** ist beeindruckt, dass die bestehenden Ressourcen besser genutzt werden. Er merkt an, dass die Beschilderung innerhalb des Aldi Parkplatzes mit dem Hinweis, dass man nach 2 Stunden abgeschleppt werde, zu Verwirrung führe, wenn der Parkplatz sonntags für Besucher der Stadt geöffnet sei. Stadtrat Zeltwanger fragt, ob es möglich sei an besucherintensiven Tagen die Sternkreuzung zu entlasten, indem man die Fahrzeuge, die am Schloss hochfahren (Stuttgarter Straße) und zur Rathaus Garage möchten, über den Wendehammer am Forum führe. Der Park-Such-Verkehr soll weitgehendst nicht über die Wilhelmstraße erfolgen, sondern um die Innenstadt herum. Er bittet um eine Übersicht der Parkierungsanlagen, samt verfügbarer Stellplätze.

Stadträtin **Liepins** schließt sich dem Lob an die Fachaustauschtreffen an. Sie bezweifle, dass Ortsfremde durch den Tunnel geführt werden können. Auch sie halte es für sinnvoll die beiden Parkhäuser am Bahnhof sonntags für Events zu öffnen.

Eine Durchnummerierung und Kurzbezeichnungen für die Parkierungsanlagen seien sehr sinnvoll, bestätigt Stadtrat **Ziemann**.

Stadtrat **Eisele** fügt hinzu, dass schon viele Verbesserungsvorschläge umgesetzt worden seien und er der Meinung sei, dass es funktionieren werde.

Stadtrat **Tübek** bedankt sich für die Zusammenarbeit und die Verbesserungen.

Der **Leiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität teilt nach erfolgter Aussprache mit, dass auf der Webseite der SWLB noch stehe, dass sonntags geschlossen sei. Die Absprache der Öffnung bestehe und tatsächlich seien die Parkhäuser geöffnet. Ein Eingriff in die Leitzentrale der SWLB sei nicht so einfach möglich, erklärt der

Fachbereichsleiter. Die von Stadtrat Zeltwanger gewünschten Parkplatzzahlen in Parkhäusern werden zusammengestellt und den Mitgliedern des Gemeinderats im Nachgang der Sitzung zur Verfügung gestellt.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität ergänzt, dass der Hinweis der freien Parkplätze vor der Rathausgarage von der SWLB dynamisch gesteuert werde und von den Hinweisen zur Anzahl freier Parkplätze innerhalb der Garage abweiche. Dies könne an der Anzahl der Dauerparker liegen, die dort keinen festen Parkplatz haben.

BM **Mannl** bedankt sich für den guten Austausch und stellt abschließend fest, die beiden Anträge zum Parkleitsystem, Vorlagen Nr. 180/24 und 332/24, seien mit heutiger Beratung erledigt.

TOP 5 Baumzustandsbericht
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

Die **Leiterin** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen berichtet anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, über den Zustand der Bäume. Die Lage sei ernst, durch alle Baumarten hindurch, unabhängig vom Standort des Baumes. Im Fischerwäldle habe man Anfang des Jahres über 60 Eschen aufgrund des Eschentriebsterben fällen müssen. Durch wurzelbüdige Pilze am Standfuß zersetzen die Wurzeln und die Bäume seien nicht mehr standsicher. Die starken Hitzeeinwirkungen und massive Sonneneinstrahlungen verursachen Stammrisse und Stammbrüche, auch bei jüngeren Bäumen. Dadurch gelangen Feuchtigkeit, Pilze und andere Schädlinge hinein. Die Leiterin bekräftigt, dass die Zahlen des Baumbestandes (Seite 11) täuschen würden, durch Flächenzuwachs und einer besseren Kartierung der Bäume. Man treffe immer wieder auf Flächen, die im Baumkataster noch nicht erhoben wurden. Der Zuwachs an Bäumen belaufe sich zwar auf 384 Bäume, aber bei der Gegenüberstellung der Fällungen zeige sich ein deutliches Minus. Aus dem Ausland suche man sich Verstärkung in der Hoffnung, dass diese Bäume den Bedingungen, der Erwärmung und dem wenigen Regen, besser gewachsen seien. In ihrem Bericht geht die Leiterin auf die Möglichkeit von Baumspenden ein. Die gelb-blau-schwarz gestärkten Bäume seien von den MHP-Riesen und deren Fans gespendet worden. Für jeden geworfenen Dreier im Basketballspiel werde Geld für einen Baum in der Schwieberdinger Straße gespendet im Rahmen der Aktion „Threes for trees“. Auch der HCL habe sich überlegt Bäume am Sportzentrum zu pflanzen. Auf der städtischen Homepage könne für Bäume gespendet werden. Es bestehe die Möglichkeit auf einer Karte auszusuchen, wo genau man einen Baum spenden möchte. Ebenfalls können Bäume anlassbezogen gepflanzt werden, wie z.B. zur Geburt oder Hochzeit.

BM **Mannl** bekräftigt, dass eine überaltete Baumstruktur vorliege und, die Kosten für den Bausersatz permanent steigen, wie auch die Unterhaltungskosten.

Stadträtin **Dr. Knoß** bestätigt die dramatische Lage durch das starke Vorangehen des Klimawandels. Sie betont, wie wichtig die Baumschutzsatzung sei, auf dessen Grundlage die Verwaltung gegen Baumfällungen vorgehen könne. Sie sei der Meinung, dass die Baumschutzsatzung erweitert werden müsse. Vor allem in der Weststadt müsse nachgepflanzt werden. Sie regt an den Grünstreifen in der Gänsefußallee beim Stihl-Gelände zu reaktivieren.

Stadträtin **Dr. Klünder** fragt, welche Folgekosten nach einer Baumspende für die Stadt anfallen und wie viele Bäume durch ein Einschreiten der Verwaltung erhalten werden könnten. Sie regt an, die Gitter der Baumquartiere in der Arsenalstraße zu überprüfen. Die Fraktion sei skeptisch der Baumschutzsatzung gegenüber, da sie einen starken Eingriff in das Privateigentum erlaube und für die Verwaltung einen hohen bürokratischen Aufwand darstelle.

Stadtrat **Peifer** möchte wissen, wie viele Bäume mit Genehmigung gefällt werden und wie viele Bäume es insgesamt in der Stadt gebe, inklusive derer im Privateigentum.

Stadträtin **Liepins** erkundigt sich nach dem Alleen-Programm und den Folgekosten, wie die Bewässerung und Pflege junger Bäume.

Es könne nur durch Anpassung der Auswahl der Bäume bei Nachpflanzungen Besserung folgen, bestärkt Stadtrat **Ziemann**.

Stadtrat **Eisele** hofft die leicht und deutlich geschwächten Bäume durch Maßnahmen wieder zu gesunden Bäumen zu bekommen.

Im Rahmen der Aussprache teilt BM **Manni** mit, es sei vorgesehen über die Baumschutzsatzung in einer der nächsten Sitzungen des Mobilitäts- und Umweltausschusses zu berichten.

Die **Fachbereichsleiterin** ergänzt, dass es sehr wichtig sei, welche Bäume in welchem Quartier nachgepflanzt werden. Zisternen werden vorgesehen, die das abfließende Dachwasser speichern und die Bäume mit Regenwasser unterstützen. In der Jungbaumpflege werden die Bäume drei Jahre lang betreut. Eine Spende für einen Standardbaum liege bei ca. 1.800 € und der Baum wäre auch die ersten drei Jahre mit Bewässerung und Jungbaumpflege betreut. Es gebe Baumpaten, die sich um einen Baum kümmern. Die grünen Säcke im Wurzelbereich sorgen dafür, dass das Wasser über einen längeren Zeitraum in den Boden abgegeben wird und versickern kann. Ein Baum brauche ungefähr 200 Liter Wasser. Der Baum müsse trainiert werden in die Tiefe zu wurzeln, indem viel Wasser ganz tief versickert und die Wurzeln dem Wasser nachgehen. So werde auch die Standfestigkeit erreicht. Insgesamt sei es wichtig, wie im Fuchshof, das Schwammstadt-Prinzip umzusetzen, indem das Wasser vor Ort in den Poren des Bodens zurückgehalten und gespeichert werde. Die Fachbereichsleiterin betont, dass sie mit der Baumschutzsatzung gute Erfahrungen gemacht haben. Es sei kein Instrument des Verhinderns, sondern ein Instrument, um in den Austausch zu kommen und zu unterstützen. Sie erläutert, dass es keinen Überblick über die privaten Bäume gebe. Das Alleen-Programm für die denkmalgeschützten Alleen bestünde noch, gerade werde die Jägerhofallee gestärkt. Es gebe Förderprogramme, die Bäume am Schillerplatz und am Marktplatz seien gefördert worden. Eine Förderung für das nächste Jahr sei beantragt worden.

Beratungsverlauf:

Die **Leiterin** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen leitet in den Tagesordnungspunkt ein und bekräftigt, dass zu wenig Mittel im Straßenunterhalt/-bau vorhanden seien. Es bestehe ein massiver Sanierungsstau. Nach den Richtwerten der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr, werden kontinuierlich 1,50 € pro Quadratmeter Straße benötigt, um die Substanz zu erhalten. Die zur Verfügung stehenden Mittel der Stadt Ludwigsburg liegen höchstens bei 1 €.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen stellt anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, die Neubewertung der verkehrlichen Infrastruktur im Vergleich zu der Bewertung aus den Jahren 2020 und 2014 vor. Die Bewertung wurde anhand der Software „vialytics“ erstellt und könne alle Daten digital darstellen. Der Fachbereich Technische Dienste nütze die Software, um Schäden z.B. an Gehwegen zu erfassen und dokumentieren. Die Anwendung sei sehr einfach, indem das Smartphone z.B. in die Kehrmaschine eingehängt und dabei den Straßenzustand gleich miterfasst werde. Jeder kleine Punkt auf der Karte (Seite 8) stelle ein Einzelbild dar, das alle 4 Meter gemacht wurde. Der Zustand könne sich innerhalb einer Straße stark verändern. In der Software könne gezielt nach verschiedenen Schäden gefiltert werden. Auf Seite 13 der Präsentation sei eine deutliche Abnahme in der Zustandsklasse 1 zu vermerken und eine deutliche Steigerung in den Zustandsklasse 3 bis 5. Im Jahr 2014 waren es insgesamt in den Zustandsklassen 3-5 15% der Straßen, im Jahr 2020 22% und jetzt im Jahr 2024 sind es 30% der Straßen.

Ein langjähriger **Mitarbeiter** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen zieht ein Fazit, um dem Verlust der Straßeninfrastruktur entgegenzutreten. Im konsumtiven Haushalt werden seit 3 Jahrzehnten die Mittel für das Belagsprogramm angemeldet, dies sei die Basis für die Straßenerhaltung. Darin enthalten seien 4-6 Straßen, die für ca. je 500/600.000 € ausgebessert werden. Dem Belagsprogramm werde vom Gemeinderat immer zugestimmt. Im investiven Haushalt konnten beim Radwegeausbau viele große Projekte umgesetzt werden. Nicht gut stehe es jedoch um Einzel-Straßenprojekte ab 1 Mio. €, wie in Poppenweiler die Steinheimer Straße (3-3,5 Mio. €) und in Neckarweihingen der 2. Teil der Hauptstraße (3-3,5 Mio. €). In der Harteneckstraße beim Friedhof sei die Straße viel zu breit und könnte zu 20-30 % entsiegelt werden (1,5 Mio. €). Die Oststraße sei sehr lang, sehr breit und sehr kaputt (7 Mio. €). Die Fuchshofstraße müsse saniert werden. Für die Bismarckstraße werden seit 2010 Mittel angemeldet, damals habe die Sanierung keine 2 Mio. € gekostet, jetzt liege die Summen bei 4,5 Mio. €. Die Martin-Luther-Straße, ab der Wernerstraße bis zur Schwieberdinger Straße, müsse gerichtet werden (3-3,5 Mio. €). Für die Hoferstraße werden 2-2,5 Mio. € benötigt. Der letzte Teil der Wernerstraße sei in sehr schlechtem Zustand (1,5 Mio. €). Seit 15 Jahren werde für diese Sanierungen keine Gelder mehr freigegeben. Die Stuttgarter Straße sei noch original aus den 70iger Jahren und müsse eigentlich unter Denkmalschutz gestellt werden. In der Schwieberdinger Straße sei man nun in den letzten 10 Jahren zugange gewesen und sein nun fertiggestellt sei. Ab 2026 werde die Stuttgarter

Straße über 4 Jahre lang saniert, dort befinden sich 3 Bauwerke (2 Fußgängerunterführungen, 1 Fahrzeugunterführung). Die geschätzten Kosten liegen bei 6,5 Mio. €. Sollten die Mittel im investiven Haushalt nicht vorhanden sein, müssen sie aus dem konsumtiven Haushalt entnommen werden und das Belagsprogramm dementsprechend gekürzt werden. An der Fahrzeugunterführung an der Sternkreuzung habe man gesehen, dass die Abdichtung nicht mehr intakt sei und an allen drei Bauwerken nach 50 Jahren erneuert werden müsse. Der Mitarbeiter betont, dass ein Umkehrschwung nur erreicht werden könne, wenn das Belagsprogramm mit jährlich 5 Straßen fortgeführt werde und 1-2 Einzelstraßen im investiven Bereich saniert werden. Die Planung z.B. für die Steinheimer Straße dauere 1 Jahr und die Bauzeit ca. 1,5-2 Jahre. Die Straßensanierung könne über 3 Jahre finanziert werden. Einzelprojekte im Tief- und Straßenbau müssten dringend angegangen werden. Bevor die grüne Landesregierung im Amt war, habe man für Straßenprojekte noch Zuschüsse erhalten, seit dem Wechsel werde vermehrt noch in Radwege investiert. Es wäre wünschenswert, dass künftig die Substanz in Straßen- und Ingenieurbau wieder mehr in den Vordergrund rücke.

BM **Mannl** fasst zusammen, dass ,Haushaltsmittel benötigt werden und der Bereich Straßenbau und -unterhalt am Limit wäre. Die Stadt habe die günstigsten Abwassergebühren in Deutschland. Seit 3 Jahren versuche die Verwaltung clevere Lösungen zu finden, indem Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werde, dort wo die Straßen in schlechtem Zustand seien. Die SWLB als Infrastrukturbetreiber unter der Straße stehe als wichtiger Partner an der Seite und investiere viel. Damit die Verwaltung der SWLB bei den Fernwärmeverlegungen folgen könne, brauche sie im richtigen Moment die Unterstützung des Gemeinderates, um dann bei schlechter Infrastruktur die Straße gleich mit zu sanieren. Die Straßenbestandsbeurteilung war seither über eine Befahrung der Straßen erstellt worden, die dann ausgewertet und in Datensätzen generiert wurde. Seit dem Digitalisierungsprogramm können z.B. zugeklebte Verkehrsschilder von der KI erkannt werden.

Stadträtin **Dr. Knoß** stellt klar, dass Fahrradfahrer die Schwieberdinger Straße nicht kaputfahren. Aus ihrer Sicht sei das fehlende Geld nicht das Problem, sondern die vielen gleichzeitigen Baustellen, über die man sich dann in den sozialen Medien beschwere. Sie erkundigt sich, was das Programm gekostet habe.

Stadtrat **Passaro** möchte wissen, ob das die Kriterienliste für Straßensanierungen sei und bittet um eine detailliertere zur Verfügung Stellung der Daten. In der Schwieberdinger Straße nach dem Ortsausgangsschild gebe es die ersten Verwerfungen in der Fahrbahn, die erst frisch saniert wurde.

Stadtrat **Zeltwanger** interessiert, welche Straßen aus Sicht der Stadtwerke in den nächsten Jahren angegangen werden müssen. Für ihn spiele die Frequentierung der Straße eine große Rolle bei der Priorisierung.

Stadträtin **Liepins** bestätigt, dass die großen Straßen, die einen Vollausbau benötigen nicht immer weitergeschoben werden können. Es gebe viele Leitungsträger, welche die Straßen laufend aufreißen, und sie wünsche sich bessere Lösungen und Absprachen.

Nach 10 Jahren habe die Stadt doppelt so viele schlechte Straßen, das sei das, was der Bürger mitbekomme, ergänzt Stadtrat **Ziemann**.

Stadtrat **Eisele** bedankt sich für das Plädoyer des Mitarbeiters und befürwortet die Einsetzung des vialytics-Systems. Es sollte bei den Haushaltsberatungen nicht weiter gekürzt werden, da man sich bereits in einem Sanierungsstau befinde. Ein Großteil des Gremiums habe die Wärmewende 2035 beschlossen, was bedeutet, dass die SWLB die halbe Stadt aufgraben müsse. In diesem Zuge sollten die Straßen gleich mitsaniert werden.

Auch Stadtrat **Tübek** ist begeistert von der KI und weiß aber nicht, woher die Haushaltsmittel kommen sollen.

BM **Mannl** plädiert dafür die Chancen zu nutzen, wenn sie sich bieten. Die genannten Projekte können von der Stadt nicht finanziert werden. In Zeiten, in denen der Staat kein Geld habe, werden kreative Lösungen gefunden, so dass nur der städtische Anteil gestemmt werden müsse.

Die **Fachbereichsleiterin** bedankt sich für die wertschätzenden Statements. Es sei notwendig dem Gremium die schlechte Lage deutlich zu präsentieren. Sie bekräftigt, dass wenn die Stadtwerke Fernwärmemaßnahmen durchführen, sei dies der sicherste Sponsor für die Stadt. Sollte die Stadtentwässerung auch noch den Kanal sanieren, habe die Stadtverwaltung eine Förderung von zwei Dritteln. Sofern die Stadt aber dafür kein Geld im Haushalt habe, werde die Maßnahme leider ohne Beteiligung der Stadt durchgeführt. Die Fachbereichsleiterin erläutert, dass nicht jedes erkennbares Schadensbild für die Substanz darunter schlecht sei. Eine Verwerfung am Fahrbahnrand sei kein Substanzverlust in der Tiefe und es dringe noch keine Feuchtigkeit ein. Bei Rissen hingegen dringe die Feuchtigkeit in den Untergrund und durch Frost breche der Belag auf, was folglich einen Vollausbau erfordere. Die Meisterleistung des Teams der Verwaltung sei es über viele Jahre gewesen, dass es nicht zu solchen Netzzissen über das gesamte Straßenbild komme. In diesen Fällen wurde zum Erhalt mit geringen Mitteln der Belag abgefräst und eine neue Decke drübergezogen. Die Kosten der Software belaufen sich ca. auf 24.000 €.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen ergänzt, dass für den Straßenbereich in der Schwieberdinger Straße der Verwerfungen aufzeige, das Regierungspräsidium zuständig sei. Der Belag außerhalb sei ein anderer Belag als die Stadtverwaltung verwende. Die Kriterienliste für Straßensanierungen werde jedes Frühjahr von den Stadtwerken (SWLB), der Stadtentwässerung (SEL) und dem Fachbereich Tiefbau nach den meisten Synergien und Notwendigkeiten ausgearbeitet. Danach folge die Abstimmung mit allen anderen Leistungsträgern, bevor die Maßnahmen dem Gremium vorgestellt werden. Er bezweifelt, dass Fernwärme bis 2035 materialtechnisch umgesetzt werden könne, da die Rohre nicht geliefert werden können. Die Sanierung im Otto-Konz-Weg sei mit den Stadtwerken vorher intensiv abgestimmt gewesen. In der vor kurzem fertiggestellten Abelstraße müsse noch Fernwärme verlegt werden. Alle nachträglichen Aufgrabungen führen zu einer Schwächung im Gefüge, eine Nachverdichtung sei nicht möglich und man bekomme die Straßen nicht mehr gleichwertig hergestellt.

BM **Mannl** erläutert, dass das poröse Stromkabel im Otto-Konz-Weg nicht vorhersehbar gewesen sei. Er erwähnt, dass es auch Notfallsituationen gebe mit Notaufgrabungen an Gasleitungen. Auch die Infrastruktur unterhalb des Belages sei gealtert und die Stadtwerke haben ähnliche Herausforderungen, denn es gebe teilweise keine digitalen Daten dazu.

Baubeschluss:

Die erforderlichen Tief- und Straßenbauarbeiten für die Sanierung der Waliser Straße werden entsprechend den Plänen des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen vorgenommen.

Die Gesamtkosten in Höhe von **350.000,00 €** werden genehmigt.

Vergabebeschluss:

Klöpfer GmbH & Co. KG aus Winnenden erhält auf der Grundlage des Angebotes vom 27.02.2025 den Auftrag zur Durchführung der Tief- und Straßenbauarbeiten für die Sanierung der Waliser Straße.

Die Vergabesumme beträgt:

Auftragssumme	272.726,86 €
+ Unvorhergesehenes ca. 10 %	27.273,14 €
Vergabesumme	<u>300.000,00 €</u>

Bei Kostenüberschreitung wird das Gremium dann informiert, wenn die Kosten um mehr als 50.000,00 € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Beratungsverlauf:

BM **Manni** verweist auf die Vorlage 079/25. Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, erläutert die **Leiterin** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen den Sachverhalt. Auf Aussprache wird seitens des Gremiums verzichtet. BM **Manni** lässt über die Vorlage Beschluss fassen.

Beschluss:

1. Der im MU am 20.03.2025 vorgestellten Planung für die Fortführung der bestehenden Rad- und Fußverkehrsachse Waldäcker III bis über den Knotenpunkt Mörikestraße wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, das Ingenieurbüro mit den weiteren Planungsleistungen zu beauftragen.
3. Die Gesamtkosten in Höhe von ~460.000 € (brutto) werden unter Berücksichtigung der dargestellten vorläufigen Zuwendungen genehmigt.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Ausschreibung und Vergabe der Arbeiten vorzunehmen, sofern die Gesamtkosten sich gegenüber der Kostenberechnung um nicht mehr als 10% erhöhen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** leitet in den Tagesordnungspunkt ein und verweist auf die Vorlage Nr. 070/25. Für den Bereich Waldäcker sei eine hochwertige Struktur für den Radverkehr geschaffen worden. Das Projekt sei umfangreich gewesen und habe mehr Planungsherausforderungen mit sich gebracht.

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, erläutert eine **Mitarbeiterin** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität den Sachverhalt. Die Radroute 4 kreuzt in der Schlieffenstraße die Radroute 1 und führe durch das Gewerbegebiet Waldäcker. Am Ende der Straße bestehe derzeit ein Lückenschluss (Seite 2 in Rot dargestellt) bis zur Radroute, die nach Möglingen führe. Am Knotenpunkt wurde eine aktuelle Verkehrszählung durchgeführt und analysiert. Der Verkehr im Gewerbeknoten könne nicht in den Hintergrund gedrängt werden. Die heutige Leistungsfähigkeit sei der Gruppe D zugeordnet (Seite 4) und soll nicht verschlechtert werden. Für den Lückenschluss werde eine Querung über die Mörikestraße erforderlich, dazu werde der vorhandene Fahrbahnteiler genutzt und gleichzeitig eine Fußwegeanbindung zu den Parkplätzen geschaffen. Der benötigte Platz werde durch die Einsparung einer separaten Rechtsabbieger Spur geschaffen. Die Rechtsabbiegerspur werde weder mit dem Geradeaus-Verkehr gebündelt. Der vorhandene Fahrbahnteiler werde reduziert und eine Fahrspur in Richtung Schwieberdinger Straße werde rausgenommen, da in dieser Richtung nur einspurige Zufahrten bestehen. Ein Verlust an Leistungsfähigkeit liege nicht vor. Über die Gleise kommend werde die Spuraufteilung geändert und der starke Rechtsabbieger erhält eine eigene Spur. Der Linksabbieger werde mit dem Geradeaus-Verkehr gekoppelt.

Da die Straße in einem schlechten Zustand sei, werde diese gleich mit saniert, da auf den Verwerfungen kein Radweg gebaut werden könne. Die Straßensanierung sei ebenfalls förderfähig.

Stadträtin **Dr. Knoß** stimme der Vorlage nur zu, da der derzeitige Zustand nicht belassen werden könne. Sie würde die Investition der Mittel an anderer Stelle mit Schülerverkehr bevorzugen. In diesem Fall hätte man damals die Maßnahme zu Ende denken sollen.

Auch Stadträtin **Dr. Klünder** stimme der Vorlage zu und fragt, wie hoch die Frequentierung durch Radfahrer liege. Dass eine Sanierung der Straße nur stattfindet, weil dort ein Radweg gebaut werde, empfinde sie als bitter. Sie erkundigt sich, ob durch die Änderung der Abbiegespuren die Leistungsfähigkeit verbessert wurde.

Stadtrat **Zeltwanger** gesteht, dass es viel Geld sei für ein kurzes Stück Radweg. Er wünsche sich für die Zukunft, dass Maßnahmen zu Ende gedacht werden. Er fragt, ob die Planung an ein Ingenieurbüro vergeben wurde und wieviel Planungsleistung grundsätzlich von der Stadtverwaltung selbst erbracht werde. Des Weiteren sei auch es an der Frequentierung der Straße interessiert.

Stadtrat **Maier** bestätigt den umstrittenen Radweg. Er sei der Meinung, dass nicht alles zu Ende geplant werden müsse, weil man vor lauter Planung nicht ins Tun kommen würde. Verkehr entwickle sich auch und man müsse etwas Geduld haben.

Stadtrat **Ziemann** schließt sich den Vorrednern an, dass ein Lückenschluss erforderlich sei. Fördergelder seien ebenfalls Steuergelder.

Auch Stadtrat **Eisele** stimmt den Lückenschluss zu.

Die **Mitarbeiterin** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität erklärt, dass die Leistungsfähigkeit ein Zusammenspiel aus Wartezeiten sei und damit verbundene Rollenzeiten (Verlustzeiten) im Knotenpunkt widerspiegelt werden. Bei Fußgängerampeln sei die Grünphase nur sehr kurz und es folge zusätzlich die Schutzzeit, in der kein Verkehr über die Querungsstelle geleitet werde. Die Schutzzeit gebe es für alle Verkehrsteilnehmer. Die verschiedenen Abbiegeströme werden so zusammengelegt, dass so wenig Schutzzeit wie möglich benötigt werde. Ein Rechtsabbieger könne leichter geschaltet werden, im Gegensatz zu dem Linksabbieger, der immer viel Verlustzeiten erfordere. Zur Rad-Frequenz erläutert die Mitarbeiterin, dass wenn kein Radweg vorhanden sei, auch kein Radfahrer dort fahre. Bei der Entscheidung der Fördergebers werde nur die Sinnhaftigkeit der Einbindung der Radstrecke in das Radnetz beurteilt. Zur Planung ergänzt die Mitarbeiterin, dass diese von der Verwaltung selbst hätte erstellt werden können, die Planung Bestandteil der gesamten Planung des Radwegs gewesen sei. Auch in diesem Fachbereich herrsche Personalmangel, wie an Zeichnern, und Stellen werden temporär nicht nachbesetzt. In den vorderen Leistungsphasen mache sich die Verwaltung intern Gedanken, um mit möglichst wenig Planungsaufwand an externe Dienstleister zu vergeben.

Im Anschluss lässt BM **Mannl** über die Vorlage Beschluss fassen.

Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität und Umwelt beschließt den Bau der Außenanlagen Bauabschnitt 2 Altes Schulhaus Poppenweiler mit **Projektkosten von rund 270.000,00 €** inklusive 19 % Mehrwertsteuer (Kostengruppe 500 + 700) auf der Grundlage der beiliegenden Entwurfsplanung (Anlage 1).

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

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** verweist auf die Vorlage 051/25.

Die **Leiterin** des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen erläutert anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift als Anlage beigefügt ist, den Sachverhalt. Der 1. Bauabschnitt sei 2018 umgesetzt worden, danach sei man durch die Entwicklung des Gebiets östlich der Steinheimer Straße (Klopfer Areal) ausgebremst worden. Dort musste erst ein Parkplatz gebaut werden, damit der Parkplatz an der Schule zurückgebaut werden konnte. Danach konnte der 2. Bauabschnitt im Schulhof umgesetzt werden. Gemeinsam mit der Schulleitung und dem Fachbereich Bildung und Familie sei ein Konzept zur Flächenaufwertung entwickelt worden. Es gebe einen Spielbereich von 450 Quadratmetern. Im Spiel- und Aufenthaltsturm können sich die Kinder auf unterschiedlichen Ebenen in den Pausen oder Kernzeiten zurückziehen. Im Zeichen von WIN-LB werde das Areal in den eigenen Reihen entwickelt und nicht fremdvergeben, die Entwurfsplanung sei von einem Ingenieurbüro. Der Baumbestand könne erhalten bleiben.

Stadträtin **Dr. Knoß** fragt, ob der Bereich außerhalb der Schulzeiten von anderen Kindern genutzt werden könne und ob es auch für behinderte Kinder Möglichkeiten biete.

Stadträtin **Dr. Klünder** fragt, ob alle Kinder im Stadtgebiet Zugang zu schönen Spielgeräten haben und ob wegen der Kosten Anpassungen möglich wären.

Stadträtin **Liepins** erkundigt sich, ob ein 3. Bauabschnitt von den Kosten her notwendig sei. Eine Nutzbarkeit für alle Kinder wäre wünschenswert.

Die **Fachbereichsleiterin** ergänzt, dass der Vorentwurf geändert und angepasst

wurde und damit zeitgemäß sei. Es werde mit anderen Materialitäten gearbeitet, um günstiger zu werden. Im 3. Bauabschnitt soll der große Asphaltbereich saniert werden, der nach derzeitigem Stand mit seinen Rissen in Kategorie 4 einzustufen wäre. Wann dieser 3. Bauabschnitt angegangen werden könne, sei unklar. Man sei mit den verschiedenen Fachbereichen in enger Abstimmung, um eine gute ausgewogene Verteilung über das Stadtgebiet zu erreichen. Die Verwaltung habe, was eine Öffnung angehe kein Mitspracherecht. Schulhöfe werden nicht für die Öffentlichkeit freigegeben. Anders der Campus, dieser wurde bewusst so gestaltet, dass man sich zu jederzeit dort aufhalten könne. Die Verwaltung könne es sich nicht leisten, dass der Schulhof ohne Aufsicht abgenutzt werde. Die geplante Anlage werde mit Sicherheit in den nächsten 30 Jahren angegangen werden.

Stadträtin **Dr. Klünder** bemängelt, dass keine Eigeninitiative von Eltern mehr komme.

Nach Aussprache lässt BM **Manni** über die Vorlage Beschluss fassen. Im Anschluss beendet er die Sitzung.