



## Protokollauszug

## zum AUSSCHUSS FÜR BAUEN, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 14.03.2019, 17:04 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

### ÖFFENTLICH

#### **TOP 1**                      **Parkierungskonzept und digitales Parkraummanagement in der Weststadt - mündlicher Bericht**

---

#### **Beratungsverlauf:**

Der Bericht erfolgt durch Herrn **Novak** (BrennerPlan GmbH Planungsgesellschaft für Verkehr, Stadt und Umwelt, Stuttgart) und Herrn **Dr. Ernst** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität).

Stadtrat **Noz** ist überzeugt, dass in der Weststadt ein Parkraummanagementkonzept dringend benötigt werde. Er weist darauf hin, dass in anderen Bereichen der Stadt die Anwohner für die Parkberechtigung auf der Straße einen gewissen Betrag zahlen müssen. In diesem Zusammenhang fragt er, ob es auch in der Weststadt konkrete Überlegungen zum Bewohnerparken gibt. Stadtrat Noz sagt voraus, dass die Monatsparktickets und die Bewohnerparkausweise in der Weststadt künftig ein begehrtes Gut sein werden. Da die Parkhäuser in der Weststadt größtenteils zweckgebunden entstanden sind, werde es nicht ohne weiteres möglich sein, Dauerparkern Stellplätze zu vermieten oder öffentliches Parken unbegrenzt zuzulassen. Auch für das Parken der Firmenmitarbeiter müsse im Rahmen des Parkraummanagements eine gute Lösung gefunden werden.

Stadträtin **Dr. Knoß** vertritt die Meinung, dass auch die südliche Weststadt in das Parkraummanagement einbezogen werden sollte. Schließlich herrsche dort sehr großer Parkdruck. Insbesondere die autobahnnahe Straßenbereiche in der Gänsfußallee und südlich der Osterholzallee seien – auch in den Abendstunden und an den Wochenenden – durch parkende Firmenfahrzeuge verstopft. Deshalb wäre es zu überlegen, ob die Parkraumbewirtschaftung in den Abendstunden und auf das Wochenende ausgedehnt werden sollte. Stadträtin Dr. Knoß fragt, wie zwischen Bewohnern und sonstigen Parkenden unterschieden werde. Sie weist darauf hin, dass auf dem P+R-Parkplatz in der Schlachthofstraße kostenlos geparkt werden kann mit dem Ergebnis, dass die Parkhäuser in der Nähe leer stehen. Deshalb sollte man sich Gedanken darüber machen, welche Stellplätze im Rahmen des Parkraummanagements gebührenpflichtig angeboten werden sollten und welche Stellplätze gleich gestrichen werden könnten. Nach Ansicht von Stadträtin Dr. Knoß sind die meisten Firmen im Bereich Transformationsgebiet West nicht besonders aufgeschlossen gegenüber dem betrieblichen Mobilitätsmanagement, was die Situation nicht unbedingt leichter mache. Sie plädiert dafür, die Parkraumbewirtschaftung im Bereich des Schulzentrums bis 22:00 Uhr auszudehnen. Denn VHS-Besucher und Freizeitsportler belegen dort die Parkplätze bis in den späten Abend, so dass die Bewohner keinen freien Parkplatz mehr finden können.

Stadträtin **Liepins** sagt, dass die SPD-Fraktion zum Parkraumkonzept für die Weststadt und das Transformationsgebiet stehe. Die Stadtverwaltung sollte auch die Bewohner der Weststadt in die Diskussion einbeziehen.

Wichtig ist, dass es wegen des Parkraumkonzepts nicht zu Verkehrsverlagerungen in anderen Bereichen kommt, beispielsweise in der Südstadt. Stadträtin Liepins möchte wissen, wie eine Quartiersgarage konkret funktioniert.

Stadtrat **Rothacker** betont, dass die Südstadt ebenfalls in das Parkraummanagement-konzept einbezogen werden sollte, um Verkehrsverlagerungen dorthin zu vermeiden. Die Freie Wähler-Fraktion habe dies schon im Jahr 2016 mit dem Antrag Vorl.Nr. 175/16 gefordert. Nach Ansicht von Stadtrat Rothacker sollte das Parkraummanagementkonzept in allen Bereichen der Stadt nach der gleichen Weise funktionieren. Bei der Umsetzung sollte auch die künftige Führung des BRT und der Stadtbahn berücksichtigt werden. Zudem sollten die Parksäulen für das Handyparken ausgelegt sein. Stadtrat Rothacker erkundigt sich nach der zeitlichen Umsetzung des Projekts.

Stadträtin **Burkhardt** rät auch dazu, den Bürgerverein und den Stadtteilausschuss in die Diskussion einzubinden. Trotz des Parkraummanagements sollte das Ziel sein, den Autoverkehr in der Stadt nicht weiter zu verstärken. Die Stadtplanung in der Weststadt sollte zudem den ÖPNV stärker berücksichtigen. Das dortige Gewerbegebiet sei durch viele ebenerdige Parkplätze gekennzeichnet. Da nicht mehr viele Flächen für die gewerbliche Nutzung zur Verfügung stehen, könne es sich die Stadt nach Ansicht von Stadträtin Burkhardt auch nicht mehr leisten, in einem Gewerbegebiet viele ebenerdige Parkflächen auszuweisen.

Stadtrat **Lettrari** nimmt Bezug auf das Parkraummanagementkonzept in der Oststadt. Dort sei das Konzept leider nur teilweise umgesetzt worden. Man habe in der Oststraße aufgehört. Nicht berücksichtigt wurden die Reichenbergstraße, die Danziger Straße, die Hindenburgstraße und die Bebenhäuser Straße. Der noch fehlende Bereich sollte seiner Meinung nach ebenfalls in das Parkraummanagementkonzept integriert werden, damit es nicht mehr zu Parkverdrängungseffekten kommt.

Stadtrat **Remmele** ist überzeugt, dass in der Stadt Quartiersgaragen in Hochbauweise benötigt werden, weil viele Parkplätze durch die Errichtung von Radwegen künftig wegfallen werden. Sollten die Quartiersgaragen in Zukunft nicht mehr benötigt werden, könnten sie leicht abgebaut oder in ihrer Nutzung modifiziert werden.

Auf die Frage von Stadträtin **Liepins** zu den Quartiersgaragen eingehend erklärt BM **Ilk**, dass die Parkberechtigten einen bestimmten Betrag pro Monat bezahlen werden. Ein kostenfreies Parken sei nicht vorgesehen. Der Bürgerverein und der Stadtteilausschuss Weststadt werden in die Diskussionen und Planungen zum Parkraummanagementkonzept selbstverständlich einbezogen. Die Parkdaten für die Südstadt seien bereits erhoben worden und werden in Kürze dem Gremium vorgestellt.

Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt nimmt den Bericht zur Kenntnis.

**Beratungsverlauf:**

Siehe Ausführungen unter Punkt 2.1.

**TOP 2.1****Radroute 3a  
- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom  
27.10.2015****Vorl.Nr. 464/15**

---

**Antragstext:**

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen stellt folgenden Antrag:

Das Planungsbüro Kölz prüft, ob das Teilstück der Radroute 3a zwischen der Schlachthofstraße und dem Bildungszentrum West zunächst isoliert zeitnah umgesetzt werden kann. Ebenso das Teilstück 4a, Schutzstreifen Aspergerstraße, bergauf.

**Abstimmungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Antrag wird mit 4 Ja-Stimmen, 10 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung mehrheitlich abgelehnt.

**Beratungsverlauf:**

Stadträtin **Dr. Knoß** erläutert den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Sie schlägt zudem vor, dass für die Umsetzung der im Antrag beschriebenen Maßnahmen die finanziellen Mittel verwendet werden, welche für die Umgestaltung des Goetheplatzes bestimmt sind.

Herr **Leban** (Fachbereich Tiefbau und Grünflächen) informiert, dass die Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim demnächst Leitungen im Untergrund der Schlachthofstraße verlegen werden. In diesem Zug werde die Stadt auch den Oberflächen-Belag erneuern. Mehr Maßnahmen können in der Schlachthofstraße aktuell nicht durchgeführt werden.

BM **Ilk** ergänzt, dass in der Schlachthofstraße keine Randsteine versetzt werden. Es sollen lediglich Straßenmarkierungen neu gesetzt und eine Dooring-Zone geschaffen werden. Dadurch sollen die Radfahrer mehr Raum auf der Straße und mehr Sicherheit bekommen. Diese Maßnahmen seien nicht mit hohen Kosten verbunden. Da künftig der BRT oder die Straßenbahn über die Schlachthofstraße fahren könnte, sollte nach Ansicht der Stadtverwaltung derzeit nicht das Optimum dort gebaut werden. Denn man wäre womöglich in einiger Zeit gezwungen, die Straße wieder umzubauen, um die Durchfahrt des BRT oder der Stadtbahn zu ermöglichen.

Stadtrat **Braumann** betont, dass die CDU-Fraktion die Planungen der Stadtverwaltung unterstützt. Zudem vertritt sie die Meinung, dass die Parkplätze an dieser Stelle erhalten werden sollten.

Stadtrat **Juraneck** sagt, dass die Schlachthofstraße aktuell sehr breit sei. Die Breite etwas zu reduzieren und eine Dooring-Zone dort zu schaffen sei aus Sicht der SPD-Fraktion eine sinnvolle und funktionsfähige Maßnahme, welche die Situation verbessern könnte. Zudem seien die beschriebenen Maßnahmen preisgünstig und schnell umzusetzen. Positiv sei auch die Tatsache, dass keine Parkplätze wegfallen würden.

Stadtrat **Rothacker** teilt mit, dass nach Ansicht der Freien Wähler-Fraktion die Bismarckstraße geeigneter für die Führung einer Radroute wäre als der Schillerdurchlass – insbesondere unter dem Aspekt, dass künftig beim Schillerdurchlass der BRT oder die Stadtbahn durchfahren könnten.

Nach der Aussprache stimmt der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt über den Antrag Vorl.Nr. 464/15 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ab.

**Beratungsverlauf:**

Der Bericht erfolgt durch Herrn **Mayer** (Fachbereich Sicherheit und Ordnung).

Die Verhaltensregeln zur Nutzung des „grünen Pfeils“ sind in § 37 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung verankert. Darin ist auch geregelt, unter welchen Voraussetzungen der „grüne Pfeil“ angewendet werden darf. Zudem existieren bestimmte Kriterien, bei denen ein „grüner Pfeil“ ausgeschlossen wird. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn

- die Lichtzeichenanlage überwiegend der Schulwegsicherung dient,
- ein Radweg kreuzt,
- eine häufige Querung von seh- oder gehbehinderten Personen stattfindet,
- dem entgegenkommenden Verkehr ein konfliktfreies Abbiegen nach links signalisiert wird,
- für das Rechtsabbiegen mehrere markierte Fahrspuren zur Verfügung stehen,
- Pfeile in den Lichtzeichen für den Rechtsabbieger die Fahrtrichtung vorschreiben,
- für entgegenkommende Linksabbieger der grüne Ampelpfeil verwendet wird.

Mit diesen Kriterien hat die Stadt alle ihre 132 Lichtsignalanlagen bereits überprüft.

Im Rahmen der Prüfung des Haushaltsantrags Vorl.Nr. 466/18 der SPD-Fraktion wurde zudem beim Landesverkehrsministerium angefragt, ob sich über die Förderung des vermehrten Einsatzes des „grünen Pfeils“ Änderungen der Prüfkriterien ergeben könnten. Eine Rückmeldung steht noch aus.

Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt einigt sich darauf, dass die Gremiumsmitglieder die Antwort des Ministeriums gemeinsam mit dem Prüfkatalog, aus dem jede der 132 Lichtsignalanlagen der Stadt ersichtlich ist, erhalten sollen. Anschließend wird der Ausschuss erneut darüber beraten, an welchen Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet ein „grüner Pfeil“ angebracht werden kann.

Das Gremium nimmt den Bericht zur Kenntnis.

**Antragstext:**

Die Verwaltung prüft die Einführung eines "grünen Pfeils" an ampelgeregelten Kreuzungen zur Verkehrsbeschleunigung im Stadtgebiet.

**Ziel:** Verringerung der Umweltbelastung durch Verkehrsbeschleunigungen, Verbesserung der Umweltbilanz und als Beitrag zur Verbesserung der Schadstoffbilanz durch Autoverkehr.

**Beratungsverlauf:**

Stadträtin **Liepins** äußert die Unzufriedenheit der SPD-Fraktion mit der Erklärung der Stadtverwaltung. Zudem habe die Fraktion Mühe zu akzeptieren, dass in Ludwigsburg nur an drei Kreuzungen und zwar an der

1. Kreuzung Karl-Müller-Straße / Schwieberdinger Straße
2. Kreuzung Martin-Luther-Straße / nördliche Hoferstraße
3. Kreuzung Erich-Schmid-Straße / westliche Hohenzollernstraße

die rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung der Grünpfeilregelung erfüllt sind. Stadträtin Liepins stellt fest, dass z. B. bei der Stadt Marbach in den letzten Jahren viele Kreuzungen mit dem „grünen Pfeil“ ausgestattet wurden. Das sollte auch in Ludwigsburg möglich sein. Denn der „grüne Pfeil“ könnte einen wichtigen Beitrag zur Verflüssigung des Verkehrs leisten. Stadträtin Liepins rät der Verwaltung mit anderen Kommunen in der Region, die bereits an mehreren Stellen „grüne Pfeile“ erfolgreich eingeführt haben, zu sprechen.

Die CDU-Fraktion unterstützt den Antrag Vorl.Nr. 466/18 der SPD-Fraktion. Wenn die Kriterien für die Einführung eines „grünen Pfeils“ nicht erfüllt werden, könnte man nach Ansicht von Stadtrat **Noz** überlegen, ob die Anforderungen an die Straße geändert werden könnten. Denn es gebe mehrere Lichtsignalanlagen in Ludwigsburg, an denen ein „grüner Pfeil“ durchaus möglich wäre. Als Beispiel nennt er die Lichtsignalanlagen

- Friedrichstraße / Stuttgarter Straße
- Eglosheimer Straße / Schwieberdinger Straße
- Schwieberdinger Straße / Karlsruher Allee.

Stadtrat **Bauer** teilt mit, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den Antrag der SPD-Fraktion unterstützt.

Nach Aussage von Stadtrat **Rothacker** plädiert auch die Freie Wähler-Fraktion für die Einführung eines „grünen Pfeils“ überall dort, wo es möglich ist. Denn die Verflüssigung des Verkehrs wäre auch ein probates Mittel, um die Schadstoffe in der Luft zu reduzieren.

Stadträtin **Burkhardt** schlägt vor, dass die Verwaltung das Gremium informiert, sobald die Antwort des Landesverkehrsministeriums vorliegt. Sie könne sich gut vorstellen, dass die Antwort heute anders ausfallen werde als noch vor einigen Jahren. Daraufhin könnte man in Ludwigsburg den „grünen Pfeil“ an mehreren Lichtsignalanlagen einführen.

Stadtrat **Lettrari** bittet darum, dem Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt die Kriterien, die einen „grünen Pfeil“ zulassen oder ausschließen, schriftlich vorzulegen. Daraufhin könnten die Ausschussmitglieder konkrete Vorschläge einbringen und weitere Stellen aufzeigen, wo ein „grüner Pfeil“ möglich wäre.

Man einigt sich darauf, den Ausschussmitgliedern die Antwort des Landesverkehrsministeriums – sobald sie vorliegt – gemeinsam mit dem Prüfkatalog, an dem jede Lichtsignalanlage einsehbar ist, zukommen zu lassen. Anschließend soll die Thematik erneut im Fachausschuss beraten werden.

**Beschluss:**

1. An allen **bewirtschafteten öffentlichen Stellplätzen** im Stadtgebiet erhalten Nutzende die Möglichkeit, einen **Parkschein mit dem Handy** zu lösen.  
Der Verkauf von Parkscheinen an Parkscheinautomaten bleibt gleichberechtigt bestehen.
2. Neben der bereits teilweise auf dem Arsenalplatz verfügbaren Anbieterfirma „**Park & Pay GmbH**“ erhält die überregional tätige „**sunhill technologies GmbH**“ die Erlaubnis, für die öffentlichen Stellplätze Parkscheine über das Handy anzubieten.
3. Analog zum Pilotversuch auf dem Arsenalplatz sollen für Nutzende **keine Mehrkosten** gegenüber einem am Parkscheinautomaten gelösten Parkschein entstehen. Die **Transaktionskosten** in Höhe von **7 %** der Parkgebühren werden von der Stadt getragen. Ein Teil der Kosten wird durch die **Reduzierung von Entleerungs- und Wartungskosten** der Automaten kompensiert. Angesichts der Vorteile für Nutzende und die Stadt und zur **Förderung der Digitalisierung** werden die übrigen Kosten aus dem Unterhaltungshaushalt finanziert. Langfristig ist die **Refinanzierung durch die Einsparung von Parkscheinautomaten** zu erwarten.

**Abstimmungsergebnis:**

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 15 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

**Beratungsverlauf:**

BM **Ilk** verweist auf die Vorl.Nr. 073/19 und eröffnet die Aussprache.

Stadtrat **Noz** teilt mit, dass die CDU-Fraktion das Vorhaben unterstützt.

Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit** betont, dass digitalisierte Anwendungen im Kommen seien – auch bei der Parkbewirtschaftung. Sie fragt, ob die beiden Anbieter-Firmen Park & Pay GmbH und sunhill technologies GmbH ihr Angebot gemeinsam abgeben werden. Zudem möchte sie wissen, ob die Transaktionskosten in Höhe von 33.000 Euro zwingend durch Steuergelder finanziert werden müssen oder ob eine andere Möglichkeit besteht, diesen Betrag aufzubringen.

Stadtrat **Juranek** fragt, ob die beiden Anbieter die Stadt in Clustern aufteilen werden, für die jeweils ein bestimmter Anbieter zuständig sein wird, oder ob es ein reines Wettbewerbsverhältnis zwischen den beiden geben werde. Stadtrat Juranek ist überzeugt, dass die Investition der Stadt sich im Laufe der Zeit rentieren und sogar zu Einsparungen führen werde, z. B. bei den Parkautomaten.

Nach Ansicht von Stadtrat **Rothacker** wäre es besser, lediglich einen Anbieter für das Handyparken zu haben. Er rechnet damit, dass ein flächendeckendes Angebot des digitalen Parktickets die Transaktionskosten in Höhe von 7 Prozent je verkauftem Parkticket senken würde. Die Freie Wähler-Fraktion stimme der Vorl.Nr. 073/19 zu.

Stadträtin **Burkhardt** möchte wissen, aus welchem Teil des Unterhaltungshaushalts des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen die Kosten für die Anlaufphase finanziert werden.

Herr **Hubberten** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) teilt mit, dass neben der bereits auf dem Arsenalplatz etablierten Anbieterfirma Park & Pay GmbH zusätzlich Stellplätze durch die überregional tätige Firma sunhill technologies GmbH künftig bewirtschaftet werden sollen. Abweichend vom Vorgehen in den übrigen Städten biete die sunhill technologies GmbH an, in Ludwigsburg die Transaktionskosten, die von der Stadt getragen werden, auf 7 Prozent des Parkscheinwertes zu senken. Bei beiden Anbietern können Nutzende dann ohne Mehrkosten gegenüber einem herkömmlichen Parkschein parken. Beide Anbieter werden gleichberechtigt nebeneinander existieren. Die Nutzenden können deshalb frei entscheiden, bei welchem sie ihr Parkticket lösen möchten. Bezug auf die Finanzierung des Vorhabens nehmend erklärt Herr Hubberten, dass die Mittel aus dem Unterhaltungshaushalt der Verkehrstechnik entnommen werden, weil sich dort die Einsparungen durch die Einführung des digitalen Parktickets im Wesentlichen manifestieren werden.

Stadträtin **Steinwand-Hebenstreit** fragt, ob der Datenschutz und die Datensicherheit geprüft wurden.

Herr **Hubberten** entgegnet, dass beides mit den Anbieterfirmen abgestimmt werde.

Nach der Aussprache stimmt der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt über die Vorl.Nr. 073/19 ab.