



Protokollauszug
zum MOBILITÄTS- UND UMWELTAUSSCHUSS

am Donnerstag, 20.02.2025, 17:00 Uhr, Rathaus, Sitzungssaal

ÖFFENTLICH

TOP 1 Kreisverkehr Sternkreuzung
 - Entwurfs- und Baubeschluss
 (Vorberatung)

Vorl.Nr. 017/25

Beschlussempfehlung:

1. Der im MU am 20.02.2025 vorgestellten Planung für den Umbau der „Sternkreuzung“ in einen Kreisverkehr wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, das Ingenieurbüro Fichtner mit den weiteren Planungsleistungen zu beauftragen.
3. Die Baukosten in Höhe von ~1.980.000 € (brutto) werden unter Berücksichtigung der dargestellten vorläufigen Zuwendungen genehmigt.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Ausschreibung und Vergabe der Arbeiten vorzunehmen, sofern sich die Kosten gegenüber der Kostenberechnung um nicht mehr als 10% erhöhen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

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

Nicht anwesend: Stadtrat Tübek

Der Beschluss erfolgt als Empfehlung an den Gemeinderat.

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Nachdem es zur Tagesordnung keine Änderungswünsche gibt, ruft er Tagesordnungspunkt 1 auf. Vor Eintritt in die Tagesordnung weist er das Publikum auf eine Verlosung zweier Eintrittskarten für die Stadtgründungsfeier hin.

Ein **Mitarbeiter** und eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität gehen anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, auf die Planung für den Kreisverkehr auf der Sternkreuzung ein.

Der U-Turn am Forum bleibe erhalten, fügt BM **Mannl** hinzu. Er eröffnet die Aussprache. Sie stellen die Umplanungen gegenüber der Vorplanung vor, die sich aus den Erkenntnissen des Verkehrsversuchs ergeben haben. Desweiteren gehen sie auf die großzügige Förderung und den Zeitplan ein.

Stadträtin **Dr. Knoß** dankt für die Ausführungen und die umfangreichen Unterlagen. Die Kreuzung könne ein Schmuckstück und eine städtebauliche Aufwertung werden. Die Radfahrverbände sehen die Planungen als sehr gut an. Der Rading komme allen Verkehrsteilnehmenden zugute, wie auch die Entzerrung Richtung Norden. Wichtig sehe sie die positiven Rückmeldungen der Einsatzfahrzeuge und LVL sowie Taxen. Die Förderhöhe sei beachtlich und dies müsse so kommuniziert werden, da diese Lösung wesentlich günstiger sei als die Installation einer Ampelanlage. Sie unterstützt den Rückbau der Unterführung. Die Versetzung der Schlangenskulptur sei Bestandteil der Förderung. Sie wünscht mehr Information zur Gestaltung des Innenrings. Ihre Fraktion werde der Vorlage sehr gerne zustimmen.

Der Kreisverkehr sei sehr gelungen, vor allem aus der Perspektive der Radfahrenden, sagt Stadtrat **Passaro**. Für den Autoverkehr sei das bisherige Überqueren der Zebrastreifen durch die Radfahrenden ein tägliches Ärgernis. Die separate Führung werde deshalb befürwortet. Er äußert sich kritisch zu den Ausfahrten aus dem Kreisverkehr und die Entflechtung in nördliche Richtung, da ein Einscheren in den Fahrradweg auf Höhe des Kaffeebergs in Richtung Marbacher Straße zu Konfliktsituationen führe. Analog sehe er die Problematik auf der gegenüberliegenden Seite bergauf an der Stuttgarter Straße. Hierzu wünscht er mehr Information. Die Radspur in die Wilhelmstraße sei nicht zwingend notwendig, da eher wenig genutzt. Der eigentliche Radweg laufe auf der östlichen Seite entlang des Blühenden Barocks oder über die Bärenwiese. Positiv äußert er sich zur Förderkulisse und fragt, ob die Befüllung der Unterführung zwingend daran gebunden sei. Er hätte sich dort auch einen Ort mit Freigabe für Graffiti vorstellen können, um wilde Besprühungen zu kanalisieren.

Stadtrat **Zeltwanger** dankt ebenso für die Weiterentwicklung und die Planung. Er erinnert an den ursprünglichen Antrag seiner Fraktion im Jahre 2002. Die Planungen entsprechen jedoch nicht der Probephase, merkt er an. In wesentlichen Teilen spreche der Kreisverkehr für die Radfahrenden. Die Zebrastreifen seien im Normalbetrieb nicht problematisch, jedoch bei hohem Verkehrsaufkommen bei Events in der Stadt. Hierzu wünscht er eine Lösung zur Abmilderung. Er regt an, Kabel für eine Ampelanlage vorsichtshalber zu verlegen. Die Kreuzung stelle vor allem für den Busverkehr ein Nadelöhr dar. Der Bus solle in den Planungen mehr Beachtung finden. Auch die Gestaltung des inneren Kreises müsse die Schleppkurven der Busse berücksichtigen. Die abgerückten Zebrastreifen begrüßt er. Grundsätzlich könne er von einer Befüllung der Unterführung absehen, da diese in Zukunft eventuell eine weitere Option für den Radverkehr, vorausgesetzt die Straßenverkehrsordnung werde geändert, bieten könne. Er spricht sich gegen eine

Versetzung der Schlangenskulptur aus, unabhängig der Förderung oder wer die Kosten zu tragen habe. Städtebaulich und unter Berücksichtigung des historischen Stadtgrundrisses stehe die Skulptur in der Flucht zur Wilhelmstraße derzeit gut, er könne sich auch einen ovalen Kreisverkehr vorstellen.

Die Kreuzung bleibe ein Nadelöhr, solange der Individualverkehr eine dominierende Rolle spiele, sagt Stadtrat **Maier**. Das Kleinpflaster sehe er problematisch für die Barrierefreiheit. Nur bei einer Förderzusage solle in die Umsetzung gegangen werden. Er hofft auf eine schnelle Realisierung.

Grundsätzlich sei der Kreisverkehr gut, meint Stadtrat **Ziemann**, wenngleich der Rückstau an den Fußgängerüberwegen zu Problemen führe. Er fragt, ob mindestens drei Überwege, ausgenommen Richtung Norden, weiter nach außen versetzt werden können. Hinsichtlich der Kosten für die Versetzung der Schlangenskulptur und der Verfüllung der Unterführung könne er sich den Ausführungen von Stadtrat Zeltwanger anschließen. Die Vorlage gehe in die richtige Richtung, dennoch könne er den Planungen nicht zustimmen.

Stadtrat **Eisele** äußert sich kritisch, seine Fraktion werde die Vorlage ablehnen. Er geht auf die Chronologie ein und merkt an, dass seine Fraktion damals einen Prüfauftrag gestellt habe. Mit den vorgestellten Planungen könne der Kreisverkehr jedoch nicht funktionieren. Seine Fraktion habe immer eine zweispurige Einfahrt für den motorisierten Individualverkehr mit einer Rechtsabbiegespur gefordert. Er sieht den Radfahrring wegen der Ein- und Ausfahrten kritisch. Verwundert zeigt er sich, warum entgegen den bisherigen Aussagen die Anbringung eines Zebrastreifens ohne Mittelinsel über zwei Fahrspuren jetzt doch möglich sei. Fraglich sei die Begründung, dass eine Spur davon nun eine Fahrradspur sei. Er meint, dass ausreichend Platz an den Einfahrten Schorndorfer Straße und Schlossstraße für eine Autoabbiegespur vorhanden sei. Der Kreisel verhindere eine Verflüssigung des Verkehrs und weiche vom Ansinnen des Prüfauftrages weit ab. Er weist darauf hin, dass es mit der Friedrich-Ebert-Straße als Parallelstraße bereits einen Radweg von West nach Ost gebe. Von Nord nach Süd könne die jetzige Situation beibehalten werden. Er habe bisher allen Fahrradstraßen zugestimmt, sehe jedoch an dieser Kreuzung keine sinnvolle Radführung. Außerdem rage ein wartender Bus in den Kreisverkehr hinein. Auch wenn die Förderungen an die Errichtung der Radwege gebunden seien, werde seine Fraktion nicht zustimmen.

BM **Mannl** erinnert an den Eckpunktebeschluss vom 30.04.2024, bei dem unter anderem die Verfüllung der Unterführung enthalten war. Eine Sanierung wäre nicht förderfähig, jedoch die Verfüllung. Der Radfahrring sei ein Teil des regelkonformen Kreisverkehrs und dadurch sei die Errichtung des Kreisverkehrs erst förderfähig.

Die Ingenieurbauwerke entlang der Stuttgarter Straße seien bereits 50 Jahre alt, merkt ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen an. Die Fahrzeugunterführung an der Sternkreuzung sei bereits vor zwei Jahren abgedichtet worden. Man müsse die Fußgängerunterführung entweder verfüllen oder ohnehin in naher Zukunft abdichten.

Durch den Schwerverkehr und die Verkehrsstärke sei nach dem Regelwerk eine Führung der Radfahrenden im Kreisverkehr nicht zulässig, fügt eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität hinzu. Der Innenring erhalte einen überfahrbaren Bereich aus Betonfertigteilen.

Stadträtin **Liepins** fragt nach dem Pflasterbelag auf den Mittelinseln der Fußgängerüberwege, diese seien mit „Kleinsteinpflaster“ im Plan angegeben.

In den Plänen seien diese fehlerhaft beschriftet, so eine **Mitarbeiterin** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität, und dankt für den Hinweis. Es werde kein Kleinsteinpflaster, sondern „Ludwigsburger Platte“ verbaut. Die Barrierefreiheit sei mit einer Gruppe von Menschen mit Behinderung abgestimmt. Weiter geht sie auf die Mittelinsel ein. Die Schlangenskulptur sei aus Blickrichtung Wilhelmstraße gleichbleibend und werde auf der Achse in Richtung Blühendes Barock verschoben. Das Thema Verfüllung der Unterführung sei umfangreich beraten worden, ruft sie in Erinnerung. Der Probetrieb konnte aus Platzgründen nicht mit einem Radfahrring durchgeführt werden. Im Verkehrsversuch durfte vom Regelwerk abgewichen werden, gleichzeitig habe man eine Simulation der Verkehrsströme durchgeführt. Der finale Bau müsse den Regelwerken entsprechen. Die Schleppkurven seien berücksichtigt, Rettungsfahrzeuge und Busse müssen den Innenring nicht befahren, trotzdem dies möglich sei. Die Zebrastreifen können aufgrund der Richtlinien nicht weiter entfernt vom Kreisverkehr angebracht werden. Der Kreisverkehr sei weiterhin passierbar, auch wenn ein Auto vor dem Zebrastreifen warten müsse. Mit dem zusätzlichen Radfahrring sei aus Platzgründen eine Zweispurigkeit nicht möglich. Aufgrund der Verkehrsstärke, insbesondere Schwerverkehrsstärke, werde der separate Radfahrring benötigt. Die Radführung Süd sei bisher nur perspektivisch eingezeichnet, könne aber nachgerüstet werden.

BM **Mannl** geht auf die Schlangenskulptur ein. Die optischen Eindrücke der Blickachse werden erhalten. Mit dem Künstler hätten Gespräche stattgefunden.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen geht auf die bereits gebauten Kreisverkehre im Stadtgebiet ein, die alle in ihrer Anlage zu einer Verflüssigung beitragen würden.

Ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität geht auf die Radführung ein. Der schmale Zweirichtungsradweg und eine Entzerrung des Gehweges entlang der Bärenwiese würde einen größeren Eingriff bedeuten und werde perspektivisch mitgedacht. Er geht auf die Radführung von der Schlossstraße kommend ein. In Nord-Süd-Richtung sei die Eberhardstraße als Einbahnstraße zu schmal für eine Radspur entgegen der Einbahnstraße. Im Abschnitt zwischen Bärenstraße und Kreisverkehr solle die Busspur für den Radverkehr freigegeben werden und damit als sicheres Angebot für Radfahrer dienen. Dies ermögliche den Radfahrenden aus dem Quartier der katholischen Kirche in alle Richtungen abzufahren. Zur Radführung in Süd-Nord-Richtung entlang der Schlossstraße, sei man in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörden, um die Einfädelung auf Höhe des Kaffeebergs sicherer zu machen. Dies werde wahrscheinlich durch enge Radien geschehen, durch die der Radfahrende zum Abbremsen gezwungen werde.

Stadtrat **Zeltwanger** sieht hinsichtlich der Fußgängerströme an dieser zentralen städtischen Kreuzung beispielsweise an Eventtagen oder an einem Samstagvormittag eine andere Situation als bei den weiteren Kreisverkehren. Hierzu wünscht er mehr Information zu den Erhebungszahlen und der Fokus solle auf den Busverkehr gelegt werden.

Stadtrat **Passaro** geht erneut auf die Radführung und die Weiterführung der Radwege ein. Als überflüssig sieht er die Spur in südliche Richtung an der Schloss- und Stuttgarter Straße an, da der momentan genutzte Radweg eher entlang der Bärenwiese und an der Eberhardstraße laufe. An dieser Stelle fahre kein Radfahrer, auch werde der Radfahrende sich nicht in die Bundesstraße einfädeln.

Von der Wilhelmstraße kommend in Richtung Osten gebe es bisher eine Busspur, die in den neuen Planungen nicht enthalten sei, merkt Stadtrat **Eisele** an. Außerdem wünscht er mehr Information zum U-Turn aus Süden kommend und ob die Zweispurigkeit aus der Stuttgarter Straße zum Kreisverkehr bzw. U-Turn bestehen bleibt.

BM **Mannl** geht auf die Fragen von Stadtrat Eisele ein und merkt an, dass die Buseinfädlung aus der Wilhelmstraße und die Zweispurigkeit von Süden her außerhalb des Planungsbereichs liegen und bestehen bleiben. Die Radspuren in Nord-Süd-Richtungen würden den jetzigen Bereich der Fahrspur nutzen und eine Entsiegelung werde bewusst nicht vorgenommen. In Spitzentagen und bei Überlastung des Fußverkehrs können Verkehrslotsen angedacht werden. Dies seien jedoch Überlegungen unabhängig vom heutigen Beschluss über bauliche Veränderungen.

An Eventtagen sei eine händische Einwirkung auf den Verkehr vorstellbar, so ein **Mitarbeiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität. Signalanlagen seien verkehrlich kaum möglich. Weiter geht er auf die Ausleitung des Radverkehrs ein. Man wolle ein legales Angebot schaffen, bisher sei dies nicht möglich. Die Asphaltfläche sei bereits heute vorhanden. Der Radverkehr komme im Mischverkehr an und werde dann über den Rading geführt und ausgeleitet. Die bauliche Trennung zwischen Bus- und Radverkehr sei wichtig.

Stadtrat **Peifer** fragt, ob der Radius von der Stuttgarter Straße kommend in die Schorndorfer Straße ausreiche, was der **Mitarbeiter** des Fachbereiches Tiefbau und Grünflächen bejaht. Ggf. könne der Innenring überfahren werden.

BM **Mannl** hält fest, dass die Verwaltung keine Radinfrastruktur entlang der Stuttgarter Straße präjudizieren wolle. Diese Bereiche würden außerdem außerhalb der Planungsbereich liegen und seien damit nicht Teil des heutigen Entwurfs- und Baubeschlusses. Er lässt über den unveränderten Beschlussvorschlag abstimmen.

Beschlussvorschlag:

- 1.) In Ludwigsburg wird im gesamten Stadtgebiet - soweit rechtlich möglich und inhaltlich sinnvoll - Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken eingeführt. Über die konkrete Art der Bewirtschaftung im jeweiligen Gebiet und die zeitliche Reihenfolge der Einführung in den Gebieten erfolgt eine weitere Beschlussfassung.
- 2.) Die Verwaltung wird ermächtigt, die dafür notwendigen Gutachten auszuschreiben, nach Vorliegen eines Förderbescheides des Land Baden-Württemberg an den geeignetsten Bietenden entsprechend zu vergeben und alle weiteren notwendigen Maßnahmen durchzuführen. Sollte seitens des Landes Baden-Württemberg kein positiver Bescheid erfolgen, legt die Verwaltung das Thema nochmals zur Beschlussfassung vor.

Abstimmungsergebnis:

Es findet keine Abstimmung statt.

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** führt in das Thema ein. Für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung müsse immer durch eine Erhebung ein erhöhter Parkdruck festgestellt werden.

Die Diskussion in Ludwigsburg sei vielschichtig, so der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität. Die Bevölkerung fordere dies teilweise ein, beispielsweise in Eglosheim oder in der Oststadt. Man brauche eine Bewirtschaftung um den parkenden Verkehr geordnet zu regeln, so auch die wiederholt kritisierte Abstellung von Anhängern oder Lieferwagen in Wohngebieten.

Der **stellvertretende Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität erinnert an die Anträge der FW-Fraktion und FDP-Fraktion. Er geht auf die Vorlage anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, ein. Er erläutert das beabsichtigte Verfahren und die Fördermittel des Landes. Eine Parkraumbewirtschaftung könne auch über die Parkscheibe erfolgen. Der heutige Beschluss sei als Grundsatzbeschluss zu verstehen, der weitere Beschlüsse der Gremien nach sich ziehen würde.

Im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung in der Stadt informiert er, dass deren Einführung in der Oststadt durch Verzögerungen bei der Automatenumrüstung ab dem 20.03.2025 beginne.

BM **Mannl** eröffnet die Aussprache.

Stadträtin **Dr. Knoß** lobt die gestrige Veranstaltung in der Oststadt. Es müsse mehr kommuniziert werden, da die Bevölkerung teilweise nicht informiert sei, so ihr Eindruck. Die Wünsche aus der Bürgerschaft und den Stadtteilausschüssen würden

aufgenommen. Zurecht werden abgestellte Fahrzeuge von Gebietsfremden kritisiert, oder wenn vorhandene Stellplätze nicht genutzt werden. Durch eine Bewirtschaftung könnte eine Lenkungswirkung erzielt werden. Leere Garagen gebe es in allen Stadtteilen. Das Bewohner- und Besucherparken müsse für alle Haushaltsmitglieder einfach und auch analog möglich sein. Eine sukzessive Umsetzung der Gebiete berge die Gefahr der Verdrängung. Sie fragt nach dem Zeithorizont für eine Umsetzung im gesamten Stadtgebiet. Die Untersuchungen müssen auch zeitnah umgesetzt werden, da sonst die Ergebnisse schnell veraltet seien. Sofern dies nicht möglich sei, solle das zu untersuchende Gebiet kleiner gesteckt werden. Weiter geht sie auf die notwendige Kontrolle ein und merkt an, dass wenn diese nicht erfolge, künftig auch Anwohnende tätig werden können. Sie fragt, ob digitale Lösungen die Kontrolle vereinfachen könnten. Die Parkscheibenregelung solle lediglich in den Bereichen ohne städtische Tiefgaragen oder Tiefgaragen der SWLB angeboten werden. Ihre Fraktion werde der Vorlage zustimmen.

Stadträtin **Dr. Klünder** zeigt sich verwundert, dass die Ausweitung über das komplette Stadtgebiet geprüft werden solle. Für die Verwaltung sei die Generierung von Einnahmen wohl vorrangig. Beispielsweise gebe es in Poppenweiler und Neckarweihingen keine Notwendigkeit der Lenkung des Parksuchverkehrs und Parkdrucks. Die Ursache des Parkdrucks müsse hinterfragt werden, eventuell habe man zu wenige Parkplätze und zu kleine Stellplatzschlüssel geplant, merkt sie kritisch an. Man müsse untersuchen, ob es für die Anwohnende zu wenige Parkplätze gebe oder die Plätze durch Fremd-Parker belegt seien. Leere Garagen und Tiefgaragenplätze sollten entsprechend genutzt werden. Die rein digitale Lösung für das Besucherticket empfinde sie als diskriminierend. Ohne Gewährleistung der Kontrolle sehe sie eine Übervorteilung der Anwohnenden. Das Projekt sei sehr komplex. Sie fragt, wer in der Verwaltung federführend verantwortlich sei und wie viel Personalkapazität gebunden werde. Auch die entsprechenden Personalkosten, inklusive des kommunalen Ordnungsdienstes interessieren sie. Zudem fallen Kosten für Gutachten an. Gebiete ohne Parkdruck sollen ausgenommen werden. Die Einführung der Gebühren in der Oststadt an Sonn- und Feiertagen ab dem 20.03.2025 liege zeitnah eng am „Märzklopfen“ und solle geschoben werden.

Stadtrat **Peifer** geht auf den Antrag seiner Fraktion ein, der als Prüfauftrag zu verstehen sei. Auf keinen Fall wolle er, dass ein Planungsbüro für 200.000 Euro beauftragt werde, außer es erfolge die hohe Kostenübernahme durch das Land. Auch die Inanspruchnahme mehrerer Fachbereiche sei nicht das Ansinnen einer Vorprüfung durch die Verwaltung gewesen. Das digitale Tagesticket und die Parkscheibenregelung befürworte er, wenngleich eine Kontrolle wichtig sei. Aus dem Stadtteil Poppenweiler wurden seiner Fraktion Probleme mit abgestellten Sprintern zugetragen. Es solle über eine abgespeckte Version erneut beraten werden.

Stadträtin **Liepins** zeigt sich ebenso erstaunt über die hohe Anzahl der involvierten Fachbereiche. Die Beschwerden aus den Stadtteilen beziehen sich auf die große Anzahl an abgestellten Handwerkerfahrzeugen und Sprintern auf öffentlichen Parkplätzen, beispielsweise an der Gemeindehalle in Neckarweihingen. Sofern dieses Problem mit einer stadtweiten Parkraumbewirtschaftung gelöst werden solle, müsse

dies auch kontrolliert werden. Die Kosten für eine Untersuchung in Höhe von 200.000 Euro sei, auch wenn hohe Zuschüsse gewährt werden, sehr hoch. Vorab solle die Verwaltung einen Vorschlag hinsichtlich der Priorisierung von Stadtgebieten und des zusätzlichen Personaleinsatzes vorstellen. Sie fragt, welche Einnahmen tatsächlich erwartet werden und in welchen Städten in Deutschland eine stadtweite Parkraumbewirtschaftung eingeführt sei. Aufgrund der aktuellen Haushaltssituation könne sie der Vorlage nicht zustimmen.

Die Anwohner sollten vor den Fremdparker geschützt werden, sagt Stadtrat **Ziemann**. Die Generierung von Einnahmen solle nicht im Vordergrund stehen. Die Stadtteile Hoheneck und Neckarweihingen kommen für ihn nicht in Betracht. Die Problematik an der Neckarweihinger Gemeindehalle könne so nicht gelöst werden. Bürokratie werde aufgebaut, diese sollte eher abbauen werden. Stellen für die Kontrolle seien schon heute unbesetzt. Seine Fraktion werde der Vorlage nicht zustimmen. Sofern Stadtteile durch Fremdparker stark betroffen seien, müsse gezielt über eine Parkraumbewirtschaftung im engen Rahmen nachgedacht werden.

Stadtrat **Eisele** lobt die Verwaltung für den Ansatz einer pragmatischen Umsetzung. Nicht für alle Bereiche seien die Maßnahmen notwendig; wenn im Sportpark-Ost Änderungen erfolgen müssen, sollten hierzu die Vereine einbezogen werden. In diesem Gebiet sehe er eine Parkscheibenregelung als sinnvoll an. Alle 100 Meter einen Automaten, die Einführung einer Parkscheibenregelung mit mindestens 2 Stunden und digitale Tickets für längere Parkdauer seien grundsätzlich gut, wie auch ein Abrissblock für die Anwohnenden und deren Besucher. Gebietsfremde sollten mehr zur Kasse gebeten werden. Weiter geht er auf die notwendigen Kontrollen ein, die unabdingbar seien. Eine stadtweite Untersuchung koste viel Geld, auch wenn es hierfür Fördergelder gebe. Es sollten allerdings Gebiete ohne Parkdruck vorher ausgenommen werden. Er nennt zwei Gründe für die Parkraumbewirtschaftung. Zum einen die Generierung von Einnahmen; dies sollte jedoch nicht der Hauptgrund sein, und zum zweiten den Anwohnenden eine Parkmöglichkeit zu schaffen, wenngleich Letzteres bei den bereits bestehenden bewirtschafteten Gebieten nicht gut funktioniere und weiterhin ein hoher Parkdruck vorhanden sei. Er könne heute der Vorlage nicht zustimmen und werde sich enthalten.

BM **Mannl** geht auf die gute Förderkulisse mit einer Förderung von 75% ein. Hierdurch könne das ganze Stadtgebiet mit einem einheitlichen Maßstab untersucht werden. Die Hinweise auf den erhöhten Parkdruck erreiche die Verwaltung aus allen Bereichen und Stadtteilen. Gegen Fremdparken könne lediglich mit Hilfe einer Bewirtschaftung vorgegangen werden. Ohne diese Untersuchung könne keine Bewirtschaftung eingerichtet werden und dies müsse so auch nach außen gespiegelt werden. Man brauche zu gewissen Tages- und Nachtzeiten eine gutachterliche Erhebung, um den Parkdruck nachzuweisen, eine subjektive Einschätzung reiche nicht aus. In gewissen Stadtteilen könne dann in den nächsten Jahren keine Änderung erfolgen, gibt er zu bedenken, und appelliert weiterhin für den Verwaltungsvorschlag, auch aus wirtschaftlichen Gründen. Man könne dann einen Plan für die nächsten Jahre aufstellen und sukzessive in die Umsetzung gehen.

Der **Leiter** des Fachbereiches Nachhaltige Mobilität plädiert ebenso dafür, alle Stadtteile zu untersuchen. Hierdurch werde noch keine endgültige Entscheidung getroffen. Über die rechtliche, strukturelle und inhaltliche Sinnhaftigkeit könne später entschieden werden. Die Umsetzung der Digitalisierung sei technisch noch in der Erarbeitung, hier stehe man im Austausch mit Anbietern. Momentan sei die Parkscheibe nicht digitalisierbar. Die Konzeption solle grundsätzlich digital sein, analoge Ausnahmen müssen ggf. ermöglicht werden. Die Parkscheibenregelung sei nur dort sinnvoll, wo derzeit Parkautomaten mit hohen Umsatzzahlen aufgestellt seien. Rund um die Parkhäuser in der Weststadt werde man keine Parkscheibenregelung einrichten. Konkurrenzen zwischen Straßenparken und Parkhäusern werde weiterhin durch Automaten gegengesteuert, mit der Maßgabe, dass das Straßenparken teurer sei als in Parkhäusern. In der Weststadt sei der Parkdruck deutlich zurückgegangen. Ein positiver Effekt liege auch in der Nutzung der privaten Stellplätze und Garagen. Die Koordinierung erfolge im Fachbereich Nachhaltige Mobilität. Viele Fachbereiche, wie Finanzen, TDL, Tiefbau, Sport oder Schulen, seien in unterschiedlichem Maße beteiligt.

Man habe die Möglichkeit, günstig eine fundierte Grundlage zu erhalten, ergänzt der **stellvertretende Leiter** des Fachbereiches. Zu einem späteren Zeitpunkt seien die Kosten erheblich höher. Er wirbt ebenso für die Vorlage, Entscheidungen zur Umsetzung würden dann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die Kontrollthematik müsse gelöst werden. Hier hoffe man auf vielversprechende digitale Entwicklungen. Die Stadt Freiburg bewirtschaftete ihr komplettes Stadtgebiet, genaue Informationen zu anderen Städten können nachgeliefert werden. Zuversichtlich zeigt er sich hinsichtlich der Finanzierung und Einnahmegenerierung im Sinne von WIN LB.

Das Parkraumkonzept gesamtstädtisch zu betrachten sei grundsätzlich gut, sagt Stadtrat **Zeltwanger**. Dennoch sollen vor der Beauftragung eines Fremdbüros politische Vorentscheidungen zu den Zielen, wie Geldgenerierung oder Reduzierung der Fremdarker sowie Lenkfunktion, getroffen werden. Die Zielrichtung müsse politisch beraten werden. Mit einer Beauftragung für das ganze Stadtgebiet könne er, auch im Sinne von WIN LB, nicht mitgehen. Er wünscht eine Gesamtkostenkalkulation inklusive Personalkosten.

Es herrsche doch Konsens, dass die Stadt Einnahmen brauche und man auf die Beschwerden der Bürgerschaft eingehen wolle, sagt Stadträtin **Dr. Knoß**. Der Autoverkehr auch die Parkierung würden Kosten verursachen, daher sollte hier eine Kostenbeteiligung angestrebt werden. Eine spätere stückweise Untersuchung werde in der Summe viel teurer. Zudem würde mit der Gesamtuntersuchung dem Wunsch der Freien Wähler nach einem Gesamtkonzept entsprochen.

Stadtrat **Maier** erinnert an die kostenintensive Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für Radwege, welches bis heute nicht gänzlich umgesetzt wurde nach endlosen Diskussionen über die Einzelmaßnahmen. Die Beauftragung des Büros sieht er kritisch. Dieses Thema solle hauseigen geprüft werden, rät er. Sukzessive sollen die Gebiete beraten und umgesetzt werden. Ein Gesamtkonzept werde dieser Gemeinderat nicht zeitnah beschließen und umsetzen, so seine Befürchtung.

Stadtrat **Passaro** schließt sich dem Vorredner an.

Nach der Aussprache schlägt BM **Mannl** einen Workshop mit den Mitgliedern des Mobilitäts- und Umweltausschusses vor, in dem die Zielsetzung und weitere Aspekte besprochen werden können, und fragt im Gremium das Interesse ab.

Die Gebiete mit einem hohen Parkdruck sollen vorrangig bewirtschaftet werden, rät Stadträtin **Liepins**. Ein Workshop sei aus ihrer Sicht nicht nötig.

Zum Parkdruck gebe es bislang keine Untersuchungen, subjektive Einschätzungen würden für die Einführung von Parkraumbewirtschaftungen nicht ausreichen, antwortet BM **Mannl**.

Stadträtin **Wiedmann** bezweifelt, ob die Einschätzung des Gremiums und der Verwaltung für die Umsetzung nach der Straßenverkehrsordnung ausreichen werde und ein Gutachten beauftragt werden müsse. Sie spricht sich wie andere Fraktionen für einen Workshop aus.

Der Workshop könne zeitnah stattfinden und dabei Untersuchungsrahmen festgelegt werden, so BM **Mannl**. Er gehe davon aus, dass die Förderung dann noch greife. Die Förderung sei nicht an die Anzahl der Gebiete gebunden.

BM **Mannl** stellt abschließend fest, dass das Gremium einig ist, dass zunächst ein Workshop mit den Mitgliedern des Mobilitäts- und Umweltausschusses stattfinden soll, in dem das weitere Vorgehen besprochen werden soll. Eine Abstimmung über die Beschlussvorlage 006/25 findet daher nicht statt.

Eine Beratung und Abstimmung im Gemeinderat am 26.02.2025 findet ebenfalls nicht statt.

Beschluss:

1. An allen bewirtschafteten öffentlichen Stellplätzen im Stadtgebiet haben Nutzende die Möglichkeit, einen Parkschein mit dem Smartphone zu lösen. Der Verkauf von Parkscheinen an Parkscheinautomaten bleibt gleichberechtigt bestehen.
2. Die Mehrkosten gegenüber einem am Parkscheinautomaten gelösten Parkschein tragen die Nutzenden.
3. Es soll nur ein Anbieter im Stadtgebiet tätig sein.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, das Handyparken im Rahmen eines transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens an das geeignetste Unternehmen zu vergeben.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig gefasst.

Nicht anwesend: Stadtrat Tübek

Beratungsverlauf:

BM **Mannl** und der **Leiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität führen in den Tagesordnungspunkt ein.

Der **stellvertretende Leiter** des Fachbereichs Nachhaltige Mobilität geht anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beiliegt, auf die Fortführung des Handyparkens und die beabsichtigten Veränderungen ein. Die Entgelte für die Benutzung sollen künftig durch die Parkenden gezahlt werden, bislang habe die Stadt die Kosten übernommen.

Da der Vertrag 2026 auslaufen würde, so BM **Mannl**, werde die Neuausschreibung für die Änderung der Kostenübernahme genutzt. Anschließend eröffnet er die Aussprache.

Stadträtin **Wiedmann** begrüßt die Vorlage. Sie fragt, wie sich die Parkgebühren ändern, ob das Handyparken durch die Transaktionsgebühren teurer werde, ob und wann es eine Ausschreibung gebe und ob auf das Handyparken auf der Internetseite hingewiesen werde.

Stadtrat **Peifer** erkundigt sich nach verbotenerweise angebrachten QR-Codes, durch die Zahlungen fehlgeleitet werde.

Stadtrat **Maier** vermutet, dass die Einnahmen der Stadt nicht nennenswert zurückgehen würden. Die Nutzer werden etwas mehr bezahlen müssen, dafür hätten sie Vorteile wie die Verlängerung der Parktickets. Ihn würden interessieren, wie sich die Zahlen entwickeln werden.

Für Stadtrat **Ziemann** sei die Änderung in Ordnung, da früher oder später sämtliche Zahlungen über das Handy laufen werden.

Auch Stadtrat **Eisele** stimmt der Vorlage zu. Er weist darauf hin, dass das Handyparken nicht viel teuer werden sollte.

Der **Fachbereichsleiter** bestätigt eine nahtlose Fortführung nach dem Auslaufen des Vertrages. An jedem Automaten in der Stadt könne bargeldlos bezahlt werden. Laut anderer Städte sei die zusätzliche Gebühr für das Handyparken dort von den Nutzern angenommen worden und die Nutzungsquoten hätten sich nicht geändert.

Der **stellvertretende Fachbereichsleiter** ergänzt, dass das Thema auf der städtischen Homepage prominenter platziert werde. Zu den genauen Kosten könne keine Aussage getroffen werden, bis das Ergebnis der Ausschreibung vorliege. Das Handyparken bleibe weiterhin durch die Möglichkeit zur Verlängerung oder Rechnungsausstellung attraktiv.

BM **Mannl** bestätigt, dass nur das Handyparken durch die Transaktionsgebühr moderat teurer würde.

Stadtrat **Passaro** erklärt, dass die QR-Codes an den Automaten in anderen Städten mit selbst generierten QR-Codes überklebt wurden, um auf falsche Seiten umzuleiten und Gelder abzuziehen. In Ludwigsburg sei dies noch nicht vorgekommen. Es empfehle sich die Seite, auf der man durch den QR-Code lande, genau anzuschauen und auf Überklebungen am Automaten zu achten.

BM **Mannl** lässt im Anschluss über die Vorlage abstimmen.

Beratungsverlauf:

Es erfolgt ein Bericht durch den **Fachbereichsleiter** Nachhaltige Mobilität anhand einer Präsentation (vgl. Anlage zur Niederschrift).

Er beantwortet Rückfragen aus dem Gremium zu den angesprochenen Punkte.

BM **Mannl** schließt daraufhin den öffentlichen Teil der Sitzung.