

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	91
		TOP:	12a
Verhandlung		Drucksache:	298/2019
		GZ:	SWU
Sitzungstermin:	22.10.2019		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Maier (ASW)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / fr		
Betreff:	Erlebnisraum Neckar - Stadt am Fluss Bericht zum Umsetzungsstand und Mittelbereitstellung für Kostensteigerungen bereits begonnener Projekte		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik vom 15.10.2019, öffentlich, Nr. 60
Ergebnis: Zurückstellung

Verwaltungsausschuss vom 16.10.2019, öffentlich, Nr. 487
Ergebnis: Zurückstellung

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 10.10.2019, GRDRs 298/2019, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Die in der Begründung dargestellte Planung zur Fortführung bereits begonnener Masterplanprojekte wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Der Finanzierung der Kostensteigerungen für die Masterplanprojekte Sicherheits- hafen Bad Cannstatt, Naturoase Auwiesen (IKoNE) und Wasenufer sowie für das neue Teilprojekt Uferpark Austraße Tapachlink (Anlage 1) wird zugestimmt. Die zu finanzierenden Mehrkosten sind entsprechend Anlage 1 als Vorbelastung im Entwurf zum Doppelhaushalt 2020/2021 enthalten.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die Tagesordnungspunkte 12a "Erlebnisraum Neckar - Stadt am Fluss, Bericht zum Umsetzungsstand und Mittelbereitstellung für Kostensteigerungen bereits begonnener Projekte" und 12b "Erlebnisraum Neckar - Stadt am Fluss, Planerische Vorbereitung von Projekten ab 2022" werden gemeinsam aufgerufen. Die Aussprache ist in NNr. 91 wiedergegeben.

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

StRin Munk (90/GRÜNE) äußert einleitend Zustimmung zu den Projekten, die große Bedeutung für die Stadt hätten. Es gehe darum, den Neckar als verbindendes Element erlebbar zu machen. Zudem handle es sich insgesamt um ein IBA-Projekt. Alle Facet- ten trügen dazu dabei, Stuttgart überregional zu "heben"; dazu müsse eine durchgängi- ge Gestaltung gegeben sein. Den Vorlagen sei zu entnehmen, dass in Teilen "Stan- dards reduziert" würden. Sie wolle wissen, was diese Reduktionen konkret zu bedeuten hätten. Des Weiteren greift sie die 2030 auslaufende Pacht der Einfahrbahn der Firma Daimler auf. Sie fordere die Aufnahme von Gesprächen mit Daimler, um auf dem Ge- lände perspektivisch eine andere Nutzung zu installieren. Die Teststrecke beeinträchti- ge die Nutzung des Neckarufers, da es Probleme mit der Verlegung eines Teils des Campingplatzes gebe, die nötig sei, um das Projekt der Wasenquerung zu ermöglichen. Ebenso müsse die Eisenbahnbrücke erhalten bleiben. Diese könne der Vernetzung von Stuttgart und Bad Cannstatt außerordentlich nützlich sein. Insgesamt unterlägen alle Projekten einer hohen Priorität.

Dank für die beiden Vorlagen und die darin enthaltenen Projekte äußert StRin Bulle- Schmid (CDU); die Bevölkerung warte darauf, näher an den Fluss rücken zu können. Enttäuschend sei, dass bis zur Realisierung mit einer Umsetzungsphase von sechs bis neun Jahren gerechnet werde. Da das Projekt Neckarknie in drei Teilbereiche eingeteilt sei, wolle sie wissen, ob dann mit dreimal sechs bis neun Jahren gerechnet werden müsse. Bei diesen langen Zeiträumen erwartet die Stadträtin zum einen Kostensteige- rungen und schlägt zum anderen vor, an der zentralen Bad Cannstatter Rillingmauer kleine Maßnahmen vorwegzunehmen. An StRin Munk gerichtet verweist sie auf das Wettbewerbsergebnis, wonach die Eisenbahnbrücke nicht mehr vorgesehen sei. Dadurch könne das Neckarufer von alten Bauwerken freigemacht und ansprechender genutzt werden. Zum EnBW-Gelände sowie zum Lindenschulviertel erfragt sie den ak- tuellen Sachstand. Da im kommenden Jahr lediglich mit den Projekten am Lindenschul- viertel und dem Uferpark Austraße begonnen werden könne, fordert sie abschließend eine schnellere Umsetzung aller geplanten Maßnahmen.

Für StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) ist das Projekt "Stadt am Fluss" ein zentrales; daher sei es umso schmerzlicher, dass es Verzögerun- gen gebe. So werde beispielsweise auch beim Lindenschulviertel nur der erste Bauab- schnitt begonnen; der zweite Bauabschnitt (Umgestaltung der Straße am Ölhafen zu einer Promenade) habe bei den letzten Doppelhaushaltsplanberatungen leider keine

Mehrheit gefunden, müsse aber in der mittelfristigen Planung für die weiteren Projekte mit aufgenommen werden. Er wolle wissen, was die Hinderungsgründe seien, dass hier nicht weitergeplant werde. Kritisch sieht er die Aussichtskanzel (GRDrs 298/2019, Anlage 4, Blatt 2), die zu massiv gestaltet sei. Dieser könne durch eine Umplanung mehr "Leichtigkeit" verliehen werden.

Aus dem Wettbewerbsergebnis zum Neckarknie zitiert StR Körner (SPD): "Die beiden Freiraumsysteme Neckar und Grünes U vereinen sich am Neckarknie zu einer weiträumig vernetzten, grünen Infrastruktur mit Bezügen bis in die Landschaftsräume vor den Toren der Stadt. Unter Berücksichtigung dieses Aspektes der stadträumlichen Lage sowie der Möglichkeit, nach Realisierung des Rosensteintunnels flussnahe Verkehrsflächen zurückzubauen, ist die Neugestaltung des Neckarknies als Teilprojekt des Landschaftsparks Neckar in Stuttgart 'Stadt am Fluss' eine städtebaulich-freiräumliche Gestaltung, von der deutliche Impulse für die Entwicklung Stuttgarts als 'Stadt am Fluss' erwartet werden." Es sei fair, darauf hinzuweisen, dass der Rosensteintunnel Chancen und Vorteile biete. Er regt an, Standorte für Hausboote zu prüfen. Die Zukunft der Eisenbahnbrücke sei noch nicht entschieden; seine Fraktion sei für eine zukünftige Nutzung durch Fußgänger oder Kulturschaffende offen. Beim Projekt Wasenquerung sei eine weitere Brücke nach Gaisburg diskutiert worden; dazu erfragt er - ebenso wie zum EnBW-Gelände - den aktuellen Stand der Planungen. Letztere sei eine Fläche mit Perspektive. Die in der Machbarkeitsstudie aufgezeigte Tieferlegung der B 10 müsse weiterverfolgt werden. Die im Strukturwandel befindliche Autoindustrie sei prägend für das Projektgebiet am Neckar. Die Stadtverwaltung müsse daher mit der Firma Daimler ins Gespräch über die Weiterentwicklung der Flächen gehen. Freiwerdende Flächen könnten interimweise - auch industriell - genutzt werden.

Zur Rosensteinbrücke ergänzt StRin Köngeter (PULS), dass diese umgenutzt werden müsse. Vorteil im Erhalt sei die Schaffung eines Fußweges zwischen Rosensteinpark und Bad Cannstatt, den der Steg unter der neuen Brücke nicht abbilde. Ergänzende Nutzungen seien wünschenswert, und damit könne eine Verbindung bis zum Neckarpark geschaffen werden.

BM Pätzold erläutert, es gebe in der Planung und Umsetzung mehr Themen als ursprünglich erwartet. Da an einer Bundeswasserstraße gebaut werde, greife man häufig in den Hochwasserschutz ein. Leider gebe es im Wasserbau nur wenige Planerinnen und Planer, die zudem sehr gut ausgelastet seien. Die Ungeduld der Bürgerschaft sei nachvollziehbar; die Umsetzung verschiedener Projekte schreite jedoch voran. Über die Zukunft ihrer Flächen wolle die EnBW bis Ende des Jahres Rückmeldung geben. Erst dann könne über den Fortgang des Projektes B 10 gesprochen werden. Mit der Firma Daimler sei die Stadt im Gespräch. Er ruft das IBA-Projekt Karl-Benz-Platz Untertürkheim in Erinnerung, da Daimler dort einen wichtigen Eingang habe, selbst Projekte zur Umgestaltung plane und auf dem Werksgelände Umbaumaßnahmen stattfänden.

Anhand der Präsentation "Erlebnisraum Neckar - Stadt am Fluss: Umsetzungsstand und Mittelbereitstellung für Kostensteigerungen bereits begonnener Projekte" geht Herr Maier (ASW) näher auf die Fragen der Ausschussmitglieder ein. In 2015 seien fünf Projekte gestartet worden, für die eine zeitliche Einschätzung schwierig gewesen sei, da man in Stuttgart noch wenig Erfahrung mit Bauen am Fluss habe. Die Kostensteigerungen (Folie 3) resultierten im Wesentlichen aus konstruktiven Änderungen zugunsten von Mineralwasser- und Hochwasserschutz. Hierbei bestünden keine Spielräume. Herr Maier vergleicht dies mit dem Fundament eines Hauses, bei dem am wenigsten einge-

spart werden könne. Zusätzliche Anforderungen stammten aus der Wasserrettung und dürften nicht ignoriert werden. Erweiterte Zugangsmöglichkeiten zum Wasser generierten in der Regel mehr Unfälle. Daher müssten für die Feuerwehr entsprechende Zugangsmöglichkeiten (Anfahrt mit Rettungsfahrzeugen und Einsatzstellen für Rettungsboote) eingeplant werden. Anhand des Lindenschulviertels erläutert er, zwischen Entwurfsergebnis und konkreter baulicher Umsetzung gebe es keine Unterschiede. Einsparungen zu den Projekten hätten bereits im Vorfeld stattgefunden. Dieses Projekt sei zur weiteren Bearbeitung bereits an das Tiefbauamt gegeben worden (Folie 9). Der Baubeginn sei für das kommende Jahr avisiert. In der Planung sei man grundsätzlich darum bemüht, "die Perlen dieser Kette" gleichmäßig in den Bezirken zu verteilen. Im Bereich Lindenschulviertel spiele das Projekt Karl-Benz-Platz/Vernetzung Untertürkheim stark mit hinein. In diesem Bereich werde die Schleuse, die Verknüpfung an das Lindenschulviertel und die Straße Zum Ölhafen mitbetrachtet. Letztere könne möglicherweise komplett verkehrsberuhigt werden. Dies hänge jedoch von der Gestaltung des Karl-Benz-Platzes und der Lenkung der Verkehrsströme ab. Als neue Anforderung komme nun die Führung des Radschnellweges hinzu. Beim Projekt Hechtkopf (Folie 16) gebe es eine starke Programmerweiterung, da das zu bebauende Ufergelände sehr brüchig sei und saniert werden müsse. Im Auftrag der Bundeswasserstraßenverwaltung seien zusätzliche Leistungen aufgenommen worden. Das Leistungsspektrum führe zu hohen Honorarkosten; dazu werde es zeitnah einen Vergabeschluss geben. Für das Projekt Auwiesen sei für den 05.11.2019 der Projektbeschluss vorgesehen. Hier habe es große Probleme mit einer Leitung der Landeswasserversorgung und weiteren Anforderungen gegeben, da eine Baustelle für eine zukünftige Dükerung der Leitung benötigt werde. Im Ergebnis seien Leitung und Damm dann in einem besseren Zustand. Dies führe entsprechend zu Mehrkosten. Die Aussichtskanzel sei bereits vorgestellt worden. Deren Massivität resultiere aus Anforderungen von Naturschutzverbänden, die eine "Einhäusung" von Besuchern befürworteten, um Tiere so wenig wie möglich zu stören. Das Projekt Austraße (Folie 31) sei in zwei Abschnitte unterteilt worden. Für die Neckarterrasse sei der Bau- und Vergabebeschluss bereits eingebracht worden. Nicht finanziert sei bisher der Uferpark Austraße, für den 635.000 Euro benötigt würden. Bis 2021 sei mit dem Baubeginn zu rechnen. Beim Projekt Wasenufer/-querung kündigt er ebenfalls für den 05.11.2019 den Projektbeschluss an. Hier seien die Kosten am deutlichsten gestiegen. Planungsvarianten mit Einsparmöglichkeiten wiesen zahlreiche Nachteile auf, sodass die Verwaltung eine teurere Variante empfehle. Abschließend weist Herr Maier darauf hin, dass die im Zusammenhang mit der GRDRs 298/2019 besprochenen Projekte im Vorschlag der Verwaltung für den kommenden Doppelhaushalt 2020/2021 enthalten seien.

In der weiteren Ausführung geht Herr Maier auf die GRDRs 803/2019 ein. Dazu zeigt er die Präsentation "Erlebnisraum Neckar - ein Masterplan für Stuttgart als 'Stadt am Fluss': Weitere Umsetzung Projekte ab 2022". Für einige der Projekte rechne er mit einer Fertigstellung bis ca. 2035. Es sei geprüft worden, welche Projekte zeitnah gestartet werden müssten, da es Abhängigkeiten von anderen Projekten gebe. Als besonders dringend gelte das Rosensteinufer (ab Folie 5), da sich die dortige Baustelle dem Ende nähere und dementsprechend im Anschluss Ufer und Grünflächen hergestellt werden sollten. Ähnlich wie am Hechtkopf müssten zunächst die Arbeiten am Wasser erledigt werden (Rangier- und Lagerraum für große Maschinen), dann könnten die Grünflächen umgesetzt werden. Zeitliche Abhängigkeiten gebe es beim Grünen Band am alten Neckarufer (ab Folie 10). Derzeit werde das Gebiet noch durch eine Baustelle der Deutschen Bahn genutzt. Wenn diese Flächen geräumt würden, ergäben sich neue Nutzungsmöglichkeiten. Die Flächen von Mühlgrün und Kurparkufer (ab Folie 15) könn-

ten nun einem Realisierungswettbewerb zugeführt werden. Die drei genannten Projekte seien alle im Verwaltungsvorschlag enthalten. Keine Planungsmittel gebe es aktuell für den Bereich Neckarknie (ab Folie 18), bei dem man von der Schönestraße abhängig sei, die zurückgebaut werden könne. Hier biete sich an, den Seilerwasen und den Uferbereich umzugestalten, wie es im Ideenwettbewerb Neckarknie auch vorgeschlagen worden sei. Der Bereich Neckarknie könne in drei Bauabschnitte eingeteilt werden. Es handle sich hier um große Planungsaufgaben, die mit Mittelumschichtungen nicht umgesetzt werden könnten. Diese Aufgaben seien insgesamt "nicht unambitioniert". Er könne nicht ausschließen, dass das genannte Maximum von neun Jahren erreicht werde, da ein Planfeststellungsbeschluss benötigt werde. In diesem Zusammenhang greift Herr Maier den Aspekt der Eisenbahnbrücke auf. Das Preisgericht zum Wettbewerb habe festgestellt, dass die Querung mit dem Steg unter der neuen Brücke nicht befriedigend sei. "Hausaufgabe" sei, eine bessere Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer zu entwickeln. Zudem gebe es in diesem Bereich die Verknüpfung von vier Radschnellwegen. Des Weiteren müsse der beschlossene Schleusenausbau betrachtet werden, der möglicherweise Störungen verursachen könne. Gleichzeitig gebe es eine Kreuzungsvereinbarung zwischen der Bundeswasserstraße und der Bahn, die besage, dass die Brücke geduldet werde, solange sie für Eisenbahnzwecke genutzt werde. All diese Fragen würden in einer Machbarkeitsstudie aufbereitet. In Mühlhausen werde im Zusammenhang mit dem Schafhaus-Gebiet derzeit ein Strukturplan erstellt. Das Projekt Neue Mitte Mühlhausen hänge mit der zukünftigen Mündung des Feuerbachs und der Gestaltung des Neckarufers zusammen. Er empfehle die Bearbeitung dieses Bereichs; eine Zurückstellung habe Auswirkung auf den gesamten Planungsprozess. Abschließend betont er, Wasenufer und -querung (ab Folie 28) könnten nur gebaut werden, wenn Ersatzflächen für den Campingplatz gefunden würden. Dieser könne sich nur Richtung Binnenflächen der Einfahrbahn ausdehnen. Für diesen Aspekt würden dringend Planungsmittel benötigt. Er weist darauf hin, dass alle Projekte lediglich von einer Personalstelle bearbeitet würden.

StRin Munk bittet um die Zusendung der Präsentation. Sie möchte wissen, ob es beim Projekt Auwiesen ähnliche Probleme geben könne wie beim Max-Eyth-See. In den Doppelhaushaltsplanberatungen könne fundierter über die benötigten Mittel diskutiert werden.

Die Frage nach der Rillingmauer formuliert StRin Bulle-Schmid erneut. Zudem griffen die Erläuterungen in der Vorlage zur alten Eisenbahnbrücke zu weit vor.

Zu "kosmetischen Maßnahmen" äußert sich StR Ozasek kritisch. Er sei zudem erstaunt darüber, dass die notwendigen Planungsmittel für das Neckarknie sowie Personalstellen nicht enthalten seien. Zwei Jahre Verzug lehne er ab. Die heutige Darstellung zur Eisenbahnbrücke habe für ihn neue Aspekte ergeben. Die Zusammenführung von vier Radschnellwegen stelle eine große Herausforderung dar. Er wolle wissen, wann die zugehörige Machbarkeitsstudie vorliege.

StR Schrade (FW) betont die Komplexität des Gesamtprojektes. Aufgrund der langen Zeitabläufe unterstütze er die Forderung von StRin Bulle-Schmid nach provisorischen Maßnahmen, um die Gebiete erlebbar zu machen.

Einen großen Mehrwert sieht StR Dr. Vetter (CDU) in der Einrichtung einer Gastronomie direkt am Flussufer. Dies sei bisher in der Planung nicht enthalten. BM Pätzold bestätigt, dass es dazu bereits Überlegungen, beispielsweise am Hechtkopf, gebe. Das

Genehmigungsverfahren sei jedoch nicht einfach, da man sich im Außenbereich bewege. Dies gelte auch für provisorische Maßnahmen.

Der Aussage von BM Pätzold schließt sich Herr Maier an. Kleine Maßnahmen benötigten sehr viel Abstimmung, und man sei personell "eng gestrickt". Daher konzentriere man sich auf die großen, endgültigen Projekte. Er werde prüfen, ob an der Rillingmauer Maßnahmen möglich seien, obwohl eine völlige Neugestaltung des Bereichs vorgesehen sei. Es sei Geduld erforderlich. Als Beispiel nennt er die Zugwiesen in Ludwigsburg, denen eine 30-jährige Planungszeit vorausgegangen sei. Der Aufwand dürfe nicht unterschätzt werden. Bei den Auwiesen handle es sich um ein Dreikammernsystem, was unterschiedliche Wasserqualitäten zulasse. Im Zuge des Klimawandels könne nicht ausgeschlossen werden, dass der Max-Eyth-See erneut kippe. Dies sei auch für Stautufen im Neckar oder das Auwiesen-Projekt nicht auszuschließen. Es sei Auftrag gewesen, die Eisenbahnbrücke in das Untersuchungsprogramm aufzunehmen. BM Pätzold ergänzt, dabei handle es sich um eine Auflage des Preisgerichtes. Herr Maier kündigt die Machbarkeitsstudie für das 1. Quartal 2020 an.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, stellt BM Pätzold die beiden Vorlagen zur Abstimmung und stellt fest:

GRDrs 298/2019:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik beschließt einstimmig wie beantragt.

GRDrs 803/2019:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat zustimmend Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / fr

Verteiler:

- I. Referat StU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
weg. VA

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
Liegenschaftsamt (2)
 3. Rechnungsprüfungsamt
 4. L/OB-K
 5. 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