

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	149
		TOP:	13
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	19.05.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Thürnau		
Berichterstattung:	der Vorsitzende, Herr Oehler (ASW)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / fr		
Betreff:	Stuttgart 21: Verlängerung Unterführung Gebhard-Müller-Platz, Gestaltung Willy-Brandt-Straße, Sanierung Bestandsbauwerke ... (vollständiger Betreff siehe unten)		

Da aus technischen Gründen der Betreff nicht in ganzer Länge im oberen Feld wiedergegeben werden kann, wird er hier vollständig aufgeführt:

Betreff: Stuttgart 21: Verlängerung Unterführung Gebhard-Müller-Platz, Gestaltung Willy-Brandt-Straße, Sanierung Bestandsbauwerke,

- Bericht zum Sachstand, anstehende Bauvergaben durch die DBPSU (Bahn),
- Informationspflicht der Verwaltung zur Schadenminderung,
- mündlicher Bericht -

BM Thürnau berichtet über den Sachverhalt, da auf Wunsch von OB Kuhn Kontakt mit der Deutschen Bahn (DB) aufgenommen worden sei. In der Sitzung des Gemeinderates am 09.04.2020 habe sich der Rat für eine Einbringung ausgesprochen, die endgültige Entscheidungsfindung jedoch auf Herbst 2020 terminiert, wenn die Ergebnisse des Wettbewerbes vorlägen. Auf Nachfrage von Referat T bei der DB, was eine Entscheidung im Herbst bedeute, habe diese mitgeteilt, es sollten im Juni 2020 die Bauleistungen vergeben werden. Des Weiteren werde bis 22.05.2020 eine Kostenübernahmeerklärung der Stadt Stuttgart erwartet. Wenn der Gemeinderat die Entscheidung bis Herbst verschiebe, entstünden bei der DB Mehrkosten für den zu schließenden Bauver-

trag in Höhe von 3,57 Mio. Euro, da mit den Bietern neu verhandelt werden müsse. Aus der dadurch um ein Jahr verlängerten Bauzeit ergäben sich Planungs- und Verwaltungsmehrkosten von 1,785 Mio. Euro, also in Summe 5,355 Mio. Euro. Dieses Ergebnis müsse die Verwaltung dem Gemeinderat zur Kenntnis geben. Falls sich der Rat dafür ausspreche, erst im Herbst eine Kostenübernahmeerklärung abzugeben, müsse eventuell ein gesonderter Beschluss eingeholt werden. Über die Höhe dieser Mehrkosten müsse sich der Rat bewusst sein.

Herr Oehler (ASW) nimmt Stellung zur Frage des Wettbewerbs. Die Planung dazu sei über einen langen Zeitraum intensiv zwischen den Ämtern abgestimmt worden. Dabei sei davon ausgegangen worden, dass die Überdeckung als Status quo unterstellt werden könne. Dies sei den Wettbewerbsteilnehmern bekannt; somit bauten deren Ideen und Planungen auf dieser Überdeckung auf. Die Überdeckung berge viele Potenziale und sei durchaus kompatibel mit verkehrspolitischen Zielen. Außerdem könnten dort zahlreiche Funktionen eines neuen Bahnhofs untergebracht werden, wie zum Beispiel eine optimierte Vorfahrt für die Buslinie 42, die Hauptradroute 1 oder eine Taxivorfahrt. Somit erfahre dieser Verkehrsraum eine städtebauliche Aufwertung und stelle ein echtes Entrée dar. Wenn sich zukünftig andere Vorstellungen entwickelten, könnten mit dieser Überdeckung - "auch wenn diese gebaut ist" - Änderungen umgesetzt werden. Bezüglich des Wettbewerbs selbst geht Herr Oehler nicht davon aus, dass bis September 2020 eine neue Entscheidungsgrundlage vorliegen werde. Es sei explizit ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben worden, der für diesen Bereich eben Ideen bringen werde. "Im Herbst dieses Jahres werden wir ein Bild haben über den gesamten Streckenbereich der B14, was eine städtebauliche Idee anbelangt. Wir werden aber eventuell kein Bild haben für diesen Bereich", so der Referent. Wettbewerbsteilnehmer könnten sagen, die Überdeckung sei gut und werde so übernommen. Dies bedeute, es würde nun eine Entscheidung auf etwas aufgebaut, was es vielleicht gar nicht geben werde. Nach Bearbeitung der Machbarkeitsstudie und vertiefender Prüfungen sei mit einer Entscheidungsgrundlage nicht vor Ende 2021 zu rechnen. Er weist darauf hin, dass außer einer Überdeckung keine andere Planung vorliege. Wenn von dieser abgerückt werde, müsse in einen völlig neuen Planungsprozess eingestiegen werden und erzeuge somit ein langjähriges Provisorium. Eine Verkehrsberuhigung der Schillerstraße sei mit dem Entwurf der Überdeckung umsetzbar. Zunächst müsse die Schillerstraße jedoch mit den heutigen Kapazitäten wiederhergestellt werden, da zuvor der Cityring zur Wolframstraße verlegt werden müsse. Abschließend betont Herr Oehler, auf die nächsten ein bis zwei Jahre betrachtet gebe es keine Grundlage zu sagen, es gebe eine bessere Alternative als die Überdeckung.

Im Verlauf der sich anschließenden Aussprache weist StRin Köngeter (PULS) darauf hin, dass sie bei einem Büro beschäftigt sei, welches an dem Wettbewerb teilgenommen habe. Allerdings befinde sie sich derzeit in Elternzeit. Daraus leitet StR Zeeb (FW) die Frage ab, ob hier dennoch bei StRin Köngeter nach § 18 GemO Befangenheit vorliege. Weitere Wortmeldungen ergeben sich dazu keine.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) bittet angesichts der knappen Zeitspanne darum darzustellen, welche konkreten Baumaßnahmen seitens der DB vergeben werden. Vor der Entscheidungsfindung wünsche er mehr Informationen zum Unterbau, zu dem die DB "Kontakt" habe, sowie zum Oberbau, der getrennt von der DB zu betrachten sei. Beim Ideenwettbewerb sei die Frist für die teilnehmenden Büros auf September/Okttober verlängert worden. Er wolle wissen, ob terminlich nichts Anderes möglich gewesen sei.

Außerdem wünsche er eine Erklärung, ob es zwischen den Terminen 22.05.2020 und Herbst 2020 eine Differenzierung gebe.

Für seine Fraktion, so StR Kotz (CDU), sei klar, dass eine unterirdische Verkehrsführung, auch bei weniger Verkehr, einer oberirdischen vorzuziehen sei. Dadurch könne mehr Aufenthaltsqualität erzielt werden. Es handle sich um eine reine städtebauliche Situation, die keinen zusätzlichen Verkehr anziehe. Durch die Überdeckelung könne das Kernerviertel aufgewertet werden, das eine deutliche Last der S21-Baustelle zu tragen habe. Er halte die Idee weiterhin für richtig; daher stelle sich die aktuelle Frage nicht. Seit den letzten Haushaltsplanberatungen, bei denen Mittel für den Wettbewerb eingestellt worden seien, gebe es keinen neuen Erkenntnisgewinn. Mit Blick auf die städtischen Finanzmittel bitte er darum, heute den Beschluss zu fassen.

Auf den "historischen Beschluss" zur B14 weist StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) hin. Dadurch werde die Diskussion vor eine völlig veränderte Situation gestellt, denn es solle nicht nur eine gestalterische Neuinterpretation dieser Straße geben, sondern auch eine deutliche Reduktion des Verkehrs um bis zu 50 %. Dies hätten Planer als Vorbedingung geraten. In den Diskussionen über den Wettbewerb seien die Räume bewusst so weit wie möglich ausgedehnt worden. Die Mehrheiten müssten genutzt werden, um eine städtebauliche Sünde in Stuttgart neu zu organisieren. Diese Neuordnung stehe in Teilen zur Disposition, da nun ein "planerischer Super-GAU" zu erleben sei. Die veränderten Parameter hätten keine Umsetzung in Beschlüssen des Gemeinderates oder die Arbeit der Verwaltung gefunden. Es sei klar, dass eine völlig neue Lösung mit der DB möglich werde und bis zu 30 Mio. Euro gespart werden könnten, weil kein "unsinniger Deckel" mehr gebraucht werde. Die Verwaltung habe die Planfeststellungsbeschlüsse nicht angetastet, weil es ihr zu kompliziert und mühsam gewesen sei. Der Stadtrat kritisiert, gemeinderätliche Grundsatzbeschlüsse fänden nicht ihren Niederschlag in der städteräumlichen Gestaltung. Es werde enormes Potenzial - auch angesichts der Diskussion zur Oper - verschenkt, wenn die Status-quo-Planung fortgesetzt werde. Er plädiert für ein klares Bekenntnis, die Überdeckelung zu verwerfen. Mit den Erkenntnissen aus dem Planungswettbewerb müsse dieser Verkehrsknoten zum Wohle der Stadt neu geordnet werden. Wenn im Wettbewerb alles um die Überdeckelung "herumgeplant" werde, sei dies städtebaulich katastrophal. Der historische Beschluss werde unterlaufen.

Für StR Körner (SPD) ist die Verärgerung seines Vorredners nicht glaubwürdig. Die Auslobung des Wettbewerbs sei gemeinsam beschlossen worden und enthalte das, was man am Gebhard-Müller-Platz umsetzen wolle. Im Dezember 2017 habe es eine öffentliche Veranstaltung zur Auslobung sowie im Juli 2018 eine Bürgerbeteiligung zum städtebaulichen Wettbewerb gegeben. Der Beschluss zur Auslobung der Kulturmeile sei im Dezember 2019 erfolgt, zu dem es weitere Anträge gegeben habe. Die Umgestaltung bedeute eine großartige städtebauliche Aufwertung. Er erbitte einen Vorschlag der Verwaltung, wie nun weiter verfahren werden könne. Es dürfe keine weitere zeitliche Verzögerung mehr geben.

Den Ausführungen von StR Körner schließt sich StR Serwani (FDP) vollumfänglich an. Um Zeit und Kosten zu sparen, müsse schnellstmöglich entschieden werden.

Dieser Meinung ist auch StR Zeeb (FW), der weitere jahrzehntelange Baustellen nicht als Willen der Stuttgarter Bürger sieht. Die vorliegende Planung der Verwaltung sei be-

lastbar. Jede weitere Verzögerung verursache hohe Kosten, ohne eine Verbesserung der Situation zu erzielen.

StR Goller (AfD) vertritt die Meinung, eine Woche Aufschub der Frist bringe keine Veränderung. Die Argumentation von StR Rockenbauch ignoriere den Status quo sowie zusätzliche Kosten durch eine Neuplanung und zeitliche Verzögerungen. Er fordere ebenfalls eine sofortige Abstimmung.

Bezüglich der Bedenken zur zeitlichen Verzögerung schließt sich StRin Königeter (PULS) den Äußerungen von StR Körner an. Jedoch sei in der Auslobung kein Hinweis enthalten, dass der Tunnel umgesetzt werden müsse. Im Kolloquium sei die Frage aufgekommen, ob die Tunnel erhalten bleiben sollen und wie die Stadt dazu stehe. Frau zur Brügge (ASW) habe um "Visionen" gebeten. Es habe also keine klare Aussage der Stadt gegeben. Die Unterlagen zum Knotenpunkt seien nur auf Nachfrage geliefert worden. Grundsätzlich halte sie die Verlängerung des Tunnels für schwierig, da beschlossen worden sei, auf der Seite der Oper die Verkehrsfläche zu reduzieren. Sie habe gehofft, die Ergebnisse des Wettbewerbes abzuwarten und schlage eine Verschiebung der Entscheidung vor.

Zu den aufgeworfenen Fragen nimmt BM Thürnau Stellung. Zum zeitlichen Rahmen erklärt er, die DB habe schriftlich mitgeteilt, sie erwarte eine Entscheidung der Stadt Stuttgart bis zum 22.05.2020. Wenn heute lediglich ein Bericht zu diesem Tagesordnungspunkt erfolge, werde er an OB Kuhn die Empfehlung geben, für den 28.05.2020 eine Vorlage zur Beschlussfassung im Gemeinderat vorzubereiten. Darin müsse entschieden werden, ob das Risiko einer Verschiebung eingegangen und eine Kostenübernahme erklärt werde. Das Technische Referat werde dem OB empfehlen, dies nicht zu tun. Selbst wenn im Herbst 2020 ein Wettbewerbsergebnis vorliege, das ein völlig anderes Konzept für den Bereich vorsehe, müsse trotzdem eine Machbarkeitsstudie für den neuen Verlauf des Verkehrs umgesetzt werden. In dessen Folge müssten die Planfeststellungsunterlagen und der Bebauungsplan Willy-Brandt-Straße geändert werden. Um dies alles umzusetzen, rechne er mit einer Bearbeitungszeit von zehn Jahren. Dies könne nicht empfohlen werden.

Zur Frage des Wettbewerbs führt BM Pätzold aus, die Planung sei im Auslobungstext beschrieben. Auf Nachfrage seien auch die Pläne nachgereicht worden. Über die verschiedenen Bereiche sei - auch in den Haushaltsplanberatungen - sehr detailliert diskutiert worden. Zu den von Frau Königeter angesprochenen, bestehenden Unterführungen sei die Aussage gewesen, "da soll man frei denken". Der Gebhard-Müller-Platz sei jedoch schon geplant und entsprechend beschrieben worden.

Auf die Frage von StR Peterhoff, was die DB konkret an Baumaßnahmen vergeben wolle, verweist BM Thürnau auf die GRDRs 857/2019. Es gebe drei Bestandteile, die in der Gesamtsumme von 48,5 Mio. Euro enthalten seien. Das größte Volumen mit rund 36 Mio. Euro sei die Deckelverlängerung in Richtung Neckartor. Des Weiteren gebe es eine Anpassung der Willy-Brandt-Straße in Höhe von 6,7 Mio. Euro sowie die Sanierung der Bestandsbauwerke mit 7,9 Mio. Euro. Dieser Auftrag solle nun an die Firmen vergeben werden. Eine Stückelung sei nahezu unmöglich. Kernpunkt sei die Deckelverlängerung.

StR Peterhoff erklärt, über diesen Kernpunkt werde heute das erste Mal diskutiert. In den Haushaltsplanberatungen sei es um die Frage gegangen, ob Geld für die Umge-

staltung des Gebhard-Müller-Platzes gegeben werde. Es sei nicht im Detail über Pläne gesprochen worden. Bei der Einbringung habe er Informationen zu den unterirdischen Planungen erbeten. Über die Stückelung des Projektes müsse nun beraten werden. Es gebe dazu keine Detailpläne. Dies müsse bei einem Volumen von 30 Millionen möglich sein. Eine Verlängerung der Unterführung habe verschiedene Folgen, die zum Beispiel eine Belüftung und Entwässerung nach sich zögen. Er bitte um genauere Informationen, was in der Vergabe anstehe und was die DB machen müsse. Eventuell seien im weiteren Fortgang Änderungen möglich. Etwa bei der Schillerstraße habe er eine andere Planung im Blick. Dies müsse differenziert betrachtet und dürfe nicht "bers Knie gebrochen" werden.

BM Thürnau sagt zu, alle vorliegenden Daten und Pläne zur Verfügung zu stellen. Er erinnert daran, dass in 2013 mehrfach intensiv über die Deckelgestaltung gesprochen worden sei. In der GRDRs 474/2013 sei das gesamte Gestaltungskonzept für die Oberfläche dargestellt worden. Dies seien die Grundlagen der Planung.

Laut StR Kotz habe es nur einen Plan gegeben, der in den Haushaltsplanberatungen diskutiert worden sei. Es habe die Chance bestanden, diesen zu diskutieren; diese Chance sei nicht genutzt worden. Seine Fraktion könne die GRDRs 857/2019 heute - falls dies möglich sei - abstimmen.

Für die langen Diskussionsprozesse und die intensive Bearbeitung äußert StR Rockenbach Verständnis. Schließlich gehe es um einen der wichtigsten zentralen Räume der Stadt. Durch den historischen Beschluss der Verkehrs- und Flächenreduzierung um 50 % ergäben sich völlig neue Entwicklungsparameter, die zwangsläufig die Detailplanung vor veränderte Tatsachen stelle. Es sei nicht nachvollziehbar, warum so teuer geplant werde. Stadtgestalterischer Spielraum werde genommen, wenn die vorliegende Planung weiterverfolgt werde. Er plädiert dafür, Grundsatzbeschlüsse zu beachten, und die Fachverwaltung müsse diese entsprechend umsetzen. Er stimmt dem Vorschlag von BM Thürnau zu, den Sachverhalt auf die Tagesordnung des Gemeinderates zu setzen und einen "ordentlichen Beschluss" darüber zu fassen.

Mit dem von StR Rockenbach skizzierten weiteren Vorgehen ist StR Körner einverstanden. Angesichts der Bedeutung des Projektes müsse die Verwaltung einen klaren Vorschlag zur Beschlussfassung im Gemeinderat machen. Er zitiert aus dem Auslobungstextes für den Wettbewerb (Unterpunkt 5, Abschnitt zwischen Gebhard-Müller-Platz und Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße), wonach im Bereich der B14 die Rampe zur Unterfahrung des Gebhard-Müller-Platzes Richtung Neckartor vorverlegt werde. Dies habe niemand infrage gestellt. Auch die Pläne halte er für aussagekräftig. Man komme nicht um eine rasche Entscheidung herum.

StR Winter (90/GRÜNE) weist darauf hin, dass es seit 2013 Änderungen in der Stadtpolitik gegeben habe. Er spricht die Beschlüsse zur lebenswerten Innenstadt und der 50 %igen Verkehrsreduzierung an. Im Wettbewerb sei Mut eingefordert worden, bestehende Dinge in Frage zu stellen. Ohne die Corona-Krise lägen die Wettbewerbsergebnisse nun vor. Falls noch Bedenkzeit bis zur Sitzung des Gemeinderates am 28.05.2020 benötigt werde, könne er dem zustimmen.

Wenn maximale Optionen gewünscht würden, so StR Goller, dürfe eine Untertunnelung nicht blockiert und auf bessere Ergebnisse in der Zukunft gehofft werden.

StRin Königeter ist sich nicht sicher, dass die Aussage von BM Pätzold, die Vision habe sich nur auf die anderen Tunnel bezogen, bei den Wettbewerbsteilnehmern auch so angekommen sei. Sie gehe davon aus, die Wettbewerbsteams hätten sich auf alle Tunnel bezogen. Der Horizont des Wettbewerbs sei sehr weit. Wenn es um das Ziel einer 50%igen Verkehrsreduzierung gehe sei klar, dass die Wettbewerbslösungen nicht in zwei Jahren umgesetzt seien. Dies bedeute jedoch nicht, dass auch ein verlängerter Tunnel theoretisch wieder weggenommen werden könne. Es drehe sich um die Frage, ob heute ein Tunnel verlängert werden müsse, der in 15 oder 20 Jahren nicht mehr gewünscht sei.

An den Ausschuss stellt StR Zeeb die Frage, was an der vorliegenden Planung schlecht sei. Wenn wieder bei Null begonnen werde, müsse dies politisch auch verantwortet werden.

StR Rockenbauch bringt zwei weitere Punkte in die Diskussion ein. Wenn ein Beschluss gefasst werde, wünsche er eine Prüfung durch die Verwaltung, ob die (oberirdische) Planung des Deckels kompatibel zu allen Zielbeschlüssen sei. Weitere Widersprüche müssten vermieden werden. Des Weiteren sei es für ihn schwierig, aus Tiefbauplänen die Stadtentwicklung abzuleiten. In diesem Gebiet befänden sich die größten Sünden der autogerechten Stadt; es würde wichtiger Raum zwischen Oper und Staatstheater auf der einen Seite sowie der Staatsgalerie und der Landesbibliothek auf der anderen Seite zerschnitten. Dieser Fehler könne nun gelöst werden. Eine Korrektur müsse schneller umzusetzen sein als in zehn Jahren. Eine verkehrliche Untersuchung sei nicht nötig. In Städten, wo der Verkehr zurückgebaut werde, sei festzustellen, dass dies funktioniere. Menschen veränderten ihr Verhalten, wenn der "Raumwiderstand" größer werde.

Genau dies ist für BM Thürnaeu problematisch, denn der Verkehr werde sich dann verlagern. Es sei bekannt, dass Planfeststellungsverfahren länger dauerten. Zudem sehe der Wettbewerb nach dem Ideenteil eine Bürgerbeteiligung vor, welche ebenfalls eine gewisse Zeit beanspruche. Diese Fakten müssten anerkannt werden.

Für StR Goller ist nicht nachvollziehbar, wie von der Trennung der Stadt gesprochen werden könne und gleichzeitig die Unterführung vermieden werden solle. Ziel sei in allen Städten, Verkehr unter die Straße zu bringen.

Unter dem Vorbehalt der Zustimmung von OB Kuhn schlägt BM Thürnaeu vor, die GR Drs 857/2019 zur finalen Beschlussfassung auf die Tagesordnung der Sitzung des Gemeinderates am 28.05.2020 zu setzen. Er sagt zu, bis zu diesem Zeitpunkt alle verfügbaren Informationen zu liefern. Des Weiteren sei die Beteiligung des Bezirksbeirates Mitte zu klären. Gegen diesen Vorschlag erhebt sich kein Widerspruch. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Abschließend weist er gegenüber StR Rockenbauch darauf hin, die Oberflächengestaltung unter den gegebenen Rahmenbedingungen könne geprüft werden. Das Thema Schillerstraße sei so konstruiert gewesen, dass zunächst die Deckelverlängerung in die andere Richtung gemacht werde, dann werde die Verbindung zur Schillerstraße wiederhergestellt bis diese verkehrsberuhigt sei. Dazu müssten die Wolframstraße und die Kreuzung zur Heilmannstraße funktionieren. In der Folge könne der Kreuzungsbereich

Gebhard-Müller-Platz der neuen Funktionalität der Schillerstraße angepasst werden. Auswirkungen auf die Opernseite gebe es im Prinzip keine, denn dort gebe es keine Veränderungen, wenn der Deckel in die andere Richtung verlängert werde. Mit dieser Ergänzung schließt BM Thürnau den Tagesordnungspunkt ab.

Zur Beurkundung

Schmidt / fr

Verteiler:

- I. Referat T
zur Weiterbehandlung
Tiefbauamt (5)
weg. GR

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
 2. L/OB
L/OB-R
 3. S/OB
S/OB-Mobil
 4. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 5. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 6. BVin Mitte
 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