

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	295
		<b>TOP:</b>	19
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	27.07.2021		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Thürnau		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Daiber (Daimler Real Estate GmbH), Herr Deiß (Mercedes-Benz AG), Herr Häberle (Betriebsrat Daimler AG), Frau Krets (Daimler AG)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Schmidt / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>Mercedes-Benz Drive Systems Campus in Untertürkheim und Verlängerung Parkplätze Mercedes-Jellinek-Straße</b> <b>- Antrag Nr. 498/2020 vom 01.12.2020 (SPD)</b> <b>- mündlicher Bericht -</b>		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei 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.

Antragsteller StR Körner (SPD) erinnert an den mündlichen Bericht im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik am 24.11.2020 (NNr. 443). Bevor eine Entscheidung getroffen werde, müsse es für das Grundstück, auf dem sich die Stellplätze befänden, einen Zusammenhang mit einer sozialverträglichen Transformation des Werkes insgesamt geben. Der Verkauf des Grundstückes 2009 sei mit einer Intensivierung der technologischen Aktivitäten für emissionsarme Fahrzeuge und dem damit einhergehenden Flächenbedarf auf dem Werksgelände verbunden worden. Insofern könne sich seine Fraktion eine Zustimmung zu den Interimsstellplätzen nur dann vorstellen, wenn es eine gute Zukunft für Unternehmen und Beschäftigte am Standort Untertürkheim gebe und dies durch eine Vereinbarung zwischen Betriebsrat und Unternehmensleitung doku-

mentiert werde. Diese Vereinbarung sei mittlerweile erzielt worden, wozu er gerne den heutigen Bericht erwarte.

Freude über die heutige Präsentation, insbesondere die Einigung zum eCampus, äußert Frau Aufrecht (OB/82). Die Entwicklung am Standort sei zu begrüßen.

Herr Deiß (Mercedes-Benz AG) erklärt vor Eintritt in die Präsentation, es gehe um die Frage, wie der Standort Untertürkheim im Sinne der Transformation umgestaltet werden könne. Der Konzern stehe vor großen Herausforderungen und wolle sich schnell in Richtung hundertprozentigen Batterieantrieb wandeln. Dabei spiele ein "klassisches Powertrain-Werk" wie Untertürkheim eine zentrale Rolle. An der Transformation werde seit einigen Jahren intensiv gearbeitet, was den Standort absichern und "weg vom Traditionswerk" hin zu einem Zukunftsstandort entwickeln solle. In seinen weiteren Ausführungen berichtet Herr Deiß im Sinne der Präsentation und erklärt anhand Folie 2 ergänzend, dass das erste Großmodul des eATS (elektrischer Antriebsstrang) in Untertürkheim gefertigt werde. Dies sei ein Teil der gemeinsamen Vereinbarung und sichere Arbeitsplätze. Er betont ausdrücklich das Bestreben des Konzerns, in allen Werken weltweit Nachhaltigkeit voranzutreiben. Bis zum Ende der Dekade wolle man - soweit dies einzelne Märkte zuließen - nur noch 100 % batterieelektrische Fahrzeuge anbieten und die Produktion in Richtung Nachhaltigkeit/Umweltschutz ausrichten. Wichtige Botschaft sei die Aussage "Untertürkheim wird elektrisch" (Folie 4). Dort habe die Batterieproduktion bereits gestartet, Anfang 2022 folge in Brühl die Plugin-Hybrid-Batterie für das Modell GLE. Er verweist auf die Vereinbarung eCampus (Folie 5), in deren Mittelpunkt der Aufbau des Mercedes-Benz Drive Systems Campus in Untertürkheim stehe. Dort solle für einen dreistelligen Millionenbetrag eine Batteriezellfertigung entstehen, womit sich der Konzern einerseits unabhängiger von Zulieferern aus China machen und andererseits die Forschung an Batteriezellen vorantreiben wolle. In diesem eCampus arbeiteten Mitarbeiter der Produktion und Entwicklung Hand in Hand, um im Vergleich mit den Mitbewerbern ganz vorne zu stehen. Des Weiteren sei vereinbart worden, das erste Großserienmodul des eATS ebenfalls nach Untertürkheim zu bringen. Dies bedeute Arbeitsplatzsicherung "at its best", dennoch werde beim Umstieg auf 100 % batterieelektrisch im Gesamtkonzept die Beschäftigung zurückgehen. Diesbezüglich stehe man im beständigen Austausch mit dem Betriebsrat, sozialverträgliche Lösungen zu finden. Das Beschäftigungsniveau insbesondere am Standort Untertürkheim werde nicht gehalten werden können; erfreulicherweise gebe es am Standort Sindelfingen jedoch einen deutlichen Personalmehrbedarf. Es müssten sinnvolle und kreative Lösungen gefunden werden, um die Thematik abzufedern. Abschließend erläutert Herr Deiß die Planungen des Neubaus (Folie 8).

Zu den Ausführungen seines Vorredners gibt Herr Häberle (Betriebsrat Daimler AG) weitere Ergänzungen und dankt zunächst für die Diskussion der Thematik im Gemeinderat. Es sei sehr wichtig, dass die Flächennutzung mit der Frage nach der Transformation verbunden worden sei. Neue Antriebssysteme benötigten viel Platz, böten aber leider wenig Beschäftigung. Mit der Vereinbarung sei eine Lösung gefunden worden, wie auf der vorhandenen Fläche durch ein vernünftiges Umschichten beiden Aspekten - genügend Produktion im konventionellen Antrieb sowie Neugestaltung moderner Technologie bei alternativen Antrieben - Genüge getan werden könne. Dies sei für den Standort Untertürkheim extrem wichtig.

Frau Krets (Daimler AG) erläutert den aktuellen Stand der Mobilitätsthemen am Standort (Folie 8), und Herr Daiber (Daimler Real Estate GmbH) lenkt den Blick auf die

Standorte der Parkplätze auf dem Firmengelände (Folie 9). Er verweist auf die Bitte, die Nutzung der Parkplätze in der Mercedes-Jellinek-Straße bis 2025 zu verlängern. Nach Inbetriebnahme der U19 wolle man diese rückbauen und das Areal renaturieren. Dies sei in der Baugenehmigung entsprechend hinterlegt.

Dank für den Bericht spricht StR Peterhoff (90/GRÜNE) aus, der sich überrascht zeigt, welches "Riesenthema" aus der Parkplatzfrage geworden sei. Erfreulich sei das eingeschlagene Tempo bei der Einführung der Batterietechnologie, was durch die Debatte zur Luftreinhaltung einen deutlichen Schub erhalten habe. Positiv bewerte er auch die klimaneutrale Produktion bis 2022. Der Stadtrat thematisiert die kritische Phase in den Jahren 2022/2023 (Folie 9), die nachvollziehbar sei, die nachfolgenden Jahre jedoch nicht. Er regt an, zeitnah zusätzliche Maßnahmen in der betrieblichen Mobilität umzusetzen, wie zum Beispiel Bus-Pendelverkehre zu den Stadtbahnhaltestellen und zusätzlich zur U19 eine zum NeckarPark parallel verlaufende Buslinie. In 2023 könne eine erneute Prüfung erfolgen, um den Umstieg auf nachhaltige Mobilität weiter zu forcieren.

Dem Dank für den Bericht schließt sich StRin Bulle-Schmid (CDU) an. Das Bekenntnis zum Standort Untertürkheim sei für die Stadt - auch im Hinblick auf die Gewerbesteuer-einnahmen - und die Region wichtig. Die nachhaltige Ausrichtung des Unternehmens sei ebenfalls begrüßenswert. Der Bedarf an den Parkplätzen sei nachvollziehbar; die Stadträtin geht davon aus, dass diese aufgelöst werden, wenn sie nicht mehr gebraucht werden. Abschließend dankt sie für die sozialverträgliche Darstellung des unumgänglichen Arbeitsplatzabbaus; dies sei für den sozialen Frieden in der Stadt wichtig. Ihre Fraktion werde die Anliegen des Unternehmens weiterhin wohlwollend unterstützen.

Den gemeinsamen Auftritt der Vertreter\*innen des Daimler-Konzerns wertet StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) als Zeichen gelebter Sozialpartnerschaft. In der Frage der Umweltfreundlichkeit und nachhaltigen Produktion gebe es deutlich unterschiedliche Auffassungen. 600 kg schwere Batterien in Stadtgeländewagen zu verbauen, sei nicht seine Vorstellung von Zukunftsfähigkeit in der Mobilität. Die ökologischen Kosten würden in andere Regionen der Welt externalisiert. Somit hinke der Transformationsprozess und werde in seiner ganzen Wertschöpfungskette nicht ganzheitlich gedacht. Erfreulich sei die Stärkung von Forschung und Entwicklung von Batteriezellen, allerdings jedoch nur im Labormaßstab. Von skalierbarer Produktion könne nicht gesprochen werden. Der Stadtrat verweist auf die hohe Zahl von 72 % über die Gemarkungsgrenze einpendelnden Beschäftigten, woran grundsätzlich etwas geändert werden müsse. Die Anstrengungen hin zu nachhaltiger Mobilität seien bei den Betriebsangehörigen deutlich zu gering bemessen; es werde eine falsche Anreizkulisse verfolgt. Im Zusammenhang mit der kritischen Phase in den Jahren 2022/2023 richtet er an die Verwaltung die Frage, ob das bereits erstellte Quartiersparkhaus im NeckarPark herangezogen werden könne, um diese Phase abzupuffern. In Verbindung könne ein Werkspendelbus eingerichtet werden, um dem besonderen Bedarf Rechnung zu tragen.

Dem Dank an die Referent\*innen schließt sich StR Körner (SPD) an. Er begrüße die heutige Diskussion, denn Untertürkheim als Powertrain-Werk sei von der Konzerntransformation besonders betroffen. An diesem Standort gebe es viele und anständig bezahlte Jobs, mit Gewerbesteuer verbundene Wertschöpfung und das Stammwerk des Unternehmens, das zu Stuttgart als Teil seiner Identität "par excellence" dazugehöre. Die Vereinbarung zur Zukunft des Standortes sei somit ausdrücklich zu begrüßen, sei aber nur möglich geworden, weil die Beschäftigten gut organisiert und mit der IG Metall und

den Betriebsräten "gestärkt unterwegs waren". Es sei wichtig zu erkennen, dass man als Stadt mit den Beschäftigten in einem Boot sitze. Er wirft die Frage nach der Perspektive der Jobs in den Werkshallen im Neckartal auf. Eventuell könne eine Aussage zur Gesamtzahl der Beschäftigten an diesen Standorten getroffen werden. Ebenso wichtig sei der Beitrag, den die Stadt für den Erhalt der Arbeitsplätze leisten könne. In diesem Sinne habe die Stadt die Fläche an das Unternehmen verkauft. Nachdem eine Vereinbarung gefunden worden sei, könne seine Fraktion der Weiternutzung der Stellplätze zustimmen, aber er erbitte eine Aussage zur weiteren Perspektive. Er will wissen, ob eine Weiterentwicklung als Werk denkbar sei. Wenn dies der Fall sei, könne die Stadt einen Beitrag für akzeptable Mobilität leisten. Er regt an, ähnlich wie in Sindelfingen den Beschäftigten den Zugang zum Werk mit Rad zu ermöglichen. Dies würde die Radnutzung nochmals deutlich attraktiver machen. Abschließend spricht der Stadtrat die Planung von Ersatzparkplätzen an (Folie 9), die derzeit aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen gestoppt sei. Nach einem Halbjahresergebnis von 10,9 Mrd. Euro vor Zinsen und Steuern könne er dies nicht mehr nachvollziehen.

StR Serwani (FDP) dankt ebenfalls für den Bericht und begrüßt die Einigung zwischen Unternehmensleitung und Betriebsrat. Somit könne er den Parkplätzen klar zustimmen. Wichtiger Aspekt des Berichtes sei die Darstellung, dass die Firma Daimler selbst sage, die Parkplätze bis 2025 zu benötigen. Wie es dann weitergehe, bleibe abzuwarten. Er betont, die rechtzeitige Anreise mit dem ÖPNV aus dem Umland zur Frühschicht sei nach wie vor schwierig; dies gelte im Übrigen beispielsweise auch für Pflegepersonal in der Stadt. Aus diesem Grund müssten Parkplätze erhalten bleiben. Von Anfang an sei klar gewesen, dass die Einführung von E-Fahrzeugen Arbeitsplätze kosten werde. Dennoch sei er froh über das Bekenntnis zum Standort, denn je besser es dem Konzern gehe, desto besser gehe es der Stadt.

Verbunden mit einem Dank für den Bericht erklärt StR Schrade (FW), er sei froh, dass es den Weltkonzern in Stuttgart gebe und dem Unternehmen der Standort mit dem Stammwerk nach wie vor wichtig sei. Wie das Unternehmen die Transformation vorantreibe, respektiere er außerordentlich; seine Fraktion begrüße es, dass viel für Umweltschutz und Nachhaltigkeit getan werde. Er sei vom weiterhin bestehenden Wunsch vieler Menschen nach Automobilität - nicht nur Mobilität - überzeugt. Wenn diese Automobilität aus Stuttgart komme, sei dies für Stuttgart sehr begrüßenswert, denn dies sichere Arbeitsplätze und halte Wertschöpfung in der Stadt. Einer weiteren Nutzung der Parkplätze bis 2025 stimmt er zu.

Für StRin Königeter (PULS), die ebenfalls für den Bericht dankt, ist es begrüßenswert, wenn sich Daimler an Forschung und Entwicklung für E-Mobilität beteiligt. Zusätzlich dürfe aber auch keine Produktion mehr im Ausland stattfinden. Es sei nicht hilfreich, in Stuttgart klimaneutral zu arbeiten, die Produktion aber andersorts zu führen, wo die Grenzwerte höher seien. Sie wolle wissen, ob nach Einrichtung des eCampus längerfristig auch die Produktion nach Stuttgart gebracht werden könne. Zur auf Folie 6 genannten Verdoppelung der Kapazität stellt sie die Frage, ob dies bedeute, in Zukunft immer mehr Autos zu produzieren. Dies sei nicht ihr Ziel, denn Autos nähmen viel Raum ein. Sie plädiere für mehr Carsharing-Fahrzeuge. Die Bauvorhaben habe sie als positiv wahrgenommen; dabei könnten klimarelevante Aspekte noch berücksichtigt werden. Der Hitzeinsel-Effekt des Daimler-Geländes könne durch entsprechende Gestaltung reduziert werden. Den Vorschlag von StR Körner zur Nutzung von Fahrrädern auf dem Werksgelände unterstützt die Stadträtin. Des Weiteren schlägt sie vor, den großen baulichen Baustein zum Neckar hin zu öffnen. Außerdem spricht sie die im Zu-

ge von mehr Homeoffice entmieteten Standorte an. Abschließend erwünscht sie weitere Informationen vonseiten des Unternehmens und der Verwaltung zu den Anregungen zum Quartiersparkhaus NeckarPark und einem Ersatzparkhaus auf dem Werksgelände.

BM Thürnau betont, es gehe in der Diskussion nur um die Parkplätze in der Mercedes-Jellinek-Straße. Aspekte wie klimaneutrales Bauen, Hitzeeffekte oder Versickerung könnten heute nicht komplett in diese Fragestellung aufgenommen werden. Ein Ausweichen auf das Quartiersparkhaus NeckarPark sei schwierig, da darin lediglich 400 Stellplätze vorhanden seien und die Nutzung aus dem NeckarPark heraus sukzessive anlaufe.

Zum Thema Verdichtung von Bürostandorten nimmt Herr Daiber Stellung und erklärt, dies sei ein großes Anliegen des Unternehmens. Motivation für die Konsolidierung von 36 auf die drei wesentlichen Standorte Vaihingen, Untertürkheim und Pragsattel sei die Reduktion von Verkehr zwischen diesen Standorten. Diese Verdichtung sei somit auch ein Beitrag zur Nachhaltigkeit. Zum Ersatzparkhaus führt er aus, der Blick werde ausschließlich auf Untertürkheim und die dortigen Anspannungen beziehungsweise zur Verfügung stehenden Mittel gerichtet. Man wolle aktuell nur einen bestehenden Parkplatz bis 2025 verlängern.

Frau Aufrecht betont, es gehe um die Sicherung des Konzernstandortes. Sie bittet darum, ein Signal der Wirtschaftsfreundlichkeit vonseiten der Stadt auszusenden. Viele Einpendler im Schichtdienst fänden nicht den geeigneten ÖPNV in der Region vor. Es gehe schlichtweg um eine Verlängerung bereits vorhandener Stellplätze um einen überschaubaren Zeitraum. Die Stellplätze seien nicht für den Konzern, sondern für Arbeitnehmer, die Schwierigkeiten hätten, ins Werk zu kommen. Entscheidend sei ein Konzern, der sich zum Standort bekenne und Umweltfreundlichkeit auf der Agenda habe.

StR Peterhoff erklärt, "wir stehen zu unserer Wirtschaft". Er sei daran interessiert, die Thematik der betrieblichen Mobilität gemeinsam umzusetzen. Als Ziel sei eine klimaneutrale Produktion bis 2022 benannt worden, wozu auch die An- und Abfahrt der Berufstätigen zum Werk gehöre. Selbstverständlich sei man froh über die konzernweiten Entscheidungen, aber dennoch gebe es keine sachgerechte Begründung für eine vierjährige Verlängerung. Es gebe lediglich einen Engpass in den kommenden zwei Jahren; daher beantrage er eine Verlängerung lediglich um zwei Jahre mit anschließender Prüfung der betrieblichen Mobilität inklusive der genannten Maßnahmen (zusätzliche Buslinie, Pendelbusse zwischen Bahnhaltstellen etc.).

StR Körner erinnert an den Aspekt von Fahrrädern auf dem Werksgelände. Hilfreich sei auch eine Aussage zur Entwicklung der Anzahl der Arbeitsplätze an den verschiedenen Standorten. Er betont, die Transformation müsse kommen, aber diese müsse so stattfinden, "dass die Menschen noch mitkommen". Es gehe um Familien und viele anständig bezahlte Jobs. Stuttgart funktioniere im Zusammenleben vieler unterschiedlicher Menschen deshalb so gut, weil es solche Jobs in der Fertigung gebe.

Auf konkrete Ergebnisse beim betrieblichen Mobilitätsmanagement dringt StR Ozasek. Es müsse fundierte Änderungen im Mobilitätsverhalten der Betriebsangehörigen geben, was durch Zahlen belegt werden müsse. Es gebe einen immensen Überhang an Einpendlern, die täglich das Auto benutzten, wozu das Unternehmen Anreize gesetzt habe. Für das Quartiersparkhaus NeckarPark konstatiert der Stadtrat weitgehenden Leer-

stand. Er bitte darum, diese Option zu prüfen, denn dadurch könne schätzungsweise ein Drittel der benötigten Stellplätze bereits abgedeckt werden. Dem Vorschlag von StR Peterhoff zu einer verkürzten Verlängerung bis 2023 könne er sich anschließen.

StRin Bulle-Schmid ist an einem guten Miteinander zwischen Konzern und Stadt interessiert. Die vorgetragene Bitte der Verlängerung komme nicht dem Konzern, sondern den Mitarbeiter\*innen zugute, die rund um die Uhr zu ihrem Arbeitsplatz kommen müssten. Berufstätige, die ihren Arbeitsplatz mit dem ÖPNV erreichen könnten, täten dies bereits, da niemand Lust habe, im Stau zu stehen. Mit dem vorgeschlagenen "Kuhhandel" einer Verlängerung bis 2023 sei sie nicht einverstanden. Das Unternehmen werde keinen Parkplatz vorhalten, den es nicht brauche. Insofern könne sie einer Verlängerung bis 2025 zustimmen. Im Gegenzug bittet sie das Unternehmen darum, der Stadt mitzuteilen, wenn der Parkplatz früher aufgegeben werden kann. Abschließend erteilt sie dem Quartiersparkhaus NeckarPark eine Absage, da dieses peu à peu in die Nutzung komme.

StRin Königeter begründet ihren vorhergehenden Redebeitrag und erklärt, sie nehme das Thema ernst, weshalb sie weitergehende Fragen stelle, die nicht nur den Parkplatz betreffen. Sie verweist erneut auf den Neubau und mögliche klimarelevante Komponenten sowie eine zukünftige Batterieproduktion in Stuttgart. Informationen dazu seien hilfreich, um zu einer abschließenden Haltung zu kommen.

Zum Aspekt der Beschäftigung erklärt Herr Deiß, Untertürkheim sei der größte Standort des Unternehmens. Es gehe aktuell darum, zehn Standorte mit annähernd 35.000 Beschäftigten zu transformieren, die mehrheitlich vom Verbrennungsmotor abhängig seien. Davon sei der Standort Untertürkheim der größte mit 19.000 Mitarbeitern (davon wiederum Produktion und Entwicklung 12.000 - 13.000 Mitarbeiter). Es gehe darum, in den alternativen Themen wie Batterie und eATS für alle Standorte eine gute Lösung zu erzielen. Er könne heute keine Zahlen nennen, es sei jedoch hinreichend bekannt, dass ein Verbrenner mehr "Inhalt" habe als Batterie und eATS. Die Variable, mit der gespielt werden könne, sei die Fertigungstiefe. Selbstverständlich sei es nicht Strategie des Unternehmens, auf 2,3 Mio. Einheiten festzusitzen, sondern es werde global ein klares Wachstum verfolgt, wofür es großes Potenzial gebe. Insofern könne mit diesem Wachstum im Hinblick auf Beschäftigung in Deutschland nach wie vor "gespielt" werden. Er bittet das Gremium darum, dies in seinen Überlegungen zu berücksichtigen und gibt zu bedenken, dass momentan leider nicht nur Untertürkheim in diesem Kontext diskutiert werde. Abschließend betont er, es gehe bei diesem Parkplatz um Stellplätze für die Beschäftigten "und nichts Anderes".

Der Parkplatzbedarf ist für Herrn Häberle grundsätzlich ein gutes Zeichen. Der Betriebsrat fordere vom Unternehmen ein, ausreichend Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Er verweist auf den Drei-Schicht-Betrieb in Untertürkheim und erklärt, nach Eintreffen der Mitarbeiter der Frühschicht gebe es nur noch wenig Parkraum für später ankommende Personen. Er nehme wahr, dass zusätzliche Alternativen (Job-Fahrrad, ÖPNV, zusätzliche Subventionen etc.) sehr stark angenommen würden. Zur Nutzung von Rädern auf dem Werksgelände merke er an, hier spielten Sicherheitsaspekte eine sehr große Rolle. Bezüglich der Beschäftigungssituation in Untertürkheim seien vor allem die Stellen in der Produktion gefährdet. Daher kämpfe der Betriebsrat für die Steigerung der Stückzahlen, denn dies bringe Beschäftigung, auch wenn dies im Konflikt zu anderen Aspekten stehe. Die Beschleunigung in Richtung E-Mobilität berge einen enormen Druck, was die Beschäftigung in Summe angehe. Die beste Beschäftigungssicherung seien stets

nachgefragte Produkte und "Investitionen in Stahl und Eisen" an einem Standort wie Untertürkheim. Der Standort entwickle sich aktuell in Richtung einer Baustelle und generiere auch Verkehr nach außen. Insofern sei die Notwendigkeit einer Parkfläche einmal mehr gegeben.

Zum weiteren Verfahren nimmt BM Thürnau Stellung, der erklärt, das Baurechtsamt als untere Verwaltungsbehörde müsse über die Verlängerung der Stellplätze entscheiden. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik habe somit keine Entscheidungsbezugnis. Die Thematik werde im Gremium diskutiert, um ein Stimmungsbild des Gemeinderates mitzunehmen. Es gebe zwar viele Ideen zur Verbesserung, die man gerne aufgreife, aber mit Blick auf die heute dargestellten Pendlerströme aus entfernteren Regionen sei das Kernthema die Weiterführung der U19, um den Pendlerstrom auf den schienengebundenen Nahverkehr zu legen. Mit Blick auf diese Entwicklungsstrategie plädiert der Bürgermeister für eine Verlängerung des Parkplatzes bis 2025.

Diese großen Bedenken kann StR Peterhoff nicht nachvollziehen. In der kommenden Zeit könnten verschiedene Maßnahmen wie eine zusätzliche Buslinie umgesetzt werden. Dies sei auch im Sinne der Mitarbeiter\*innen. In zwei Jahren könnte dann eine erneute Diskussion erfolgen.

Das eine schließe das andere nicht aus, so BM Thürnau. Zusätzliche Maßnahmen könnten mit dem Konzern abgestimmt werden. Mit Blick auf die Planungssicherheit sollte jedoch das Zeitziel 2025 angepeilt werden; vorher entbehrliche Stellplätze könnten zu gegebener Zeit entnommen werden.

Anhand des Zeitstrahls aus der Präsentation (Folie 9) lenkt StR Körner den Blick auf das Benz-Parkhaus, das ab 2024 wieder zur Verfügung stehe. Aktuell würden die Parkplätze in der Mercedes-Jellinek-Straße und im Benz-Parkhaus genutzt. Für die kommenden zwei Jahre ergäbe sich jedoch eine doppelte Verknappung, da das Parkhaus in diesem Zeitraum nicht vorhanden sei.

Herr Daiber erklärt, dies sei nicht der wesentliche Beweggrund. Entscheidend sei die Planungssicherheit und das Bauen auf die U19 in 2025. Wenn die U19 in 2025 nicht fertiggestellt werde, glaube er nicht, dass eine nochmalige Verlängerung des temporären Nutzungsrechtes dann eine Fragestellung sei.

StR Kotz (CDU) verweist auf die lange Verbundenheit des Konzerns mit der Stadt. Gegenüber StR Peterhoff merkt er an, die Vorstellung sei absurd, dass der Konzern Parkplätze ohne Bedarf vorhalte, nur um die Stadt zu "ärgern". Das Unternehmen stehe einem ÖPNV-Ausbau nicht im Wege. Wenn die Mitarbeiter\*innen aufgrund dieser neuen Angebote umstiegen, könnten die Parkplätze zurückgeführt werden. Der Stadtrat möchte wissen, ob das Baurechtsamt aufgrund der heutigen Beratungen die Verlängerung ablehnen könne. Dazu erklärt Frau Rickes (BaurA), der Antragsteller, der seinen Bauantrag auf Verlängerung der Nutzung noch einreichen müsse, "wird mit dem Ergebnis nicht unzufrieden sein".

Mit der Zusage, den Aspekt des Quartiersparkhauses NeckarPark nochmals zu prüfen, stellt BM Thürna fest:

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

Zur Beurkundung

Schmidt / fr

## Verteiler:

- I. Referat SWU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)  
Baurechtsamt (2)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. OB/82
  3. S/OB  
S/OB-Mobil
  4. Referat SOS  
Amt für Sport und Bewegung (2)
  5. BezA Untertürkheim
  6. Stadtkämmerei (2)
  7. Rechnungsprüfungsamt
  8. L/OB-K
  9. 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