

Protokoll:	Ausschuss für Umwelt und Technik und Betriebsausschuss Stadtentwässerung des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	228
		TOP:	2
gemeinsame Verhandlung		Drucksache:	28/2018
		GZ:	T
Sitzungstermin:	12.06.2018		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Thürnau		
Berichterstattung:	der Vorsitzende, Herr Buch (TiefbA)		
Protokollführung:	Frau Atzrott / fr		
Betreff:	B 10 Rosensteintunnel mit B 10/B 14 Verbindung am Leuze - Bericht über den Stand der Arbeiten - Vergabe von Bauleistungen - Geltendmachung von Schadenersatz - Finanzierung - Vergabe v. Ingenieurleistungen u. Honorarerhöhungen		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Technischen Referats vom 25.05.2018, GRDs 28/2018, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Bericht zum Stand der Baumaßnahme

Vom Bericht zum Stand der Baumaßnahme B 10 Rosensteintunnel mit B 10/B 14 Verbindung am Leuze wird Kenntnis genommen.

2. Vergabe B 10/B 14 Verbindung am Leuze, Baubereich Kurztunnel

Der Vergabe von Rohbau-, Verkehrswegebau- und Entwässerungskanalarbeiten für die Neuordnung des Verkehrsknotens B 10/B 14 Verbindung am Leuze, Baubereich Kurztunnel an den Bieter Ed. Züblin AG wird zugestimmt. Die

Fa. Ed. Züblin AG erhält für ihre Leistungen 14.921.122,69 EUR. Die Mehrkosten für die Ersatzvornahme betragen ca. 7.850.000 EUR.

3. Geltendmachung von Schadenersatz

Die Verwaltung wird beauftragt im Rahmen des laufenden Rechtsstreits die Mehrkosten für die erforderlichen Ersatzvornahmen gegenüber der Fa. Wolff & Müller Ingenieurbau GmbH und mithaftenden Gesellschaften im weiteren Klageverfahren geltend zu machen.

4. Finanzierung

4.1 Der überplanmäßigen Mittelbewilligung im Jahr 2018 für die Mehrkosten der Ersatzvornahme "Kurtunnel" in Höhe von 7.850.000 EUR beim Projekt 7.665003 - Rosensteintunnel, Ausz.GR. 7872 - Tiefbaumaßnahmen wird zugestimmt.

4.2 Die Deckung erfolgt aus hierfür gebundener Liquidität aus der zum Jahresabschluss 2016 gebildeten davon-Position innerhalb der Ergebnisrücklage (1.2.1.9) für das Projekt Rosensteintunnel (Projektrisiken / Zusatzkosten).

4.3 Die Gesamtauszahlungen erhöhen sich durch die Finanzierung der Mehrkosten für die Ersatzvornahme "Kurtunnel" von 273.075.000 EUR um 7.850.000 EUR auf 280.925.000 EUR (ohne aktivierungsfähige Eigenleistungen) und sind im Teilfinanzhaushalt 660 - Tiefbauamt beim Projekt 7.665003 - Rosensteintunnel, Ausz.Gr. 7872 - Tiefbaumaßnahmen wie folgt gedeckt:

Jahr 2017 und früher	211.205.000 EUR
Jahr 2018	32.850.000 EUR
Jahr 2019	18.000.000 EUR
Jahr 2020	13.000.000 EUR
Jahr 2021	5.870.000 EUR

Die im Haushaltsplan 2018/2019 veranschlagten Gesamtkosten erhöhen sich inkl. der bisher nicht in den Gesamtkosten enthaltenen aktivierungsfähigen Eigenleistungen von 12.975.000 EUR auf 293.900.000 EUR.

4.4 Die Finanzierung des SES Anteils der Vergabe unter Beschlussziffer 2 in Höhe von insgesamt 3.350.000 EUR ist im Wirtschaftsplan des Eigenbetriebes Stadtentwässerung Stuttgart (SES) beim Projekt "RÜB Schwanenplatz (B10 Leuze)" bei der Projektnummer S 09-5822.02.000 in den Jahren 2018/2019 enthalten. Der darüberhinausgehende Finanzbedarf wird im Wirtschaftsplan 2020/2021 berücksichtigt. Die Ansätze im Vermögensplan 2018/2019 sind einzuhalten.

5. Vergabe von Ingenieurleistungen und Honorarerhöhungen

5.1 Vergabe der Objektüberwachung für die Betriebs- und Sicherheitstechnik B 10 Rosensteintunnel

Das Ingenieurbüro IDS Beratende Ingenieure GmbH, Schwaz Österreich, wird mit der Objektüberwachung des technischen Ausbaus der Betriebs- und Sicherheits-

technik des B 10 Rosensteintunnels beauftragt. Das Ingenieurbüro IDS erhält für seine Leistungen ein Honorar von 900.000 EUR.

5.2 Honorarerhöhung für Ingenieurleistungen: Klinger und Partner, Urbach

Das bereits durch Entschliefungen des Technischen Referats zur Verfügung gestellte Budget wird von 180.000 EUR um 300.000 EUR auf 480.000 EUR erhöht.

5.3 Honorarerhöhung für Ingenieurleistungen: Smolczyk und Partner, Stuttgart

Das bereits durch Entschliefungen des Technischen Referats und des Tiefbauamts zur Verfügung gestellte Budget wird von 83.000 EUR um 217.000 EUR auf 300.000 EUR erhöht.

5.4 Honorarerhöhung für Ingenieurleistungen: Ingenieur Plan Eissing, Schwäbisch Hall

Das bereits durch Entschliefung des Technischen Referats zur Verfügung gestellte Budget wird von 100.000 EUR um 100.000 EUR auf 200.000 EUR erhöht.

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

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.

Herr Buch (TiefbA) informiert zunächst zum Projektstand Rosensteintunnel. Hier seien die Rohbauarbeiten im Bereich Pragstraße nahezu abgeschlossen. Man führe dort jetzt die Wiederherstellungsarbeiten an den Straßen und Leitungen sowie der Haltestelle Rosensteinpark durch (Seiten 2 und 3 der Präsentation). Entsprechend sei man dort "auf einem guten Weg".

Anschließend zeigt Herr Buch ein Foto des Inneren des bergmännischen Tunnels (Seite 4 der Präsentation). Auch hier seien die Rohbauarbeiten weitestgehend abgeschlossen. Die Herstellung der Zwischendecken für die Entrauchungsanlagen und der Straßenbau im Tunnel würden bis Mitte 2019 laufen. Nach diesem Zeitpunkt erfolge dann die Installation der betriebs- und sicherheitstechnischen Ausstattung. Den diesbezüglichen Vergabebeschluss werde die Verwaltung bis Ende des Jahres 2018 in den Ausschuss für Umwelt und Technik (UTA) einbringen.

Herr Buch fährt fort, in der Neckartalstraße habe es zeitliche Verzögerungen gegeben. Dort würden die Rohbauarbeiten am eigentlichen Tunnel bis Frühjahr 2019 und an den Rampen bis Frühjahr 2020 dauern (Seite 5 der Präsentation). Man werde jedoch durch eine Optimierung bei den Abläufen und der Installation der betriebstechnischen Ausstat-

tung den angestrebten Termin für die Inbetriebnahme - nämlich Mitte 2020 - halten können.

Beim Steg in der Neckartalstraße handle es sich um ein sehr wichtiges Element. Seite 6 der Präsentation zeige links die Führung und rechts das Aussehen des neuen Steges. Die Inbetriebnahme erwarte man für Mitte 2020 und verfüge hiermit allerdings zunächst nur über eine provisorische Anbindung an das Wegenetz im Rosensteinpark. Dort befinde sich aktuell noch eine Baustraße für Stuttgart 21. Erst mit Inbetriebnahme des Bahnprojekts könne hier dann die endgültige Wegeführung hergestellt werden.

Herr Buch fasst die geplanten Termine zum Baubereich B 10 Rosensteintunnel zusammen (Seite 7 der Präsentation): Die betriebstechnische Ausstattung des Tunnels erfolge 2019/2020, die Inbetriebnahme des Stegs über die Neckartalstraße sei für Mitte 2020 vorgesehen, und die Inbetriebnahme des B 10 Rosensteintunnels erfolge ebenfalls Mitte 2020. Die terminlichen Verwerfungen im Baubereich Leuze würden hier nicht zu Veränderungen führen, denn der B 10 Rosensteintunnel gehe unabhängig von der Fertigstellung des Bereichs Leuze-Knoten in Betrieb.

Beim Leuze-Knoten (Seiten 8 und 9 der Präsentation) stehe man heute vor der Neuvergabe der Arbeiten im Baubereich Kurztunnel an die Firma "Ed. Züblin AG". Baubeginn werde im Herbst 2018 und Bauende im Frühjahr 2020 sein (Seite 9 der Präsentation).

Zum Baubereich der dritten Leuze-Röhre (Seite 10 der Präsentation) informiert Herr Buch, dort werde man das EU-Vergabeverfahren vor den Sommerferien 2018 starten. Den Baubeginn erwarte man für Frühjahr 2019. Die Gesamtfertigstellung der Maßnahme erfolge dann Ende 2023. Herr Buch räumt ein, dass man hier im vorigen Frühjahr noch eine optimistischere Prognose abgegeben habe. Es habe die Hoffnung bestanden, dass man durch eine vorzeitige Inbetriebnahme der dritten Leuze-Röhre sowie Gegenverkehrsregelungen in den Bestandstunneln für die Sanierungsarbeiten zeitliche Vorteile generieren könne. In der danach erfolgten weiteren Abwägung habe man jedoch beschlossen, diese Pläne aus Sicherheitsgründen (hinsichtlich der Verkehrsführung) nicht umzusetzen. Es sei entscheidend, die entsprechende Infrastruktur leistungsfähig zu halten, stets zur Verfügung zu stellen und auf diese Weise eine betriebssichere Abwicklung des Straßenverkehrs zu gewährleisten. Die Gesamtabwägung habe somit zu der Entscheidung geführt, dass man hier eine längere Bauzeit in Kauf nehme, um die entsprechende Verkehrsführung möglichst stabil und risikolos zu halten.

Herr Buch erklärt weiter, dass die Straßenbauarbeiten im Bereich Berger Tunnel aktuell liefen. Die blaue Einkreisung auf Seite 11 der Präsentation zeige die Situation am Schwanenplatz. Hierzu sei dem Ausschuss bereits berichtet worden. Mit dem Projekt B 10 Rosensteintunnel sei auch die Sanierung des Tunnels am Schwanenplatz verbunden. Die entsprechenden Arbeiten erfolgten durch das bereits vor Ort tätige Team und fänden im Juli/August 2018 statt. Zu den Hauptverkehrszeiten am Tag habe man hierfür sämtliche Fahrstreifen zur Verfügung. In der Nacht erfolge eine Reduktion auf zwei Fahrstreifen. In den Sommerferien werde dann noch ein weiterer Streifen entfallen, so dass man während dieser Zeit tagsüber zwei Fahrstreifen und nachts einen Fahrstreifen zur Verfügung haben werde.

Anschließend fasst Herr Buch die angestrebten Termine für den Baubereich B 10 / B 14 Verbindung am Leuze zusammen (Seite 12 der Präsentation): Die Inbe-

triebnahme des Kurztunnels erwarte man für das Frühjahr 2020. Es handle sich um die aus Richtung Pragsattel/Wilhelma kommende Verkehrsführung. Mitte 2020 erfolge die Inbetriebnahme des Rosensteinstegs 2 (die direkte Verbindung vom Mineralbad Leuze in den Park) und für Ende 2023 sei dann mit der Gesamtfertigstellung zu rechnen. Die Beteiligten würden ihr "Bestes tun", um diese Ziele auch tatsächlich zu erreichen.

Danach geht Herr Buch auf Punkt 5 der Beschlussvorlage "Vergabe von Ingenieurleistungen und Honorarerhöhungen" ein (Seite 13 der Präsentation). Bei Ziffer 5.1 handle es sich um die Bauleitung für die Betriebs- und Sicherheitstechnik. Dieses Thema habe er vorhin bereits angesprochen. Bei den Ziffern 5.2, 5.3 und 5.4 handle es sich um Honorarerhöhungen im Zusammenhang mit den gestiegenen Aufwendungen. Eine Besonderheit gebe es bei Ziffer 5.2: Diese beziehe sich auf die Planung der Interimslösung für die umgekehrte Inbetriebnahme der Baubereiche. Durch die Tatsache, dass man den B 10 Rosensteintunnel anders als ursprünglich geplant zeitlich vor dem Leuze-Knoten in Betrieb nehme, müsse man den heute bestehenden U-Turn in leicht modifizierter Lage weiter in Betrieb halten. Hieraus ergäben sich entsprechende Planungskosten. Da diese Kosten in Zusammenhang mit der Kündigung der Firma "Wolff & Müller" stünden, werde man sie in einer Schadenersatzklage gegenüber dem Unternehmen geltend machen.

Anschließend äußert sich Herr Buch zu den Gesamtbaukosten (Seite 14 der Präsentation): Man stehe nach wie vor zu der bekannten Baukosten-Prognose in Höhe von 274,62 Mio. € aus dem Jahr 2015. Für die Neuvergaben benötige man allerdings zusätzliche Mittel, die durch den Zeitablauf sowie die konjunkturelle Lage nun höher ausfielen. Mit den entsprechenden Beträgen gehe man jetzt quasi temporär über die 274,62 Mio. € hinaus. Er erwähne dies, um Irritationen vorzubeugen, so Herr Buch. Die in der Beschlussvorlage genannten Vergabe-Mehrkosten in Höhe von 7,85 Mio. € werde man ebenfalls auf dem Klageweg gegenüber der Firma Wolff & Müller geltend machen. Entsprechend werde man auch mit den zu erwartenden Vergabe-Mehrkosten in den übrigen Baubereichen umgehen (Seite 15 der Präsentation).

StR Hill (CDU) dankt für die "ergänzenden Informationen und Visualisierungen über die Vorlage hinaus" und bittet darum, diese aus seiner Sicht sehr interessanten zusätzlichen Angaben und Erläuterungen den Ausschussmitgliedern zur Verfügung zu stellen.

Der Stadtrat fährt fort, es handle sich bei dem dargestellten Vorgang um eine unerfreuliche Entwicklung, die sich allerdings bereits vor einem Jahr angedeutet habe - und zwar, nachdem man die GRDRs 154/2017 beschlossen habe, in welcher die Verwaltung dargelegt habe, dass die Bauarbeiten mit der Firma Wolff & Müller nicht zuende zu bringen seien. Dass das Ganze entsprechende finanzielle und terminliche Auswirkungen haben werde, sei bereits damals klar gewesen. Dass es sich jetzt auf diese Weise niederschlage, sei zwar bedauerlich, ändere aber an der grundsätzlich positiven Bewertung der neu geplanten Vorgehensweise nichts. Insofern glaube man, dass die jetzt vorgesehenen Termine eingehalten werden könnten.

StR Hill weist auf die erfreulichen Auswirkungen des Gesamtprojekts hin. Alle Maßnahmen, die zur Verbesserung der Situation für Bad Cannstatt (etwa im Bereich Neckarknie) beitragen, wären nicht möglich, wenn man dieses Bauvorhaben nicht beschlossen hätte. Dass es sich nun verzögere, müsse man in Kauf nehmen.

Er habe zur Vorlage selbst noch einige Detailfragen, so der Stadtrat. Was den Rückbau der Pragstraße angehe, so habe er auf die Schnelle nicht erkennen können, ob die Verwaltung hier noch zusätzliche Beschlüsse benötige. Falls ja, stelle sich die Frage, wann mit den entsprechenden Vorlagen zu rechnen sei. Auf Seite 4 der heutigen Beschlussvorlage GRDRs 28/2018 sei bei Punkt 1.2 im dritten Absatz folgende Formulierung zu lesen: "Gegenüber der optimistischen Prognose, nach der Kündigung der Firma Wolff & Müller die Bauarbeiten im Baubereich B 10 / B 14 Verbindung am Leuze im Jahr 2021 abzuschließen, musste die Prognose für die Gesamtfertigstellung aufgrund" - und dieser Passus sei entscheidend - "rechtlicher und technischer Randbedingungen auf das Jahr 2023 korrigiert werden." Dass die technischen Veränderungen zu Verzögerungen führten, sei für ihn nachvollziehbar, so StR Hill. Es stelle sich allerdings die Frage, inwieweit die gerichtlichen Auseinandersetzungen eine Blockade der weiteren Ausschreibungen bzw. Bauarbeiten darstellten.

Der Stadtrat fährt fort, in der GRDRs 154/2017 sei das Risiko des Streitfalls mit der Firma Wolff & Müller mit etwa 67 Mio. € beziffert worden. Er bitte darum, den UTA darüber zu informieren, ob sich die in der neuen Beschlussvorlage GRDRs 28/2018 genannten 7,85 Mio. € hier verändernd auswirkten. Ansonsten könne er nur hoffen, dass die Verwaltung Recht behalten werde und man bei diesem Projekt jetzt zügig voranschreiten könne. StR Hill schließt seinen Wortbeitrag mit der Bemerkung, seine Fraktion freue sich auf die Gesamtmaßnahme, weil deren Realisierung positive Auswirkungen für Bad Cannstatt sowie weitere Stadtteile haben werde.

StRin Munk (90/GRÜNE) teilt mit, ihre Fraktion sehe das Thema nicht ganz so positiv. Hierzu weist sie zunächst auf die Kostenentwicklung hin. Das Projekt sei in Vorprojektbeschlüssen zunächst mit 188 Mio. € gestartet. Zum Zeitpunkt des Baubeschlusses sei man dann bei 193 Mio. € gewesen. Anschließend seien die Kosten weiter angestiegen: Noch bevor das Problem mit der Firma Wolff & Müller aufgekommen sei, habe man weitere 30 Mio. € nachlegen müssen. Dies stimme durchaus nachdenklich, so die Stadträtin. Die GRÜNEN-Fraktion habe hier von Anfang an eine ganz klare Meinung gehabt: Solche Tunnelbauwerke seien offensichtlich nicht wirklich kalkulierbar, und die dazugehörigen Zeitpläne würden "sowieso nie" eingehalten. Dies zeige leider die Erfahrung, die man mit derart großen Projekten gemacht habe. Deshalb müsse man sich generell gut überlegen, an welchen Stellen man Tunnel bauen wolle, so die Stadträtin. Wenn sie von den Ideen derjenigen Gemeinderatsfraktionen höre, welche den Bau solcher Anlagen stärker befürworteten und zum Beispiel vorhätten, "den gesamten Stuttgarter Osten zu untertunneln", sei sie der Ansicht, dass man die entsprechenden Mittel besser in den ÖPNV (Öffentlichen Personennahverkehr) bzw. "die Mobilität der Zukunft" investieren sollte. Wenn man weiter bedenke, dass hier jetzt bereits sämtliche Landesfördermittel verbraucht seien, schmerze das Ganze erheblich, denn man habe in der Stadt noch andere Themen als diese Tunnelbauwerke zu bearbeiten. Die hier anfallenden Kosten bzw. Ausgaben "kannibalisieren" weitere Straßenunterhaltungsprojekte.

StRin Munk fährt fort, auch die zeitliche Verzögerung sei sehr bedauerlich - vor allem, weil der Rosensteinpark auf diese Weise zweieinhalb Jahre länger "abgehängt" sein werde. Es stelle sich die Frage, wann die übrigen Stege wieder ersetzt würden, denn diese Querverbindungen seien ebenfalls sehr wichtig. Hier habe ihre Fraktion die dringende Bitte, die entsprechenden Arbeiten nach Möglichkeit vorzuziehen, damit die neuen Stege früher zur Verfügung stünden und nicht erst dann, wenn das Gesamtprojekt beendet sei.

Die GRÜNEN-Fraktion würde außerdem noch gern Näheres zum Thema "Städtebauliche Begleitmaßnahmen" wissen. Diese seien zwingend notwendig, damit der Rosensteintunnel seine Wirkung voll entfalten könne. Hier stünden bekanntlich noch einige Projekte aus. StRin Munk betont, sie sehe die Verwaltung in der Pflicht, die Begleitmaßnahmen mit demselben Engagement und derselben Konsequenz zu verwirklichen wie das Tunnelprojekt. Auf eine Zwischenbemerkung eingehend erklärt sie, in Teilen gebe es hier noch keine Planungen und entsprechend auch keine darauf bezogenen Beschlüsse. Dies wisse ihre Fraktion genau, und Bürgermeister Thürnau signalisiere gerade durch sein Kopfnicken, dass diese Aussage korrekt sei. Die Maßnahmen müssten jedoch realisiert und auf konsequente Weise zum Abschluss gebracht werden. Erst danach könne man neue Großprojekte angehen.

StR Körner (SPD) erklärt, die Feststellung, dass Tunnelbaumaßnahmen Chancen und Risiken bergen würden und mögliche Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen zu diesen Risiken gehörten, sei korrekt. Auch seine Fraktion bedauere es sehr, dass es hier zu dieser Zeitverzögerung und den deutlichen Kostensteigerungen gekommen sei. Das Ganze sei nicht angenehm, aber es handle sich um ein Risiko, das in der Tat mit derartigen Baumaßnahmen verbunden sei. An die Fraktion von 90/GRÜNE gewandt fährt der Stadtrat fort, man könne nicht einerseits die Ergebnisse des Ideenwettbewerbs Neckarknie "feiern" und andererseits zugleich erklären, wie schlecht das Tunnelprojekt sei, das diesen Wettbewerb doch überhaupt erst möglich mache.

Anschließend zitiert StR Körner aus dem gemeinsamen Antrag von 90/GRÜNE, SPD, SÖS-LINKE-PluS und STAdTISTEN zum Neckarknie (Nr. 109/2018 vom 23.04.2018): "In der Auslobung dieses Wettbewerbs wurde die verkehrliche Entwicklung des Planungsgebiets durch den Rosensteintunnel aufgeführt, unter anderem die Fahrzeugreduktion auf der Wilhelmsbrücke. [...] Nach Fertigstellung des Rosensteintunnels sehen die verkehrlichen Untersuchungen für die Wilhelmsbrücke einen Rückgang der Fahrzeuge um über 47 % vor." Solche Baumaßnahmen würden also Risiken bergen, sie böten aber auch enorme Chancen. Wenn man sich die Topographie Stuttgarts anschaut, dann müssten alle diejenigen, die Tunnelbaumaßnahmen ablehnten, wissen, dass die Lebensqualität in dieser Stadt in fundamentaler Weise auch hiervon abhängig sei, weil man andernfalls den Verkehr (und zwar sowohl den schienengebundenen Nahverkehr als auch den Straßenverkehr) kaum "menschenträglich" abwickeln könne. So habe man etwa gestern eine Mieterrundfahrt mit der SWSG (Stuttgarter Wohnungs- und Städtebaugesellschaft) unternommen, um die Baumaßnahmen rund um den Heschlacher Tunnel in Augenschein zu nehmen. Wo früher eine Bundesstraße verlaufen sei, gebe es heute eine deutliche Entlastung für das nahe gelegene Wohngebiet. Man freue sich auch über die Entlastungswirkung des B 295-Tunnels in Feuerbach, denn ohne dieses Bauwerk wäre die Lebensqualität dort wesentlich schlechter.

Dass auch die Fraktion 90/GRÜNE das Thema "Städtebauliche Begleitmaßnahmen" anspreche, sei positiv, so StR Körner. Diese Maßnahmen halte auch seine Fraktion für besonders wichtig, denn sämtliche mit dem Rosensteintunnel verbundenen Chancen sollten auch tatsächlich genutzt werden. Daher seien die einzelnen Begleitmaßnahmen Punkt für Punkt abzuarbeiten. Teilweise sei dies ja auch bereits erfolgt, teilweise müsse man jedoch noch "nachlegen". Hier schließe er sich der entsprechenden Argumentation von StRin Munk an. Ansonsten unterstütze die SPD-Fraktion den Bau des Rosensteintunnels auch weiterhin, weil die Verwirklichung des Konzepts der "Stadt am Fluss" ohne dieses Projekt nicht möglich wäre.

StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) bemerkt, man sehe in der heutigen Beschlussvorlage die ganze Konsequenz des Betrugs der Firma Wolff & Müller, "die mit großer krimineller Energie" versucht habe, sich auf Kosten der Stadt zu bereichern. Die Zahlen, die man der Vorlage entnehmen müsse, seien in höchstem Maße bedauerlich. So stiegen die Gesamtkosten für das Vorhaben um 13 Mio. €. Der Tunnel koste die Stadt laut aktuellem Sachstand nun 294 Mio. €. Ob sich hieran noch etwas ändern werde, sei derzeit unklar. StRin Munk habe bereits darauf hingewiesen, dass man zunächst mit 188 Mio. € an projektierten Kosten gestartet sei. Die entsprechenden Beträge schlugen voll auf den Stadthaushalt durch, da sie nicht durch das Land über das GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) mitfinanziert würden. Die genannte Summe sei zum Beispiel viermal so hoch wie der Betrag, den man der SSB (Stuttgarter Straßenbahnen AG) für ein mehrjähriges Investitionsprogramm zur Verfügung stelle. Er betone dies deshalb, so StR Ozasek, um den Anwesenden "bewusst zu machen, wieviel Geld hier in eine autogerechte Stadt investiert wird und nicht in eine ökologische Verkehrswende". Die zeitliche Verzögerung bis zum Jahr 2023 bedeute, dass die entsprechende Dauerbaustelle das Stadtleben noch längere Zeit erheblich beeinträchtigen werde - und hier insbesondere die Nutzer anderer Verkehrsmittel, die von dem Straßenbauprojekt nicht profitierten. Alle diese Tatsachen seien sehr bedauerlich, so der Stadtrat. Seine Fraktionsgemeinschaft hoffe daher, dass die anderen Gemeinderatsfraktionen in der Frage der Tunnelbauten "zur Vernunft kommen" würden. Hier sei das von StRin Munk Gesagte zu unterstreichen. Man müsse sich gut überlegen, was man realisieren wolle. Entsprechend kritisch seien die aktuell im Raum stehenden Untertunnelungsvorhaben zu betrachten - so etwa entsprechende Ideen für Bad Cannstatt, den Stuttgarter Osten, die B 14 oder der Gedanke eines Langtunnels auf den Fildern. Sowohl bei den Investitionen als auch bei den Betriebskosten für eine solche Infrastruktur würden die Ausgaben "völlig aus dem Ruder laufen". Hier seien andere und vor allem kreativere Lösungen gefragt, die nicht in solch erheblicher Weise auf den Stadthaushalt durchschlugen und "so viele Mittel kannibalisieren und fehlsteuerten". Die für eine autogerechte Stadt eingesetzten Mittel seien bevorzugt in ein verbessertes Nahverkehrssystem bzw. in eine ÖPNV-Offensive zu investieren. An StR Körner gewandt erklärt der Stadtrat, hier vertrete seine Fraktionsgemeinschaft eine ganz klare Meinung: Mehr Lebensqualität gebe es in Stuttgart nur, wenn man weniger Autoverkehr in der Stadt habe und es auch weniger Maßnahmen gebe, welche das Auto begünstigten. Es wäre sehr wichtig, in diesem Bereich umzusteuern. Er halte es für bedauerlich, so StR Ozasek, dass dieses Signal bis heute nicht bei der SPD angekommen sei.

StR Zeeb (FW) erklärt, wenn man nach dem eben Gehörten gehe, dürften bestimmte Gemeinderatsfraktionen die Stuttgarter Tunnel eigentlich gar nicht nutzen, da sie diese für grundsätzlich "böse, schlecht und teuer" hielten. Wie auch einige der Vorredner bereits betont hätten, sei festzustellen, dass es ohne das Projekt Stuttgart 21 weder den Rosensteintunnel noch die Aufwertung eines sehr großen Gebiets am Neckar geben würde. Es sei seiner Fraktion sehr wichtig, so der Stadtrat, dass der größte Stuttgarter Stadtteil Bad Cannstatt durch die Neuplanungen näher an das Ufer heranrücke und man die Chance habe, die Idee einer Stadt am Fluss hier wenigstens in Teilbereichen zu verwirklichen.

Anschließend bittet StR Zeeb Herrn Buch um eine realistische Einschätzung der Streit-chancen gegen die Firma Wolff & Müller. Seiner eigenen Ansicht nach sollte die Verwaltung hier nicht mit allzu optimistisch berechneten Streitgewinnen kalkulieren. Deshalb habe er die Bitte, in dieser Sache etwas vorsichtiger zu agieren, denn der Ausgang solcher Gerichtsverfahren sei kaum berechenbar. Insgesamt sei das geplante Gesamtpro-

jekt konsequent fortzusetzen, weil es sich um ein gutes Vorhaben handle. Das Ganze stelle ingenieurtechnisch eine bewundernswerte Leistung dar, welche der Stadt Stuttgart zugutekommen werde.

Nach Meinung von StR Conz (FDP) liefern der eben gehörte Vortrag sowie die dazugehörige Beschlussvorlage Grund für Optimismus bzw. einen positiven Blick in die Zukunft. Er hoffe, dass man die vorangegangenen "Dramen" nun hinter sich gelassen habe. Das Thema "Wolff & Müller" sei ausführlich gewürdigt worden. Nach der Beendigung der Zusammenarbeit mit dieser Firma sei allen Beteiligten klar gewesen, dass das Ganze zunächst einmal Geld kosten werde. Wieviel von diesem man dann auf juristischem Wege tatsächlich zurückerhalten werde, bleibe abzuwarten. Der Bericht der Verwaltung sei für ihn in dieser Hinsicht eine Best-Case-Annahme, so der Stadtrat, denn bei derartigen Gerichtsverfahren sei der Ausgang seiner Erfahrung nach meist ungewiss.

Von diesen finanziellen Themen abgesehen handle es sich beim Rosensteintunnel um ein "tolles" Infrastrukturprojekt, das den Stuttgartern viele Vorteile bringen werde. Wer im Rat ständig an den Wirkungen von Kfz-Tunneln zweifle, dem müsse man nur den B 295-Tunnel oder den Heslacher Tunnel in Erinnerung rufen, welche den Bürgern jeweils ein bemerkenswertes Plus an Lebensqualität gebracht hätten. Beim B 10 Rosenstein-Tunnel sei eine solche positive Wirkung ebenfalls zu erwarten. Dies bedeute nicht nur, dass die hier verkehrenden Fahrzeuge künftig in geringerem Umfang als bisher im Stau stehen würden, sondern auch die benachbarten Anwohner profitierten von dem Bauwerk. Dazu gehörten selbstverständlich auch die vorgesehenen Begleitmaßnahmen. Bei vielen dieser Vorhaben handle es sich eigentlich um Rückbaumaßnahmen. Diese könnten selbstverständlich erst erfolgen, nachdem das Projekt voll in Gang gesetzt worden sei - also etwa im Jahr 2023. Die entsprechende Zeitplanung mache einen guten Eindruck. Dass man den Rosensteintunnel früher als die übrigen Maßnahmen in Betrieb nehmen könne, halte er für ganz hervorragend, so StR Conz, weil dieses Bauwerk verkehrlich sicherlich viel bringen werde. Insofern habe er den gesamten heutigen Bericht als sehr positiv empfunden und freue sich auf den Fortschritt bei den Baumaßnahmen.

StR Dr. Schertlen (STd) erklärt, seiner Ansicht nach seien die im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends bzw. bereits in der Zeit davor vorgenommenen Weichenstellungen (nämlich Prag- und Rosensteintunnel anzugehen anstatt eine Verbindung außenherum zu führen) grundsätzlich falsch gewesen. Jetzt seien die entsprechenden Maßnahmen jedoch bereits im Bau. Vor diesem Hintergrund möge die Stadt das Projekt erfolgreich fertigstellen.

StR Brett (AfD) glaubt, dass die in den Stadtteilen Feuerbach und Heslach lebenden Menschen für die Existenz der angesprochenen Tunnelanlagen sehr dankbar seien. Auch wenn es hier teilweise andere Wunschvorstellungen gebe, werde der Umfang des Individualverkehrs ganz allgemein noch weiter zunehmen. Dies gelte vor allem für den Fall, dass man in absehbarer Zeit tatsächlich selbstfahrende Autos auf den Straßen haben werde. Entsprechend würden die Einwohner von Bad Cannstatt in Zukunft auch sehr dankbar für den Rosensteintunnel sein. Er selbst freue sich auf die Fertigstellung dieses Bauwerks, so der Stadtrat. Er fährt fort, das gegen die Firma Wolff & Müller anstehende Gerichtsverfahren habe neben dem juristischen auch einen wirtschaftlichen Aspekt. Denn es stelle sich die Frage, ob das Unternehmen finanziell überhaupt in der

Lage sein werde, der Stadt Stuttgart gegebenenfalls einen entsprechenden Betrag zu zahlen.

Zur Frage von StR Zeeb nach dem voraussichtlichen Ausgang des Rechtsstreits mit der Firma Wolff & Müller erklärt BM Thürnaeu, dies könnten die Anwesenden nur schwer beurteilen. "Wenn ein Gericht anerkennt, dass es eine Kündigung aus wichtigem Grund war (wovon wir - auch im Einklang mit unseren Rechtsberatern - ausgehen), dann haben wir sehr gute Karten."

Zur Frage von StR Brett nach der finanziellen Leistungsfähigkeit der Firma Wolff & Müller fährt der Bürgermeister fort, seiner Einschätzung nach werde das Unternehmen wirtschaftlich durchaus in der Lage sein, die erforderlichen Zahlungen zu leisten, falls das Ergebnis des Rechtsverfahrens entsprechend laute.

Anschließend geht BM Thürnaeu auf das von StRin Munk angesprochene Thema "Kosten" ein. Er gehe zunächst einmal von den 193 Mio. € aus, die zum Projektstart im Jahr 2012 Beschlusslage gewesen seien. Es handle sich um einen Betrag, der bereits im Jahr 2007 ermittelt worden sei. Hier habe die Verwaltung stets erklärt, dass man mit Blick auf die Zukunft "keine vernünftige Kostenprognose abgeben" könne. Nachdem man im Jahr 2007 eine Summe von 193 Mio. € ermittelt habe, müsse man sich ehrlich machen und sagen, man wisse, dass diese Maßnahme im Zweifel bis Ende 2020 laufe (bis zu diesem Zeitpunkt sei sie ja auch unabhängig von dem Problem mit der Firma Wolff & Müller geplant gewesen). Sodann sei bekannt, dass es im Zeitraum von 2007 bis 2020 Kostensteigerungsraten in der Bauwirtschaft geben werde. Dass diese in der Höhe ausfallen würden, wie dies nun der Fall gewesen sei, habe so niemand vorhersagen können, doch eine Rechnung mit Steigerungsraten von einem Prozent sei schlicht nicht ehrlich. Er verwehre er sich dagegen zu sagen, dass die entsprechende Kostenkalkulation falsch gewesen sei, so BM Thürnaeu. Es habe sich vielmehr um eine Stichpunkt-Betrachtung gehandelt, die man weiterführen müsse. Hier sei keine Preissteigerungsrate einkalkuliert gewesen.

BM Thürnaeu fährt fort, StR Ozasek habe die hier anfallende Summe vorhin mit der Höhe der ÖPNV-Investitionen verglichen. Dies könne man tun; man könne diese Summe aber auch mit anderen Dingen vergleichen - etwa der Abfallwirtschaft, der Opersanierung oder den Schulsanierungen. Gerade bei letzteren handle es sich um Maßnahmen, die sich ebenfalls überwiegend im zwei- oder dreistelligen Millionenbereich bewegten. Auch deren Kosten stiegen im Laufe der Zeit linear an, weil hier ebenfalls erhebliche Baupreissteigerungen zu verzeichnen seien.

Beim Thema "Städtebauliche Begleitmaßnahmen" verhalte es sich in der Tat so, wie es beschrieben worden sei. Für die Verwaltung gehörten die Begleitmaßnahmen zwingend zum Tunnelprojekt. In diesem Sinne habe er auch die entsprechenden Wortmeldungen der meisten Fraktionen verstanden, so der Bürgermeister. Mit einer der Begleitmaßnahmen (Stichwort "Ludwigsburger Straße") habe man bereits begonnen. Hier seien im Zuge der Bauarbeiten einige Veränderungen erfolgt. Mit dem Bau der übrigen Begleitmaßnahmen werde man allerdings erst nach Fertigstellung des eigentlichen Rosensteintunnels beginnen können. Wie vorhin berichtet worden sei, gehe die Verwaltung davon aus, dass der Tunnel im Jahr 2020 in Betrieb genommen werde. Man werde rechtzeitig mit den entsprechenden Planungen und Beschlussvorlagen in den UTA kommen, um sie hier diskutieren und beschließen zu lassen.

BM Thürnau bittet Herrn Buch, noch die Frage von StR Hill nach den rechtlichen Gründen für die Bauverzögerung zu beantworten und auch noch kurz zur Planung der Rückbaumaßnahmen zu informieren.

Herr Buch teilt mit, man werde die heute gezeigte Präsentation und die entsprechende Beschlussvorlage auf der Internetseite "Rosensteintunnel.stuttgart.de" einstellen und selbstverständlich auch den Mitgliedern des UTA noch einmal separat zukommen lassen.

Auf eine Zwischenbemerkung eingehend ergänzt BM Thürnau, normalerweise versende die Verwaltung ihre Präsentationen regelmäßig bereits im Vorfeld der jeweiligen UTA-Sitzungen. Dies sei seines Wissens auch diesmal geschehen.

Herr Buch berichtet zu den auf die Pragstraße bezogenen Planungen: Die Verwaltung werde in diesem Jahr mit der Auswahl des Ingenieurbüros für die Neugestaltung dieser Straße beginnen und dann noch im laufenden Jahr 2018 sowie im kommenden Jahr 2019 mit den Vergaben für das Ingenieurbüro und den dazugehörigen Planungen in den Ausschuss kommen.

Zur Frage nach der terminlichen Verzögerung am Leuze und den diesbezüglichen rechtlichen Ursachen erklärt Herr Buch, es habe zum Jahreswechsel 2017/2018 Änderungen des Baurechts im BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) gegeben, die auf die Anordnungsbefugnisse des Auftraggebers bezogen seien. Entsprechend habe man den bisher geltenden Vertrag inhaltlich etwas umstellen müssen. Dieser Vorgang habe durch das Warten auf das neue Gesetz und die dann folgende Überarbeitung des Vertrages eine gewisse Zeit in Anspruch genommen. Die übrigen Verzögerungen ergäben sich "ganz klar aus unseren optimistischen Ideen im Frühjahr, die Termine im Hinblick auf die Verkehrsführung und die Sicherheit während des Betriebs kürzer zu fassen".

Zu den Äußerungen von StRin Munk bezüglich des Rosensteinparks informiert Herr Buch, der Steg über die Neckartalstraße komme Mitte 2020 - jedoch zunächst nur für die Fußgänger. Der Rosensteinsteg 2 am Leuze sei ebenfalls für Mitte 2020 zu erwarten. Man werde sich mit der Firma Züblin hier schnellstmöglich beraten, um die entsprechenden Arbeiten voranzubringen. Auf eine Rückfrage eingehend ergänzt Herr Buch, dass das Fundament dieses Steges auf dem Kurztunnel aufsetze. Der entsprechende Rohbau müsse also vorhanden sein, damit das Widerlager gebaut werden könne. An StRin Munk gewandt erklärt Herr Buch, auch er sei täglich vor Ort. Die Fußgänger und Radfahrer würden eigentlich gut in den Rosensteinpark gelangen - etwa in der Pragstraße, an der Wilhelma, sowie über die Haltestelle am Mineralbad Leuze. Hier erhalte er vor Ort sowie in den Sprechstunden und auch bei Anfragen nur wenig negative Rückmeldungen.

Zum Thema "Städtebauliche Begleitmaßnahmen" erklärt Herr Buch, hierzu habe man bereits berichtet und werde auch weiterhin regelmäßig über den Sachstand informieren.

Abschließend kündigt Herr Buch an, dass die Verwaltung im Juli 2018 noch eine relativ kurze Beschlussvorlage zum Thema "Vergabe Metallbau B 10 Rosensteintunnel" in den Ausschuss einbringen werde. Inhaltlich werde es sich hierbei um Ausbaugewerke, Türen usw. für die betriebstechnische Ausstattung am Rosensteintunnel handeln.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) betont, dass große Tunnelbauwerke dieser Art für seine Fraktion der Vergangenheit angehörten. "Für uns steht bei zu beschließenden Projekten die Lebensqualität im Vordergrund." Es sei zwar korrekt, dass es aufgrund des Rosensteintunnels an dieser Stelle in Bad Cannstatt weniger Verkehr geben werde. Im Stuttgarter Norden und in anderen Bereichen sei allerdings ein deutlicher Mehrverkehr zu erwarten. Dies müsse bei der Gesamtbewertung mitbetrachtet werden.

StR Peterhoff fährt fort, insgesamt fielen bei diesem Projekt immense Kosten an. Auf die Tatsache, dass diesbezüglich ein hohes Risiko bestehe, habe seine Fraktion bereits in der Vergangenheit mehrfach hingewiesen. Die entsprechende große Summe hätte man auch in den Rad- und Fußverkehr bzw. die Lebensqualität der Bürger investieren können. Die Ausgaben seien so hoch, dass man hierfür zum Beispiel die geplante große Tarifreform im öffentlichen Nahverkehr (mit der Zusammenlegung der Zonen 10 und 20) über 20 Jahre hinweg finanzieren könnte. Hinzu komme, dass die entsprechenden Landesfördermittel nun über lange Zeit gebunden seien. Trotzdem sei er froh, so StR Peterhoff, dass man bei Umsetzung dieser Maßnahme an derjenigen Stelle, wo man einen Gewinn habe, hier dann auch konsequent sei und die sich hieraus ergebenden Vorteile tatsächlich nutze. So verfolge seine Fraktion etwa das Ziel, die Wilhelmsbrücke künftig in eine autofreie Flussüberquerung umzuwandeln, um die Lebensqualität in der Neckarvorstadt sowie in der Bad Cannstatter Altstadt zu steigern. Diese Idee werde zum Beispiel von der CDU nicht unterstützt. Projekte wie Stuttgart 21 hätten zahlreiche Nachteile - so etwa die über viele Jahre bestehende Baustelle. Aber es gebe auch Vorteile, die man nutzen könne. Ein Beispiel hierfür sei die Eisenbahnbrücke, die zukünftig nicht mehr als solche benötigt werde. Er bitte alle Ausschussmitglieder, hier konsequent zu sein und diejenigen Punkte, die Vorteile mit sich brächten, für die Verbesserung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu nutzen.

StR Kotz (CDU) meint, die heute hier im Ausschuss zu hörenden Äußerungen seien "an Scheinheiligkeit fast nicht zu übertreffen". Man könne mit der Stadt Stuttgart nur deshalb planerisch so arbeiten und umgehen, wie man es derzeit tue, weil frühere Generationen große Tunnelbauprojekte (gerade auch für den ÖPNV) auf den Weg gebracht hätten. Diesen sei es zu verdanken, dass es zum Beispiel in der Königstraße oder in der Rotebühlstraße keinen oberirdischen Straßenbahn- bzw. S-Bahn-Verkehr (mehr) gebe. Wenn die entsprechenden Tunnelanlagen auf dieselbe Weise verhindert worden wären, mit der derartige Bauwerke heute zum Teil abgelehnt würden, würde es in Stuttgart "ganz anders aussehen". Wenn er sich richtig erinnere, so StR Kotz, befürworteten die GRÜNEN die geplante Schnellbahnstrecke zwischen Wendlingen und Ulm. Diese Strecke bestehe jedoch fast ausschließlich aus Tunneln und müsste von dieser Partei daher konsequenterweise eigentlich ebenfalls abgelehnt werden. Man könne selbstverständlich darüber diskutieren, wo Tunnelanlagen verkehrstechnisch sinnvoll seien und wo nicht. Entsprechende Bauprojekte jedoch grundsätzlich abzulehnen, weil sie hohe Risiken mit sich brächten, sich ihre Bauzeit verlängern könnte und die Kosten eventuell stiegen, sei keine vertretbare Haltung.

StR Ozasek erwidert, die von StR Kotz getroffene Aussage sei "an Absurdität nicht zu überbieten". Der größte Fehler in vergangenen Phasen der Stadtentwicklung sei es gewesen, die Stadtbahn in den Untergrund zu "verbannen". Hierdurch seien in der entsprechenden Infrastruktur "unendlich viele Nadelöhre" geschaffen worden - zum Beispiel bei der Stammstrecke der S-Bahn. Aufgrund dieser Tatsache befinde man sich heute an zahlreichen Stellen "in Zwängen" und könne nicht hinreichend viele Bahnen auf die entsprechenden Trassen bringen. Die gesamte Tunnel-Thematik sei im Hinblick

auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt sehr problematisch. Der Kfz-Verkehr habe heute einen bisher noch nie gemessenen Umfang angenommen. Dies sei auch ein Ergebnis der früheren CDU-Politik. Diese Verhältnisse zu korrigieren, sei äußerst mühsam. Auch fehle es hierzu leider häufig an den notwendigen Mehrheiten im Gemeinderat.

StRin Munk möchte ihre zuvor getätigte Äußerung noch einmal genauer erläutern. Sie habe zwei sehr konkrete Projekte gemeint und ihre Aussagen lediglich auf diese und nicht pauschal auch auf bereits längst gebaute Tunnel bezogen. Man müsse bei der Wirkung der jeweiligen Tunnelanlagen tatsächlich differenzieren. Tunnel sei nicht gleich Tunnel - dies wüssten auch die GRÜNEN.

Die Stadträtin fährt fort, sie wolle hier noch Folgendes ergänzen: Als man zu Beginn des Projekts die entsprechenden Kosten benannt habe, sei dem RP (Regierungspräsidium) auch eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vorgelegt worden. Diese habe sie dort selbst eingesehen. Die Zahlen, die dort vorgelegt worden seien, hätten die Wirtschaftlichkeitsberechnung so erscheinen lassen, dass das Gesamtprojekt förderfähig gewesen sei und die Landesfördermittel hierfür hätten verwendet werden können. Dass sich das Ganze später verteuern würde, habe man damals nicht erwähnt, sondern verschwiegen.

StR Körner erklärt, er halte es für "geradezu abenteuerlich", die bestehenden Stadtbahntunnel hier jetzt in Frage zu stellen. SÖS-LINKE-PluS wäre wohl die erste Fraktion gewesen, welche oberirdische Ausbauten in diesem Bereich abgelehnt hätte. Der Stadtrat fährt fort, aus Sicht seiner Fraktion gebe es zwei Tunnelbaumaßnahmen, die in der mittel- bis langfristigen Zukunft noch angegangen werden sollten. Dies sei erstens ein Stadtbahntunnel zwischen den Haltestellen Charlottenplatz und Bopser. Hierüber habe auch im Aufsichtsrat der SSB Konsens bestanden, weil man auf der Talquerlinie dringend längere Stadtbahnzüge benötige. Zweitens gebe es mit Zuffenhausen einen großen Stadtbezirk, der durch die dort verlaufende Bundesstraße in "gigantischem" Maß vom Verkehr belastet sei. Es würde die Lebensqualität der Menschen stark verbessern, wenn man auch in diesem Bereich einen Tunnel bauen könnte. Hierbei handle es sich allerdings um eine langfristige Option, so StR Körner, die man jedoch in jedem Fall im Blick behalten sollte.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, lässt BM Thürnau im Rahmen der Vorberatung über die GRDRs 28/2018 abstimmen und stellt fest:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik und der Betriebsausschuss Stadtentwässerung stimmen dem Beschlussantrag bei 2 Gegenstimmen mehrheitlich zu.

Zur Beurkundung

Atzrott / fr

Verteiler:

- I. Referat T
zur Weiterbehandlung
Tiefbauamt (5)
Tiefbauamt/SES (6)
weg. VA, GR

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. Referat AKR
Rechtsamt
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 4. BVinnen Nord, Ost
 5. BezA Bad Cannstatt
 6. Rechnungsprüfungsamt
 7. L/OB-K
 8. Hauptaktei

- III.
 1. CDU-Fraktion
 2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 3. SPD-Fraktion
 4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
 5. Fraktion Freie Wähler
 6. Gruppierung FDP
 7. Gruppierung BZS23
 8. Die STAdTISTEN
 9. AfD
 10. LKR