

Stuttgart, 06.07.2007

Mobilitäts-Erlebniszentrum Stuttgart hier: Konzeption und Betreiberwettbewerb

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	17.07.2007
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	18.07.2007
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	19.07.2007

Dieser Beschluss wird nicht in das Gemeinderatsauftragssystem aufgenommen.

Beschlussantrag

1. Der Gemeinderat nimmt von der Zielsetzung und Konzeption des „Mobilitäts-Erlebniszentrums Stuttgart“ (MEZ) zustimmend Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage eine detaillierte Konzeption zur Besitz- und Betreiberstruktur sowie zur Finanzierung zu erstellen.
3. Der Durchführung eines Betreiberwettbewerbs wird zugestimmt. Die hierfür erforderlichen Mittel in Höhe von 450.000 Euro werden im Verwaltungshaushalt 2007 bei AHSt. 1.3100.6210.000 - Planung Science Center - außerplanmäßig zur Verfügung gestellt. Diese Mehrausgabe wird gedeckt durch Sperrung von Mitteln in gleicher Höhe bei AHSt. 1.6300.6757.000 - Kosten der Straßenentwässerung.
4. Der Beirat „Mobilitäts-Erlebniszentrum“ wird diesen Betreiberwettbewerb unter Hinzuziehung externer Fachleute begleiten und in die Betreibersuche maßgeblich einbezogen.

Begründung

Der Beirat „Mobilitäts-Erlebniszentrum“ des Gemeinderats der Landeshauptstadt hat in seinen bisherigen drei Sitzungen vom 22. November 2006, 18. Dezember 2006 und 19. Juni 2007 auf der Grundlage der Projektskizze vom November 2006 folgendes Konzept für die inhaltliche und strukturelle Ausgestaltung eines Science Centers zum Thema „Mobilität“ in der Mercedesstraße am Standort des alten SSB-Depots in Stuttgart-Bad Cannstatt erarbeitet und verabschiedet.

1. Zielsetzung und inhaltliches Konzept

Das geplante Mobilitäts-Erlebniszentrum in der Mercedesstraße hat in erster Linie den **pädagogischen Anspruch**, naturwissenschaftliche und technische Phänomene bei Kindern und Jugendlichen durch eigenes Anfassen bzw. Erleben „begreifbar“ zu machen und damit Neugierde, Motivation und ein positives Lernklima für die Naturwissenschaften erlebnisorientiert zu wecken. Dabei werden auch komplexe Themen, wie umweltgerechte Mobilität, soziale Mobilität, die ökonomischen Implikationen von Mobilität sowie die Entwicklung und Zukunft der Mobilität vermittelt.

Das Mobilitäts-Erlebniszentrum soll so zu einem **lebendigen Klassenzimmer** werden, zu einem attraktiven „Edutainment-Center“ für selbstbestimmtes Lernen. Deshalb werden die Experimentieranordnungen und Nutzungsmöglichkeiten auch in enger Kooperation mit dem Kultusministerium des Landes Baden-Württemberg und den **Schulen** entwickelt.

Zugleich soll Stuttgart auch als **„Kompetenzzentrum Nr. 1“ in Sachen Mobilität** noch stärker erlebbar werden, da keine andere Stadt weltweit so eng mit der Geschichte der Mobilität verbunden ist wie Stuttgart (vom „Stutengarten“ zur „Wiege des Automobils“ zum internationalen Kompetenzzentrum für Mobilität). Dies stärkt den wichtigsten Wirtschaftszweig dieser Metropolregion. Die angebotenen Experimente und Experimentierstationen aus dem Bereich der Mobilität von heute und in der Zukunft sollen deshalb einen deutlichen Bezug zur Stadt und Region Stuttgart haben. Bei der Installation von Experimentierstationen werden sich daher vor allem auch **Firmen** aus der Region Stuttgart und Forschungseinrichtungen (z.B. Informationszentrum des **Sofia-Projekts** der Universität Stuttgart) beteiligen.

Durch seine Attraktivität, seine Alleinstellung und die angezielte Besucherfrequenz von rund 400.000 Menschen pro Jahr wird das MEZ darüber hinaus den **Neckarpark** aufwerten und so die touristische Anziehungskraft Stuttgarts erhöhen. Es bestehen gute neue Chancen im **Städtetourismus** durch den Dreiklang Mercedes-Benz Welt, Porsche-Museum und MEZ. Die benachbarten großen Veranstaltungszentren, wie das Gottlieb-Daimler-Stadion, die VfB-Welt, die Hanns-Martin-Schleyer-Halle, die Porsche-Arena, die Mercedes-Benz Welt mit dem MB Museum und dem MB Center, der Cannstatter Wasen und die Wilhelma, werden jährlich von rund **12 Mio. Besuchern** frequentiert (Mercedes-Benz-Museum 1,2 Mio., Gottlieb-Daimler-Stadion 0,8 Mio., Wilhelma 2,0 Mio., Mineralbäder 1,0 Mio., Cannstatter Wasen 5,0 – 6,0 Mio., Porsche Arena/Hanns-Martin-Schleyer-Halle/Carl-Benz-Center 1,2 Mio.). Diese Besucherfrequenz kommt dem MEZ zugute. Zugleich zieht das MEZ neue Besuchergruppen an.

Für die Stadt Stuttgart stehen so vier Ziele im Vordergrund:

- a. einen Lern- und Erlebnisort zum „Begreifen“ schaffen,
- b. Stuttgart als Kompetenzzentrum für Mobilität erlebbar machen,
- c. den „Neckarpark“ aufwerten und
- d. neue Chancen im Tourismus eröffnen.

Mit dem Mobilitäts-Erlebniszentrum sind **alle Altersgruppen**, insbesondere jedoch **Schülerinnen und Schüler** sowie Familien mit Kindern und Jugendliche anzusprechen, wobei alters- und gruppenspezifische Schwerpunkte gesetzt werden sollen, so z.B. für

Schulklassen (Labor- und Experimentierräume),
Auszubildende und Berufsschüler (Ergänzungen zur Lehrwerkstatt mit besonderen Testanordnungen, etc.),
Lehrer und Ausbilder (Schulungsräume, Präsentations- und Demonstrationmöglichkeiten, besondere Öffnungszeiten, Rückzugsmöglichkeiten bei Klassenbesuchen, Infotheken, etc.)
Familien mit Kleinkindern (mit besonderen Spielecken).

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Mobilitäts-Erlebniszentrum entsteht in Verbindung mit einem neuen Jugendhaus bis 2010 ein **Jugend- und Familienhotel mit insgesamt rund 150 Betten**. Hier können insbesondere auch Schulklassen mit längeren Anfahrtswegen sowie – vor allem an den Wochenenden – Familien preiswert logieren.

2. Die Elemente des MEZ

a. Straßenbahndepot:

Im denkmalgeschützten Straßenbahndepot soll vor allem die **Entwicklung** von Mobilität demonstriert werden. Hierher werden ab Dezember 2007 die historischen Bahnen und Busse vom jetzigen Straßenbahnmuseum in Stuttgart-Zuffenhausen, das aufgegeben werden muss, überführt. In einem ersten Bauabschnitt nimmt die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) die notwendigen Sanierungs- und Renovierungsarbeiten vor.

Die **untere Halle** des Straßenbahndepots wird als **Schaudepot** für attraktive historische Fahrzeuge genutzt. Der Verein Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V. (SHB) wird sich hier einbringen.

Durch den Gleisanschluss der **oberen Halle** sind ein **Betrieb mit historischen Straßenbahnen** (z.B. mit Fahrten durch die Innenstadt bis zum Stuttgarter Wahrzeichen, dem Fernsehturm) und die Einrichtung einer **Schauwerkstatt** möglich.

In der oberen Depothalle ist durch Abdecken der Gleisstränge, die nicht für den historischen Betrieb und die Werkstatt gebraucht werden, eine ca. **4.000 m² große Ausstellungsfläche** für Experimentierstationen zur Entwicklung der Mobilität möglich:

die menschliche Bewegung, z.B. mit Test der eigenen Beweglichkeit und Reaktionsfähigkeit,
die sportliche Betätigung des Menschen
Sport und Gesundheit,

die Mobilität für Personen mit Einschränkungen und Behinderungen,
die Fortbewegung mit Hilfe des Rads,
die Nutzung von Tieren (Ursprung Stuttgarts als Gestüt „Stutengarten“) für Menschen und Waren,
die Nutzung der Windkraft,
das Nutzbarmachen von Wasserströmungen,
der Einsatz von Motoren (wie funktioniert z.B. ein Dieselmotor),
der Einsatz einer Dampflokomotive (und deren Funktionsweise),
die Entwicklung des Schienenverkehrs (inkl. Draisine-Fahrten),
die Entwicklung des Massenverkehrs durch Busse,
die Notwendigkeit eines öffentlichen Personennahverkehrs.

Die **Anbauten** an das historische Depot werden **abgebrochen** und als **Freiflächen** gestaltet. Diese Freiflächen können für Aktionen und Experimente dienen, so z.B. für

die Entwicklung der Luftfahrt, z.B. Heißluftballone und Zeppeline,
das mobile Rettungswesen oder
die Sicherheit im Straßenverkehr.

Durch die Freiflächen läuft auch der **historische Straßenbahnbetrieb**.

Der **Veielbrunnenweg** wird in das Konzept integriert. Der westliche Bereich wird als Straße aufgegeben und für den öffentlichen Durchgangsverkehr gesperrt.

Der **Brunnen** der Veielbrunnenquelle soll neu gefasst und samt dem umgebenden Grünbereich als **Ruhezone** in die Gestaltung und das Konzept des Erlebnisparks integriert werden.

b. Neubau an der Mercedesstraße:

Teile der Bausubstanzen entlang der Mercedesstraße (Mercedesstraße 23 – 25 und Veielbrunnenweg 6) werden für den Bau neuer Ausstellungsräume abgebrochen. Vorgesehen ist ein **Gebäude mit ca. 8.000 m² Fläche** für

Ausstellungen (auch Wechselausstellungen),
Laborräume für Schulklassen und Gruppen,
zentrale Unterrichts- und Demonstrationsmöglichkeiten für die Schulen aus der Region Stuttgart mit hochwertigen technischen und wissenschaftlichen Exponaten,
Spielecken für Kinder,
Vortragssäle,
eine **Cafeteria**.

Der **Eingangsbereich** zum Mobilitäts-Erlebniszentrum ist im Interesse einer attraktiven Adressenbildung an der **Mercedesstraße** vorgesehen.

Im Inneren sollen die Stockwerke Werkstattcharakter mit hoher Flexibilität haben, so dass Bauelemente des Industriebaus verwendet werden können. Nach außen soll der Neubau eine **markante Erscheinungsform** aufweisen, so dass er als Blickfang von der Bahnlinie oder der vielbefahrenen Bundesstraße B10 aus sichtbar ist.

Die Räumlichkeiten und Flächen sollen sich auch für **Events und öffentliche Veranstaltungen sowie private Feiern** eignen.

Neben Firmen und Forschungseinrichtungen sind zur Erschließung weiterer Zielgruppen **Kooperationsmöglichkeiten** mit anderen Ausstellungen (z.B. Mercedes-Benz Welt, Porsche-Museum) oder anderen öffentlichen Einrichtungen (z.B. Feuerwehr Bad Cannstatt, SIMOS-Leitstelle für Sicherheit und Mobilität Stuttgart auf dem Nachbargelände) möglich.

Themenschwerpunkte der Präsentationen und Experimente im Neubau sollen die **Zukunft unserer Mobilität** sein, wobei nicht nur rein technische Innovationen, sondern alle wesentlichen Aufgabenfelder der Mobilität zu behandeln sind:

- Soziale Mobilität (Mobilität für jedermann, Zugang zur Mobilität, etc.),
- Mobilität und wirtschaftliche Entwicklung,
- Mobilität und Stadtentwicklung,
- Mobilität und Umwelt,
- Mobilität und Energie,
- reale Mobilität und virtuelle Mobilität (z.B. Internet),
- Entwicklung der Luft- und Raumfahrt (unter Einbeziehung des Projekts „Sofia“, das bislang größte gemeinsame europäisch-amerikanische Raumfahrtprojekt, mit Sitz in Stuttgart),
- Nutzen der Luft- und Raumfahrt für unseren Alltag, z.B. Navigationssysteme in unseren Autos und Handys.

c. Planetarium:

Im Zuge von Stuttgart 21 und der damit verbundenen Baumaßnahmen muss das Planetarium von seinem bisherigen Standort verlegt werden. Es soll deshalb Teil des MEZ werden. Auf dem obersten Stock des Neubaus ist dafür ein Kuppelsaal vorgesehen.

Dank eines eingespielten Teams von Mitarbeitern wird das Planetarium seit Jahren mit großem Erfolg betrieben.

Das **Planetarium** wird mit einem **3D-System (All-Dome-Projektions-System)** ausgerüstet, mit dem sich nicht nur die Sternenswelten, sondern auch vielfältige Simulationen darstellen lassen.

Der **Betrieb des Planetariums** soll **unabhängig vom Betrieb des Erlebnisentrums** erfolgen. Vom Betreiber des Mobilitäts-Erlebnisentrums wird, im Sinne eines Center-Managements, eine enge Zusammenarbeit mit dem Betreiber des Planetariums gefordert. Synergien entstehen bei der Nutzung der Vortragsräume, von Eingangsbereich, Ticketing, Kasse, Cafeteria, Labors, Marketing, usw. Dies ist in einem Kooperationsvertrag zu regeln.

3. Verkehrliche Anbindung

Ziel ist, mit attraktiven Angeboten einen Großteil der Besucher über den ÖPNV oder per Rad und zu Fuß abzuwickeln. Das Planungsgebiet ist sehr gut an den ÖPNV angebunden. Die Haltestellen der S- und Stadtbahn (Bahnhof Bad Cannstatt und Mercedesstraße) sowie die Haltestelle der Buslinien 56 und 51 (Haltestelle Veielbrunnenweg) sind in ca. 500 m bzw. 300 m Entfernung schnell zu erreichen. Der Fußweg vom und zum Bahnhof Bad Cannstatt wird seitens der Stadt attraktiv gestaltet. Die Elwertstraße ist schon heute eine bedeutende Radverkehrachse. Bei der Gestaltung des Eingangsbereichs an der Elwertstraße wollen wir deshalb Unterbringung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen mit berücksichtigen.

Ergänzend werden verkehrssteuernde Maßnahmen ergriffen (z.B. entsprechende Dimensionierung der Erschließungswege, internetbasierte Reservierung für Reisebusse, Kombitickets mit integriertem ÖPNV-Ticket, aktive Werbung auf Plakaten, Flyern und im Internet).

Nördlich der Elwertstraße ist ein ca. 8.000 m² großes Grundstück als optionale **Parkierungs-** oder Erweiterungsfläche (Parkplatz, Parkhaus) möglich. Weitere Pkw-Parkmöglichkeiten stehen auf Grund konkurrierender Veranstaltungen zeitlich nur begrenzt zur Verfügung (Wasen, Neckarpark). Die nachzuweisenden Stellplätze für MEZ, Planetarium, Gastronomie etc. werden unter Anrechnung des ÖPNV und die Stellplätze in einem künftigen Parkhaus abgedeckt.

4. Besitz- und Betreiberstruktur

Besitz- und Betreiberstruktur sollen im Lauf der nächsten Monate unter Hinzuziehung externer Berater sowie der SSB als derzeitigem Grundstückseigentümer und der SVV erarbeitet werden.

Mit dem **Betreiber** wird vor Planungsbeginn ein Vertrag über die Rechte und Pflichten während der Planungs- und Realisierungsphase sowie die Pachtbedingungen während des Betriebs vereinbart. Es ist vorgesehen, dass der Betreiber ab Betriebsbeginn den Gesamtkomplex mit Ausnahme des Planetariums und ggf. des Parkraums von der Besitzgesellschaft pachten und **auf eigenes Risiko betreiben** wird.

Dem Betreiber stehen der bestehende und ggf. um weitere Fachleute ergänzte **Beirat sowie ein Kuratorium** beratend zur Seite. Das Kuratorium setzt sich aus einer großen Gruppe von Unternehmern zusammen, die für die Bereitstellung und Finanzierung der Präsentationen und Experimente gewonnen werden.

5. Eckpunkte der Finanzierung

A. Investitionskosten:

Die im Beirat bereits definierten finanziellen Eckpunkte des Mobilitäts-Erlebnis-zentrums wurden im Zuge einer Markterkundung gemeinsam mit der Drees & Sommer AG um einige noch nicht berücksichtigte Kostenfaktoren ergänzt, um so ein vorläufiges Gesamtbild des Kostenrahmens zu erhalten.

Die folgenden Kosten sind Nettoangaben. Die Betreibergesellschaft ist nicht gemeinnützig. Ob ein voller Vorsteuerabzug möglich ist, muss noch im Rahmen der Erarbeitung der Detailkonzeption geprüft werden.

a. Planetarium:

Mit Stuttgart 21 und den damit verbundenen Baumaßnahmen ist der seitherige Standort des Planetariums nicht mehr haltbar. Die Synergieeffekte mit dem MEZ reduzieren die Kosten für den unabdingbaren Ersatzbau deutlich. Der voraussichtliche Investitionsaufwand liegt bei 5 Mio. Euro.

b. Altbau (SSB-Depot):

Die denkmalschutzrechtlich notwendigen reinen Sanierungs- und Sicherungsarbeiten führen (inklusive Nebenkosten) zu Kosten für die SSB in Höhe von rund 5,6 Mio. Euro. An Fördermitteln (35 %) sind 1,7 Mio. Euro zu erwarten.

c. Neubau:

Der vorgegebene Kostenrahmen von 20 Mio. Euro (8000 m² x 2500 Euro pro m²) wird als realistisch eingestuft.

d. Grundstückskosten:

Die Kosten für Grundstück und Gebäude sind zu ermitteln. Ob Grundstückskosten – und ggf. in welcher Höhe – anfallen, oder ob eine Erbpachtlösung günstiger ist, muss ermittelt werden.

e. Herstellung der Freiflächen:

1 Mio. Euro (7000 m² x 150 Euro pro m²).

f. Abbruch Veielbrunnenweg 21 und Mercedesstraße 23 – 25 sowie Veielbrunnenweg 6 inklusive Dekontamination bzw. Bodensanierung nur für den Veielbrunnenweg 21:

Hier entstehen Kosten in Höhe von rd. 2,3 Mio. Euro, für die eventuell Zuschüsse zwischen 0,5 und 0,8 Mio. Euro zu erwarten sind, je nachdem, wie hoch der Prozentsatz der Zuschüsse ist und die Bezuschussung der Dekontamination erfolgt. Die Kosten der Dekontamination für das Gelände Mercedesstraße 23 – 25 und Veielbrunnenweg 6 sind noch nicht bekannt. Ob und in welcher Höhe mit Zuschüssen gerechnet werden kann, ist auch hier offen.

g. Planungskosten:

Die **Verfahrenskosten** liegen bei ca. 1,5 Mio. Euro. Hinzu kommen weitere 4 Mio. Euro Planungskosten als **Bau-Nebenkosten**.

h. Ausstattung:

Mehrere Firmen aus Stuttgart und der Region haben bereits ihre Bereitschaft zugesichert, Exponate und Finanzmittel zur Verfügung zu stellen. Sobald ein Betreiber gefunden und ein konkretes Projekt erkennbar ist, werden wir auf die Unternehmen im Großraum Stuttgart zugehen. Die hier angesetzten Kosten in Höhe von 10 bis 12 Mio. Euro (inkl. Exponatplanung) sollen voll von Sponsoren übernommen werden.

Für die räumliche **Ausstattung über die Exponate hinaus** ist eine Pauschalsumme von 1 Million Euro realistisch.

i. Verkehrliche Erschließung:

Sie ist von der architektonischen und funktionalen Gesamtkonzeption des MEZ abhängig. Diese muss Anforderungen zu Busabstellplätzen, Anlieferungsmöglichkeiten, Lage und Kapazität eines Parkhauses, etc. aufzeigen. Eine Kostenschätzung kann erst auf dieser Grundlage erfolgen.

B. Laufende Einnahmen und Ausgaben:

a. Mietausfälle:

Der SSB entgehen derzeit jährlich rund 420.000 Euro, wobei hier mitbedacht werden muss, dass die Liegenschaften zum Teil erheblichen Sanierungsbedarf und daher einen entsprechenden Kostenaufwand haben, der hier gegengerechnet werden muss. Die nachhaltigen Mieterlöse sind erheblich niedriger.

b. Planetarium:

Am neuen Standort sind künftig **keine Zuschüsse an das Planetarium** (derzeit ca. 1,3 Mio. Euro pro Jahr) **mehr notwendig**. Außerdem ist ein **Überschuss** von jährlich bis zu 1 Mio. Euro zu erwarten.

c. Pacht durch Betreibergesellschaft:

Die Höhe ist im Rahmen des Auswahlverfahrens auszuhandeln. Mit der Pacht können u.a. alle baulichen Instandhaltungsmaßnahmen finanziert werden. Zuschüsse für den laufenden Betrieb sind nicht notwendig und werden vertraglich ausgeschlossen.

d. Refinanzierung der Investitionen:

Ein Teil der Investitionen kann aus laufenden Einnahmen, bzw. ersparten Zuschüssen an das Planetarium finanziert werden. Ein Finanzierungsplan wird im Zusammenhang mit der Erarbeitung der detaillierten Konzeption zur Besitz- und Betreiberstruktur vorgelegt.

6. Markterkundung im Frühjahr 2007

Auf der Grundlage der Konzeption hat die Firma Drees & Sommer AG im Laufe des Frühjahrs 2007 eine Markterkundung begonnen, die im Wesentlichen auf folgenden Inhalten basierte:

- a. Standort in der Mercedesstraße (im Sinne einer „Adresse“)
- b. Besitzgesellschaft mit SSB und SVV
- c. Die Landeshauptstadt beteiligt sich nicht an der Betreibergesellschaft
- d. Die Investitionskosten für Neubau und Ausstattung sind definiert (siehe unten)
- e. Betrieb muss ohne Zuschuss auskommen seitens der Landeshauptstadt
- f. Die Zielgruppen und Inhalte des Mobilitäts-Erlebniscentrums wurden auf der Grundlage der Konzeption vom November 2006 vermittelt.

Ziel der Markterkundung war es, potenzielle Ideengeber und Betreiber aufzufinden, die Marktfähigkeit des Konzepts zu überprüfen und eine Konkurrenzsituation mit mindestens drei potenziellen Interessenten und Betreibern herzustellen. Es wurden dazu insgesamt **acht potenzielle Ideengeber** bzw. Betreiber durch Drees & Sommer angesprochen.

Auf dieser Grundlage haben **von den acht angesprochenen Interessenten zum jetzigen Zeitpunkt vier zugesagt**, an einem EU-weiten Verfahren teilzunehmen. Die schriftlichen Absichtserklärungen liegen uns vor. Gespräche mit weiteren Interessenten laufen derzeit. Entscheidend für das weitere Procedere ist die für uns erfreuliche Rückmeldung aus diesem Markterkundungsverfahren, dass

das **Ideenkonzept** als marktfähig erachtet wird,
der **Projektstandort** geeignet ist,
der **Betrieb ohne städtischen Zuschuss** machbar und
das gesamte Projekt unter den gesetzten **finanziellen Rahmenbedingungen** realistisch erscheint.
eine **Vertragsdauer von zehn bis fünfzehn Jahren** für den Betreiber allgemein akzeptiert wird,
das **Raumprogramm** um weitere Nutzungen, wie zum Beispiel Erlebnisgastronomie oder Museumsshop, ergänzt werden soll,
ein **Flächenentwicklungspotenzial** für Erweiterungen auszuweisen ist.

7. Nächste Schritte

- a. Nach der Zustimmung des Gemeinderats zur Vorlage wird entsprechend VOL/VOF europaweit der geplante **Betreiberwettbewerb bekannt gemacht**. Es ist dann eine Frist von insgesamt 37 Tagen zu halten, in der Bewerber die Möglichkeit haben, sich unter den von Drees & Sommer ausgearbeiteten und vom Beirat verabschiedeten Kriterien zu melden.
- b. Im Anschluss daran (voraussichtlich September 2007) soll sich der Beirat ausgewählte Konzepte präsentieren lassen und dann über drei bis sechs Kandidaten entscheiden, die zur **zweiten Runde** eingeladen werden.

Bei dieser Beiratssitzung soll auch die **endgültige Ausschreibung für die zweite Runde** verabschiedet werden.

Die **Teilnehmer an der zweiten Runde** erhalten ein marktübliches Honorar in Höhe von 30.000 bis 50.000 Euro, wobei der schlussendlich siegreiche Bewerber diese Summe mit seinem Betreibervertrag verrechnen muss.

- c. Die Ausschreibung würde anschließend versandt, so dass wir bei zumutbaren Fristen **Anfang 2008 Abgabe, Vorprüfung und endgültige Auswahl** einplanen können.
- d. Davon unabhängig werden die historischen Straßenbahnen planmäßig im Dezember **vom bisherigen Depot in Stuttgart-Zuffenhausen in die untere Wagenhalle des SSB-Depots in Bad Cannstatt überführt**.
- e. Der **Arbeitstitel „Mobilitäts-Erlebniszentrum“** muss ersetzt werden durch einen attraktiven Namen, der die „Mobilen Welten“ dort pointiert zum Ausdruck bringt.
- f. **Besitz- und Betreiberstruktur** werden unter Hinzuziehung externer Berater sowie der SSB als derzeitigem Grundstückseigentümer und der SVV erarbeitet.
- g. Die **Aufsichtsräte von SSB und SVV** werden im September 2007 informiert.

Finanzielle Auswirkungen

<Finanzielle Auswirkungen>

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Dr. Wolfgang Schuster

Anlagen

Überlegungen zur Integration des Planetariums in das "Mobilitäts-Erlebniszentrum"
Lageskizze

<Anlagen>