

Herr Diesfeld vom Büro Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation stellte anhand einer Powerpointpräsentation die Aktualisierung des Parkraumkonzeptes in Sankt Augustin vor. Diese Präsentation ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Anschließend beantwortete er die Anfragen und Anregungen des Ausschusses.

Herr Gleß zeigte sich dankbar für das, was gerade vorgestellt wurde und er sei auch einverstanden mit dem Analyseteil, den Zielsetzungen und den Maßnahmekonzeptionen. Er sei dafür, das so schnell wie möglich anzugehen.

2006 sei mit dem Stadtentwicklungskonzept einen Paradigmenwechsel eingeleitet worden. Dieser Paradigmenwechsel habe weggeführt von der autogerechten Stadt. Man habe in Sankt Augustin von der guten Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr gelebt. Das habe einiges gekostet. Man habe wertvollstes Bauland im Zentrum, MK1 und MK2, Parkplatz gegenüber der Konrad-Adenauer-Stiftung, als Parkflächen genutzt und unentgeltlich bereitgestellt. Man habe aber letztendlich davon profitiert, für den motorisierten Individualverkehr immer gut erreichbar zu sein. Diese Zeit sei aber spätestens seit 2012 mit der Erstellung des Masterplans Urbane Mitte vorbei, nämlich seit man sich Gedanken darüber gemacht hat, diese freien Grundstücke einer Bebauung zuzuführen und den Parkraum zu bebauen.

Jetzt sei mittlerweile auch der HUMA fertiggestellt, mit zwei ganz wichtigen Paradigmen. Einerseits seien die beiden Parkhäuser fertiggestellt, mit insgesamt 2.500 Stellplätzen.

Früher habe es ebenerdig 1.600 Stellplätze gegeben mit viel Flächenverschwendung. Also seien mehr Stellplätze dort geschaffen worden. Mittlerweile sei man bei den Baufeldern MI1, MI2 und MI3 auch frei, was die Bewirtschaftung anbelangt. Denn HUMA habe die Flächen bis ein Jahr nach Fertigstellung genutzt, um dort Ersatzstellplätze zu realisieren und für Betrieb und Bau des HUMA zu bewirtschaften.

Deswegen sei er froh, dass entsprechend dem Gutachten die Parkraumbewirtschaftung mit dem HUMA harmonisiert werden muss.

Das werde daraus deutlich, dass die Baufelder MI1 und MI2 voll sind, denn sie werden nicht bewirtschaftet. Man könne da 24 Stunden den Wagen stehen lassen. Der Anreiz, das Parkhaus zu nutzen, sei nicht da. Diesen Anreiz schaffe man nur dann, wenn man diese Flächen bewirtschaftet. Dann schaffe man da Harmonie, und dann werde auch der Anreiz verschwinden. Gleichwohl gehe es auch um die Hochschule. Es sei immer gesagt worden, dass die Studenten alle mit dem Fahrrad oder mit der Bahn kommen. Aber auch hier stelle man fest, dass der Anreiz Bus, Bahn und Fahrrad zu nutzen, nicht unbedingt besonders groß ist.

Viele der Flächen im Parkhaus seien aber mit den Mietverträgen der einzelnen Mieter belegt. Das bedeute, dass sie zwar nicht mit einer Baulast gebunden sind, aber privatrechtlich, vertraglich, seien sie gebunden.

Die Verwaltung stehe in Gesprächen mit dem Betreiber, der Firma Hurler, dann, wenn neue Verträge anstehen, diese soweit aufzulösen, dass es dann gelingt, Kontingente unterschiedlicher Größenordnungen an Parkplätzen für andere Nutzer zur Verfügung zu stellen.

Es habe einen Grund, dass regelmäßig von den etwa 1.800 Stellplätzen im Parkhaus West nur 1/3 belegt, andere Stellplatzflächen aber voll sind. Grund sei die fehlende Harmonisierung der Bewirtschaftung.

Jede Form von Bewirtschaftung funktioniere aber nur dann, wenn Kontrollen stattfinden. Die müssten natürlich durchgeführt werden und dafür sei Personal erforderlich.

Er sei sich mit dem Ordnungsdezernenten einig, dass dafür Personal eingestellt werden muss. Beim Thema „Bewohnerparken“ oder „Anwohnerparken“ teile er ebenfalls die Einschätzung. Das gebe es in Sankt Augustin noch nicht. Es gebe eine Rechtsprechung, ab wann Anwohnerparken oder Bewohnerparken eingeführt werden kann.

Bei den Gebieten, um die es da geht, Im Spichelsfeld, das Quartier B-Plan 114, Haus Heidefeld, Europaring, den ganzen Komplex Sandstraße usw., sehe er die Voraussetzung. Er könne sich auch da der Empfehlung des Gutachters voll und ganz anschließen, dass dort die Bewohnerschaft geschützt werden muss, vor allzu stark einsickerndem Verkehr. Daher müsse man letztendlich auch bewirtschaften und das Bewohnerparken trage seines Erachtens dazu bei.

Dass auch Fremdparker für zwei Stunden parken können, würde den Charme ausmachen, damit jemand, der dort wohnt, Besuch bekommen kann.

Er sei froh über die Ergebnisse dieses Gutachtens der Parkraumkonzeption. Er trage das voll und ganz mit und glaube, es wird höchste Zeit. Wenn man nicht weiterhin Blechlawinen haben will, sollte man das so rasch als möglich umsetzen.

Herr Puffe teilte für seine Fraktion mit, dass man Vorlage, Bericht und Vortrag sehr gut folgen konnte.

Es bestätige genau das, was man hier im Umfeld, im Zentrum, wahrnehme. Es gebe die beiden großen Parkhäuser des HUMA, die allerdings wenig angenommen werden. Drumherum gebe es den Parkdruck, z. B. neben dem technischen Rathaus und in den Wohngebieten.

Wenn man sich die Entwicklung anschaut, sehe man, dass auf der anderen Seite des technischen Rathauses das Seniorenzentrum realisiert wurde und daneben nun die Baugrube für das nächste Bauvorhaben ausgehoben wird.

Auf der Seite zur Hochschule hin sollen die Gebiete erschlossen werden. Daher werde der Parkdruck noch immens steigen.

Und wenn man dann die Szenarien sehe, dass man an der Hochschule mit 160% oder im Rathausbereich mit 110% Auslastung konfrontiert wird, dann sei allen klar, wie sich die Situation darstellen wird, wenn sie schon als sehr ausgelastet und von den Kapazitätsgrenzen als erreicht betrachtet werden kann.

Insofern mache es auch aus ihrer Sicht nur Sinn, diese Maßnahmen umzusetzen und dem zu folgen, was vorgeschlagen wurde: eine Orientierung an den Stellplatzbedingungen in den Parkhäusern, weil alles andere dazu führen würde, dass draußen geparkt wird. Also müsse mindestens das gefordert werden, was in den Parkhäusern verlangt wird, damit man eine Umverteilung in die Parkhäuser hinbekomme.

Auch das Bewohnerparken sei aus Sicht seiner Fraktion zwingend notwendig, weil in den benannten Gebieten jetzt schon ein immenser Parkdruck vorhanden sei. Und natürlich werde sich, wie dargestellt, der Parkdruck dahin verschieben.

Das Thema „Parkraumüberwachung“ müsse damit einhergehen, denn ansonsten bringe auch ein Bewohnerparken nicht viel. Da die Kapazitäten beim Ordnungsamt sehr begrenzt sind, sei man dabei, die entsprechenden Kapazitäten zu schaffen. Den Weg solle man dann auch gehen.

Er wollte wissen, warum der größte Parkdruck zwischen 11 und 13 Uhr vorliegt. Er würde das eigentlich eher spät nachmittags erwarten, wenn die Leute auf dem Heimweg noch mal einkaufen gehen und, statt im Parkhaus, eher sonst wo im Umfeld parken.

Fraglich sei auch, warum die Dauer nicht erhoben wurde. Von der Parkdauer könne man gegebenenfalls auch Rückschlüsse ziehen, wer da parkt und mit welchen Nutzern man es da zu tun hat.

Herr Diesfeld erklärte, dass die Spitzenauslastung, 11 – 13.00 Uhr, auch im alten Gutachten so enthalten war. Daran habe man sich orientiert. Diese Auslastung zwischen 11 und 13.00 Uhr sei auch typisch. Es sei auch in Innenstädten so, dass zwischen 11 und 13.00 Uhr die Parkraumauslastung maximal normal ist, weil es dann Überlagerungen gebe zwischen Beschäftigtenparken, mittags gehen durchaus noch viele Leute einkaufen, und teilweise auch dem Bewohnerparken, das mittags noch stattfindet.

Die Parkraumdauern seien nicht erhoben worden, weil man sich da auch recht gut noch an den Zahlen aus 2015 orientieren kann. Das werde sich nicht wesentlich verschoben haben.

Aber die Auslastungen seien natürlich sehr interessant: Wie hat sich aufgrund der städtebaulichen Maßnahmen die Auslastung der einzelnen Parkräume entwickelt? Das Gutachten aus 2015 sei ja noch nicht so alt, aber es habe sich bei den Auslastungen etwas geändert. Daher sei nur das aktualisiert worden.

Herr Züll erinnerte daran, dass bei Konzeption der Hochschule Zielrichtung der damaligen Landesregierung gewesen sei, an der Hochschule nur wenige Parkplätze anzubieten. Aus irgendwelchen Gründen sei man davon ausgegangen, dass Studierende keine Autos haben und nicht mit dem Auto kommen, weil sie hier wohnen.

Schön sei ja, dass diese Hochschule inzwischen einen wahnsinnig guten Ruf hat. Daher würden es aber nicht weniger sondern mehr Studierende. Außerdem würden auch mehr Studiengänge zusätzlich angeboten.

Deswegen müsse in der Tat jetzt etwas passieren.

Und dass man hier jetzt ein Parkhaus habe, sei ein guter Weg.

Die Anreize für Mietparkplätze in den HUMA-Parkhäusern seien ja Möglichkeiten, und wenn er Herrn Papadopoulos Revue passieren lasse, möglicherweise tue sich da ja auch was.

Wenn es da nachts freie Parkplätze gibt, dann seien das möglicherweise Parkplätze, die von anderen vielleicht längerfristig genutzt werden können. Damit könne man auch Einnahmen generieren, im Bereich der Firma Hurler.

Seine Fraktion habe vor einiger Zeit einen Antrag zur Stellplatzsatzung gestellt. Damals habe es die 2016er Landesbauordnung gegeben, nun gebe es die 2018er.

Wenn man an die Baufelder herangeht, dann werde adäquat dessen, was an Stellplatzbedarf zu erwarten ist, auch zu regeln sein, dass diese Stellplätze im privaten Raum angelegt und dass dann dafür auch die entsprechenden Flächen vorgesehen werden müssen.

Und wenn er „Stellplätze“ sage, dann meine er nicht alleine „Auto“.

„Anwohnerparken“ stimme er zu. „Anwohnerparkausweisen“ stimme er auch zu, aber, dann mit möglichst geringer Gebühr.

Abzocke solle nur da stattfinden, wo diejenigen sich nicht an die Spielregeln halten. Er erinnere an Anträge, die schon vor zehn Jahren mal gestellt worden seien, das Ordnungsamt personell so auszustatten, dass diesem Auftrag und Wunsch der Politik auch entsprochen werden kann.

Es müsse jetzt nicht sein, den Arbeitsplatz überzufinanzieren, aber man müsse sich wirklich die schwarzen Schafe herauspicken, die dann in Nachbarschaften für Unruhe und nicht nachvollziehbaren Ärger sorgen.

Herr Gleß bestätigte, dass der Weg über eine Parkraumbewirtschaftung geht.

Wenn diese Parkraumbewirtschaftung analog zu der Bewirtschaftung in den beiden Parkhäusern durchgeführt wird, werde es sich automatisch ergeben, dass die Parkhäuser deutlich voller sein werden als jetzt.

Er sei immer wieder erstaunt, wie Kunden des HUMAs, in dem Fall des Reals, und vielleicht auch anderer Geschäfte, auf den Baufeldern MI 1 bis 3 parken, Familie mit zwei Kindern, zwei Einkaufswagen, turmhoch die Wasserkisten, sich dann irgendwie über den Kreisverkehr quetschen, um dann 1,50 € zu sparen.

Es sei sich sicher, dass das Parkhaus sofort voller wird, wenn das nivelliert ist.

Hinsichtlich der Hochschule gab er Herrn Züll Recht. Es habe ihn damals auch immer ein wenig geärgert, als das Druckmittel ausgeübt worden sei, in die Hochschule zu investieren, nicht in Parkplätze. Die Studenten würden alle mit dem Fahrrad oder mit der Bahn kommen. Man erlebe das draußen auch gänzlich anders. Aber auch da sage er ganz klar, dass sich alleine mit einer Parkraumbewirtschaftung ein Teil des Problems, dass Studenten mit dem Auto kommen, erledigen würde. Im Moment sei das kein Problem. Es werde widerrechtlich irgendwo am Seitenstreifen der Grantham-Allee oder sonst irgendwo geparkt, weil es nicht sanktioniert wird. Dennoch werde es wichtig sein, mit einem der wichtigsten Motoren der Zentrumsentwicklung, nämlich der Hochschule, Gespräche über Mobilitätskonzepte zu führen.

Frau Feld-Wielpütz bedankte sich ausdrücklich für dieses Parkraumkonzept. Es gebe die Realität eins zu eins wieder. Es sei das, was die Bürgerinnen und Bürger, vor allem im Ortsteil Mülldorf, jeden Tag erleben. Es sei das, was die CDU-Fraktion immer wieder gesagt habe, weswegen die Anträge gestellt worden seien, sowohl zur Parkraumuntersuchung als auch zu einem Parkraumkonzept. Jetzt heiße es, entsprechend zu handeln. Das habe Herr Gleß ja schon in Aussicht gestellt, und sie denke, wenn das jetzt hier alle so sehen, dass dann auch die nächsten Schritte zwangsläufig und folgerichtig sind und folgen müssen.

Sie wollte wissen, ob zu dem Bereich, der in diesem Ausschuss beraten wird, auch, nach einer Änderung, der Bereich bis zum Jugendzentrum im Ortsteil Mülldorf, gehört.

Dieser Bereich sei mitbetrachtet worden, genau wie der Alte Bauhof. Das sei auf der Seite 26 des Parkraumkonzeptes ersichtlich. Unter Punkt 38, das sei der Alte Bauhof, werde Parkdruck entstehen aufgrund von baulicher Veränderung. Da seien 66 Stellplätze. Diese Stellplätze würden jetzt in Kürze wegfallen. Die bauliche Veränderung werde natürlich folgerichtig realisiert werden. Das bedeute, für die Besucher der Nachbarschaftshilfe könne kein adäquater Ersatz geboten werden. Der werde folgerichtig dann natürlich in die Seitenstraßen gedrängt, denn die Leute wollen zur Nachbarschaftshilfe. Daran gehe kein Weg vorbei.

Im Gutachten sei auch aufgeführt, dass das Jugendzentrum, das sich zur Zeit im Bau befindet, kurz vor der Fertigstellung ist. Dann werde da der Kinderschutzbund untergebracht mit einer größeren Gruppe, und es gebe eine Mehrzweckhalle.

In dem Bereich des Parkplatzes seien etwa 60 Stellplätze, oberirdisch, die jetzt schon ziemlich gut belegt sind, durch die unterschiedlichen Nutzungen. Sie wollte wissen, wie dieser Bereich eingeschätzt wird und ob eine Möglichkeit gesehen wird, den Parkplatz, nicht zu Lasten des Parks, aber vielleicht so etwas zu verändern, dass man da etwas mehr Parkplätze akquirieren könnte.

Auf der gegenüberliegenden Seite sei die Bebauung des Alten Bauhofes mit zwei Häuser und 17 Wohnungen, und weitere Bebauung, rund um die Ecke mit unterschiedlichen Nutzungen beschlossen.

Auf der anderen Seite seien die Kreissparkasse, das Fitnesscenter und ein Altenheim. Da herrsche auch massiver Parkdruck.

Insofern stelle sich die Frage, was für diesen Bereich empfohlen wird.

Herr Diesfeld räumte ein, dort nicht so ins Detail geschaut, zu haben, weil man sich vor allem auf die Bereiche um die Hochschule konzentriert habe.

Er glaube, dass man sich den Bereich im Detail noch mal angucken muss, wie viele Parkmöglichkeiten entfallen, und wie man sie eventuell kompensieren kann.

Klar sei natürlich, dass sich der Parkdruck auch in die nahegelegenen Wohngebiete verdrängt, wenn in dem Bereich Parkmöglichkeiten entfallen, die im Moment stark genutzt werden. Das könne man natürlich teilweise kompensieren und auffangen durch eine Bewohnerparkbewirtschaftung. Sofern die Leute länger als zwei Stunden dort parken wollten, könnten sie es dann auch nicht. Kurzzeitparker würden sich dann natürlich auch in den Bewohnerparkbereich drängen.

Daher müsse man da noch mal ganz genau nachschauen, wie viele Parkplätze betroffen sind und ob man die eventuell im Nahbereich auch kompensieren kann.

Herr Dr. Frank sah ein, dass man wahrscheinlich an einem Bewirtschaftungskonzept nicht vorbei kommt, aus den Gründen, die Herr Gleß ausgeführt hat.

Trotzdem habe er bei der Sache ein ungutes Gefühl, was damit letztlich ausgelöst wird.

Man gebe 100.000 bis 200.000 € aus, um den Platz an der Hochschule frei zu halten, und beschäftigt dafür zwei Kräfte, die das Ganze überwachen müssen.

Fraglich sei, ob es nicht den gleichen Effekt habe, dass man das Parken hier überhaupt nicht mehr ermöglicht, weil man es bebaut. Diese Fläche falle in naher Zukunft weg. Das sei das Ziel, und es werde auch so kommen. Der Verdrängungswettbewerb in die Wohngebiete könne dadurch unterbunden werden, dass die Leute Anwohnerparkmöglichkeiten haben, mit der Möglichkeit, dass jeder dort zwei Stunden parken kann, auch Besucher.

Herr Diesfeld wies darauf hin, dass Aufgabenstellung gewesen sei zu untersuchen, was passiert, wenn die Flächen bebaut werden. Dann sei automatisch klar, dass diese Parkfläche entfällt, und die Fahrzeuge, die da stehen, müssen sich was anderes suchen.

Die Parkraumbewirtschaftung gelte natürlich nicht nur für diese Fläche, sondern für den gesamten Parkraum im Zentrum.

Es gebe sonst den Effekt, wenn die Fläche bebaut und alles andere nicht bewirtschaftet wird, dass dann alles in die anderen Straßen drängt. Dann gebe es da eine Menge Parksuchverkehr.

Die Fläche werde bebaut. Dann müssen sich die Fahrzeuge einen anderen Stellplatz suchen. Außerdem wolle man natürlich auch nicht, dass die anderen Straßen in dem Umfeld zugeparkt werden.

Man müsse auch sagen, dass die HUMA-Parkhäuser dafür gebaut sind, den Parkdruck aufzunehmen, und sie würden dafür instandgehalten. Daher müsse es das Ziel sein, die Leute in die Parkhäuser zu lenken.

Herr Gleß erläuterte, dass die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter die tatsächlich lange parken, Stellplätze haben, z. B. in der Tiefgarage oder im Parkhaus im hinteren Blockbereich. Daher würden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens Stellplatznachweise geführt. Manchmal mache man Abstriche wegen der ÖPNV-Anbindung. Daher sei es ausgewogen.

Ziel sei es nicht, Geld einzunehmen. Der Idealzustand sei der, ein gewisses Quantum an Stellplätzen zu haben, das ist genau zur Nachfrage passt. Exakt die Nachfrage, als Äquivalent für das Angebot. Die Erreichung dieses Idealzustandes lasse man sich etwas kosten.

Herr Günther bedankte sich für das Gutachten und den Vortrag.

Es gefalle gut, weil es eine runde Sache sei, die gut argumentiert und zusammenstellt ist, und auch aus ihrer Sicht die richtigen Konsequenzen aufzeigt. Beim ersten Aufschlag des Parkraumbewirtschaftungskonzepts sei gewünscht worden, ein zusätzliches Parkhaus zu bauen. Seine Fraktion habe aber darauf aufmerksam gemacht, dass da bereits zwei große HUMA-Parkhäuser sind und man sich mit HUMA unterhalten soll.

Insofern halte man die Konstruktion inklusive Anwohnerparken sehr schlüssig. Man baue ja jetzt hier nicht die restlichen Flächen zu, um Autofahrer abzuschrecken. Aber man müsse mit der Situation zu Recht kommen, wenn sie eben zugebaut sind. Bei dem jetzt bestehenden Parkandrang würden die Flächen alleine und die öffentlichen Parkflächen das nicht aufnehmen können.

Ein Effekt wäre, eine Verlagerung ins HUMA-Parkhaus, aber natürlich auch mit wichtigen ÖPNV-Nutzungs-orientierten Maßnahmen zu kombinieren. Er gehe davon aus, dass die meisten Studenten Semestertickets haben. Sie kämen jetzt eigentlich nur mit dem Auto, weil hier freies Parken in Sankt Augustin angesagt ist. Und das gleiche gelte natürlich auch für Angestellte, ob das nun bei der Stadtverwaltung ist oder bei den Werbe- und Dienstleistungsunternehmen. Das könne man mit den Möglichkeiten des Jobtickets vielleicht abmildern.

Herr Züll erläuterte, dass die Fläche unterhalb des technischen Rathauses mit Baurecht versehen ist. Insofern handele es sich nur um eine temporäre Maßnahme, wo möglicherweise ein Schild „Parken, maximal eine Stunde“ ausreicht. Da müsse man auf jeden Fall unter HUMA kostenfrei liegen, und wer länger als eine Stunde dort parkt, mit einer Parkscheibe, der werde sanktioniert. So gebe man nicht viel Geld aus. Es solle nicht lange Parkplatz bleiben, sondern geringere Parkplatzzeit dort, als Freiparken im HUMA. Im HUMA könne man drei Stunden für 1,50 € parken.

Zur Nachbarschaftshilfe bat er die Verwaltung um Mitteilung, ob die Genehmigung der Erweiterung fehlerfrei erfolgt ist.

Beim alten Tackegelände ging er davon aus, dass Lidl vermutlich die gleiche Bewirtschaftungsstrategie pflege, wie Aldi, nämlich dass man dort zwei Stunden parken darf.

Hinsichtlich des Eckgebäudes mit der Sparkasse vermutete er, dass Stellplätze im ausreichenden Maße vorhanden sind.

Die einzustellenden Verkehrskontrolleure würden natürlich nicht nur hier eingesetzt, sondern auch weiter nach Mülldorf gehen und sich die anderen Bereiche angucken. Die Studierenden kämen mit dem Auto, weil auch sie sich Zeit, Kosten, Nutzen anschauen. In seinen Augen sei die Philosophie, hier eine Hochschule zu schaffen, um Menschen hier hin zu holen, falsch gewesen. Es sei eine Ausgleichsmaßnahme gewesen, um nach Sankt Augustin und nach Rheinbach junge Menschen zu ziehen als Ausgleich für diejenigen, die nach Berlin gegangen sind.

Der Vorsitzende fragte nach der Parkfläche in dem Gebäude, in dem damals die GMD gewesen ist.

Herr Gleß teilte hierzu mit, dass es sich um eine private Garage handelt. Sie habe lange leer gestanden. Aber seitdem der ehemalige Schotterparkplatz gegenüber der Konrad-Adenauer-Stiftung bebaut wird, sei die Garage wieder voll.

Zum von Herrn Günther angesprochenen Parkhaus teilte Frau Feld-Wielpütz mit, dass dies eine Option gewesen sei. Zwischenzeitlich habe die Kinderklinik dankenswerterweise reagiert und gebaut. Man wisse überhaupt noch nicht, was blühe, wenn MI1 bebaut wird. Es seien Baugrundstücke. Man wolle keine Filetgrundstücke als Parkplätze dauerhaft zur Verfügung stellen. Sie denke, daran könne etwas gelegen sein. Wenn ein innovativer Investor oder die Hochschule komme, da werde man sich doch wohl einig sein, dass diese Grundstücke auch so, wie es immer geplant war, vermarktet werden. Und wenn die Grundstücke vermarktet werden sollen, dann müsse man sich überlegen, was mit dieser Metalllawine passiert. Und dafür reiche dann auch nicht mehr das HUMA-Parkhaus, da man vorhin gehört habe, was da an Planungen läuft.

Man glaube doch nicht ernsthaft, wenn die Flächen alle vermietet sind, dass dann da noch wer weiß was an Parkplätzen noch zur Verfügung steht.

Von Herrn Züll wollte sie wissen, ob sie es richtig verstanden hat, er meine, dass die Baugenehmigung für die Nachbarschaftshilfe nichtfehlerfrei erfolgt ist.

Man habe dieses Problem in Mülldorf. Dieses Problem sei streckenweise hausgemacht. Sie wäre froh, wenn man das hier gemeinsam angehen würde.

Herr Züll teilte hierzu mit, er habe gehört, dass dort Fehler gemacht wurden, die im Nachhinein berichtigt wurden.

Die Parkplätze, die dort auf dem Schotterparkplatz sind, seien städtische Grundstücke.

Herr Gleß sagte zu, die Angelegenheit im Einzelfall prüfen zu lassen.

Herr Günther bat um Bestätigung, dass inklusive der Bebauung der MI1- und MI2-Flächen das HUMA-Parkhaus den Druck nehmen und die Situation lösen kann.

Herr Diesfeld teilte hierzu mit, dass natürlich berücksichtigt wurde, wieviel Parkdruck durch die Entwicklungen da entsteht und wie dieser aufgefangen werden kann.

Auf Nachfrage von Frau Flottmann (Bündnis90/Grüne) teilte Herr Diesfeld mit, dass zu Beginn der Sitzung dargestellt wurde, welche Entwicklungen da eventuell genommen werden. Das sei und natürlich so nicht bekannt gewesen und daher habe man das auch nicht berechnen können.

Der Vorsitzende schloss damit den Tagesordnungspunkt ab.