



## BESCHLUSSVORLAGE

**Federführung:**

FB Nachhaltige Mobilität

VORL.NR. 072/20
-----------------

**Sachbearbeitung:**

Kuhnert, Martin

Ressler, Gerhard

Kiener, Melanie

Springer, Holger; Rasic, Ivan

**Datum:**

13.02.2020

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Sitzungsart</b>
Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt	14.05.2020	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	20.05.2020	ÖFFENTLICH

**Betreff:** Beschluss der Parkraumkonzepte Ludwigsburg-Südstadt und -Weststadt**Bezug SEK:** Masterplan 08 (Mobilität) / SZ 03 / OZ 01**Bezug:** Vorl.Nr. 288/15 STEP West: Parkraumkonzept Ludwigsburg Weststadt

Vorl.Nr. 464/14 Evaluation Parkraumbewirtschaftung Oststadt

Vorl.Nr. 432/10 Parkraumkonzept Ludwigsburg Weststadt

**Anlagen:** Anl 1 – Übersicht der geplanten Gebührenzonen in Ludwigsburg

Anl 2 – Bewohnerparkzonen Süd

Anl 3 – Bewohnerparkzonen West

**Beschlussvorschlag:**

1. In der Südstadt und in der Weststadt wird das dargelegte Parkraumkonzept entsprechend den in Anlage 1 dargestellten Zonen beschlossen. Mit der Parkraumbewirtschaftung soll ab 1. April 2021 begonnen werden.
2. Für beide Zonen wird grundsätzlich die Parkgebührenregelung der Zone 3 mit Gebührenbefreiung für die Bewohner durch kostenpflichtige Bewohnerparkausweise zu den jeweils geltenden Richtlinien eingeführt.  
  
Abweichend davon wird in der Weststadt die Gebührenzone 1 „Rund um den Bahnhof“ eingerichtet. In der Südstadt wird auf die Einführung eines Monatstickets verzichtet.
3. Der Fachbereich Tiefbau und Grünflächen wird mit der Umsetzung des Parkraummanagements beauftragt. Angebote für die notwendigen geschätzten 220 Parkscheinautomaten und für die weiteren zusätzlichen Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 1,3 Mio. Euro werden eingeholt.
4. Den Betriebskosten für die Parkscheinautomaten in Höhe von 230.000 Euro jährlich wird zugestimmt.

5. Die Technischen Dienste werden beauftragt, für die Wartung der Automaten Sorge zu tragen. Es wird zugestimmt, die hierfür notwendigen einmaligen Investivmittel von 25.000 Euro und die laufenden Betriebskosten von maximal 5.000 Euro jährlich bereitzustellen.
6. Den anfallenden zusätzlichen Kosten für Münzgeldbearbeitung durch den WSD, Kartenzahlungen und park&pay (Handyzahlung) ab Beginn der Bewirtschaftung von geschätzt jährlich 58.000 Euro wird zugestimmt.
7. Der Anschaffung eines Fahrzeuges für den Städtischen Vollzugsdienst für die erforderliche Außendiensttätigkeit wird zugestimmt. Hierfür werden einmalige Investivmittel von 25.000 Euro und laufende Betriebskosten von maximal 5.000 Euro jährlich bereitgestellt.
8. Der MTU empfiehlt, in den Stellenplan 2021 zunächst die folgenden Stellen aufzunehmen:
  - a. 4,0 unbefristete Stellen beim Städtischen Vollzugsdienst
  - b. 2,0 unbefristete Stellen bei der Bußgeldstelle
  - c. 1,0 unbefristete Stellen beim Fachbereich Finanzen für Buchhaltung und Forderungsmanagement
  - d. 1,0 unbefristete Stelle bei den Technischen Diensten zur Wartung der Geräte
  - e. 0,5 befristete Stelle beim Fachbereich Sicherheit und Ordnung für die Telefonhotline
9. Förderung der Elektromobilität: Fahrzeuge, die unter das Elektromobilitätsgesetz (EMOG) fallen, werden bis zum 31. Dezember 2023 von der Parkgebührenpflicht befreit.

### **Sachverhalt/Begründung:**

#### **Kurzfassung für den eiligen Leser:**

Die Konflikte in Bezug auf den Parkraum in der Weststadt und in der Südstadt sind vergleichbar mit denen in der Oststadt vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Nutzungskonkurrenzen, Parksuchverkehr, Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes – das sind nur einige der Gründe, die für eine Bewirtschaftung in der West- und in der Südstadt sprechen.

Die Vorlage hat zum Ziel, eine Bewirtschaftung der in der Anlage dargestellten Gebiete ab dem 1. April 2021 zu ermöglichen. Grundsätzlich soll in den Gebieten eine Parkgebührenregelung der Zone 3 (vergleichbar mit der Oststadt) eingeführt werden. Besondere Beachtung verdient hierbei der veranstaltungsintensive Bereich um die Arena in Bahnhofsnähe. Hier bietet sich eine Regelung nach Gebührenzone 1 an (vergleichbar mit der Ludwigsburger Innenstadt) – was auch den Wünschen der Anwohner entspricht. Es wird vorgeschlagen, in der Südstadt auf ein Monatsticket zu verzichten.

Bis zur Einführung der Bewirtschaftung müssen ca. 220 Parkscheinautomaten beschafft, programmiert und aufgestellt werden. Diese Aufgabe übernimmt der Fachbereich Tiefbau und Grünflächen, es wird mit einem Investitionsvolumen von rund 1,3 Mio. Euro gerechnet. Weitere Investitionen in Höhe von 25.000 Euro fallen an für ein Fahrzeug, das zur Wartung der Automaten erforderlich ist.

Betriebskosten für die Automaten schlagen jährlich mit 230.000 Euro zu Buche; für Münzgeldbearbeitung und Gebühren für das Handyparken werden jährlich 58.000 Euro bereitgestellt. Betriebskosten und Abschreibungen bei den Technischen Diensten werden in Höhe von 5.000 Euro jährlich erwartet.

Nach Hochrechnungen, die auf Erfahrungswerten aus der Oststadt basieren, kann bei einer erfolgreichen Bewirtschaftung der Süd- und der Weststadt mit Einnahmen aus Parkgebühren in Höhe von rund 2,5 Mio. Euro, Bußgeldern in Höhe von rund 0,4 Mio. Euro sowie 23.000 Euro aus dem Ausstellen von Anwohnerparkausweisen (jeweils jährlich) gerechnet werden.

Aufgrund der aktuellen finanziellen Lage wird empfohlen, von der Berechnung zur erforderlichen Stellenanzahl abweichend mit einem geringeren Personalstamm die Bewirtschaftung zu beginnen:

4,0 Stellen für den städtischen Vollzugsdienst, 2,0 Stellen für die Bußgeldstelle, 1,0 Stellen für Buchhaltung und Forderungsmanagement sowie 1,0 Stellen für die Wartung der Geräte.

Zu guter Letzt steht eine Verlängerung der Regelungen des Elektromobilitätsgesetzes zur Debatte: es wird vorgeschlagen, Elektrofahrzeuge weiterhin bis zum 31. Dezember 2023 von der Parkgebührenpflicht zu befreien – die bisher gültige Regelung läuft zum 31. Dezember 2020 aus.

## **1. Anlass und Aufgabenstellung**

Die **Parkraumkonzepte für die Weststadt und die Südstadt** wurden bis zur erfolgreichen Evaluierung des Konzeptes für die Oststadt zurückgestellt. Nachdem die Verbesserung der angespannten Stellplatzsituation in Quartieren der Oststadt und die Förderung der Ziele nachhaltiger Mobilität belegt wurden (vgl. Vorlage 464/14), sollen die Probleme in der Süd- und Weststadt auf ähnliche Weise systematisch untersucht und gelöst werden.

Die Konflikte in der Weststadt und in der Südstadt sind vergleichbar mit denen der Oststadt und z. B. durch Dauerparker und Nutzungskonkurrenzen zwischen Bewohner-, Beschäftigten-, Kunden- und Besucherparken bedingt. Hohe Auslastungsgrade des öffentlichen Stellplatzangebots bewirken zudem starken Parksuchverkehr und damit verbunden erhebliche Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes. Aus beiden Gebieten liegen Beschwerden vor, dass hierher Parksuchende aus der bereits flächig bewirtschafteten Innenstadt ausweichen. Einige besondere Konflikte und Anlässe für die Untersuchungen sind nachfolgend beispielhaft genannt:

### **Südstadt:**

- Beschwerden über fehlende Bewohnerstellplätze und zahlreiche behindernde Falschparker.
- Frage des Umgangs mit Stellplätzen im Zuge zukünftiger Straßenumgestaltungen (z. B. Richard-Wagner-Straße), Radwegplanungen (z. B. Radachse Hohenzollernstraße) und Quartiersneuplanungen.
- Senken des Pendlerparkdrucks im öffentlichen Straßenraum durch die heutige und zukünftig erhöhte Belegschaft von W&W.
- Untersuchung der Auswirkungen der Parkraumnachfrage von Studierenden der Karlshöhe und Auszubildenden der Carl-Schaefer-Schule.

### **Weststadt:**

- Verstärktes Pendlerparken durch die unmittelbare Nähe der Weststadt zum Bahnhof insbesondere seit der Realisierung des Westportals.
- Die Änderungen von Parkraumnachfrage und -angebot durch MHP-Arena, drei Parkhäuser und das überplante Nestlé-/ Bleyle-Areal sind zu prüfen.
- Konkurrierende Nutzungsansprüche zwischen Wohnen, Arbeiten und Veranstaltungen durch die enge räumliche Dichte von angrenzenden Gewerbegebieten und Nutzungen wie der Rundsporthalle und dem Bildungszentrum West mit den Ansprüchen an sichere Rad- und Fußwege (z. B. Radwegverbindung Route 3a entlang der Martin-Luther-Straße ggf. zu Lasten von Stellplätzen) sind abzuwägen.

## **Wesentliches Erhebungsergebnis für alle Untersuchungsgebiete:**

Für alle Teilbereiche sind drei wesentliche Voraussetzungen zur Einführung eines Parkraumkonzeptes nach Straßenverkehrsordnung erfüllt:

- zeitweilig sehr hohe Auslastungsgrade von über 80 %,
- ein Defizit an privaten Stellplätzen und

- ein hoher Anteil an „Fremdparkenden“.

Für beide Gebiete wurden die Untersuchungsergebnisse bereits öffentlich vorgestellt und Maßnahmen unter Beteiligung der Bürgerschaft diskutiert.

Für die Südstadt fand dies am 22. Juli 2019 im Kulturzentrum statt.

Für die Weststadt wurde das erarbeitete Parkraumkonzept wie folgt beraten und vorgestellt:

- Dezember 2018: StA Weststadt und Schlüsselpersonen (nö): Vorstellung der Erhebungsergebnisse und Diskussion mit den Teilnehmern zu ersten Konzeptionsvorschlägen  
 März 2019: BTU(ö): Vorstellung der Erhebungsergebnisse und Konzeptionsvorschläge  
 Dezember 2019: öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung

## **2. Parkraumkonzept Südstadt**

### **2.1. Erhebungsergebnisse und Schlussfolgerungen**

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Südstadt zwischen der Friedrichstraße im Norden und der Stadtgrenze im Süden, sowie der Bahnanlage im Westen und der Königsallee einschließlich Paulusweg im Osten. Die B 27 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch die Südstadt. Die Untersuchungsräume wurden mit der B 27 als Grenze in zwei Untersuchungsabschnitte geteilt, die zunächst getrennt betrachtet wurden (vgl. Anlage 1).

Die Parkraumerhebung wurde an einem Normalwerktag (Donnerstag, den 25.10.2018) außerhalb von Ferien und Semesterferien durchgeführt. Die beiden großen Bildungseinrichtungen im Gebiet (Carl-Schaefer-Schule und Evangelische Fachhochschule Karlshöhe, EFH) hatten am Erhebungstag Abendunterricht bzw. Vorlesungen, so dass auch diese Zeiten erhöhter abendlicher Stellplatznachfrage einbezogen wurden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammenfassung der maßgebenden Erhebungsergebnisse für die Südstadt.

<b>Kriterium / Gebiet</b>	<b>Östliche Südstadt</b>	<b>Westliche Südstadt</b>	<b>Südstadt gesamt</b>
<b>Stellplatzbilanz – Angebot und Auslastung öffentlicher Stellplätze</b>			
Anzahl öffentlicher Stellplätze	310 Stpl.	439 (453) Stpl.*	749 (763) Stpl.*
Auslastung öffentlicher Stellplätze tags (8 bzw. 10 Uhr)	231 Kfz (74,5 %)	377 Kfz (85,9 %)	608 Kfz (81,2 %)
Auslastung öffentlicher Stellplätze nachts (0 Uhr)	175 Kfz (56,5 %)	327 Kfz (72,2 %)	502 Kfz (65,8%)
<b>Fremdparker, Falschparker und Belegungsdauer</b>			
Anteil Fremdparker	74,1 %	70,1 %	71,9 %
Anteil Falschparker	8,7 %	10,3 %	9,6 %
Mittlere Belegungsdauer**	6,5 h	6,3 h	6,4 h
<b>Vergleich privater Stellplätze und zugelassener Fahrzeuge</b>			
Anzahl zugelassener Fahrzeuge	404 Kfz	972 Kfz	1.376 Kfz
Anzahl privater Stellplätze	271 Stpl.	776 Stpl.	1.057 Stpl.
Defizit privater Stellplätze	-133 Stpl.	-196 Stpl.	-329 Stpl.

\* Die unterschiedlichen Angaben zu den Stellplätzen im westlichen Teilgebiet ergeben sich aus einem zeitweiligen Halteverbot für 14 Stellplätze in der Friedrichstraße.

\*\* Belegungsdauer durch Fremdparker (ohne Bewohnerfahrzeuge)

Obwohl das Gebiet östlich der B 27 unter dem Auslastungsgrad von 80 % liegt, wird empfohlen, es sofort in die Gebietsregelung aufzunehmen, da bereits ein leichter Verdrängungseffekt von knapp 20

Fahrzeugen auch dort diesen Richtwert überschreiten lässt. Dies könnte bereits mit den Gebührenerhöhungen in der Innenstadt und der Oststadt ab 01.04.2020 eintreten.

Einige weitere Erkenntnisse aus den Erhebungen sind:

- Nachts ist die Parkraumsituation etwas entspannter, aber in der westlichen Südstadt liegt die mittlere Auslastung noch über 70 %. 28 % der Nachfrage sind nachts durch Fremdparkende bedingt. Das können unter anderem Studierende sein, deren Fahrzeuge andernorts gemeldet sind.
- Auslastungen von über 100 % zeigen einen hohen Anteil von falsch Parkenden. In der westlichen Südstadt sind vor allem die Erich-Schmid-Straße, die Hohenstaufenstraße, die Richard-Wagner-Straße, die Hohenzollernstraße und die Stuttgarter Straße betroffen. Östlich der B 27 fallen die Bunzstraße, die Hartensteinallee, die Straße Auf der Wart und der Parkplatz Karlshöhe besonders durch Falschparkende auf.
- In der Nacht belegen die Bewohnenden ca. 38,5 % des gesamten öffentlichen Stellplatzangebotes, in den morgendlichen Spitzenzeiten etwa 28 %.
- Die mittlere Parkdauer ist mit 6,4 Stunden relativ hoch und durch die Nutzungsstruktur mit vielen Anwohnenden, Beschäftigten und Studierenden bei gleichzeitig wenig Kunden- und Besucherverkehr zu erklären.

Die größeren privaten bzw. halböffentlichen Stellplätze in der Südstadt sind im Vergleich zum Straßenparken am Vormittag sogar noch höher ausgelastet (im Mittel 86 % im Gesamtgebiet). Lediglich nachts sind erhebliche Reserven vorhanden (Auslastung im Mittel unter 10 %).

Anlage	Stellplätze	Auslastung (10 Uhr)	Auslastung nachts
Firmenplatz Hohenzollernstraße	47	44 Kfz 94 %	1 Kfz 2 %
Gemeindezentrum Friedrichstraße 22	12	11 Kfz 92 %	0 Kfz 0 %
Wüstenrot	Zugang durch Abschränkung nicht ermöglicht		
<b>Summe West (ohne Wüstenrot)</b>	<b>59</b>	<b>55 Kfz 93 %</b>	<b>1 Kfz 2 %</b>
Ev. Fachhochschule (Theodor-Lorch-Weg)	106	101 Kfz 95 %	5 Kfz 5 %
Stiftung Karlshöhe (Königinallee/Paulusweg)	67	44 Kfz 66 %	13 Kfz 19 %
<b>Summe Ost</b>	<b>173</b>	<b>145 Kfz 84 %</b>	<b>18 Kfz 10 %</b>

#### Fazit:

Neben der generell hohen Auslastung bestätigen auch Funktionsmängel wie häufiges Falschparken, dass ein Parkraummanagement dringend geboten ist. Dies gilt insbesondere auch vorausschauend mit Blick auf die geplanten Nutzungsintensivierungen in der Nachbarschaft.

## 2.2. Maßnahmenkonzept Südstadt

Ziel des Maßnahmenkonzeptes ist im Wesentlichen, die eingangs beschriebenen funktionalen Mängel (vgl. Anlass und Aufgabenstellung) durch Verringern der Stellplatznachfrage durch Fremdparkende im öffentlichen Straßenraum zu mindern. Das Parken für Bewohnende, die Nutzung privater Stellplätze und die Entlastung des Straßenraums soll unterstützt werden. Dazu zählt indirekt auch die Förderung einer verstärkten Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Bahn, Bus, Rad, Zufußgehen). Parkraummanagement leistet dazu einen wertvollen Beitrag.

Empfohlen wird die Regelung der Parkgebührenzone 3 in der gesamten Südstadt. Bewohnende können durch die Ausgabe von Parkberechtigungen von den Gebühren befreit werden. Damit wird eine bereits bekannte und in der Oststadt erfolgreich eingesetzte Regelung übertragen. Nicht empfohlen werden demgegenüber Regelungen, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens teilweise gewünscht wurden:

- Anliegerstraßen zum Schutz gegen Fremdparken. Sie verursachen einen hohen Kontrollaufwand und Fehlverhalten ist zudem kaum wirksam zu überwachen. Sie schließen das Parken von „anliegenden“ Firmen und Einrichtungen nicht aus.
- Fest definiertes Bewohnerparken bzw. Bewohnerparkzonen: Sie verursachen einen hohen Beschilderungsaufwand, da Stellplätze eindeutig als Bewohnerstellplätze innerhalb der Straßen ausgewiesen werden müssen. Ferner dürfen in solchen Zonen nur maximal 50 % der Stellplätze tagsüber (75 % nachts) den Bewohnenden zugewiesen werden. Fremdes Dauerparken wird damit nur wenig unterbunden.

Die Straßenverkehrsbehörde schlägt deshalb ergänzend vor, die bestehenden Anliegerregelungen in den öffentlichen Straßen grundsätzlich aufzuheben. Damit sind Anwohnende in ihrer Stellplatzwahl flexibler. Das Gebiet der Südstadt soll in zwei Bewohnerparkzonen östlich und westlich der B 27 gegliedert werden (siehe Anlage 2).

Abweichend von der bisherigen Regelung in der Zone 3 der Oststadt wird für die Südstadt kein Monatsticket empfohlen. Hintergrund ist die Befürchtung, dass die beschlossenen 40 Euro monatliche Gebühr zukünftig unter der Gebühr der Beschäftigten von Wüstenrot liegen könnten, so dass die Straßenräume der Südstadt nicht wesentlich vom Beschäftigtenverkehr entlastet werden. Ziel ist ferner, die neu angesiedelten Beschäftigten bereits zu Beginn der Ansiedlung aus den Wohngebieten fern zu halten.

Dies entspricht der mehrheitlichen Forderung der Bewohnerschaft, jedoch hatte sich die Stiftung Karlshöhe dazu kritisch geäußert. Sie äußerte aus der Sicht ihrer Beschäftigten bereits bei der damaligen Gebühr von 25 Euro im Monat Bedenken. Zu diesem Zeitpunkt war auch noch nicht bekannt, dass die Gebührenpflicht in Zone 3 auf den Samstag ausgedehnt wird. Verschiedene Maßnahmen wie betriebliches Mobilitätsmanagement für die Belegschaft und Verbesserungen im Busangebot in den Tagesrandzeiten wurden angesprochen. Sollte jedoch das Fremdparken erheblich zunehmen, müsste die Karlshöhe die eigenen Stellplätze durch Parkberechtigungen und notfalls durch Schranken schützen.

### **2.3. Umsetzung des Parkierungskonzeptes in der Südstadt**

Für das Gebiet sind Zonenbeschilderungen und nach erster Schätzung ca. 65 Parkscheinautomaten aufzustellen. Die Kosten dieser Maßnahmen und der zusätzlichen Personal- und Sachkosten sind unter Punkt 7 zusammenfassend dargestellt. Die konkreten Standorte der Parkscheinautomaten werden noch im Rahmen von Begehungen abgestimmt. Angesetzt wurde der bisherige Standard in der Oststadt von ca. 60 m Entfernung zum nächsten Automaten.

## **3. Parkraumkonzept Weststadt**

### **3.1. Erhebungsergebnisse und Schlussfolgerungen**

Das Untersuchungsgebiet umfasste bei der ersten Kennzeichenerhebung die Weststadt zwischen dem Bereich westl. der Bahnlinie, der Saarstraße, Siegesstraße, Gänsfußallee, Mörikestraße, Schlieffenstraße und Schillstraße (siehe Anlage 2). Die Kennzeichenerhebung wurde an einem Normalwerktag (Donnerstag, den 22.09.2016) von 09:00 bis 17:00 Uhr (alle 2h), um 21:00 Uhr und um 02:00 Uhr nachts durchgeführt.

Das Untersuchungsgebiet wurde später auf Anregung des StA Weststadt, den Anwohnern und Gemeinderatsmitgliedern aufgrund von befürchteten Verdrängungseffekten um die südliche Weststadt erweitert. Die zweite Kennzeichenerhebung wurde innerhalb folgender Straßenzüge durchgeführt: südl. der Schwieberdinger Straße, Oscar-Walcker-Straße, Schönbeinstraße, Muldenäcker, Friedenstraße, Dieselstraße, Siemensstraße, Einsteinstraße, Karl-Haußmann-Straße und Eglosheimer Straße (siehe Anlage 3).

Auch hier wurden die Kennzeichen an einem Normalwerktag (Donnerstag, den 13.07.2017) um 11:00 und um 02:00 Uhr nachts erfasst.

Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es 3.220 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum.

### **Weitere zusammenfassende Erkenntnisse aus den Kennzeichenerhebungen sind:**

- Tagsüber ist die Auslastung des Straßenraums sehr hoch. In manchen Straßenabschnitten liegt die Auslastung bei 100% und darüber (wegen Falschparkern). Vor allem der Bereich des näheren Bahnhofumfeldes ist davon stark betroffen.
- Die Parkhäuser im Bahnhofsumfeld haben jedoch außerhalb von Veranstaltungen noch gewisse Kapazitäten frei.
- In den äußeren Wohnbereichen ist die Auslastung nicht ganz so hoch.
- Auch in den Nachtstunden wurde bei der Erhebung eine sehr hohe Auslastung festgestellt, Reserven gab es nur im Nordwesten zwischen der Talallee und der Schillstraße.
- Die Arena Tiefgarage ist nachts geschlossen, daher fallen über 300 Stellplätze nachts weg.

### **Fazit:**

Der Nutzungskonflikt in der Weststadt von Wohnen und Arbeiten, aber auch von Pendlern Richtung Stuttgart und in bestimmten Arealen auch der Einkaufsverkehr überlagern das Parken im öffentlichen Straßenraum. Unterschiede bei der Auslastung tagsüber wie nachts sind kaum erkennbar. Die Umsetzung eines Parkraumkonzeptes wird dringend empfohlen.

### **3.2. Maßnahmenkonzept**

Auf generelle Ziele eines Parkraumkonzeptes wurde bereits im Abschnitt zur Südstadt tiefergehend eingegangen. Sie gelten somit auch für die Weststadt.

Für die Weststadt wird ebenfalls empfohlen, dass grundsätzlich die **Parkgebührenzone 3** umgesetzt wird. Damit wird für die Oststadt, Südstadt und Weststadt ein einheitliches Gebührenkonzept umgesetzt.

Nach einer intensiven Diskussion mit dem StA Weststadt, ausgewählten Schlüsselpersonen und vor allem bei der Bürgerinformationsveranstaltung hat sich herausgestellt, dass das Areal um das Westportal/Bahnhof (durch Pendelnde) und die Arena (durch Besuchende) einem besonderen Parkdruck ausgesetzt ist und besser geschützt werden sollte. Daher schlagen wir in diesem Bereich die Umsetzung der **Gebührenzone 1** wie in der Innenstadt vor. Sinnvoll ist es, die gebührenpflichtigen Zeiten wegen der angrenzenden Arena bis in die Abendstunden auszudehnen – dieses Thema wird im Zusammenhang mit der Gebührensatzung nochmals aufgegriffen. Im Einzelnen sind folgende Straßen betroffen: Saarstraße, Siegesstraße, Gänsfußallee, Thuner Straße, Brenzstraße, Belschnerstraße, Christophstraße, Schanzenbachstraße, Hoferstraße, teilw. Martin-Luther-Straße, Schlachthofstraße, Gottlob-Molt-Straße, und Pflugfelder Straße (siehe Anlage 3). Dies entspricht einem Radius von ca. 500 m um das Westportal, welches in der Regel als gute fußläufige Erreichbarkeit eines Bahnhofes angesetzt werden kann.

Auch hier können Bewohnende durch die Ausgabe von Parkberechtigungen von den Gebühren in beiden Gebührenzonen befreit werden. Damit wird eine bereits bekannte und in der Oststadt erfolgreich eingesetzte Regelung übertragen.

Die Straßenverkehrsbehörde schlägt auch hier vor, die bestehenden Anliegerregelungen in den öffentlichen Straßen grundsätzlich aufzuheben um hier die Flexibilität für die Anwohnenden zu erhöhen.

Die Bewohnerparkzonen, in welchen die Anwohnenden ihre Fahrzeuge abstellen dürfen, müssen

---

Beschluss der Parkraumkonzepte Ludwigsburg-Südstadt und -Weststadt

aufgrund von rechtlichen Vorgaben in 5 Bereiche eingeteilt werden. Solche Bewohnerparkzonen dürfen eine räumliche Ausdehnung von 1.000 m nicht überschreiten. Die Einteilung der Bewohnerparkbereiche ist in der Anlage 3 beigefügt.

### **3.3. Umsetzung des Parkierungskonzeptes in der Weststadt**

In einem ersten Aufschlag wurde durch das Büro BrennerPlan bei einem Abstand der Parkscheinautomaten mit einem Radius von ca. 60 m von ungefähr 150 Parkscheinautomaten ausgegangen. Die Anzahl der Parkscheinautomaten ist somit als Maximum anzusehen. Sobald der Beschluss zur Umsetzung des Parkierungskonzeptes vorliegt, wird das Büro BrennerPlan zusammen mit den Fachbereichen 67 und 63 die Lage der Automaten vor Ort genau bestimmen und im Grundsatz eher einen etwas größeren Radius (ca. 80 m) auswählen. Hier wird sich auch das bereits eingeführte Handyparken kostenreduzierend auf die Standortauswahl auswirken. Daher ist anzunehmen, dass die maximale Anzahl an Parkscheinautomaten reduziert werden kann und somit die Kosten reduziert werden.

Auf die Umsetzungskosten wird im Abschnitt 8 detaillierter eingegangen.

## **4. Hinweise und Besonderheiten zum Parkierungskonzept in den beiden Stadtteilen:**

### **4.1. Süd- und Weststadt**

#### **Das Gebiet um das Lerchenholz:**

Das Gebiet um das Lerchenholz (Im Lerchenholz, Eckenerstraße, Köhlstraße, Dürrstraße und Vor dem Wald) wird zunächst nicht mit in das Parkierungskonzept für die Süd- bzw. Weststadt einbezogen. Aufgrund der fußläufigen Entfernung von über 1 km zum Bahnhof, sowie die weitläufige Abgrenzung durch die Bahnlinie zur Südstadt wurde vorerst auf die Umsetzung eines Parkierungskonzeptes im Areal um das Lerchenholz verzichtet. Hier werden weder Verdrängungseffekte aus der Weststadt, noch aus der Südstadt erwartet, da auch die nicht durch ein Parkraumkonzept bewirtschafteten Gewerbegebiete dazwischen liegen. Die Einführung des Parkraumkonzeptes hätte auch für die unmittelbaren Anwohnenden den Effekt, dass die Anliegerstraße aufgehoben werden müssten und somit ein Teil der Stellplätze für zahlende „Parker“ zur Verfügung stehen würden. Zusätzlich müssten die Anwohner auch die jährliche Verwaltungsgebühr von 30,- € bezahlen.

Es besteht jedoch kein großer Aufwand, im Zuge der Umsetzung des Parkierungskonzeptes in der West- und Südstadt, das Gebiet um das Lerchenholz mit einzubeziehen oder zu einem späteren Zeitpunkt nach einer Evaluierungsphase das Gebiet mit der Gebührenzone 3 auszustatten. Hier wird empfohlen, die Auswirkungen des möglichen Verdrängungseffektes abzuwarten.

#### **Monatsticket:**

Für das Gebiet der Südstadt wird empfohlen, die Zone 3 ohne die Möglichkeit eines Monatstickets umzusetzen, um steigenden Parkdruck durch die mittelfristig zunehmende Zahl von Beschäftigten bei W&W in den Wohnbereichen zu vermeiden. Dies entspricht auch dem Wunsch der Anwohner.

Für das Gebiet der Weststadt ist das Monatsticket in der vorgesehenen Zone 3 aufgrund der Gemengelage von kleineren Gewerbebetrieben und Wohnen sinnvoll. Auch mit Blick auf die Gewerbegebiete „Grönerstraße“ und „Steinbeisstraße“, welche ebenfalls in die Gebührenzone 3 eingebunden werden, kann somit einem Verdrängungseffekt zwischen den Wohngebieten und den beiden Gewerbegebieten entgegengewirkt werden.

Für die geplante Gebührenzone 1 in der Weststadt „Rund um den Bahnhof“ wird wie in der Gebührenzone 1 für die Innenstadt, die Ausgabe von Monatstickets nicht empfohlen.



#### **4.2. Ergänzende Hinweise zur Südstadt:**

Spätere Anpassungen des Parkraummanagements sind nach einer Eingewöhnungsphase zu prüfen. Insbesondere sind folgende Aspekte zu beachten:

- Auswirkungen auf das Parken durch Beschäftigte in den Wohngebieten oder weitergehende Verdrängungseffekte westlich der Bahn und östlich der Danziger Straße,
- Beobachten der Folgen des Beschäftigtenanstiegs und möglicher Parkgebührenänderungen bei W&W.
- Potentiale der Straßenneugestaltung durch verringerte Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum.
- kleinräumige Anpassungen der Regelungen z. B. bei örtlich höherem Bedarf an Kurzzeitstellplätzen.
- Unterstützen des Parkraummanagements durch weitere Mobilitätsangebote (Car-Sharing, Regiorad, DFI-Anlagen an Haltestellen, Mobilitätsberatung bei Betrieben und Einrichtungen usw.).

#### **4.3. Ergänzende Hinweise zur Weststadt:**

##### **Kurzzeitparkplätze:**

Im Bereich der Pflugfelder Straße und im östl. Teil der Brenzstraße, sowie im Bereich der Osterholzallee zwischen der Maxstraße und der Rettistraße werden aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof, bzw. der Nähe des Einzelhandels in der Osterholzallee verstärkt Kurzzeitparkplätze eingerichtet.

Im Bereich der Hoferstraße werden aufgrund der geplanten Bus-Rad-Trasse von West nach Ost gegebenenfalls Stellplätze entfallen. Dies wird aber zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

##### **Parkplatz an der Rundsporthalle:**

Der gesamte Parkplatz an der Rundsporthalle wird in die Gebührenzone 3 mit aufgenommen. Die dort parkenden Lehrkräfte bekommen wie in an den Innenstadtschulen ein kostenpflichtiges Monats-/Jahres-/Dauerticket. Alle Besuchenden der Rundsporthalle müssen die in der Gebührenzone 3 festgelegten Gebühren (Stunden-/Tagesticket) zahlen. In den Abendstunden und an Sonntagen ist das Parken weiterhin frei. Die entsprechenden Parkscheinautomaten werden dort aufgestellt.

##### **Gewerbegebiete in der Weststadt:**

Bei den bestehenden Gewerbegebieten „Grönerstraße“ und „Steinbeisstraße“ werden die öffentlichen Straßen mit in die Gebührenzone 3 integriert. Damit ist das Parken auf öffentlichen Stellplätzen dort zukünftig gebührenpflichtig. In den beiden Gewerbegebieten sind jedoch keine Bewohnerparkbereiche vorgesehen.

Das Gewerbegebiet Ziegelwerk wird zunächst nicht mit in die Gebührenzone aufgenommen. Auch hier gilt, dass nach einer Evaluation das Gewerbegebiet nachträglich aufgenommen werden kann.

### **5. Gebührenzoneneinteilung und Gebührenhöhen**

Die einzelnen Zoneneinteilungen aller Gebührenzonen in Ludwigsburg sowie die jeweiligen Gebühren der einzelnen Gebührenzonen sind in der Anlage 1 dargestellt und auf den Beschluss „Anpassung der Parkgebührensatzung“ (Vorlage 443/19) der Sitzung des Gemeinderates am 12.12.2019 angepasst worden. Die Satzung muss aufgrund der nun hinzukommenden Straßenzüge nochmals angepasst werden. In diesem Zusammenhang wird auch ein Vorschlag für die Bewirtschaftungszeiten zur Diskussion gestellt.

## **6. Evaluation**

Wie in der Oststadt ist auch für die Bereiche der Süd- und Weststadt nach einer bestimmten Einführungsphase des Parkierungskonzeptes eine Evaluation geplant. Dabei sollen vor allem mögliche Verdrängungseffekte, Umsetzung des Monatstickets, notwendige Gebietserweiterungen und weitere Fragestellungen untersucht werden.

Die geplante Evaluation und deren Fragestellungen werden vorab mit den zuständigen politischen Gremien und Ausschüssen abgestimmt. Ein Kernpunkt der Evaluation wird auch die Beobachtung der Gebühreneinnahmen und Kosten sein. Insbesondere die Gebühreneinnahmen können derzeit nur grob geschätzt werden.

## **7. Zu erwartende Mehreinnahmen**

Die zukünftigen Einnahmen für die Erweiterungsgebiete wurden auf der Grundlage folgender Faktoren abgeschätzt:

- Übertragen der mittleren jährlichen Einnahmen je Stellplatz in den bestehenden Zonen 1 und 3 auf die Erweiterungszonen.
- Abschätzung der Auswirkungen der Gebührenerhöhungen in Abhängigkeit von Auslastungen und Parkdauerverteilung in den neuen Gebieten.
- Aufschlag für die Verlängerung der Zeiten der Bewirtschaftung (vor allem samstags in Zone 3)
- Pauschale Minderung der Gebühreneinnahmen durch Umstieg/Verlagerung aufgrund der steigenden Gebührenhöhe.

Die Übertragung der Werte aus den bestehenden bewirtschafteten Gebieten bedeutet, dass das zukünftige Parkverhalten in den neuen Gebieten ähnlich angesetzt wird. Der Rückgang der Parkraumnachfrage in der Oststadt nach Einführung der Bewirtschaftung ist damit bereits berücksichtigt. Diese Schätzung ist mit großen Unsicherheiten behaftet. Andere externe Entwicklungen wie z. B. ein verbesserter Busverkehr oder Gebührenerhöhungen auf privaten Anlagen können zu Abweichungen führen. Aus diesem Grund ist eine spätere Evaluation unabdingbar.

Aufgrund der Corona-Krise und der daraus resultierenden Notwendigkeit in der Stadt Ludwigsburg auch im Personalhaushalt Einsparungen vorzunehmen, wurde allerdings der Personalansatz in Punkt 7 der Vorlage bewusst niedriger gestaltet, als er sich aus den Erfahrungswerten in den bisherigen Gebieten ergeben würde. Die daraus resultierende deutlich geringere Kontrolldichte führt dazu, dass aufgrund einer sinkenden Zahlungsdziplin und weniger erfassten Verstößen die Einnahmen nur mit Abschlägen übertragen werden können.

Unter Berücksichtigung aller Faktoren liegen die geschätzten Werte bei etwa **2,1 Mio. Euro** bei 1.2 Mio. Zahlungsvorgängen.

Hinzu kommen zusätzliche Einnahmen aus Bußgeldern. Die Erfahrungswerte, unter der Berücksichtigung, dass die Kontrolldichte aufgrund des reduzierten Personal sinkt, lassen darauf schließen, dass sich diese vorsichtig geschätzt in einer Höhe von ca. **0,2 Mio. Euro** jährlich bewegen werden.

Anwohnerparkausweise werden ca. **23.000 Euro** an Gebühreneinnahmen mit sich bringen.

## **8. Realisierungs- und Betriebskosten des erweiterten Parkraummanagements**

Ziel ist es, den Parkraum in der Süd- und Weststadt ab 1. April 2021 zu bewirtschaften. Die im Folgenden genannten Kosten fallen somit grundsätzlich erst ab 2021 an. Ausnahme hierbei sind die unter Ziffer 8.1 aufgelisteten Kosten für die Anschaffung der Parkscheinautomaten.

Der genannte Personalbedarf wurde anhand von Erfahrungswerten aus der Bewirtschaftung der Oststadt hochgerechnet und abgeschätzt. Die Ausgaben dienen somit als Orientierung für die Debatte im Gemeinderat. Bis zur Stellenplandiskussion für das Jahr 2021 wird hierfür noch ein Personalbemessungsverfahren durchgeführt.

### **8.1 Parkscheinautomaten, Beschilderung und Markierung - Baubeschluss**

Die Kosten für Beschilderung, Markierung, Parkscheinautomaten und Betriebskosten werden vom Fachbereich Tiefbau- und Grünflächen wie folgt abgeschätzt:

#### **Parkscheinautomaten**

Es werden zur Bewirtschaftung des Gebiets der Parkraumkonzeption West- und Südstadt ca. 220 neue Parkscheinautomaten benötigt. Die Parkscheinautomaten werden in der Regel wechselseitig mit einem Abstand von maximal 100 m – 120 m aufgestellt, damit der Fußweg vom abgestellten Fahrzeug zum nächsten Parkscheinautomat eine Länge von 50 m – 60 m nicht überschreitet.

Für den Betrieb der Anlagen wird analog der Parkscheinautomaten in der Innenstadt eine Zentrale (Parkraummanagementsystem, PC) zur Überwachung benötigt, um den Betrieb der Parkscheinautomaten und eine bargeldlose Zahlung zu ermöglichen.

Investition Parkscheinautomaten	1.200.000,-- € (brutto)
---------------------------------	-------------------------

#### **Verkehrsbeschilderung und Markierung**

Analog der Parkraumzone Innen- und Oststadt soll eine Halteverbotszone im Bereich der West- und Südstadt eingerichtet werden. Dabei ist nur noch erlaubt, in markierten Parkflächen zu parken. Die Zonenbeschilderung wird jeweils an den Zufahrten in das Bewirtschaftungsgebiet aufgestellt. Eine Wiederholung im Gebiet wird dadurch nicht notwendig. Die Parkflächen müssen jedoch kenntlich gemacht werden.

Investition der Verkehrszeichen inkl. Markierung	100.000,-- € (brutto)
--------------------------------------------------	-----------------------

Die Kosten für die Aufstellung von Parkscheinautomaten sowie der dafür notwendigen Beschilderung und Markierung im Bereich der Süd- und Weststadt liegen folglich insgesamt bei:

Gesamtinvestition Parkscheinautomaten und Verkehrszeichen inkl. Markierung	1.300.000,-- € (brutto)
----------------------------------------------------------------------------	-------------------------

#### **Laufende Betriebskosten für Parkscheinautomaten**

Des Weiteren fallen für die Parkscheinautomaten laufende jährliche Unterhaltungskosten an, um den reibungslosen Betrieb zu gewährleisten.

Jährliche Betriebskosten der Parkscheinautomaten:	ca. 230.000,-- € (brutto)
---------------------------------------------------	---------------------------

### **8.2. Kosten der Technischen Dienste Ludwigsburg**

Bei den Technischen Diensten Ludwigsburg entstehen folgende Kosten:

- Elektroniker in Vollzeit (Entgeltgruppe 6) zur Wartung der Parkscheinautomaten: jährlich ca.

57.000,- € (inkl. Sachkosten).

- Ein zusätzliches Fahrzeug (z.B. Kangoo/Zoe) zum Anfahren der Parkscheinautomaten. Bei Anschaffungskosten von ca. 25.000,- € und einer 10-jährigen Abschreibung ergeben sich: jährlich 2.500,- €.
- Jährliche Verwaltungskosten: ca. 1.600,- €.
- Laufende Kosten bei den Technischen Diensten insgesamt: jährlich ca. 62.000,- €.

### **8.3. Kosten des Zahlungsverkehrs des Fachbereichs Finanzen**

Die Kosten des Fachbereichs Finanzen hängen überwiegend direkt von der Einnahmenhöhe und der Anzahl und der Art der Buchungsvorgänge ab. Auf der Basis der Einnahmen und Stellplatzzahlen in den heutigen Bewirtschaftungszonen 1 und 3 wurden die Einnahmen grob abgeschätzt und auf die neuen Zonen übertragen (vgl. Punkt 7.).

#### **Personalkosten im Bereich Buchhaltung**

Schlüsselverwaltung der Parkscheinautomaten, Überwachung der korrekten Leerungen, manuelle Verbuchungen:

0,5 Stellen mit ca. jährlich 30.500 € Personalkosten (inkl. Sachkosten).

#### **Personalkosten im Bereich des Forderungsmanagements**

Die Ausdehnung der Bewirtschaftungszonen mit entsprechender Überwachung und Bußgeldverfahren wird zu einem Anstieg der Fallzahlen für Zwangsvollstreckungen führen. Aufgrund der bisherigen Auslastung des Personals wird mit folgendem Mehraufwand gerechnet:

1,0 Stellen mit jährlich ca. 61.000 € Personalkosten (inkl. Sachkosten).

#### **Sachkosten für Buchungen**

Im Einzelnen fallen Kosten für die Bargeldverarbeitung, Kartenzahlungen und das Handyparken an: Insgesamt jährlich ca. 58.000 Euro

Aufgrund der aktuellen finanziellen Situation wird vorgeschlagen, die Bewirtschaftung zunächst mit 1,0 Stellen für den Fachbereich Finanzen anstelle der berechneten 1,5 Stellen zu beginnen.

### **8.4. Kosten des Fachbereichs Sicherheit und Ordnung**

#### **8.4.1. Unbefristete Stellen beim Städtischen Vollzugsdienst (SVD)**

Zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Oststadt (Vorlage 386/11) hat der Gutachter für die Überwachung der damaligen Parkraumbewirtschaftung pro 100 Parkplätze einen Arbeitszeitbedarf von 0,2 Personalstellen errechnet. Für die Bewirtschaftung in der Oststadt wurden damals 4,6 Stellenanteile geschaffen, was sich in der Nachbetrachtung als realistisch und notwendig herausgestellt hat.

In beiden Bewirtschaftungszonen Süd- und Weststadt gilt es, insgesamt 4.060 öffentliche Parkplätze zu überwachen. Daraus ergibt sich ein Bedarf von ca. 8,1 neuen Stellen beim SVD.

Die Überwachung der Parkplätze allein durch Umorganisation zu bewerkstelligen ist nicht möglich. Bei einer Verlagerung der Aufgabenwahrnehmung würden die Innenstadt, die Parkraumbewirtschaftung in der Oststadt und die weiteren Stadtteile – hier wird sich bereits heute im Rahmen der Stadtteilausschüsse über mangelnde Kontrollen regelmäßig beschwert – einen Überwachungsverlust erleiden. Dies würde zu einem verstärkten verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer führen. In der Frage, ob sich ein Verkehrsteilnehmer an die Regeln des Straßenverkehrs hält, ist die entscheidende Komponente in der Abwägung, wie hoch das Entdeckungsrisiko seines Fehlverhaltens ist.

Aufgrund der aktuellen finanziellen Situation wird vorgeschlagen, die Bewirtschaftung zunächst mit 4,0 Stellen für den SVD anstelle der berechneten 8,1 Stellen zu beginnen.

#### **8.4.2. Unbefristete Stellen bei der Bußgeldstelle**

Bei der Einführung der Parkraumbewirtschaftung Ost wurden die Folgen – höhere Anzahl zu bearbeitender Ordnungswidrigkeiten – nicht unmittelbar betrachtet. Nach einer Bemessung des KDRS wurden seinerzeit 2 neue Stellen bei der Bußgeldstelle geschaffen.

In Relation gesetzt, werden bei der Bußgeldstelle voraussichtlich 3,5 weitere Stellen durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung benötigt.

Die Personalkosten pro Mitarbeitendem bei der Bußgeldstelle schlagen mit ca. 59.000 Euro (zzgl. Sachkosten) zu Buche. Bei 3,5 Stellen wird mit jährlichen Gesamtpersonalkosten von 216.500 Euro zu rechnen sein.

Aufgrund der aktuellen finanziellen Situation wird vorgeschlagen, die Bewirtschaftung zunächst mit 2,0 Stellen für die Bußgeldstelle anstelle der berechneten 3,5 Stellen zu beginnen.

#### **8.4.3. Befristete Stelle „Hotline“**

Zu der Einführung der Parkraumbewirtschaftung Ost wurde eine „Hotline“ installiert, bei der sich Anrufer über alle Fragen informieren konnten.

Aufgrund der aktuellen finanziellen Situation wird vorgeschlagen, für die Telefonhotline eine auf 1 Jahr befristete Personalstelle (0,5 Stelle) einzusetzen.

#### **8.4.4. Fahrzeug für den Städtischen Vollzugsdienst**

Für die Außendiensttätigkeit der zusätzlichen Mitarbeiter ist die Anschaffung von Fahrzeugen erforderlich. Anknüpfend an die aktuelle finanzielle Situation soll zunächst nur ein Fahrzeug beschafft werden. Die Investitionskosten belaufen sich auf ca. 25.000 Euro, sowie jährliche Haltungskosten in Höhe von ca. 5.000 Euro. Die Beschaffung erfolgt durch die Technischen Dienste, ebenso die jährliche Haltung und Abschreibung. Perspektivisch, d.h. bei vollumfänglichen Personaleinsatz (8,1 Stellen), ist ein zweites Fahrzeug erforderlich.

### **9. Vergünstigungen nach dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG):**

Der Gesetzgeber hat den Kommunen durch die Verabschiedung des EmoG die Möglichkeit zur Förderung der Elektromobilität eröffnet. Nach Beschluss des Gemeinderates und im Einklang mit dem EmoG sind Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet nach der derzeit gültigen Gebührensatzung noch bis 31. Dezember 2020 von der Gebührenpflicht befreit.

Es wird vorgeschlagen, diese Regelung zu verlängern, sodass nach dem EmoG klassifizierte Elektrofahrzeuge bis zum 31. Dezember 2023 von der Gebührenpflicht im öffentlichen Straßenraum zur Förderung der Elektromobilität befreit werden.

In den Kurzzeitparkbereichen gilt auch für Elektrofahrzeuge sowie für Inhaber von Bewohnerparkausweisen die an den Parkscheinautomaten angezeigte Höchstparkdauer. Dies kann durch das Auslegen einer Parkscheibe nachgewiesen werden. An den öffentlichen Ladesäulen gilt für Elektrofahrzeuge eine Park- und Ladedauer von max. 4 Stunden in der Zeit von 08:00 – 19:00 Uhr, auch an Sonn- und Feiertagen. Dies kann ebenfalls durch das Auslegen einer Parkscheibe nachgewiesen werden.

## **10. Weiteres Vorgehen**

Nach dem Beschluss zum Parkraumkonzept in der Süd- und Weststadt werden die detaillierten Standorte der Parkscheinautomaten in den einzelnen Straßenzügen festgelegt und das Ausschreibungsverfahren in die Wege geleitet. Beide Gebiete werden gemeinsam ausgeschrieben, durch die höhere Anzahl an Automaten wird ein kostengünstigeres Ausschreibungsergebnis erwartet.

Frühestmöglicher Beginn für die Aufstellung und in Inbetriebnahme der Parkscheinautomaten ist im Laufe des 1. Quartals 2021.

Bis zu diesem Zeitpunkt ist es möglich, die benötigten Parkscheinautomaten auszuschreiben und zu beschaffen. Die Lieferzeit für die Parkscheinautomaten beträgt voraussichtlich 4 bis 6 Monate. Auch ist es bis zur Inbetriebnahme der Parkscheinautomaten möglich, das notwendige Personal beim Städtischen Vollzugsdienst anzuwerben und für die Aufgabe entsprechend umfassend zu schulen.

In der Anfangsphase wird das Thema mit einer Öffentlichkeitskampagne und intensiver Pressearbeit und Bürgerinformation begleitet.

### **Unterschriften:**

**Matthias Knobloch, FBL 63**

**Ulrike Schmidtgen, FBL 67**

**Harald Kistler, FBL 20**

**Hans-Jürgen Schroff, FBL 68**

**Heinz Mayer, FBL 32**

**Sämtliche, nachfolgend genannte Ausgaben im Finanzhaushalt und Ergebnishaushalt für das Jahr 2021 stehen unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Haushaltsplans 2021 sowie des Stellenplans.**

<b>Einmalige Auszahlungen / Einnahmen für Investitionen (Finanzhaushalt / investiv)</b>				
<b>Finanzielle Auswirkungen?</b> <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein				
Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:			1.350.000 €	
Beschreibung		Siehe Rubrik	Kosten	
Parkscheinautomaten		8.1	1.200.000 €	
Beschilderungs- und Markierungsarbeiten		8.1	100.000 €	
Erwerb Fahrzeug für Techn. Dienste (für Wartung Automaten)		8.2	25.000 €	
Erwerb Fahrzeug für Städtischen Vollzugsdienst (Überwachung ruhender Verkehr)		8.4.4	25.000 €*	
Summe			1.350.000 €	
* perspektivisch, d.h. bei vollumfänglicher Stellenbesetzung, ist noch ein zweites Fahrzeug erforderlich				
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>				
Teilhaushalt	68	Produktgruppe 1125		
	67	Produktgruppe 5460		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart	TH 67	78720672	Tiefbaumaßnahmen	
	TH 68	78312200	Erwerb Fahrzeuge	
Investitionsmaßnahmen		754600002007 Parkraumkonzeption Weststadt 754600005007 Parkraumkonzeption Südstadt 711250000126 Beschaffung TDL Fuhrpark / Kfz-Werkstatt		
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit 1.200.000 Euro beim FB 67 (2019-2021) <input checked="" type="checkbox"/> Nein, Deckung der Mittel FB 67 durch 754106700017 Allg. Straßenbau mit 100.000 €, weitere Deckung durch Gebühreneinnahmen		
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			FB 67: 78720672	754600005007 (Südstadt) 754600002007 (Weststadt) 754106700017
			FB 68: 78312200	711250000126

<b>Aufwendungen und Erträge (Ergebnishaushalt / konsumtiv)</b>				
<b>Finanzielle Auswirkungen?</b> <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein				
Gesamtkosten Maßnahme/Projekt (Aufwendungen)				
Einmalige Kosten 2021				
Kostenart	Beschreibung	Einmalige Kosten 2021	Einmalige Kosten bei vollumfänglichen Personaleinsatz	
Sachkosten	Erstausbildung, Fortbildung / Lehrgänge, Büroausstattung, IT-Ausstattung, Grundausstattung (Uniform etc.) für das Personal im FB 32	63.500 €	127.000 €	
Sachkosten	Projekteinführungskosten	15.000 €	15.000 €	
Sachkosten	Herstellung Anwohnerparkausweise	2.000 €	2.000 €	
Summe:		80.500 €	144.000 €	
Jährliche Kosten 2021 ff				
Kostenart	Beschreibung	Siehe Nr.	Aufwendungen pro Jahr ab 2021, gemäß Beschlusstenor	Perspektivische Aufwendungen pro Jahr, bei vollumfänglichem Personaleinsatz
Personalaufwendung	Vollzugsdienst FB 32	8.4.1	270.500 € (4,0 Stellen)	512.000 € (8,1 Stellen)
Personalaufwendung	Bußgeldstelle FB 32	8.4.2	128.000 € (2,0 Stellen)	216.000 € (3,5 Stellen)
Personalaufwendung	Elektroniker TDL (Wartung)	8.2	57.000 € (1,0 Stelle)	57.000 € (1,0 Stelle)
Haltungskosten	Haltungskosten TDL-Fahrzeug	8.2	5.000 €	5.000 €
Haltungskosten	Haltungskosten Fahrzeug(e) FB 32	8.4.4	5.000 € (1 Fzg.)	10.000 € (2 Fzge.)
Personalaufwendung	Buchhaltung, Forderungsmanag. FB 20	8.3	61.000 € (1,0 Stelle)	91.500 € (1,5 Stellen)
Sachkosten Buchungen	Gebühren Bargeldverarbeitung etc.	8.3	58.000 €	58.000 €
Personalaufwendung	Telefonhotline (1 Jahr befristet)	8.4.3	21.500 € (0,5 Stelle)	21.500 € (0,5 Stelle)
Haltungskosten Autom.	Betriebskosten Automaten, Schilder	8.1	230.000 €	230.000 €
Summe Aufwendungen pro Jahr			836.000 €	1.201.000 €



Gesamtkosten Maßnahme/Projekt (Erträge)					
Kostenart	Beschreibung	Siehe Nr.	Erträge pro Jahr ab 2021, gemäß Beschlusstenor	Perspektivische Erträge pro Jahr	
Parkgebühr	Parkgebühr	7	2.100.000 €	2.500.000 €	
Bußgelder	Verwarnungsgelder	7	200.000 €	400.000 €	
Gebühr	Bewohnerparkausweise	7	23.000 €	23.000 €	
Summe Erträge p.a.			2.323.000 €	2.923.000 €	
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>					
Teilhaushalt	32	Produktgruppe 1221			
	68	Produktgruppe 1125			
	20	Produktgruppe 1122			
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart	TH				
	32	35610000	Verwarnungs- und Bußgelder		
		40*	Personalaufwendungen		
		41*	Versorgungsaufwendungen		
		42*	Sach- und Dienstleistungen (einmalig)		
		443*	Geschäftsaufwendungen (einmalig)		
			Interne Leistungsverrechnung an TDL		
		40120000			
	68	42510000	Beschäftigte		
		47116000	Haltung von Fahrzeugen		
			Abschreibungen auf Fahrzeuge		
		33210040	Parkgebühren		
		40*			
	20	44*	Personalaufwendungen		
			Sonstige ordentliche Aufwendungen		
FinHH: Ein-/Auszahlungsart					
Investitionsmaßnahmen					
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja, Deckung durch Gebühreneinnahmen (2021 ff) <input type="checkbox"/> Nein			
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>					
	Konsumtiv			Investiv	
Kurzbeschreib.	Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
Personal TDL	68105001	40120000	--		
Kfz-Haltungskosten	68205002	42510000	--		
AfA TDL-Fahrzeug	68105001	47116000	--		
Personal FB 20	20225000	40120000			
Personal FB 20	20215000	40120000			
Personal FB 32	32305001	40120000			
Interne LV Fahrzeug	32305001	48116801			

**Verteiler:**

**DI, DII, DIII, DIV, FB10, FB14, FB20, FB32, FB61, FB67, FB68**





LUDWIGSBURG

## **NOTIZEN**