

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	315
		TOP:	4
Verhandlung		Drucksache:	492/2021
		GZ:	SWU
Sitzungstermin:	28.09.2021		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Dr. Brehm (Büro Planersocietät), Herr Wallisch (ASW)		
Protokollführung:	Frau Klemm / fr		
Betreff:	Lebenswerte Innenstadt Ergebnisse der Grundlagenerhebung und Beschluss des Zielkonzepts - Einbringung -		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 15.09.2021, GRDRs 492/2021, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Das vom Büro Planersocietät erarbeitete Zielkonzept zur Lebenswerten Innenstadt wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das beiliegende Konzept zu den Erschließungsschleifen als Stufenkonzept umzusetzen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, ein geeignetes Parkierungskonzept für die Anwohnenden innerhalb des Cityrings zu entwickeln.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, eine geeignete Lösung für die Reisebusse innerhalb des Cityrings zu entwickeln.
5. Die öffentlichen Parkplätze im Straßenraum werden innerhalb des Cityrings schrittweise aufgehoben. Sonderparkplätze wie beispielsweise Behindertenparkplätze, Parkplätze für Taxen, Lieferbereiche und Stellplätze für motorisierte Zweiräder sind weiter Bestandteil des Straßenraumes.

6. Innerhalb des Cityrings wird zeitnah auf allen Straßen (mit Ausnahme des Teilstücks der Planie als Bundesstraße und Fußgängerzonen) Tempo 20 eingeführt.
7. Das Einvernehmen zu dem städtebaulichen Konzept zur Lebenswerten Innenstadt wird als Grundlage für die notwendigen, verkehrsrechtlichen Anordnungen im Sinne des § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO erteilt.
8. Ein Sperrkonzept soll in einem ersten Teilbereich der Fußgängerzone entwickelt und anschließend erprobt werden

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigefügt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei- anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier- form angehängt.

Nach einer kurzen Zusammenfassung des bisherigen Sachverhalts berichtet Herr Dr. Brehm im Sinne seiner Präsentation. Ergänzende Anmerkungen sind nachfolgend in zusammengefasster Form mit Verweis auf die jeweilige Seitennummer wiedergegeben.

Seite 12

Bei der Grundlagenuntersuchung seien umfangreiche Erhebungen vorgenommen worden, insbesondere zum Parken. Parkhäuser würden im Gegensatz zu Parkplätzen im öffentlichen Raum wesentlich weniger frequentiert.

Seite 18

Das langfristige Erschließungskonzept beinhalte eine stufenweise Erschließung und Umgestaltung, wobei manches auch zügig umgesetzt werden könne (Seite 19), bspw. einheitliches Tempo 20 als fußgängerfreundliche Geschwindigkeit innerhalb des City- Rings sowie eine Rücknahme des Straßenraum-Parkens.

Seite 24

Langfristig sollten Räume für Menschen, mehr Fahrradabstellmöglichkeiten und eine Barrierefreiheit in der Stadt geschaffen werden. Dieser Planung käme die hohe Kapazi- tät in Parkhäusern entgegen, mache das Parken im Straßenraum verzichtbar und führe zu einer klareren Orientierung. Gleichzeitig reagiere man auf den Klimawandel in Form von Beschattung, Wassermöglichkeiten, Begrünung etc.

Abschließend erläutert Herr Dr. Brehm die Bilanzierung des Projekts (Seite 32) und richtet mit einer Zeitschiene auf Seite 33 den Blick in die Zukunft und die schrittweise Umsetzung des Konzepts, die mit der Verwaltung abgestimmt sei.

Die Ausschussmitglieder StR Peterhoff (90/GRÜNE), StR Kotz (CDU), StR Körner (SPD), StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei), StR Schrade (FW) und StR Goller (AfD) bedanken sich für die Präsentation und die

Vorlage. StR Ozasek (PULS) äußert zusätzlich seinen Dank an Herrn Wallisch (ASW) und sein Team für ihr Engagement und lobt den aktiven Akteursbeteiligungsprozess.

Einhellig wird Zustimmung zu dem vorgestellten Konzept bekundet.

Seine Fraktion finde das Konzept insgesamt sehr gut, beginnt StR Peterhoff die Aussprache. Notwendiger Verkehr sei auf das Minimalste reduziert, die Tempoverringerung und der Radverkehr berücksichtigt. Die gezeigte Präsentation motiviere zur Umsetzung des Konzepts Lebenswerte Innenstadt. Die Bedeutung des 2017 gefassten Beschlusses sehe man bereits jetzt anhand der erfolgten Umsetzung von provisorischen Maßnahmen. Eindrücklich zeige nicht nur die Umgestaltung der Eberhardstraße die Verbesserung des Stadtraums, sondern auch z. B. der Vergleich zwischen der Lautenschlagerstraße früher und heute. Der erheblichen Verbesserung der Eberhardstraße kann StR Schrade hinsichtlich des Zusammenspiels von Radfahrern und Fußgängern nicht zustimmen. Bei der gegenseitigen Rücksichtnahme sei noch Luft nach oben.

StR Peterhoff dringt auf zügige Veränderungen weiterer Bereiche der Innenstadt. Seiner Meinung nach könne man bereits deutlich vor Beginn der Realisierung der endgültigen Planung (2025) in den nächsten ein, zwei Jahren größere Schritte in Form von Provisorien und vor allem die Verkehrsberuhigung anhand der geplanten Fahrschleifen prioritär umsetzen. StR Kotz meint, auch Provisorien müssten so gestaltet werden, dass sie von der gesamten Bevölkerung als attraktiv wahrgenommen würden - nicht zuletzt von den Autofahrern, die ja durch den Wegfall von Fahr- und Parkkapazität einen Nachteil hätten. StR Goller ergänzt, komplexe Veränderungen erforderten eine gewisse Zeit zur Umsetzung. Er sehe keine Möglichkeit der Beschleunigung. Herr Dr. Brehm sieht durchaus Möglichkeiten von Provisorien in einer Art Kultur des Ausprobierens für spätere endgültige Lösungen. StR Ozasek erinnert an das Versprechen des früheren Oberbürgermeisters, Fritz Kuhn, das Projekt deutlich vor dem Jahr 2030 vollständig umzusetzen. Mit dem interfraktionellen Antrag Nr. 308/2021 vom 04.10.2021, "Die lebenswerte Innenstadt bis 2025 umsetzen - Änderungsantrag zu GRDRs 492/2021" fordere man von der Verwaltung einen Umsetzungsplan inklusive aller Teilbausteine, sowie eine erste Umsetzungsstufe bereits im anstehenden Doppelhaushalt. StR Körner fragt nach dem Stand der Planungen im Zusammenhang mit den aus dem letzten Doppelhaushalt zur Verfügung stehenden Mitteln.

Weiterhin spricht StR Peterhoff mögliche temporäre Abstellmöglichkeiten für Reisebusse bspw. an der B14 an. Busse müssten nicht ganztägig in der Innenstadt parken, sagt auch StR Kotz. Nichtsdestotrotz habe man den Gästen einen angenehmen und möglichst kurzen Weg in das Stadtzentrum zu ermöglichen. StR Ozasek betont, man wolle keine Lösung für Reisebusse innerhalb des City-Rings, sondern zugunsten des Gesamteindrucks und der Lebensqualität an den Rändern des City-Rings.

Auch bei der von Herrn Dr. Brehm angesprochenen Testphase für Poller könne man seiner Ansicht nach schneller und unter Umgehung langwieriger Testphasen in die Umsetzung kommen, meint StR Peterhoff. Schließlich habe man ja bereits stellenweise (versenkbare) Poller realisiert. StR Ozasek verweist auf nicht kostenintensive Pollersysteme in anderen europäischen Städten und im Neckarpark. Er stellt fest, die Verwaltung schlage in der Beschlussvorlage lediglich eine provisorische Umsetzung als Versuchsanordnung ohne nähere Zeitangaben vor. Hier sehe er Diskussionsbedarf. Pollersysteme müssten aber auch, konstatieren StR Kotz und StR Serwani (FDP), mit (digitalen) unkomplizierten Öffnungssystemen für den weitreichenden Kreis von Nutzenden

ausgestattet sein. StR Goller stellt grundsätzlich die Zergliederung des Stadtraums durch weitere Poller infrage, verbunden mit den Schwierigkeiten eines solchen Systems für notwendige Fahrten, wie z. B. von Pflegediensten und Lieferverkehren. Laut Herrn Wallisch müssen die geplanten Poller im Gegensatz zu von Mitarbeitenden bedienten Systemen automatisch funktionieren. Zudem sehe man bei der Realisierung die Notwendigkeit, Betroffene in die Planung einzubeziehen. Insofern wolle man in kleinen Schritten vorgehen. Pollersysteme hätten sich in anderen Städten bewährt, von deren Erfahrungen man profitieren könne, so Herr Dr. Brehm ergänzend.

Nach der Realisierung einer verkehrsberuhigten Innenstadt, schließt StR Peterhoff seine Ausführungen ab, müsse man zusehen, den illegalen Parkverkehr - wie derzeit an der Rückseite des Rathauses im Fußgängerbereich - zu unterbinden. Der Großteil dieser Fahrzeuge, erwidert StR Kotz, sei mit ortsgebundenen Handwerksarbeiten verbundener Verkehr. Solche Fahrzeuge entsprächen ohnehin nicht der Einfahrtshöhe gängiger Tiefgaragen. Grundsätzlich benötige man für solche Fälle Stellplätze im Innenstadtbereich. Dem stimmt StR Serwani zu. Herr Dr. Brehm informiert, für Liefer- und Ladeverkehr plane man oberirdische Stellflächen mit teilweise digitaler Vorbestellmöglichkeit. Auch dieses Sonderparken sei flächenintensiv, merkt StR Ozasek an. Zum Sonderparken zählten zudem auch motorisierte Zweiräder. Hier sehe er noch Gesprächsbedarf. Mehr belastende Zwei-Takt-Fahrzeuge in der Innenstadt konterkarierten das Ziel der lebenswerten Innenstadt und müssten in Parkhäusern abgestellt werden.

Die Geschichte und ursprüngliche Funktion des City-Rings und der Innenbereiche fasst StR Kotz kurz zusammen. Die Analyse der Innenstadt unter diesem Aspekt und die Suche nach alternativen Lösungen halte er für gut. Gleichwohl hingen teilweise Projekte voneinander ab, so z. B. die Verlagerung des City-Rings in Verbindung mit der endgültigen Gestaltung des Arnulf-Klett-Platzes. Für diesen Bereich wünsche er sich eine zeitliche Übersicht der Entwicklungen unter Berücksichtigung aller Faktoren. Er frage sich außerdem, ob für jeden einzelnen Umsetzungsschritt ein gesonderter Beschluss nötig werde.

Ein Konflikt zwischen städtebaulichen und wirtschaftlichen Interessen bestehe seiner Meinung nach unter anderem in der Dorotheenstraße insofern, als Betreiber von Markthallenständen ohne direkte Parkmöglichkeiten für ihre Kundinnen und Kunden erhebliche Wettbewerbsnachteile hätten. Man müsse ihren Argumenten Verständnis entgegenbringen. Auch StR Serwani bedauert den geplanten Wegfall dieser Parkplätze, vor allem im Hinblick darauf, dass viele ältere Menschen ihre Einkäufe in der Markthalle vorbestellten und in einem kurzen Zeitfenster abholten - für diese seien die bestehenden Parkplätze ein großer Vorteil. Die Temporeduzierung auf 20 km/h innerhalb des City-Rings befürworte er.

Die Vorlage und die Präsentation böten sehr schöne Perspektiven für die Attraktivität der Stuttgarter Innenstadt, freut sich StR Körner. In diesem Zusammenhang betont der Stadtrat die Bedeutung des entsprechenden Grundsatzbeschlusses seiner und anderer Fraktionen im Jahr 2017 gegen heftigste Widerstände. Weniger Autoverkehr im öffentlichen Raum und damit verbunden mehr Aufenthaltsqualität sei die richtige Antwort auf die Veränderungen von Innenstädten und die daraus resultierenden Herausforderungen für den Handel. Aus Sicht seiner Fraktion seien jedoch noch darüberhinausgehende Schritte nötig. Zum einen die Überlegungen zum Wohnraum - auch für Familien - an geeigneten Standorten zur Belebung des Raumes innerhalb des City-Rings. Zum anderen wünsche er sich kulturelle Akzente in der Innenstadt. Schließlich weitet er seine

Überlegungen auf die Stadtbezirke aus. Auch dort müsse nicht nur die Lebens- und Aufenthaltsqualität besser werden. Ebenso solle bei Innenstadt- versus Investitionen in den Stadtbezirken die Balance gehalten werden. Bei der Diskussion der Realisierung der sogenannten Königsschleife und den damit verbundenen baulichen Maßnahmen schlägt er vor, die LBBW Immobilien Management GmbH (LBBW Immobilien) einzubeziehen und stellt in diesem Zusammenhang die Frage nach geeigneten Ansprechpartnern in den Raum.

Es freue ihn besonders die Zustimmung der CDU-Fraktion zum Konzept, das auf dem unter anderem von seiner Fraktion gestellten Antrag Nr. 205/2017 vom 06.07.2017, "Eine lebenswerte Stadt für alle!" basiere, beginnt StR Pantisano seine Ausführungen. Er vermisse in diesem Zusammenhang die Klärung der im genannten Antrag gestellten Frage nach den Laufzeiten und Nutzungsrechten der Parkhäuser (Ziffer 8 des Antrags). Man ziele mit der klimaneutralen Stadt auf eine Reduzierung des Individualverkehrs um ca. 50 %. Ein Angebot an die Parkhausbetreiberinnen und -betreiber mit einem alternativen Nutzungsvorschlag, z. B. Wohnkonzepte, halte er für unabdingbar. Dies nicht zuletzt mit dem Ziel, die geplanten Verkehrsschleifen mit Zufahrtswegen, u. a. zu Parkhäusern, zu beruhigen. Der Stadtrat äußert den Wunsch einer autofreien City vor Fertigstellung von S21.

StR Serwani kann sich nicht vorstellen, wie Parkhäuser in Wohnraum umgewandelt werden. Er wolle eine lebenswerte Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität auch für Autofahrer, die bspw. aus dem Umland nach Stuttgart kämen und natürlich Parkmöglichkeiten in Parkgaragen bräuchten. Diese seien allerdings sehr teuer, weshalb derzeit oft - auch unerlaubt - oberirdisch geparkt werde. In einigen Parkhäusern existiere bereits ein von ihm befürwortetes, sogenanntes "20-Minuten-Ticket" für Kurzparker zum günstigen Preis. Hier müsse seiner Meinung nach ein Umdenken bei den Betreibern einsetzen. In diesem Sinn spricht sich auch StR Goller aus. StR Schrade fügt hinzu, Parkhäuser müssten auch hell, sicher, sauber und barrierefrei sein, um angenommen zu werden.

Im Gesamtkonzept und den Ausführungen von Herrn Dr. Brehm stecke seiner Meinung nach ein "vorsichtiges Umgehen mit den Gefühlen der Autofahrerinnen und Autofahrer" beim Thema Parkplätzen, fährt StR Pantisano fort. Das können StR Schrade und StR Goller nicht teilen. Letzterer verweist auf das Auto als Existenzgrundlage und Faktor zur Lebensqualität. StR Pantisano entgegnet, er könne zwar eine gewisse Rücksichtnahme auf den Autoverkehr nachvollziehen, wünsche sich jedoch eher den Blick auf die Chancen der Neugestaltung, z. B. für Kinder, und eine selbstbewusste Darstellung der Vision eines autofreien, lebenswerten Raums mit einem klar definierten Zeitziel. In den nächsten Tagen wolle seine Fraktion einen Antrag mit dem Auftrag an die Verwaltung einbringen, das Zielkonzept mit entsprechender finanzieller Unterfütterung bis spätestens 2025 zu beschließen. Auch StR Ozasek dringt auf eine konkrete Zeitplanung. Im Hinblick auf Tempo 20 als ersten Einstieg in Verbindung mit der Umnutzung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum interessiere ihn der konkrete Umsetzungszeitpunkt ebenso wie für die Erarbeitung eines finalen Verkehrszeichenplans, der stufenweise umgesetzt werden könne.

Die Stadt habe einen gigantischen Überhang an Parkieranlagen und gestalterische Mängel aufgrund des einfließenden Autoverkehrs, führt er aus. Dies biete andererseits jedoch die große Chance einer Neuentwicklung der Innenstadt als Stadtraum für Menschen, wofür das Zielkonzept nicht nur einen wichtigen Meilenstein, sondern die bedeu-

tendste Stadtentwicklungsoffensive seit der Einrichtung des City-Boulevards durch Arnulf Klett vor fast 50 Jahren darstelle. Ursprünglich habe das angekündigte Bürgerbegehren für die autofreie City Unruhe ausgelöst. Der Stadtrat stellt in der Folge vor allem das Engagement von StR Kotz nach anfänglicher Skepsis heraus. Es zeige sich, dass eine autofreie Innenstadt auch eine vitale Innenstadt sei, um die man ringen müsse. Der Transformationsprozess knüpfe an dynamische Stadtreparaturprozesse anderer europäische Großstädte an und ebne den Weg für eine neue Mobilitätskultur. Viele Impulse der verschiedenen Akteure seien vor allem in die Ausarbeitung des Schleifenplans eingeflossen. Gleichwohl weiche das Zielkonzept an manchen Stellen gravierend von der Beschlussvorlage der Verwaltung ab. Sprechen müsse man noch über das Thema Teilhabe von Menschen mit Behinderungen. Die Bemühungen könnten sich nicht in der Schaffung von oberirdischen Parkplätzen für Betroffene erschöpfen. Vielmehr müssten Parkhäuser im Sinne einer unterirdischen Unterbringung barrierefrei und inklusiv angepasst werden. Im Gegenteil, meint StR Goller, müsse man oberirdisch Ausnahmegenehmigungen erteilen anstatt Menschen mit Behinderungen in die Parkhäuser zu verbannen.

Außerdem benötige man für die City eine eigene Stellplatzsatzung, um bei Neubauvorhaben eine größere Zahl von baurechtlich vorgeschriebenen Parkplätzen zu verhindern, fährt StR Ozasek fort. Er befürworte hier eine Absenkung möglichst auf Faktor 0,1 oder darunter und eine Konzentration von Stellplätzen auf bisher nicht genutzte Parkhäuser in oder am Rande der City. Er wünsche sich eine Fortführung des partizipativen Prozesses, vor allem bei der Umnutzung von zurückgewonnenen Flächen zugunsten der gesamten Stadtgesellschaft. Ein kontinuierlicher Partizipationsprozess liege auch in seinem Interesse, bekräftigt Herr Dr. Brehm.

In seiner Fraktion, so StR Schrade, werde das Thema noch besprochen, insofern äußere er in dieser Ausschusssitzung seine persönliche Meinung. Die Grundlagenerhebung sei sehr fundiert, lobt er. Im Zielkonzept sehe er eine gute Balance in der Abwägung aller Gegebenheiten vor dem Hintergrund einer gelungenen Perspektive. In den wesentlichen Punkten schließe er sich seinem Ausschusskollegen StR Kotz an. Schnell umsetzbar, verkehrsberuhigend und zudem unkomplizierter sei seiner Meinung nach die Vermeidung der Umfahrung über die Schmale Straße bei Ausfahrt aus der Rathausgarage durch die Möglichkeit, an der Steinstraße links abzubiegen.

StR Goller bezeichnet das Konzept als durchdacht und attraktiv und kritisiert die zusätzlichen Forderungen aus den Reihen des Ausschusses. Ziel sei eine Stadt ohne unnötigen Park- und Parksuchverkehr und nicht eine autofreie Stadt. Man sei sowohl den Menschen verpflichtet, die in der Stadt lebten, als auch Auswärtigen, die mit dem Pkw anreisen. Er habe Sorge, dass das vorliegende ausgewogene Angebot in einzelnen Beschlüssen schlussendlich unter dem Motto der Verkehrsgerechtigkeit in einen einseitigen Abbau der Infrastruktur münden könnte. Zudem dürfe man nicht diejenigen "kriminalisieren", die kurzfristig oberirdisch parken müssten. Es bedürfe eines pragmatischen Konzepts für besondere Verkehre mit Ausnahmegenehmigungen, das seiner Meinung nach dem Gesamteindruck nicht schade. Er halte die türkisfarbenen Radwegbegrenzungen aus Plastik für wenig umweltfreundlich und frage sich, ob diese regelhaft zum Einsatz kämen.

Herr Wallisch fasst in Beantwortung mehrerer Fragen zusammen, die Umsetzung des vorgelegten Zielkonzepts liege nunmehr bei der Stadtverwaltung. Es müssten bei allem Zeitdruck auch die Kapazitäten der Ämter berücksichtigt werden. Nach dem Beschluss

über Tempo 20 begännen die verantwortlichen Behörden mit der Realisierung. Parallel dazu arbeite man an Provisorien für Lautenschlager- und Dorotheenstraße. Er informiert StR Peterhoff, StR Pantisano und StR Ozasek, die vorgesehenen Mittel in Höhe von 1 Mio € p. a. dienen zunächst der Einrichtung von Provisorien und Beschilderung. Für den umfanglichen Umbau würden eigene Finanzmittel angemeldet.

Der Vorsitzende erläutert den weiteren Beratungslauf mit einer Beratung im Bezirksbeirat Mitte und schließlich der Beschlussfassung im STA am 05.10.2021. Er gehe von weiteren Anträgen aus den Reihen des Gemeinderates im Zuge der Haushaltsplanberatungen aus.

BM Pätzold stellt fest:

Die GRDRs 492/2021 ist einstimmig einggebracht.

Zur Beurkundung

Klemm / fr

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
weg. STA

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. OB/82
 3. S/OB
Strategische Planung
 4. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 5. Referat SI
SI-BB
 6. Referat T
Tiefbauamt (2)
 7. BVin Mitte
 8. Stadtkämmerei (2)
 9. Rechnungsprüfungsamt
 10. L/OB-K
 11. 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