

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	9
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	861/2021
		GZ:	T
Sitzungstermin:	25.01.2022		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Thürnau		
Berichterstattung:			
Protokollführung:	Herr Häbe / pö		
Betreff:	Umbau Knotenpunkt B 10/B 27 Direktauffahrt Friedrichswahl, Fortführungsentscheidung - Variante 8b V Kurzer Tunnel - Variante 8b.4a Langer Tunnel		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vom 16.11.2021, öffentl., Nr. 374
Ergebnis: Einbringung
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vom 30.11.2021, öffentl., Nr. 388
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vom 14.12.2021, öffentl., Nr. 426
jeweiliges Ergebnis: Vertagung

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Technischen Referats vom 10.11.2021, GRDrs 861/2021, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Vom Bericht über den Stand der Planungen zum Umbau des Knotenpunktes B 10/ B 27 Direktauffahrt Friedrichswahl wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Variante 8b V (kurzer Tunnel) mit geschätzten Gesamtkosten von ca. 97 Mio. EUR (ohne Eigenleistungen) der weiteren Planung zugrunde zu legen.
3. Die Auszahlungen werden im Teilfinanzhaushalt 660 - Tiefbauamt beim Projekt 7.665030 - B 10/B 27 Direktauffahrt Friedrichswahl, Ausz.Gr. 7872 - Tiefbaumaßnahmen gedeckt. Für Planungsleistungen stehen einschließlich des Vorschlags

der Verwaltung zum Entwurf des Haushaltsplans 2022/2023 Mittel in Höhe von 6.724.000 EUR zur Verfügung.

Der Antrag Nr. 17/2022 vom 24.01.2022 (90/GRÜNE, FrAKTION, PULS) ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Von BM Thürnaeu wird die Ziffer 1 dieses Antrags

"Vor der Weiterplanung wird eine Planungswerkstatt eingerichtet und unter Beteiligung der heute vorliegende Entwurf überarbeitet und unter den folgenden Prämissen angepasst."

verlesen. Zu den Worten "der heute vorliegende Entwurf" weist er darauf hin, es gebe sowohl für die Variante Kurztunnel als auch für die Variante Langtunnel einen Entwurf. Zu seiner Frage, auf welchen Entwurf sich der Antrag bezieht, erklärt StR Peterhoff (90/GRÜNE), gemeint sei das Ergebnis der heutigen Beratung. Daraus leitet der Technische Referent ab, dass heute eine Vorentscheidung zu den Tunnelvarianten erfolgt. Diese Entscheidung werde dann Grundlage der Planungswerkstatt.

Eine solche Vorentscheidung ist für StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) heute nicht möglich. Er verweist auf die Sitzung des Gemeinderats vom 20.01.2022 und die dort im Rahmen der Grundsatzdebatte Klimaschutz getroffene Entscheidung, erst vor der Sommerpause 2022 eine finale Entscheidung über das Klimaneutralitätsziel für Stuttgart zu fassen (Beschlussantragsziff. 3 der GRDRs 25/2022).

Dies, so BM Thürnaeu, spreche dafür, beide Varianten in der Planungswerkstatt zu behandeln und dort dann auch deren Klimarelevanz zu untersuchen. Heute müsse Klarheit darüber hergestellt werden, was die Mehrheit des Ausschusses wolle.

Für StR Körner (SPD) bedeutet die Beschlussfassung zum Klimaschutzziel 2035 nicht, dass jede größere Entscheidung bis zum Sommer vertagt wird. Entsprechend äußert sich StR Serwani (FDP). Heute, so StR Körner, müsse entschieden werden, auf welcher Grundlage die Verwaltung weiterplanen kann. Durch StR Kotz (CDU) wird ebenfalls heute eine Grundsatzentscheidung über die Tunnelvariante befürwortet.

Sollte sich der Ausschuss heute für die lange Tunnelvariante entscheiden, steht für StR Rockenbaueh außer Frage, dass sich dann das Ziel "Klimaneutralität der Stadt Stuttgart im Jahr 2035" nicht erreichen lässt.

Laut StR Körner unterstützt die SPD-Gemeinderatsfraktion die Grundlinie des Antrags. Die Antragsziffer 1 werde so verstanden, dass die Planungswerkstatt bei der Weiterplanung auf der Basis der heute zu treffenden Grundsatzentscheidung stattfindet. Dies aufgreifend hebt BM Thürnaeu auf die Wortwahl der Antragsziffer 1 ab (Vor der Weiterplanung wird eine Planungswerkstatt eingerichtet ...). Vor einer Beauftragung eines Büros müsste sich die Planungswerkstatt im weitesten Sinne mit dem Kreuzungsbereich etc. auseinandersetzen.

Als Mit Antragsteller unterstreicht StR Peterhoff, angesichts der noch frühen Planungsphase gehe es seiner Fraktion um die Klärung der im Antrag aufgeführten grundsätzli-

chen Fragen. Seines Erachtens muss die Verwaltung klären, wie sich dies in den weiteren Prozess einbetten lässt. Dem Ausschuss müssten bei seiner nächsten Beratung die von der Planungswerkstatt erarbeiteten Ergebnisse vorliegen, um dann die Planung anzupassen. Weiter erläutert er, der Verwaltungsvorschlag sehe zwei Tunnelvarianten vor. Der Ansatz der Antragsteller sei, dass der Verwaltungsvorschlag, dessen Priorität eindeutig beim Straßenbau liege, deutlich nachgebessert werde. Dafür stehe die Planungswerkstatt.

StR Kotz bittet die Verwaltung um einen Vorschlag, wie nach der heutigen Grundsatzentscheidung eine Planungswerkstatt in die weiteren Planungen eingebunden werden kann. Analog äußert sich StR Körner. Mit Nachdruck kritisiert dagegen StR Rockenbauch, die Planungswerkstatt erst nach einer Grundsatzentscheidung einzubinden. Bürger würden dann ernst genommen, wenn sie bereits vor Grundsatzentscheidungen beteiligt werden. StR Pantisano unterstreicht, in einer Planungswerkstatt müsse Offenheit vorhanden sein, mit externer Unterstützung zu neuen Lösungen zu kommen.

Herr Oehler (ASW) stellt die Überlegungen der Verwaltung für den Ablauf der Planungswerkstatt vor. Vorgeschlagen werde eine extern moderierte Dialogveranstaltung in Form eines Workshops, um eine als bedeutsam angesehene verstärkte Projektkommunikation nach außen zu erhalten. Nach Auffassung der Verwaltung sollte auch ein externes Büro für Verkehrs- und Stadtplanung eingeschaltet werden, da eine Betrachtung von außen während des Prozesses begrüßt werde. Das beauftragte Büro müsste die Planung sowie die Antragsinhalte fachlich beleuchten. Mit den dabei gewonnenen Erkenntnissen könnte parallel der Dialogprozess ablaufen. So würde ein Ergebnis erzielt, auf dessen Basis weitergearbeitet werden könnte.

Zu bedenken gibt in der Folge StR Körner, frühere Beteiligungsprozesse hätten gezeigt, dass für den Erfolg solcher Prozesse klare Rahmenbedingungen für alle Beteiligten sehr wichtig sind. Bei der heutigen Variantenentscheidung gehe es um eine solche Rahmenbedingung und nicht um eine Vorfestlegung.

Auch wenn man eine Tunnellösung ablehnt, kann man nach Überzeugung von StRin Königter (PULS) dennoch dazu beitragen, die kommende Lösung möglichst gut zu durchdenken.

Bezogen auf die Formulierungsfrage "Planungswerkstatt vor oder bei der Weiterplanung" teilt StR Peterhoff mit, seiner Fraktion sei es wichtig, dass bei der Weiterplanung die im Antrag aufgeführten Punkte bearbeitet und nachgebessert werden. Wenn dies auch mit der Formulierung "Bei der Weiterplanung wird eine Planungswerkstatt eingerichtet ..." gelinge, wäre seine Fraktion, um im Konsens eine Planungswerkstatt einrichten zu können, einverstanden.

In der sich anschließenden Beratung der GRDRs 861/2021 wird von StR Peterhoff mit Verweis auf die in der Antragsziffer 2 aufgeführten Punkte vorgetragen, unter Berücksichtigung der positiven Aspekte eines Abrisses der Auffahrtsrampe könne seine Fraktion eine möglichst kurze Tunnelvariante nachvollziehen. An positiven Aspekten des Rampenabbruchs nennt er: absehbare Sanierung dieses Bauwerks, Standort befindet sich in einem Landschaftsschutzgebiet, Frischluftschneise, Reduktion von Feinstaub und CO₂-Ausstoß durch kürzere Fahrstrecken. Ein Langtunnel würde trotz der viel höheren Kosten angesichts der weiterhin bestehenden Trennwirkung der Bahntrasse nicht zu städtebaulichen Vorteilen führen. Es gebe zu einer Tunnellösung durchaus Alternati-

ven (z. B. Einhausung der Straße), aber die beste Wirkung hätte eine Verkehrsreduzierung an dieser Stelle. Mit der kleinen Tunnellösung seien auch Begleitmaßnahmen zur Entlastung der Stadtbezirke möglich. Weitere negative Aspekte eines Langtunnels sind für ihn der Brandschutz und die nicht mehr funktionierende Zuflussdosierung, wenn sich der Tunneleingang direkt nach der Verflechtungsspur befindet. Damit entfalle die Möglichkeit, an dieser Stelle den Verkehr in der Stadt insgesamt zu reduzieren. Ein solches "Irrsinnprojekt" dürfe angesichts des Ziels, Stuttgart bis 2035 klimaneutral zu machen, nicht umgesetzt werden. Sollte heute die Planung eines Langtunnels beschlossen werden, müsste exakt auf die klimatischen Auswirkungen geschaut werden.

Für StR Kotz sind die Fragen zu klären, ob sich die hohen Investitionen für einen Langtunnel durch die im Vergleich mit einem Kurztunnel zusätzlichen städtebaulichen und sonstigen Vorteile rechtfertigen lassen und ob sich ein Langtunnel mit dem angestrebten Klimaziel vereinbaren lässt. Seine Fraktion sei bei ihrer Abwägung unter Berücksichtigung des Klimabeschlusses in der letzten Woche zu dem Ergebnis gekommen, die lange Tunnelvariante (mit MEA-Brücke) zu unterstützen, um einem größeren Teil der Zuffenhausener Einwohnerschaft etwas Gutes zu tun und um über den Abriss der Rampe noch mehr Stadtreparatur vornehmen zu können. Weitere zukünftige Stadtreparaturschritte durch weitere Tunnelmaßnahmen im Zuge der B 27 schließe die CDU-Gemeinderatsfraktion nicht aus.

StR Körner vertritt für die SPD-Gemeinderatsfraktion die Überzeugung, dass auch bezogen auf den Klimaschutz ein langer Tunnel für die Einwohnerschaft und den gesamten Stadtbezirk Zuffenhausen eine sehr gute Lösung darstellt. Positiv sieht er die Einigkeit zum Abbruch der Rampe. Durch diese Maßnahme des Luftreinhalteplans würden weniger Abgase und weniger CO₂ ausgestoßen. Für die angrenzenden Bewohner*innen sei dies eine große Entlastung. Die SPD-Gemeinderatsfraktion befürworte einen Langtunnel. Zuffenhausen sei einer der Stadtbezirke, die am stärksten unter Straßenverkehr/Mobilität litten. Von daher sei es nicht verwunderlich, dass neben dem Bürgerverein auch naturschutzorientierte Institutionen, die Klimaschutz sehr stark im Blick haben, sich seit Jahren für einen Langtunnel einsetzen. In dem durch den Rat als Rahmenplan verabschiedeten Strukturkonzept Nord stehe u. a. zu einer möglichen längeren Untertunnelung "auf den überdeckelten Verkehrsflächen könnte ein neuer Freiraum für unterschiedlichste Aktivitäten, Anlagen für Sport und Freizeit und neue Raumangebote für die angrenzenden Quartiere entstehen (im Übrigen auch Grünflächen etc.)". Dies sei den Menschen dort vor Ort perspektivisch auch versprochen worden. Angesichts dieser stadträumlichen Perspektive für Zuffenhausen werde die lange Tunnelvariante unterstützt. Die Bezirksbeiräte Feuerbach und Zuffenhausen bevorzugten ebenfalls die lange Variante. Anschließend teilt er, Bezug nehmend auf einen an ihn gerichteten Brief, datiert vom 10.11.2020, von MdL Untersteller (90/GRÜNE), damals baden-württembergischer Umweltminister, mit, dass sich dieser nach Gesprächen vor Ort eindeutig für eine längere Variante als den Kurztunnel ausgesprochen hat. Das große Engagement vor Ort sollte auch für die Planungswerkstatt genutzt werden, um den Knoten vor dem Tunnel bestmöglich umzuplanen.

Ein Langtunnel, so StR Rockenbauch, bedeute neben der Unerreichbarkeit des städtischen Klimaziels die Zementierung eines nicht mehr zeitgemäßen Verkehrssystems. Laut StR Pantisano fordert die Bevölkerung in Zuffenhausen eine Verkehrsentlastung. Darauf mit einem Tunnel zu reagieren, sei ein Ansatz der 80er- und 90er-Jahre, und mit diesem Ansatz könne das angestrebte Klimaziel nicht erreicht werden. Mit einem Tunnel würden die jahrzehntelang begangenen Fehler bei der Verkehrsplanung fortgesetzt,

indem weitere Verkehrsinfrastruktur geschaffen werde. Notwendig sei aber eine Reduzierung der Verkehrsinfrastruktur, um den mobilisierten Individualverkehr (MIV) um die angestrebten 20 % zu reduzieren. Eigentlich müsste die Verwaltung nachweisen, dass diese 20%ige Reduktion mit einem Tunnel gelinge, der eine Bauzeit von 20 Jahren bedeute. Die Kritik an der Planung durch Rad-Initiativen teile er. Für Fußgänger*innen stelle die Dimensionierung der geplanten Kreuzung "eine zweite Charlottenplatz-Kreuzung" dar. Vor Ort werde ebenfalls die Lage der Kreuzung infrage gestellt. Zudem werde gefragt, ob die MEA-Brücke zu mehr Verkehr führt. Der Antrag Nr. 17/2022 sei der richtige Weg, um mit einer Planungswerkstatt, mit Initiativen und Verbänden etc. über solche Punkte zu diskutieren. Seine Fraktionsgemeinschaft lehne auch einen Kurztunnel ab, da dieser ebenfalls zu keiner Verkehrsentslastung/-reduzierung führe.

Nach Einschätzung von StR Serwani ist jede Lösung besser als der derzeitige Zustand. Die FDP-Gemeinderatsfraktion stimme einer langen Tunnelvariante zu. Natürlich sei ein solcher Tunnel teurer, aber damit gingen auch stärkere positive Effekte einher. Verwiesen wird von ihm auf den zweispurigen Heschlacher Tunnel und auf Diskussionen darüber, dass ein vierspuriger Bau dieses Tunnels besser gewesen wäre; auch 2035 werde es MIV, eventuell nur mit E-Antrieben, geben. Verwundert zeigt er sich darüber, dass sich selbst die Schutzgemeinschaft Krailenshaldentrasse für einen langen Tunnel ausgesprochen hat.

StRin Köngeter begrüßt aus stadtgestalterischer Sicht und im Hinblick auf den Landschaftsraum den Abriss des Rampenbauwerks. Sie wolle dazu beitragen, dass die Zerschneidung des Stadtbezirks Zuffenhausen zu Ende geht und eine Verkehrsentslastung erfolgt. Allerdings sehe sie dazu weder in einer langen noch in einer kurzen Tunnelvariante einen passenden Beitrag. Vermisst werden von ihr Angaben zur Größenordnung der durch die unterschiedlichen Tunnelvarianten ausgelösten CO₂-Kosten. Diese Zahlen könnten den Zahlen durch eingesparte Kilometer gegenübergestellt werden. Zudem könnten die Zahlen berechnet werden, die sich aus einer Reduktion des MIV und durch veränderte Antriebsarten ergeben könnten. Deshalb sei derzeit eine Abwägung unter Klimaschutzaspekten nicht möglich. Für sie stellen die Tunnelvarianten keine Lösung für die Luftreinhaltung dar. Vielmehr würden Tunnels zu einer Verstärkung des Verkehrs führen. Zwar trage ein flüssiger Verkehr zu geringeren Feinstaubwerten bei, aber es sei ebenso bekannt, dass komfortablere Straßensituationen zu noch mehr Verkehr führten. Langfristige Verbesserungen könnten nur durch die Bevorzugung anderer Verkehrsarten und durch Straßenrückbau erreicht werden. Mit einer Tunnellösung und mit den in den letzten Etatberatungen beschlossenen Großprojekten könne für Stuttgart im Jahr 2035 keine Klimaneutralität erreicht werden. Die Planung des Verkehrsknotens gehöre, unter Berücksichtigung einer Verkehrsreduzierung, neu betrachtet. Die Zielgröße, in der Innenstadt den MIV um 50 % zu reduzieren, müsse auf den Zufahrtsstraßen ebenfalls angestrebt werden. Wenn sie bei einem Bauvorhaben einen städtebaulichen und klimatologischen Nutzen erkenne, sei sie auch bereit, den klimaschädlichen CO₂-Aspekt bei der Betonherstellung gegenüberzustellen. Sie stelle also grundsätzlich nicht jedes Bauvorhaben infrage.

Daran, dass sich die Verwaltung, die betroffenen Stadtbezirke und der Gemeinderat seit Jahren mit der zur Beratung stehenden Verkehrsplanung befassen, erinnert StR Schrade (FW). Seine Fraktion favorisiere einen langen Tunnel. Diese Variante habe den Vorteil, dass beide Richtungen des Verkehrs unter der Kreuzung hindurchgeführt werden könnten. Dies entlaste die oberirdische Kreuzung. Im weiteren Verfahren sollte parallel zur weiteren Planung mit der Planungswerkstatt darüber nachgedacht werden,

die Tunnelröhren in Richtung Borsigstraße zu verlängern. Damit könnten die Tunnelröhren, die im Bereich der Stadtbahnhaltestelle auseinandergingen, enger geführt werden, und auf diese könnte die Stadtbahnhaltestelle gesetzt werden. Damit würde wohl auch eine Verbesserung der Fußgängerverkehrsbeziehungen einhergehen. Der Bypass Richtung Ludwigsburger Straße/Bundesstraße könnte ebenfalls ein Stück weit auf der Tunneloberfläche verortet werden. Das von der Verwaltung in der Vorlage Beschriebene (Kurzunnel mit künftigen Verlängerungsoptionen) werde nicht eintreten.

Durch StR Dr. Mayer (AfD) wird betont, die Planung müsse über Jahre hinweg dynamisch sein. Es gehe im vorliegenden Fall um technische Fragen, um Fragen des Landschaftsschutzes sowie um Fragen der Entlastung und des Schutzes der Anwohnerschaft. Für seine Fraktion spreche vieles für die lange Tunnelvariante. Zunächst sei man, nicht zuletzt angesichts eventuell kommender schwieriger Haushaltsjahre, durch die hohen Kosten zurückgeschreckt worden, aber letztlich habe der Optimismus gesiegt.

Die Wortmeldungen der StRe Rockenbauch und Pantisano stellen für BM Thürnau generell einen Tunnel - und somit den Beschlussantrag - infrage. Der Antrag sage jedoch, die Planungswerkstatt solle den vorliegenden Entwurf überarbeiten.

Anschließend wird von StR Kotz erklärt, mit dem Geplanten werde keine neue Verkehrsachse aufgebaut. Es gehe vielmehr um den Abbruch eines hässlichen Verkehrsbauwerks, welches mehr zu fahrende Kilometer und unnötigen CO₂-Ausstoß bedeute. Für den Stadtbezirk Zuffenhausen werde sich insbesondere ein Mehrwert ergeben, da künftig auf einem großen Stück dieser wichtigen Verkehrsachse keine Verkehrsbeeinträchtigungen mehr entstehen.

Gegenüber StRin Köngeter unterstreicht StR Körner, wenn ein Abriss der Rampe gewollt werde, müsse ein Tunnel, egal ob kurz oder lang, bejaht werden. Natürlich müsse der MIV reduziert werden. Deshalb werde ja der ÖPNV massiv ausgebaut. Dies gelte insbesondere für den Bereich vom Stuttgarter Norden in die Innenstadt. Bekanntlich liefen hier Milliardeninvestitionen (auch für Tunnels). Ein Beitrag für den Umweltschutz werde des Weiteren durch den Bau von arbeitsplatznahen Wohnungen wie z. B. im Rosensteinviertel geleistet; vom Rosensteinquartier könne in fünf Minuten von der S-Bahnhaltestelle Nordbahnhofstraße die Firma Porsche in Zuffenhausen erreicht werden, und dort habe sich nun mal in den letzten Jahren die Anzahl der Arbeitsplätze verdreifacht. In verdichteten Räumen müssen seiner Meinung nach in Zukunft an der einen oder anderen Stelle weiter gute Tunnellösungen realisiert werden.

StR Rockenbauch merkt an, es könnten, dies sei im Baugesetzbuch (BauGB) hinterlegt, durchaus Abwägungsfehler begangen werden. Die Tunnelbefürworter begingen einen solchen Fehler. Was gegeneinander abgewogen werde, sei nicht beliebig. Das BauGB sehe bei der Bauleitplanung Belange vor, die bei Abwägungen berücksichtigt werden müssten (z. B. Rechte zukünftiger Generationen, Klimaschutz). Beim Straßenbau gelte diese Grundidee ebenfalls. Nach diesem Gesetz müssten private und öffentliche Interessen untereinander/gegeneinander abgewogen werden. Es gebe also eine Hierarchie bei der Abwägung. Die zu berücksichtigenden Belange seien natürlich immer höher einzuschätzen, als lokalpolitische/private Interessen. Es gebe ja aber Lösungen, die beides berücksichtigten, allerdings seien die Tunnelbefürworter nicht bereit, solche Lösungen zu akzeptieren, obwohl die Menschheit vor ihrer größten Herausforderung stehe, nämlich ihr Überleben auf dem Planeten Erde zu sichern. Wenn nicht anerkannt

werde, dass künftig nur noch weniger als 50 % der derzeitigen Verkehrsmengen möglich seien, begeben man sich in Widerspruch zu den Notwendigkeiten, die zum Erhalt des Planeten beachtet gehören.

Als erforderlich erachtet StR Pantisano, der Bürgerschaft die Tunnelfinanzierung zu erklären. Hier weist StR Peterhoff auf die Fördermittel für einen Kurztunnel sowie auf 300 Mio. € Mehrkosten für einen Langtunnel (nach derzeitigen Berechnungen) hin. Bezugnehmend auf die Kostenexplosion beim Rosensteintunnel besteht für ihn durchaus die Möglichkeit, dass ein Langtunnel letzten Endes Kosten in Höhe von 1 Mrd. € verursacht. Weiter thematisiert er die höheren Betriebskosten (1 Mio. €/ Jahr) sowie die nicht geklärte Förderung einer langen Tunnelvariante. Notwendig ist für StR Körner, in den kommenden Jahren die bereits vorhandene Rücklage für dieses Projekt auszubauen. Als grob fahrlässig erachtet es dagegen StR Rockenbauch, die für eine Tunnelösung erforderlichen Mittel nicht für andere Bereiche, wie z. B. den Radverkehr, einzusetzen.

Der von StR Körner geäußerten Auffassung, dass bis zum Baubeginn des Tunnels im Jahr 2028 Möglichkeiten bestehen, CO₂-neutralen Beton herzustellen, hält StRin Königeter den bei der Zementherstellung ablaufenden chemischen Prozess entgegen. Für das bei der Kalksteinentsäuerung entstehende CO₂ gebe es aktuell noch keine Lösung. Mit Sicherheit könne in sechs Jahren noch kein klimaneutraler Beton hergestellt werden. Ziel sei, dass im Jahr 2030 bei der Zementherstellung der CO₂-Ausstoß gegenüber dem Jahr 1990 deutlich reduziert sein solle. Die kohlenstoffdioxidneutrale Zementproduktion werde bis 2045 angestrebt. Deswegen könne nicht davon ausgegangen werden, dass bei dem in Rede stehende Tunnelprojekt CO₂-neutraler Beton verbaut werde.

Anknüpfend an BM Thürnau wird von BM Pätzold angemerkt, um voranzukommen, müsse entschieden werden, mit welcher Variante weitergearbeitet werden solle. Wenn diese Entscheidung ausbleibe, werde auch keine Planungswerkstatt benötigt.

Wert legt StR Rockenbauch gegen Ende der Beratung darauf, dass er als Antragsunterzeichner in der Antragsziffer 1 die Verwendung des Wortes "bei" anstelle des Wortes "vor" nicht akzeptieren kann. Angesichts der Tragweite der zu treffenden Entscheidung ist für StRin Schiener (90/GRÜNE) die Finanzierung des Projekts nicht ausreichend gewürdigt worden. Insbesondere hinterfragt sie die Bundes-/Landesförderung einer langen Tunnelvariante. Hierzu betont BM Thürnau, da es heute nicht um den Baubeschluss gehe, spiele die Finanzierung noch nicht die entscheidende Rolle. Die Verwaltung lege lediglich eine Kostenschätzung vor.

Einer Bitte von StR Kotz entsprechend skizziert Herr Oehler die Verwaltungsposition zu den Punkten der Antragsziffer 2. Er trägt dabei Folgendes vor:

- Zu Antragsziffer 2a

Die Verwaltung werde an einer Verbesserung der Angebote für Fuß- und Radwege arbeiten.

- Zu Antragsziffer 2b

Die Verwaltung werde die Auswirkungen einer Reduktion des verkehrlichen Bedarfs um 20 % prüfen.

- Zu Antragsziffer 2c

Die Verwaltung werde die Position der MEA-Brücke prüfen.

- Zu Antragsziffer 2d

Die Ergänzung der Grünraumplanung im Landschaftsschutzgebiet werde vorgenommen.

- Zu Antragsziffer 2e

Bei diesem Projekt würden, wie bei solchen Projekten üblich, Begleitmaßnahmen erfolgen.

Zum Ende der Aussprache stellt BM Thürnau fest:

Zu GRDRs 861/2021

- Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik lehnt den Antrag der Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei, die GRDRs 861/2021 zu vertagen, bis der Gemeinderat vor der Sommerpause 2022 eine finale Entscheidung über das Klimaneutralitätsziel für Stuttgart fasst (Beschlussantragsziffer 3 der GRDRs 25/2022) bei 7 Ja- und 8 Gegenstimmen mehrheitlich ab.
- Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt dem Antrag der CDU-Gemeinderatsfraktion, die Planung auf der Basis eines Langtunnels fortzuführen, mit 8 Ja- und 7 Gegenstimmen mehrheitlich zu.

Zu Antrag Nr. 17/2022, Ziffer 1 (90/GRÜNE, Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei, PULS)

- Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik lehnt die Ziffer 1 des Antrags Nr. 17/2022 (Einrichtung einer Planungswerkstatt vor der Weiterplanung) mit 7 Ja- und 8 Gegenstimmen mehrheitlich ab.
- Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt bei 13 Ja- und 2 Gegenstimmen mehrheitlich zu, eine Planungswerkstatt bei der Weiterplanung einzurichten.

Zu Antrag Nr. 17/2022, Ziffer 2

- Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt der Ziffer 2a einmütig zu.
- Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt der Ziffer 2b bei 1 Stimmenthaltung einmütig zu.
- Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt der Ziffer 2c einmütig zu.
- Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt der Ziffer 2d einmütig zu.
- Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt der Ziffer 2e einmütig zu.
- Als Ziffer 2f - auf Antrag von StR Körner - stimmt der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik einmütig zu, dass eine Steglösung für den Fuß- und Radverkehr von der MEA-Brücke zur Ludwigsburger Straße geprüft werden soll.
- Als Ziffer 2g stimmt der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik, Wortmeldungen der StRe Peterhoff, Körner, Pantisano und von StRin Köngeter Rechnung tragend, einmütig zu, dass die Verwaltung vor der Planungswerkstatt eine vollständige CO₂-Bilanz für diese Baumaßnahme vorlegt.

Zur Beurkundung

Häbe / pö

Verteiler:

- I. Referat T
zur Weiterbehandlung
Tiefbauamt (5)
weg. VA, GR

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. OB-KB
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 4. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 5. *BezÄ Feu, Zu*
 6. Rechnungsprüfungsamt
 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