

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	258
		<b>TOP:</b>	15
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	20.07.2021		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Thürnau		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Arat (asp), Herr Wammetsberger (Koehler u. Leutwein)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Stahn / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Stuttgart Rosenstein: Verkehrliche Rahmenbedingungen (Modal-Split und Stellplatzschlüssel) - mündlicher Bericht -</b>		

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 Protokolle exemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier- form angehängt.

Nach einer Begrüßung durch BM Thürnau berichten Herrn Arat und Herr Wammetsberger im Sinne der angehängten Präsentation. Herr Wammetsberger spricht einfü hrend die Zielkonflikte beim Thema Mobilität und Verkehr an. Im Rosensteinquartier werde autofreies Quartier geplant, bei dem der Autoverkehr auf 5 % der Wege reduziert werden könne (Folie 4) durch entsprechende Maßnahmen. Die Verteilung der Verkehre zeigt Folie 5, wobei für die Interimsoper noch von 35 % motorisiertem Verkehr ausgegangen werde, da hier auch Personen aus dem Umland mit dem Auto kämen.

Weniger private PKWs führen, so Herr Wammetsberger, zu weniger Flächenverbrauch. Auch könne unter Umständen damit die Miete geringer ausfallen. Wie im Quartier B ein Anteil vom MIV (Motorisierten Individualverkehr) von 5 % erreicht werden kann, zeigt Folie 5: keine Stellplätze anbieten. Wer dort wohnt, müsse auf das eigene Fahrzeug verzichten; diese Absprache könne vertraglich geregelt werden. Im Quartier B könnten 2.400 Stellplätze eingespart werden und über 8.000 Fahrten und 120.000 km pro Tag. Diese Zielsetzung solle bei einem großen neuen Projekt mit Außenwirkung wie diesem verfolgt werden.

Herr Arat setzt mit Folie 9 fort. Ergänzend zur Präsentation erläutert er, ein wesentlicher Teil des Entwurfs von asp sei gewesen, das Quartier frei von Tiefgaragen zu halten, die ganze Höfe versiegeln (Folie 12) und jede Möglichkeit für die Regenwasserversickerung verhindern. Das Thema "Schwammstadt" sei ein zentrales. Innerhalb des Quartiers gebe es Möglichkeiten für einen autonomen Shuttle (Folie 13). In Folien 16 und 17/18 wird bildlich der Stellplatzbedarf mit Stellplatzschlüssel 0,1 bzw. 1,0 dargestellt, um, wie Herr Arat betont, sich klarzumachen, was der Stellplatzbedarf konkret bedeute: Bei 1,0 statt 0,1 würde sich der Hub von 4 auf 16 Geschosse erweitern bzw. mehrere bodenversiegelnde Hubs seien nötig. Solch ein Stadtteil sei in der heutigen Zeit nicht mehr denkbar. Vergleiche aus Köln, Basel und Amsterdam zeigten funktionierende Möglichkeiten fürs autofreie Wohnen (Folie 20 bis 22). Sein Fazit bezüglich des Stellplatzbedarfs: Neue Wege für die Stadt sollten beschritten werden, und er bitte, dem Vorschlag von asp zu folgen.

Anschließend dankt BM Thürnau den Berichterstatlern. Dem Dank schließen sich im Verlauf der nachfolgenden Aussprache fraktionsübergreifend die Ratsmitglieder an.

StR Winter (90/GRÜNE) signalisiert Zustimmung zu den Vorschlägen. Insgesamt werde mit diesem Entwurf ein wichtiger Schritt gegangen. Die Beispiele aus anderen Städten zeigten, es lasse sich leben mit einer anderen Art von Mobilitätsmix. Lobend hebt er den Hinweis auf die Konflikte und die Platzverteilung hervor sowie die Zahlenvergleiche.

Zwar billigt StR Kotz (CDU) Schwammstadt und Nähe von Wohnen und Arbeiten zu, auch bestehe Einigkeit, dass das Angebot für Menschen sein solle, die ein anderes Mobilitätsverhalten wünschten. Doch halte er sowohl einen Stellplatzschlüssel von 0,1 wie auch von 1,0 für falsch. Das Auto könne bei geänderten Lebensentwürfen und Mobilitätsbedürfnissen wichtig werden. Zudem sehe er einen Parkdruck auf die angrenzenden Gebiete voraus, wenn in diesem Wohngebiet per Vertrag kein Auto stehen dürfe. Weiter denke er an die Anfahrt von Pflegediensten und Handwerkern. Er spricht sich für oberirdische Stellplätze aus und zu reservierende Freiflächen, um bei geänderten Bedarfen in 10 Jahren reagieren zu können. In der Konsequenz bedeute dieses Modell auch Umsatzverluste bei Porsche und Daimler um 90 %. StR Winter hingegen sieht durch den Plan nicht den Untergang der Automobilstadt Stuttgart kommen.

Für StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) sind mit der Planung die richtigen Antworten für die Herausforderungen der Zukunft gegeben worden. Es sei für alle Lebensphasen die Autofreiheit mitgedacht und eine Kultur der sanften Mobilität implementiert. Fehlentwicklungen könne man entweder in die Quartiere hineinprogrammieren, nimmt er Bezug auf StR Kotz Redebeitrag, oder die Grundlagen schaffen für eine neue Mobilitätskultur in Stuttgart. Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung funktionell zu verweben, sei die große Herausforderung und Zielsetzung. Zürich hält er für ein gelungenes Beispiel. Auch die Wohnumfeldqualität steige an. Im Dorotheenquartier seien Fehler gemacht worden. Dort könnten keine Bäume wurzeln, es gebe keine natürliche Beschattung und keine Antworten auf die Klimaanpassung. Er weist darauf hin, im Zielbeschluss "Lebenswerte Stadt für alle" des Gemeinderats sei eine Fußgängerzone bis zur Wolframstraße vorgesehen. Dies solle in der Planung zur Anwendung kommen.

StR Körner (SPD) erlebt das Vorgestellte als motivierend. Er spricht sich dafür aus, in die vorgeschlagene Richtung zu gehen und auf dem Areal die 5-Minuten-Stadt umzusetzen.

Auch StR Serwani (FDP) begrüßt ein autofreies Rosensteinquartier ohne Durchgangsverkehr. Als solches sei es in der Bevölkerung verankert. Realisierbar sei dies, wie dargestellt, bspw. mit guter ÖPNV-Anbindung und drei Mobilitätshubs. Ob der Stellplatzschlüssel wirklich 0,1 betragen müsse oder 0,15, ist für ihn offen. Wichtig sei eine gesicherte Logistikanbindung. Eine vertragliche Regelung zum Autoverzicht könne er sich als Liberaler in einer freiheitlich-demokratischen Grundordnung nicht vorstellen.

StR Schrade (FW) bestätigt StR Kotz' Sichtweise: Der Ansatz eines Modal-Split mit 95 % Fuß-/Radverkehr und 5 % für das Wohnen werde später auf die Wirklichkeit treffen. Einem Stellplatzschlüssel von 0,1 erteilt er eine Absage; hier solle etwas nach oben gegangen werden. Dem Nordbahnhofviertel, das sowieso unter Parkdruck leide, werde unter Umständen noch künstlich erzeugter Parkdruck aus dem B-Gebiet zugemutet. Mit StR Kotz geht er einig, in Flächenreserven zu denken. Dass die Innenhöfe offen bleiben, halte er für gut nachvollziehbar. Doch unter den Gebäuden seien Tiefgaragenstellplätze denkbar.

Weniger Autos im Gebiet sei nicht über Zwang vertraglich zu regeln, ist sich StR Goller (AfD) sicher. Der Druck in Stuttgart sei so groß, dass Menschen auch dort hinzögen, wo der Stellplatzschlüssel auf einen "Phantasiewert" gesenkt werde. Für ausgeschlossen hält er, dass, gesehen auf die breite Bevölkerung, ein Carsharing-Auto 17 PKWs ersetze. Im Winter könnten die Fahrradquoten auf unter 10 % gesenkt werden, im Sommer sei des Familienurlaubs wegen ein Sonderkontingent an Mietwagen nötig. Für ihn entstehe hier eine "socially and financially gated community", was mit sozialer Gerechtigkeit nichts zu tun habe. Viele Stuttgarter könnten es sich nicht leisten, dorthin zu ziehen, und seien von dem Projekt ausgeschlossen.

StR Winter hält das Argument, hier würde Luxus vorangetrieben, für falsch, denn käme zu jeder Wohnung noch ein Parkplatz hinzu, treibe dies die Kosten hinauf, auch in Bezug auf Klimaschäden und Graue Energie.

Ein Verzicht aufs Auto ist in den Augen von StRin Köngeter (PULS) in einer gemischten Stadt mit kurzen Wegen möglich. Für Sozialdienste und Handwerker seien einzelne Stellplätze bereitzuhalten. Hier vertraue sie auf die Planung von asp und spricht sich dafür aus, einen Mittelweg zu finden. Herr Arat versichert der Stadträtin, die IHK-Studie zur City Logistik sei bekannt und solle Berücksichtigung finden. So könnten beispielsweise in einem der Mobility Hubs im Block B 1 auch Logistikstandorte angeboten werden, um den Logistikverkehr zu bündeln.

BM Thürnau erläutert, das Kölner Vorgehen mit einer vertraglichen Verpflichtung zum PKW-Verzicht habe er als Beispiel verstanden und nicht als Vorschlag der Stuttgarter Stadtverwaltung. Der Aspekt regele sich über Angebot und Nachfrage, dann müsse man sein Auto woanders hinstellen. StR Kotz hält einen Stellplatzschlüssel von 0,1 ohne rechtliche Verpflichtung für schwierig.

Nachdrücklich betont Herr Arat den Aspekt der Mobilitätswende. Sein Vorschlag sehe in diesem Gebiet die entsprechenden Hubs und Möglichkeiten, Fahrzeuge unterzubringen. Anfangs seien dies mehr, später weniger, und entsprechend könnten die Hubs umgestaltet werden. Um eine Mobilitätswende zu ermöglichen, sei von Beginn an von einer geringen Zahl auszugehen. Ein wesentlicher Schlüssel sei Sharing Mobility, wodurch Verkehr und Fahraufkommen in diesem Gebiet massiv reduziert werde.

Dem Einwand von StR Körner, ein Hub versiegele ebenso wie eine unterirdische Garage Fläche, begegnet Herr Arat mit dem Hinweis, dass die Hubs bei Rückgang des Individualverkehrs anderweitig nutzbar seien und eine Perspektive für die spätere Flächen-nutzung eröffneten. Dies sei bei Tiefgaragenflächen nicht möglich. Im Untergrund bauen sei auch sehr viel teurer. Er rechnet mit 25.000 bis 30.000 Euro pro Stellplatz. Bei anzunehmenden vier Stellplatz-Geschossen seien im Erdgeschoss andere Nutzungen möglich, auch Sharing Mobility, Fahrradstellplätze oder Energieversorgung.

Für StR Goller ist es nicht nachvollziehbar, dass Tiefgaragen wegen der Maximalversiegelung ausscheiden. Diese würden sich doch unter Gebäuden befinden, also träte keine Versiegelung auf. Eine seriöse Gegenüberstellung wäre unter jedem Gebäude eine Tiefgarage. Die Schwammstadt bedeute nicht, dass jeder Quadratmeter, der oben grün sei, es unten auch sein müsse. Er befürworte keine Projekte, die unter der politischen Vorwegnahme von Entscheidungen geplant werden.

Herr Wammetsberger verweist auf die geänderte Sichtweise der jungen Generation. Die Mobilitätswende müsse kommen, wobei Parken und ruhender Verkehr die brisantesten und emotionalsten Aspekte aufwiesen. Gedacht sei an Möglichkeiten, um Push- und Pull-Effekte zu erreichen. Ein Stellplatzschlüssel von 0,1 bedeute, niemand besitze einen privaten Stellplatz, bei 0,5 jeder 2. Haushalt. Ein Abrücken von der Stellplatzvorgabe in der Landesbauordnung müsse erst geregelt werden. Dies sei im Rahmenplan noch nicht enthalten. Aufgezeigt würden bisher nur Möglichkeiten, um die Gesamtgestaltung umzusetzen. Mit der Verkehrsplanung sei dies abgestimmt, nimmt er Bezug auf eine Frage von StR Kotz.

Ein Drittel der Bürger geben beim Carsharing an, sie seien umstiegswillig, fährt der Berichterstatter fort. Autonomes Fahren im Sinne eines Taxi- oder Shuttle-Verkehrs sei in 10 bis 20 Jahren denkbar und hier noch gar nicht miteinbezogen. Vielleicht entfalle für die übernächste Generation damit der Bedarf an einem eigenen Auto. An StR Ozasek gerichtet versichert Herr Wammetsberger, die Fußverkehrsqualität werde in der Gestaltung ebenso berücksichtigt wie Handwerker und soziale Dienste. Diese sollten nicht in den Hub.

Herr Oehler (ASW) informiert, die Verwaltung hätte einen anderen Ansatz gewählt. Aber hinter dieser Planung stehe eine politische Entscheidung. BM Thürnau sichert zu, die Verwaltung werde dies bis zur nächsten Debatte intern klären.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, stellt BM Thürnau fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat vom Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Stahn / pö

## Verteiler:

- I. Referat SWU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. L/OB  
L/OB-R
  3. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  4. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  5. BVin Nord
  6. Rechnungsprüfungsamt
  7. L/OB-K
  8. 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