



Protokollauszug zum AUSSCHUSS FÜR MOBILITÄT, TECHNIK UND UMWELT

am Donnerstag, 09.07.2020, 17:00 Uhr, Kulturzentrum, Großer Saal

ÖFFENTLICH

TOP 1

Parkraumkonzept Oststadt - Erweiterung

Vorl.Nr. 205/20

Abweichender Beschluss:

~~Die Stadtverwaltung wird beauftragt, eine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung für die Oststadt (in Ergänzung zu dem bestehenden Parkraumkonzept Oststadt) zu erarbeiten und dem Gemeinderat zur Entscheidung vorzulegen. Der dargestellten Abgrenzung des zu untersuchenden Gebiets wird zugestimmt.~~

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, vor der Erarbeitung einer Erweiterung der Parkraumzone Oststadt auf die restliche Oststadt, das Schlosslesfeld und einen Teil Obweils das Gespräch mit den örtlichen Vertretern der Stadtteilausschüsse, der Vereine sowie weiterer interessierter Bürgerinnen und Bürger zu suchen.

Abstimmungsergebnis:

Die Abstimmung erfolgt offen.

Der Beschluss wird mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig angenommen.

Beratungsverlauf:

Nach dem bereits erfolgreich umgesetzten Parkraumkonzept Oststadt mit anschließender Evaluation soll nun eine Erweiterung des Parkraumkonzepts grundsätzlich geprüft werden. Das Gebiet wurde im Bereich des Zuckerbergs bereits 2018 ergänzt aufgrund von Verdrängungseffekten in nicht bewirtschaftete Bereiche um das Klinikum. Im Zuge der geplanten Bebauung des Fuchshofs, des Beschlusses der Förderung eines verkehrsreduzierten Quartiers und der Einrichtung einer Quartiersgarage wird eine Ausweitung des bestehenden Anwohnerparkens in der Oststadt notwendig. Sowohl für den verkehrsstrategischen und finanziellen Erfolg der Quartiersgaragen sowie der Parkierungsschwerpunkte im Fuchshof ist es unerlässlich, dass diese als Alternativen wahrgenommen werden. Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist zudem notwendig, um Verdrängungsverkehr in die umliegenden Straßen vorzubeugen.

Wie bereits mit der Vorlage 352/19 beschlossen, sind zum Schutz der Niedersachsenstraße und angrenzender Straßen vor Parksuchverkehr Konzepte zur Steuerung und Ordnung des Parkens notwendig. Zudem treten in weiteren Bereichen der Oststadt – u.a. im Schlosslesfeld– immer wieder Anfragen aus der Bürgerschaft auf, Möglichkeiten zu prüfen, die teilweise angespannte Parkraumsituation zu verbessern. Für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftungszone Oststadt, geht es im ersten Schritt darum, einen Überblick über die bestehende Parkraumsituation zu erarbeiten. In den weiteren Schritten soll ein Konzept entwickelt werden, um die Parkraumbewirtschaftung unter Berücksichtigung der bestehenden und geplanten Nutzungen im Bereich der Oststadt (z.B. Fuchshof und Sportpark) und eventuell auch in Teilen Obweils auszuweiten. Aus diesem Grund soll die Parkraumsituation im dargestellten Abgrenzungsgebiet zwischen der Gämsenbergstraße im Norden, der Waliser Straße – Comburgstraße – Danziger Straße im Osten, der Aldinger Straße im Süden und der Ost-/ Neckarstraße im Westen zunächst erhoben und untersucht werden, um ein sinnvolles Konzept erarbeiten zu können. Als Erweiterungsgebiet soll die Parkraumsituation im Bereich des Rotbäumlesfeldes zwischen Friedrichstraße Erlenweg, Wiesel-/Marderweg und Danziger Straße sowie in Obweil zwischen Hartenecker Höhe, Neckarweihinger Straße, Friesenstraße und Comburgstraße ebenfalls erhoben werden, um Parkraumpotentiale bei möglichen Verdrängungseffekten schon in der Konzepterstellung berücksichtigen zu können. Das Abgrenzungsgebiet wird bewusst groß gefasst, um die Auswirkungen für die ganze Oststadt abzuschätzen und im Zuge der Erstellung des Konzepts geeignete Maßnahmen ableiten zu können. Im westlichen Bereich von Obweil sind bereits Verdrängungseffekte ersichtlich. Durch die von der Verwaltung vorgeschlagene Gebietsabgrenzung soll dies auch untersucht werden. Im Zusammenhang mit dem STEP Oststadt, und damit gemeinsam mit der Bürgerschaft, soll das Parkraumkonzept für die Oststadt entwickelt und dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt werden. Das Gremium wird regelmäßig über den laufenden Prozess informiert.

Stadträtin **Knecht** begründet den Antrag Vorl.Nr. 250/20 der FDP-Fraktion, mit dem eine Vertagung der Entscheidung zur Erweiterung des Parkraumkonzepts Oststadt gefordert wird.

Stadträtin **Gericke** weist darauf hin, dass einige Firmenfahrzeuge über das gesamte Wochenende im Bereich Schlosslesfeld abgestellt werden. Diese Praxis verschärfe die Parkplatznot für die Anwohnerinnen und Anwohner und mache daher eine Regulierung des Parkraums dringend erforderlich. Im Rahmen der Regulierung sollte auch über die Parkzeiten nachgedacht werden. Stadträtin Gericke erinnert daran, dass in Eglosheim ebenfalls ein großer Bedarf zur Parkraumregulierung bestehe. Sie fragt deshalb, wann das Gremium mit einer Beratungsvorlage zu diesem Thema rechnen könne.

Stadtrat **Klotz** nimmt Stellung für die CDU-Fraktion. Seine Stellungnahme ist nachfolgend im Wortlaut beigefügt: „Wir haben ja erst die Parkraumbewirtschaftung für die West- und Südstadt beschlossen. Somit dürfte für Ludwigsburg der Innerstädtische Raum mehr als abgedeckt sein. Zur Karte: Die rote Zone ist deutlich zu groß – insbesondere ist die grüne Fläche im Osten für uns indiskutabel. Im Bereich Sportpark Ost würden wir durch die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung beispielsweise das mittlerweile besser gelöste Problem des HCL neu aufflammen lassen und in Richtung Obweil verlagern. Wenn wir den Sportlern, Übungsleitern und Trainern, die meist ehrenamtlich tätig sind, auch noch Parkgebühren abverlangen, werden wir die für unsere Gesellschaft und Freizeitgestaltung enorm wichtige Vereinslandschaft weiter dezimieren. Wir dürfen das Ehrenamt nicht mit Füßen treten. Außerdem muss auch Wettkampfteilnehmern eine Möglichkeit geboten werden, zumindest über die Dauer des Wettkampfs kostenlos zu parken. Hier muss sogar – eventuell gemeinsam mit den Stadtwerken – darüber nachgedacht werden, ob den Vereinen zeitlich beschränkt kostenlose Parkplätze für Wettkampf und Trainingsbetrieb zur Verfügung gestellt werden können.“

Dies wäre auch in der Innenstadt, z.B. auf den Lehrerparkplätzen außerhalb der Unterrichtszeiten, einfach umsetzbar. Das neue Wohngebiet Fuchshof erhält ohnehin wenige öffentliche Stellplätze. Diese auch noch zu bewirtschaften ist nicht verhältnismäßig. Im Bereich Schlösslesfeld handelt es sich um ein Wohngebiet mit eher kleinteiliger Bebauung und dörflicher Struktur wie bei den Stadtteilen. Sitzen wir dann – allein schon aus Gründen der Gleichbehandlung – in naher Zukunft hier und beraten über eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung auf der gesamten Gemarkungsflächen von Ludwigsburg? Der Einfluss des Klinikums und der Innenstadt lässt sich zumindest in weiten Teilen der rot markierten Zone vernachlässigen. Hier parken nur Anwohner und deren Besucher. Es gibt vermutlich nur noch einen kleineren Bereich in Friedhofsnähe, in dem Mitarbeiter und Besucher des Klinikums parken. Zudem benötigen wir dann wieder neue Parkscheinautomaten und Personal. Dieses Thema haben wir ja an anderer Stelle hinreichend diskutiert. Mich würde allerdings die Meinung der Stadtteilausschussmitglieder der Oststadt interessieren. Bei der Südstadt war die Bevölkerung ja zu großen Teilen sogar eher für eine Parkraum-bewirtschaftung. Dann würde ich mich gerne eines Besseren belehren lassen. Aber wir wollen in jedem Fall zuerst die Bürger hören. Man sollte allerdings auch so fair sein und offen kommunizieren, dass es aller Voraussicht nach in Zukunft durch Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr eine deutliche Erhöhung bei den Bewohnerparkausweisen geben kann. Der Deutsche Städtetag schlägt eine Erhöhung auf bis zu 200 Euro, der Verkehrsausschuss des Bundesrats sogar auf bis zu 240 Euro pro Jahr vor. Bisher liegt die Obergrenze bei 30,70 Euro. Wir fordern daher eine deutliche Reduzierung des Untersuchungsgebiets. Bleibt es nach unserer Aussprache bei der derzeit dargestellten Fläche des zu untersuchenden Gebiets, lehnen wir die Vorlage ab. Zudem beantragen wir, dass in der Untersuchung auch die Erstellung eines Konzepts für zeitlich befristete kostenlose Parkmöglichkeiten für Wettkampf- und Trainingszeiten in der Nähe der Sportstätten für die Gesamtflächen der Parkraumbewirtschaftung mit aufgenommen wird.“

Auch Stadtrat **Rothacker** ist überzeugt, dass durch die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung im Bereich des Sportparks Ost das Parkraumproblem für die Menschen, die dort am Trainings- und Wettkampfbetrieb teilnehmen, deutlich zunehmen und sich stärker in Richtung Obweil verlagern würde. Die Freie Wähler-Fraktion spreche sich für eine Reduzierung des Untersuchungsgebiets aus. Ihrer Ansicht nach könne man das Wohngebiet Fuchshof zum aktuellen Zeitpunkt aussparen und erst dann untersuchen, wenn die Entwicklung der Bebauung weiter vorangeschritten ist.

Der SPD-Fraktion gehen die detaillierten Planungen zur Erweiterung des Parkraumkonzepts Oststadt zum jetzigen Zeitpunkt deutlich zu weit. Stadtrat **Maier** sagt, dass die Stadt bereits mehrere laufende Projekte zum Thema Parkraumbewirtschaftung habe, z. B. in der Weststadt oder in der Südstadt. Hier gelte es zunächst eine Evaluation zu machen und bei Bedarf nachzubessern. Bei der Erweiterung des Parkraumkonzepts für die Oststadt empfiehlt die Fraktion zunächst mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie mit den Vereinen und dem Stadtteilausschuss zu sprechen bevor etwas in die Praxis umgesetzt werde. Zudem stelle sich für die SPD-Fraktion die Frage, ob die Debatte bezüglich eines möglichen Parkraumkonzepts für Eglosheim breiter geführt werden sollte. Stadtrat Maier regt außerdem an, beim Parkplatz Robert-Koch-Straße/ Neckarstraße eine Pflögetaste zu etablieren, so dass diejenigen, die am nahen Friedhof Gräber pflegen eine halbe oder ganze Stunde kostenlos parken können.

Stadtrat **Müller** sieht in der Erweiterung des Parkraumkonzepts Oststadt einen Prüfauftrag. Weil durch das Parkraumkonzept eine Lenkungswirkung erzielt werden soll, müsse zunächst der Bestand der parkenden Fahrzeuge ermittelt werden, um anschließend sinnvolle Parkierungsgrenzen ziehen zu können.

BM **Ilk** stellt fest, dass es bei der geplanten Erweiterung des Parkraumkonzepts Oststadt unterschiedliche Auffassungen zur Ausdehnung des Untersuchungsgebiets und zum Zeitpunkt der Untersuchung gibt. Deshalb schlägt er vor, den Beschlussvorschlag auf der Vorl.Nr. 205/20 wie folgt zu ändern:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, vor der Erarbeitung einer Erweiterung der Parkraumzone Oststadt auf die restliche Oststadt, das Schlösslesfeld und einen Teil Oßweils das Gespräch mit den örtlichen Vertretern der Stadtteilausschüsse, der Vereine sowie weiterer interessierter Bürgerinnen und Bürger zu suchen.

Die abweichende Beschlussempfehlung wird zur Abstimmung gestellt.

Beratungsverlauf:

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist, erläutert Herr **Behnsen** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) den aktuellen Planungsstand und das weitere Vorgehen beim Radschnellweg RS 8 Ludwigsburg- Remseck a.N. – Waiblingen. Die Federführung für dieses Projekt liegt zwar beim Rems-Murr-Kreis, doch die Stadt Ludwigsburg ist auch stark davon betroffen.

Nach der Präsentation wird die Aussprache eröffnet.

Stadtrat **Handel** äußert sich zufrieden darüber, dass es mit den Radschnellverbindungen nun vorangeht. Auf dem ersten Blick sei die vorgestellte Vorzugsvariante 1 die richtige Wahl. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen würde es dennoch begrüßen, wenn auch weitere Planungsvarianten für diesen Radschnellweg auf ihre Vor- und Nachteile detailliert geprüft würden. Es stelle sich beispielsweise die Frage, ob im Bereich der Verlängerung der Bebenhäuser Straße und der Querung der Landstraße auf Höhe der Sportstätten der Radschnellweg auf die erforderliche Breite erweitert werden könnte. Im Zuge der ökologischen und topografischen Aufwertung des Gesamtgebietes Fuchshof wäre nach Ansicht der Fraktion eine Rampe mit Unterführung in diesem Bereich wünschenswert. Auch die Weiterführung des Radschnellweges nach Bietigheim-Bissingen sollte im Rahmen der Planungen nicht außer Acht gelassen werden. Stadtrat Handel lobt den durch den Radschnellweg geplanten Lückenschluss des Grünen Rings.

Stadträtin **Seyfang** sieht bei der Vorzugsvariante 1 in Richtung Innenstadt einige mögliche Probleme, welche durch eine gute Planung beseitigt werden könnten. Mit dem Radschnellweg sollten ihrer Meinung nach vielmehr die Berufspendler als die Freizeitradler angesprochen werden.

Stadtrat **Rothacker** merkt an, dass aus den Unterlagen nicht einsehbar sei, durch welche Straßen genau der Radschnellweg in Ludwigsburg verlaufen würde. Mit der präsentierten Vorzugsvariante 1 sei die Freie Wähler-Fraktion jedoch zufrieden. Radwege sollten nach Ansicht von Stadtrat Rothacker eher durch Grünbereiche führen als durch vielbefahrene Straßen. Das würde mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad motivieren.

Stadtrat **Dr. O'Sullivan** ist überzeugt, dass auf diesem Radschnellweg noch deutliches Potenzial zu heben sei. Auch er vertritt die Meinung, dass die Berufspendler, welche schnell ein größeres Ziel erreichen möchten, das primäre Ziel der Bemühungen sein sollten und nicht die Freizeitradler. Der Teil des Radschnellweges, welcher durch Ludwigsburg führen werde, sollte als Gelegenheit genutzt werden, um auf lange Sicht ein adäquates Radwege-Gesamtangebot in der Stadt zu schaffen. Die SPD-Fraktion möchte die Stadtverwaltung bei allen weiteren Schritten hierzu gerne unterstützen.

Stadträtin **Knecht** nimmt Stellung für die FDP-Fraktion. Ihre Stellungnahme ist nachfolgend im Wortlaut wiedergegeben:

„Mit einem Radschnellweg wird eine attraktive, gesunde und ökologisch wertvolle Verbindung für Radfahrer, die zügig zwischen den Städten Ludwigsburg und Waiblingen – aber auch in den Osten von Stuttgart fahren wollen, geschaffen. Das Rad könnte zu einer Alternative für – meist eher sportliche – Pendler werden. Hohe zu erwartende Förderquoten machen den Radschnellweg für unsere Stadt interessant.

Dennoch sollten wir genau prüfen, welche Trassenvariante für Ludwigsburg die Richtige ist. Je höher der zu erreichende Standard, desto mehr wird der Radschnellweg angenommen. Dafür müssen wir zu erwartende Hindernisse (maximal mögliche Radwegbreiten und Kreuzungen, die den Radler ausbremsen) ausmachen. Ebenso macht es Sinn, die Trasse dort entlang zu führen, wo die meisten Menschen angebunden werden können und deren Fahrziel am ehesten mit dem des Radschnellweges übereinstimmt.

Zu Trassenvariante 1 habe ich noch einige Fragen:

1. Wie sieht es mit der Vorfahrtsregelung an der Solitudestraße und der B27 aus?
2. Beim MTV würden Autos die Trasse überqueren, um auf den Parkplatz zu gelangen. Ebenso täglich viele Kindergartenkinder, Sportler und Restaurantgäste.
3. Weiterführend Richtung HCL ist der Radweg sehr eng und wird auch als Ein- und Ausgang zu den Sportanlagen im Sportpark Ost genutzt. Die 4 m für einen Zweirichtungsradweg zzgl. mind. 2,5 m für den Fußverkehr können hier als Radschnellwegstandard an einer von Fußgängern und Sportlern hoch frequentierten Stelle nicht eingehalten werden.

Ziel der Konzeption ist es, Orte sinnvoll miteinander zu vernetzen, aber auch innerorts Teilstrecken entlang der Route mit den höchsten Potentialen auszumachen. Bei Trasse 1 besteht mehr oder weniger aus dem bestehenden Radweg von West nach Ost eine Verbindung, die heute schon, auch durch die Schülerverkehre, mit täglich durchschnittlich ca. 4.500 Radlern in der Alleenstraße hoch frequentiert ist. Diese Route hat gewisse Engpässe und Gefahrenknoten (Solitudeallee, B27, entlang der Eingänge zu den Sportplätzen und den Vereinsheimen), von denen nicht alle bei einem weiteren Ausbau beseitigt werden können. Man muss sich zudem die Frage stellen, wie viele weitere Radfahrer Trasse 1 zu Stoßzeiten überhaupt noch aufnehmen kann?

Die Trasse 2 – die weiter südlich liegt und vom Bahnhof über die Robert-Franck-Allee, die Aldinger Straße, über Grünbühl-Sonnenberg und Pattonville nach Aldingen führt (und weiter nach Mühlhausen, Fellbach und Waiblingen) könnte für uns Ludwigsburger sehr interessant sein. An ihr liegen, Wüstenrot & Württembergische, die Karlshöhe mit der Evangelischen Hochschule und der wachsende Stadtteil Grünbühl-Sonnenberg. In Pattonville liegt eine weitere kreisübergreifende Schule, die Erich-Bracher-Berufsschule sowie eine Realschule, die bei Ludwigsburgern beliebt ist.

Auf dieser Strecke besteht auf Ludwigsburger Gemarkung einfacher die Möglichkeit, ausreichend breite oder auch richtungsgetrennte Radwege zu bauen. Als weiterer Anschluss und Verbindung nach Stuttgart birgt diese Trasse 2 ein hohes Potenzial: Gelegen im Korridor Mitte ließe sie sich leicht mit dem Korridor Süd verbinden. In Aldingen trifft die Trasse 2 auf die Stadtbahnhaltestelle Aldingen und auf den Landesradfernweg, der Richtung Bad Cannstatt führt.

Wenn man sich die Berufspendler-Ströme ansieht dann ist festzustellen, dass mehr Pendler nach Stuttgart als nach Waiblingen (oder Winnenden) fahren. Das Nutzerpotential wird durch eine Verbindung der Schnellwege auch in Richtung Stuttgart wesentlich erhöht. Vor dem Hintergrund der hohen Investitionskosten ist es sinnvoll, wenn ca. 2.000 Radler im Durchschnitt täglich unterwegs sind. Die Abschätzung des Nutzerpotentials liegt laut BIT Ingenieure im Jahre 2030 für Trasse 1 (Ludwigsburg-Neckarrems-Ludwigsburg) bei 2.100, bei Trasse 2 (von Ludwigsburg über Aldingen (wegen Grünbühl-Sonnenberg und Pattonville) bereits bei 2.600. Welcher Kosten-Nutzen-Wert wurde für die Trasse 2 errechnet? In der Bewertungsmatrix erhalten die Attraktivität (Fahrkomfort, Umwegfaktor, Zeitverlust an Knotenpunkten, etc.) mit 20%, die Erschließungspotentiale (Wohngebiete, Arbeitsplätze und ÖV-Anbindung,) und die soziale und verkehrliche Sicherheit (Häufigkeit der Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr, Geschwindigkeit Kfz) mit 15% höchste Gewichtungen. Auch wenn die Baumaßnahmen bei Trasse 2 aufwendiger sein könnten, so würden wir dadurch eine zweite städtische West-Ost -Achse erhalten, die den Fahrradweg durch die Stadtmitte entlang des Innenstadtcampus und der Sportvereine am Fuchshof entlasten wird. Verbindungen vom bestehenden Fahrradweg zu einem Radschnellweg auf Trasse 2, der seinem Namen durch wenige Hindernisse alle Ehre machen würde, könnten über die Königsallee oder Danziger Straße, aber auch über die Verlängerung der Waiblinger Straße zum Kreisel beim Lidl/Rossmann in Pattonville problemlos geschaffen werden.

Ich möchte die Stadtverwaltung bitten, die Vorzüge der Trasse 2 nochmals genauer anzusehen und eine detailliertere Abwägung zwischen beiden Trassen 1 und 2 anzustellen.“

Nach Ansicht von Stadtrat **Müller** sollten im Rahmen der Planung auch die Punkte geprüft und dargestellt werden, an denen die Nutzer den Radschnellweg verlassen können, um beispielsweise auf örtliche Radwege weiterzufahren.

Stadtrat **Zeltwanger** sagt, dass man bei der Mobilitätsplanung dort anfangen sollte, wo man den überregionalen Verkehr, der durch Ludwigsburg fließt, in den Griff bekommen könnte. So betrachtet sei der vorgestellte Radschnellweg Ludwigsburg- Remseck a.N. – Waiblingen der richtige Ansatz. Auch er vertritt die Meinung, dass die Verknüpfungspunkte zu anderen Mobilitätsangeboten deutlich dargestellt werden sollten.

BM **Ilk** stellt fest, dass die Ausschussmitglieder eine Reihe von Detailfragen gestellt haben. Diese Fragen können nicht im Rahmen der heutigen Sitzung geklärt werden, sondern erst im Verlauf der weiteren Planung. Er versichert jedoch, dass es bei diesem Projekt keine unüberwindbaren Hindernisse gibt. Zudem sei die Trassenführung sinnvoll, da sie einen bestehenden Bedarf abdecken werde.

Herr **Behnsen** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) ergänzt, dass laut Machbarkeitsstudie die aktuelle Ampelschaltersituation sowohl an der Oststraße als auch an der B 27 voll dem Radschnellwege-Standard entspreche. Es seien daher keine weiteren Modifikationen erforderlich. Für die Trassenvariante 2 sei nicht explizit eine Nutzen-Kosten-Untersuchung gemacht worden. Es habe sich jedoch bei einer ersten Prüfung gezeigt, dass zwar das Potenzial für den Radverkehr hier höher sei, dafür aber der technische Aufwand für eine Neckar-Querung umso größer.

Die meisten Synergie-Effekte mit den anderen betroffenen Kommunen werden bei der Trassenvariante 1 erwartet. Diese wurde auch in der Vergleichsmatrix bevorzugt. Herr Behnsen versichert, dass die Verknüpfungspunkte zu anderen Mobilitätsangeboten mitgedacht werden. Die Radschnellwege-Infrastruktur würde laut Machbarkeitsstudie zeitlich versetzt durch die unterschiedlichen Nutzergruppen (Berufspendler, Schüler, Freizeitradler) genutzt werden.

Herr **Knobloch** (Fachbereich Nachhaltige Mobilität) betont, dass es bei diesem Projekt – unabhängig von der gewählten Trassenvariante – auch um die Frage gehen sollte, wie belastet ist die Fahrradinfrastruktur in Ludwigsburg. Es gehe darum, Erkenntnisse zu gewinnen und bei Bedarf nachzusteuern.

Der Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt nimmt den Bericht der Stadtverwaltung zur Kenntnis.

TOP 3**Parkplätze Myliusstraße**

Beratungsverlauf:

Siehe Ausführungen unter Punkt 3.1.

TOP 3.1**- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom
11.02.2020****Vorl.Nr. 077/20**

Antragstext:

Die Kurzzeitparkplätze in der Myliusstraße werden umgewandelt. Lieferzone und Behindertenparkplätze bleiben erhalten und werden bei nachgewiesenem Bedarf sogar erweitert. Es soll eine kostengünstige, schnelle Umgestaltung mit einfachen Mitteln erfolgen.

Abstimmungsergebnis:

Der Antrag wird mit 6 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen bei Gleichstimmigkeit abgelehnt.

Beratungsverlauf:

Herr **Knobloch** erläutert den Parkplatzbestand an der Myliusstraße anhand von zwei Plänen, welche dem Protokoll beigelegt sind. Er betont, dass die Myliusstraße Teil der Planungsstrecke für den BRT sei. Deshalb werde die Verwaltung die Fragen und Anmerkungen des Gremiums in der heutigen Sitzung notieren und diese an das beauftragte Fachbüro zur weiteren Prüfung im Rahmen der Planungen für den BRT weiterleiten.

Bevor die Aussprache eröffnet wird, begründet Stadträtin **Dr. Knoß** den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Stadtrat **Herrmann** erinnert daran, dass es früher mehr Parkplätze an der Myliusstraße gegeben habe. Diese seien dann um ein Drittel reduziert worden, um entstehende verkehrliche Behinderungen aufzuheben. Bei den aktuell vorhandenen Stellplätzen handle es sich um Kurzzeit-Parkplätze mit einer Höchstparkdauer von 20 Minuten. Da es in den Myliusstraße Einzelhandel und mehrere Arztpraxen gibt, seien diese auch notwendig. Die CDU-Fraktion erachte ihre Entfernung als nicht sinnvoll.

Auch die Freie Wähler-Fraktion sieht eine Notwendigkeit für die vorhandenen Kurzzeit-Parkplätze und spricht sich deshalb gegen den Antrag der Grünen aus.

Stadtrat **Maier** gibt zu, dass die Arztpraxen und der Einzelhandel von den Parkplätzen an der Myliusstraße profitieren. Dennoch werde der ÖPNV durch die ein- und ausparkenden Autos bei der Weiterfahrt behindert. Mit Blick auf die Verflüssigung des Verkehrs und auf die Lärmreduzierung wäre es durchaus sinnvoll, die Kurzzeit-Parkplätze an der Myliusstraße aufzulösen. Insofern könne die SPD-Fraktion dem Antrag der Grünen folgen.

Die FDP-Fraktion lehnt den Antrag ab. Stadträtin **Knecht** betont, wie wichtig die Parkplätze für Patientinnen und Patienten sind, die aufgrund ihres gesundheitlichen Zustands oder ihres Alters nicht mit dem ÖPNV oder mit dem eigenen Auto zu einer der vielen Arztpraxen an der Myliusstraße fahren können und von einer anderen Person mit dem Auto dahingebacht werden.

Stadtrat **Müller** ist überzeugt, dass der öffentliche Nahverkehr weniger behindert würde, wenn es keinen parksuchenden Verkehr in der Myliusstraße geben würde. Deshalb wäre es sinnvoll, durch die Auflösung der Kurzzeit-Parkplätze den parksuchenden Verkehr dort einzustellen.

Stadträtin **Dr. Knoß** sieht das Hauptproblem bei den Parkplätzen an der Myliusstraße darin, dass sie Wendevorgänge provozieren und somit den Verkehrsfluss stören. Zudem seien diese Parkplätze für die Maße der heutigen Autos oft zu schmal. Die parkenden Fahrzeuge ragen deshalb oft zu weit in die Straße hinein und sorgen für zusätzliche Behinderungen.

Stadtrat **Klotz** gibt zu bedenken, dass viele Leute, die Patienten zu den Arztpraxen fahren, in die zweite Reihe halten würden, um die Fahrgäste aussteigen zu lassen, wenn die Kurzzeit-Parkplätze wegfallen sollten. Somit wäre nichts gewonnen.

In Anbetracht der vielen Arztpraxen und des Einzelhandels in der Myliusstraße wäre es nach Ansicht von Stadtrat **Zeltwanger** die falsche Priorität, an den dort vorhandenen öffentlichen Kurzzeit-Parkplätzen zu rütteln. Auch die Lieferanten-Stellplätze sollten erhalten werden, weil man den Einzelhandel in diesem Bereich stärken möchte und sonst keine weiteren Parkmöglichkeiten für den Lieferverkehr bestünden. Zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Myliusstraße erwartet Stadtrat Zeltwanger eher ein Konzept darüber, wie der Pkw-Anlieferverkehr in Richtung Bahnhof auf die Westseite zu bekommen wäre.

Stadtrat **Dr. O'Sullivan** weist darauf hin, dass es in unmittelbarer Nähe der Myliusstraße zwei Parkhäuser gibt, das Parkdeck an der Schillerstraße und das Solitude-Parkhaus. Dort gebe es in der Regel ausreichend freie Stellplätze.

Deshalb seien seiner Ansicht nach die öffentlichen Kurzzeit-Stellplätze an der Myliusstraße, welche zudem eine nicht komfortable Breite aufweisen, nicht zwingend erforderlich, wenn man mit dem Auto zum Einkaufen fahren oder Patienten zu den Ärzten bringen und abholen möchte. Den Antrag der Grünen sieht er als berechtigt an.

Um eine Richtschnur für die weiteren Planungen im Rahmen des BRT zu haben, stellt BM **IIIk** den Antrag Vorl.Nr. 077 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Abstimmung.