



Protokollauszug

zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 08.02.2024, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

- | | |
|-------|---|
| TOP 3 | Sachstand Elektromobilität /
Ladeinfrastruktur
- mündlicher Bericht |
|-------|---|
-

Beratungsverlauf:

BM Mannl eröffnet den öffentlichen Teil der Sitzung. Er begrüßt die Anwesenden und ruft Tagesordnungspunkt 3 auf. Vorab hat der nichtöffentliche Teil der Sitzung stattgefunden.

Der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität führt in das Thema ein. Der Fachbereich habe viele Aufgaben und sei mittlerweile 5 Jahre alt. Die Einrichtung des Fachbereiches habe sich gelohnt. Bei der E-Mobilität sei man landesweit sehr weit vorne. Mit anderen Kommunen stehe man im Austausch. Die Errichtung der Ladeinfrastruktur sei nicht Aufgabe der Kommune, jedoch arbeite man in Ludwigsburg sehr gut mit der SWLB zusammen.

Anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zum Protokoll) gibt ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität einen Sachstandsbericht zur Elektromobilität und Ladeinfrastruktur in Ludwigsburg. In seinem Bericht nimmt er Bezug auf den Haushaltsantrag der CDU-Fraktion „E-Ladesäulen im Stadtgebiet“ (Vorlage Nr. 361/23).

BM Mannl eröffnet die Aussprache und erteilt der antragstellenden Fraktion das Wort.

Stadträtin **Seyfang** bemängelt, dass nicht zwischen hybrid und E-Autos unterschieden wurde. Die Anzahl der reinen E-Autos liege deutlich niedriger. Ihrer Meinung nach könne man deshalb von der angenommenen Anzahl rund 1500 Autos abziehen. Weiter spricht sie die E-Scooter-Thematik an. Sie bekomme immer wieder Fotos von absurd abgestellten E-Scootern zugeschickt. Die angenommene Anzahl der Kunden erscheine ihr zu hoch. Zudem wünscht sie mehr Information zur Auslastung der E-Roller. Weiter geht sie auf die Ladeinfrastruktur und den Antrag ihrer Fraktion ein und fragt nach der Anzahl der Schnellladesäulen und E-Ladesäulen im öffentlichen Raum. Sie will wissen, wie viele noch geplant seien. Sie vermutet, dass das Stromnetz nicht ausreiche, schon jetzt sei die Leistung von 300 Kilowatt häufig gar nicht zu bekommen. Zudem wünscht sie eine Bezahlung über die EC-Karte. Sie habe fünf verschiedene Ladekarten im eigenen E-Auto, um für alle Anbieter gewappnet zu sein.

Stadträtin **Molkenthin-Keßler** dankt für die Präsentation. E-Mobilität werde für die Erreichung der Klimaziele benötigt und die Ladestationen seien wichtige Bausteine für die Verkehrswende. Auch Fuß- und Radwege sowie der ÖPNV müssen gefördert werden. Sie fragt nach der Nutzungshäufigkeit der bisherigen Ladestationen. Zudem will sie wissen, wo falsch abgestellte E-Scooter gemeldet werden können.

Die Roller stehen mitten auf dem Weg oder landen im Gebüsch, bemängelt Stadtrat **Raasch**. Er bezweifelt die Angaben zu den Nutzungszahlen. Das System sei nicht durchdacht, die Nutzer stellen vor Antritt der letzten Einheit den Roller irgendwo ab. Er will wissen, wie viele Autos voll elektrisch, wie viele hybrid fahren und wie viel CO2 tatsächlich reduziert werde. Die Nutzung der Scooter mit einer durchschnittlichen Strecke von 2 km pro Fahrt könne ebenso gut zu Fuß zurückgelegt werden. Der Aufwand sei zu groß und Parkfläche müssen hierfür entfallen. Große Städte lehnen mittlerweile dieses Mietsystem ab. Weiter geht er auf die Ladestationen ein und verweist auf einen Antrag seiner Fraktion hinsichtlich der Errichtung auf privaten Flächen. Er rät, die Ladepunkte in Tiefgaragen am Eingang zu installieren, so könne bei einem Brand schneller reagiert werden.

Stadträtin **Liepins** nennt Erfahrungen aus anderen Kommunen, wo die reinen E-Autos als Zweit- oder Drittswagen angeschafft würden. Da könne man nicht von einer Reduzierung insgesamt sprechen. Sie wünscht Angaben zum Umstieg als Erstfahrzeug und eine differenzierte Angabe zu E- und Hybridautos. Die Ladeinfrastruktur habe in den letzten Jahren eine gute Entwicklung genommen und Ludwigsburg stehe im Vergleich zu anderen Kommunen gut da, auch bei Ladestationen im privaten Bereich, so ihre Erfahrung. Das erwartete Chaos beim Abstellen der Roller und Scooter sei ausgeblieben, mit Ausnahme von Einzelfällen.

Stadträtin **Knecht** wünscht mehr Information zu Mieteinnahmen hinsichtlich der Scooter-Abstellplätze im öffentlichen Raum. Ein ordnungsgemäßes Abstellen auf den Rückgabeplätzen solle durch Rabatte belohnt werden. Ein öffentlicher Stellplatz dürfe hierfür nicht wegfallen, betont sie. Weiter geht sie auf die Ladezeit der E-Autos ein und fragt, wie die Parkierung nach dem Ladevorgang kontrolliert werde. Nachhaltig seien die E-Autos nur, wenn der Strom grün sei. Davon sei man noch weit entfernt, auch die Produktion der Batterien sei umweltschädlich.

Stadtrat **Müller** fragt nach dem geplanten Standort des autbahnnahen Ladepunktes und wie dieser gestaltet werde, etwa mit Kiosk. Weiter wünscht er Information zur Errichtung der Ladesäulen, wie auch zu den Kapazitäten der SWLB. 300 Kilowatt benötige eine S-Bahn beim Anfahren, merkt er an.

Stadtrat **Zeltwanger** möchte wissen, inwieweit man durch die E-Mobilität den Klimazieln näher gekommen sei.

Der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität geht auf die offenen Fragen ein. Nach der Straßenverkehrsordnung könne man in Deutschland keine E-Scooter verbieten. Die Kosten werden über Minutentarife und nicht über Zonen abgerechnet. Es gebe Verbotszonen in der Innenstadt für E-Scooter sowie Parkzonen verbunden mit Gutschriften.

Man gehe von 1200 bis 1500 Plug-in Hybridfahrzeugen aus, so ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität. Aktuelle Zahlen werden in einer Infovorlage nachgereicht, sobald diese vorliegen. Beschwerden zu abgestellten E-Scootern

können über die Mängelmelder-App oder per E-Mail eingereicht werden. Diese werden an die Anbieter weitergeleitet und zeitnah behoben. Es gebe keine eigene Statistik zur Nutzung von Hybrid oder Benzin Autos. Für die Abstellflächen der Mikromobilität seien kaum Parkplätze aus dem öffentlichen Raum umgewidmet worden. Rechtlich könne kein Verbot für das Anbieten der Mikromobilität verhängt werden. Im Vergleich zu anderen Kommunen gebe es keinen Wildwuchs. Ludwigsburg erhebe eine Sondernutzungsgebühr bei den E-Scooter-Anbietern von 15 Euro pro Fahrzeug im Jahr. Über eine Gebührenerhöhung könne künftig diskutiert werden. Durch die Ausschreibung habe man Kontrolle über das Angebot. Weiter geht er auf den Antrag der Freie Wähler Fraktion zu privaten Ladesäulen ein. Dies sei ein baurechtliches Thema und müsse mit dem Fachbereich Bürgerbüro Bauen geklärt werden. Auf Daten von Zweit- und Drittwägen habe man keinen Zugriff und man erhalte aus Datenschutzgründen keine Information hierzu. Zudem geht er auf die Parkdauer der E-Fahrzeuge während des Ladevorgangs ein. In der Innenstadt gebe es eine Parkscheibenregelung mit einer Höchstparkdauer. Für die Parkhäuser müsse ein Ticket gezogen werden, dies sei technisch nicht anders umsetzbar. Nahezu alle Ladesäulen laufen mit 100 Prozent Ökostrom. Beim motorisierten Individualverkehr könne man von knapp 23.300 Tonnen CO2-Einsparung für den Zeitraum 1990 bis heute ausgehen.

Es seien einheitliche Terminals mit EC-Karte geplant. Damit werden jedoch die Gebühren vermutlich teurer, denn die Banken lassen sich diesen Service bezahlen, so ein **Vertreter** der Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH (SWLB). Durch die Elektrifizierung im Mobilitätsbereich komme auf die Stromnetze eine große Herausforderung zu. Auch mit dem Ausbau der Wärmewende durch Wärmepumpen werde das Stromnetz weiter belastet. Es müsse jeder Netzbetreiber ausbauen, um die Leistung zu erhöhen. Das Lastmanagement sei ein wichtiger Schwerpunkt der Ladeinfrastruktur. Der Trend zur Schnellladeinfrastruktur sei ansteigend. Weiter geht er auf die Auslastung der Standorte ein. Die Ladestandorte in den Tiefgaragen seien mit der Feuerwehr abgesprochen. Nachts zwischen 19 und 8 Uhr gebe es bei der SWLB keine Blockadegebühr an den Säulen. Das sei relevant für die Autofahrer, die keinen eigenen Ladepunkt haben. Der Schnellladepunkt in Autobahnnähe sei an der Anschlussstelle Süd geplant. Hier stehe man aktuell in Grundstückskaufverhandlungen. Die Umsetzung solle 2026 erfolgen. Weiter geht er auf Netzanschlüsse ein. Die SWLB sei der Netzbetreiber. Der Anbieter einer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum müsse bei der SWLB einen Antrag stellen.

Stadtrat **Klotz** will wissen, ob der Betreiber der Ladesäule eine Stellplatzmiete an die Stadt bezahle.

Durch die Erhebung einer Sondernutzungsgebühr fallen Kosten für den Ladesäulenbetreiber an, antwortet ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität.

Auf Rückfrage von BM **Mannl** teilt Stadträtin **Seyfang** im Namen der CDU-Fraktion mit, dass der Antrag (Vorlage Nr. 361/23) aufgrund des heutigen Berichts erledigt sei und geschlossen werden könne.

BM **Mannl** schließt diesen Tagesordnungspunkt.

TOP 4

Jahresplanung Fachbereich Nachhaltige
Mobilität
- Rückblick 2023
- Ausblick 2024
- mündlicher Bericht

Beratungsverlauf:

Anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zum Protokoll) berichtet der **Leiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität über die Jahresplanung seines Fachbereichs. Er macht einen Rückblick auf das Jahr 2023 und gibt einen Ausblick auf das Jahr 2024.

BM Mannl eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** lobt das aktive Team. Von einer 15-Minuten-Stadt könne jedoch nicht die Rede sein. Nicht enthalten seien die vielen kleinen Maßnahmen und Anregungen, auch aus den Stadtteilen, die bereits lange in der Warteschleife seien. Hierzu wünscht sie mehr Information und hofft auf eine schnellere Umsetzung. Positiv erwähnt sie die Umsetzung der Verkehrsinsel Markgröninger Straße. Zur Schillerstraße habe sie noch Anmerkungen und sie fragt, wann sie diese anbringen könne.

Stadtrat **Zeltwanger** dankt für die umfassende Arbeit. Die Bedürfnisse der Menschen müssen im Vordergrund stehen. Die Förderungen sollen nicht ausschlaggebend sein, sondern die Sinnhaftigkeit der Projekte. Die Schnittstellen sollen ebenso herausgearbeitet werden. Der Verkehrsversuch zum Sternkreisel laufe gut. Mögliche Optimierungen sollen während des Provisoriums geklärt werden. Die Schillerstraße sei noch nicht beschlossen und bauliche Änderungen noch möglich, merkt er an. Seine Fraktion sehe bei dieser Maßnahme erhebliche Probleme.

Stadträtin **Knecht** wünscht die Vorstellung der Planungen zur Richard-Wagner-Straße.

Die Hinweise werden mitgenommen, so **BM Mannl**. Er merkt an, dass man bei den Aufträgen aus den Stadtteilausschüssen mittlerweile auf einem guten Bearbeitungsstand sei. Am 27.02.2024 gebe es eine Bürgerbeteiligung zur Schillerstraße. Die Pläne müssen noch fertiggestellt werden. Der Handlungsspielraum für die Mobilität sei dort sehr eingeschränkt. Zur Richard-Wagner-Straße werden die Pläne dem Gremium noch vorgestellt. Er schließt diesen Tagesordnungspunkt und dankt dem gesamten Team.

Beschluss:

Die ausgeschriebenen Leistungen zur gesamtstädtischen Verkehrserhebung werden an die Bernard-Gruppe zum Preis von 140.000 Euro brutto vergeben.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Beratungsverlauf:

Anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zum Protokoll) erläutert ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität den Sachverhalt.

BM Mannl eröffnet die Aussprache. Die Kalibrierung könne nicht mit der vorhandenen Technik an den Lichtsignalanlagen erfolgen. Man brauche hierzu einmalig eine Erhebung. BM Mannl verweist auf die Vorlage Nr. 003/24.

Stadträtin **Dr. Knoß** setzt sich für eine verkehrsberuhigte Schlieffenstraße ein. Ihre Fraktion habe dem Bau der Weststrandstraße nur zugestimmt, weil damit weniger Verkehr in der Schlieffenstraße in Aussicht gestellt worden sei. Dies sei jedoch nicht der Fall, meint sie. Radfahrende sollen auch beim Rathaushof gezählt werden, wie auch der Radverkehr auf den Gehwegen. Die Fußgängerströme sollten ebenso erfasst werden.

Wenn es am Messtag zu einem Stau oder einem Unfall auf der B 27 komme, seien die Ergebnisse verfälscht, merkt Stadtrat **Klotz** an. Interessant seien auch die Durchfahrtszeiten, insbesondere zur Stauanalyse. Die Erhebung des Quell-, Ziel- und Durchfahrtsverkehrs sei wichtig.

Man müsse mit verschiedenen Szenarien arbeiten, fordert Stadtrat **Zeltwanger**. Die Formulierungen seien nicht präzise genug. Er fragt, welche Erkenntnisse man gewinnen wolle und inwieweit die bereits vorhandenen Erhebungen genutzt werden können. Hierzu wünscht er vor der Beauftragung nähere Informationen. Die Durchgängigkeit des ÖPNV müsse bei der Erhebung berücksichtigt werden.

Eine Datenerhebung sei wichtig und müsse alle paar Jahre erfolgen, sagt Stadträtin **Liepins**. Weiterhin fordere sie ein Gesamtverkehrskonzepte. Nach der Untersuchung erwarte sie Vorschläge zu einem Verkehrslenkungskonzept. Sie gehe davon aus, dass ein repräsentativer Tag zugrunde gelegt werde. Sie erinnert an den Antrag ihrer Fraktion, hinsichtlich einer Übersicht zu den Kosten für externe Planungen und Gutachten, ohne namentliche Nennung der Büros.

Zahlen, Daten und Fakten seien grundsätzlich wichtig, äußert sich Stadträtin **Knecht** und stellt dennoch die Frage nach dem Umgang mit Feststellungen, die nicht änderbar seien. Die Durchfahrtsverkehre seien in der Stadt ein großes Problem. Die Auswirkung des Home-Office auf den Berufsverkehr müssen ebenso erhoben werden. Zum Sternkreisel solle das Verhalten der Radfahrenden zeitnah untersucht werden, damit dies in die weiteren Planungen einfließen könne.

Detaillierte Daten seien wichtig, meint Stadtrat **Müller**. Er plädiert dafür, auch ein Eventwochenende, wie auch Baustellen, miteinzubeziehen. Die Fokussierung liege sonst nur auf Arbeitstagen unter der Woche. Weiter fragt er auch nach dem Verhalten der Radfahrenden an der Sternkreuzung. Zudem wünscht er Angaben zu den dauerhaften Messstellen.

Der **Leiter** und ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität erläutern, durch die Verkehrserhebung sei es möglich, auch die vorhandenen Dauerzählstellen an den Ampeln zu justieren. Die Zählung an einem Eventsonntag sei nicht vorgesehen, da diese Verkehrserhebung weitere Kosten verursache und nicht im Angebotspreis enthalten sei.

Stadtrat **Raasch** fragt, ob die Daten nicht günstiger zu erhalten seien, beispielsweise über Google Maps. Zudem merkt er an, dass entsprechende Daten vorhanden sein müssten.

Man habe noch keine entsprechenden Daten, meint ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität. Damit ein Verkehrsmodell zuverlässig Fragen beantworten könne, müssen die Daten und Knotenströme erhoben werden. Zuletzt sei dies 2013 und 2016 der Fall gewesen, danach nur für Einzelknoten. Eine vergleichende Aufbereitung zwischen 2013, 2016 und 2024 dauere bis nach der Sommerpause. Einzelne Fragestellungen, wie zur Sternkreuzung, können herausgezogen werden. Der Erhebungstag werde an einem gewöhnlichen Arbeitstag erfolgen. Sollte es an diesem Tag zu besonderen Ereignissen kommen, werde die Zählung verschoben. Die Erhebung solle in der ersten Märzhälfte, vor Beginn der Baumaßnahmen, erfolgen. Bundesweit werde beklagt, dass der Verkehr trotz höheren Home-Office-Anteils zugenommen habe. Es gehe auch um Möglichkeiten des Umstiegs vom Individualverkehr auf ÖPNV.

Schon jetzt können die Ampeln den Verkehr zählen und unterschiedliche Verkehrsarten erfassen, meint der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität, jedoch nicht genau. Die bestehenden Kontaktschleifen müssen angepasst werden. Die jetzigen Zähschleifen haben keine Kennzeichenerkennung. Nicht entscheidend sei die Ermittlung an einem Werktag oder am Wochenende, die Werte können mittels der permanenten Erhebung hochgerechnet werden. Man müsse das jetzige Verkehrsmodell eichen und könne dann kontinuierlich messen. Hierzu sei diese einmalige Erhebung notwendig. Die Fußgängerströme seien in der Erhebung nicht inbegriffen.

Nach dieser Aussprache lässt BM **Mannl** über die Vorlage Nr. 003/24 Beschluss fassen.

Beratungsverlauf:

Anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zum Protokoll) erläutert ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität den Sachverhalt.

BM Mannl eröffnet die Aussprache.

Die Kommunikation müsse verbessert werden, meint Stadträtin **Dr. Knoß**. Viele Parkhäuser seien nicht bekannt und sollten besser beworben werden. Sie spricht sich für eine gestaffelte Parkgebühr aus, je weiter die Parkplätze von der Innenstadt weg liegen, desto billiger. Sie kritisiert die unterschiedlich bepreisten Parkflächen und fragt, ob für die kostenlose Parkierung auf dem Aldi Parkplatz sonntags eine Bezahlung durch die Stadt fällig sei. An Eventtagen sollten zudem Ordner eingesetzt werden, die auf freie Parkierungsflächen hinweisen, insbesondere an der vollbesetzten Bärenwiese. Die Bezahlung der Ordner solle über das Blüba erfolgen. Das Radio solle als zusätzliches Kommunikationsmittel eingesetzt werden, regt sie an. Die Flyer zu Parkplätzen und Buslinien sollen künftig an den Kassen verteilt werden, um bei künftigen Besuchen darauf zu achten.

Stadträtin **Dr. Klünder** lobt grundsätzlich die Events und Attraktionen in Ludwigsburg. Beim Kastanienbeutelfest seien, mit Ausnahme des Arena-Parkhauses, zur Hauptzeit die weiteren Parkhäuser belegt gewesen. Die Bewirtschaftung des Straßenraums an Sonntagen rundum das Blühende Barock sehe sie kritisch. Sie gibt zu bedenken, dass auch die Besucher der Anlieger hiervon betroffen seien. Sie übt Kritik am Parkleitsystem. Dies sei unverständlich und die Autos fahren hintereinander her. Auch die Stadtnavi-App müsse zuverlässig funktionieren. Über LUIS werde die Stadtnavi-App beworben.

Stadtrat **Zeltwanger** dankt für den Bericht und die Vielfalt der Ideen. Auf den Parkplätzen vor Ort, wo das Parken sonntags sonst verboten sei, fehle ein Zusatzschild mit einem Hinweis zur Parkmöglichkeit. Die Verkürzung der Bus-Taktung sonntags auf zehn Minuten halte er für überflüssig, da die Busse ebenso im Stau stünden. Die Buslinien müssen besser kommuniziert werden. Man brauche keine großen Visionen, sondern müsse an die Dinge ran, die man einfach gestemmt bekomme, fordert er. Mit dem Blüba-Kartenkauf solle der ÖPNV kostenlos nutzbar sein. Der untere Eingang an der Marbacher Straße solle zudem geöffnet sein, auch für Personen, die den Blüba-Eintritt online buchen. Er kritisiert die Ungleichbehandlung. Jeder andere Veranstalter müsse auch Stellplätze nachweisen. Dies müsse vom Land ebenso gefordert werden.

Das Parkplatzproblem haben man eigentlich im Griff, es sei eine Frage der Kommunikation, findet Stadtrat **Maier**. Viel sei bereits umgesetzt worden. Die Stadtnavi-App müsse nachgebessert werden. Das Blüba müsste ebenso Stellplätze ausweisen.

Stadträtin **Knecht** äußert eine Forderung an das Blüba auf Zahlung der städtischen Parkhäuser an Sonntagen und bei Events. Das Blüba solle sich an den Kosten beteiligen. Sie geht auf das Parken mit Busanbindung ein. Dies müsse gut

ausgewiesen werden. Die Parkierung solle günstig oder kostenlos sein. Auch eine Verknüpfung mit dem Blüba-Ticket solle angedacht werden. Niemand parke beim Aldi in der Marbacher Straße, wenn er dann trotzdem zum Haupteingang müsse, merkt sie weiter an.

Stadtrat **Müller** regt noch die Aufnahme der Lidl-Parkfläche in der Oststadt an. Heftige Kritik übt er an der fehlenden Beschilderung zu den zusätzlichen Parkplätzen, etwa bei Aldi oder Finanzamt. Die Autofahrer irren ewig in der Oststadt herum, um eine Parkmöglichkeit zu finden. Die Verkehrslenkung müsse durch mehr Personal am Wochenende aufgefangen werden. Zur Kommunikation gehöre auch das Parkleitsystem, das sei zu fehlerhaft und die Anzeigen seien irreführend.

Stadträtin **Liepins** geht auf das Parkleitsystem ein und kritisiert die Konstellation des neuen und alten Systems.

Optisch seien die doppelten Anzeigen nicht sinnvoll, meint Stadtrat **Klotz**.

Der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität geht auf die offenen Fragen ein. Die Kommunikation sei wichtig. Er dankt für alle Hinweise. Das Blüba müsse auf der Internetseite ebenso auf die Möglichkeiten hinweisen. Die Stadtnavi-App greife, wie das Parkleitsystem auch, die Daten vom Parkverkehrsrechner ab. Dies müsse verbessert werden. Das neue System könne in der Anzeige zielgerichtet eingerichtet werden und sei frei bespielbar. Die Thematik der Parkgebühren sollte gesondert diskutiert werden. Sofern das Parken teilweise kostenlos angeboten werde, werden die kostenpflichtigen Parkhäuser nicht mehr angefahren.

Es werden die maximalen freien Parkplätze in der Innenstadt angezeigt, fügt ein **Mitarbeiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität. Hier nehme man grundsätzlich 950 an, obwohl tatsächlich mehr Plätze zur Verfügung stehen. Sofern die Anzahl unter 950 falle, werden die entsprechenden Parkplätze angepasst und die Zahlen nehmen ab. Wenn die Innenstadtparkhäuser voll belegt sind, springt nach dem neuen System die Pfeilrichtung um und weist auf freie Kapazitäten hin.

Zum Parkleitsystem werde separat informiert, sagt BM **Mannl** zu. Die Hinweise zur Parkbeschilderung werden mitgenommen.

Im Anschluss schließt BM **Mannl** die Sitzung.