

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	303
		<b>TOP:</b>	5
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	04.10.2022		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Braun (Wasserstraßen- u. Schifffahrtsamt Neckar), Herr Strähle (Hafen Stuttgart GmbH) Herr Maier (ASW)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Schmidt / th		
<b>Betreff:</b>	<b>Sachstand alte Eisenbahnbrücke, weiteres Vorgehen und Antrag Nr. 248/2022 v. 25.07.2022 (PULS) - mündlicher Bericht -</b>		

Der im Betreff genannte Antrag Nr. 248/2022 vom 25.07.2022 (PULS) ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Der Antrag Nr. 293/2022 vom 22.09.2022 (90/GRÜNE) ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei- anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform angehängt.

Herr Braun (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Neckar, WSA) berichtet im Sinne der Präsentation und erläutert die Folien 2 - 11. Zunächst richtet er anhand eines Luftbildes (Folie 3) den Blick auf die Gegebenheiten vor Ort mit König-Karls-Brücke rechts, Alter Eisenbahnbrücke links, den beiden Schleusenammern mittig sowie dem bereits eingetragenen Abstandsmaß zwischen Wehrstegbrücke bis zur nächstliegenden Kante der Alten Brücke. Folie 4 zeigt Fotos aus verschiedenen Perspektiven. Dann greift der Amtsleiter die auf Folie 5 dargestellte Übersicht der Zusammenhänge auf und geht auf die Position des WSA zum Sachverhalt ein. Demnach werde das WSA gegenüber dem letzten Schienenbaulastträger ein Rückbauverlangen aussprechen, was sich darauf begründe, dass die Brücke gegen ca. 2025 als Schienenbaulastträger abgängig werde, da kein Bahnverkehr mehr darauf stattfinden solle (Folie 6). Bezüglich des Aspektes "Bauwerk und Nutzung" (Folie 7) betont er, beim Denkmalschutz in Konkurrenz zur

Wasserstraße sei kein Einvernehmen nach § 4 Wasserstraßengesetz gegeben. Bei Aufgabe der Nutzung der Alten Brücke werde die unmittelbar danebenliegende neue Bahnbrücke (Neckar-Kilometer 182,55) den Bahnverkehr übernehmen und somit wäre die Aufgabe der Nutzung gegeben. Anhand Folie 8 erläutert er zunächst die geschichtliche Entwicklung mit dem Ergebnis, wonach mit Ende der Nutzung "Bahn" die Duldungspflicht entfalle und somit eine Rückbauverpflichtung durch den letzten Schienenbaulastträger, die Deutsche Bahn AG, entstehe. Im weiteren Verlauf erklärt er die Vorgehensweise bei einer Alternativnutzung der Brücke als Radwegbrücke. Am Ende müsse der Bedarf der Wasserstraße als Last übernommen werden. Folie 9 zeigt den Bedarf des Verkehrs, wobei Herr Braun die aktuell mögliche Schiffsgröße von 105 m x 11,40 m x 2,80 m betont. Des Weiteren legt er das Augenmerk auf den weiteren Bedarf der Wasserstraße, wonach ein vordringlicher Bedarf einer Schiffslänge von 135 m ausgewiesen sei (Bundesverkehrswegeplan 2030). Parallel dazu sei die bautechnische Grundinstandsetzung (Folie 10) zu betrachten, denn die Schleusenanlage stamme aus dem Jahr 1958 und sei nahezu noch Originalzustand. Unabhängig der Überlegungen für längere Schiffe werde ein neues Obertor-System (Drehsegment) benötigt, um die Hochwasserabfuhr zu gewährleisten. Am anderen Ende müsse das Untertor-System durch ein Standard-Tor (Stemmtor) ersetzt werden. Beide Tortypen seien durchgeplant und könnten modulweise eingebaut werden. Ebenso müssten die Kammerwände auf Eurocode ausgerichtet werden. Er gibt zu bedenken, dass das Obertor innerhalb der Kammer gebaut werden müsse, was zu einer Verkürzung der Kammer führe. Dies bedeute wiederum, das Tor müsse vor die Kammer "nach unten oder nach oben" gesetzt werden. Daraus ergebe sich eine bautechnische Verlängerung ohne Verkehrsbezug. Abschließend erläutert er die beiden Varianten der Baurichtung (Folie 11) und die dabei auftretenden Konflikte. In der Abwägung plädiert er klar für die Variante am unteren Ende (UW, orange markierter Bereich).

An dieser Stelle übernimmt Herr Strähle (Hafen Stuttgart GmbH) die Präsentation und erläutert die Bedeutung der Binnenschifffahrt für Stuttgart anhand der Folien 12 - 14. Die Besonderheit der Stadt liege am extrem hohen Anteil industrieller Fertigung; im Vergleich zu anderen Regionen sei ein Ausgleich zwischen dem industriellen Sektor und dem Dienstleistungssektor einfacher möglich. Dadurch sei die Stadt resilienter, wenn wirtschaftliche Störungen aufträten. Er richtet das Augenmerk auf eine aktuelle Studie für den Verband Region Stuttgart (Folie 13, oben links) und den Anteil an Arbeitnehmern im produzierenden Gewerbe (Deutschland 21,7 %, Baden-Württemberg 29,5 %, Europäische Metropolregion Stuttgart 31 %). Für diese Fertigung würden Rohstoffe und Verkehrswege benötigt. Der vergangene Bundesverkehrswegeplan habe einen Zuwachs von 70 % prognostiziert, der auch eingetreten sei. Der laufende Bundesverkehrswegeplan rechne mit einem Plus von 40 %, was aber in absoluten Zahlen die gleiche Menge darstelle, da es sich um exponentielles Wachstum handle. Für dieses Wachstum werde Platz benötigt, um die Güter befördern zu können. Das Straßen- und Bahnnetz stoße hier an seine Grenzen, weshalb die Binnenwasserstraßen mit ihren großen Kapazitätsreserven in den Fokus rückten. Eine Studie habe vor einigen Jahren untersucht, wie viele Güter im Raum Stuttgart auf Binnenschiffe verlagerbar seien und habe ein Ergebnis von + 571 % ergeben. Darin liege eine große Chance, den Güterverkehr in Zukunft umweltfreundlich zu bedienen. Da Deutschland für die Elektrifizierung Energie von außen zukaufen müsse, stelle der geringe Primärenergiebedarf von Schiff und Schiene einen weiteren Pluspunkt für diese Logistik dar. Das Schiff liege bei der Hälfte der Eisenbahn und diese wiederum bei zwei Dritteln der Straße. Ein weiterer Trend, der diese Entwicklung befördere, sei die zunehmende Containerisierung der Verkehre. Neben Standardcontainern für den interkontinentalen Verkehr gebe es inner-

halb Deutschlands zahlreiche Sonderbauformen (Foto oben rechts, Container mit Öffnung nach oben), die zur Aufnahme von mehr Gütern in den Umweltverbund beitragen. Der Hafen Stuttgart bereite sich darauf vor, den zukünftigen stärkeren Containerverkehr aufnehmen zu können (Folie 14). Diesbezüglich erläutert er den Ausbau des Containerterminals auf 62.000 m<sup>2</sup> in 2023. Die Thematik "135 m-Schiff" sei für den Hafen sehr wichtig, denn bei einer Verlängerung ergebe sich eine Ausweitung des Netto-Laderaumes um rund 40 % bei nahezu gleichen Kosten und Energieeinsatz. Dadurch könne das Binnenschiff deutlich attraktiver gemacht werden. Die starke Wirtschaft in der Region sei sehr erfreulich, denn dadurch seien kulturelle und bauliche "Dinge, die wir gerne haben" auch leistbar.

Weitere Informationen liefert Herr Maier (ASW) anhand der Folien 15 - 55 und richtet zunächst den Blick auf die bisherige Entwicklung beim Wettbewerb Neckarknie im Jahr 2018 (Folien 17 - 19). Der erste Preis schlage mit Begründung des Raumerlebnisses einen Rückbau der Brücke vor, wohingegen das Preisgericht aufgrund des zu erwartenden Zuwachses des Radverkehrs eine Prüfung einer weiteren Neckarquerung - gegebenenfalls unter Erhalt der Alten Eisenbahnbrücke - befürworte. In der Zwischenzeit hätten sich bezüglich der Alten Eisenbahnbrücke Veränderungen ergeben, denn diese werde nach § 2 Denkmalschutzgesetz nun als Kulturdenkmal eingestuft (Folien 20 + 21). Wie bereits von Herrn Braun dargestellt gerate ein möglicher Schleusenausbau in Konflikt mit dem Brückenbogen (Folien 22 -25), da unter der Brücke nicht gebaut werden könne. Der Sicherheitsabstand zur Brücke könne nicht mehr eingehalten werden. In seinem weiteren Vortrag greift der Referent die Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen aus dem Jahr 2020 auf (Folien 26 - 39) und berichtet über die stetige Zunahme des Radverkehrs in den vergangenen und kommenden Jahren (Folien 27 + 28). Um diesen Zuwachs bewältigen zu können, seien verschiedene Varianten zur Neckarquerung geprüft worden. Gleichzeitig liege der Rahmenplan Rosenstein vor, an dessen Fuß die Radschnellverbindung angedacht sei. Diese Radachse sei aufgenommen worden, um eine Anbindung zu prüfen.

Zu den geprüften Varianten gibt Herr Maier folgende Informationen, die stichwortartig wiedergegeben sind:

- Variante 1a (Folie 29): Spindeln sind nur eine Prinzipdarstellung und fallen kleiner aus, Problem des Lichtraumprofils bleibt erhalten
- Variante 1b (Folie 30): Schiffe können unter Ersatzbrückenelement durchfahren, hat den Vorteil, die Brücke weitgehend zu erhalten und alle radtechnisch günstigen Wirkungen mitzunehmen, alter Eisenbahntunnel kann genutzt werden
- Variante 1c (Folie 31): gilt bei Unterbrechung der Radwegeverbindung aufgrund Sanierung der Schleuse, Unterbrechungszeit wird deutlich reduziert
- Variante 1d (Folie 32): Nachteil einer nicht idealen Anbindung

Alle diese Varianten seien mit Statikproblemen behaftet, weshalb diese derzeit im Detail nicht weiter zu betrachten seien.

- Variante 2 (Folie 33): Ergänzung unter S21-Brücke aus statischen und rechtlichen Gründen nicht möglich
- Variante 3a (Folie 34): nach Rückbau der alten Brücke kann eine neue Brücke den Bedürfnissen angepasst werden, Verflechtungen besser abzuwickeln
- Variante 3b (Folie 35): im Hangbereich schwierige Verkehrsführung

- Variante 4 (Folien 36 + 37): Ertüchtigung der König-Karls-Brücke entspricht nicht den Zielvorstellungen des Rahmenplans Rosenstein, Umbau relativ einfach

In der Gesamtschau der Varianten (Folie 38), so Herr Maier weiter, dränge sich eine Lösung auf der Trasse der Alten Eisenbahnbrücke auf. Günstig sei ebenfalls ein Neubau, wohingegen die König-Karls-Brücke negativer zu bewerten sei. Die Radverkehrsstudie verweise jedoch eindeutig auf den aktuell großen Mangel. Bis ein Brückenneubau oder ein Umbau der Alten Eisenbahnbrücke gegeben sei, müsse die Zeitspanne durch eine Ertüchtigung der König-Karls-Brücke überbrückt werden. Die erarbeiteten Ergebnisse seien in die neuen Zielplanungen für das Radverkehrsnetz an Neckarknie, Rosensteinpark und Schlossgarten aufgenommen worden und die Wegeführung entsprechend dargestellt (Folie 39).

Die weiteren Ausführungen von Herrn Maier beziehen sich auf die Machbarkeitsstudie zur Standsicherheit im Falle eines Rückbaus (ab Folie 40). Der im Bild ersichtliche linke Bogen müsse entfernt werden, was veränderte Druckverhältnisse auslöse und den Brückenpfeiler auf der Mittelmole Richtung Schleusenkammer schiebe (Bogenschub). Diesem könne mit verschiedenen Maßnahmen entgegengewirkt werden, die in der Summe **alle** umgesetzt werden müssten. Die Ergebnisse eines geologischen Gutachtens werden von dem Verwaltungsmitarbeiter in Folie 41 und die möglichen Umbaumaßnahmen mit Vor- und Nachteilen in den Folien 42 - 51 dargestellt (M1: Teilrückbau in Kombination mit einer neuen Leichtbaukonstruktion Folien 42 + 43, M2: Abriss der alten Brückenkonstruktion und neue Leichtbaukonstruktion Folien 44 + 45, M3: Teilerhalt der historischen Brückenkonstruktion mit neuer Geh- und Radwegbrücke Folien 46 + 47, M4: Rückbau der Brückenbögen über der Schleuse mit eingesetztem Ersatz-Brückenbogen Folien 48 + 49, M5: Interimsnutzung sofern Schleusenausbau nicht zeitnah erfolgt/Brücke als provisorische Park-, Geh- und Radwegeverbindung Folien 50 + 51).

BM Pätzold erklärt, die Themen Schleusensanierung/-ausbau und Erhalt der Brücke/Neckarquerung müssten gemeinsam betrachtet werden. Wenn die Schleuse saniert werden müsse, sei eine gleichzeitige Verlängerung sinnvoll. Dennoch sei die Brücke als Querung ein wichtiges Element für Radfahrer und Fußgänger. Herausforderung sei eine gemeinsame Umsetzung, die nicht einfach zu erreichen sei. Die Lösung müsse gut abgestimmt werden.

Die Vertreter\*innen der Fraktionen danken für den Vortrag.

Antragstellerin StRin Königeter (PULS) betont, der Antrag ihrer Fraktionsgemeinschaft stehe einer Schleusenverlängerung keinesfalls entgegen. Es sei wichtig, dem Hafen keinen Schaden zuzufügen und die Kapazitäten des Neckars zu nutzen. Mit Blick auf die langfristigen Varianten hält die Stadträtin eine interimswise Nutzung für wünschenswert, denn damit könnten verschiedene IBA-Projekte verbunden werden. Als Beispiel nennt sie die Verbindung von Rosenstein und NeckarPark, wodurch IBA-Besucher\*innen fußläufig oder mit dem Rad die Möglichkeit hätten, die IBA zu erleben. In der langfristigen Planung spricht sie sich über die reine Transitstrecke hinaus für eine parallele Nutzung durch Kultur- und Gastronomieeinrichtungen - zum Beispiel in Wagons - aus, um Aufenthaltsqualität am Neckar zu schaffen. Die Brücke sei stadtbildprägend und denkmalgeschützt, weshalb es weh tue, wenn diese abgerissen würde. Nach ihrer Information könne ein Stahlsteg als Ersatzbau aufgelegt und somit Aufenthaltsqualität und Transitstrecke miteinander verbunden werden. Sie plädiert dafür, zunächst eine

fraktionsinterne Beratung vorzunehmen und die Abstimmung des Antrags zu einem späteren Zeitpunkt vorzunehmen.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) erinnert an den Antrag Nr. 293/2022 "Den Park über den Neckar auf der Eisenbahnbrücke schnell umsetzen - Machbarkeitsstudie zum Erhalt der Brücke" vom 22.09.2022 und hält am Grundsatz fest, "dass die Brücke nicht einfach wekommt". Neben dem Denkmalschutz zeigten die Planungen der Stadt, wie wichtig die Verbindung für den Radverkehr sei. Angesichts eines Wachstums von über 700 % an der König-Karls-Brücke sei eine geregelte Abwicklung nicht mehr machbar. In diesem Zusammenhang stelle die Alte Eisenbahnbrücke einerseits einen riesigen Gewinn für den Radverkehr dar, andererseits könne die Brücke für die Freizeitgestaltung genutzt werden. Diese Chance für mehr Aufenthaltsqualität müsse unbedingt genutzt werden. Er schlägt vor, gleichzeitig die Neckarmole anzuschließen, was ebenfalls ein Plus für die Stadt am Fluss darstelle. Er sei froh, dass die Machbarkeit nun geprüft worden sei. Im Vergleich zur möglichen Nutzung sei es ein schwaches Argument zu sagen, zu viele Brücken sähen nicht schön aus. Zahlreiche Bürger\*innen sprächen sich für dieses Projekt aus, das im Bürgerhaushalt bereits mehrfach aufgekommen sei. Nach der heutigen Darstellung müsse nun die sinnvollste Variante festgelegt werden, um die nächsten Schritte zu gehen. Dazu gehörten Gespräche mit dem Eigentümer Deutsche Bahn zu den Fragen Erhalt, Verortung von Sanierung/Neubau und Zuständigkeiten. Bezüglich der Interimsnutzung in Verbindung mit dem Kostenrisiko schlägt der Stadtrat vor, auf die Deutsche Bahn zuzugehen, denn es sei ohnehin klar, dass die Brücke von Schienen und technischer Infrastruktur freigeräumt werden müsse. Einigkeit bestehe darüber, mehr Güter auf Wasserstraßen zu transportieren und Schleusen zeitnah auszubauen. Es sei sinnvoll, beide Aspekte - Brücke und Schleuse - gemeinsam anzugehen und dies entsprechend gegenüber dem Bund zu signalisieren. Das Argument des Aushubs und des Eingriffs ins Mineralwasser bei einem Ausbau am Oberwasser kann StR Peterhoff nachvollziehen, möchte aber wissen, warum nicht die andere Schleuse ausgebaut werde. Seine Fraktion stehe nach wie vor hinter dem Projekt und wolle die weiteren Schritte für eine Nutzung einleiten.

Den Konflikt zwischen Brücke und Schleusenausbau thematisiert StRin Bulle-Schmid (CDU). Der Siegerentwurf des Wettbewerbs aus dem Jahr 2018 gestalte das Neckarufer ohne die Alte Eisenbahnbrücke, denn das Ufer solle für eine Sichtachse Richtung Wilhelma und den freien Zugang zum Neckar gestaltet werden. Ihre Fraktion halte es für kritisch, die Brücke - in welcher Art auch immer - zu erhalten, zumal der Aspekt der für einen Erhalt benötigten Grauen Energie noch nicht geklärt sei. Sie wolle die Bahn nicht aus der Verpflichtung entlassen, die Brücke für die Stadt zurückzubauen, da zukünftige Erhaltungs- und Betriebskosten noch nicht ermittelt seien. Sie plädiere daher für die Variante 3a und den Bau einer filigranen, neuen Brücke, die einen großen Mehrwert für die ganze Stadt biete. Ziel sei, das Neckarufer von Bauwerken freizubekommen. Sie bittet um eine Kostenaufstellung für die verschiedenen Varianten, denn heutzutage könne nicht mehr geplant werden, ohne die Kosten zu kennen. Abschließend hält sie fest, ein weiterer Park über den Neckar sei angesichts des Rosensteinparks und der Neubegrünung des Neckarufers überflüssig.

Auch seine Fraktion habe sich in den Haushaltsplanberatungen für die Bereitstellung von Mitteln für eine Machbarkeitsstudie ausgesprochen, erklärt StR Conzelmann (SPD). Nach dem heutigen Vortrag sei seine Euphorie jedoch etwas verflogen, denn ein Erhalt sei mit zahlreichen Problemen verbunden. Seine Vorrednerin habe auf das Wettbewerbsergebnis ohne Brücke hingewiesen. Neu für ihn sei die Rückbauverpflichtung der

Deutschen Bahn, was für ihn eine sehr wichtige Information darstelle. Der Aspekt des Denkmalschutzes ist für den Stadtrat mit noch sehr vielen Fragezeichen behaftet. Es sei dargestellt worden, der Denkmalschutz unterliege beim Schleusenausbau. Unklar sei ebenfalls die Umwidmung in einen Radweg. Es sei aus seiner Sicht "konstruiert", wenn der Denkmalschutz mit der Begründung einer fehlenden Trassenführung für den Radverkehr ausgehebelt werde. Wenn über einen Erhalt nachgedacht werde, solle auch eine andere Nutzung in Betracht gezogen werden, um mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Er bittet ebenfalls um Darstellung der Kosten für die noch in Frage kommenden Varianten und betont die Priorität des Schleusenausbaus. Alles andere müsse sich danach richten.

Für StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) ist die Komplexität des Standortes gut dargestellt worden und benötige noch Zeit zur "Sortierung". Grundsätzlich halte er das Neckarknie für einen der topografisch und landschaftlich spannendsten Orte in Stuttgart. Er nehme heute mit, es bestehe Bestandsschutz, solange Bahnen über die Brücke führen. Wenn diese Nutzung erhalten bleibe, werde es mit dem Schleusenausbau schwierig. Die Pläne eines "grünen Highways" auf der Brücke hält der Stadtrat für sehr "charmant", weswegen er die Prüfung eines Brückenerhaltes ein Stück weit mittrage. Dennoch sei derzeit keine Lösung für die genannten Probleme absehbar; die Aspekte müssten im Zusammenhang diskutiert und die Radwegeverbindungen geprüft werden. Aktuell dringend nötig sei der Ausbau der König-Karls-Brücke, um mehr Kapazitäten für den Radverkehr zu schaffen. Der schnelle Radverkehr müsse aus dem Park herausgenommen und über den Cityring abgewickelt werden. Zustimmung signalisiert der Stadtrat zu einer näheren Prüfung der Alten Eisenbahnbrücke.

Die Bedeutung des Hafens betont StR Serwani (FDP), der auch den Ausbau für 135 m lange Schiffe befürwortet. Die Lage bezüglich der Alten Eisenbahnbrücke sei schwierig. Die von StR Conzelmann thematisierte Rad- und Fußwegeverbindung halte er ebenfalls für dringend nötig, denn ungeachtet der persönlichen Einstellung müsse die hohe Zahl an Radfahrern berücksichtigt werden. Die Deutsche Bahn sei zwar zum Rückbau verpflichtet, dennoch warne er vor einem erzwungenen Erhalt. Er plädiert für den Schleusenausbau, und alles, was diesen behindere, "muss weg". Eine neue Brückenvariante habe kostengünstig und schnell umsetzbar zu sein. Die Brücke im Zusammenhang mit der IBA zu sehen, sei aufgrund der zeitlichen Enge realitätsfern. Er erwarte gerne eine weitere Untersuchung inklusive Kostendarstellung und Zeitschiene.

StR Schrade (FW) kann sich den Äußerungen von StRin Bulle-Schmid und StR Conzelmann anschließen. Auch seine Fraktion betrachte den Schleusenausbau als oberste Priorität; die weiteren Bedarfe beim ÖPNV, Straßen-, Rad- und Fußverkehr müssten geprüft werden, um ein optimales Ergebnis zu erzielen. Extrem wichtig sind für den Stadtrat die zu erwartenden Kosten eines Umbaus sowie die Betriebskosten, wenn die Brücke - auch in Teilen - erhalten bleibt. Man sei noch lange nicht am Ende der Debatte, da noch sehr viele Fragen offen seien. Abschließend merkt er an, das Neckarknie sei durch Bauwerke belastet, weshalb er für mehr "Transparenz" an diesem Standort plädiere.

Auf den Bedarf der Schleuse weist StR Puttenat (PULS) hin. Er wolle aber eine interfraktionelle Offenheit anregen, um aus der Brücke eine Attraktion zu machen. Es gehe nicht nur um eine Transitstrecke für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen, sondern die Schaffung von generationenübergreifendem Mehrwert wie zum Beispiel einem Café für

ältere Menschen, Kneipen für junge Leute, Kinderspielplätze, Angelstellen, Boulebahn etc. Diese Chance zur Einrichtung eines Leuchtturmprojektes müsse genutzt werden.

Zu den Ausführungen der Ausschussmitglieder nimmt zunächst Herr Maier Stellung und richtet das Augenmerk auf das vorherrschende Dilemma an diesem Standort. Zur IBA merkt er an, die Einrichtung einer Wegeverbindung sei bis zu diesem Zeitpunkt nicht machbar, da die erforderliche Verbindung am Rosenstein und die Ertüchtigung des Bahntunnels nicht rechtzeitig möglich sei. Zudem gebe es von der Bahn noch kein Signal, wann die Brücke frei werde. Er betont, die einfache Einsetzung eines Zwischenteils sei aufgrund statischer Probleme (Bogenschub, siehe Folie 40) nicht möglich, weshalb die Empfehlung laute, die Umbaumaßnahme M4 (Folie 49) nicht weiterzuverfolgen. In seinen weiteren Ausführungen erinnert er an das Ergebnis des Wettbewerbs, bei dem der erste Preis "mit dem Grundansatz aufzuräumen" einstimmig beschlossen worden sei. Die Ermittlung der Kosten benötige Zeit, da derzeit bei den Planungsbüros ein großer Fachkräftemangel herrsche. Die Übernahme eines Bestandsbauwerks sei nicht trivial, um auf verlässliche Kosten zu kommen.

Für das deutliche positive Votum zugunsten der Wasserstraße bedankt sich Herr Braun. Anhand Folie 22 erläutert er die Präferenz für die rechte Schleusenkammer. Da sich bei Transportschiffen Antrieb und Steuerung am hinteren Ende befänden, müsse das Schiff bei einer Kurve hinten ausschwenken. Um eine Kurve sicher und leicht zu nehmen, müsse schnell gelenkt werden. Diesem Manöver stehe eine verlängerte linke Kammer im Wege und stelle somit die schlechtere Variante dar. StR Peterhoff bittet um schriftliche Darstellung der Äußerungen zur Wahl der Schleusenkammer sowie um Beratung der gesamten Thematik im Bezirksbeirat.

BM Pätzold sagt zu, über die nautischen Gegebenheiten wie Schleppkurven etc. zu informieren. Eine Beratung im Bezirksbeirat sei ebenfalls möglich.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, stellt der Vorsitzende fest:

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

Zur Beurkundung

Schmidt / th

## Verteiler:

- I. Referat SWU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)  
Baurechtsamt (2)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. S/OB
  3. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)  
HSG
  4. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  5. Referat T  
Hochbauamt (2)  
Tiefbauamt (2)
  6. *BezA Bad Cannstatt*
  7. Amt für Revision
  8. L/OB-K
  9. Hauptaktei
  
- III.
  1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
  2. CDU-Fraktion
  3. SPD-Fraktion
  4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION  
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
  5. FDP-Fraktion
  6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
  7. *Fraktion FW*
  8. *AfD-Fraktion*

*kursiv = kein Papierversand*