

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	224
		<b>TOP:</b>	1
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	-
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	07.07.2020		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	OB Kuhn		
<b>Berichterstattung:</b>	der Vorsitzende, BM Pätzold		
<b>Protokollführung:</b>	Herr Häbe / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Entwicklung Gebiet Rosenstein - mündlicher Bericht</b>		

Diesem Protokoll ist die zur Änderung des Sitzungsablaufs erfolgte Einladung vom 03.07.2020 beigelegt.

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

In seiner Einführung verweist der Oberbürgermeister auf den veränderten Sitzungsablauf (s. beigelegte Einladung vom 03.07.2020).

Anschließend trägt er vor, dem Rat seien die Vertragsgrundlagen der Kaufverträge aus den Jahren 2001 bis 2008 dazu, was die Bahn bei der Gleisfreimachung zu leisten habe, bekannt. So müsse die Bahn beim Eisenbahnbundesamt (EBA) Planfeststellungen beantragen und die Gleise freiräumen. Darauf werde BM Pätzold noch detaillierter eingehen. Der Entwurf der Wettbewerbssieger asp Architekten vom Juli 2019, dies sei der erste Punkt, der nicht mit den Vertragsfestlegungen übereinstimme, sehe eine Modellierung des Geländes sowie den Erhalt der Baudenkmäler vor. Ein zweiter, wohl gravierenderer Punkt sei seit dem 14.10.2019 bekannt. Hier gehe es darum, dass die Bahn plane, nach und nach die Population der dort in größerer Anzahl lebenden Mauereidechsen von einem Gebietsteil in die Restflächen zu verlagern, eidechsenfreie Fläche zu bearbeiten und danach die Population wieder zurückzuverlagern. Dies würde sehr

viel Zeit beanspruchen, und letztlich würde die freigeräumte Fläche weiterhin eine Eidechsenpopulation aufweisen.

Um zu prüfen, inwieweit hier Veränderungen möglich seien, habe die Verwaltung im November ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, und am 05.02.2020 sei beschlossen worden, mit der Bahn über mögliche Veränderungen Sondierungsgespräche zu führen. Daraus resultiere, dass die Verwaltung in dieser Woche dem Gemeinderat mit der GR Drs. 504/2020 zur Beschlussfassung einen offiziellen Verhandlungsauftrag vorgelegt habe (s. heutiger TOP 27 "Gleisrückbau im Gebiet Rosenstein, Verhandlungen zu Ergänzungen des Grundstückskaufvertrags zum Projekt Stuttgart 21", nö NNr. 235). Diese Verhandlungen müssten jedoch bis zum 31.03.2021 befristet werden. Das Nähere ergebe sich aus der genannten Vorlage. Hauptsächlich werde die Idee verfolgt, die Kaufverträge nochmals zu verändern, um die beiden Verfahren "Freimachung der Gleise durch die Bahn durch Planfeststellungsbeschluss beim EBA" und "Beschlüsse der Stadt zur Bebauung des Gebiets" zu einem städtischen Verfahren zusammenzuführen. So müsste dann auch die Eidechsenfrage nur einmal gelöst werden. Seitens der Stadt werde auf die bedeutsame Wohnbebauung verwiesen.

Im Fraktionsvorsitzendengespräch sei bezüglich der Bebauung der Flächen die Jahreszahl 2035 durch Herrn RAE Dr. Porsch erwähnt worden. Diese in der Vergangenheit von der Bahn nach dem Muster "wenn gar nichts geschieht, dann so" in den Raum gestellte Jahreszahl sei mit ihm nicht besprochen worden. Der heute von der Verwaltung unterbreitete Vorschlag habe das Ziel, die Zeiträume zu begrenzen und zu einer Beschleunigung zu kommen; eine Mehrheit des Gemeinderates habe stets die Auffassung vertreten, diese Flächen schnellstmöglich zu bebauen.

In der Öffentlichkeit sei auch falsch dargestellt worden, dass es sich bei den S21-Flächen sozusagen um eine Fläche handle und dass diese erst 2035 bebaut werden könne. Dies sei natürlich Unsinn. Schließlich teilten sich die Flächen auf. Nach Einschätzung der Verwaltung könne die Fläche C1 bei den Wagenhallen Ende 2023 bebaut werden, die Fläche A3 2026/2027 und dazu auch die Fläche A2. Der asp-Siegerentwurf bearbeite die Flächen A2 und A3 in einem Zuge. Insgesamt könne also nahezu die Hälfte der Fläche frühzeitiger bebaut werden. Daher seien die Aussagen beispielsweise des baden-württembergischen Verkehrsministeriums, dass bis 2035 noch ein Kopfbahnhofbetrieb möglich sei, falsch.

Zu keiner Zeit habe die Stadt die Vorstellung gehabt, dass die gesamte S21-Fläche IBA-Projekt werden könne. Dies sei in der Presse ebenfalls nicht korrekt dargestellt worden. Als IBA-Fläche sei stets lediglich die Fläche C1 angedacht worden (Rest der Fläche nur als Blaupause). Auch dies habe er in der Öffentlichkeit korrigieren müssen.

Die Bahn könne die seitens der LHS geäußerten Probleme nachvollziehen. Über das Ergebnis der anstehenden Verhandlungen entscheide der Gemeinderat in der Zeit nach März 2021. Sollten die Verhandlungen nicht erfolgreich verlaufen, würden die Zeitpläne schwieriger. Abschließend bittet er, aus folgenden Gründen den Verwaltungsvorschlag unter dem heutigen TOP 27 zu unterstützen: 1. Die Landeshauptstadt Stuttgart benötigt die Wohnbebauung. 2. Nach den langen Jahren der Auseinandersetzung um S21 wäre es nur schwer zumutbar, die Flächen lange Jahre brach liegen zu lassen.

In der Folge trägt BM Pätzold, begleitet von der beigefügten Präsentation, insbesondere vor, im Jahr 2001 habe die LHS die Flächen von der Bahn erworben, damals noch mit

dem Ziel, diese bis zum Jahr 2010 zu entwickeln. Der Kaufpreis habe damals abgezinst 424 Mio. € betragen (Verkehrswert im Jahr 2010 805 Mio. €), und ab 2021 seien Verzugszinsen fällig; der Gemeinderat habe 2010 auf diese Verzugszinsen verzichtet und einer Vertragsverlängerung zugestimmt. Ziel sei, die Flächen ab 2025, also ab der geplanten Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs, zu entwickeln.

Der sozusagen zweite Wettbewerb sei mit klaren Vorgaben durchgeführt worden. Der Gemeinderat habe damals entschieden, dass auf der Panoramastrecke (Teilfläche D) weiterhin Schienenverkehr stattfinden soll. Daher sei diese Fläche nicht in den Wettbewerb und in die Planung gekommen. Der neue Halt "Nordbahnhof" sei Planungsvorgabe gewesen und sei im Wettbewerb ebenso wie die Möglichkeit "Anbindung Nordkreuz/Ermöglichen einer Weiterfahrt nach Feuerbach und Bad Cannstatt" vorgesehen worden. Ein Verbleiben von Gleisen an der Oberfläche sei ausgeschlossen worden, da der Gleisbogen mitten im betreffenden Gebiet liege.

Wie beim Wettbewerb sei heute noch bedeutsam, eine verbindende Topografie zu schaffen. Die dort vorhandene hohe Wand erlaube es derzeit nicht, dieses Gebiet fußläufig zu durchqueren. Ebenso sei es wichtig gewesen, im Wettbewerb nochmals zu prüfen, welche Bestandsbauwerke nachgenutzt werden könnten bzw. welche Bestandsbauwerke in das Konzept passten. Im Grundstücksvertrag sei bekanntlich der Umgang mit manchen Bestandsbauwerken geregelt, für manche gebe es aber keine Regelung. Die festgelegte Topografie stimme mit dem neuen Entwurf nicht mehr überein. Darüber habe bereits Klarheit bestanden, als man diesen Wettbewerb ausgelobt habe.

Ziel sei, und hier nimmt er Bezug auf den Siegerentwurf, auf den Flächen des zentralen Gleisbogenpark 5.600 Wohneinheiten (WE) zu schaffen. Hinzu kämen auf angrenzenden Flächen wie z. B. der Fläche am UFA-Palast nahezu 500 WE. Weiteres Ziel sei gewesen, dort in einem nachhaltigen Quartier eine hohe Anzahl von gefördertem und bezahlbarem Wohnraum zu schaffen. Das zentrale Konzept sei der sogenannte Gleisbogenpark gewesen, welcher die Quartiere miteinander verbinde.

Die Fläche um die Wagenhallen (Fläche C1) sei von der Verwaltung als IBA-Projekt angemeldet worden. Angestrebt werde, diese zu entwickeln. Noch vor der Sommerpause werde eine Fortführungsentscheid zum weiteren Bebauungsplanverfahren vorgelegt. Vorgesehen sei eine Vergabe des Bebauungsplans und des Umweltberichts. Gespräche über die Entwicklung liefen bereits. Auf diesen Flächen wolle die Stadt ja während der IBA 2027 etwas präsentieren.

Für die andere Fläche des Rosensteins, zu der stets erklärt worden sei, dass diese bis 2027 nicht fertig entwickelt werden könne, erwarte man sich Impulse aus der IBA. Hier spricht er von einem weiterführenden Projekt, in dem die IBA-Ergebnisse fortgeführt werden können. Das Thema Neckar-City, das dort stattfinden solle, würde auch Raum bieten für die Unterbringung der Interims-Oper. Diese würde sich in die vorgeschlagene Nutzungsmischung zum Thema Kultur und Kreativität einpassen.

Schon immer sei der Umgang mit dem zentralen Gleisbogen ein wichtiges Thema gewesen. Der Gleisbogenpark sei wie gesagt das verbindende Element, da entlang dieser Fläche zentrale Einrichtungen wie Schulen liegen. Das Teilgebiet B müsse über diesen Gleisbogenpark erschlossen werden. Daher sei es wichtig, dort eine Erschließung zu realisieren, mit der die anderen Flächen angebunden werden könnten.

Auf der Fläche direkt am Manfred-Rommel-Platz (Fläche A3) sei ein Sonderbauwerk vorgesehen. Die Verwaltung habe erklärt, dass hier noch in diesem Jahr eine Nutzungsentscheidung benötigt werde, um dort in die konkrete Planung einsteigen zu können (Wettbewerb, Bauausführung), damit ab 2026 dort mit dem Bau begonnen werden könne. Zumindest seien dort die Untergeschosse mit den Tiefgaragenplätzen, aber auch mit den zusätzlichen Aus- und Eingängen des neuen Tiefbahnhofs planfestgestellt. Die Bahn lege Wert darauf, dass diese Dinge sehr zügig und zeitnah nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs realisiert werden. Sinnvoll sei es, die Untergeschosse zusammen mit den Obergeschossen zu erstellen. Um also in die weiteren Planungen einsteigen zu können, müsse über die Nutzung entschieden werden.

Im Zusammenhang mit dem neuen Quartier Rosenstein und dem Gleisrückbau stehe natürlich die Verlagerung des City-Rings. Ein Zielbeschluss beinhalte die Verlagerung des City-Rings von der Schillerstraße auf die Wolframstraße, um einen neuen autofreien Bahnhofsvorplatz zu erhalten, damit eine Anbindung an die Innenstadt möglich werde. Die Verlagerung des City-Rings erfordere den Gleisrückbau, da die Brücken über die Wolframstraße entfernt werden müssten. Danach sei die neue Wolframstraße herzustellen. Durch den neuen S-Bahn-Tunnel ergebe sich bekanntlich eine gewisse Umleitungssituation. Dessen Oberkante liege rund 2 Meter höher als die seitherige Straßenoberfläche. Wenn man die Brücken belassen würde, könnte kein leistungsfähiger City-Ring umgesetzt werden.

Im Januar 2018 habe der Gemeinderat beschlossen, dass auf der Panoramastrecke weiterhin Schienenverkehr stattfinden solle und dass sich im Rosensteinviertel keine Gleise mehr befinden sollen. Seit Anfang 2018 befasse sich eine Arbeitsgruppe mit dem Gleisrückbau. Nun sei ein Punkt erreicht, der einen Einstieg in konkrete Verhandlungen erfordere, auch was das Thema "bisherige vertragliche Festsetzungen" angehe. Erdarbeiten zur Herstellung der künftigen Topografie sollten in einem Zuge erfolgen. Kontraproduktiv wäre, wenn die Bahn zunächst 2 Meter Erdreich abtrage und die Stadt anschließend 3 Meter aufschütte. Die gesamte Erschließung sowie der Umgang mit den Bestandsbauwerken sollte möglichst effizient und ökonomisch durchgeführt werden. Zudem gehöre ein gemeinsames Konzept zum Artenschutz erarbeitet. Für die Gebietsentwicklung werde ein Konzept und nicht zwei gegenläufige Konzepte benötigt. Um dafür die Weichen zu stellen, müssten Verhandlungen geführt werden. Das gesamte Verfahren, um die Flächen Stück für Stück entwickeln zu können, gehöre optimiert bzw. mit dem Rahmenplan verzahnt. Beispielsweise müsse mit der Bahn darüber verhandelt werden, wo sinnvollerweise mit dem Gleisrückbau begonnen werde, um mit der sukzessiven Flächenentwicklung nachzuziehen (analog NeckarPark).

Der Wunsch der Verwaltung sei, das neue Rosensteinquartier so schnell wie möglich umzubauen. Der aktuelle Entwurf werde als sehr gut und in die Zukunft weisend angesehen. Damit könnten bezahlbare Wohnungen bereitgestellt werden.

Die StRe Winter (90/GRÜNE), Kotz (CDU), Körner (SPD), Serwani (FDP), Schrade (FW) und StRin Köngeter (PULS) befürworteten Gespräche mit der Bahn.

Für StR Winter tragen die in der Vergangenheit geschlossenen Verträge nicht mehr den zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklungen Rechnung. Eine gemeinsame Entwicklung der anstehenden Aufgaben durch die Bahn und die LHS mache Sinn, nicht zuletzt aus Zeitgründen. In den Verhandlungen mit der Bahn muss es seiner Einschätzung

nach darum gehen, die anstehenden Abläufe zu beschleunigen und Doppelstrukturen zu vermeiden. Ihm ist wichtig, heute aufzunehmen, dass in der Ende Juli stattfindenden Sitzung des Ausschusses S21/Rosenstein nochmals über die Schieneninfrastruktur gesprochen wird.

Die jetzige Situation wirft für StR Kotz die Frage auf, ob die Themen, die nun geklärt werden müssen, nicht schon früher, also vor der anstehenden Oberbürgermeisterwahl, hätten aufgerufen werden sollen. Andererseits habe die Verwaltung natürlich keine Erfahrung im Umgang mit solchen Großprojekten. Das Zusammenlegen von Verfahren unter Zugrundelegung städtischer Interessenschwerpunkte wertet er als sinnvoll.

StR Rockenbach (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) stellt seine grundsätzlich ablehnende Haltung zum Bahnprojekt S21 ausführlichst dar. Die "Fata Morgana" S21 führe verkehrlich und städtebaulich zu keinen Verbesserungen. In den nächsten 10 bis 15 Jahren müsse Stuttgart zu einer klimagerechten Stadt umgebaut werden. Dies werde viel Mühe und Kraft erfordern, aber im Gegensatz zu S21 würden sich dadurch Verbesserungen ergeben. In diesen 10 bis 15 Jahren sollte über die Entwicklung am Neckar sowie über den Umgang der durch den Abzug von US-Truppen frei werdenden Flächen gesprochen werden. Bei S21 werde ein Neustart benötigt. Die von der Verwaltung genannten Zeiträume für die Nutzung der S21-Flächen sieht er als nicht realisierbar an. Bezüglich der Altlastensanierungen geht er, verweisend auf das Schoch-Areal, von 10 bis 15 Jahren aus sowie davon, dass die Bahnmittel dafür bei weitem nicht ausreichen.

Nach Auffassung von StR Körner wird es eine der wichtigsten Aufgaben des Gemeinderates sein, die Chancen, die in der Entwicklung der in Rede stehenden Flächen liegen, zum Wohle der Stadt zu nutzen. Folgende Punkte spricht er dabei an:

- Verbindung von Stuttgart-Nord/Stuttgart-Ost
- mehrere tausend neue WE
- mehr Grün.

Um die Chance zu nutzen, so dieses Ratsmitglied weiter, sei ein gemeinsames Vorgehen der Bahn, der Verwaltung und des Gemeinderates entscheidend. Dies bringe der heute vorgelegte Vorschlag des Oberbürgermeisters zum Ausdruck.

Schon lange sei bekannt, was die Topografie, was den Erhalt bestimmter Gebäude und was die Fläche A3 anbelange, dass die Stadt nicht wolle, was im Kaufvertrag stehe. Dies sei also keine Überraschung. Die SPD-Gemeinderatsfraktion gehe davon aus, dass es noch Zeit gebe, um die städtischen Ziele zu erreichen, aber es wäre sicherlich kein Fehler gewesen, die entsprechenden Schritte frühzeitiger zu veranlassen. Richtigerweise habe der Oberbürgermeister in Bezug auf die verkehrliche Infrastruktur in der Vergangenheit betont, "Die Stadt baut nicht, sondern die Bahn plant und baut". Dieses Selbstverständnis gehöre nun geändert, da künftig die Stadt plane und auch baue (Fläche A3 und Gleisrückbau). Von daher bitte seine Fraktion, dass so rasch wie möglich in Plänen die gewollte neue Topografie dargestellt werde. Zudem müsse rasch entschieden werden, welche Gebäude stehenbleiben sollen. Zwar seien im Wettbewerb einige bereits benannt worden, aber eine Entscheidung stehe dazu noch aus. Bis zum Herbst gehöre entschieden, was die Stadt auf der Fläche A3 und vielleicht auch auf Teilen der Fläche A2 anstrebe.

StR Serwani bedankt sich dafür, dass der Vorsitzende gegenüber dem baden-württembergischen Verkehrsminister betont hat, dass es durchaus auch S21-Befürworter gibt

und dass es sich um eines der wichtigsten Projekte der Landeshauptstadt Stuttgart handelt. Die dort geplanten Wohnungen benötige die Stadt sehr dringend. Durch die vorgeschlagenen Gespräche mit der Bahn lasse sich das Projekt beschleunigen. Dass die Stadt schnellstmöglich mit Baumaßnahmen beginnen möchte sowie die IBA-Projektanmeldung begrüßt er mit Nachdruck.

Der Gemeinderatsfraktion Freie Wähler, so StR Schrade, sei ein zügiges Vorankommen bei den Verhandlungen und beim Wohnungsbau wichtig. Seit Jahren seien die zu klärenden Fragen bekannt. Seine und andere Fraktionen hätten darauf bereits in Anträgen hingewiesen. Das Tempo bei den Antragsbeantwortungen sei nicht immer zufriedenstellend gewesen.

Gegenüber StR Rockenbauch weist StR Goller (AfD) auf den 2011 zu S21 stattgefundenen Volksentscheid hin, bei dem sich eine Mehrheit der baden-württembergischen Wählerschaft für dieses Bahnprojekt ausgesprochen hat. Er betont, die Stadt sollte möglichst bald mit ihren Bauprojekten beginnen können. Von ihm wird, bezogen auf den zeitlichen Umfang mancher Wortmeldungen, kritisiert, dass bei dieser Aussprache keine zeitliche Begrenzung vereinbart wurde.

Für die ablehnende Haltung von StR Rockenbauch zu S21 äußert StRin Königter ein Stück weit Verständnis. Letztlich müssten aber die in Rede stehenden Flächen der Stadt zur Verfügung stehen. Wie StR Rockenbauch befürwortet sie, Flächen am Neckar zu entwickeln. Bei den heute angesprochenen Klärungsbedarfen handle es sich um schon längst bekannte Themen. Zu hoffen sei, dass der anstehende Wechsel auf der Oberbürgermeisterposition nicht zu einem Bruch bei den Verhandlungen führt.

Gegenüber StR Serwani erklärt OB Kuhn, er habe deutlich gemacht, dass S21 ein Verkehrsprojekt, aber auch ein städtebauliches Projekt sei. Beide Aspekte, und darauf habe er das baden-württembergische Verkehrsministerium hingewiesen, müssten beachtet werden. Nach seinem Hinweis, dass auch einige Landräte den Aspekt Städtebau ignorierten, spricht er von einem grün-schwarzen Phänomen. Als Oberbürgermeister müsse er die Belange der LHS als Ganzes vertreten.

Der Wettbewerbsbeschluss, und damit wendet sich der Vorsitzende an StR Körner, sei im Juli 2019 erfolgt. Nach der Fertigstellung des im Dezember 2019 beauftragten Rahmenplans werde dieser im Gemeinderat diskutiert. Dann werde sich vieles zeigen, was noch konkretisiert gehöre. Noch in diesem Herbst sollte der Gemeinderat entscheiden, welches besondere Gebäude auf der Fläche A3 realisiert werden solle.

Erst als im Oktober 2019 bekannt geworden sei, was die Bahn mit den Mauereidechsen vorhabe, habe sich der Umfang der auftretenden Probleme gezeigt. Danach habe sich die Verwaltung intensiv damit befasst (z. B. rechtliche Klärung). Angeschlossen hätten sich ab 05.02.2020 Vorverhandlungen mit der Bahn, und nun gehe es wie dargelegt um die Frage, ob offizielle Verhandlungen aufgenommen werden könnten. Dafür müsse der Gemeinderat die Verwaltung mit einem entsprechenden Mandat versehen.

Jetzt, nach nahezu 30 Jahren S21-Geschichte, zu sagen, auf Städtebau werde nun verzichtet bzw. Städtebau erfolge lediglich auf der Fläche C1, bezeichnet OB Kuhn an StR Rockenbauch gerichtet als skurril. Er wirbt dafür, jetzt darüber zu reden, wie Verkehr und Städtebau optimal auf dieser Fläche gelöst werden können. Auf der Basis der vorliegenden Gutachten sei er der festen Überzeugung, dass das Verkehrsproblem ein

Zulaufproblem sei und nicht so sehr ein Kapazitätsproblem des Tiefbahnhofs. In dem Gebiet, und hier pflichtet er StR Rockenbauch bei, gebe es natürlich Altlasten. Diese müssten in einem komplizierten Verfahren saniert werden. Im vorhandenen Zeitfenster müsse dies mit bewältigt werden. Hervorgehoben wird von StR Winter, die kritische Projektbegleitung durch seine Fraktion habe S21 gutgetan.

Für StR Rockenbauch stellt sich die Frage, ob die Stadt aus den von der Bahn zu verantwortenden negativen Erfahrungen lernt und die richtigen Schlüsse zieht. Der Annahme, dass die Zuläufe zum neuen Tiefbahnhof verbessert gehören, widerspricht er. Wenn wie geplant vorgegangen werde, müssten für die Zuläufe Milliarden an Euro aufgewendet werden mit der Folge erheblicher Bauzeitverzögerungen und Schwierigkeiten beim Anschluss der Gäubahn. Alles, was nun angedacht werde, werde nichts daran ändern, dass Stuttgart künftig über einen zu kleinen Bahnhof verfüge, der nicht die Kapazität haben werde, die eine richtige Verkehrswende erfordere. Eine Kapazitätsverdoppelung reiche dafür nicht aus.

Indem er sich an StR Rockenbauch wendet, führt BM Pätzold aus, wenn dort für über 10.000 bis 12.000 Menschen Wohnraum geschaffen werde, führe dies automatisch zu einer Reduzierung der Verkehre. Gehofft werde, dass bisher in der Region wohnende Pendler ihren Wohnsitz nach Stuttgart verlegten.

Entscheidend ist für StR Kotz die Frage, welche Struktur für die weitere Bearbeitung des Rosenstein-Areals vorgesehen wird. Seiner Erinnerung nach wurde vereinbart, einen Vorschlag zu erarbeiten, wie dieses Mammutprojekt der Stadtentwicklung gehandhabt werden soll (Projektgesellschaft o. Ä.). Für die CDU-Gemeinderatsfraktion sei es nicht ausreichend, dafür zwei neue Stellen zu schaffen. Vielmehr werde eine externe Projektgesellschaft als sinnvollerer Weg angesehen. Eine solche Gesellschaft habe beispielsweise bei der Personalgewinnung andere Möglichkeiten, als die in starren Formen agierende Stadtverwaltung. Konkret fragt er nach, bis wann hierzu die Verwaltung einen Vorschlag vorlegt. Auch StR Körner geht für die SPD-Gemeinderatsfraktion davon aus, dass die sich ergebenden Chancen innerhalb der vorhandenen Organisationsstruktur nicht in ausreichendem Umfang genutzt werden können. Beim Aufbau einer entsprechenden Projektgesellschaft gehöre "geklotzt". Durch StR Serwani wird eine Projektgesellschaft als bessere Lösung bezeichnet. Darüber sollte geredet werden. Von einer notwendigen Professionalisierung spricht StR Goller.

In diesem Zusammenhang berichtet der Oberbürgermeister, die zuständigen Referate SWU, T und in Teilen WFB seien in dem von ihm geleiteten Lenkungskreis S21 zusammengefasst. Dieses Gremium tage häufig. Diese Organisationsform sei für die derzeitige Phase sicherlich ausreichend, für die Vor-Bau- und die Bauphase allerdings wahrscheinlich nicht. Im Herbst wolle er dem Gemeinderat einen Vorschlag dazu unterbreiten, wie und ab wann das Notwendige für die Vor-Bau- und die Bauphase organisiert werden könne. Dieser Vorschlag werde natürlich eine Übergabe an seine Nachfolgerin/seinen Nachfolger beinhalten. Nach Abschluss der Verhandlungen müsste dann die gewählte neue Oberbürgermeisterin/der gewählte neue Oberbürgermeister die Strukturentscheidung treffen. Die bislang gemachten Erfahrungen würden in seinen Vorschlag einfließen. In der Demokratie sei es üblich, dass abtretende Mandatsträger dazu Vorschläge unterbreiteten, wie bestimmte Dinge weiter ablaufen könnten. Die Entscheidung habe dann letztendlich seine Nachfolgerin/sein Nachfolger zu treffen.

Im weiteren Verlauf unterstreicht StR Körner, für eine Projektgesellschaft werde es wichtig sein, dass diese einen klaren politischen Auftrag erhalte. Dazu gehöre, dass auf diesen städtischen Flächen Wohnen und Arbeiten nachhaltig zu fairen Konditionen möglich sein müsse. Nicht sein könne, dass die Gesellschaft einen möglichst hohen Gewinn erwirtschaften müsse.

StR Winter verweist darauf, dass die vor Jahren vorgelegten Planungen eine Aussetzung der Gäubahn, so wie nun skizziert, nicht vorgesehen haben. Er hebt dabei auf die in der Vergangenheit stattgefundenen Diskussionen zur Frage verkehrlicher Kapazitäten ab. Begrüßt wird von StR Kotz, dass der Oberbürgermeister und BM Pätzold Überlegungen ihrer Partei zum Festhalten an oberirdischen Gleisen widersprechen. Gerade Themen der letzten Wochen wie "neuer Gäubahntunnel auf den Fildern" und "Option eines neuen Tunnels im Nordzulauf" zeigten einerseits, dass der neue Tiefbahnhof eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Deutschlandtakt habe, und andererseits, dass Verbesserungen auf den Zulaufstrecken möglich seien. An den Flaschenhälsen jenseits des Stuttgarter Talkessels müsse gemeinsam gearbeitet werden.

Zu bedenken gibt BM Pätzold, wenn über Gleisanlagen geredet werde, seien der Gleisbogen und die Flächen A2 und A3 in irgendeiner Form betroffen. In einem 3D-Modell seien bereits die aktuellsten Ergebnisse eingearbeitet. Das beauftragte Büro arbeite sehr engagiert an der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses sowie am Rahmenplan.

Zum Vorschlag eines neuen Gäubahntunnels trägt der Oberbürgermeister vor, über diesen Vorschlag werde sicherlich diskutiert werden. Dennoch sollte, so sein dringender Rat, die bestellte Planung für das dritte Gleis nicht aufgegeben werden. Insbesondere spielten hier die Kosten und vor allem der Zeithorizont eine große Rolle. Auch diejenigen, wie beispielsweise der Regionalpräsident, Herr Bopp, die die Bedeutung einer Drehscheibe am Flughafen unterstrichen hätten, sollten diese Position nicht aufgeben.

Zur Aufforderung von StR Körner, dass StR Rockenbauch heute sich erklären sollte, ob er für oder gegen Verhandlungen mit der Bahn ist, um möglichst rasch neue Wohnungen erstellen zu können, merkt StR Rockenbauch an, seine Fraktionsgemeinschaft habe nichts gegen Verhandlungen.

Auf die Ende Juli vorgesehene Sitzung des Ausschusses S21/Rosenstein, in der Ergebnisse diverser Arbeitsgruppen vorgestellt werden sollen, verweisen StR Winter und BM Pätzold. Seitens des Oberbürgermeisters wird betont, im heutigen nicht öffentlichen Sitzungsteil werde darum gebeten, dass die von der Verwaltung aufgezeigte Beschleunigungsmöglichkeit unterstützt werde (s. heutige nÖ NNr. 235).

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, schließt OB Kuhn, verweisend auf den heutigen nÖ TOP 27 diesen Tagesordnungspunkt ab.

Zur Beurkundung

Häbe / pö



## Verteiler:

- I. L/OB  
zur Weiterbehandlung  
L/OB-R  
weg. VA, GR
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. S/OB  
S/OB-Mobil
  3. Referat WFB  
Liegenschaftsamt (2)  
Stadtkämmerei (2)
  4. Referat SWU  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)  
Baurechtsamt (2)
  5. BVin Nord
  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