

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	113
		TOP:	14a
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	28.03.2023		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	der Vorsitzende		
Protokollführung:	Frau Klemm / fr		
Betreff:	"Planänderungsverfahren zum PFA 1.1: Lebenswerte Stadt für Alle umsetzen" - Antrag Nr. 48/2023 vom 20.02.2023 (PULS) - mündlicher Bericht -		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 21.03.2023, öffentlich, Nr. 98
Ergebnis: Vertagung

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Der Vorsitzende geht kurz auf den im Betreff genannten Antrag ein. Zu Ziffer 1 führt er aus, der Gemeinderat (GR) habe am 06.05.2021 einen Vertragsabschluss zwischen der Deutsche Bahn AG (DB AG) und der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) für den Kurt-Georg-Kiesinger-Platz mit 77 Kurzzeitparkplätzen beschlossen (GRDrs 1093/2020). Die Verwaltung sei überzeugt, dass am Hauptbahnhof auch Kurzzeitparkplätze vorhanden sein müssten, insbesondere am Nord- und Süd-Eingang - beide künftig Haupteingänge. Anderenfalls, so befürchte man, wichen die Kurzeitparker in die benachbarten Gebiete aus. Man könne sich über die Anzahl der Stellplätze zwar unterhalten, meint BM Pätzold, gibt aber zu bedenken, dass man in der Zukunft das Europa-Viertel im Sinne einer lebenswerten Innenstadt frei von Kurzzeitparkern halten wolle. Im Moment sei man mit der DB AG in Verhandlungen über das Parkhaus unter A3. Auf dieses wolle die Stadt in der Gesamtbetrachtung aller umliegenden Stellplätze verzichten. Außerdem sei der Standort des Parkhauses am vorgesehenen Platz wegen der Zufahrt über die Athener Straße und wegen der offenen Weiterentwicklung von A3 nicht vorteilhaft. Im

Zuge der Gespräche mit der DB AG wolle die Verwaltung diskutieren, ob die Anzahl der 77 Stellplätze durch einen eventuellen Tausch verändert werden könne. Gleichwohl müsse der Bahnhof als Verkehrsknoten die Möglichkeit des Kurzparkens zum Ein- und Aussteigen bieten. Zu Ziffer 2. erläutere BM Pätzold, die spiralförmige Vorfahrtszone gehörte zur Planfeststellung und zum Ingenhoven-Projekt und -Entwurf. Gleichzeitig sei es für die DB AG von großem Interesse, die zum Hauptbahnhof gehörige Planung auszuführen. Die Stadt sehe aber die Möglichkeit, den Wettbewerb und die endgültige Planung von Schillerstraße und Klett-Passage abzuwarten und erst dann eine Entscheidung zu treffen. Letztlich sei die Vorfahrtszone unter ehemals anderen Voraussetzungen geplant worden.

Ihren Dank für den kurzen Bericht äußern StRin Köngeter (PULS) sowie StR Dr. Mayer (AfD).

Mehrheitlich befürwortet wird die Aufnahme von Gesprächen mit der Bahn zu den geschilderten Thematiken. Wichtig sei, betont StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei), rechtzeitig vor der Einleitung der Baumaßnahmen durch die DB AG mit dieser ins Gespräch zu gehen. Bei der Vorfahrtszone möchte StRin Köngeter nicht erst das Wettbewerbsergebnis abwarten, sondern den Wegfall der Spirale gleich als Vorgabe in den Wettbewerb einfließen lassen. Eine Abstimmung, wie von ihr gewünscht, sei nicht notwendig, so der Vorsitzende, man werde den Vorschlag in die Gespräche mit der DB AG einbringen. In der Gestaltung der Vorgaben sei man frei, bestätigt der Bürgermeister.

Die Reduzierung der Stellplätze befürwortet StRin Köngeter mit Blick auf eine bessere Aufenthaltsqualität auf dem Platz am Turm und insgesamt in der Umgebung des Hauptbahnhofs. Denjenigen, die das Auto aus bestimmten Gründen als Zubringer nutzen müssten, sei dies unbenommen. Je bequemer man aber die Anfahrt für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Bahnhof mache, desto eher nutzen die Menschen das Auto. Schließlich stiegen die meisten nach der Zugfahrt am Ankunftsort auch auf den ÖPNV oder andere Verkehrsmittel um.

Auch seine Fraktion, so StR Peterhoff (90/GRÜNE), wolle nicht zu viele Kurzzeitparkplätze einrichten. Gleichzeitig bestärkt der Stadtrat die Verwaltung in ihrer Auffassung über das Parkhaus unter A3. Dieses sei für die Ein- und Ausfahrt ungünstig gelegen, und die Planung läge nun doch schon einige Zeit zurück und bedürfe ggf. einer Korrektur.

Spontan, so StR Kotz (CDU), könne er nur schwer nachvollziehen, warum sich das Ausmaß des Parkhauses unter A3 derart verändert habe. Die Anbindung der Tiefgarage hingegen sei nicht optimal, räumt er ein. Auch würde der Verzicht darauf Optionen für den internationalen Ideenwettbewerb für A3 (Schwimmbad) eröffnen. Kurzzeitparkplätze hingegen sollten seiner Ansicht nach nicht reduziert werden. Sicher steige der Anteil derjenigen, die den Bahnhof mit dem ÖPNV oder dem Rad anfahren. Allerdings steige auch die Anzahl an Fahrgästen und damit auch an Personen, die den Bahnhof mit dem Auto erreichen müssten. Steigende Fahrgastzahlen dürfe man nicht mit erschwerter Anfahrt konterkarieren. Derzeit überlegten wegen der mangelnden Zuverlässigkeit der Bahn ohnehin viele, auch Langstrecken wieder mit dem eigenen Fahrzeug zurückzulegen.

Diese Schlussfolgerung kann StR Conzelmann (SPD) nicht teilen: Gemäß der Logik "mehr Fahrgäste - mehr Anreisende mit dem Auto" müsse auch die Straßenplanung entsprechend angepasst werden, und das könne nicht das Ziel sein. Das hält StR Kotz (CDU) für überzeichnet. Ein gewisser Prozentsatz an Anreisenden mit dem eigenen Auto könne nicht unbeachtet bleiben, richtet er sich an StRin Köngeter. Es gelte nun herauszufinden, wie hoch diese Anzahl sei und die Argumente danach abzuwägen. Es gehe nicht darum, keine Kurzzeitparker mehr am Bahnhof einzurichten, äußert sich StRin Köngeter. Es gehe um die Bündelung von Verkehren und eine Anfahrt an den Bahnhof auf lediglich einer Seite. Die dafür notwendige, teils umständliche Anfahrt stellt StR Kotz infrage. Er halte es für besser, an beiden Seiten der Zufahrt zum Bahnhof Kurzzeitparker einzurichten. Damit vermeide man auch unerwünschtes Parken in Nebenstraßen. Dem kann auch StR Conzelmann zustimmen. Ihm gehe es um die Frage der Anzahl und die oberirdische Lage der Parkplätze, die künftig noch weiter von den Bahnsteigen entfernt seien. Bereits heute habe man ein sehr gutes Angebot an begrenzt kostenlosen Kurzzeitparkplätzen, die aber mangels entsprechender Hinweise auf die vorhandene Tiefgarage Europaviertel nicht genutzt würden. Damit geht er auf eine entsprechende Anmerkung von StR Serwani (FDP) ein. Letzterer befürwortet die geplanten oberirdischen Kurzzeitparkplätze für Umsteiger auf den Zug.

Frühere Planungen hätten sich viel mehr auf den MIV bezogen, hält StR Conzelmann des Weiteren fest. Insofern sei eine Korrektur bei den Stellplätzen durchaus nötig und angebracht, auch im Sinne von städtebaulicher Qualität.

Das meint auch StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Seiner Fraktion gehe es auch um die gesamtstädtische Planung, auch von Zufahrtsstraßen zum Bahnhof, und die Reduzierung von Verkehr, z. B. durch den dauerhaften Erhalt der Gäubahn. Gute Lösungen hielten die Menschen davon ab, mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren.

StR Schrade (FW) möchte an der bisherigen Planung festhalten, zumindest bis es bessere Möglichkeiten gibt, die er im Moment nicht sieht. Der Hauptbahnhof Stuttgart sei schließlich auch der Hauptbahnhof der Region und habe damit eine übergeordnete Bedeutung, wendet er sich an StRin Köngeter. Diese hatte zuvor die Regionalbahnhöfe ins Spiel gebracht und angemerkt, nicht alle Züge führen bis zum Hauptbahnhof. Der ÖPNV müsse insgesamt so optimiert werden, dass alle Bahnhöfe damit gut erreichbar seien. Danach spricht StR Schrade die Reisebusse an, die Bahn-Fahrgäste zur Weiterfahrt aufnehmen. Die Frage nimmt der Vorsitzende zur Klärung mit.

Der Antrag und die Diskussion seien durchaus legitim, meint StR Dr. Mayer. Den heutigen Diskurs finde er aber teilweise schwer erträglich. Es komme auf den tatsächlichen Bedarf an. Dazu bitte er die Verwaltung um konkrete Angaben hinsichtlich der Fahrgastzahlen und des Parkplatzbedarfs, um fundierte Gespräche führen zu können.

Die heutige Parksituation sei unübersichtlich, fasst der Vorsitzende zusammen, und sagt zu, die diskutierten Anregungen zur Anpassung der Stellplätze an die aktuelle Situation mitzunehmen. Daraufhin regt StRin Köngeter an, auch über die Anzahl der Kiss-and-Ride-Parkplätze auf der anderen Seite des Bahnhofs mit der DB AG zu verhandeln. Herr Zipperle (L/OB) erläutert, im Rahmen der Deckelverlängerung werde eine Taxi-Vorfahrt eingerichtet, aber keine echten Kurzzeitparker.

BM Pätzold stellt fest:

Der Antrag Nr. 48/2023 vom 20.02.2023 (PULS) ist im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik behandelt worden. Die Verwaltung wird die Thematik der Kurzzeit-Parkplätze und Stellplätze an sich auch in die Gespräche mit der Deutsche Bahn AG und die Fläche vor dem Turm in den Ideenwettbewerb zum Arnulf-Klett-Platz und der Schillerstraße einbringen.

Zur Beurkundung

Klemm / fr

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
Baurechtsamt (2)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. OB-PR
 3. L/OB
L/OB-RZ
 4. S/OB
S/OB-Mobil
Stabstelle Klimaschutz
 5. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
Liegenschaftsamt (2)
 6. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 7. Referat T
Tiefbauamt (2)
 8. BVin Mitte
 9. Amt für Revision
 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. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 6. *FDP-Fraktion*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*
 9. *StRin Yüksel (Einzelstadträtin)*

kursiv = kein Papierversand