

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	369
		TOP:	1a
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	13.10.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Arat, Herr Weismann (beide asp Architekten), Herr Köber (Koeber Landschaftsarchitekten), Herr Ohler (ASW)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / pö		
Betreff:	Städtebaulicher Planungswettbewerb "Neuer Stadtraum B 14" - Vorstellung des Ergebnisses durch die Preisträger asp Architekten und Stadtplaner und Köber Landschaftsarchitekten -		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik vom 29.09.2020, öffentlich, Nr. 329
Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik vom 06.10.2020, öffentlich, Nr. 348
jeweiliges Ergebnis: Vertagung

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigten Präsentationen sind dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen werden sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei sind sie in Papierform angehängt.

Zu Beginn des Tagesordnungspunktes gratuliert BM Pätzold den Herren Weismann und Arat (beide asp Architekten GmbH) sowie Herrn Köber (Koeber Landschaftsarchitekten GmbH) zum Gewinn des ersten Preises im städtebaulichen Planungswettbewerb "Neuer Stadtraum B 14". Er übergibt das Wort an die Preisträger, die den Entwurf anhand einer Präsentation vorstellen.

Herr Arat erläutert zunächst den Titel der Präsentation "Aufgetaucht! Orte und Lebensraum für Stuttgart" (Folie 2) und die Grundhaltung des Entwurfs. Die B 14 müsse wieder zu einer normalen Stadtstraße werden; auf weitere Tunnelbauwerke solle verzichtet werden. Die Straße könne als Lebensraum mit neuer Aufenthaltsqualität zurückgewonnen werden. Der Prozess stehe unter dem Motto "Transformation statt Negation", denn

das Verkehrsbauwerk habe die Stadt über lange Jahre geprägt. Der Rückbau der Fahrspuren solle mit der Führung des Individualverkehrs auf einer Stadtebene begleitet werden. Somit habe man darüber reflektiert, wie mit den Tunnelbauwerken umgegangen werde, ohne sie für einen großen Aufwand entfernen zu müssen. Er ergänzt, Grundlage der Planungen sei die Reduktion des Verkehrsraumes auf das notwendige Maß, was vom Büro StetePlanung Darmstadt entwickelt worden sei. Wenn ein Boulevardcharakter erreicht werden solle, müsse der Straßenquerschnitt deutlich verringert werden. Dies gebe wiederum die Chance, weitere innerstädtische Gebäude zuzulassen. Im Fokus ständen zudem die Querungsmöglichkeiten, um die Hangkante in die Talsohle hineinfließen zu lassen. Somit seien Konzepte entstanden, die ihre Wirkung weit in die umliegenden Bereiche streuten. Herr Arat greift den Vorschlag aus dem Wettbewerb Rosenstein auf, die Cannstatter Straße bis zum Neckartor/Wolframstraße in einem Tunnel zu führen. Letztendlich sei man jedoch zur Auffassung gekommen, bei der neuen Vorgabe einer Reduktion des Verkehrs um 50 Prozent die Straße oberirdisch zu belassen. Stattdessen könnten die Querungen gestärkt und der Park besser zugänglich gemacht werden.

Sequenz 1 (Südtor - Österreichischer Platz) wird von Herrn Köber dargestellt (Folien 3 - 5), der betont, dass hier der engste Stadtraum vorliege. Daraus solle eine "grüne Schlucht" hergestellt werden, wobei die Anzahl der Fahrspuren von vier auf zwei verringert werde. Durch die Flächengewinnung in den Seitenstreifen könnten die Bäume in einem kräftigen Staudenstreifen platziert und zusätzlich grüne "Taschen" eingerichtet werden. Am Südtor könnten die Fahrstreifen weit auseinandergezogen werden, was ein grünes Baumdach ermögliche. Am Österreichischen Platz würden die Fahrspuren auf die östliche Kante gelegt und die Abfahrtsspuren komplett begrünt. Dies ermögliche die Nutzung des runden, darunterliegenden Platzes als öffentlicher Raum.

Herr Weismann erläutert die **Sequenzen 2 und 3** (Österreichischer Platz - Leonhardskirche, Folien 6 - 8, Wilhelmsplatz - Charlottenplatz, Folien 9 - 11) und betont eingangs, es gehe grundsätzlich darum, die Räume der B 14 auf ein menschliches Maß zu reduzieren. Im Bereich Gerberviertel/Heusteigviertel klaffe eine Wunde im Stadtkörper. In diesem Bereich gebe es nur Häuserrückseiten zur Straße hin, da alle Häuser von der dahinterliegenden Gasse erschlossen werden. Daher habe man die Blöcke verändert und ergänzt, um eine bessere Vernetzung zu erreichen. Der Wilhelmsplatz werde neu gefasst, autofrei gestaltet und mit historisch belegtem Brunnen und Pflanzungen ausgestattet. Somit könne er als wichtiger Punkt in der Stadt besser funktionieren. Ein sehr wichtiger Bereich sei der Raum zwischen Leonhardskirche und Charlottenplatz, für den drei Blöcke eingeplant seien, die sich am historischen Standgrundriss orientierten. Der Charlottenplatz sei früher ein dreiseitig geschlossener Platz gewesen, der sich zum Akademiegarten geöffnet habe. Diesen Aspekt wolle man aufnehmen und die Bebauung weiter in den Straßenraum schieben. Die vorgeschlagenen Gebäude könnten als Erweiterung der Kulturmeile fungieren, und es sei ein großer Gewinn, wenn diese bis zum Gustav-Siegle-Haus verlängert werden könne.

Über **Sequenz 4** (Wilhelmsplatz - Wagenburgtunnel, Folien 12 - 14) informiert Herr Köber. Er weist darauf hin, dass die Streckenführung zwischen Charlottenplatz und Wagenburgtunnel vierspurig ausgelegt sei. Im Bereich der Kulturmeile werde die Fahrbahn mit einer sehr breiten Mittelinsel (14 - 16 Meter) geteilt. Dies ermögliche die Pflanzung von zwei Baumreihen, die die zwei seitlichen Baumreihen ergänzten. Im Bereich der Kulturmeile gebe es zahlreiche Querverbindungen zur Innenstadt. Zwischen Schloss- und Karlsplatz könne eine ebene Fläche hergestellt werden, wodurch sich vom

Wilhelmspalais bis zum Stadtmuseum eine Achse ergebe. Mit den zahlreichen Über-
gängen würden die bisher stark separierten Bereiche miteinander "vernäht". Diese Que-
rungen bildeten eine wichtige Grundlage des Gesamtentwurfes.

Die Verlängerung der Kulturmeile bis zum Gustav-Siegle-Haus stellt für Herrn Arat eine
große Chance für die Stadt dar. Durch die Reduzierung des Verkehrsbauwerkes Char-
lottenplatz könne eine Verbindung und Stadtraum mit angemessenen Proportionen her-
gestellt werden. Für diesen Bereich müsse die Frage gestellt werden, wie wertvoll städ-
tischer Raum sei. Er appelliert an die Ausschussmitglieder, entsprechende kulturelle
Einrichtungen vorzusehen. Kritisch sieht er die beschlossene Verlängerung des Tunnels
um 100 Meter in Richtung Neckartor. Dies bedeute für die Gegenseite, dass direkt vor
der Oper mit einer viergeschossigen Tunnellösung ausgefädelt werde. Somit könnten
die Kultur-Ramblas erst deutlich versetzt beginnen. Dies sei verkehrlich sehr schwierig
und für das Konzept kontraproduktiv. Zu **Sequenz 5** (Wagenburgtunnel - Neckartor,
Folien 15 - 17) merkt er an, hier werde der Boulevard in vereinfachter Form mit großzü-
giger Baumachse weitergeführt. Fortführung des Boulevards sei die Neckarstraße, auf
der Verkehr reduziert werden solle (nur Bus- und Radverkehr). Der Individualverkehr
könne über eine Schleife daran vorbeigeführt werden. Am Wagenburgtunnel könne mit
Blick auf den Hauptbahnhof ein Terrassenpark entstehen, der sich theoretisch bis hin-
auf zur Umlandshöhe fortsetze. Abschließend erläutert Herr Arat **Sequenz 6** (Neckartor
- Schwanenplatztunnel, Folien 19 - 21). Der Osten benötige an der Parkkante an der
Cannstatter Straße eine klarere Fassung. Durch das gegenüberliegende Rosenstein-
quartier und somit zwei Parkkanten platziere sich der Park in der Mitte und führe die
Stadt in Richtung Neckar. Die zum Teil bereits vorhandenen Querungen würden breiter
ausgerichtet. Wenn die Lärmschutzwand entnommen, die Straße auf einen einfachen
Querschnitt reduziert werde und eine lebendige Parkkante entstehe, könne die Straße
oben belassen werden.

Nachfolgend berichtet Herr Oehler über das weitere Vorgehen sinngemäß anhand einer
zweiten Präsentation.

Wie alle Rednerinnen und Redner dankt StR Winter (90/GRÜNE) für die Darstellungen.
Er geht davon aus, dass der Entwurf die Stadt noch lange beschäftigen werde, und die-
ser habe durch die Erhaltung und Nutzung von Vorhandenem überzeugt. Die Straße
werde bereits seit langer Zeit als trennender Faktor erlebt. Den Beschlüssen zur le-
benswerten Innenstadt müsse nun Kraft verliehen werden, um weg von der autogerech-
ten Stadtplanung zu kommen. Die Stadträume müssten zurückerobert und Land ge-
wonnen werden. Durch die andere Verkehrsführung sei es sogar möglich, weitere Bau-
werke einzufügen und neue Wegebeziehungen einzurichten. Daneben werde es weite-
re Kulturschwerpunkte geben; es sei richtig, sich für die Kulturmeile immer weiter Ge-
danken zu machen. Die Vorschläge dafür begrüße er sehr. Trotzdem werde die Straße
nicht abgeschafft, sondern in eine Stadtstraße transformiert. Er sei sehr erfreut darüber,
dass der Entwurf einstimmig zum ersten Preisträger ernannt worden sei, obwohl die
Reduktion der Verkehrsmenge um 50 Prozent nur mit knapper Mehrheit beschlossen
worden sei. Das neue Bild für Stuttgart werde somit von allen Ratsmitgliedern geteilt. Zu
Recht werde vonseiten der Preisträger die Entscheidung zum Gebhard-Müller-Platz
angesprochen. Der damalige Kompromiss müsse nochmals hinterfragt werden, um zu
einer guten Lösung zu kommen. Insgesamt äußert der Stadtrat Begeisterung über die
vorgestellten Ideen. Dieses Bild werde Stuttgart lebenswerter und schöner machen.

Über einen spannenden Wettbewerb mit sehr unterschiedlichen Ansätzen berichtet StR Kotz (CDU). Die Diskussion über die Weiterentwicklung werde die Stadt die nächsten Jahre begleiten. Die prämierte Vision halte er für "sehr schön". Die neu gestalteten Flächen beherbergten eine sehr hohe Aufenthaltsqualität. Seine Fraktion sehe hier einen großen Horizont gegeben. Er betont, in der Kommunikation mit der Öffentlichkeit müsse der zeitliche Horizont deutlich aufgezeigt werden. Man benötige Lösungsansätze, die in Schritten mit einer weiter abnehmenden Verkehrsmenge umsetzbar seien. Genau diese Möglichkeit sei im Entwurf enthalten. Eine wichtige Erkenntnis aus der Wettbewerbsdiskussion betreffe die äußerst starke Verkehrsreduzierung, die sich aller Voraussicht nach auf herkömmliche PKWs beziehen werde. Übrig blieben auf den Stuttgarter Straßen großvolumige Fahrzeuge wie Müllfahrzeuge, große LKWs zur Anlieferung, Handwerkerfahrzeuge etc. 50 Prozent weniger Verkehrsraum bedeute nicht automatisch 50 Prozent weniger Verkehr. Er stellt die Frage an die Architekten, wie diese vom Wettbewerbsergebnis Rosenstein (Überdeckung Cannstatter Straße) nun zu der Erkenntnis gekommen seien, 50 Prozent weniger Verkehr seien möglich. Er sei noch nicht davon überzeugt, dieses Ziel erreichen zu können. Die Kesselrandzählung weise in zehn Jahren lediglich eine Reduktion um sieben Prozent auf und stagniere nun. Hinweise, wie eine Reduktion durch den ÖPNV-Ausbau erreicht werden könne, seien hilfreich. Um das Verkehrsziel zu erreichen, müsse an vielen Stellschrauben gedreht werden, wozu beispielsweise auch die Filderauffahrt gehöre. Das klassische Verkehrssystem der Stadt, wonach auf den Hauptachsen der Verkehr abgewickelt werde, um Wohnstraßen zu entlasten, halte er nach wie vor richtig. Ein Rückbau der Cannstatter Straße um den Preis, auf dem Boulevard Neckarstraße mit vielen Wohnhäusern mehr Verkehr zu haben, halte er nur "eingeschränkt für ein Zukunftsmodell". Für die Verlegung des City-Rings wünscht er einen Zeitplan zur Umsetzung aller Aspekte. Abschließend appelliert er an die Ausschussmitglieder, ohne Denkverbote an diese Vision heranzugehen.

Der Gemeinderat habe Visionen zur Transformation der Verkehrsschneise gefordert und mit dem Entwurf auch erhalten, so StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Die als Zielbeschluss angestrebte autofreie City bekomme nun ein grünes Außenband, eine Umweltverbundachse, eine echte Kulturmeile mit Freiraum und Platzqualitäten. Es handle sich um den bedeutendsten Wettbewerb des Jahrzehnts; der Entwurf sei wegweisend für ein neues Narrativ für Stuttgart. Man komme weg von der alten Autostadt hin zu einer Stadt nach menschlichem Maß und einer europäischen Metropole wie Kopenhagen oder Paris. Die Prämissen seien im Wettbewerb richtig gewählt worden. Durch die Ausweitung der Wettbewerbsfläche und die Halbierung der Verkehrsfläche gehe es nun um die Mobilitätskultur in dieser Stadt. Die Stärke des Entwurfs sei die Bewahrung der Relikte der autogerechten Stadt, die jedoch neu programmiert würden. Man bleibe konsequent an der Oberfläche. Es sei nun das Gebot der Stunde, historische Fehlentscheidungen zu unterlassen, wie etwa die Deckelrealisierung am Gebhard-Müller-Platz. Die weit fortgeschrittene Planung sei ihm bewusst; die Folgen dürften jedoch nicht ignoriert werden. Der Entwurf besteche durch die Wegenetzqualität, die Chancen der Topographie würden aufgenommen und Radinfrastruktur geschaffen. Somit werde Flächengerechtigkeit hergestellt, was den Entwurf außerordentlich qualifiziere. Letztendlich gehe es um die Rückaneignung der Stadt und die Schaffung von sozialem Mehrwert. Die Modellierung des Verkehrssystems gelinge überzeugend und leiste einen wesentlichen Beitrag für eine klimaneutrale und selbstaktive Mobilität der Zukunft. Die neuen Raumkanten ermöglichten Stadtreparatur, ohne Stadtzerstörung zu betreiben. Die Einstimmigkeit im Preisgericht zeige, dass auch Kritiker der Prämissen die vorgeschlagene Vision honorierten. Der Stadtrat fordert, den Leitgedanken des Siegerentwurfs zur Prämisse für die Arbeit der städtischen Ämter zu

machen. Neben dem geplanten Breuninger-Parkhaus müsse sich auch Zeit genommen werden, die Überdeckelung des Gebhard-Müller-Platzes politisch zu diskutieren. Des Weiteren könne darüber gesprochen werden, den Planie-Tunnel entfallen zu lassen. Zur konkreten Umsetzung der Planungen müssten mehr Personalstellen geschaffen werden, eventuell im Vorgriff auf den nächsten Stellenplan. Er fordert BM Pätzold auf, einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten. Der Prozess insgesamt habe eine große Bedeutung. Er plädiere daher für einen Unterausschuss, der diesen begleite.

Für StRin Kletzin (SPD) kann der wegweisende Entwurf ein Pilotprojekt für andere Städte werden. Sie stellt einige Fragen an die Planer sowie die Verwaltung. Zunächst erfragt sie die Begründung für die vorgeschlagenen drei Spuren im Bereich des Breuninger-Parkhauses. Sie verweist darauf, dass die neuen Überlegungen zum Haus für Film und Medien nicht den ursprünglichen Planungen entsprächen. Es müsse bereits jetzt darüber gesprochen werden, wie die verschiedenen Prozesse zusammengeführt werden könnten. Hierzu seien die Vorstellungen des Architekturbüros hilfreich. Bezüglich der Kulturmeile gibt sie zu bedenken, dass das Land als Anlieger zu beteiligen sei. Eventuell müssten die Planungsprozesse auf den Prüfstand gestellt werden. Denkbar sei eine Vergabe an Externe, denn die Verwaltungsstrukturen produzierten andere Bedingungen als ein "Blick von außen". Grundsätzlich wünsche sie sich eine schnelle Umsetzung einzelner Ideen. Die Begleitung kleiner Schritte sei lohnenswert. Der Wunsch nach einem Unterausschuss sei nachvollziehbar, aber auch eine fundierte Diskussion im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik ausreichend.

Mit über 50 Prozent weniger Verkehrsfläche halte sich der Siegerentwurf an die Vorgaben, so StR Serwani (FDP). Gleichwohl müsse berücksichtigt werden, dass eine Halbierung der Fläche nicht automatisch eine Halbierung des Verkehrsaufkommens bedeute. Er gehe davon aus, dass sich das Mobilitätsverhalten in den kommenden Jahren gravierend verändern werde. Der Präsentationstitel "Aufgetaucht" sei ein gutes Motto für die B 14 und den Wegfall der Unterführungen. Die Planungen für die zahlreichen Plätze seien sehr gut gelöst. Auf Zustimmung stoßen bei dem Stadtrat auch die Querungen. Im Gegensatz zu StR Ozasek sei er nicht der Meinung, dass der Planie-Tunnel entfallen solle, denn dieser sei eine sehr wichtige Verbindung. Positiv bewertet er den Abschnitt zwischen Neckartor und Schwanenplatztunnel mit dem neuen Gebiet Am Stöckach. Der Gemeinderat werde selbstverständlich das entsprechende Personal für die Umsetzung bereitstellen. Er freue sich auf die Verwirklichung des Projektes.

Auf die langjährige Diskussion zur B 14 weist StRin von Stein (FW) hin. Wenn sich der Verkehr tatsächlich deutlich reduziere, könnten die Straßen umgebaut werden. Für den visionären Entwurf sei zunächst eine Machbarkeitsstudie wichtig, um festzustellen, wie viele Fahrzeuge auch zukünftig die Straße benutzen werden. Bei allem Wunsch nach weniger Verkehr müsse sich bewusst gemacht werden, dass es sich nach wie vor um eine Bundesstraße handle. Die Ausrichtung des Entwurfs auf historische Ausprägungen in der Stadt hält die Stadträtin für spannend, weist aber darauf hin, dass früher deutlich weniger Menschen und Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs gewesen seien. Damals sei Stuttgart keine Landeshauptstadt und kein wirtschaftliches Zentrum mit zahlreichen Arbeitsplätzen gewesen. Der Entwurf müsse sich damit auseinandersetzen, dass viele Arbeitsplätze nur mit dem Auto erreichbar seien. Als begleitende Maßnahme gehöre die Entwicklung des ÖPNV in Stuttgart und in der Region dazu. Grundsätzlich begrüße sie die Idee der Realisierung eines neuen Stadtraumes.

StR Köhler (AfD) äußert Zustimmung zu dem "klugen Konzept", das die Stadt verschönern werde. Er wirft die Frage auf, wie man sicher sein könne, dass es eine massive Änderung im Mobilitätsverhalten geben werde. Die Kesselrandzählung weise nur eine enttäuschende Verringerung des Verkehrsaufkommens aus. Er sehe keine großen Ausbauten des ÖPNV "in irgendeiner Form" kommen, die für eine deutliche Verbesserung sorgen könnten. Zudem wiesen die Zulassungszahlen der PKW in Stuttgart weitere Steigerungen auf; auch die Zahl der gefahrenen Kilometer bleibe konstant. Er rechne nicht mit einer starken Änderung des Mobilitätsverhaltens; dies müsse für die weiteren Planungen im Hinterkopf behalten werden.

Gegenüber StR Kotz merkt StRin Königter (PULS) an, die Reduzierung des Verkehrs um 50 Prozent sei Aufgabe der Politik, nicht der Wettbewerbsteilnehmer. Lösungsmöglichkeiten seien etwa die Pfortnerung im Zusammenspiel mit Parkhäusern am Stadtrand. Die Verknüpfung von Verkehrsmitteln müsse deutlich vereinfacht und zeitsparend gestaltet werden. In der Frage der größeren Fahrzeuge, die übrigblieben, gehe es um alternative Citylogistik. Sie halte eine Reduzierung des Verkehrs um die Hälfte grundsätzlich für machbar. Aktuell würden zwei Projekte bereits bearbeitet, die den Siegerentwurf betreffen. Dies seien das Breuninger-Parkhaus/Haus für Film und Medien sowie der Planie-Tunnel. Es sei nicht klar, wie damit nun umgegangen werde. Sie rechne nicht damit, den Tunnel noch zu stoppen. Beim Parkhaus bestehe eventuell noch die Chance einzugreifen. Da es sich um eine Bundesstraße handle, könne sie sich der Forderung nach einem Unterausschuss anschließen. Sie bittet die Verwaltung um Informationen, wie viel Personal für die Umsetzung benötigt werde.

Zum Personal kündigt BM Pätzold spätestens zum Doppelhaushalt ein Paket an, da sonst nicht weitergearbeitet werden könne. Es werde sicherlich externe Vergaben geben, die aber trotzdem intern begleitet werden müssten. Über einen Unterausschuss entscheide der Rat. Der Vorsitzende gibt jedoch zu bedenken, dass die zeitliche Umsetzung schwierig werde. Das Projekt werde nicht nur beim Referat SWU, sondern auch bei den Referaten T und SOS angesiedelt werden, da es sich hauptsächlich um Straßenbaumaßnahmen handle. Ziel sei, die Pläne Schritt für Schritt umzusetzen.

Auf die Fragen und Anregungen der Ausschussmitglieder geht zunächst Herr Arat ein und merkt an, es sei Bedingung des Wettbewerbs gewesen, von 50 Prozent Reduzierung auszugehen. Daraufhin sei der Verkehrsraum entsprechend angepasst worden. Selbstverständlich müsse jedoch darüber nachgedacht werden, wie diese Reduktion erreicht werden könne. Dazu wolle er gern einen Beitrag leisten. Er bietet an, die von Verkehrsplanern ausgearbeiteten Konzepte vorzustellen. Er erklärt, andere Städte seien den umgekehrten Weg gegangen, und schlägt vor, durch einen Verkehrsplaner aus Kopenhagen deren Konzept erklären zu lassen. Dort sei durch eine Reduzierung des Straßenquerschnitts eine Reduzierung des Verkehrs erreicht worden. Flankierend seien Mobility Hubs, Parkhäuser etc. eingerichtet worden. Gegenüber StRin Kletzin erläutert er die Dreistreifigkeit zwischen Österreichischem und Charlottenplatz. Es gebe eine Engstelle beim Österreichischen Platz, wo die Dreispurigkeit akzeptabel sei. Dies müsse nochmals untersucht werden. Zur Frage der Transformation merkt er an, es gebe sehr wohl Übergänge zu gestalten, was beim Breuninger-Parkhaus schwierig sei. Die im Entwurf gesetzte Stadtkante liege auf dem Tunnelausgang. Es müsse also eine zukünftige Möglichkeit geben, die Stadtkante bis zu diesem Punkt zu schieben. An dieser Stelle ergebe sich die Chance, die Kulturmeile an die Kernstadt anzubinden. Die Leonhardskirche könne neuer Mittelpunkt werden. Der Abstand von Bohnenviertel und Innenstadt sei viel zu weit. Der Stadt würde es guttun, dort den historischen Stadtgrund-

riss zu prüfen. Eine räumliche Reduzierung mache die Stadt an dieser Stelle erst richtig lebenswert.

Ein übergeordnetes Plädoyer zur Visionenhaftigkeit des Wettbewerbsentwurfes hält Herr Weismann. Er führt aus, man stehe an einer Zeitenwende, in der eine pragmatische Vision gelebt werden müsse. Diese Vision müsse zu Beginn eines Entwurfes stehen. Es werde viele schwierige Entscheidungen zu treffen geben. Die Sequenzen seien sehr pragmatisch ausgebildet, denn sie könnten einzeln in Betracht gezogen werden. Gerade in einer Automobilregion müsse gezeigt werden, wie sich Mobilität in der Stadt ändern könne. Dies sei nicht nur ein technischer, sondern auch ein Kulturwandel. Die Wettbewerbsausschreibung habe er als sehr mutig empfunden, diese setze ein Zeichen, wie sich der Standort dem Thema widmen könne. Als Wunsch äußert er den Umsetzungsbeginn zwischen Paulinenbrücke und Charlottenplatz, da dieser Bereich als der schwierigste anzusehen sei, aber sehr viel mehr verändern werde als die anderen Abschnitte.

Die Wichtigkeit des Beteiligungsprozesses und der Gremien betont Herr Oehler, um noch mehr Impulse zu bekommen. Sicherlich könnten einige Aufgaben der Projektbearbeitung extern vergeben werden, aber die Stadtverwaltung bilde stets die Klammer eines Prozesses. Es gebe zahlreiche parallele Projekte, die häufig mit dem B 14-Projekt gekoppelt seien. Daher werde eine permanente Gesamtschau benötigt. Die lange Laufzeit des Projektes mache eine komplette Vergabe an Externe unmöglich, einzelne Bausteine seien jedoch machbar. Die Prozesse der Verkehrsentwicklung würden beständig verwaltungsintern bearbeitet; die Fortschreibung des Verkehrsmodells werde bei diesem Projekt eine sehr große Rolle spielen und könne nicht nach außen vergeben werden. Er bestätigt abschließend die Schwierigkeiten bei der Personalgewinnung.

BM Pätzold kündigt eine regelmäßige Berichterstattung in den Gremien sowie die Prüfung eines Unterausschusses an.

StR Ozasek spricht das Angebot von asp Architekten an, die Verkehrsplanung nochmals durch deren Partner qualifiziert darlegen zu lassen. Dieses Angebot müsse ermöglicht werden, bevor eine Umplanung des Siegerentwurfs erfolge. Als Stichworte nennt er die Dreistreifigkeit und die Freistellung des Wilhelmsplatzes. Diesem Anliegen kann sich StRin Kletzin anschließen, die zudem die Frage nach einer Ausstellung aufwirft.

Die Frage der Ausstellung werde noch geprüft, so der Vorsitzende, eventuell sei eine Ansiedlung in der Architektenkammer möglich. Gegenüber StR Ozasek merkt er an, es gebe heute keinen Umplanungsauftrag, sondern es folge zunächst eine Einarbeitung in den Entwurf gemeinsam mit den Autoren. Er halte den Abschnitt in der "richtigen" City ebenfalls für den wichtigsten. Dort gebe es mit dem Züblin-Areal auch ein zentrales IBA-Projekt. Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von den Berichten Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
Amt für Umweltschutz
Baurechtsamt (2)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat AKR
Kulturamt (2)
 4. BVinnen Mitte, Ost
BV Süd
 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