

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	187
		<b>TOP:</b>	26
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	23.06.2020		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Hemmerich (ASW), Herr Prof. Dr. Sabow (WIV e.V.)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Schmidt / de		
<b>Betreff:</b>	<b>Synergiepark Vaihingen/Möhringen</b> <b>- Ergebnisse Firmen- und Mitarbeiterbefragung Stadt / WIV</b> <b>- Gesamtübersicht Verkehrskonzept Synergiepark Vaihingen/Möhringen</b> <b>- Sachstand Forschungsprojekt Synergiewerkstatt 2025</b> <b>- jeweils mündliche Berichte -</b>		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigten Präsentationen sind dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen werden sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei sind sie in Papierform angehängt.

Dieser Tagesordnungspunkt wird gemeinsam mit den Tagesordnungspunkten 27 ("Verkehrskonzept Synergiepark GR Drs 152/2020, - immer mehr Arbeitsplätze im Synergiepark Vaihingen/Möhringen: Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern verbessern! Antrag Nr. 213/2020v. 02.06.2020 (SPD); Kompletter Ausbau der Nord-Süd-Straße bleibt auf der Tagesordnung, Antrag Nr. 215/2020 v. 06.06.2020 (CDU, FDP, FW) - mündliche Berichte-"), 28 ("BPlan m. Satzung ü. örtl. Bauvorschriften 2012/7 Am Wallgraben-West II (Vai 258) im Stadtbez. S-Vaihingen, Änderung im vereinfachten Verfahren gem. § 13 BauGB, Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB und § 74 LBO, - Einbringung -") und 29 ("BPlan mit Satzung ü. örtl. Bauvorschriften, 2015/7 Am Wallgraben-Ost II (Mö 228) im Stadtbez. S-Möhringen, Vereinfachtes Verfahren gem. § 13 BauGB, Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB u. § 74 LBO, - Einbringung -") aufgerufen. Die Aussprache ist nachstehend wiedergegeben. Die Präsentationen sind den jeweiligen Niederschriftennummern angehängt.

BM Pätzold merkt einführend an, dass die GRDRs 152/2020, auf die sich die Anträge Nr. 213/2020 (SPD) und 215/2020 (CDU, FDP, FW) bezögen (TOP 27), erst in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik am 07.07.2020 behandelt werde. Heute erfolgten Stellungnahmen zu den genannten Anträgen sowie zum "Gesamtpaket" SynergiePark/Verkehrsführung.

Herr Prof. Dr. Sabow (Wirtschafts- und Industrieverband Stuttgart e.V.) berichtet im Sinne der Präsentation "SynergiePark Mitarbeiterbefragung" über die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung zum Mobilitätsverhalten, die vor der Corona-Krise durchgeführt worden sei. Ergänzend merkt er an, Hintergrund der Befragung sei das rasante Wachstum des Gewerbegebietes, für das mit rund 40.000 Beschäftigten im Jahr 2030 gerechnet werde. Mobilitätslösungen in dieser Größenordnung seien ohne Datengrundlage nicht möglich. Man laufe sonst Gefahr, Maßnahmen nicht richtig zu dimensionieren oder zu früh bzw. zu spät anzusetzen. Es sei zu begrüßen, wenn die Ergebnisse in die weiteren Vorschläge für das Verkehrskonzept SynergiePark einflössen. Er schlägt vor, nach dem Bezug der Gebäude durch die Firmen Daimler und Allianz eine erneute Befragung der Pendler durchzuführen. Die Frage der Stellplatzbeschränkungen müsse behutsam und "logisch gut" behandelt werden. Um im Straßenraum wegfallende Parkplätze zu kompensieren, seien firmenübergreifende Lösungen sinnvoll. Optimistisch zeigt er sich gegenüber weiteren Steigerungen bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, des Fahrrades und dem Mix verschiedener Verkehrsmittel. Abschließend verweist er auf die Notwendigkeit einer funktionierenden Nord-Süd-Straße, um die Bezirke Vaihingen und Möhringen besser vor dem hohen Verkehrsaufkommen zu schützen.

Im Anschluss berichtet Herr Hemmerich (ASW) im Sinne der Präsentation "Verkehrskonzept SynergiePark" (Seiten 2 und 3 sind nicht vergeben). Darüber hinaus gibt er folgende ergänzende Informationen:

- **Folie 5:** Die Firma Daimler werde Ende 2020/Anfang 2021 mit dem Bezug der Gebäude beginnen; die Allianz folge in 2023/24. Dies mache bereits 50 % aller Neuansiedlungen aus. Darüber hinaus gebe es kleinere Projekte, die bereits abgeschlossen seien oder kurz davor stünden.
- **Folie 6:** Bei der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes sollen auch die Ergebnisse der aktuellen Mitarbeiterbefragung einfließen.
- **Folie 9:** Bei der Nord-Süd-Straße müssten drei Abschnitte sehr differenziert betrachtet werden, da sie sich erheblich in den Möglichkeiten der Ausbaumaßnahmen sowie den heutigen und prognostizierten Belastungen unterscheiden. Im Entwurf des Verkehrsstrukturplanes aus dem Jahre 2017 habe man zum Verkehrsmodell sehr umfangreiche Untersuchungen gemeinsam mit dem Büro SSP Consult durchgeführt. Erster Schritt sei die Entwicklung des Bezugsszenarios 2030, das sich aus einer Prognose im inneren Betrachtungsraum, dem äußeren Betrachtungsraum sowie weiteren gesetzten Ausbauten zusammensetze.
- **Folie 10:** Beim Vergleich des Maßnahmen- mit dem Bezugsszenario sei festzustellen, dass durch den Ausbau der Nord-Süd-Straße eine starke Bündelungswirkung und somit eine Entlastung der Bezirke Vaihingen und Möhringen zu erreichen sei.
- **Folie 11:** Eine große Herausforderung sei der Hengstäckertunnel. Die Leistungsfähigkeitsgrenze eines Fahrstreifens liege bei 1.800 Kfz/h, somit befinde man sich hier mit rund 1.700 Fahrzeugen knapp darunter. Solche Verkehrsbelastungen lägen im Stadtgebiet nur im Heschlacher Tunnel vor. Große Reaktionen hätten die Überlegungen im Zusammenhang mit dem Radschnellweg im mittleren Abschnitt (Vaihinger Straße/Industriestraße) ausgelöst. In diesem Bereich sei die Belastung deutlich geringer. Selbst wenn die maximalen Prognosen des Maßnahmenzenarios einträten, sei ein

Fahstreifen auch zukünftig ausreichend. Dies stelle eine „gewisse Abwandlung“ zum bisherigen Entwurf des Verkehrsstrukturplanes dar. Der Raum unter den Brückenbauwerken könne anderweitig genutzt werden. Dieser Vorschlag sei in der aktuellen Vorlage (GRDRs 152/2020) enthalten. Im dritten Abschnitt (Breitwiesenstraße/Heilbrunnenstraße) seien die stärksten Belastungen gegeben. Um die prognostizierten Verkehrsmengen abwickeln zu können, werde in Lastrichtung ein zweiter Fahstreifen benötigt (morgens ins Gebiet rein, nachmittags raus).

- **Folie 14:** Die Planung am kleineren Knotenpunkt Schulzentrum (Herausnahme des Geradeausfahstreifens in Fahrtrichtung Hengstäckertunnel aus der Knotenpunktsignalisierung am Schulzentrum durch Aufgabe der Linksabbiegemöglichkeit aus dem Schulzentrum) sei zwingende Voraussetzung, um die prognostizierten Mengen für den Hengstäckertunnel abwickeln zu können.
- **Folie 22:** Anschlusspunkt an den Radschnellweg von Leinfelden-Echterdingen sei die Stadtbahnbrücke der U5. Dieser werde parallel zur Nord-Süd-Straße geführt, da der erforderliche Infrastrukturausbau auch für den Radverkehr ein hochwertiges Angebot ermögliche. Es sei wichtig, den Schnellweg an der Westseite des SSB-Betriebshofes vorbeizuführen, um diesen an die Breitwiesen- und Industriestraße anbinden zu können. Eine direkte Wegführung durch das Gewerbegebiet sei nicht vorgesehen, da für Schnellwege eher unabhängige Wege oder teilweise Strecken auf dem untergeordneten Netz (Fahrradstraßen) herangezogen würden.
- **Folie 27:** Für die entfallende Linksabbiegespur aus dem Schulzentrum könne es eine Kopfwendemöglichkeit im Bereich der Rampe zur Nord-Süd-Straße geben. Dies sei auch aus Sicht des Schulverwaltungsamtes eine gute Kompensation.
- **Folie 33:** Im SynergiePark gebe es rund 1.000 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum mit einer Auslastung tagsüber von 100 %. Im Gebiet Höhenrand seien ebenfalls 1.000, im Gebiet Dürrlewang etwa 1.500 Parkplätze vorhanden. In den angrenzenden Wohngebieten gebe es in einzelnen Bereichen tagsüber eine hohe Auslastung, aber nicht flächendeckend. Aktuell befinde man sich im Gespräch mit dem Amt für öffentliche Ordnung, ob die Stufen 1 und 2 kombiniert umgesetzt werden könnten. Dies müsse jedoch juristisch standhalten.

Im weiteren Verlauf geht Herr Hemmerich auf die Anträge Nr. 213/2020 und 215/2020 (TOP 27) ein und erläutert die Stellungnahmen ebenfalls anhand der kurzen Präsentation "Verkehrskonzept SynergiePark GRDRs 152/2020".

BM Pätzold erinnert daran, dass die erste Einbringung der Bebauungspläne aus TOP 28 und 29 verschoben worden sei. Der Beschluss erfolge nun in Verbindung mit der Vorlage 152/2020 und den Anträgen 213/2020 und 215/2020 am 07.07.2020. Somit könne ein Gesamtpaket auf den Weg gebracht werden.

Wie alle weiteren Rednerinnen und Redner dankt StR Körner (SPD) für die ausführlichen Präsentationen. Die Verdoppelung der Arbeitsplätze sei erfreulich, und die Unternehmen müssten dementsprechend unterstützt werden. Im Gegenzug bedeute dies aber auch eine deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens. Er plädiert dafür, durch Maßnahmen wie mehr home office und arbeitsplatznahe Wohnungen Verkehr so weit wie möglich zu vermeiden. Vor allem letzterer Aspekt müsse deutlich forciert werden. Des Weiteren müsse der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) gesenkt und ÖPNV/Fahrradinfrastruktur ausgebaut werden. Wenn von 50 % MIV eine Senkung auf 30 % erreicht werde, bedeute dies durch die Steigerung der Arbeitsplätze/Pendler in absoluten Zahlen trotzdem eine Zunahme und verlange den Ausbau der Nord-Süd-Straße. Wenn eine Begrenzung der Stellplätze formuliert werde, was er grundsätzlich begrüße, müssten gleichzeitig die Anwohner/-innen vor Fremdparkern geschützt werden. Somit könne er einer Einbringung der Bebauungspläne zwar zustimmen, einem Beschluss jedoch erst dann, wenn auch ein Beschluss zum Parkraummanagement ge-

fasst sei. Zum Antrag Nr. 213/2020 ergänzt er, seine Fraktion fordere die fahrradfreundlichere Variante 2, die die Verwaltung nicht vorschlage. Dadurch fielen zwar 50 Stellplätze im öffentlichen Raum weg, was aber angesichts von 10.000 Stellplätzen im Gebiet zu verkraften sei. Ein Radschnellweg habe sehr hohe Anforderungen; daher könne er die aktuelle Planung mit viel "Zick-Zack" nicht nachvollziehen (siehe Folie 20 der Präsentation zum Verkehrskonzept SynergiePark). Er schlägt stattdessen eine Wegeführung westlich der Nord-Süd-Straße und in die Industriestraße einbiegend vor. Dies sei für Radfahrer sinnvoller. Er bitte um erneute Prüfung dieser Variante, da die vorgeschlagene Linienführung einen Ausbau der Nord-Süd-Straße im Nordbereich von vornherein ausschließe. Dazu sei er nicht bereit. Wie für den Süd-Bereich müsse auch für den Nord-Bereich eine Untersuchung erfolgen. Übergeordnetes Ziel sei der Erhalt der Arbeitsplätze und eine konstruktive Zusammenarbeit mit den ansässigen Firmen.

Herr Hemmerich erklärt, es gebe Gespräche über den vorliegenden Untersuchungsumfang mit den Firmen Lapp und Dekra, die dazu das Büro Obermeyer beauftragt hätten. Die Stadt sei bereit, in eine Kooperation einzusteigen. Er rechne nicht damit, dass im Juli 2020 bereits Ergebnisse vorliegen werden.

Für die Kooperation mit den Firmen Lapp und Dekra dankt StR Dr. Vetter (CDU). Es sei wichtig, Firmen, die Arbeitsplätze schufen, "mit ins Boot zu holen". Vor einer Beschlussfassung müssten diese Ergebnisse vorliegen. Er spricht die zwingend erforderliche verstärkte Verlagerung hin zum Umweltverbund an (Folie 5 der Präsentation "Verkehrskonzept SynergiePark") an. Dies sei eine Frage des Zeitablaufs und deswegen erforderlich, weil festgestellt werde, dass die durchgehende dritte Fahrspur von der A8 bis zum Hengstäckertunnel lange dauern werde. Ebenso sei die schlechte Anbindung des MIV offensichtlich und werde von den ansässigen Firmen als Standortnachteil bemängelt. Insofern dürfe der Zeitstrahl (Folie 7) nicht am 15.01.2019 beginnen, sondern am 23.10.2012 (Auftaktbesprechung BB Vaihingen zur Erstellung eines Verkehrsstrukturplanes). Dieses Zeitfenster sei leider nicht genutzt worden. Seit 2016 sei öffentlich bekannt gewesen, dass die Firmen Allianz und Daimler nach Vaihingen ziehen werden; ebenso würden die Planungen zum Eiermann-Campus und der Masterplan der Universität Vaihingen diskutiert. Um zeitnah Abhilfe zu schaffen, sei die Verlagerung hin zum Umweltverbund die einzige Alternative. Auf Folie 9 werde bei den Daten aus dem Jahr 2016 zitiert und beim Verkehrskonzept auf einen vier- bzw. dreispurigen Ausbau der Nord-Süd-Straße gesetzt. Heute werde eine Kehrtwendung vollführt und mitgeteilt, eine zweispurige Weiterführung sowie ein Radschnellweg seien ausreichend. Insofern begrüße er den Vorschlag von StR Körner, den Radschnellweg durch das Gewerbegebiet zu führen, was die Situation "auf einen Schlag" erheblich entlaste, die politische Diskussion besänftige und die Unternehmer/-innen zufriedenstelle. Bei Folie 10 bemängelt er, die Daten seien nicht zu entziffern; er bittet darum, die Informationen zukünftig klarer darzustellen. 200 Pkw in der Morgenspitze mehr (Folie 11) seien Grund genug, einen dritten Fahrstreifen zu realisieren. Er greift den optimalen Zeitplan zum Ausbau der Nord-Süd-Straße zwischen A8 und Breitwiesenstraße auf (Folie 17). Es dürfe nicht mit dieser frühestmöglichen Inbetriebnahme gerechnet werden, da die Unwägbarkeiten zu groß seien. Wenn in 2013 bereits Voruntersuchungen gestartet worden wären, könnten zum jetzigen Zeitpunkt Fahrzeuge über eine ausgebaute Nord-Süd-Straße rollen. Es sei nicht angemessen, die Situation als optimalen Verlauf darzustellen. Dies dokumentiere den geringen Stellenwert der ansässigen Unternehmen; die schwierige logistische Erreichbarkeit habe sich mittlerweile zu einem Wettbewerbsnachteil entwickelt. Gleichzeitig seien die langen Staus ein Handicap bei der Gewinnung von Mitarbeiter/-innen. Die Umfrage habe gezeigt, welche Strecken viele Menschen täglich zu absolvieren hätten,

und es sei nicht verwunderlich, dass viele davon das eigene Fahrzeug nutzten. Dies decke sich mit der Aussage von 56 % der Pendler, für die die Nutzung eines Fahrrads nicht möglich sei.

StR Dr. Vetter spricht Folie 18 (Sachstand Radkonzept) an. Als Zählstelle werde eine Brücke gewählt, die einen Engpass darstelle und keine Umfahrung ermögliche. Somit sei der Wert attraktiv für die Begründung mancher Maßnahme, nicht aber signifikant, da keine Alternativen gegeben seien. Den Grundsatzbeschluss, Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu machen, begrüßt der Stadtrat, wenn nicht in einem Gewerbegebiet mit Schwerlastverkehr mit der Umsetzung begonnen werde. Bereits heute könnten Radpendler bequem und sicher bis zum SynergiePark fahren. Ob sich deren Quote erhöhe, wenn auch der letzte Kilometer auf einem Radweg zurückgelegt werden könne, müsse die Realität zeigen. Kritisch sieht er den Wegfall von Stellplätzen, deren Zahl leider nicht angegeben worden sei. Die Vorplanung der Ruppmannstraße (Folie 24) sei ein gelungenes Beispiel, an dem die Verwaltung aufzeige, dass eine 6 m breite Fahrbahn einen Begegnungsverkehr mit Schwerlastverkehr und Pkw ermögliche. Wenn jedoch zwei Schwerlastverkehre dargestellt würden, könne man erkennen, dass 6 m Fahrbahnbreite zu wenig seien. Dieser Punkt müsse berücksichtigt werden, denn der SynergiePark sei ein Gewerbegebiet und kein Freizeitpark für Radfahrer. Zu Folie 26 (Radschnellweg Stuttgart - Leinfelden-Echterdingen) erklärt er, vor einer Entscheidung müssten die Ergebnisse der gemeinsamen Untersuchung zur Straßensituation im nördlichen Bereich abgewartet werden. Solange dürfe keine Einrichtung eines Radschnellweges erfolgen. Dem Entfall von 120 Parkplätzen könne zugestimmt werden, da dies die Qualität für den Radverkehr erhöhe. In diesem Zusammenhang müsse jedoch beachtet werden, dass 20 % der Pendler im MIV im allgemeinen Straßenraum zu parken hätten. Dazu möge die Verwaltung eine Antwort liefern. Parkplätze zu bauen sei für die Firmen renditemäßig nicht attraktiv, sondern zwingend erforderlich, um Mitarbeiter zu gewinnen. Er betont, die Beschlüsse zu den Bebauungsplanänderungen sollten abgewartet werden, bis die Parkraumbewirtschaftung eingeführt worden sei. Er kündigt an, am 07.07.2020 aus diesem Grund eine Zurückstellung zu beantragen. Abschließend regt der Stadtrat an, den Bereich Dogger-/Saunastraße zu prüfen, da mit der Aufsiedelung der Allianz dieses Wohngebiet ausschließlich von Gewerbegebiet umgeben sei. Er rechne für dieses Gebiet mit einem großen Konfliktpotenzial, wenn dafür keine Lösung gefunden werde. Leider sei der Sachstand Synergiewerkstatt, die aus seiner Sicht ohnehin zu spät komme, nicht vorgetragen worden. Als einzigen Punkt könne er der Präsentation entnehmen, dass ein Mobility Hub umso besser angenommen werde, je besser die Verknüpfungen vorhanden seien. Insgesamt sei der Erkenntniswert sehr gering.

StRin Schiener (90/GRÜNE) erinnert an die Einbringung im März 2020, der jahrelange Diskussionen vorausgegangen seien. Sie bedauert die aktuelle Entwicklung, wonach der Standort in der öffentlichen Meinung "in Gefahr" gesehen werde. Sie verweist auf die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung, wonach rund 50 % der Beschäftigten mit dem Auto und 50 % mit ÖPNV/Rad oder als Fußgänger in das Gebiet kämen. Dasselbe Größenverhältnis gelte für die Entfernungen (50 % bis 20 km, 50 % über 20 km Wegstrecke). Im SynergiePark böten ca. 70 % der Firmen Mitarbeiterparkplätze an. Daimler habe aufgrund des alten Bebauungsplanes deutlich mehr Parkplätze ausgewiesen als aktuell baurechtlich noch erlaubt wären. Aus diesem Grunde müsse die Verkehrsinfrastruktur (Linksabbiegerspur einrichten, Straßen verbreitern etc.) angepasst werden. Obwohl ein Beschluss zu 20 % weniger Verkehr in Stuttgart vorliege, agiere man nach dem Motto "die Innenstadt beruhigen und Vaihingen fluten". Zusammen mit der SPD habe ihre Fraktion bereits 2017 gefordert, alle Möglichkeiten (Straßenausbau, P&R-

Parkhaus an der Autobahn, Seilbahnstation etc.) gegenüberzustellen. Die Kriterien dafür seien Flächenverbrauch, Umsetzungsmöglichkeiten, Zeitfaktor, Kosten und CO<sub>2</sub>-Bilanzierung. In 2008, als ein Straßenausbau gefordert worden sei, habe es diese Themen und neue Mobilitätskonzepte noch nicht gegeben. Es müsse verstanden werden, dass 82 % der Pendler mit dem Auto kämen, wenn Stellplätze angeboten würden; ohne dieses Angebot seien es nur 35 %. Sie plädiere daher für die Veränderung hin zum Umweltverbund. Ein vierspuriger Ausbau der Nord-Süd-Straße und ein P&R-Parkhaus mit Seilbahn und Stadtbahnanschluss sei ohnehin nicht finanzierbar. Die Stadträtin hofft auf die Diskussion der Details in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik am 07.07.2020. An StR Körner gerichtet verweist sie auf den Eiermann-Campus, auf dem Wohnen ermöglicht werde. Weiterhin einen Straßenausbau zu fordern, sei heutzutage nicht mehr angemessen. Andere Möglichkeiten müssten genutzt werden.

Der Fehler liegt für StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) im System, da eine Großzahl von Arbeitsplätzen auf engem Raum konzentriert werde. Konsequenz sei eine exorbitante Zunahme von Autofahrten in das Gebiet. Dies fördere die Zersiedelung und animiere Menschen dazu, längere Wegstrecken in Kauf zu nehmen, da durch den Ausbau von Straßen Reisezeiten optimiert würden. Wer einem Ausbau der Nord-Süd-Straße zustimme, zeige damit mangelndes Interesse an einem urbanen Mobilitätskonzept, das den Fokus auf den Umweltverbund ausrichte. An StR Körner gerichtet stellt er die Frage, welche Mobilitätskultur gewünscht werde. An dieser Stelle könnten nicht Arbeitsplätze gegen Klimaschutz abgewogen werden. Erstaunen äußert er über die Ergebnisse der Firmenbefragung. Das große Desinteresse seitens der Firmen an einem betrieblichen Mobilitätsmanagement oder der Bildung von Fahrgemeinschaften sei erschreckend. Die ansässigen Firmen seien offensichtlich nicht an Synergien, wie der gemeinschaftlichen Bewirtschaftung von Parkhäusern interessiert. Er sehe hier die absolute Notwendigkeit, mehr Druck auf die Firmen auszuüben, denn es sei nicht hinnehmbar, der Allgemeinheit diese Lasten aufzubürden. Die Aufstellungsbeschlüsse seien wichtig, um die Überbordung von Parkierungskapazitäten zu unterbinden. Die ÖPNV-Lagegunst müsse konsequent angewendet werden. Der Stadtrat plädiert des Weiteren für die optimierte Radverkehrsvariante, auch wenn der präsentierte Standard (Schutzstreifen) nicht zufriedenstellend sei. Die Nord-Süd-Straße dürfen auf keinen Fall - "egal in welcher Variante und an welchen Punkten und schon gar nicht im freien Raum zwischen den Knotenpunkten" - ausgebaut werden, denn dadurch würden die Zielkonflikte mit den Ratsbeschlüssen (-20 % Autoverkehr, klimaneutrale Stadt) weiter verschärft. Es dürfe nicht Infrastruktur geschaffen werden, die nicht benötigt werde. In der Thematik der Radschnellwege fühlt sich StR Ozasek nicht ausreichend informiert. Eine Darstellung in den Gremien sei dringend notwendig. Mit der Planung des Parkraummanagements erklärt er sich einverstanden. Die Gebiete V3 und V4 müssten gemeinsam mit dem SynergiePark in die Umsetzung gebracht werden. Auf Ablehnung stößt der Vorschlag zu neuen P&R-Anlagen.

Für den Ausbau von P&R-Anlagen im Außenbereich spricht sich StR Serwani (FDP) aus. Die ansässigen Firmen müssten weiter unterstützt werden, denn zu viele hätten den Standort bereits verlassen. Grundsätzlich schließt er sich den Ausführungen der StRte Körner und Dr. Vetter an. Unerfreulich sei das mangelnde Interesse der Unternehmen an einem Firmenabo. Der VVS müsse die Möglichkeit von Zuschüssen entsprechend kommunizieren und der ÖPNV weiter ausgebaut werden. Angesichts der zusätzlich zu erwartenden Fahrten in das Gebiet fordert er die Bereitstellung von entsprechender Infrastruktur und den Ausbau der Nord-Süd-Straße.

StR Zeeb (FW) verweist auf die Gewerbesteuer, die "gerne genommen wird". Eine Unterstützung der Firmen beim Erhalt der Arbeitsplätze werde hingegen verweigert.

In seiner Stellungnahme verweist StR Goller (AfD) zunächst auf die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung und kritisiert, dass mit der Begrenzung der Herstellung aller nicht notwendigen Stellplätze diese Ergebnisse ignoriert würden. Gegenüber StRin Schiener merkt er an, wer Umweltaspekte nach vorne bringen wolle, müsse gute Angebote machen. Das prognostizierte Wachstum werde dringend benötigt, um ein Down-Trading der Stadt zu vermeiden. Neben der bereits zeitlich langen Anfahrt ins Gebiet werde den Pendlern zusätzlich Parksuchverkehr und den Anwohnern ein Parkraummanagement aufgezwungen.

Seine Ablehnung zum Ausbau der Nord-Süd-Straße um eine weitere Fahrspur bekräftigt StR Walter (PULS). Mehr Straßen bedeute mehr Verkehr. Die Menschheit habe sich regional, bundes- und weltweit Ziele im Klimaschutz gesetzt, die im Verkehrssektor mit Abstand am wenigsten erreicht würden. Er gebe zu, ein einfaches Nein gegenüber den Firmen und Beschäftigten sei zu wenig. Dies müsse gut begründet und Alternativen angeboten werden. Der Vorschlag von StR Körner der Radschnellwegführung durch das Gebiet sei da hilfreich. Denkbar sei, das Gebiet zu einem futuristischen Modellgebiet zu machen und alle Möglichkeiten der Mobilität zur Einfahrt in das Gebiet zu prüfen, ohne eine weitere Fahrspur zu benötigen (bspw. Elektroroller, Segways etc.).

BM Pätzold dankt für die Diskussion und kündigt an, diese in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik am 07.07.2020 weiterzuführen und eine Entscheidung zu treffen. Zuvor gebe es am 02.07.2020 eine Gebietskonferenz, bei der die heutigen Informationen an die Firmen gegeben werden.

StR Dr. Vetter erinnert daran, dass Firmen in Zusammenarbeit mit der Stadt neue Zahlen erheben werden. Er beantragt mündlich, die Thematik nicht am 07.07.2020, sondern nach der Sommerpause zu behandeln und ebenso diese Zahlen einer späteren Gebietskonferenz mitzuteilen.

Auf Nachfrage von BM Pätzold, was dies für die Umsetzung der Knotenpunkte bedeute, erklärt Herr Hemmerich, eine Verzögerung sei grundsätzlich schwierig. Bestandteil der Anträge sei etwa, die Fragestellung des Radschnellweges oder des dreistreifigen Ausbaus detaillierter zu betrachten. Aus Sicht der Verwaltung sei es vorstellbar, diese Fragen von der Umgestaltung der Knotenpunkte loszulösen. Die Untersuchung könne dann nachgereicht werden. Er schlage trotzdem vor, an der Gebietskonferenz festzuhalten und bei einer Mehrheit am 07.07.2020 die kritischen Fragestellungen zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden. Eine Beschlussfassung für die Maßnahmen im SynergiePark und die Knotenpunkte vor der Sommerpause habe den großen Vorteil, das Projekt an das Tiefbauamt weitergeben zu können, um in die Umsetzung zu gelangen.

BM Pätzold kündigt an, die Gebietskonferenz am 02.07.2020 durchzuführen. Wenn die Ergebnisse der Untersuchung vorlägen, werde es eine weitere Gebietskonferenz geben.

Er ruft die GRDRs 997/2018 Neufassung und 998/2018 Neufassung auf und stellt fest:

Die GRDRs 997/2018 Neufassung und 998/2018 Neufassung sind bei 8 Ja- und 6 Gegenstimmen eingebracht. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von den Berichten Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / de



## Verteiler:

- I. Referat SWU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
  2. OB/82
  3. S/OB  
S/OB-Mobil
  4. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  5. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  6. BezÄ Mö, Vai
  7. Stadtkämmerei (2)
  8. Rechnungsprüfungsamt
  9. L/OB-K
  10. Hauptaktei
  
- III.
  1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
  2. CDU-Fraktion
  3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION  
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
  4. SPD-Fraktion
  5. FDP-Fraktion
  6. Fraktion FW
  7. AfD-Fraktion
  8. Fraktionsgemeinschaft PULS