



Protokollauszug

zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 17.10.2024, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1

Klimamobilitätsplan Landkreis Ludwigsburg
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden.

Der **Leiter** des Fachbereiches für Nachhaltige Mobilität weist darauf hin, dass sich die Stadt Ludwigsburg an dem Mobilitätsplan beteilige. Es ergeben sich daraus keine Verpflichtungen oder neue Projekte. Das Ziel sei es die Projekte der Kommunen zusammenzutragen. Sollte der Mobilitätsplan vom Landkreis beschlossen werden, habe die Stadt einen Anspruch auf eine höhere Förderquote und einen Erkenntnisgewinn zu der Frage, inwieweit die Maßnahmen zu einer CO2 Reduktion führen.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Kreisentwicklung, Klimaschutz, Mobilität und Tourismus des Landratsamtes in Ludwigsburg stellt anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, den Klimamobilitätsplan des Landkreises vor. Der Klimamobilitätsplan sei eine Konzeption des Verkehrsministeriums des Landes und der Landkreis Ludwigsburg beteilige sich in einer Pilotphase an der Erprobung. Ziel sei es die CO2 Emissionen im Verkehr zu reduzieren. Das Ziel, die Emissionen um 40% zu reduzieren, beziehe sich auf die Verkehrsemissionen des gesamten Landkreises, nicht nur auf die Emissionen der beteiligten Kommunen. Die Emissionen der sich nicht beteiligenden Kommunen müssen auch mit kompensiert werden. Das Projekt sei eine große Chance für die Kreisverwaltung und die Kreiskommunen das Thema Mobilität zu behandeln.

Stadtrat **Dr. Vierling** stellt fest, dass Klimaschutz geplant und koordiniert werden müsse und bemängelt die verstrichene Zeit. Man brauche jedes Jahr deutliche Fortschritte im Mobilitätsverhalten. Mehr Fahrradnutzung durch Radschnellwege nach Waiblingen und Stuttgart und deutlich mehr Nutzung des öffentlichen Verkehrs wie der Stadtbahn. Eine Reduzierung der PKW-Nutzung mit Verbrenner-Motoren sei anzustreben durch eine günstige politische Begleitung wie z.B. höhere CO2 Preise und Parkraumbewirtschaftung. Dr. Vierling fragt, wie man den Trend zum steigenden KFZ-Bestand umkehren könne und ob der Maßnahmenkatalog ausreichend sei, um eine Reduktion um 40% der Emissionen bis 2030 zu erreichen. Er fragt auch, wie den hartnäckigen Widerständen der Auto-Fraktionen entgegengetreten werden könne.

Stadträtin **Dr. Klünder** befürchtet eine Überforderung und Enttäuschung, da der Zeitraum zur Zielerreichung knapp bemessen sei. Es sei eine Tatsache, dass die Zahl der KFZ-Zulassungen steige. Sie fragt, was der aktuelle Stand sei, wo das Ziel liege, welche Maßnahmen greifbar seien und welche Auswirkung diese auf das Ziel haben. Bezüglich der online Beteiligungsplattformen interessiert Dr. Klünder, wie stark die Beteiligung gewesen sei.

Auch Stadtrat **Zeltwanger** hätte gerne konkrete Fakten, was habe man in den letzten zwei Jahren erreicht und was könne realistisch noch erreicht werden, wie z.B. beim ÖPNV. Welche Maßnahmen haben welche CO2 Reduktion zur Folge und wie kann eine Vernetzung von verschiedenen Mobilitätsarten (vor allem für Menschen aus der Region) erfolgen.

Stadträtin **Liepins** bestätigt die Wichtigkeit des Klimamobilitätsplanes. Sie könne sich nicht vorstellen, wie die Ziele in 5 Jahren umgesetzt werden sollen, eine Verdoppelung des ÖPNV, 20% weniger KFZ-Verkehr bei steigenden Zulassungszahlen und der Tatsache, dass jedes 2. Fahrzeug ein E-Auto sei.

Auch Stadtrat **Ziemann** bezweifelt, dass eine Verdoppelung des ÖPNV funktionieren werde. Die Maßnahmen würden ihn an eine Planwirtschaft erinnern.

Stadtrat **Eisele** stellt fest, dass ein Mobilitätsplan eine gute Sache sei, um im gesamten Landkreis das Thema in Angriff zu nehmen. Bis 2030 wolle der Landkreis laut Homepage eine CO2 Reduktion von 55% erreichen. Der Verkehr mache 31% aus, demnach 12% CO2 Reduktion. Er erkundigt sich nach den anderen Landkreisen und weshalb sich neun Kommunen, nicht beteiligen. Er möchte wissen, wie viele der Maßnahmen die Stadt bereits umsetze und ob noch mehr Maßnahmen geplant seien.

BM **Mannl** ergänzt, dass es mit einem Klimamobilitätsplan einen Klimabonus in Höhe von 25% der förderfähigen Kosten gebe. In Summe müsse der Effekt gezeigt werden, ohne dass alle Maßnahmen realisiert werden. In der Kreisgemeinschaft müsse dargestellt werden, dass genügend Maßnahmen vorliegen und das Ziel erreicht werden könne. Eine gleichzeitige Umsetzung werde jedoch nicht erzwungen und man habe dennoch die erhöhte Förderkulisse.

Der **Fachbereichsleiter** erwähnt, dass die Bereitschaft der Kreiskommunen vorhanden sei. Die strategischen Ziele der Stadt seien die Landesziele, um das Klimaziel für Europa zu erreichen. Bezüglich der Vernetzung der Landkreise soll es künftig in der App eine landkreisweite Karte mit Parkinformationen geben. Er erwähnt, dass zwar mehr Fahrzeuge zugelassen werden, aber die Fahrleistung der Autos etwas zurückgegangen sei.

Ein **Mitarbeiter** des Landkreises ergänzt, dass der Zugang zu alternativen umweltfreundlichen Verkehrsträgern einfach zugänglich und abgestimmt werden müsse. Ein wichtiger Wandel sei, gemeinsam an diesem Thema zu arbeiten. Jeder Schritt in diese Richtung sei ein wichtiger Schritt. Ob mit den geplanten Maßnahmen eine 40%ige CO2 Reduktion erreicht werden könne, können nur die Auftragnehmer des Verkehrsmodells beurteilen. Man sei zuversichtlich. Es sei nicht möglich darzustellen, welche Maßnahme konkret welche CO2 Reduktion zur Folge habe.

Eine Bündelung der Maßnahmen könne zur Reduzierung der Emissionen in einen einstelligen Bereich führen, wie z.B. die Einführung von Tempo 30 in allen Städten und Gemeinden oder die Stadtbahn Lucie. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte über eine online Doppelumfrage auf die 1300 Rückmeldungen eingegangen seien. Die Umfrage sei nicht repräsentativ, da nur Personen teilgenommen haben, die sich für das Thema interessieren. Wichtig zu betonen sei, dass es nicht ausschließlich um die Reduktion der CO₂ Emissionen gehe, sondern auch um Verkehrsberuhigung, Steigerung der Sicherheit, Lärmreduktion und Verbesserung der Luftqualität. Ziel sei es, dass alle Landkreise in Baden-Württemberg Klimamobilitätspläne erstellen, um 2035 das Klimaschutzziel des Landes mit einer Reduktion der CO₂ Emissionen um 67% zu erreichen. Zur Frage, weshalb sich nicht alle Kommunen des Landkreises beteiligen, könne keine Aussage getroffen werden. Wenn es im kommenden Jahr in die koordinierte Umsetzung gehe, sei die Kreisverwaltung bereit alle interessierten Kommunen zu unterstützen.

Der **Fachbereichsleiter** ergänzt, dass keine neuen Projekte aufgrund des Klimaneutralitätsplanes konzipiert, sondern bereits bestehende angemeldet wurden. Er gibt zu bedenken, dass kleine Kommunen oftmals keine Personalressourcen für Klima und Mobilität haben.

Stadtrat **Passaro** möchte wissen, ob die geplanten Maßnahmen ausreichend seien, um eine höhere Förderung zu erzielen.

BM **Mannl** erläutert, dass in einem neuen Verkehrsmodell für den Landkreis Verkehrsdaten zusammenlaufen, in dem modelliert werden könne. Aus den Maßnahmen eine CO₂ Reduktion zu generieren, sei Aufgabe externer Dienstleister (Fachgutachter). Spannend für viele Projekte sei, wenn 25% mehr Förderung beantragt werden könne, wie z.B. für die 2. Unterführung am Bahnhof. Der mittlerweile gute Austausch mit den Nachbarkommunen sei nicht zu unterschätzen.

Beschlussvorschlag:

Der Fachbereich Tiefbau und Grünflächen wird beauftragt, die vorhandenen Parkscheinautomaten (PSA) in der Parkzone Ost (Zone 3) umzurüsten. Durch diese technische Modernisierung wird der aktuelle Stand der Technik zur Bezahlung mit EC-Karte / Kreditkarte flächendeckend wieder hergestellt.

Die Gesamtkosten in Höhe von 317.000,00 € (brutto) werden genehmigt.

Vergabebeschluss:

Firma Flowbird aus Kiel erhält auf Grundlage des Angebots vom 27. November 2023 den Auftrag zur Durchführung der Umrüstung an den Parkscheinautomaten in der Parkierungszone Ost.

Die Vergabesumme beträgt je nach Variante:

Variante 1: Umbau aller 121 Parkscheinautomaten

Auftragssumme	305.000,00 €
+ Unvorhergesehenes ca. 4%	12.000,00 €

Vergabesumme Variante 1 317.000,00 €

Variante 2: Umbau von 60 Parkscheinautomaten

Auftragssumme	186.500,00 €
+ Unvorhergesehenes ca. 4%	7.500,00 €

Vergabesumme Variante 2 194.000,00 €

Bei Kostenüberschreitung wird das Gremium informiert, wenn die Kosten um mehr als 20.000 € überschritten werden.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 10 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadtrat Tübek

Beratungsverlauf:

Die **Leiterin** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen geht auf die Vorlage ein. In der Parkzone 3 in der Oststadt sollen 121 Parkscheinautomaten umgerüstet und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden, so dass eine Bezahlung mit EC- und Kreditkarte, Bargeld und Pay by Phone möglich sei. Durch die Bargeldbezahlung müssen derzeit zwei Mal pro Woche durch zwei Mitarbeiter die Automaten geleert werden. Man habe große Schwierigkeiten das Bargeld loszubekommen und müsse eine spezielle Firma zur Entsorgung des Hartgeldes beauftragen. Eine Gebühren-Erhöhung könnte der Parkscheinautomat nicht mehr erfassen. Insgesamt für den Nutzer und die Verwaltung eine nicht zufriedenstellende Situation.

Stadträtin **Jordan** befürwortet die Variante 1 und fragt, welche Parkzonen noch umgerüstet werden müssen und wann dies erfolgen soll.

Stadtrat **Passaro** regt an alle Automaten zu modernisieren und sehe die Möglichkeit von Personaleinsparungen.

Stadtrat **Peifer** erkundigt sich, wie viele die App benutzen.

Stadtrat **Meier** möchte wissen, wie oft die Automaten in den anderen Stadtteilen geleert werden, wie viele das Monatsticket kaufen und wie viele bar bezahlen, wie die Entwicklung der App-Nutzer sei und wann sich die Investition amortisiert habe. Sollte die App ansteigend angenommen werden, müssten keine 300.000 € investiert werden.

Stadtrat **Ziemann** befürwortet Variante 1.

Für Stadtrat **Eisele** sei die Bargeld Funktion wichtig und er fragt, nach den Einnahmen durch die Automaten.

BM **Mannl** stellt klar, dass die NFC-Technik eingebaut werde und damit auch Bezahlen per Handy oder Uhr möglich sei. Die Amortisation sei innerhalb von weniger als fünf Monaten erreicht.

Der **Leiter** des Fachbereiches für Nachhaltige Mobilität erläutert, dass die Quote der App bei 15-20% liege. Der Anbieter der App wolle eine Provision haben, Zusatzservices der App verursachen ebenfalls Kosten und damit seien für die Stadt die Unkosten für die App teurer als die Unkosten der anderen Bezahlmethoden. Vorbehaltlos könne die App deshalb nicht empfohlen werden.

Die **Fachbereichsleiterin** ergänzt, dass die Automaten in der Parkzone Ost die letzten, die nicht auf EC- und Kreditkarte umgestellt seien. Die Automaten in den anderen Stadtteilen seien später angeschafft worden. Grundsätzlich sei davon auszugehen, dass mehr eingenommen werde, weil derjenige der nicht genug Bargeld dabei habe, kein Ticket löse. Im Normalfall werden die Automaten zweimal wöchentlich geleert, der Automat gibt keine Rückmeldung, wenn er geleert werden

muss. Die Antwort auf die Frage, wie viele Personen das Monatsticket in Münzgeld bezahlen, wird wie folgt in dieser Niederschrift nachgereicht: „Von Januar bis Oktober 2024 wurden insgesamt 437 Monatstickets mit Münzgeld erworben.“ Die Bezahlung von 40 Euro am Automaten erfordere eine Menge an Kleingeld.

Stadtrat **Meier** stellt fest, dass die Automaten weiterhin zweimal wöchentlich geleert werden sollen und dadurch keine Personalkosten eingespart werden. Er fragt, ob auch bei der Bezahlung mit EC- oder Kreditkarte Kosten für die Stadt entstehen und ob die Automaten häufig voll bzw. überfüllt seien. Er halte es für fragwürdig, dass sich die Investition nur durch die Nutzer amortisieren werde, die kein Bargeld dabeihaben.

Die **Fachbereichsleiterin** schildert, dass erst Erfahrungen gemacht werden müssen, um die Leerungen der Automaten gegebenenfalls zu reduzieren. Auch bei EC-Karten Benutzung habe man minimale Gebühren.

Der **Fachbereichsleiter** stimmt zu, dass die Gebühren bei EC-Karten Nutzung gering seien und bei Nutzung der Kreditkarte etwas höher seien, aber deutlich unter dem liegen, was an Gebühren für die App anfallen. Eine Umstellung sei für die Verwaltung günstiger als das Bargeld-Handling. Über die Jahre könne man nachvollziehen, wieviel ein einzelner Automat einspiele. Es gäbe Automaten, z.B. am Randbereich der Weststadt, die sehr selten geleert werden müssen und die sich eigenständig nicht rechnen. Die Automaten z.B. um das Blühende Barock müssen sehr oft geleert werden. Man habe bei der Parkraumbewirtschaftung in Eglosheim bewusst entschieden Parkautomaten nur dort aufzustellen, wo eine hohe Frequenz vorliege wie an der S-Bahn. In Wohngebieten können keine Umsätze generiert werden, deshalb werde hier auf Parkscheinautomaten verzichtet.

Stadtrat **Meier** erkundigt sich, mit welchem Mehrgewinn pro Jahr kalkuliert wurde.

BM **Mannl** stellt abschließend fest, dass ein Mehrgewinn nicht kalkulierbar sei, auch Themen wie Beschwerdemanagement und Kontrolldefizite spielen eine Rolle. Durch die Umrüstung komme es zu einem wirtschaftlicheren Vorgehen und die Automaten müssen ohnehin erneuert werden. Nicht zu investieren sei keine Alternative.

BM **Mannl** stellt die Vorlage zur Abstimmung.

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** leitet in den TOP ein und klärt auf, dass in verschiedensten Formaten bereits über die Eberhardstraße gesprochen wurde. Die Stadt habe sich unter anderem in einem Anliegertermin, wie auch im Beirat Innenstadtoffensive damit beschäftigt. Die Hinweise aus den Diskussionen wurden aufgenommen und eine Planung erarbeitet. Da die Situation kostenmäßig der Planung entspreche, komme die Stadt nicht in die Vorlagenpflicht. Man befinde sich im üblichen Kostenrahmen. Rechtlich gesehen gehe es nicht darum Straßen einzuziehen oder eine Entwidmung durchzuführen, deshalb bestünde keine Notwendigkeit einen Beschluss herbeizuführen. Weitere Anregungen des Gremiums werden im Diskurs gerne aufgenommen und Anträge können gestellt werden. Die politische Freiheit des Gremiums sei nicht eingeschränkt und man befinde sich noch vor der Realisierung. Die Planungen laufen bereits seit zwei Jahren und man sei darauf bedacht, ein gut ausgewogenes Konzept zu erhalten.

Der **Leiter** des Fachbereichs für Stadtplanung und Geoinformation stellt anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, die Vorlage vor. Der Antrag der CDU (318/21) habe die Verwaltung angesichts des Klimawandels nachhaltig beschäftigt und zu diesen kostengünstigen Überlegungen geführt. Es gehe um eine Aufwertung und schattenspendende Bäume. Durch die Umgestaltung im Jahr 2013 habe sich die Eberhardstraße von einem Hinterhof zu einem beliebten attraktiven Treffpunkt entwickelt. Durch die steinernen Flächen habe man eine hohe Hitzebelastung. Ein kleines geschichtliches Fenster sei durch den Erhalt des ursprünglichen Stadtbodens, ein Pflasterbelag aus Grauwacke und Travertin, entstanden. Der Fachbereichsleiter betont, dass die Fläche damals vorausschauend als Platzfläche geplant wurde. Dadurch sei möglich, kostengünstig Baumquartiere einzubauen. Da es in der engen Eberhardtstraße nicht möglich gewesen sei Grünelemente einzubringen, wurde das Thema „mobiles Grün“ eingebracht.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen führt in der Präsentation die weiteren Details aus. Den Gewerbetreibenden vor Ort sei es sehr wichtig gewesen, dass die Anbindung und Wahrnehmung der Eberhardstraße verbessert werde.

BM **Mannl** ergänzt, dass der beschriebene Zustand bei verschiedenen Festivitäten, zuletzt bei der Venezianische Messe, eingerichtet war. Die Abstimmungs-Notwendigkeiten mit TELB und aller Aktivitäten am Marktplatz wie auch mit den Gewerbetreibenden vor Ort, seien erfolgt.
Anschließend eröffnet BM **Mannl** die Aussprache.

Stadtrat **Prof. Vierling** unterstützt die gute und sinnvolle Planung. Wichtig sei die Verbesserung des Stadtklimas. Der Hitze-Check der Deutschen Umwelthilfe habe gezeigt, dass Ludwigsburg besonders stark versiegelt sei und im Vergleich zu wenig Grünvolumen habe. Er bedankt sich herzlich bei der CDU für die gestellten Anträge. Die kommunale Verkehrswende wirke ein Stück weit, man habe mehr Menschen, die

mit dem Fahrrad in die Stadt kommen und benötige mehr Fahrradabstellbügel. Kommunaler Klimaschutz gehe nur, wenn weniger Autoverkehr in die Stadt gezogen werde. Eine Erweiterung der Fußgängerzone und weitere Freiflächen sei von den Grünen vor 12 Jahren beantragt worden. Skeptische Einzelhändler*innen und Gastronomen haben im Ergebnis von Fußgängerzonen profitiert. Man habe Hoffnung, dass das Gebäude der „Alten Sonne“ wiederbelebt werden könne. LUIS und die Akteure der Eberhardstraße haben die Maßnahme lange vorbesprochen. Bei den Lounge Möbeln merkt Stadtrat Prof. Vierling an, dass für ältere Menschen an Armlehnen gedacht werden solle.

Stadträtin **Dr. Klünder** spricht Lob und Dank für das offene Verfahren an die Verwaltung aus. Sie stellt klar, dass LUIS mit Nichten mit diesem Wunsch auf die Verwaltung zugegangen wäre und die Abfolge des Prozesses nicht ganz korrekt dargestellt werde. Nachdem Planungen bekannt wurden, dass Parkplätze wegfallen und Fahrradbügel angebracht werden sollen, sei LUIS mit der Wirtschaftsförderung und den Akteuren am 5. September 2023 ins Gespräch gegangen. Dr. Klünder verdeutlicht, dass sich der Antrag der CDU (318/21) auf bestehende Fußgängerzonen bezogen habe und nicht für das Gebiet um die katholische Kirche herum. Kritisch beurteilt werde der Wegfall der kostbaren innerstädtischen Parkplätze. Nur Fahrradbügel ohne Gestaltung zu schaffen, würde kostbaren innerstädtischen Raum verschwenden. Fahrradbügel seien wichtig, aber solche Plätze müssen gut gestaltet werden und sollten nicht stören. Schatten müsse geschaffen werden und gut nutzbar für Passanten sein. Die jetzt angedachte Gestaltung sei ein positives Signal und Sorge für mehr Aufenthaltsqualität. Der Wegfall von 21 Stellplätzen schmerze, verschiedene Interessen werden tangiert, wie die Marktbesucher sowie deren Kunden, die Anliegerbetriebe und Kirchenbesucher. In der Abwägung belaste der starke Park-Such-Verkehr und die Sackgassen-Situation den Aufenthalt in der Gastronomie, deshalb hält Stadträtin Dr. Klünder die geplante Gestaltung als Mehrwert für die attraktive Stadt. Die Leitung der Fahrzeuge in die Bärenstraße und Alte Gasse müsse versucht und evaluiert werden. Sie fragt, was die Maßnahme koste und ob es nicht denkbar wäre, 4 der Bäume um den Brunnen zu platzieren. Ihr sei versichert worden, dass die angedachten Planungen für den Weihnachtsmarkt in Ordnung seien, und sie sehe es als Chance einen der wenigen pittoresken Stadtplätze positiv zu gestalten und einen Beitrag zum Stadtklima zu leisten. Ein Großteil der Fraktion sei jedoch anderer Meinung.

Stadtrat **Zeltwanger** stellt den Antrag, aufgrund der Wichtigkeit und der finanziellen Situation der Stadt die Mitteilungsvorlage als Beschlussvorlage inklusiver Gesamtkosten dem Gemeinderat zur Entscheidung vorzulegen. Die Meinungen verschiedener Gesprächspartner haben sich im Laufe des Prozesses geändert. Unterschiedliche Interessen der Gastronomen und Einzelhändler müssen berücksichtigt werden. Für die Gastronomie gäbe es auf dem Marktplatz und der Fußgängerzone weitere Alternativen. Aktuell habe die Stadt eine Fußgängerzone zwischen Marstall Center und Bahnhof. In Richtung Bahnhof und der Myliusstraße fehle die Aufenthaltsqualität und er würde sich hier dringend Verbesserungen wünschen. Für ihn habe die Eberhardstraße bezüglich der Stadtentwicklung keine

hohe Priorität. Der tatsächliche Charakter der Eberhardstraße habe sich sehr gut entwickelt und dürfe nicht zerstört werden. Es stelle sich die Frage, für wen man erhalten und für wen entwickeln möchte. Er sehe den Fokus auf dem Einzelhandel und nicht auf der Gastronomie, da sich diese in der Innenstadt schon in allen Ecken attraktiv entwickle.

Stadträtin **Liepins** ist überrascht darüber, dass die Maßnahme eigentlich nichts koste und bittet um Kostenaufstellung, da in der Haushaltsstelle 216.000 € aufgeführt seien. Das Entfallen der Parkplätze sei vertretbar, wobei durch das Parkhaus der Verkehr nicht ganz aus der Straße genommen werden könne. Aufgrund der Haushaltssituation, den nicht abgeschlossenen Umbauten des Arsenalplatzes und des Kreisverkehrs an der Sternkreuzung und die Situation bis zum Bahnhof, die seit 10 Jahren geschoben werde, schlägt sie vor die Haushaltsberatungen abzuwarten und den Umbau auf später zu schieben. Stadträtin Liepins hält den Zeitpunkt nicht für richtig. Sie fragt sich, wie die Stadt eine Fußgängerzone ohne die Zustimmung des Gremiums ausweisen könne und woher das Fisch-Auto künftig seinen Strom beziehen soll.

Stadtrat **Ziemann** sieht die Planung als gelungen an und gibt jedoch zu bedenken, dass es für den Anlieferverkehr problematisch werden könne.

Stadtrat **Eisele** stellt fest, dass eine Mitteilungsvorlage rechtlich im Rahmen sei, aber kein schöner Stil, da es um die Umgestaltung der Innenstadt gehe. In der Vorlage stehe, dass es der Wunsch der „Politik“ gewesen sei, aber es gehe um zwei Anträge der CDU in denen die Rede von bestehenden Fußgängerzonen und von Verlagerung der Fahrradbügel von der Oberen in die Untere Marktstraße gewesen sei, was wenig mit der Mitteilungsvorlage zu tun habe. Nach Gesprächen mit den Bürgern stellt Stadtrat Eisele fest, dass es um die Parkplätze gehe, die für Kurzparker am nächsten am Wochenmarkt liegen und auch von Kirchenbesuchern genutzt werden. Die Stadt müsse den Rotstift ansetzen und eine derartige Umgestaltung werde vom Bürger nicht verstanden. Er fragt, ob die Stände vom Weihnachtsmarkt und die Toiletten künftig zwischen den Bäumen Platz finden würden. Sein Vorschlag wäre, erst zu testen, bevor etwas in Beton gegossen werde und erinnert an die „Parking Spotter“ (Überwachungskameras), die die freien Parkplätze angezeigt haben. Er sei nicht völlig gegen die Umgestaltung, möchte sie aber im großen Gremium diskutieren und beschließen.

BM **Mannl** erklärt, dass nichts umgebaut werde und nur Bäume gepflanzt werden. Ein Verkehrsversuch wurde nicht durchgeführt, da der Zustand regelmäßig bei der Venezianischen Messe und dem Weihnachtsmarkt auftrete. Dadurch seien Erfahrungen bei den Anliefersituationen bekannt.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen ergänzt, dass für die Baumpflanzung 10.000 € pro Baum angesetzt wurden. Es müssen keine neuen Baumeinfassungen gebaut werden. Das alte Pflaster werde rausgenommen, ein Baums substrat eingefüllt und das Pflaster mit Abstand zum Baum wieder eingebaut.

Ähnlich wie in der Myliusstraße, werde darauf eine Splitdecke als begehbare Substrat hergestellt. Die Gesamtmaßnahme mit Lounge Möbeln liege bei 150.000 € und soll in zwei Jahren über die Haushaltsstelle „Grün in der Stadt“ umgesetzt werden. Die Stände des Weihnachtsmarktes haben alle nach wie vor ihren Platz. Zukünftig sei der Standort für das Fisch-Auto in der Bärenstraße vorgesehen und auch mit dem Eigentümer abgestimmt.

BM **Mannl** fügt hinzu, dass in vielen Gesprächen andere positive Gesprächsergebnisse erzielt wurden und keine Widerstände gegen die Pläne aufkamen. Menschen haben die Möglichkeit ihre Meinung zu ändern und sich öffentlichen Diskussionen anzupassen. Am Ende muss es in Summe besser für die Mehrheit sein. Aus dem Quartier Eberhardstraße kam der Wunsch etwas zu verändern und sich weiterzuentwickeln. Die Fußgängerzone und die Verkehrsreduktion werde positiv gesehen. BM Mannl erwähnt, dass hiermit nicht entschieden sei am Marktplatz keine Bäume zu pflanzen. Es gäbe ein Budget und Sponsoring für Bäume, er gehe davon aus, diese neuen Standorte vermarktet zu bekommen. Durch die Klimaanpassungsmaßnahme sei eine Förderung von 80% möglich.

Der **Leiter** des Fachbereichs für Stadtplanung und Geoinformation bekräftigt, dass die Anlieferung weiterhin möglich bleibe. Nur für Besucher des Wochenmarktes oder des Einzelhandels fallen die Parkplätze weg. Letztlich sei es eine rein politische Entscheidung, wie das Gremium die Prioritäten setzen möchte. Er betont, dass die Verwaltung die Maßnahme für sinnvoll und notwendig halte. Die Sommer werden heißer, man brauche dringend Baumstandorte und habe hier eine günstige Gelegenheit, da auch unterirdisch keine Leitungen liegen.

Stadträtin **Dr. Klünder** stellt fest, dass künftig weniger Behindertenparkplätze vorhanden seien.

Stadtrat **Passaro** ist aus verkehrlicher Sicht nicht mit der Zu- und Abfahrt über die Bärenstraße und Alte Gasse einverstanden. Das Einfahren, Be- und Entladen in einer Fußgängerzone sei weiterhin gewährleistet und nichts Neues.

Stadtrat **Ziemann** bemerkt, dass die Lounge Möbel aus Naturholz sein sollten, da die Kunststoffbeschichteten ein ganz schlechtes Abtrocknungsverhalten haben.

Stadträtin **Liepins** habe keine Bedenken, dass die Maßnahme nicht funktionieren könne, sie halte nur den Zeitpunkt für falsch, da Einsparungen getätigt werden müssen.

BM **Mannl** teilt mit, dass ein Haushaltsentwurf demnächst vorbereitet sei und auch im neuen Haushalt ein Budget für Bäume da sein werde. Bei diesem Standort habe man die Möglichkeit Fördermittel zu akquirieren und Sponsoren zu finden. Anschließend lässt BM Mannl über den Antrag von Stadtrat Zeltwanger, eine

TOP 3

Steigerung der Aufenthaltsqualität und
Verbesserung des Stadtklimas in der
zentralen Innenstadt
Bei der katholischen Kirche und
Eberhardstraße

Vorl.Nr. 188/24

Beschlussvorlage inklusiver aller Gesamtkosten dem Gemeinderat zur Entscheidung vorzulegen, abstimmen.

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Antrag wird mit 5 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen mehrheitlich angenommen.

Nicht anwesend: Stadtrat Tübek

TOP 4

Vorstellung Fachbereich Bürgerdienste
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

Der **Leiter** stellt anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, den Fachbereich vor. Er sei seit 2016 Fachbereichsleiter, insgesamt bestehe der Fachbereich aus 65 Mitarbeitern*innen, davon 42 in Vollzeit und 14 in Teilzeit. Die Stellen im Fachbereich seien nahezu alle besetzt. Das Durchschnittsalter der Mitarbeiter liege bei 38,26 Jahren und 17 verschiedene Sprachen können abgedeckt werden, wodurch ein interner Dolmetscherdienst aufgestellt werden könne. Ziel sei es effizient und ressourcenschonend zu arbeiten, dabei spiele die Modernisierung und Digitalisierung der Bürgerdienste eine große Rolle. Mit Standesamt und Ausländerbehörde habe das Bürgerbüro zwischen 70.000 und 80.000 Besucher*innen im Jahr.

Stadträtin **Wiedmann** spricht Lob und Dank über die Weiterentwicklung aus.

BM **Manni** gibt zu bedenken, dass hier auch eine psychische Belastung am Arbeitsplatz durch den mehrsprachigen Kundenkontakt vorliege.

Beratungsverlauf:

Der **Leiter** und der **stellvertretende Leiter** stellen anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, den Fachbereich vor.

Der **stellvertretende Leiter** erläutert, dass im Jahr 2023 rund 42.000 Verfahren im ruhenden Verkehr (kommunaler Ordnungsdienst), ca. 52.000 Verfahren im fließenden Verkehr (technische Verkehrsüberwachung) und ca. 7.000 Verfahren im sonstigen Bereich stattgefunden haben. Es wurden 3,8 Millionen € eingenommen, davon 3,3 Millionen € im ruhenden und fließenden Verkehr. In der Stadt gebe es zwei Obdachlosenunterkünfte, in der Teinacher Straße für Familien und im Riedle für Einzelpersonen.

Stadtrat **Eisele** erkundigt sich nach welchen Kriterien die 5 Gaststätten-Großkontrollen ausgewählt werden.

Stadtrat **Passaro** hebt die Sicherheitsarchitektur der Stadt hervor. Zur Ordnung und zum Wohlfühlen gehöre nicht nur die ästhetische Einrichtung von Baumquartieren, sondern auch der Fachbereich Sicherheit und Ordnung. Er lobt die Zusammenarbeit mit der Landespolizei und die Stabstelle für kommunale Kriminalprävention und plädiert deutlich dafür diese Stelle beizubehalten.

Stadtrat **Peifer** gibt an, dass zu wenig abgeschleppt werde.

Stadtrat **Prof. Vierling** bittet um Erläuterung, wie die Stadt mit der Novelle umgehe, dass Gemeinden autonomer in der Ausweisung von Tempo 30 Zonen seien.

Der **Fachbereichsleiter** ergänzt, dass die Gaststätten-Großkontrollen Schwerpunkt- und Wiederholungskontrollen seien. Die Stadt führe im Jahr 2 große Abschleppmaßnahmen durch und er nehme aus der Reaktion des Gremiums mit, dass mehr durchgeführt werden könnten.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Sicherheit und Ordnung fügt an, dass sehr eng mit dem Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation zusammengearbeitet werde und die Strategie bei Abschleppmaßnahmen vom Dezernenten vorgegeben werde. Durch die neue Straßenverkehrsordnung könne die Stadt etwas freier agieren, Tempo-Reduzierungen und mehr Begegnungsfläche für Fußgänger und Radfahrer können einfacher angeordnet werden. Die Vorlagepflicht an die Aufsichtsbehörde (Regierungspräsidium) falle weg.

BM **Mannl** ergänzt, dass man grundsätzlich die Strategie verfolge einen Tempo-Unterschied zwischen Hauptverkehrsstraßen und Anliegerbereichen zu haben. Wegen Luftreinhaltung und Schallthematiken habe man in der Stadt teilweise Tempo 40 auf Hauptverkehrsstraßen. Sollte man in den Hauptverkehrsstraßen das Tempo auf 30 reduzieren, würde das nicht von den Fahrern angenommen werden und sich der Verkehr in die Seitenstraße verlagern. In den Bereichen, in denen der Anliegernutzen überwiege und der Durchfahrtsverkehr untergeordnet sei, soll der Bereich in Richtung Tempo 30 verkehrsberuhigt sein. Der Großteil der Stadt sei mit Tempo 30

Zonen ausgestattet. Es gebe noch Fälle in denen Tempo 30 eingerichtet werden soll, die Umsetzung benötige noch Zeit, wie auch Lärmschutzthematiken, die bereits verfügt wurden. Die strategische Grundausrichtung sei den Fleckenteppich rauszunehmen, in den Hauptverkehrsstraßen schneller als im Nebennetz.

Stadtrat **Zeltwanger** möchte wissen, ob sich nach der neuen Straßenverkehrsordnung Zebrastreifen und Fahrradwege in Zone 30 ausschließen und man deshalb auf Zone 20 gehen müsse. Er fragt, ob es noch den Paragraphen gebe, nachdem Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht zu Lasten einer anderen Fläche gehen müssen.

Ein **Mitarbeiter** stellt klar, dass Bereiche nicht zugunsten anderer Bereiche belastet werden dürfen. Bezüglich von Fußgängerüberwegen, liegen Richtlinien des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vor. Man habe eine Prioritätenliste und die Voraussetzungen werden im Fachbereich geprüft und kommen zur Umsetzung. Es sei zulässig in Tempo 30 Zonen auch auf weiter entfernten Schulwegen Fußgängerüberwege einzurichten. Viele Anträge der Eltern würden eingehen und die Prüfung sei ein größeres Verfahren.

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