

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	513
		TOP:	3
Verhandlung		Drucksache:	820/2017
		GZ:	StU
Sitzungstermin:	24.10.2017		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Prof. Dabbert (Universität Hohenheim), Frau Müller und Frau Strub (Universitätsbauamt Stuttgart und Hohenheim, VBV)		
Protokollführung:	Frau Faßnacht / fr		
Betreff:	Masterplan Universität Hohenheim 2030 im Stadtbezirk Plieningen		

Vorgang: Ausschuss für Umwelt und Technik vom 17.10.2017, nicht öffentlich, Nr. 505

Ergebnis: Einbringung

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau und Umwelt vom 28.09.2017, GRDRs 820/2017, mit folgendem

Beschlussantrag:

Der Masterplan Universität Hohenheim 2030 vom 15. Juni 2017 einschließlich Mobilitätskonzept wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

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.

BM Pätzold heißt hierzu sehr herzlich Herrn Prof. Dappert (Dekan der Universität Hohenheim), Frau Müller und Frau Strub (beide Universitätsbauamt Stuttgart und Hohenheim) willkommen. Er teilt mit, die Bezirksbeiräte Birkach und Plieningen haben dem Masterplan mehrheitlich zugestimmt.

Herr Prof. Dappert stellt die Grundideen des Masterplans vor. Er schickt voraus, der Campus Hohenheim sei ein ökologisches, historisches, ästhetisches Kleinod in Stuttgart, und somit etwas Besonderes, das es weiterzuentwickeln gelte. Die Universität sei der wichtigste Nutzer dieses Campus, wobei es eine ganze Reihe weiterer Nutzer gebe, u. a. das Studierendenwerk sowie privatwirtschaftliche Unternehmen. Das Gelände sei in vielfältiger Weise - z. B. in Fragen des Verkehrs - eingebettet in den Zusammenhang der Stadt. Aus diesem Grund, aber auch deswegen, weil für große Teile des Campus kein Bebauungsplan existiere, brauche man einen Masterplan. Bisher verständige man sich bei jedem Bauvorhaben unter den verschiedenen Nutzern, die jeweils ihrerseits verschiedene Institutionen des Landes einbinden, z. B. das Finanzministerium und das Wissenschaftsministerium. Weil dies kein effizientes Verfahren für alle Beteiligten ist, sei es klüger, sich über die groben Linien, innerhalb derer man Gebäude errichten kann, im Vorfeld zu einigen.

Man habe dies getan innerhalb einer Gruppe, für die es einen Lenkungsausschuss gab, in welchem BM Pätzold für die Stadt, er selber für die Universität und noch weitere Beteiligte vertreten waren. Danach haben viele Abstimmungsgespräche zwischen den verschiedenen Nutzern stattgefunden unter Beteiligung der Fachleute in den jeweiligen Bereichen. Man habe viereinhalb Jahre an dem Rahmenplan gearbeitet und es ist aus seiner Sicht gelungen, die verschiedenen Aspekte, die zu berücksichtigen sind, in sehr guter Weise zusammenzuführen. Somit könne man eine Planung vorlegen, die den Rahmen setzt für weitere Aktivitäten. Dieser Masterplan sei nicht im Sinne eines Fahrplans zu verstehen, sondern als politisch verbindlich vereinbart unter den Beteiligten, von denen die jeweiligen Vorhaben im Detail noch ausgefüllt werden müssen. "Also wenn da ein Gebäude eingezeichnet ist, dann bedeutet das faktisch natürlich noch nicht, dass man weiß, wie dieses Gebäude im Detail aussieht. Man weiß in etwa die Größe und man weiß in etwa, wo es steht. Finanziert ist es damit auch noch lange nicht, das ist ja die Aufgabe des Landes an diesen Stellen. Aber man hat einen Plan, in dem der Zusammenhang zwischen den unterschiedlichen Aktivitäten deutlich wird." Mit dem Ergebnis zeigt er sich sehr zufrieden.

Natürlich werde als Teil dieses Masterplans noch eine Diskussion stattfinden über die Mobilität auf dem Campus. Auf der Konzeptebene wurden Themen benannt, die man bearbeiten muss und die in der Konkretisierung zu erledigen sind mit allen, die dafür zuständig und beteiligt sind. Ähnlich sei es mit den Gebäuden, wo der Rahmenplan natürlich nicht die Baugenehmigung ersetzen könne. Ihm ist wichtig, das Thema Rahmensezung zu verstehen als Teil des Masterplans. Die universitären Gremien haben dem Masterplan zugestimmt und auch die zuständigen Ministerien des Landes seien einverstanden, "dass man es so macht." Der letzte große Schritt sei nun die Beschlussfassung über den Masterplan als politische Absichtserklärung durch den Gemeinderat, sodass die weiteren Details weiter geklärt werden können, aber ein Rahmen gesetzt ist innerhalb dessen man sich bewegt.

Frau Müller (Universitätsbauamt Stuttgart und Hohenheim) erläutert anschließend den Masterplan mit den angestrebten Entwicklungen mithilfe einer Präsentation, Seiten 1 bis 11. Grundsätzlich sei man so vorgegangen, dass Volumenstudien gemacht wurden und gebaute Blöcke im Modell und in den Plänen gesetzt wurden. Dabei wurde grundsätzlich von einer Höhenentwicklung der Gebäude von drei bis vier Geschossen ausgegangen. Auf dieser Grundlage wurden Baufenster gebildet. Es gehe im Grunde darum, dass der Rahmenplan diese Baufenster verbindlich festlegen soll in Kombination mit der

genannten Höhenentwicklung. Genaues könne man zum heutigen Zeitpunkt noch nicht definieren, da die Akteure auf dem Campus sich weiterentwickeln und man die Nutzungen, die in zehn oder zwanzig Jahren erforderlich sind, nur grob abschätzen kann.

Frau Strub (Universitätsbauamt Stuttgart und Hohenheim) ergänzt die Berichte um die Vorstellungen für ein Mobilitätskonzept als Teil des Masterplans anhand einer weiteren Präsentation (Seiten 1 bis 8). Die kurzfristigen Maßnahmen sind dort in grüner Farbe markiert, die mittelfristigen mit gelber Farbe und die langfristigen Maßnahmen (ab ca. 2022) sind mit roter Farbe markiert. Die Leitziele des Mobilitätskonzeptes haben sich ergeben aus Befragungen im Jahre 2015. Dabei sei wichtig, dass der Campus mit allen Verkehrsmitteln erreichbar ist, der fließende Pkw-Verkehr auf dem Campus reduziert und beruhigt wird, es eine gezieltere und verträglichere Zuführung des Pkw-Verkehrs zu den Parkplätzen gibt, dass der ÖPNV gestärkt und der Fußgänger- und Radverkehr gefördert wird und die Verkehrsmittel optimal miteinander verknüpft werden, sowie die Förderung der Nahmobilität und der E-Mobilität erfolgt. Sehr wichtig war außerdem, eine Steigerung der Aufenthaltsqualität auf den Plätzen zu bekommen, und die Attraktivität des Standorts insgesamt zu erhöhen.

BM Pätzold dankt für die Berichte. Er ist froh über die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung für die Universität Hohenstein, da die Themen Forschung und Lehre wichtige Bausteine für Stuttgart sind.

StR Dr. Vetter (CDU) schließt sich wie auch die nachfolgenden Rednerinnen und Redner seitens des Ausschusses dem Dank an die Berichterstatter an. Er unterstreicht, der Rohstoff des Landes liege im Humanvermögen, zu dem die Universität einen großen Teil beitrage. Er freut sich über den großen Wurf, der mit diesem Masterplan gelungen sei und darüber, die Trasse für die U 3-Weiterführung in Richtung Birkach perspektivisch zu haben - wenngleich es noch schöner gewesen wäre, die Trasse über den Campus fahren zu lassen. Das Anliegen seiner Fraktion sei noch, mit einer anderen Linie die direkte Verbindung in die Stuttgarter Innenstadt zu bekommen.

Frau Müller als Vertreterin der VBV bittet er um eine Aussage zum Baubeginn der Landwirtschaftlichen Schule bzw. der Staatsschule für Gartenbau. Er erinnert an den Kampf des Rates, um an dieser Stelle die Schule etablieren zu können, auch wenn dies nicht einfach sei und hofft darauf, dass noch eine entsprechende Lücke im Bauzeitenplan gefunden werden kann. Kritikwürdig und enttäuschend an dem Masterplan ist seines Erachtens der vom Büro Heide in Frankfurt geplante Abstand von 42 m zwischen Gewächshaus und den geplanten Baukörpern an der westlichen Baulinie entlang des Flächennutzungsplans (FNP). Damit verliere man pro Stockwerk ca. 3.500 m² Bruttanutzfläche - ausgehend von einem Baukörper mit 10 m Tiefe, 100 m Länge und 3 Geschossen plus Staffelgeschoss -, ohne dass es eine Notwendigkeit dafür geben würde. Bezirksbeirat und UTA hatten sich mehrheitlich für einen Abstand von 32 m ausgesprochen, um so 10 m wertvolles Bauland hinzuzugewinnen. Er lobt den Ansatz eines Rahmenplans, wo später auf die einzelnen Bauaufgaben bezogen die Nutzungskennziffern aufgestellt werden können und so vielleicht auch die angestrebte Nachverdichtung optimiert werden kann.

Obwohl es großartig gewesen sei, dass die Universität bei der gestrigen Bezirksbeiratung dazu eingeladen hat, beim Mobilitätskonzept mitzuarbeiten, habe er kein Verständnis dafür, dass im Rahmen des Mobilitätskonzeptes das Problem des Parkens nicht optimal gelöst wurde. Aus seiner Sicht sind die Belange der Anliegerinnen und Anlieger

stärker zu berücksichtigen. Er fragt, ob eine Parkraumbewirtschaftung mit einer zentralen Parkhausanlage durch einen gewerblichen Betreiber konkret geprüft wurde. Bereits im Zusammenhang mit dem Wettbewerb für das Studentenwohnheim entlang der Egelofstraße habe man es nicht für richtig erachtet, für die Studierendenwohnungen keine Parkplätze, sondern nur 3 Behindertenparkplätze vorzusehen. Er bedauert, dass das Studierendenwerk in dieser Hinsicht seine Aufgabe auf die Universität abwälzt und der Parkverkehr damit in die Anliegerzonen verdrängt wird. Das nun angesprochene Parkraummanagement tangiere eher die Studierenden, da die Gebühren von ihnen zu bezahlen sind, sodass davon auszugehen sei, dass sich die Verdrängung in die Anliegerzonen eher noch verstärken wird.

Im Hinblick auf die Tempo 30-Zonen weist er auf die im UTA beschlossenen Beschleunigungsmaßnahmen für die Buslinie 65 in Heumaden und Hedelfingen hin. Wenn der Bus zukünftig über die Uni Hohenheim durch eine Tempo 30 oder sogar Tempo 20-Zone abgebremst wird, so konterkariere dies die Bemühungen, Zeit einzusparen. Er bittet darum, über andere Maßnahmen nachzudenken, um die Heinrich-Pabst-Straße attraktiver zu machen und gleichzeitig keine Diskussionen mit der SSB zu führen sind.

StRin Schiener (90/GRÜNE) teilt die Aussage von Prof. Dabbert, wonach der Campus der Universität Hohenheim ein Kleinod sei mit einem sehr großen Freizeit- und Erholungswert. Sie sieht in dem nicht vorhandenen Bebauungsplan - einen solchen gebe es auch für die Waldau oder die Uni Vaihingen nicht - eine Chance, um trotzdem reagieren zu können. Wichtiger dafür sei es, einen Masterplan zu haben im Sinne einer Leitlinie für die nächsten Jahre oder Jahrzehnte. Die vorgestellten Erweiterungsbauten seien ein Andocken an die vorhandene Bebauung und stellen eine behutsame Erweiterung dar.

Die Mobilität sei wie überall ein Thema, welches man aber nicht in den Vordergrund heben wolle. Nachdem bedauerlicherweise die Stadtbahn nicht in den Campus geführt werden könne, müsse man schauen, andere ÖPNV-Ansätze zu wählen. Ihres Erachtens ist auch die Mobilität an den Unis dahingehend im Wandel, dass die Zahl der Studierenden, die mit dem Pkw dorthin kommen, geringer wird. Parkplatzmangel sei dann kein Thema mehr, wenn eine sehr gute ÖPNV-Anbindung existiert. Ihre Fraktion wünsche sich neue Konzepte, beispielsweise "Uni-Räder", mit denen man nur auf dem Campus fährt, oder Segways, Boards oder Kleinroller. Mit Blick auf den Fahrradverleih hält sie ein Angebot für wichtig, um die teuren Pedelecs gut und sicher unterstellen zu können. Diesbezüglich sieht sie die Uni auf einem sehr guten Weg. Anders als ihr Vordrner bewertet sie eine durchgehende Tempo 30-Zone auf dem Campus positiv. Sie freut sich über die vorgestellten Entwicklungsmöglichkeiten und schließt sich den Fragen von StR Vetter an.

Auch StRin Kletzin (SPD) begrüßt die vorgestellte maßvolle Bebauung einschließlich der Höhenentwicklung. Der Frage nach dem Baubeginn für die Landwirtschaftliche Schule/Staatsschule für Gartenbau schließt sie sich ebenfalls an und hofft auf eine Umsetzung. Weiter lobt sie die vorgesehene Stärkung des ÖPNV. Sie fragt nach Angeboten für Studierende seitens der Universität und erkundigt sich nach den Taktzeiten des geplanten Campus-Shuttle. Im Hinblick auf die angesprochenen E-Mobilitätstankstellen merkt sie an, es handle sich dabei auch unter zeitlichen Aspekten nicht mehr um klassische Tankvorgänge, sondern um Aufladevorgänge, die mehrere Stunden dauern. Denke man an Ladestationen im Zusammenhang mit Arbeitsstätten, so seien die Anforderungen ganz andere. Des Weiteren möge die Universität darüber nachdenken, wie man

Parkierungsanlagen und Photovoltaik so verbinden könnte, dass der Anblick akzeptabel ist.

Für StR Pantisano (SÖS-LINKE-PluS) zeigt der Masterplan, dass die Beteiligten sich sehr lange damit beschäftigt haben. Die Planung wirke verträglich und wohl abgewogen in jeglicher Hinsicht. Auszuführen bittet er die Konsequenzen im Hinblick auf einen Bebauungsplan, wenn dem Masterplan zugestimmt würde. Das Mobilitätskonzept enthalte schon vieles, was der UTA seit langem diskutiere und fordere, wie z. B. die Stärkung des ÖPNV. Er fragt nach dem Zeitplan hierfür und ob bzw. wie dieses Thema parallel mit der Bebauung vonstattengeht. Eine Tempo 30-Zone über das gesamte Gebiet zu legen, begrüße man sehr, wobei er davon ausgehe, dass dies auch für die Durchfahrt des Busses von Vorteil sein wird.

Begrüßenswert seien darüber hinaus die zusätzlichen Fahrradabstellplätze und eine weitere Leihstation für City-Bikes. Wichtig dafür sei die Unterstützung durch die Landeshauptstadt Stuttgart. Die künftige Parkraumbewirtschaftung sei ebenfalls wichtig, wobei man die mögliche Problematik für das Wohngebiet im Blick behalten und auch dort ggf. eine Parkraumbewirtschaftung nachlegen müsse. Mit Blick auf den Wortbeitrag von StR Dr. Vetter findet er, wenn es nicht gelingt, eine Mobilitätswende auf dem Uni-Campus herbeizuführen, dann wisse er nicht, an welcher Stelle sonst dies passieren könnte. Insofern sei es vielmehr richtig, auf Parkplätze bei neuen Studierendenwohnheimen zu verzichten. Gerade von Studierenden der Landwirtschaft könne man erwarten, die Belange der Umwelt- und Klimabelange so hochzuschätzen, dass sie auf ein Auto verzichten, insbesondere angesichts eines Carsharing-Angebots, welches ggf. verdoppelt werden könnte.

StR Zeeb (FW) erkundigt sich, ob das Baurechtsamt Stuttgart die Genehmigungsbehörde für den Campus der Universität Hohenheim ist. Nachdem überwiegend nach § 34 und § 35 BauGB beurteilt wird, stelle sich aufgrund von Erfahrungen aus der Vergangenheit die Frage, ob dieses auch funktioniert. Beides wird von Frau Frucht (ASS) nonverbal bestätigt. StR Zeeb fragt daraufhin, ob man somit sagen könne, dass der Masterplan eine Richtlinie darstellt, an die sich die Behörden halten, sodass eine gewisse Verbindlichkeit und Verlässlichkeit besteht.

StR Brett (AfD) hätte es bevorzugt, wenn im Masterplan mehr Parkplätze vorgesehen worden wären. Nachdem jedoch alle Beteiligten zugestimmt haben, stimme auch er zu.

Den Ausführungen von StR Dr. Vetter schließt sich StR Conz (FDP) in vollem Umfang an. Nach seiner Erfahrung bewegen sich die Studierenden innerhalb des Stadtgebiets - und somit auch in Hohenheim - gerne und oft nahezu ausschließlich mit dem ÖPNV. Weil es in deren Heimatgemeinden jedoch häufig schlechte Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln gebe, benutzen sie das Auto, um anzureisen, und parken es in der Nähe ihrer Studentenwohnung. Folglich müsse man Parkplätze zur Verfügung stellen.

StR Dr. Schertlen (STd) stimmt dem Masterplan einschließlich der Konzepte zu den Erweiterungsbauten zu. Er interessiert sich dafür, ob und mit welchen Ergebnissen eine Bedarfsanalyse für die Mobilität erstellt wurde. Die vorgestellte ÖPNV-Anbindung hält er für deutlich verbesserungsfähig. Es sei extrem umständlich, mit der U 3 zum Campus zu gelangen, weil man umsteigen muss, um in die Innenstadt zu kommen. Da auch der Flughafen nicht weit entfernt ist, liege es nahe, Pläne zu verfolgen für eine Anbindung

an die S-Bahn-Station Flughafen/Messe. Besonders begrüßt er, dass die Universität Hohenheim über den Einsatz automatischer Shuttle-Busse nachdenkt und diesbezüglich ein Vorreiter für Stuttgart werden könnte.

StRin Schiener fragt, ob das Jobticket des Landes an der Universität Hohenheim zum Tragen kommt. Weiter bittet sie um eine Aussage zum angestrebten Modal Split.

StR Dr. Vetter beantragt in Bezug auf das von ihm angesprochene Baufeld nordwestlich des Bezirksrathauses eine Korrektur im Hinblick auf den Abstand.

BM Pätzold macht deutlich, für diesen Bereich werde man einen Auslegungsbeschluss vorlegen, anhand dessen dieses Thema konkret diskutiert werden könne. Die Verwaltung werde darlegen, warum sie die Grünachse so vorsieht. Dort wäre der richtige Moment, um die Planung zu ändern. Das Mobilitätskonzept werde weiterentwickelt. Heute gehe es um die Beschlussfassung zum Masterplan für die Weiterentwicklung der Universität Hohenheim, "und um die Entwicklung eines nicht unwichtigen Zweiges der Wissenschaft, nämlich den Bereich Landwirtschaft und Ernährung". Für Stuttgart sei es zentral, einen solchen Standort zu haben, in dem Wissenschaft, Forschung und Lehre stattfinden. Umso erfreulicher sei es, Erweiterungsmöglichkeiten zu haben. "Für uns ist dieser Rahmenplan natürlich schon eine Grundlage im weiteren Verfahren was auch die baurechtlichen Fragen angeht. Weil, damit haben wir ein Rahmenkonzept, das den Rahmen steckt sozusagen auch der Diskussion, und in dem sich städtebaulich abgestimmt auch die Gebäude bewegen können."

Frau Frucht (ASS) zeigt auf einer Folie das geltende Planrecht. Im westlichen Bereich mit der geplanten Sonderbaufläche im FNP laufe das Bebauungsplanverfahren, für welches im nächsten Schritt der Auslegungsbeschluss zu beschließen sei. In einem Großteil des Campus gelte § 34 BauGB (unbeplanter Innenbereich), in einem Teil gebe es eine Abrundungssatzung, worüber ebenfalls nach § 34 BauGB beurteilt werde. Das Bestreben sei, die Basis für weitere baurechtliche Entscheidungen auf rechtlicher Grundlage von § 34 BauGB zu erhalten, es als städtebauliches Entwicklungskonzept zu betrachten, das die Zielkonzeption darlegt, die Frage des Einfügens klärt. Mit dem Baurechtsamt sei dieses Vorgehen abgestimmt.

Frau Müller teilt die Gartenbauschule und einen möglichen Neubau betreffend mit, es wurden Baufelder vorgesehen für eine gemeinsame Unterbringung des städtischen und des Landesteils der Gartenbauschule, die sich auf dem Westteil befinden. Mithilfe eines Plans legt sie die vorgesehene Lage für Einrichtungen der Gartenbauschule dar. Diese liegt zwischen einem Grünzug und ist nördlich gelegen zum Forschungsgewächshaus. Zum freien Feld hin seien es mehr Werkstätten und Gewächshäuser, der Schulbau sei zur Filderhauptstraße hin gedacht. Die Gartenbauschule sei derzeit dem Ministerium für den Ländlichen Raum (MLR) angegliedert. Man habe bis jetzt noch kein Signal von dort in Form einer Bedarfsanmeldung oder einer Nutzungsanforderung für einen Neubau bekommen. Dies sei der Grund, warum dieses Thema nicht weiter aufgegriffen werden konnte.

Zur Verkehrsberuhigung in der Heinrich-Pabst-Straße führt sie aus, insbesondere in der Mittagszeit erfolge eine große Bewegung von Studierenden in Richtung Mensa, außerdem gebe es einen Hörsaal-Komplex der Biologie, sodass frühmorgens, in der Mittagszeit und nachmittags, wenn die Vorlesungen zu Ende sind, mit großen Bewegungen zu rechnen ist. Es sei daher notwendig darüber nachzudenken, inwieweit man die Hein-

rich-Pabst-Straße ungefährdet überqueren kann. Weil dort die Haltestellen der Busse sind, werde ohnehin mit verlangsamter Geschwindigkeit gefahren, und es biete sich an, eine Tempo 30-Zone auszuweisen.

Prof. Dabbert greift die Frage nach dem zeitlichen Ablauf "wann kommt was?" auf. Beim Mobilitätskonzept gebe es natürlich das Interesse, ganz wichtige Maßnahmen schnell zu realisieren. "Die Jahreszahlen, die jetzt dabeistanden, schienen uns realistisch. Also wenn es schneller geht, dass die 65 zum Beispiel zum Flughafen durchgebunden wird, ist das hervorragend. Die Möhringer Kurve, die ja auch im Bürgerhaushalt eine große Rolle gespielt hat und von vielen Universitätsmitgliedern auch unterstützt wurde, das wäre natürlich ganz prima. Das würde ganz generell die Situation deutlich verbessern - je schneller, desto besser!"

Hinsichtlich der Kosten der Tickets für Studierende macht er auf zwei Aspekte aufmerksam: Studierende fahren bereits billiger als Schülerinnen und Schüler. Es gebe außerdem Diskussionen über ein landesweites Ticket, was die Nutzung von ÖPNV noch stärker erleichtern würde. Diesbezüglich sei aufgrund der neuen Rechtslage vor allem die verfasste Studierendenschaft involviert. Er persönlich fände einen so radikalen Vorschlag nicht schlecht, wenn der ÖPNV für alle Studierenden umsonst wäre. Auf Nachfrage von StRin Schiener teilt er mit, als Landeseinrichtung nehme die Uni Hohenheim am Jobticket teil. Für die Beschäftigten habe sich die Attraktivität des ÖPNV dadurch verbessert.

Bezüglich der möglichen Beauftragung eines externen Parkhausbetreibers informiert er, eine solche Prüfung sei erfolgt, jedoch erscheine dies nicht realistisch genug zu sein, um die Idee weiterzuverfolgen. Das Problem sei, dass man extreme Spitzen in der Belegung habe. Die tatsächliche Belegung eines Parkhauses wäre somit nur sehr kurzfristig, weshalb man auf exorbitante Stundensätze käme, würde man die Kosten für ein solches Parkhaus umlegen. Weiter würde dies voraussetzen, dass der Parkraum drum herum ebenfalls bewirtschaftet ist. Das Studierendenwerk habe freie Parkhausplätze im Chauseefeld und in der Schwerzstraße, die nicht vermietet werden können. Wenn bestimmte Baumaßnahmen erfolgt sind bestehe die Option, in sechs bis zehn Jahren südlich des Sportplatzes eine größere Fläche freizubekommen, die geschottert werden kann, um ungefähr 200 weitere Parkplätze zu generieren, wenn der Bedarf hierfür besteht.

Er schließt mit dem Dank für die positive Kenntnisnahme des gesamten Konzeptes. Für die Uni sei insbesondere die bauliche Entwicklung extrem wichtig.

Abschließend stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik beschließt einstimmig wie beantragt.

Zur Beurkundung

Faßnacht / fr

Verteiler:

- I. Referat StU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (5)
Baurechtsamt (2)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. OB/82
 3. Referat JB
Schulverwaltungsamt (2)
 4. BezA Plieningen-Birkach
 5. Rechnungsprüfungsamt
 6. Stadtkämmerei (2)
 7. L/OB-K
 8. Hauptaktei

- III.
 1. CDU-Fraktion
 2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 3. SPD-Fraktion
 4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
 5. Fraktion Freie Wähler
 6. AfD-Fraktion
 7. Gruppierung FDP
 8. Die STAdTISTEN