

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	443
		TOP:	3
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	24.11.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Frau Krets, Herr Daiber (beide Fa. Daimler AG)		
Protokollführung:	Herr Haupt / pö		
Betreff:	Bericht Daimler Untertürkheim - mündlicher Bericht -		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei- anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier- form angehängt.

Frau Krets und Herr Daiber (beide Daimler AG) berichten abwechselnd im Sinne der Präsentation über den Standort der Daimler AG in Stuttgart-Untertürkheim, insbesonde- re über den Wunsch nach einer Verlängerung der temporären Nutzung der Parkplätze an der Mercedes-Jelinek-Straße.

BM Pätzold betont, es finde eine intensive Abstimmung mit der Daimler AG zu ver- schiedenen Themen statt (u. a. zur IBA 2027 in Stuttgart-Untertürkheim und gemeinsam mit dem Amt für Sport und Bewegung zur Entwicklung des NeckarParks). Er begrüßt die Absicht der Daimler AG, die Rechte an der Zufahrtsstraße durch das Festwiesen- areal zurückzugeben, da die Stadt hierdurch mehr Entwicklungsmöglichkeiten in diesem Gebiet erhalte. Zudem liefen Gespräche hinsichtlich des äußeren Ringes der Einfahr- bahn zum Thema "Stadt am Fluss". Die Verwaltung könne den Wunsch der Daimler AG nachvollziehen, im Zusammenhang mit den Projekten der IBA und der Fertigstellung der Verlängerung der Stadtbahnlinie U19 bis zum Jahr 2025 eine Verlängerung der In- terimsstellplätze zu ermöglichen. Im Jahr 2016 habe noch Optimismus vorgeherrscht, bis zum Jahr 2020/2021 die U19 fertigstellen zu können, was allerdings nicht gesche-

hen sei. In diesem Zusammenhang könne mit der Verbesserung des ÖPNV-Anschlusses im Jahr 2025 auf die Verlängerung der temporären Stellplätze verzichtet werden.

Es sei erfreulich, dass Frau Krets und Herr Daiber seit ihrem letzten Besuch im Jahr 2016 erneut im STA vertreten seien, betont StR Peterhoff (90/GRÜNE). Es sei wichtig, die Daimler AG bekenne sich aktuell zur Zukunft des wichtigen Standorts Stuttgart-Untertürkheim. Der Daimlerkonzern stehe für einen bedeutenden Arbeitgeber und einen wichtigen Partner bei der Mobilitätswende. Daher sei bereits im Jahr 2016 über viele Maßnahmen diskutiert worden, die in der Präsentation dargestellt worden seien. Damals sei das Jobticket seitens der Daimler AG noch eine neue Entscheidung gewesen. Mittlerweile würden weitere Unternehmen dieses ebenso anbieten, was auch Ziel der LHS sei. Bei der damaligen Diskussion über das gesamte Mobilitätskonzept und die Interimsparkplätze sei ein Zwischenbericht vereinbart gewesen. Daher sei es bedauerlich, diesen erst zum jetzigen Zeitpunkt im Rahmen der Bitte nach einer Verlängerung der temporären Stellplätze zu erhalten. Als Ende des Jahres 2016 der Beschluss zu den temporären Stellplätzen gefasst worden sei, sei ausgesagt worden, die Stellplätze würden möglicherweise nicht so lange benötigt. Hinsichtlich des Mobilitätskonzepts sei in der damaligen Präsentation dargelegt worden, es würden 19.000 Mitarbeiter*innen am Standort in Obertürkheim beschäftigt, von denen 66 Prozent mit dem eigenen Fahrzeug anreisen würden. Zum damaligen Zeitpunkt sei das Jobticket eingeführt worden, und man habe dessen Wirkung prüfen sowie die Wirkung weiterer Angebote abwarten wollen.

Ebenso verkehre auf dem Areal der Daimler AG ein Werksbus, der die Mitarbeiter*innen an den außerhalb des Werksgeländes gelegenen Parkhäusern abhole, nicht jedoch an den Bahnhaltstellen. Die U19 verkehre bis zur Haltestelle Wasen, wo diejenigen Mitarbeiter*innen abgeholt werden könnten, die nicht ein Parkhaus mit dem Fahrzeug ansteuern würden. Dieser Aspekt stelle für seine Fraktion eine wichtige Maßnahme dar, so StR Peterhoff. Angesichts des Jobtickets und der weiteren Maßnahmen stelle sich die Frage, wie hoch aktuell der Anteil der Mitarbeiterschaft sei, die mit dem eigenen Fahrzeug anreise, und ob die Notwendigkeit einer derart großen Parkplatzfläche bestehe. Anstatt des geplanten Neubaus eines Parkhauses mit 700 neuen Stellplätzen solle der Fokus auf den ÖPNV gerichtet werden. Seine Fraktion habe im Rahmen des Nahverkehrsplans einen Antrag auf eine Buslinie zwischen den S-Bahnhaltstellen Bad-Cannstatt und Obertürkheim gestellt, welche an der Benzstraße verkehren und über mehrere Haltepunkte verfügen solle. Diese Buslinie sei zügig umsetzbar und aus städtebaulicher Sicht für die Aufsiedlung des NeckarParks interessant.

Zu dem Wunsch nach einer Verlängerung der interimsparkplätze wolle sich seine Fraktion in der heutigen Sitzung nicht festlegen, da erst geprüft werden müsse, welche Wirkungen aufgrund der ergriffenen Maßnahmen zur Mobilitätswende und des Homeoffice erzielt worden seien. So habe sich durch die Corona-Pandemie der Bereich Homeoffice vermutlich positiver entwickelt, als ursprünglich geplant. Der Schlüssel von 1,3 Mitarbeiter*innen je Arbeitsplatz zeige eine aktuell deutlich geringere Nachfrage als zuvor. Seine Fraktion wünsche sich einen weiteren Bericht der Daimler AG, in dem dezidiert besonders auf die Fragen der ÖPNV-Maßnahmen eingegangen werde.

Hinsichtlich der Einfahrbahn sei deren Notwendigkeit dargestellt worden. Hierzu seien verschiedene Varianten in der Diskussion: Es stelle sich die Frage der Notwendigkeit einer Ausschleifung einer größeren Strecke mit der Steilkurve oder lediglich des inneren Bereichs. Da die Daimler AG von der IBA 2027 profitieren werde, erwarte seine Fraktion

eine Weiterentwicklung für den großen Parkplatz im Lindenschulviertel, da dieser aus städtebaulicher Sicht enorme Potenziale für den Wohnungsbau beinhalte. Hinsichtlich des Bebauungsplans für das Parkhaus habe seine Fraktion einen Antrag mit Verbesserungsvorschlägen gestellt, da der Plan vorsehe, das Parkhaus in den Neckar-Radwegbereich hineinragen zu lassen. StR Peterhoff bittet um detaillierte Antworten auf seine Fragen.

Er sei besorgt gewesen, so StR Dr. Vetter (CDU), in der heutigen Sitzung eine Aussage zu erhalten, in Untertürkheim würden zukünftig keine Motoren mehr produziert. So habe er nun die Ausführungen von Frau Krets und Herrn Daiber aufgefasst. Es sei dargestellt worden, der Standort Untertürkheim sei das Herz des Unternehmens Daimler AG. Es dürfe nie geschehen, dass der Standort zu einem Museum des Konzerns werde. Die Daimler AG erfahre grundsätzlich die volle Unterstützung seiner Fraktion. Die Arbeitsplätze in der Produktion und die Wertschöpfung dürften nicht an andere Orte verlagert werden. Beide Aspekte stellten ein wesentliches Element der Landeshauptstadt Stuttgart dar und hätten ihr Wohlstand verschafft. Anders verhalte es sich mit Arbeitsplätzen im Büroktor: Diese könnten leicht von heute auf morgen beispielsweise nach Osteuropa oder ebenso nach Indien verlagert werden. Der Konzern solle die Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen sowie von Wasserstoff- und Brennstoffzellen prüfen.

Ebenso müsse festgehalten werden, je mehr die E-Mobilität voranschreite, desto länger reiche die Ressource Öl aus. Es stelle sich die Frage, wie lange ein Verbrenner noch als Alternative oder als Komplementär zu einer Brennstoffzelle oder einem Elektromotor sinnvoll sei. Er hoffe, die Daimler AG untersuche diese Themenfelder. Für ihn sei die wichtigste Frage, so StR Dr. Vetter, wie viele Arbeitsplätze verlorengehen würden, wenn das Motorenwerk schließen würde. Er wünsche sich die weitere Produktion von Motoren an diesem Standort, da dies ein weltweites Alleinstellungsmerkmal darstelle. Andere mit der Daimler AG im Wettbewerb stehende Unternehmen im Automobilsektor würden sich amüsieren, wie die LHS mit der eigenen Automobilindustrie umgehe. Es sei eine Selbstverständlichkeit, den provisorischen Parkplatz für das Unternehmen zu verlängern. Er habe erwartet, dass in der heutigen Sitzung nicht lediglich zwei Bürgermeister, sondern ebenso der Oberbürgermeister anwesend sein müsste. Es gehe sowohl um die kurzfristige als auch die langfristige Perspektive der Stadt. Hinsichtlich der temporären Verlängerung der Stellplätze habe die Daimler AG die volle Unterstützung seiner Fraktion. Er selber wisse, "in der derzeit schwierigen Zeit müsse der Kopf über dem Wasser gehalten werden, und es dürfe nicht über diesem zusammenschlagen", so StR Dr. Vetter.

Er begrüßt die von der Daimler AG zusätzlich ergriffenen Maßnahmen zum Thema Mobilität. Dieser Aspekt werde durch das Unternehmen nachhaltig betrachtet, da diese Perspektive für die Zukunft wichtig sei. Er erkundigt sich, wie viele Mitarbeiter*innen zukünftig am Standort Stuttgart beschäftigt würden. Es sei angeführt worden, die Elektromobilität als Kompetenzzentrum solle am Standort Stuttgart entwickelt werden. Er könne sich sehr gut an den Neujahrsempfang im Jahr 2018 erinnern und sei dankbar für die Aussage des Vorstandsvorsitzenden der Daimler AG, Herrn Källenius, der Standort Stuttgart sei und bleibe stets "Mission Control" (Kontrollzentrum). Dies sei elementar wichtig für die LHS. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie U19 bis zum Jahr 2025 sei lediglich ein geringer Teil dessen, was die Stadt für den Daimler Konzern erbringen könne. Für ihn stelle sich hinsichtlich des Schlüssels von 1,3 beim Thema "Share Desk" die Frage, ob aufgrund der Konzentration mehr Büroflächen benötigt und hierfür Produktionsflächen geopfert würden. Ebenso erkundigt er sich, ob zukünftig wei-

terhin eine Steigerung der Wertschöpfung aufgrund der Motorenproduktion geplant sei. Er hoffe, die Stadträte*innen könnten nachvollziehen, die Diskussion zu vielen Themen in der Vergangenheit könne man sich in der Zukunft nicht mehr leisten, da die Wirtschaft dadurch Probleme bekomme.

StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) merkt an, Presseberichten zufolge verlagere der Daimler Konzern die Motorenproduktion nach China und plane eine Kooperation mit dem chinesischen Großinvestor Geely. Dies bedeute eine Verlagerung der Industrieproduktion in ein Land mit niedrigen Umweltstandards und sehr geringen Löhnen, um kostengünstiger produzieren zu können. Er stelle sich daher die Frage nach der Transformationsagenda des Unternehmens. Die Umweltschäden der Verbrennertechnologie blieben erhalten und somit auch die Abhängigkeit von Erdöl und anderen fossilen Energieträgern. Der Konzern wolle die Transformation nicht in der Tiefe betreiben und sich von denjenigen klassischen Energien und Technologien lösen, die zukünftig nicht weiterentwickelt werden könnten und somit aufgegeben werden müssten. Seine Fraktion stelle die Transformationsagenda des Konzerns infrage.

Während Industriearbeitsplätze verloren gingen, würden Arbeitsplätze unter dem Aspekt der Wissensökonomie geschaffen. Er erkundigt sich, warum die Daimler AG an ihrer Konzentrationsstrategie der Büroarbeitsplätze festhalten würde. Es sei ausgeführt worden, 30 dezentrale Bürostandorte seien einer Überprüfung unterzogen und größtenteils aufgegeben worden. Diese sollten nun an fünf Standorten und zentral in Untertürkheim gebündelt werden. Aufgrund dieser Konzentration würden systematisch Verkehrsströme erzeugt und die Wege zwischen Wohnen und Arbeiten verlängert. Mit dieser Problematik könne das Unternehmen lediglich in der Art und Weise umgehen, heute dem Ausschuss diese selber geschaffenen Schwierigkeiten mitzuteilen. Falls dezentrale Arbeitsplatz-Hubs mit kurzen Wegen zwischen Wohnen und Arbeiten entwickelt und die Chancen der digitalen Revolution genutzt würden, um eine neue Arbeitswelt für die Belegschaft zu gestalten, würde das Unternehmen nicht in die problematische Situation kommen.

Das Mobilitätskonzept "FLOW" bezeichnet StR Ozasek als ein Symptombekämpfungsprogramm, welches nicht an den Ursachen angreift. Offensichtlich sei der Konzern mit "FLOW" nicht besonders erfolgreich. Daher müsse geprüft werden, ob das Unternehmen nicht die falschen Anreize für seine Belegschaft schaffe, da derart viele Mitarbeiter*innen größtenteils mit ihrem eigenem PKW an die zentralisierten Standorte pendeln würden. Falls es eine Zustimmung zur Verlängerung der temporären Parkplätze gebe, werde die Daimler AG an diesem Missverhältnis nichts ändern. In Anbetracht der Aussage, der Bau eines neuen Parkhauses sei derzeit zu kostspielig, stelle sich die Frage, wie zukünftig die Mobilität organisiert werden solle und ob der Gemeinderat der Daimler AG für alle Jahre eine Verlängerung der Parkplätze gewähren solle. Er könne sich angesichts von "FLOW" kein anderes Ergebnis vorstellen, so StR Ozasek. In seiner Fraktion bestehe eine große Skepsis, die temporären Parkplätze zu verlängern. Zudem sei eine Positionierung der Verwaltung zu dieser Thematik erwartet worden. Die von Frau Krets und Herrn Daiber vorgestellte Präsentation sei im Vorfeld der Sitzung des STA nicht bekannt gewesen, und es existiere keine Vorlage zu diesem Tagesordnungspunkt. Daher werde er das Thema in seiner Fraktion aufgreifen und diskutieren. Er erwarte, die Daimler AG intensiviere ihre Anstrengungen hinsichtlich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Dieses könne nicht allein darauf aufgebaut werden, dass die LHS hohe Investitionen mit der SSB bezüglich der Verlängerung der U19 tätige. Aufgrund der Be-

endigung der Kooperation mit der SSB Flex fehle dem Konzern nun dieser Baustein im "FLOW". Zudem solle der Konzern Rahmenbedingungen für eine klimaneutrale Mobilität seiner Beschäftigten schaffen.

Zum einen gehe es in der heutigen Sitzung, so StR Körner (SPD), um den Aspekt der Flächenentwicklung im Zusammenhang mit den Parkplätzen, zum anderen um das Thema des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Vor zwei Jahren habe seine Fraktion nachgefragt, wie sich die vor vier Jahren gemeinsam diskutierten Themen entwickelt hätten. Die Verwaltung habe geantwortet, es finde hierüber ein intensiver Austausch über die Plattform "Urbane Mobilität" mit der Stadt Stuttgart statt. BM Pätzold erläutert, er könne keine detaillierten Ausführungen zu diesem Thema machen, da die Verantwortlichkeit bei S/OB liege. Die Verwaltung werde dieser Frage nachgehen.

StR Körner äußert im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept den Wunsch nach weiteren Informationen über das Thema "Park and Shuttle". Am wichtigsten sei jedoch, die Gesamtentwicklung des Standorts der Daimler AG in Stuttgart-Untertürkheim zu beurteilen. Das dortige Werk bestehe im Neckartal aus sieben Werksteilen. Die zukünftige Entwicklung sei bedeutsam, da sie im Zusammenhang mit Arbeitsplätzen und Wertschöpfung stehe. Die LHS habe großes Interesse, die Transformation hin zur Elektromobilität durchzuführen sowie den Campus E-Mobilität mit einem konzernweiten Kompetenzzentrum an diesem Standort zu errichten. Ebenso müssten in der Zukunft Arbeitsplätze in der Produktion weiterbestehen. Hier bestehe ein Flächenbezug, da nach Gesprächen mit den Betriebsräten und Presseberichten zufolge folgendes Szenario mit dem Konzernvorstand diskutiert werde: Einerseits würden 50.000 m² für den E-Campus benötigt - davon allein 10.000 m² für die Batteriefertigung. Andererseits müssten im Verbrennerbereich aus Kostengründen sowie aufgrund mangelnder Flächenausstattung rascher als bislang vereinbart zusätzlich 4.000 Arbeitsplätze in der Fertigung abgebaut und nach Osteuropa verlagert werden. Er bittet um weitere Informationen zu dieser Flächenwicklung, da die LHS eine Fläche von 60.000 m² für 15,9 Mio. Euro im Jahr 2008 an den Daimlerkonzern verkauft habe. Dies stellten diejenigen Flächen dar, die im Zusammenhang mit der Festwiese angesprochen worden seien. In der damaligen Vorlage sei u. a. sinngemäß ausgeführt worden: *Für die langfristige Sicherung des Werks in Untertürkheim als Forschungs- und Produktionsstandort sind vor allem entscheidend die durch den Verkauf entstehenden Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Werksgeländes (Anmerkung von StR Körner: ausreichend für E-Campus), die es der Daimler AG ermöglichen, zusätzliche Funktionen in den technologischen und administrativen Bereich anzusiedeln. Der Standort Bad Cannstatt und Untertürkheim wird langfristig optimiert und gesichert.* Mit einer harten, aber richtigen Entscheidung habe die Stadt damals dieses Anliegen durch den Verkauf von 60.000 m² unterstützt.

Aktuell liege jedoch eine Verlautbarung vor, der Konzernvorstand befürworte zwar einerseits einen E-Mobilitätscampus, wolle andererseits jedoch wesentlich zügiger als vereinbart 4.000 Arbeitsplätze in der Fertigung abbauen. Derzeit existierten 11.000 Arbeitsplätze in der Produktion (jeweils etwa die Hälfte in der Fertigung und in der Montage) sowie 19.000 Arbeitsplätze in anderen Bereichen. Für die Stadt sei es zwar wichtig, dass der E-Campus realisiert werde. Der Arbeitsplatzabbau müsse jedoch zumindest sozialverträglich ausgestaltet werden. Es stelle sich die Frage, welchen Beitrag die Stadt bei der Flächenentwicklung leisten könne und welche Flächen für den E-Campus benötigt würden bzw. welche Rolle das Areal der Interimsstellplätze hierbei spielen könne. Wie auch StR Dr. Vetter interessiere er sich für die Auffassung der Stadtverwal-

tungsspitze zu diesen wichtigen Themen. Die Aspekte der Interimsparkplätze und der Mobilität seien dagegen leichter lösbar.

StR Serwani (FDP) schließt sich den Worten von StR Dr. Vetter und StR Körner an. Die Zukunft des Untertürkheimer Werks sei für die Zukunft der Stadt vor allem aus finanzieller Sicht sehr wichtig. Es sei erfreulich, dass der Transformationsprozess laufe. Dagegen sei eine Verringerung der Anzahl der Mitarbeiter*innen nicht erfreulich. Der Standort Stuttgart müsse von der Daimler AG langfristig gesichert werden. Selbstverständlich stimme seine Fraktion den vom Unternehmen benötigten temporären Parkplätzen zu. Deren Verlängerung sei bis zum Ausbau der U19 im Jahr 2025 möglich. Er sei erstaunt, dass rund 70 Prozent der Mitarbeiterschaft aus dem Umland komme. Dies bedeute, die Region Stuttgart spiele für den Standort eine immer noch wichtige Rolle. An StR Peterhoff gewandt erklärt StR Serwani, allein eine Buslinie nutze im Zusammenhang mit der Mobilität nicht viel. Die Parkplätze würden benötigt, da der ÖPNV in der LHS zwar hervorragend funktioniere, im Umland dagegen eher schleppend. Es werde nicht nur in der Stadt, sondern zudem in der Region versucht, den ÖPNV weiter auszubauen (z. B. S-Bahn, X-Busse usw.).

Die StRe Dr. Vetter, Körner und Serwani hätten gute Vorredner dargestellt, betont StR Zeeb (FW). Die StRe*innen auf der linken Seite sollten stets bedenken, alle ihre in der Stadt verteilten Wohltaten hingen von der Wirtschaftskraft und der Gewerbesteuerzahlung u. a. von der Daimler AG ab. Falls weiterhin Wohltaten verteilt werden sollten, müssten alle Maßnahmen unterstützt werden, die dem Standort und den dortigen Arbeitsplätzen dienten.

StR Goller (AfD) bezeichnet die Situation und die Diskussion als bizarr. Die Daimler AG stelle das industrielle Herz Stuttgarts dar. Jede Person mit einer vernünftigen mathematischen und volkswirtschaftlichen Betrachtungsweise müsse sich darum sorgen, dass dieses weiter schlage. Im Gemeinderat könne diese Denkweise bei nicht einmal der Hälfte der Anwesenden vorausgesetzt werden. Die Auffassungen der Sprecher des seiner Ansicht nach ökosozialistischen Lagers seien offenkundig. Ganz Deutschland Sorge sich um einen Infarkt der Daimler AG und somit der gesamten Branche. Bei der aufgeworfenen Frage nach der Transformation eines Unternehmens sei bei einigen Stadträten*innen eine gehörige Menge an Naivität oder Unkenntnis über die Funktionsweise bei Aktiengesellschaften und über die derzeitigen großen Umwälzungen vorhanden. Die Industrialisierung und der Umstieg auf die Dienstleistungsgesellschaft hätten Verlierer zurückgelassen, die nicht umzuschulen waren und daher nicht ihren Arbeitsplatz behalten hätten. Es sei ausgeführt worden, Dienstleistungsarbeitsplätze seien leicht auszulagern. Hinsichtlich der derzeitigen Situation liege eine Kombination aus Digitalisierung bis hin zu künstlichen Intelligenzen, Globalisierung und zudem eine politisch erzwungene Festlegung auf eine Technologie der batteriebasierten Elektromobilität vor, die in Deutschland nicht voll umsetzbar sei. Diese Transformation werde hunderttausende Verlierer*innen hervorbringen. Allein bei der Daimler AG würden bereits zum jetzigen Zeitpunkt zehntausende Mitarbeiter*innen um ihre Arbeitsplätze bangen, da sechs Werke von einem Stellenabbau bedroht seien. Der Präsident des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), Herr Käfer, habe kürzlich eine Studie mit folgender Kernaussage vorgestellt: "Die CO₂-Bilanz von E-Autos ist keineswegs grundsätzlich besser als die CO₂-Bilanz von Autos mit Verbrennungsmotor". Das liege daran, dass der Strom in Deutschland teilweise noch aus Kohle gewonnen werde. Die Produktion von Batterien und Elektromotoren werde unweigerlich zu größten Teilen nach China ausgelagert. Dies stehe in Zusammenhang mit den Produktionskosten, den Produktionsstandorten sowie

den Kenntnissen der Mitarbeiterschaft. China habe aktuell ein Freihandelsabkommen abgeschlossen, welches 30 Prozent der Weltwirtschaftsleistung umfasse. Es sei in diesem Zusammenhang amüsant und gleichzeitig tragisch, wenn der Ausschuss diskutiere, welche Buslinie wie viele Stellplätze ersetzen könne. Die Daimler AG sei in der heutigen Sitzung gezwungen, um eine Verlängerung der temporären Stellplätze zu bitten und mit Jobtickets und Ökoslogans zu feilschen. Es stelle sich nicht die Frage, ob dem Konzern die Stellplätze genehmigt werden sollten. Vielmehr sei wichtig, in welchem Ausmaß der Standort Stuttgart langfristig durch das Zusammenwirken äußerer und künstlich erzeugter Umstände bedroht sei und in welcher Form die LHS das Unternehmen unterstützen könne.

Die Vorgeschichte des Themas des Flächenverkaufs sei ihr nicht bekannt, so StRin Köngeter (PULS), da sie damals nicht dem Gemeinderat angehört habe. Als sie erfahren habe, dass das Thema Daimler AG auf der heutigen Tagesordnung aufgeführt sei, habe sie überlegt, worin der Hintergrund zu sehen sei. Letztendlich habe sich herausgestellt, es gehe lediglich um die Verlängerung der temporären Stellplätze. Für sie stünden jedoch weitere Aspekte im Vordergrund: Angesichts eines Pendleranteils von 72 Prozent aus dem Umland stelle sich die Frage, wie diese Situation verhindert werden könne - was sie begrüße - und nicht die Frage, ob diese Pendler über einen Stellplatz verfügen sollten. Auf den aufgrund der Transformation freiwerdenden Flächen könnten möglicherweise Werkswohnungen gebaut und somit der Pendelverkehr aus dem Umland reduziert werden. Sie gehe davon aus, die meisten Pendler würden nicht im Umland wohnen, wenn die Mieten in der LHS niedriger wären. Die Stadträtin würde es begrüßen, wenn die Stadt gemeinsam mit der Daimler AG oder anderen großen Unternehmen eine Möglichkeit finden würde, Werkswohnungen zu errichten statt ein Parkhaus zu bauen. Ihr Ziel seien weniger PKWs in der Stadt. Derzeit finde eine Transformation von Kraftstoffen im Werk statt, wichtiger sei jedoch eine Transformation der Mobilität. Falls die Disruption darin bestehe, dass der ÖPNV-Anteil zu hoch sei und der Daimler-Konzern dadurch zu geringe Gewinne erziele, müsse das Unternehmen nicht über alternative Kraftstoffe und deren Einsatzmöglichkeiten forschen, sondern vielmehr prüfen, wie es sich in den ÖPNV einbringen könne.

Das Thema Mobilität betreffe ebenso den Aspekt Wohnen, insgesamt werde weniger Mobilität benötigt. Ihr falle daher eine Zusage für die temporären Stellplätze schwer, so StRin Köngeter. Die Entscheidung hänge durchaus mit den für die LHS wichtigen Arbeitsplätzen zusammen. Der Konzern verlagere allerdings die Produktion unter schlechteren Umweltbedingungen nach China, produziere weiterhin PKW für den Individualverkehr und bekomme zudem als Zuschlag weitere Parkplätze. Ihre Aufgabe sei es nicht, die Gesamtstrategie des Unternehmens infrage zu stellen, jedoch sei ihr Ziel die Erzeugung von weniger Mobilität. Dem Konzern fehle es nicht an Arbeit, sondern er verlagere vielmehr die Arbeit ins Ausland. Es müsse die Frage gestellt werden, welche Arbeitsplätze am Standort Stuttgart erhalten blieben. In der heutigen Sitzung werde zwar über einen temporären Parkplatz diskutiert, allerdings gehe es um wesentlich grundlegendere Dinge. Die Stadträtin kündigt an, das Thema in ihrer Fraktion zu behandeln.

BM Pätzold betont, aus diesen Gründen sei der Bericht zur Entwicklung des Werkstandorts Untertürkheim auf die Tagesordnung gesetzt worden. Die Aussage, die Konzernzentrale verbleibe in Untertürkheim, stelle für die LHS ein wesentliches Zugeständnis dar. An vielen Stellen werde die Veränderung der Mobilität diskutiert (z. B. Förderung der E-Mobilität). Die Ankündigung der Daimler AG, das Entwicklungszentrum für die E-Mobilität in Stuttgart-Untertürkheim anzusiedeln, stelle ebenso eine wichtige Aus-

sage dar. An StR Körner gewandt, führt BM Pätzold aus, der Umbau hänge mit dem Ersatz des Verbrennungsmotors durch den E-Motor zusammen. Falls die E-Mobilität ein Teil des Klimaschutzes darstellen solle, sei dieses hierzu ein wichtiger Beitrag. Es sei stets die Diskussion darüber geführt worden, die Umstellung vom Verbrennungsmotor auf den Elektromotor bringe einen deutlichen Einschnitt mit sich. Dies betreffe nicht nur die Arbeitsplätze des Daimlerkonzerns, sondern ebenso die Zulieferfirmen, da sich die Fertigungstiefe und die Teile komplett anders darstellen würden. BM Pätzold stimmt StR Körner in der Frage zu, wie die Umstellung durchgeführt werden solle und welche Auswirkungen hiervon auf die Anzahl und Qualität der Arbeitsplätze ausgingen. Die Stadt habe großes Interesse, die Anzahl und Qualität der Arbeitsplätze im Stadtgebiet zu erhalten. Allerdings könne die LHS lediglich zu einem geringen Teil die Konzernstrategie beeinflussen oder gar lenken. Ziel sei es, den Firmen in Stuttgart eine Zukunftsperspektive zu bieten, damit die Arbeitsplätze und die Wertschöpfung in der Stadt erhalten blieben. Daher erfolge stets ein enger Austausch mit dem Daimlerkonzern über Themen wie die Entwicklung des benachbarten NeckarParks oder den Umbau des Werks aufgrund von Genehmigungsverfahren und Bebauungsplanänderungen usw.

Ebenso stelle die Daimler AG einen wichtigen Nachbarn im Rahmen des IBA-Projekts in Untertürkheim dar, und es werde gemeinsam diskutiert, welchen Beitrag das Unternehmen zur Aufwertung dieses Areals leisten könne. Hinsichtlich des Themas "Stadt am Fluss" fänden zum Aspekt der Einfahrbahn ebenso Gespräche statt. Hierbei würden verschiedene Varianten durchgesprochen. Es bestehe ein gewisser Zielkonflikt, da sich die Verwaltung einerseits die Beseitigung der Einfahrbahn wünsche, andererseits das Unternehmen sie jedoch benötige. Es gehe nun darum, wie mit diesem Konflikt umgegangen werden könne. Dagegen stelle die Verlängerung der Interimsstellplätze einen Nebenaspekt dar. Die Verwaltung hätte das Thema nicht auf die Tagesordnung gesetzt, wenn im Jahr 2016 keine derart intensive Diskussion über das Mobilitätskonzept der Daimler AG und anderer Unternehmen stattgefunden hätte. Die Debatte über die Interimsstellplätze habe im Zusammenhang mit der Diskussion über den Ausbau des ÖPNV gestanden. Diese Diskussionen hätten der Einführung des Jobtickets einen entscheidenden Schub gegeben. Für die Verwaltung sei eine erneute Genehmigung der Interimsstellplätze bis zum Jahr 2025 vorstellbar, da sich die Verlängerung der U19 verzögere. BM Pätzold gibt zu bedenken, der Daimlerkonzern produziere neben den PKW ebenso Busse, die bei den SSB eingesetzt würden. Zudem existierten in unmittelbarer Nachbarschaft zum Werk Wohnungsbauerschwerpunkte (z. B. NeckarPark). Daher sei eine Weiterentwicklung der innerstädtischen Wohnbauquartiere wichtig, da hierdurch neben den Arbeitsplätzen ebenso Wohnungen in der LHS geschaffen würden. Dadurch bestehe für die in der Stadt arbeitenden Personen die Möglichkeit, Wohnraum zu finden.

Frau Krets und er würden im heutigen STA lediglich zum Standort Untertürkheim und zu dem Thema der Interimsparkplätze berichten, betont Herr Daiber. Beide hätten den Gesamtzusammenhang für die Bitte nach einer Verlängerung der Interimsparkplätze darstellen wollen. Die für die Automobilindustrie anstehende Transformation mit ihren vielfältigen Themen stelle eine Jahrhundertaufgabe dar. Diese enorme Aufgabe bringe unmittelbare Auswirkungen auf die Flächenbedarfe mit, die nicht immer präzise zu benennen seien. Für viele Themen innerhalb des Daimlerkonzerns könnten stets einfachere Flächenlösungen im Ausland angewendet werden. Allerdings gebe es stets die deutliche Anweisung, die Maßnahmen am Standort Untertürkheim durchzuführen.

StR Peterhoff betont, der mehrheitliche Wunsch der Stadträte*innen bestehe darin, weitere Informationen von der Daimler AG zu erhalten, um über die Interimsparkplätze erneut befinden zu können. Die vorherige Diskussion sei auf einer höheren Ebene abgelaufen, und hierbei sei der Aspekt der Zukunft der Automobilindustrie und speziell des Daimlerkonzerns angesprochen worden. Hinsichtlich der Rahmenbedingungen stelle der Interimsparkplatz zwar einen begrenzten Themenbereich dar, während im Jahr 2016 über das gesamte Mobilitätskonzept diskutiert worden sei. Die Verhandlungen über Buslinien und eine Verlängerung der U19 stellten wichtige Faktoren für einen bedeutenden Arbeitgeber der Stadt dar, und eine gute Nahverkehrsverbindung zu einem Arbeitgeber sei stets positiv zu bewerten. Ebenso spielte die auf der regionalen Ebene verdichtete Taktung der S-Bahnen für die Stadt eine wichtige Rolle und stellte für die Unternehmen einen sehr bedeutsamen Aspekt dar. Nach Auffassung von StR Peterhoff solle die vorgetragene Bitte der Daimler AG genutzt werden, sich nach dem aktuellen Stand des Mobilitätskonzepts sowie aller Standorte des Konzerns in der LHS zu erkundigen. Seine Fraktion begrüße eine gute Anbindung aller Arbeitgeber an den ÖPNV, damit die Mitarbeiter*innen die Unternehmen nachhaltig erreichen könnten. Er bekräftigt seinen Wunsch, diese Themen erneut zu diskutieren und die Verteilung der Arbeits- und Parkplätze detailliert darzustellen. Der Standort in Untertürkheim solle dabei fokussiert und die Maßnahmen zum Mobilitätskonzept detailliert dargestellt werden. Hierbei sollte nicht lediglich die zeitliche Verlängerung der Interimsparkplätze, sondern ebenso die Taktung der Busse und weitere flankierende Maßnahmen erörtert werden. In einer früheren Sitzung des Gemeinderats habe es eine breite Mehrheit für die Verlängerung der U19 gegeben. Aufgrund der Fußball-EM im Jahr 2024 habe sich das Projekt zwar verzögert, besitze jedoch weiterhin größte Priorität.

Die Thematik der Interimsparkplätze, so StR Kotz, sei lediglich die Folge davon, dass einige Stadträte*innen grundsätzliche Probleme mit dem Daimlerkonzern und dessen Ausrichtung und dessen Produkten habe. So stelle die S-Klasse als weltweit bewundertes Fahrzeug für diese Stadträte*innen ein zu deutliches Zeichen von Luxus und alten Traditionen dar. Zum Thema "Sports Utility Vehicles (SUV)" habe ein Antrag beinhaltet, diese sollten auf Stuttgarter Gemarkung verboten werden. Diese Bestrebungen hätten in der heutigen Aussage von StRin Königeter gegipfelt, es dürfe keine individuelle Mobilität mehr bestehen. Diese Stadträtin entgegnet, dass sie keine Vorbehalte gegen den Daimlerkonzern hat. Vielmehr bestehe der Kritikpunkt darin, das Unternehmen produziere Mobilität, die weder klimaverträglich noch raumsparend sei. Falls der Konzern die Mobilität effektiv transformieren wolle und dies nicht lediglich auf den Kraftstoff, sondern auf eine andere Mobilitätsform beziehe, sei dagegen kein Einwand zu erheben. Auf die individuelle motorisierte Mobilität könne zu keinem Zeitpunkt völlig verzichtet werden, da sie zumindest stellenweise benötigt werde. Falls weiterhin daraufgesetzt werde, dass die Daimler AG andere Formen von Kraftstoffen produziere, würden weiterhin PKW gekauft. Dies betreffe nicht allein den Daimlerkonzern, sondern jeden deutschen und weltweiten Autobauer.

An BM Pätzold gewandt betont StR Kotz, allein die Bussparte des Daimlerkonzerns sei nicht wirtschaftlich. Falls die Daimler AG und die Stadt als Nachbarn betrachtet würden, könne es im Falle einer schlechten Behandlung geschehen, dass der Nachbar wegziehe. StR Kotz möchte nicht falsch verstanden werden, was den Aspekt der zukünftigen Motorenproduktion angeht. Allerdings dürften angesichts einer möglichen sinkenden Anzahl von Arbeitsplätzen und sinkenden Gewinnen in der LHS keine Krokodilstränen geweint werden. Vielmehr müsse betrachtet werden, welche Erfahrungen von dem Daimlerkonzern übernommen werden könnten. Er könne sich nicht vorstellen, dass im

Werk in Untertürkheim eine ähnlich hohe Anzahl von unbesetzten Stellen wie in der Stadtverwaltung, insbesondere im Kitabereich, vorhanden sei. Daher müsse geprüft werden, welche Angebote den städtischen Mitarbeitern*innen außer dem Aspekt des Verdienstes vorgelegt werden müssten, um für sie die Arbeit attraktiver zu machen. Falls die Daimler AG ihrer Mitarbeiterschaft ein Parkhaus auf ihrem Areal anbiete, sei dies nachvollziehbar. Es müsse geprüft werden, welche Infrastruktur von der Stadt geschaffen werden müsse, damit dieses Parkhaus verträglich in die städtische Mobilität einbezogen werden könne. Es sei amüsant, dass in anderen Teilen Deutschlands für den Bau von Automobilen ganze Wälder abgeholzt würden, während von den Stadträten*innen darüber diskutiert werde, bereits bestehende Parkplätze um einige weitere Jahre zu verlängern, um ein großes Unternehmen an dessen Traditionsstandort weiterhin zu unterstützen. Dies würde zwar nicht den Konzern retten, aber es stelle einen Mosaikstein dar, der dem Unternehmen in der derzeit schwierigen Zeit helfe. Selbst die städtischen Mitarbeiter seien in der ersten Welle der Corona-Pandemie vom ÖPNV auf den eigenen PKW umgestiegen und hätten die Rathausgarage voll belegt. In der in Kürze stattfindenden Gesprächsrunde der Fraktionsvorsitzenden mit den Spitzen der deutschen Wirtschaft und dem Oberbürgermeister sollten die vorgebrachten Themen angesprochen werden. Seine Fraktion stehe dafür, dass die Daimler AG weiterhin eine wichtige Rolle spiele, und unterstütze daher derart geringe Anliegen wie den Wunsch einer Verlängerung der Parkplätze.

Die Aufgabe der Stadträte*innen sei das Gemeinwohl der Stadt, betont StR Körner. Es sei wichtig, angemessen bezahlte Arbeitsplätze in der LHS zu erhalten. Der für die Zukunft wichtige Transformationsprozess müsse sozialverträglich ausgestaltet werden. Es gehe um 5.000 bis 6.000 Familien, die von diesen Arbeitsplätzen lebten. Die Arbeitsplätze seien für den Zusammenhalt in der Stadt wichtig, da diejenigen Mitarbeiter*innen angemessen entlohnt würden, die über keinen Hochschulabschluss verfügten. Es erschrecke ihn, wenn ausgesagt werde, die Transformation müsse zügiger stattfinden. Diese werde sicher kommen, jedoch stelle sich die Frage, ob in der Übergangszeit die Verbrennermotoren in Osteuropa oder am Standort Untertürkheim produziert würden. Einigkeit müsse darin bestehen, die Transformation erfolge bis 2030 mit einem Arbeitsplatzabbau von 11.000 auf rund 5.000 Stellen. Dies sei wesentlich vorteilhafter, als die Transformation bereits bis 2025 durchzuführen, wie es vom Konzernvorstand geplant sei. Diese Frage werde aktuell zwischen dem Vorstand und dem Betriebsrat verhandelt. Hierbei stellten die finanziellen Mittel für die Investition des E-Campus sowie die Flächenfrage wichtige Entscheidungskriterien dar. Da vor 12 Jahren diese Flächen über 60.000 m² von der Stadt an die Daimler AG verkauft worden seien, damit die Transformation sozialverträglich stattfinden solle, könne nun durchaus eine Diskussion über die zukünftige Entwicklung geführt werden. Des Weiteren müsse die urbane Mobilität zukünftig eine bessere Qualität aufweisen. Über die Mobilität könne mit der Daimler AG positiv diskutiert werden, da sie ein Geschäftsfeld des Konzerns darstelle.

StR Ozasek betont, seine Fraktion würde die Produktion von E-Bikes, Bussen und Schienenfahrzeugen durch den Daimlerkonzern begrüßen. Es werde eine Transformationsstrategie benötigt, die den Daimlerkonzern zu einem Mobilitätskonzern verändere. Das Geschäftsmodell sei nicht mit einer nachhaltigen Entwicklung kompatibel, da der PKW-Individualverkehr ein Auslaufmodell darstelle. Es müsse festgestellt werden, dass die Daimler AG nicht aus dem Bereich der Verbrennermotoren aussteige, sondern Industriearbeitsplätze in andere Staaten verlagere.

Seine Fraktion wünsche eine erneute Evaluation zum Aspekt des betrieblichen Mobilitätsmanagements "FLOW" der Daimler AG, um herauszufinden, ob sich die Mobilität der Arbeitnehmerschaft dadurch verändert habe und FLOW ein Erfolg oder ein Flop sei. Durch FLOW müsse die Anreizkulisse für die Belegschaft überwunden werden, Firmen-PKW zu kaufen oder zu leasen. Die Anreizkulisse des Unternehmens sei immens, damit die Mitarbeiter*innen nicht den ÖPNV nutzten oder mit dem Fahrrad zur Arbeit kämen. Da die Stadt und die Region in vollen Stücken in ein Investitionsprogramm für den Umweltverbund investierten (Ausbau der Schienen- und der Radwege), müsste ebenso die Daimler AG Anstrengungen unternehmen, die Mobilität zu verändern.

BM Pätzold betont, in der heutigen Sitzung des STA habe die Verwaltung das Thema "Bauliche Entwicklung am Standort Untertürkheim" auf die Tagesordnung gesetzt. Dies hänge mit der Gesamtentwicklung des Daimlerkonzerns und dem Aspekt der zukünftigen Entwicklung der Automobilindustrie in der gesamten Region zusammen. In der heutigen Ausschusssitzung seien die Vertreter des Unternehmens präsent, die für das Thema Bauen zuständig seien. Am 08.12.2020 finde in Stuttgart ein Gespräch mit Vertretern der Wirtschaft statt. Dort sei der richtige Zeitpunkt, das Thema Entwicklung im Gesamtkontext und den Aspekt Umwandlung der Arbeitsplätze zu erörtern. Die Verwaltung habe unter diesem TOP einen Bericht ermöglichen wollen, wie sich das Unternehmen am Standort Untertürkheim im Zusammenhang mit der Stadt entwickeln werde. Er entnehme den in der Diskussion aufgeworfenen Fragen zur Mobilität und der Flächenverfügbarkeit, dass die Verwaltung das Thema erneut aufgreifen werde. Der Aspekt der Interimsparkplätze hänge direkt mit der Entwicklung des Unternehmens am Standort Untertürkheim zusammen.

Hinsichtlich der Mobilität habe der Gemeinderat zahlreiche Maßnahmen auf den Weg gebracht. StR Peterhoff habe richtigerweise darauf hingewiesen, die Verlängerung der U19 habe einen Aufwind erfahren, als der Aspekt der Erreichbarkeit des Werks in Untertürkheim diskutiert und die Notwendigkeit der Anbindung des ÖPNV an das Werkstor der Daimler AG erkannt worden sei. Erfreulicherweise sei diese Maßnahme beschlossen worden und werde umgesetzt. Der Bürgermeister schlägt vor, Frau Krets und Herr Daiber sollten auf die Fragen eingehen, die aus ihrer Sicht zu beantworten sind. Alle anderen Fragen sollten in dem Gespräch am 08.12.2020 diskutiert bzw. von der Verwaltung beantwortet werden.

Weder sie noch StR Ozasek hätten den Interimsparkplatz bislang abgelehnt, stellt StRin Köngeter klar. Vielmehr solle eine Entscheidung hierüber in den Fraktionen getroffen werden. Daher sollte vermieden werden, ihre Ausführungen als unternehmensfeindlich zu bezeichnen. Sie gibt den Vorwurf, sie habe populistisch argumentiert, an ihre Kritiker zurück.

Seine vorherigen Ausführungen zum ökosozialistischen Lager habe er nicht erfunden, so StR Goller, sondern diese wissenschaftlich fundierte Begrifflichkeit bezeichne eine Hauptströmung der ökologischen Bewegung. Zudem bestehe in der Diskussion eine Ignoranz der wissenschaftlichen Fakten und eine ideologisch begründete Verpflichtung, andere Technologien ablehnen zu müssen. Daher habe er die Frage aufgeworfen, welche Auswirkungen diese ideologisch politisch bedingte Ablehnung auf den Standort Stuttgart und die industriell geprägten Arbeitsplätze hätten. In der Diskussion werde offenbar nicht erkannt, dass die Daimler AG große Bestrebungen unternehme, die nicht industriell geprägten Arbeitsplätze nach Stuttgart zu verlagern, um den Wegfall der industriell geprägten Arbeitsplätze abzufedern. Eine Art Arroganz beginne bei der Vor-

schrift, wie der Arbeitnehmer*in anzureisen habe, bis hin zu der Vorgabe für den Daimlerkonzern, das Problem des Pendelverkehrs durch den Bau von Werkswohnungen lösen zu müssen. Angesichts der derzeitigen Situation des Daimlerkonzerns und der gesamten Automobilbranche bezeichnet der Stadtrat die Diskussion über die Verlängerung der bestehenden Interimparkplätze als Trauerspiel.

BM Pätzold erwidert, es sei richtig und zweckmäßig, dass sich der Gemeinderat mit der Zukunft der Daimler AG als größtem Arbeitgeber der LHS und damit zusammenhängend mit der zukünftigen Entwicklung der Aspekte Mobilität und Automobilindustrie beschäftige. Schließlich stellten diese Themen einen zentralen Kern des Wirtschaftslebens dar. Der Gemeinderat beschäftige sich bereits lange Zeit mit dem Thema Mobilität. Das hohe Pendleraufkommen stelle einen Fakt dar, aufgrund dessen sich die Stadträte*innen und die Stadtverwaltung intensiv mit der Frage beschäftigten, wie die nachhaltige Mobilität ausgebaut werden könne. Wenn die von der Verwaltung regelmäßig erstellte Kesselrandzählung betrachtet werde, liege der motorisierte Individualverkehr trotz bislang wirtschaftlich positiver Situation und einem Zuwachs an Einwohner*innen zwar auf einem gleichbleibend hohen Niveau, allerdings verzeichne der ÖPNV dagegen starke Zuwächse. So stelle das Thema "Stuttgart eine Tarifzone" eine Maßnahme dar, die Pendler zum Umstieg zu bewegen. Diese Aufgabe stelle sich nicht lediglich hinsichtlich des Daimlerkonzerns, sondern ebenso in anderen Bereichen wie beim Jobticket.

In der heutigen Sitzung sei die Verlängerung der Stadtbahnlinie U13 sowie die Errichtung eines vierten Stadtbahnbetriebshofs diskutiert worden, was ebenso im Zusammenhang mit den Aspekten der Mobilität und der Arbeitsplätze stehe. Aus diesem Grund bestehe ein Bedarf an Wohnungen in der LHS für die Belegschaft, insbesondere im Bereich Fertigung und Produktion sowie in anderen Dienstleistungssektoren. Daher seien beispielsweise der NeckarPark und das Rosensteinviertel entwickelt worden. Vor diesem Hintergrund werde das Thema Wohnen weiter vorangetrieben. Der Aspekt der Werkswohnungen sei keinesfalls ein sozialistisches Thema, sondern es gebe mittlerweile bereits mehrere Unternehmen, die dieses Thema wiederaufleben lassen würden, da es einen wichtigen Beitrag darstelle, qualifizierte Arbeitskräfte zu erhalten. BM Pätzold rät daher zu einer rein fachlichen und sachlichen Diskussion über die Themen Nachhaltige Mobilität, Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Stuttgart sowie Bauliche Entwicklung des Werks in Untertürkheim.

Hinsichtlich der mehrfach angesprochenen Konzeption für die von der LHS im Jahr 2009 erworbene Fläche und der Aspekte Produktion und Entwicklung betont Herr Daiber, das mittel- und langfristige Ziel sei hierbei nicht die Erweiterung des Werks in Untertürkheim. Vielmehr solle eine Nutzung die öffentliche Zugänglichkeit der Mercedes-Benz-Welt im weitesten Sinne sicherstellen.

StR Körner äußert die Bitte, die Entwicklung der Werksfläche in Bezug auf den E-Campus im WA aufzurufen. Es sei wichtig zu wissen, wie sich die Produktionsflächen innerhalb des Werkes veränderten. Hinsichtlich des geplanten E-Campus handle es sich um eine sehr große Fläche. An Herrn Daiber gewandt erklärt er, ihm sei klar, die Fläche solle nicht Teil des Werks werden. Allerdings sei angedacht worden, heutige Teile des Werks, die einem öffentlichen Betrieb nicht entgegenstünden, dorthin zu verlagern, um im Werk Platz für ein Zentrum für E-Mobilität zu erhalten. In der Stuttgarter Zeitung vom 18.11.2020 sei folgendermaßen berichtet worden: "Daimler will in dem Werk einen Campus für Elektromobilität einrichten, um dort wichtige Themen rund um E-Mobilität zu bündeln. (...) Um hierfür Platz zu schaffen, sollen Teile der Produktion

nach Osteuropa verlagert werden. 'Wir brauchen diese Fertigung aber, um Mitarbeiter zu beschäftigen', sagte der Betriebsratsvorsitzende Michael Häberle." Es gehe um eine Flächenentwicklung und Arbeitsplätze, bei der die Stadt eine Rolle spiele, so StR Körner.

Die Verwaltung nehme diesen Wunsch auf, betont BM Pätzold. Ebenso werde das Thema aus Sicht der rein baulichen Planung erneut im STA behandelt, da ein Signal für eine Verlängerung der Interimsparkplätze benötigt werde. Der Verwaltung sei es daran gelegen, in der aktuellen Entwicklung weiterplanen zu können.

StR Goller begrüßt die vorherigen Ausführungen von BM Pätzold, da dieser den gesamten Kontext der Themen Ausbau des ÖPNV und Intensivierung des Wohnungsbaus in der LHS dargelegt habe. Seine Fraktion stimme diesen Aspekten zu. In der heutigen Sitzung gehe es allerdings um die Verlängerung der Interimsparkplätze. Er verwehre sich dagegen, in der Art zitiert zu werden, gegen diese Verlängerung aus dem Grund zu argumentieren, es könnten dort Wohnungen gebaut werden. Es impliziere, dass dieselben Menschen, die diese Parkplätze nutzten, dorthin ziehen müssten. Dieses sei nicht seine Absicht gewesen, entgegnet BM Pätzold. Vielmehr habe er dem Einwand von StR Goller widersprechen wollen, Werkwohnungen stellen ein sozialistisches Thema dar. StR Goller stellt hierauf klar, die Werkwohnungen an sich stellen kein sozialistisches Thema dar. Vielmehr wäre der Bau von Werkwohnungen mit der Intention sozialistisch, die Menschen, die zuvor gependelt hätten, nun dort anzusiedeln.

BM Pätzold kündigt an, die aufgeworfenen Fragen aufzunehmen und den Wunsch zu prüfen, das Thema im WA zu behandeln. In einem für den 08.12.2020 geplanten Gespräch könnten die Anliegen ebenso thematisiert werden. Danach könne durchaus diskutiert werden, wie das Thema weiterverfolgt werden solle.

Da keine weiteren Wortmeldungen geäußert werden, stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Haupt / pö

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
S/OB-Mobil

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. OB/82
 3. Referat SOS
Amt für Sport und Bewegung (2)
 4. BezA Untertürkheim
 5. Stadtkämmerei (2)
 6. Rechnungsprüfungsamt
 7. L/OB-K
 8. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FRAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS