

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	375
		TOP:	5
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	16.11.2021		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Wallisch (ASW), die Herren King, Klima und Vogelmann (Porsche)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / ba		
Betreff:	Porsche Zuffenhausen - ein Standort im Wandel - mündl. Bericht (Fa. Porsche) - Ergänzung durch die Stadtverwaltung z. Knoten Lorenzstr./Schwieberdinger Str.		

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigten Präsentationen sind dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen werden sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll sind sie in Papierform angehängt.

Herr Klima (Fa. Porsche) berichtet im Sinne der Präsentation. Anhand Folie 4 verweist er explizit auf die dynamische **Entwicklung von Porsche** in den vergangenen zehn Jahren bei den Flächen sowie der Anzahl der Arbeitsplätze. Er betont, alle Entwicklungen fänden auf bereits vorhandenen Gewerbeflächen statt; keine neuen Flächen seien dafür ausgewiesen oder überbaut worden. Unter der Maxime "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" sei die neue Fabrik für die Produktion des Modells "Taycan" in eine komplexe städtebauliche Situation integriert worden (Folie 5). Es seien mehr als 1 Mrd. Euro allein an Bauinvest für diese Fabrik eingebracht und mehr als 2.000 Arbeitsplätze geschaffen worden, worin die zusätzlichen Arbeitsplätze bei umliegenden Zulieferern noch nicht mitgerechnet seien. Zur Verbesserung der Produktionsversorgung würden vor allem automatisierte Hochregallager und digitalisierte Kommissionierungsflächen gebaut (Folie 6). Der Blick auf die Entwicklung des Gesamtstandortes in den vergangenen sechs Jahren zeige, dass alle Bereiche „angefasst“ worden seien. Nicht mehr zeitgemäße Bausubstanz sei durch energetisch hocheffiziente Gebäude ersetzt, Altlasten beseitigt und die technische Infrastruktur erneuert worden (Folie 7). Beispielhaft nennt er den Bau von 6.000 - 8.000 m³ Rückstauvolumen für Starkregenereignisse, was die Regulierung von Wasserzufluss ermögliche, um Schäden für Gebäude und Einrichtun-

gen zu vermeiden. Zudem gebe es aktuell kein Gebäude mehr, das ohne Dachbegrünung gebaut und betrieben werde (Folie 8). Anhand eines Pilotprojektes nach dem Prinzip Cradle-to-cradle werde ein neuer Baustandard für Neubauprojekte bei Porsche entwickelt (Folie 9). Der Dialog mit den Nachbarn sei derzeit pandemiebedingt leider ausgesetzt, werde aber so schnell wie möglich wieder aufgenommen sobald es die Rahmenbedingungen zuließen (Folie 10). Der Referent betont die DGNB-Zertifizierung des Werks 4 (blau umrandet), womit man einen ersten Schritt auf dem Weg zur Zero Impact Factory getan habe (Folie 11).

Im weiteren Verlauf seines Vortrages geht Herr Klima auf die Entwicklung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** ein (Folie 12). Die Umfrageergebnisse könnten zwar besser sein, ermutigend sei jedoch die deutlich gestiegene Bereitschaft der Mitarbeiter, auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen. In den vergangenen zwei Jahren seien 5.000 Verträge für das Job-Fahrrad abgeschlossen und die entsprechende Infrastruktur (Rad-Parkplätze und Umkleiden/Duschen) eingerichtet worden. Zudem sei in den vergangenen Jahren die Versorgung der Mitarbeiter mit Parkplätzen deutlich reduziert worden. Der Faktor Stellplatz pro Mitarbeiter habe sich von 0,7 auf 0,5 abgesenkt. Dies bedeute, dass in Anbetracht der Entwicklung der Mitarbeiterzahlen 2.500 Parkplätze nicht gebaut worden seien. Um das betriebliche Mobilitätsmanagement weiter voranzutreiben, sei eine eigene Abteilung gegründet worden (Folie 13), die verschiedene Maßnahmen zur Mobilität zwischen Wohnort und Arbeitsplatz entwickle.

Der Referent richtet dann den Blick auf die **Entwicklung von Werk 4**. Durch die Tatsache, dass alle Flächen im Einfluss eines Unternehmens lägen, ergebe sich die Chance, eine planungsrechtliche Neuordnung anzustoßen. Diese Neuordnung solle auf dem Prinzip der Wahrung des Gebietscharakters und einer durchgrünten Gewerbefläche basieren. Mit einer "grünen Mitte" und "grünen Rändern" wolle man die Verzahnung zu den angrenzenden Gebieten der Naherholung und den Waldflächen sicherstellen. Dazu würden 20.000 m² langfristig der Bebaubarkeit entzogen und weitere 25.000 m² mit geringerer Bebauungsdichte umgesetzt (Folie 17). Diese Ideen würden zukünftig in einer Vereinbarung zwischen der Stadt Stuttgart und der Porsche AG geregelt. Zum städtebaulichen Rahmenplan führt er aus, durch die wechselvolle Eigentümergeschichte lägen mehrere Bebauungspläne auf Eis. Diese könnten nun im Rahmen eines städtebaulichen Rahmenplans wieder aufleben und langfristig festgeschrieben werden (Folie 18).

Abschließend thematisiert Herr Klima die **Verkehrsanbindung von Werk 4** und erklärt rückblickend, durch intensiven Austausch und langjährige Zusammenarbeit sei mit geringen Eingriffen auf den vorhandenen Flächen die verkehrliche Infrastruktur modernisiert worden. So seien die Lichtsignalanlagen in der Schwieberdinger Straße, der Regenrückstaukanal in der Strohgäustraße und die Auffahrt Adestraße/B10 erneuert worden. Des Weiteren gebe es mit der Stadt Stuttgart einen Austausch über die Kommunikation von Fahrzeugen mit der Verkehrsinfrastruktur, um einen besseren Verkehrsfluss und Rettungsfahrzeugen freie Fahrt zu ermöglichen (Folie 20). Die Schwierigkeit von Werk 4 liege in der sackgassenähnlichen Lage, angeschlossen über den Verkehrsknoten Lorenz-/Schwieberdinger Straße. Zur Verbesserung der Produktionsversorgung sei in 2015 eine Bahnunterführung errichtet und in der Folge 2016 der Vizinalweg als zweiter Zugang zum Werksgelände dauerhaft geschlossen worden. Dieser Sperrung habe Porsche im Vertrauen darauf zugestimmt, dass die verbleibende Anschlussmöglichkeit an das Verkehrsnetz entsprechend bearbeitet und zur Verfügung gestellt werde. Dieser verkehrlichen Einschränkung des Werkes 4 stehe die weitere Entwicklung des Gebietes gegenüber (Campus Urbanic, Wolff & Müller Campus & Hotel). Außerdem solle Werk 4

als zentraler Verwaltungsstandort ausgebaut werden. Durch neue Büroarbeit und mobiles Arbeiten entstünden Chancen; externe Mietstandorte wolle man auflösen. Dadurch erhöhe sich die Anzahl der Mitarbeiter am Standort (Folie 21). Alle Unternehmen in diesem Bereich folgten dem Prinzip "Innen- vor Außenentwicklung und Nachverdichtung der wertvollen Industrie- und Gewerbeflächen". Diese Ansätze seien abhängig von einer stabilen und funktionsfähigen Anbindung an das öffentliche Straßennetz. Er betont, die innerhalb der vorhandenen Flächen vorgesehenen Planungen verbesserten nicht die Qualität des Verkehrsknotens. Mit dem Ausbau gelinge bestenfalls die Aufrechterhaltung der heutigen Verkehrsqualität mit Niveau E/F (Folie 22). Die Firma Porsche wolle die sehr gute Gesprächskultur mit der Stadt Stuttgart fortsetzen und stelle den Verkehrsknoten Lorenz-/Schwieberdinger Straße, die Aufwertung und Begrünung der Strohgäustraße sowie den B10-Vollanschluss Neuwirtshaus zur Diskussion (Folie 23).

In einer weiteren Präsentation gibt Herr Wallisch (ASW) weitere Informationen zum aktuellen Stand. Nach einem Überblick über die bisherige Entwicklung (Folie 2) lenkt er das Augenmerk auf die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung durch ein Ingenieurbüro. Anhand Folie 4 betont er die massive Überlastung morgens und nachmittags. Der Knoten Lorenzstraße könne aktuell 1.500 - 1.600 Fahrzeuge pro Stunde abwickeln, die Prognosen lägen jedoch bei rund 2.900 Fahrzeugen am Morgen (80 Prozent Überlastung) und bei 2.550 Fahrzeugen am Nachmittag (60 Prozent Überlastung). Dies bedeute rechnerisch einen Rückstau zwischen 1.500 m und 3.100 m und einer Wartezeit von bis zu 45 Minuten. Ebenso würde der Busverkehr - trotz der vorgesehenen Busspuren - behindert und das Erreichen der reinen Busspuren deutlich erschwert. Bei der Aufstellung der Bebauungspläne müsse mit einer zeitlichen Verzögerung gerechnet werden. Perspektivisch verweist er auf den Bau der Mea-Brücke, durch die die Schwieberdinger Straße zukünftig entlastet werden könne. Die Verwaltung empfehle eine Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens mit dem vorgeschlagenen Knotenpunktausbau; dies könne schrittweise nach Bedarf erfolgen.

Zufriedenheit über die Entwicklung von Porsche in Zuffenhausen äußert BM Pätzold. Erfreulich sei ebenso, dass sich das Werk für die vollelektrische Porsche-Variante im Stadtbezirk befinde und "nicht in einem Wald im Osten". Porsche sei Vorreiter beim betrieblichen Mobilitätsmanagement; ein anderer großer Betrieb habe nachgezogen, nachdem die Firma Porsche ihre Maßnahmen veröffentlicht habe. Die Fläche, auf dem sich nun das Werk 4 befinde, sei lange Zeit ein Sorgenkind gewesen und die Nachverdichtung in diesem Bereich umso positiver. Auch die Firma Siemens habe auf Stuttgarter Gemarkung einen Standort mit Perspektive gefunden. Vor diesem Hintergrund werde er darum, das Verkehrssystem mit der Betrachtung aller Verkehrsarten nochmals zu diskutieren, um eine gute Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Selbst wenn der Modal Split geändert werde, ergebe sich durch die Zunahme der Arbeitsplätze ein nicht unerhebliches Aufkommen über den motorisierten Individualverkehr (MIV). Heute erfolge lediglich die Information über den Verwaltungsvorschlag, der die Weiterführung aufgrund des geltenden Bebauungsplanes empfehle. Der Sachverhalt müsse sehr dezidiert betrachtet werden.

Eingangs ihrer Ausführungen danken die Stadträtinnen und Stadträte für die Präsentationen.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) verweist auf die bereits zahlreich geführten Debatten zur Thematik. Selbstverständlich begrüße er das Bekenntnis von Porsche zum Standort, den Arbeitsplatzzuwachs sowie die Ansätze zu Bauvorhaben und beim betrieblichen

Mobilitätsmanagement. Dennoch stelle sich die Frage, warum das Jobticket nicht intensiver genutzt werde angesichts eines idealen S-Bahn-Anschlusses. Der Anteil des MIV betrage nach wie vor 80 %, was deutlich zu hoch sei. Die Pendler müssten frühzeitig "abgefangen" und nicht ins Gebiet reingeholt werden. Insgesamt arbeite man daran, die Verkehrsströme ins Gebiet zu reduzieren, was durch die Maßnahme Lorenzstraße konkretisiert werde. Ziel müsse sein, den Umstieg bei den Mitarbeiter*innen auf den ÖPNV zu bestärken. Er schlägt vor, durch einen Buswerksverkehr die Pendler*innen von den Parkhäusern in den südlichen Teil zu bringen. Der Bebauungsplan dürfe nicht weiter bearbeitet werden; die Haltung seiner Fraktion ändere sich nicht. Abschließend hinterfragt er die Prämissen (Stagnation oder massiver Zuwachs) die für die Leistungsfähigkeitsberechnung herangezogen worden seien. Auch das Ziel eines Minus von 20 % im Verkehrsentwicklungskonzeptes sowie die Ziele beim Radverkehr müssten berücksichtigt werden. Er betont, das zu diskutierende Gebiet liege 150 m von der S-Bahn-Station entfernt, "besser geht's fast nicht".

Man lebe in einer Zeit des Umbruchs, erklärt StRin Bulle-Schmid (CDU), wovon auch die Automobilindustrie betroffen sei. Der Standort in Zuffenhausen habe sich im positiven Sinne verändert, und das Unternehmen trage einen guten Ruf für Stuttgart in die Welt hinaus. Herr Klima habe dargestellt, dass Porsche ein innovatives und umweltfreundliches Unternehmen sei, welches mit Transparenz auf die Anwohner und die Stadt Stuttgart zugehe. Mit dem Jobticket werde viel für die umweltfreundliche Mobilität getan, aber es habe Gründe, wenn die Mitarbeiter mit dem MIV an ihren Arbeitsplatz gelangten. Die Menschen stiegen nicht aus bösem Willen nicht in die S-Bahn ein. Jeder Bürger sei vernünftig genug, den ÖPNV zu nutzen, wenn dieser Vorteile biete. Die Realitäten und Bedürfnisse der Bürger müssten im Auge behalten werden. Den Zuwachs an Arbeitsplätzen begrüßt die Stadträtin außerordentlich angesichts täglicher Meldungen zu Stellenabbau in Unternehmen. Mit den am 06.07.2021 ohne die CDU beschlossenen Rückbaumaßnahmen (siehe dazu NNr. 212) würden neue Probleme geschaffen, was weder klima- und umweltfreundlich, noch menschenfreundlich sei. Ihre Fraktion trage diese Politik gegen das Auto nicht mit. Insofern begrüße sie die Verwaltungsempfehlung, einen schrittweisen Umbau vorzunehmen und sei zu Gesprächen bereit.

Auch für StRin Kletzin (SPD) hat sich die Firma Porsche an diesem Standort sehr positiv entwickelt. Das gelte auch für den baulichen Bereich, wobei sie jedoch überrascht sei, welche großen Flächen in Anspruch genommen würden. Interessant findet sie die Abkehr von einer Just-in-time-Produktion hin zu mehr Lagerhaltung, was durch die Pandemie noch verstärkt worden sei. Durch den Ausbau des Anschlusses an die A81 sei bereits gut auf die Bedürfnisse von Porsche eingegangen worden. Dem Unternehmen sei, wie dargestellt, der gute Kontakt mit den Nachbarn sehr wichtig, aber gerade deshalb müsse an diesem Knoten besonders sensibel agiert werden, da dort das Wohnen beginne und die Produktion ende. Sinnvoll sei die Ertüchtigung in Richtung Bundesstraße und Autobahn, um die Produktion zu sichern. In der anderen Richtung erreiche man jedoch die Wohngebiete, an die durch den Rosensteintunnel das Versprechen von Verbesserungen gegeben worden sei. Insofern sei der Rückbau an den Knoten Marconistraße (LSA 3) und Lorenzstraße (LSA 1) gesetzt; am Porscheplatz (LSA 2) könne nochmals geprüft werden. Die Stadträtin möchte die Ergebnisse des Bezirksbeirates abwarten und appelliert an die Verwaltung, weitere Potenziale zu prüfen. Sie schlägt vor, das Augenmerk auf die S-Bahn-Station Neuwirtshaus als "Zentrum" und Verteilerstation zu richten. Abschließend betont sie die Bereitschaft zum Dialog, um Verbesserungen zu erreichen.

Für eine grundsätzliche Beratung der Thematik spricht sich StR Pantisano (Die Fraktion LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) aus. Für alle Beteiligten gelte die gesellschaftliche Aufgabe, bis zum Jahr 2030 Klimaneutralität zu erreichen. Zu dieser Maßgabe passe der Ausbau eines Verkehrsknotens nicht. Mehr Verkehr könne nicht durch mehr Dachbegrünung kompensiert werden, stattdessen müsse Verkehr reduziert werden. In der Präsentation vermisst der Stadtrat eine Information darüber, bis wann das Unternehmen aus der Produktion von Verbrennungsmotoren aussteigen will. Damit hänge die Frage zusammen, was mit den Arbeitsplätzen geschehe, wenn die sozial-ökologische Transformation umgesetzt werde. Er kritisiert, es würden keine Alternativen geprüft, um Verbesserungen zu erreichen. Wenn ein Knoten entlastet werde, bedeute dies Belastungen an anderer Stelle. Es müsse insgesamt eine deutliche Reduzierung der Verkehrsmenge erzielt werden. Er regt an, allen Mitarbeitern ein kostenloses Jobticket oder für die Nutzung des ÖPNV eine bessere Bezahlung anzubieten. Das Unternehmen könne auch gemeinsam mit der Stadt Stuttgart in den Ausbau des Nahverkehrs investieren. Abschließend moniert er den Versuch von Porsche, mehr Parkplätze als eine Reduktion darzustellen. Es gebe zwar ein besseres Verhältnis von Parkplätzen pro Mitarbeiter, aber dennoch sei eine große Anzahl von Parkplätzen neu dazugekommen. Angesichts des Klimawandels dürfe zusätzlicher Verkehr nicht weiter unterstützt werden.

Zustimmung zum Projekt, das für den Standort, die Arbeitnehmer und den Stadtbezirk eine gute Entwicklung bedeute, äußert StR Dr. Oechsner (FDP).

StRin Königeter (PULS) kann aus der Präsentation der Firma Porsche viele positive Aspekte entnehmen. Trotzdem erwarte sie von der Verwaltung einen Vorschlag zum Rückbau der Schwieberdinger Straße zur weiteren Beratung. Von Herrn Klima möchte sie wissen, ob Porsche in seinen Mitarbeiterumfragen ermittle, warum mit dem Auto zur Arbeit gefahren werde. Um einen Umstieg auf den ÖPNV zu erreichen, müsse zunächst herausgefunden werden, welche Vorteile das Auto biete. Als Beispiel nennt sie unter anderem Zeitersparnis. Dem Vorschlag von StRin Kletzin, die S-Bahn-Station Neuwirshaus als Mobilitätshub zu betrachten, kann sie sich anschließen und möchte wissen, inwiefern hier Maßnahmen umgesetzt werden können.

Auf die hohen Investitionen des Unternehmens Porsche in Zuffenhausen verweist StR Schrade (FW). Obwohl Stadtverwaltung und -politik damit stark gefordert würden, müsse der Standort erhalten bleiben. Er ruft die Schließung des Vizinalwegs in Erinnerung, die der Firma Porsche mit dem Versprechen "abgetrotzt" worden sei, die Verkehrssituation im Bereich Nordseestraße/Schwieberdinger Straße zu lösen. An diese Abmachung müsse man sich halten. Des Weiteren stehe seine Fraktion hinter der Weiterentwicklung des Gebietes mit Werk 4. Zustimmung äußert der Stadtrat auch zur Aufwertung der Strohgäustraße und den Vollanschluss der B10. Die heutige Darstellung durch die Verwaltung sei überzeugend. Gegenüber StR Pantisano merkt er an, der Ausbau des ÖPNV sei nicht Aufgabe der Firma Porsche. Es sei an der Stadt, gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) bessere Angebote zu schaffen. Lobend erwähnt er einen kostenlosen Pendelverkehr zur S-Bahn bei Porsche im Gewerbegebiet Weilimark. Dem Unternehmen "zwischen den Zeilen" Greenwashing vorzuwerfen, sei nicht akzeptabel.

Freude und Stolz über den Ausbau des Porsche-Standortes Zuffenhausen bringt StR Goller (AfD) zum Ausdruck, der gleichzeitig den Zwang zum Ökologischen und die „Feindschaft gegenüber der Individualmobilität“ nicht nachvollziehen kann. Der Fokus

auf Batteriemobilität werde klimatologisch und umwelttechnisch wahrscheinlich negative Bilanzen aufzeigen. Gegenüber den Vertretern der Firma Porsche signalisiert er weiterhin Unterstützung in der Ertüchtigung des Standortes.

Zu den verkehrlichen Fragen nimmt zunächst Herr Wallisch Stellung und führt gegenüber StR Peterhoff aus, man habe einen Verkehrszuwachs von 0,3 % pro Jahr angesetzt. Dazu komme der Verkehr durch die Entwicklung von Porsche und anderen Firmen. Es gebe keine Berechnung mit einem Minus von 20 %; dies könne nachgereicht werden. Den Vorschlag der StRinnen Kletzin und Köngeter zur S-Bahn-Station Neuwirtshaus als Mobilitätshub nehme er gerne mit.

Weitere Ergänzungen liefert Herr Klima, der zunächst auf die 15.000 Mitarbeiter am Standort verweist; Werk 4 habe ein Volumen von 3.500 Parkplätzen. Bezüglich der Frage, wie das Interesse am ÖPNV gestärkt werden könne, richtet er den Fokus auf die neu gegründete Abteilung, die weitere Initiativen in diesem Bereich unternehme. Dem gegenüber stehe die Zahl von 60 - 70 % der Mitarbeiter, die aus einem Bereich kämen, der nicht über die S-Bahn angeschlossen sei. Der Einzugsbereich des Unternehmens reiche weit in die Region hinaus, und es gebe Mitarbeiter, die täglich über 100 km anreisten. Da einige Mitarbeiter in der Verwaltung auch mobil arbeiteten, wolle man die Arbeitsplätze nicht leer stehen lassen und einige Mietgebäude in anderen Gemeinden reduzieren, um am Standort Zuffenhausen zu konzentrieren. Beim Mobilitätsmanagement sei im Gespräch, Teile der Mitarbeiter zu "shutteln", wie dies beispielsweise von BMW in Dingolfing praktiziert werde. Außerdem solle es Befragungen in einer engeren Taktung geben, um die Gründe zu erfahren, die von einem Umstieg auf den ÖPNV abhielten. Nichtsdestotrotz sei Porsche bereit, über alle Aspekte - als Beispiele nennt er den Mobilitätshub oder finanzielle Anreize - nachzudenken. Es gehe nicht nur darum, Bebauungsdichte zu erhöhen, sondern auch Gebietscharakter zu bewahren. Die Zufriedenheit der Mitarbeiter werde unter anderem davon geprägt, wie der Arbeitsplatz zu erreichen sei. Die Fluktuation müsse daher stets im Auge behalten werden. Es liege nicht im Interesse des Unternehmens, in großem Umfang in Parkplatz-Infrastruktur zu investieren; dieses Geld sei an anderer Stelle besser aufgehoben. Zur Parkplatzthematik ergänzt Herr King (Fa. Porsche), es seien 2.500 Parkplätze nicht gebaut worden, da zahlreiche Mitarbeiter zur Nutzung von Fahrgemeinschaften, dem ÖPNV oder des Rades bewegt worden seien. Werk 4 werde weiter verdichtet; die heute genannte Zahl von 5.000 weiteren Mitarbeitern (Folie 21) sei nicht "das Ende".

Auf die Entwicklung des Campus Urbanic als zentralen Baustein weist Frau Steimle (ASW) hin. Dieser stehe in engem Zusammenhang mit dem Knotenpunkt und sei ein Schlüsselprojekt am Übergang zwischen Wohnen und Gewerbe. Das Gebiet werde mit diesem Vorhaben nicht nur baulich, sondern auch durch die Nutzung aufgewertet. Dieser Campus bedinge ebenfalls eine Änderung des Knotenpunktes. Der Aufstellungsbeschluss sei im Herbst 2020 erfolgt, und es sei wichtig, dieses Projekt ebenfalls zu vollenden. Beim aktuellen Stand könne kein Satzungsbeschluss geschaffen werden.

Für den guten, fruchtbaren Austausch bedankt sich Herr Vogelmann (Fa. Porsche) und verweist auf die Nachhaltigkeitsstrategie des Unternehmens, die weltweit sehr ambitioniert sei. Für die Bundesrepublik Deutschland gebe es die Zielsetzung, bis 2045 klimaneutral zu sein, für Baden-Württemberg bis 2040. Porsche erreiche dieses Ziel bilanziell bereits 2030 und auch über den kompletten Lebenszyklus seiner Produkte hinweg. Bereits heute seien alle Standorte in der Produktion CO₂-neutral, und es gebe ambitionierte Zielsetzungen darüber hinaus. Zum Datum 2030 werden bereits 80 % der Fahrzeuge

über einen Elektromotor verfügen. Er betont, im Unternehmen sei ein Nachhaltigkeitsbeirat mit externen - auch kritischen - Experten installiert worden, die die Aktivitäten genau prüften. Diese ambitionierten Ziele beträfen nicht nur die Produkte, sondern auch die Mitarbeitermobilität. Porsche vertrete eine sehr positive Haltung gegenüber des ÖPNV; als Beispiel nennt er die Unterstützung der Planungen zur Stadtbahn in Schwieberdingen. Über dieses Gesamtbild strebe das Unternehmen einen weiteren Austausch an, wozu er die Ausschussmitglieder nach Zuffenhausen einlade wolle, um die Gegebenheiten vor Ort kennenzulernen.

Die immer wieder aufkommende Position, durch Zwang Pendler auf Rad und ÖPNV zu bringen, ist für StR Goller längst beantwortet. Er verweist auf die von Prof. Dr. Sabow (WIV e.V.) vorgestellte Studie zum Gewerbegebiet Vaihingen (siehe dazu auch NNr. 187/2020), die als exemplarisch für andere Standorte betrachtet werden könne. Er kenne niemanden, der aus freien Stücken das Auto nutze, da die Verkehrslage in attraktiven Städten ohnehin desaströs sei. Nur diejenigen Personen, für die sich keine Alternative biete, nutzten das Auto.

Die Frage von StRin Köngeter nach den Hürden für den Umstieg auf den ÖPNV hält StR Körner (SPD) für berechtigt. An dieser Frage müsse gearbeitet werden, da es vergleichbare Situationen im ganzen Stadtgebiet gebe. Er verweist auf den SynergiePark Vaihingen/Möhrigen, wo die Anzahl der Arbeitsplätze von 20.000 auf 40.000 verdoppelt werde. Man stehe in einem Dilemma zwischen der Freude über den Erfolg von Porsche und der Verkehrssituation. Der Stadtrat hält Schichtarbeit für einen wichtigen Faktor bei der Entscheidung für die Kfz-Nutzung und dankt für die Einladung der Firma Porsche, die seine Fraktion gerne annehme. Er stellt die Überlegung in den Raum, was perspektivisch getan werden kann, um Arbeitnehmer*innen für den ÖPNV oder Radnutzung zu motivieren. Mit der Neuaufstellung des Bahnknotens Stuttgart solle zum Beispiel die S-Bahn deutlich entlastet werden, die zu den Stoßzeiten sehr voll sei, was wiederum viele Menschen von der Nutzung abhalte. Des Weiteren schlägt er vor, das Jobticket finanziell attraktiver zu machen. Zudem dürfe nicht vergessen werden, ausreichend Wohnraum zu schaffen, wenn sich ein Werk derart positiv entwickle. Über all diese Aspekte wolle seine Fraktion mit der Verwaltung und dem Unternehmen gerne ins Gespräch kommen.

StRin Köngeter begrüßt es, wenn neue Umfrageergebnisse von der Firma Porsche im Ausschuss vorgestellt werden. Sie schlägt einen gemeinsamen Termin aller Ausschussmitglieder beim Unternehmen vor, um mehr über die Nachhaltigkeitsstrategie zu erfahren.

Für das Gesprächsangebot dankt ebenfalls StR Peterhoff. Die Änderung des Modal Split hin zu mehr ÖPNV und Rad-/Fußverkehr sei eine gemeinsame Kraftanstrengung, wofür die Debatte im Ausschuss hilfreich sei. Er spricht sich dafür aus, weitere Maßnahmen für den Nahverkehr zu initiieren.

In Stuttgart könne nicht bei jedem Projekt die Grundsatzfrage nach dem Warum der Kfz-Nutzung gestellt werden, so StR Goller. Er habe den Eindruck, die Zusammenhänge würden zwar verstanden, aber aus Prinzip diese Punkte immer wieder aufgebracht.

Den "Zungenschlag", Porsche sei in der Frage der betrieblichen Mobilität nicht aktiv genug, hält StR Kotz für schwierig. Auch wenn sich leichte Verschiebungen in Richtung ÖPNV ergäben, im gleichen Zuge aber die Gesamtzahl der Mitarbeiter stärker steige,

bedeute dies "unterm Strich" mehr Autos. Es sei nicht einfach, "in toto" die Zahl der Fahrzeuge auf den Straßen zu reduzieren. Die Randlage von Porsche auf Stuttgarter Gemarkung vereinfache die Anfahrt mit dem Auto. Bei der Betrachtung der Mobilitätswünsche der Mitarbeiter müsse akzeptiert werden, dass diese sich stark mit dem Unternehmen, der Branche und dem Individualverkehr identifizierten. Umso mehr müssten die Anstrengungen von Porsche honoriert werden; die Schritte könnten nicht ganz so schnell umgesetzt werden wie bei Unternehmen mit einer anderen Zusammensetzung der Mitarbeiterschaft.

Dem Vorschlag von StRin Köngeter eines Besuchs gemeinsam als Ausschuss kann sich StR Pantisano anschließen. Auch wenn 30 - 40 % der Mitarbeiter an die S-Bahn angeschlossen seien, nutzten doch nicht 30 - 40 % dieses Verkehrsmittel. Es müsse eine Lösung gefunden werden, um diesen Prozentsatz zu erreichen. Den Vorschlag zur Einrichtung von Shuttlebussen begrüßt der Stadtrat, dies müsse aber schneller umgesetzt werden. Es sei nachvollziehbar, wenn Porsche-Mitarbeiter*innen eine Affinität zum Auto hätten. Dennoch dürften nicht die Augen vor der Verantwortung der Auto-Unternehmen am Klimawandel verschlossen werden. Es müsse weiterhin kritisch Druck gemacht werden, da junge Generationen eine Änderung erwarteten. Der Ausbau von Straßen und Parkplätzen sei nicht die Lösung.

Die große Bereitschaft zum Austausch über den Knotenpunkt und das Gesamtsystem nimmt BM Pätzold zur Kenntnis. Das große Engagement von Porsche beim betrieblichen Mobilitätsmanagement sei sehr begrüßenswert. Es stelle sich in der Tat die Frage, wie der ÖPNV noch attraktiver gemacht werden könne, um viele Menschen zum Umstieg zu bewegen. Dieses Thema betreffe alle größeren Gewerbegebiete in der Stadt. Er nehme die großflächige Betrachtung gerne auf und erachte die heutige Diskussion als Aufschlag für eine vertiefte Beratung der verkehrlichen Erschließung des gesamten Gebietes im Rahmen der nachhaltigen Mobilität.

Auf die Frage von StR Goller nach der geplanten Grundsatzdebatte zum Thema Klima erklärt der Vorsitzende, im Januar 2022 sei eine Grundsatzdebatte zu den Zielen des Klimaschutzes der Landeshauptstadt Stuttgart vorgesehen. Er gehe davon aus, dass darin die verschiedenen Bereiche vollumfänglich angesprochen werden.

Mit einem Dank an die Referenten schließt BM Pätzold den Tagesordnungspunkt. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / ba

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
Baurechtsamt (2)
Referat T
zur Weiterbehandlung
Tiefbauamt (2)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. OB/82
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 4. BezA Zuffenhausen
 5. Rechnungsprüfungsamt
 6. L/OB-K
 7. 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