

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	242
		TOP:	3
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	19.07.2022		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Hemmerich (ASW)		
Protokollführung:	Herr Haupt / pö		
Betreff:	Machbarkeitsstudie P + R im Filderraum der Landeshauptstadt Stuttgart - aktueller Sachstand		

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.

Herr Hemmerich betont, die Verwaltung habe im Rahmen der P+R-Studie vor einigen Jahren einen P+R-Parkplatz beim Freibad Möhringen vorgeschlagen. Dieser Standort sei damals vom Bezirksbeirat Möhringen sehr kritisch bewertet worden. Darauf aufbauend habe die Verwaltung den Entschluss gefasst, den gesamten Filderraum der LHS intensiv in Bezug auf P+R-Anlagen zu prüfen. Dies betreffe die bereits bestehenden P+R-Anlagen sowie die Prüfung neuer Standorte für P+R-Anlagen.

Danach berichtet Herr Hemmerich im Sinne der angehängten PP. Er ergänzt bezüglich der auf Folie 28 aufgeführten verschiedenen P+R-Standorte, dass aktuell die Varianten Österfeld und Weibel die interessantesten seien. Für diese sollte eine weitere Vertiefung erarbeitet werden. Dies treffe mit Abstrichen ebenso auf den Standort Landhaus zu. Ergänzend zu dem auf Folie 30 dargestellten weiteren Vorgehen betont Herr Hemmerich, im Verlauf des ersten Halbjahres im kommenden Jahr werde die Verwaltung eine Empfehlung abgeben, ob es Sinn mache, einzelne Standorte in eine vertiefende Planung zu führen. Hierzu bedürfe es entsprechender Planungsmittel für die nächsten Doppelhaushaltsplanberatungen 2024/2025.

Das unter diesem TOP zu behandelnde Thema sei bereits zweimal im Unterausschuss Mobilität verschoben worden, so StR Peterhoff (90/GRÜNE). Bei dem P+R-Konzept

stehe man noch am Anfang. Es lägen lediglich Grundlagen- und Volumenuntersuchungen ohne konkrete Beträge vor. Grundsätzlich sei der Verband Region Stuttgart (VRS) bei diesem Thema federführend, da bei diesem das Gesamtkonzept mit einer großen Anzahl an Parkplätzen verortet sei. Der größte Anteil der Pendlerströme gelange von außerhalb der Stadtgrenze zu den Parkplätzen und solle so weit wie möglich abgefangen werden. In Bezug auf die Untersuchung der P+R im Filderraum könne bereits ausgesagt werden, welche Aspekte nicht umsetzbar seien. Dies betreffe das Freibad in Möhringen und den Bahnhof in Vaihingen, da zunächst der gesamte Stadtbezirk durchfahren werden müsse, um zu einem Parkplatz zu gelangen. Angesichts der dargestellten Werte bestehe im Stadtteil Fasanenhof des Stadtbezirks Möhringen zwar der Vorteil einer Lärmschutzwand, allerdings müsse eine zusätzliche Stadtbahnhaltestelle errichtet werden. Attraktiver stelle sich der Standort Österfeld im Stuttgarter Stadtbezirk Vaihingen dar, wo es um den Aufbau eines Bestandes gehe. Auf der anderen Seite bestehe hier derzeit kein Bedarf, da die Auslastung aktuell zu gering sei. Hinsichtlich des Standorts Weibel im Stadtbezirk Möhringen bestünden aus umweltfachlicher Sicht deutliche Probleme: So liege auf der einen Seite eine Flächenversiegelung vor, und auf der anderen Seite bestehe ein landwirtschaftlicher Raum. Eine vorgestellte mögliche Bebauungsfläche befinde sich auf landwirtschaftlichen Äckern. Daher bringe dieser Standort deutliche Nachteile mit sich. Eine Umsetzung von P+R-Flächen an dieser Stelle sei lediglich in Verbindung mit einem Nahverkehrsangebot wie einer weiteren Ausbaustufe der Seilbahn sinnvoll. Herr Hemmerich habe zu Beginn seiner Ausführungen kurz erwähnt, ein Parkplatz und eine Stadtbahnhaltestelle befänden sich bereits am Flughafen. StR Peterhoff betont, nun könne geprüft werden, ob sich dieses P+R-Modell trage und es dort genügend Nutzer*Innen gebe. Diese Bewertung sei ausschlaggebend für weitere P+R-Projekte. In den vergangenen zwei Jahren habe es u. a. durch das Homeoffice deutliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen gegeben.

StR Sauer (CDU) betont, seine Fraktion könne den Vorschlag der Verwaltung mittragen, die Standorte Österfeld, Weibel, Fasanenhof sowie Landhaus vertieft zu untersuchen. Für das Ausscheiden der anderen Standorte seien nachvollziehbare Gründe genannt worden. In Zusammenhang mit dem Standort Österfeld sei es aufgrund der verdichteten S-Bahn-Takte richtig, diesen Bestandsparkplatz auszubauen. Die Art der Variante und die Anzahl der Stellplätze müssten noch bestimmt werden. Ebenso sei es wichtig, dass sich die Verwaltung um weitere neue Standorte bemühe (Weibel, Fasanenhof sowie Landhauskreuzung). Bei den Standorten Weibel und Fasanenhof gehe es um eine Güterabwägung. Es sei ein Antrag gestellt worden, ähnlich wie beim Messeparkhaus beim Fasanenhof ein Parkhaus über die Autobahn A8 zu bauen. Dieses eigne sich nicht zuletzt aus Lärmschutzgründen für das dortige Wohngebiet und stelle eine Quartiersgarage dar. Zudem werde keine landwirtschaftliche Fläche versiegelt wie beim Weibel. Herr Hemmerich habe ausgesagt, dass ein derartiger Bau möglich sei. Auch in Böblingen werde ein Autobahnabschnitt überdeckelt.

In Bezug auf den Standort Weibel sei ihm nicht bekannt, in wessen Eigentum sich die Fläche befinde, so StR Sauer. Auf seine Frage, ob hinsichtlich des Standorts Weibel Gespräche über den Erwerb eines Grundstücks liefen, betont Herr Hemmerich unter Darstellung von Folie 19 seiner Präsentation, aktuell schlage die Verwaltung vor, den Bereich zwischen Stadtbahn, Nord-Süd-Straße und Autobahnanschlussstelle als Vorzugsvariante 3N(a) zu entwickeln (blaue Fläche). Die gelb markierten Flächen befänden sich bereits im Eigentum der Stadt. Eine Fläche habe sich im Besitz der Stadt befunden, sei jedoch an den Bund veräußert worden, da dieser die Fläche für seine Ausgleichsmaßnahme im Rahmen des Ausbaus der Anschlussstelle benötigt habe. Die

Verwaltung gehe davon aus, die Fläche wiederzuerhalten, wenn das Projekt angegangen werde. Allerdings müssten die an dieser Stelle festgesetzten Ausgleichsmöglichkeiten berücksichtigt werden. Daher müsse einerseits die Maßnahme selber ausgeglichen werden als auch die an dieser Stelle verortete Ausgleichsmaßnahme ersetzt werden. Hierzu müssten andere Flächen gesucht werden.

Seine Fraktion spreche sich gegen einen P + R Parkplatz beim Vaihinger Freibad aus, so StR Sauer, da die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Synergieparks, der im Rahmen einer Nachverdichtung über bis zu 40.000 Arbeitsplätze verfügen werde, möglichst rasch von der Autobahn zu ihrem Arbeitsplatz gelangen und nicht allzu lange auf der Nord-Süd-Straße im Stau stehen müssten. Daher sei es für die Pendler*innen wichtig, in Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr zu einem Parkhaus zu gelangen und von dort mit der Seilbahn oder von einer Stadtbahnhaltestelle weiterzufahren, was die Standorte Weibel und Fasanenhof für den Synergiepark als größtes Stuttgarter Gewerbegebiet anbelange. In Bezug auf den Standort Landhaus im Kontext mit der neuen Stadtbahnlinie U25, die spätestens im Jahr 2027 verkehren werde, und im Kontext mit der Nachverdichtung im Bereich des bereits vorhandenen SI-Erlebniszentrums sei es sinnvoll, die gesamte Filderebene bei der Standortsuche zu betrachten. Seiner Fraktion sei nun die Rückmeldung aus den betroffenen Bezirksbeiräten wichtig. Dieses Thema sei zwar nicht in der Präsentation enthalten gewesen, aber Herr Hemmerich habe diesen Aspekt mündlich ausgeführt. In Bezug auf den Standort Flughafen/Messe seien einige Aspekte nicht überzeugend. Dies betreffe beispielsweise die Anzahl der Messetage, an denen die Parkmöglichkeiten komplett ausgereizt seien. Seine Fraktion mache ihre Entscheidung über den Ausbau der P+R-Parkplätze im Gegensatz zu den Ausführungen von StR Peterhoff nicht von den Ergebnissen am Flughafen/Messe abhängig, sondern erteile bereits zum jetzigen Zeitpunkt grünes Licht für vertiefte Untersuchungen der Standorte. P+R-Parkplätze wie am Standort Österfeld müssten in der LHS geschaffen werden und nicht lediglich als eine Aufgabe des VVS den Landkreisen überlassen werden. Dort bestünden Pläne für Ausbau und eine Nachverdichtung der Standorte bzw. für eine neue Suche nach Standorten.

StRin Schanbacher (SPD) betont, auf die Vorstellung der Machbarkeitsstudie sei lange gewartet worden. Dies stelle jedoch keine Kritik an der Verwaltung dar, sondern an den zu umfangreichen Tagesordnungen. Dieser heutige TOP sei sehr wichtig, da er als einer der wenigen Themen den Aspekt der Verkehrswende betreffe. Dabei stelle sich die Frage, wie die zahlreichen die Stadt durchfahrenden Menschen auf den ÖPNV umsteigen könnten und damit nicht die Luft in der LHS verschmutzten. Obwohl der Gemeinderat vor zahlreichen Jahren beschlossen habe, 20 % weniger Verkehr in Stuttgart zu erreichen, sei in diesem Zusammenhang nichts geschehen. Daher solle über entsprechende Konzepte nachgedacht werden. Sie sei über die Wortbeiträge ihrer Vorredner erstaunt, die sich für eine zögerliche weitere Vorgehensweise ausgesprochen hätten. Schließlich sei zumindest eine Möglichkeit des Umsteigepotenzials der Menschen aufgezeigt worden. Somit müsse in Bezug auf dieses Thema kreativ und mutig vorgegangen werden, da ansonsten die Verkehrswende nicht erreicht werden könne. StR Sauer habe für den Standort Fasanenhof geworben, was die kostspieligste und schwierigste Variante darstelle. Allerdings müssten alle Standortvarianten berücksichtigt werden. Parallel dazu müsse geprüft werden, wie die Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden könnten. Im Rahmen des Synergieparks sei die Fragestellung untersucht worden, wie die Pendler*innen über die Pflugmühlenkurve (U17) zum Umstieg motiviert werden könnten. Gemeinsam mit der Wirtschafts- und Industrievereinigung Stuttgart (WIV) würden in diesem Zusammenhang derzeit verschiedene Varianten dis-

kutiert (Ticketpreise, Taktung usw.). Hierzu sei ein Pilotprojekt am Flughafen nicht ausreichend, sondern es seien weitere Standorte notwendig. Ihre Fraktion sei bereit, die verschiedenen Standortvarianten zu prüfen.

Zu Beginn der Wortmeldung von StRin Schanbacher habe er erfreut zur Kenntnis genommen, so StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei), dass sie an den vorgesehenen Beschluss zur Klimaneutralität im Jahr 2035 erinnert habe. Allerdings habe sie während ihrer Ausführungen den falschen Weg eingeschlagen. Zur Erreichung des Ziels der Klimaneutralität müsse beim Verkehr der Anteil der PKW insgesamt um rund die Hälfte reduziert werden. Es stelle sich hinsichtlich der in die Zukunft gerichteten Potenzialanalyse die Frage, ob dieser Faktor miteinberechnet worden sei. Seiner Auffassung nach sei dies nicht der Fall. So würden Potenziale in Bezug auf P+R-Parkplätze in der Art geplant, als wenn die wünschenswerten Veränderungen nicht existieren würden. Hinsichtlich der Flächenversiegelungen würden die seit Jahrzehnten bestehenden Aussagen des städtischen Umweltamtes vom Gemeinderat mehrheitlich bei Beschlüssen ignoriert. Zudem stelle sich angesichts des lediglich zur Verfügung stehenden CO₂-Budgets die Frage, welche großen Mengen an Beton in der Stadt auf landwirtschaftlichen Flächen noch verbaut werden sollten. Bei einem Beschluss zur Klimaneutralität bedürfe es Prämissen, die im Rahmen derartiger Untersuchungen angelegt werden müssten, in diesem Fall jedoch komplett fehlten. Beim Anlegen von P+R-Parkplätzen mit dem Ziel der Verkehrsreduzierung müsse die gleiche Anzahl von Parkplätzen, die durch P+R entstünden, in der inneren Stadt gestrichen werden. Ansonsten entstehe der Effekt, dass in den Außenbereichen geparkt werde und die in den inneren Gebieten freigewordenen Parkplätze vermehrt angefahren würden. Auf diese Weise werde das Verkehrsaufkommen nicht reduziert, sondern erhöhe sich. In den letzten fünf bis sechs Jahren seien allein im Stadtbezirk Vaihingen und im Filderraum zahlreiche neue Parkplätze aufgrund von Neubebauung und Neuansiedlung beschlossen worden. Zudem würden die Autobahn und die Anschlussstellen in Vaihingen ausgebaut, damit der Verkehr besser fließen könne. Insgesamt werde zusätzlicher Raum für noch mehr Verkehr geschaffen, was jegliche Bemühungen für eine nachhaltige Mobilitätswende in der LHS konterkariere und daher eine komplett falsche Ausrichtung darstelle.

Er könne die Ausführungen in Bezug auf den Standort Österfeld nicht nachvollziehen, hier werde sich die derzeit rund 40- bis 50%ige Auslastung auf ein wesentlich höheres Potenzial steigern. Die Aussage, beim Standort Weibel würden Flächen versiegelt, müsse von vornherein zu einem Ausschluss dieser Fläche aus den Überlegungen führen. Gegen den Standort Landhaus würden zwei Gründe sprechen: Zum einen handle es sich um eine Frischluftschneise, und zum anderen bestünden dort Flüchtlingsunterkünfte. Da zukünftig eher mehr Flüchtlinge in der Stadt untergebracht werden müssten, müsse jeder Standort für deren Unterbringung genutzt werden, statt diesen - wie am Standort Landhaus - mit einem Parkhaus zuzubauen zu wollen. Seine Fraktion appelliere an die Verwaltung, ihre Kapazitäten für sinnvolle Maßnahmen zu nutzen. Diese Planung sei sinnlos und klimaschädlich und müsse im Grunde gestoppt werden.

StR Serwani (FDP) betont, es bestehe noch keine Möglichkeit, die PKW "wegzubeamen". Bezüglich der Aussage von StR Pantisano, beim Bau eines P+R-Parkhauses müsse die gleiche Anzahl von Parkplätzen in der inneren Stadt abgebaut werden, führt der Stadtrat aus, dass dieses bereits geschehe: So werde das Kaufhof-Parkhaus abgerissen, und das Züblin-Parkhaus falle ebenso weg. Die Stadt verfüge über einen wirtschaftsstarke Standort, der nicht gefährdet werden dürfe. Der Verkehr solle durchaus

aus der Stadt herausgehalten werden, weshalb P+R-Parkplätze benötigt würden. Er trage alle von Herrn Hemmerich dargestellten Vorschläge mit, so der Stadtrat. Der Standort Österfeld solle besser ausgebaut werden, da die S-Bahn S4 vom Nordost nach Vaihingen mitangebunden werden solle. Die Region Stuttgart stelle hierfür hohe finanzielle Mittel zur Verfügung. Die Einbindung der Bezirksbeiräte sei zu begrüßen. In einem Vertrag zwischen der Region Stuttgart und dem Flughafen sei vereinbart worden, das Parkhaus könne an 14 Tagen nicht benutzt werden, was der Extremfall sei: Im Normalfall handle es sich um 6 Tage, an denen nicht geparkt werden könne. Der Verband Region Stuttgart beteilige sich an den P+R-Parkplätzen in großem finanziellen Umfang. Zudem würden in dem äußeren Gebiet der Region außerhalb der LHS die P+R-Parkplätze ausgebaut, damit die Menschen nicht in das Kerngebiet der Stadt einfahren müssten. Jedes außerhalb der Kernzone abgestellte Auto im Filderbereich, Neckarbereich oder im Bereich nördlich der Stadt stelle eine Entlastung für den Stuttgarter Verkehr dar. Zudem müsse der ÖPNV ausgebaut werden. Es stehe eine Taktverdichtung bei den S-Bahnen in der Region von 10 Minuten im Raum. Am Vortag seien in der Sitzung des Lenkungskreises hervorragende Ergebnisse erzielt worden und u. a. der Erhalt der Panoramabahn erreicht worden. Diese werde eine wichtige Streckenverbindung bei der Entlastung des PKW-Verkehrs darstellen. StR Serwani bekräftigt seine Zustimmung zu den Vorschlägen von Herrn Hemmerich, u. a. zu dem P+R-Parkhaus Möhringen, dem Entwicklungsgebiet Schwellenäcker sowie der Anbindung an die Seilbahn.

Die Markungszählungen zeigten bedauerlicherweise einen konstanten Aufwuchs von KFZ auf, die über die Stadtgrenze über den Südkorridor einfluteten, so StR Ozasek (PULS). Der Fehler liege im System: Zum einen werde das Hochleistungsstraßennetz u. a. auf der Filderebene massiv ausgebaut, und zum anderen würden die Gewerbegebiete KFZ-optimiert angebunden. Im Synergiepark seien um den Faktor 3 vermehrt Parkplätze geschaffen worden, als baurechtlich notwendig. Diese beiden Faktoren bildeten die Triebfeder dafür, dass eine immer größere Anzahl an Menschen das Auto nutzten und die Abhängigkeit vom Automobil in der Region Stuttgart so hoch sei wie noch zu keiner Zeit. Es habe noch nie eine derart hohe Anzahl an KFZ bestanden, was ebenso auf das Verhältnis KFZ pro Kopf zutreffe. Es sei ein enormer politischer Fehler, die Nord-Süd-Straße in ihrer Leistungsfähigkeit erneut deutlich auszubauen, so der Stadtrat. Damit werde programmiert, dass die Menschen mit dem Auto zu ihrem Arbeitsplatz in den Synergiepark fahren würden. Mit allen anderen umliegenden Entwicklungen wie Stadtbahn- und S-Bahn-Verkehren sowie P+R-Parkplätzen werde man gegen diesen Effekt nicht ankommen. Daher werde zu diesem Thema eine Scheindebatte geführt. Die PULS-Fraktion lehne zusätzliche P+R-Anlagen ab, da diese die Menschen in der ersten Wegekette an das Auto bänden. Zudem entstünden Zersiedelungseffekte in der Art, dass die Menschen eine immer weitere Strecke zwischen Wohn- und Arbeitsstätte zurücklegen müssten. Ebenso würden sehr viele Gelder gebunden, die geeigneter in Zubringerverkehren sowie im Ausbau des Schienennetzes und des Rad-schnellwegenetzes aufgehoben wären. Damit könnten gemarkungsübergreifende Pendlerverkehre abgebildet werden. Dies sei eine wirkliche Mobilitätswende, während alles andere die Mobilität zementiere. Die ökologischen Kosten seien kurz angesprochen worden und lägen noch nicht in ihrer Gesamtheit vor. Der Verschleiß hochwertigster und fruchtbarster Filderböden stelle ein zentrales Thema dar, mit dem politisch umgegangen werden müsse. Dies betreffe die Eingriffe in schutzwürdige Güter und das Landschaftsbild. Angesichts einiger dargestellter Visualisierungen ergebe sich eine immense Raumwirkung, hinsichtlich der abgewogen werden müsse, ob dies in dieser Form gewünscht sei. Wie von StR Pantisano angesprochen sei der "Klimarucksack"

derartiger Infrastrukturen enorm, da sehr viel Stahlbeton verbaut werde. StR Ozasek betont, dass eigentlich das politische Ziel des Klimavorbehalts für Infrastrukturen bestehe, welches bei derartigen Bauvorhaben greifen müsse. Diese müssten in Übereinstimmung mit dem CO₂-Restbudget gebracht werden, welches das Beratungsunternehmen McKinsey mit 30 Megatonnen CO₂-Äquivalenten für Stuttgart beschrieben habe. Daher müsse ausgesagt werden, solcherlei Infrastrukturprojekte seien zukünftig nicht mehr möglich. Seine Fraktion stehe dem Pilotprojekt der P+R-Anlage an der Messe offen gegenüber, da es sinnvoll sei, hier untergenutzte Parkieranlagen zu aktivieren und nutzbar zu machen. Dagegen werde es für neue P+R-Anlagen von seiner Fraktion keine Zustimmung geben.

StR Schrade (FW) betont, wie StR Sauer begrüße er die Ausarbeitungen und Vorschläge der Verwaltung, und es solle in dieser Richtung weitergearbeitet werden. Seiner Auffassung nach sei zu lange mit dieser Untersuchung und dem Zubau von P+R gewartet worden, da dieses mit der Entwicklung beispielsweise im Synergiepark in den letzten Jahren nicht Schritt gehalten habe. Angesichts der dortigen Verkehrsentwicklung komme man zu der Überlegung, die Verkehrswege, wie in diesem Fall die Nord-Süd-Straße, auszubauen. Dies wäre möglicherweise vermeidbar gewesen, falls rechtzeitig P+R-Möglichkeiten geschaffen worden wären. Das weitere Vorgehen habe seine volle Unterstützung, so der Stadtrat. Als Weilimdorfer wolle er anmerken, auch der Stuttgarter Norden könne eine ähnliche Studie über weitere P+R-Anlagen benötigen. In den letzten Jahren seien dort die P+R-Anlagen nicht wesentlich ausgebaut worden. Herr Hemmerich betont, eine Studie für den Stuttgarter Norden könne ebenso erarbeitet werden. Allerdings müssten für dieses Vorhaben entsprechende Planungsmittel in den nächsten Doppelhaushaltsplanberatungen hinterlegt werden. Die Stadtbezirke Weilimdorf und Obertürkheim sowie der Bad Cannstatter Stadtteil Sommerrain seien hierbei interessant. Die Verwaltung untersuche diese Standorte integriert in Zusammenhang mit der Stadtentwicklung. Es sei erklärtes Ziel im Gemeinderat, so StR Schrade, die Straßen in der Innenstadt zurückzubauen. Dieses werde zwangsläufig jedoch eine Art Flaschenhals verursachen, und man werde über Möglichkeiten erleichtert sein, die Autofahrer bereits außen an der Gemarkungsgrenze und an den äußeren Stadtbezirken auf den ÖPNV umlenken zu können.

Bei der Untersuchung handle es sich zunächst um eine Machbarkeitsstudie in einem bestimmten Stadium, welche gewisse Ergebnisse geliefert habe, so StR Dr. Mayer (AfD). Diese solle weiterbetrieben werden. Seine Fraktion unterstütze wohlwollend die weiteren Schritte und das weitere Vorgehen. Zum jetzigen Zeitpunkt sei es noch zu früh, die Details einzelner Varianten zu diskutieren, obwohl die Verwaltung bereits verschiedene Möglichkeiten und Vorzugsvarianten dargestellt habe. Bei diesem Aspekt komme es darauf an, was die weiteren Erhebungen und Abwägungen ergäben. Im Übrigen werde ein ausreichend leistungsfähiges und gut vernetztes sowie intelligentes Verkehrssystem benötigt. Die LHS befinde sich in einer der am dichtesten besiedelten und wirtschaftlich leistungsstärksten Regionen in Europa und nicht "auf einer griechischen Urlaubsinsel oder in der Uckermark". Er widerspricht der Auffassung, dass im Falle des Straßenbaus und der P+R-Parkplätze Autos angelockt werden. Diese Vorstellung befinde sich weit fernab der Realität. Die Studien und Aussagen des Wissenschaftlers Frederic Vester seien offenbar falsch verstanden worden.

StR Pantisano widerspricht StR Dr. Mayer: Wissenschaftliche Studien in Bezug auf die Verkehrsentwicklung belegten seit bereits rund dreißig Jahren, dass eine zusätzliche Anzahl an Parkplätzen und größerer Straßenraum zu einer größeren Anzahl von Fahr-

zeugen führten. Es bestünden weltweit konkrete Beispiele für Städte, die eine Reduzierung des Autoverkehrs erreicht hätten. Hierzu seien bestimmte Maßnahmen ergriffen worden. Eine Maßnahme davon sei die Reduzierung des Parkraums. Dagegen würden in der LHS zusätzliche Parkplätze geschaffen. In Vaihingen und im Filderraum seien in den letzten Jahren derart viele zusätzliche Parkplätze entstanden, dass man weit von einer Verringerung des Parkplatzangebots entfernt sei. Die Reduzierung der rund 200 Parkplätze in der Innenstadt könnte nicht die zusätzlich hunderte bzw. tausende neu am Stadtrand geschaffenen Parkplätze ausgleichen. Wenn dort P+R-Parkplätze entstünden, müsse dies mit einer Straßenreduzierung kombiniert werden und alternative Verkehrsmittel angeboten werden. Dies geschehe in Stuttgart jedoch nicht, da seit Jahren ein permanenter Aufbau von zusätzlichen Parkplätzen stattfindet. Daher werde der KFZ-Verkehr stadteinwärts nicht weniger. Beispielsweise habe das 9-Euro-Ticket in den letzten Wochen zu einem Umstieg auf den ÖPNV und damit verbunden zu weniger Staus in 23 von 26 Städten geführt. In der kommenden Woche solle der Beschluss zur Klimaneutralität im Jahr 2035 gefasst werden. Allerdings seien hierzu in der entsprechenden Beschlussvorlage keine konkreten Maßnahmen enthalten.

Es stelle sich für sie die Frage, wie die Verkehrswende erreicht werden solle, so StRin Schanbacher. Bei den Wortbeiträgen würden einige Punkte, die noch in der heutigen Sitzung behandelt würden, schlichtweg ignoriert. So würden die Straßen in der Stadt durchaus zurückgebaut. Beispielsweise sei auf der B14 eine Verkehrsreduzierung von 50 % erreicht worden. Im Synergiepark würden im Rahmen des dortigen Verkehrskonzepts Parkplätze zurückgebaut. Es müsse der Aspekt betrachtet werden, wie Pendler- und Verkehrsströme gebündelt werden könnten. Dies geschehe durch das Angebot von P+R-Anlagen in den Außenbezirken in Kombination mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot. Die Stadträtin stimmt StR Pantisano zu, dass das 9-Euro-Ticket positiv zu begrüßen sei. Der Ausbau des ÖPNV befinde sich in der LHS durchaus in der Umsetzung. Insgesamt handle es sich nicht lediglich um eine einzelne Maßnahme, sondern es müsse ein bunter Maßnahmenstrauß angegangen werden. Ihre Fraktion plädiere für konkrete Überlegungen, wie die Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV motiviert werden könnten.

Herr Hemmerich betont in diesem Zusammenhang, die Studie habe deutlich gezeigt, der Widerstand in der Bevölkerung gegen einen Verkehrsumstieg müsse durch eine möglichst hohe Attraktivität des P+R minimiert werden. Dies könne durch eine sehr gute Anbindung an das Straßennetz und den ÖPNV erfolgen. Idealerweise könne zudem ein kostenloses Angebot unterbreitet werden, und es müsse die Frage gestellt werden, wie teuer die weitergehende ÖPNV-Fahrt sei. Der Widerstand im Synergiepark gegen Individualverkehr könne durch die Bewirtschaftung von Parkplätzen geschehen. Zudem habe der Gemeinderat Beschlüsse zur Umgestaltung des öffentlichen Raums gefasst. So würden laut Beschluss 300 Parkplätze zugunsten von Maßnahmen des Umweltverbundes wie u. a. für Busspuren und Radwege etc. entfallen. Die Verwaltung beschäftige sich mit zahlreichen Projekten zur Verkehrswende, bei denen der Widerstand in der Innenstadt gegen den Individualverkehr verstärkt werde. Dementsprechend sei ein P+R-Angebot in den Außenbezirken als letzte Möglichkeit für den Umstieg auf den ÖPNV sinnvoll. Angesichts der Diskussion, es werde an der Autobahn ein Parkhaus in der Größe des Messeparkhauses mit 3.000 bis 4.000 Parkplätzen benötigt, habe die Studie ebenso gezeigt, dass dieses nicht sinnvoll und abbildbar sei.

StR Peterhoff betont, bei allem bestehenden Parkhausenthusiasmus müsse berücksichtigt werden, ob sich eine Investition lohne oder nicht. Das Parkhaus Österfeld sei nicht

ausgelastet, und bei dem Pilotprojekt am Flughafen werde sich erst noch herausstellen, ob dort ein Umstieg auf den ÖPNV stattfinde. Es mache keinen Sinn, einen hohen finanziellen Betrag in einen kostspieligen Neubau zu investieren, der im schlimmsten Fall wertvolle Fläche versiegelt und wo sich anschließend ein Leerstand ergebe. Dies treffe auf die Innenstadt zu, in der dies bei den Parkhäusern in massivem Maße der Fall sei: Dort bestehe ein Leerstand von über 50 %. Daher müsse mit Bedacht agiert werden und die Ergebnisse des Pilotprojekts am Flughafen abgewartet werden. Herr Hemmerich betont hierzu, es müsse zunächst die Kosten-Nutzen-Analyse abgewartet werden. Schlussendlich müsse abgewogen werden, in welche ÖPNV-Projekte die Gelder am sinnvollsten investiert seien (z. B. in weitere P+R-Standorte oder in zusätzliche SSB-Stadtbahnstrecken). StR Dr. Mayer betont, bei der Auslastung der Parkhäuser müsse nicht die durchschnittliche Auslastung, sondern die Auslastung in Spitzenzeiten herangezogen werden. Beim Parkhaus Österfeld sei bislang die Nutzung an den Nachweis eines VVS-Tickets gebunden gewesen. Davon hänge die Auslastung ab, und falls ein Parkhaus wirtschaftlich betrieben werden solle, könne es für andere Nutzer geöffnet werden.

StR Sauer erkundigt sich im Nachgang zum Wortbeitrag von StR Pantisano nach dem Beschluss in Bezug auf eine Stellplatzbeschränkung für den Synergiepark, welche bereits mit dem Aufstellungsbeschluss gelte. Ebenso erbittet er entsprechende Informationen, dass es nichtzutreffend sei, im Synergiepark werde zusätzlicher Parkraum geschaffen. Herr Hemmerich führt hierzu aus, der Gemeinderat habe für den Synergiepark mehrheitlich Aufstellungsbeschlüsse gefasst, mit denen die Verwaltung aktuell arbeiten könne. Dabei könnten Investoren, welche eine größere Anzahl an Stellplätzen als baurechtlich möglich realisieren wollten, darum gebeten werden, diesen Aufstellungsbeschluss einzuhalten. Darauf aufbauend bestünden die Möglichkeiten u. a. einer Zurückstellung, auf die der Gemeinderat Einfluss nehmen könne. Gleichwohl müsse in den nächsten Jahren entschieden werden, ob diese Verfahren zu Ende geführt werden sollten und eine Offenlage angestrebt werden solle, um eine Satzung anzustreben. Aktuell beschäftige sich die Verwaltung damit, diesen Aspekt mit weiteren Gutachten zu unterfüttern, und werde dieses Thema wahrscheinlich im nächsten Jahr erneut vorstellen.

Hinsichtlich der angesprochenen Beteiligung der Bezirksbeiräte betont Herr Hemmerich, am 19.09.2022 finde eine gemeinsame Sitzung der Bezirksbeiräte Möhringen, Vaihingen und des Stadtbezirks Süd statt, bei der der aktuelle Stand der P+R-Studie vorgestellt werde. Die den Stadtbezirk Sillenbuch betreffenden Themen würden im Zusammenhang mit dem Entwicklungskonzept mit diesem Stadtbezirk diskutiert.

Da keine weiteren Wortmeldungen geäußert werden, stellt BM Pätzold fest:

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

Zur Beurkundung

Haupt / pö

Verteiler:

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

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. S/OB
Strategische Planung
S/OB-Mobil
 3. BV West
 4. *BezÄ Mö, P-B, Vai*
 5. Stadtkämmerei (2)
 6. Amt für Revision
 7. L/OB-K
 8. 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*

kursiv = kein Papierversand