

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	376
		<b>TOP:</b>	6
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	16.11.2021		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Frau de la Rosa (ASW), Herr Wallisch (ASW), Herr Beer (AMP Parking Europe GmbH)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Schmidt / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>Sanierung Stuttgart 30 - Gablenberg -, Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Tiefgarage Gesamtwerkrealschule - mündlicher Bericht -</b>		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform angehängt.

Frau de la Rosa (ASW, Folien 1 - 6) und Herr Beer (AMP Parking Europe GmbH, Folien 7 - 30) berichten im Sinne der Präsentation. Einleitend hält die Verwaltungsmitarbeiterin fest, bereits im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen und in der Bürgerbeteiligung sei der Parkdruck im Gebiet Stuttgart 30 thematisiert worden. Sie verweist auf einen Antrag aus der Mitte des Gemeinderates, wonach Stellplätze aus dem öffentlichen Raum in Quartiersparkhäuser zu verlagern seien, um eine bessere Stadtentwicklung zu ermöglichen. Seit dem 01.12.2018 bestehe das Parkraum-Management (PRM) in Stuttgart-Ost, was nach Auskunft der Bürgerschaft allerdings zu keinen Verbesserungen in den Abendstunden geführt habe. Die Einrichtung einer Busspur in der Wagenburgstraße habe zum Wegfall von ca. 75 Stellplätzen geführt. Des Weiteren sei die Umgestaltung der Kreuzungsbereiche mit Wegfall von 30 Stellplätzen beschlossen; bei Einrichtung einer Fahrradstraße in der Klingenstraße entfielen weitere 70 Stellplätze.

Noch offen sei die Anzahl der entfallenden Stellplätze bei der Umgestaltung der Gablenberger Hauptstraße. Abschließend erläutert sie die Lage der Schulhöfe und gibt anhand einiger Fotos einen Eindruck über die aktuelle Situation.

Zu Beginn seiner Ausführungen greift Herr Beer die Anzahl der Stellplätze auf und erklärt, es sei in der Machbarkeitsstudie versucht worden, so viele Stellplätze wie möglich herzustellen. Aufgrund der geringen Größe der Schulhöfe seien diese nicht dazu geeignet, ein großes Angebot in einer Tiefgarage zu schaffen. Insgesamt seien sechs Varianten untersucht worden, von denen man die drei verworfen habe, bei denen die Rampen in den öffentlichen Straßenraum gelegt worden seien (Folien 7 - 12). Die Stadt könne nicht jeden privaten Investor dazu anhalten, Rampen auf dem eigenen Grundstück herzustellen und sich selbst von dieser Vorgabe ausnehmen. Wenn die Rampen auf dem eigenen Grundstück lägen, führe dies jedoch zu einer geringeren Zahl von Stellplätzen. Grundsätzlich spiele bei der betrachteten Fläche die Topografie eine große Rolle, denn Schulhof A liege ca. 3 m höher als Schulhof B. Bei Schulhof A seien maximal zwei Untergeschosse und bei Schulhof B nur ein Untergeschoss betrachtet worden. Da es für das Grundstück kein Baugrundgutachten gebe, seien weitere Untergeschosse ohne Probebohrung zur Ermittlung der Lage des Lettenkeupers nicht ohne weiteres möglich. Bei allen heute dargestellten Varianten 4 - 6 erfolgten die Zufahrt als Rechtsabbieger sowie die Ausfahrt über die Gablenberger Hauptstraße. Für alle Varianten schlage er eine Schrägaufstellung der Fahrzeuge in Garage A vor, wodurch die Garagen schmaler würden, was wiederum die Bäume in der Pflasterackerstraße schone. Zudem weist er darauf hin, alle Varianten mit nur einem Untergeschoss seien pro Stellplatz wesentlich teurer als die mehrgeschossigen, denn Dachdecke und Bodenplatte stellten die teuersten Bauteile dar; Zwischendecken seien günstiger. Anhand Folie 18 erklärt er den Übergang zwischen beiden Garagenteilen unter dem Schulgebäude hindurch. Unter dem Schulgebäude befinde sich ein Luftschutzkeller aus Stahlbeton, dadurch sei es ohne größeren statischen Aufwand möglich, eine unterirdische Verbindung zu schaffen. Da Garage B im Gegenverkehr betrieben werde, arbeite man mit einer Senkrechtaufstellung der Fahrzeuge. Bei Variante 6 betont er die Verbindung unterhalb der Pflasterackerstraße, wofür ein Wasserkanal verlegt und die Bäume entfernt werden müssten. Als Empfehlung spricht sich der Referent für Variante 4 mit einem dritten Untergeschoss (nach Probebohrung) aus, denn dadurch könnte sich die Anzahl der Stellplätze erhöhen und die Kosten pro Stellplatz nochmals deutlich reduzieren.

Im weiteren Verlauf des Vortrages erläutert Herr Beer die verschiedenen Möglichkeiten der Oberflächengestaltung (ab Folie 24), die sehr stark durch die Anordnung der Rampen beeinflusst werde. Diese könnten überdacht und überschüttet und somit als Basis für ein Amphitheater genutzt werden. Der Schulhof - auch wenn er kleiner ausfalle - bekomme dadurch eine höhere Aufenthaltsqualität und ermögliche Sportausübung außerhalb der Schulbetriebszeiten. Ergänzend merkt Frau de la Rosa an, das Schulverwaltungsamt lehne die Machbarkeitsstudie ab, da diese aufgrund der Bauzeit eine sehr starke Einschränkung für den Schulbetrieb bedeute und zudem spätere (Um-)Baumaßnahmen verhindere. Alternativ könne ein Gesamtabbruch des Schulgebäudes und ein Neubau mit Tiefgarage in Erwägung gezogen werden.

Den Aspekt eines Neubaus greift StRin Rühle (90/GRÜNE) auf, die diesbezüglich wissen möchte, ob Erweiterungsmaßnahmen geplant seien. Außerdem stellt sie die Frage, ob unter Schulhof B ein zweites Untergeschoss möglich sei; diese Variante sei noch nicht geprüft worden. Grundsätzlich plädiert sie dafür, die Bäume an der Straße und auf dem Gelände selbst zu erhalten, da es sich um ein ohnehin sehr hoch belastetes Ge-

biet handle. Abschließend bittet sie um Darstellung von alternativen Tiefgaragenzufahrten, die den Pausenhof weniger stark einschränkten.

Der Gemeinderat habe lang auf diese Studie gewartet und bei verschiedenen Gelegenheiten eine Quartiersgarage diskutiert, sagt StR Kotz (CDU). Es handle sich hier nicht um eine "Nice-to-have"-Maßnahme, sondern um einen Ersatz von 170 Stellplätzen, die im Gebiet wegfielen. Da die Schule sehr zentral in dem Bereich liege, in dem viele der Stellplätze entfallen seien, werde die Erreichbarkeit gut abgedeckt. Nichtsdestotrotz halte er weitere Parkplätze in der Kita-Tiefgarage der Bergstraße nach wie vor für sinnvoll. Skepsis äußert er bezüglich der Aussage, ein PRM führe in diesem Gebiet zu keiner Verbesserung. Angesichts der von verschiedenen Fraktionen angedachten Preiserhöhungen sei es eine schwierige Botschaft an die Bürger, für "etwas, was nichts bringt, auch noch mehr zahlen zu müssen". Irritiert zeigt sich der Stadtrat über die Aussage, die Varianten 1 - 3 nicht weiterzuverfolgen, da öffentlicher Raum nicht zur Verfügung stehe. Der Vergleich mit einem privaten Investor hinke, da es zum einen um eine öffentliche Garage gehe und ein Schulhof ebenfalls einen öffentlichen Raum darstelle. Die Ablehnung des Schulverwaltungsamtes sei nachvollziehbar, aber eventuell gebe es eine Variante, die weniger Einschränkungen für den Schulhof bringe. Außerdem werde durch die Maßnahme ein dauerhafter Mehrwert für die Schule generiert. Den Vorschlag eines Schulneubaus lehnt StR Kotz ab, da sich dadurch der Zeithorizont für eine Quartiersgarage erheblich verschiebe. Er stellt die Frage, ob es bereits Ideen zum Nutzerkonzept gibt (öffentlich, mit Reservierung etc.), und erwartet gerne grundsätzlich Angaben zum zeitlichen Rahmen für die Umsetzung sowie die Meinung des Bezirksbeirates.

Für StR Körner (SPD) bietet diese Quartiersgarage viele Chancen, da im Gegenzug der öffentliche Raum attraktiver gestaltet werden könne. Die Unterstützung der Anwohner für die Maßnahmen des Sanierungsgebietes sei sicherer, wenn die Möglichkeit von unterirdischen Stellflächen deutlich gemacht werde. Dennoch gehe er wie StR Kotz final von weniger Stellplätzen im Gebiet aus. In Stuttgart gebe es bereits positive Beispiele für Quartiersgaragen wie im Rossbollengässle oder im Bereich Schwab-/Bebel-/Bismarckstraße, daher halte er dieses Instrument für sinnvoll. Für eine umfängliche Einschätzung der Thematik bittet der Stadtrat um detailliertere Darstellung der Parksituation und der Auswirkungen des PRM. Nicht nachvollziehbar sei, warum die Varianten 1 - 3 nicht weiterverfolgt werden. An Herrn Beer richtet er die Frage, warum angesichts der topografischen Lage und des bereits bestehenden Parkplatzes im Schulhof B die Einfahrt nicht über die Klingenstrasse erfolge. Aus seiner Sicht müsse nicht eine riesige Tiefgarage gebaut werden.

StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) zeigt sich erschrocken über den Aufwand, der betrieben werde. Den Menschen müsse klar vermittelt werden, welche Anstrengungen nötig seien, um künftige Generationen zu schützen. Man komme nicht umhin, den Bürger\*innen ein verändertes Verkehrsverhalten abzuverlangen, was mit den Stellplätzen in den Quartieren beginne. Ein "befreiter" Raum sei ein wertvoller Raum mit mehr Aufenthaltsqualität. Der Stadtrat vermisst Aussagen zur CO<sub>2</sub>-Bilanz und moniert die "gigantischen Summen" für ein fragliches Ergebnis. Bei einem derartigen Investment müsse klar sein, dass es nicht nur um Geld und Stellplätze gehe, sondern Verhalten gesteuert und CO<sub>2</sub>-Emissionen generiert würden. Kritisch sieht er auch den Eingriff in die Schulgemeinschaft. Die Einschätzung des Schulverwaltungsamtes sei nachvollziehbar. Seine Fraktion stehe dem Projekt sehr skeptisch gegenüber; maximal könne er sich für die schmalste Variante 4 ohne ein drit-

tes Untergeschoss aussprechen. Für eine bessere Beurteilung unterstützt er die Forderung von StR Körner nach einer Gesamtbetrachtung der Parkplatzsituation.

Die Notwendigkeit einer Tiefgarage betont StR Dr. Oechsner (FDP). Es werde auch weiterhin Fahrzeuge - dann mit alternativen Antrieben - geben, die Platz brauchten. Idealerweise sollten diese dann unterirdisch untergebracht werden. Er nehme die heutigen Informationen mit und warte die Meinung des Bezirksbeirates ab. Es müsse eine Variante gefunden werden, die wirklich Verbesserungen für den Stadtbezirk erbringe, denn erst dann könne eine Aufwertung erfolgen.

StRin Königeter (PULS) unterstützt generell Quartiersgaragen und -parkhäuser, um die stehenden Fahrzeuge aus dem öffentlichen Raum zu entfernen, der dann anderweitig genutzt werden könne. Über die richtige Größe des Bauwerks und die Kosten müsse nochmals im Detail gesprochen werden. Dem Vorschlag von StR Kotz, Rampen im öffentlichen Raum zu prüfen, kann sich die Stadträtin anschließen, da der Schulhof ein sehr wichtiger öffentlicher Raum sei. Bezüglich der Ablehnung des Schulverwaltungsamtes regt sie an, Lehrer\*innen tagsüber das Parken in der Tiefgarage zu ermöglichen, um dadurch für die Schule einen Mehrwert auf dem dann nicht mehr als Stellfläche genutzten Pausenhof B zu generieren. Abschließend stellt sie die Frage in den Raum, ob zu einem späteren Zeitpunkt eine Umnutzung möglich ist. Dafür müsse auf eine entsprechende Geschosshöhe geachtet werden.

Den Ausführungen der StRe Kotz und Körner kann sich StR Schrade (FW) im Wesentlichen anschließen. Mit Spannung erwarte er die Meinung des Bezirksbeirates. Fraglich sei für ihn, warum die Zufahrt zur Tiefgarage in einer Hauptstraße angesiedelt werde. Er möchte wissen, wie sicher der Zugang für Fußgänger über das vorhandene Schulgebäude sei. Vor dem Bau einer Tiefgarage müssten die weiteren Bedarfe für die Schulentwicklung, wie ein Mensaanbau etc., abgeklärt werden.

Durch den massiven Rückbau von Stellplätzen befinde sich die Stadt nun in der Zwangssituation, "irgendwo was hinbauen zu müssen", um für Entlastung zu sorgen, sagt StR Goller (AfD). Die pauschale Priorisierung des öffentlichen Raumes außerhalb der Schule halte er für widersinnig. Jede bauliche Maßnahme an einer Schule beeinträchtige den prägenden Jugendabschnitt mehrerer Schülergenerationen. Insofern ergebe sich für ihn eine umgekehrte Reihenfolge der zu bevorzugenden Varianten. Kritisch sieht er ebenfalls die Zufahrt in der Gablenberger Hauptstraße; leider gebe es keine Option für die Klingenstraße, wodurch auch der wichtigere Pausenhof A nicht beeinträchtigt werde. Zur Ausgestaltung der Innenhöfe regt er eine Multifunktionsfläche an; die Begrünung müsse außerhalb platziert werden. Die empfohlene Variante 4 mit nur 58 Stellplätzen lehne er auch aufgrund einer fraglichen Durchführbarkeit ab.

BVin Eskilsson (Ost) verweist auf die vielen weggefallenen Parkplätze in den vergangenen zwei Jahren; der Bedarf an Quartiersgaragen sei immens. Sie appelliert an die Ausschussmitglieder, einen Kompromiss für eine Tiefgarage zu ermöglichen. Die Bezirksvorsteherin gibt zu bedenken, dass durch die Suche nach einer alternativen Fläche der Planungsprozess wieder von vorne beginne und das Projekt erheblich verzögere. Das akute Problem müsse schnell gelöst werden.

Frau de la Rosa betont, die Empfehlung für die Variante 4 sei gemeinsam von Tiefbauamt, dem Amt für öffentliche Ordnung, der Verkehrsbehörde und dem Amt für Stadtplanung und Wohnen getroffen worden. Die Schulentwicklungsplanung des Schulverwal-

tungsamt für diese Schule sei im Detail nicht bekannt; auch für die kommenden fünf bis zehn Jahre könne derzeit keine Aussage gemacht werden. Zur Zufahrt im öffentlichen Raum in der Gablenberger Hauptstraße führt sie aus, dies beeinträchtige den Verkehr, zumal auch die nötige Straßenbreite nicht gegeben sei. Zum Nutzerkonzept erklärt sie, Anwohner sollten einen Stellplatz mieten; es sei keine Garage für stundenweises, öffentliches Parken vorgesehen. Den Wunsch nach Darstellung der Parksituation nimmt die Verwaltungsmitarbeiterin gerne auf; ebenso könne die Nutzung der Stellplätze tagsüber durch Lehrer geprüft werden. Herr Wallisch (ASW) ergänzt, die Klingenstraße solle als Fahrradstraße ausgewiesen werden, wozu Parkhausverkehr nicht passe. Verkehr solle in Haupt- und nicht in Wohn- oder Fahrradstraßen abgewickelt werden. Da Rampen im öffentlichen Raum grundsätzlich nicht vorgesehen seien, müsse eine "private" Schule die Zufahrt auf ihrem Gelände ansiedeln; allerdings könnten Alternativen nochmals geprüft werden.

Zu den technischen Fragen nimmt Herr Beer Stellung und hält fest, wenn es die Lage des Keupers zulasse, könne in Schulhof A ein drittes und in Schulhof B ein zweites Untergeschoss gebaut werden. Zur Frage der Zufahrt verweist er auf die Nutzung des Schulhofes B als Stellfläche, aber auch durch Hochbeete etc. Ein weiterer Vorteil der Variante 4 sei die Tatsache, dass während der Bauzeit wenigstens einer der Schulhöfe nutzbar bleibe. Die lichte Raumhöhe betrage bei einer Tiefgarage meist 2,10 m; diese könne beliebig verändert werden, was sich allerdings auf die Kosten niederschlage. Die Gablenberger Hauptstraße sei eine Sammelstraße, die auch von Bussen befahren werde. In der Studie seien zur Positionierung weitere Informationen enthalten. Die Haupteinfahrt für Fußgänger über das Schulgebäude hält der Referent baulich für unproblematisch, werde aber vom Schulverwaltungsamt kritisch gesehen, da ein Raum im Gebäude verloren gehe. Alternativ könne das Zugangsgebäude im Schulhof oder auf dem Gehweg platziert werden. Eine spätere Überbaubarkeit könne in der Planung berücksichtigt werden, insofern über die Folgenutzung Klarheit herrsche.

Die Klingenstraße als Fahrradstraße verhindere eine bessere Verkehrsführung und beeinträchtige das Leben der Schüler, so StR Goller. Er betont, es handle sich hier nicht um eine private Schulgarage, sondern eine Quartiersgarage, wodurch die Schüler lang- und kurzfristig ausschließlich Beeinträchtigungen zu erfahren hätten. Auf seine Frage, warum die Pflasterackerstraße als Zufahrt ungeeignet sei, erklärt Frau de la Rosa, diese Straße scheide aufgrund der Topografie (Schräglage) aus. Zudem müsse zusätzlicher Verkehr in den Nebenstraßen vermieden werden. Dieser Argumentation kann der Stadtrat nicht folgen. Er sehe in der Pflasterackerstraße eher eine weitere Option, um anhand der Topografie eine ebenerdige Zufahrt einzurichten. Abschließend schlägt er vor, die in Schulhof B aktuell genutzten Stellplätze weiterhin zu berücksichtigen und deshalb die Tiefgarage so groß wie möglich zu bauen.

Einen zusätzlichen Hinweis zur Klingenstraße gibt StR Körner und richtet den Blick auf die zahlreichen Querparker in der räumlich abgetrennten Wagenburgstraße. Diese Fläche könne nach Wegfall der Stellplätze hervorragend aufgewertet werden. Wenn die Möglichkeit zur Zufahrt in der Klingenstraße wie in Variante 3 geschaffen werde, verbessere sich die Situation für Radfahrer trotzdem auf dramatische Weise und die topografischen Probleme stellten sich nicht.

Mit der Anmerkung, die Detaildiskussion erfolge im Bezirksbeirat, stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis  
genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / fr

## Verteiler:

- I. Referat SWU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)  
Baurechtsamt (2)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  3. Referat JB  
Schulverwaltungsamt (2)
  4. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  5. BVin Ost
  6. Stadtkämmerei (2)
  7. Rechnungsprüfungsamt
  8. L/OB-K
  9. Hauptaktei
  
- III.
  1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
  2. CDU-Fraktion
  3. SPD-Fraktion
  4. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION  
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
  5. FDP-Fraktion
  6. Fraktionsgemeinschaft PULS
  7. Fraktion FW
  8. AfD-Fraktion