

haben. Bis dahin wird es wechselnde, an die jeweilige Bauphase angepasste Verkehrsführungen geben. Die Schleifen werden so lange in Betrieb sein, bis der Tiefbahnhof fertiggestellt ist.

Danach können die restlichen Bahnbrücken zum Schlossgarten hin abgerissen werden und eine geradlinige Führung der Wolframstraße kann wiederhergestellt werden. Bis dahin dürfte auch Klarheit über die Planung des Cityrings vorliegen. Dies dürfte nach heutiger Abschätzung nicht vor 2026/27 umgesetzt werden können.

**PB: Herr Rotermund, seit wann beschäftigen sich die städtischen Verwaltungen mit dem Problem „Schleifenführung der Wolframstraße“, wie sie in der Bezirksbeiratssitzung Stuttgart Nord am 7.5.2018 von Herrn Dr. Bitzer vorgestellt wurde?**

**Rotermund:** Die Tunnelquerung mit Verlegung der Wolframstraße hat die städtischen Verwaltungen seit dem ersten Planfeststellungsbeschluss 2005 beschäftigt. Die Planänderung der jetzt vorgesehe-

nen verkehrlichen Lösung (Schleifen) wurden seit ca. 2015 erneut diskutiert, die Planänderung wurde im Sommer 2017 vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) planfestgestellt; sie führte im Oktober 2017 zu einer Klage gegen das EBA. Sie richtet sich jedoch nicht gegen die Herstellung des S-Bahntunnels und die damit zusammenhängende Verkehrsführung (Schleifen). Gegenstand der Klage ist vielmehr die Festsetzung im Planfeststellungsbeschluss, dass die Stadt den Rückbau der Schleifen und die Wiederherstellung der Wolframstraße in ihrer heutigen Führung in angehobener Lage als städtische Maßnahme umzusetzen habe. Diese Klage ist noch beim Verwaltungsgerichtshof in Mannheim anhängig.

**PB: Welche Positionen haben die politischen Gremien der Stadt zur Schleifenlösung vorgebracht?**

**Rotermund:** Die politischen Gremien waren an allen Planungen, auch der Tunnelquerung und im Planfeststellungsabschnitt 1.5 (Zuführung Bad Cannstatt / Feuerbach) im Rahmen der städtischen Stellungnahmen zum Projekt

S21 beteiligt. Grundzüge der S21-Planung waren von der Planänderung 2016 nicht berührt, insofern war die Änderung im Jahre 2016 in den Gremien nicht gesondert zu behandeln. Der Bericht im Ausschuss S21 / Rosenstein über die Klage im Oktober 2017 wurden mehrheitlich zustimmend zur Kenntnis genommen.

**PB: Nach Inbetriebnahme von Tiefbahnhof und S-Bahn-Tunnel soll die Wolframstraße zum Cityring ausgebaut werden. Hat die Stadt bereits Vorstellungen, wie sie die Oberkante des Tunnels mindestens 2,5 Meter über dem heutigen Straßenniveau und dem des Budapester Platzes topographisch gestalten will?**

**Rotermund:** Konkrete Planungen zum Cityring stehen noch aus; für sie gibt es derzeit nur einen Grundsatzbeschluss. Er besagt, dass die Wolframstraße auf Niveau Oberkante des S-Bahntunnel angehoben und geradlinig weitergeführt wird. Die Herstellung eines erweiterten Cityrings, ist zudem erst nach Fertigstellung des neuen Tiefbahnhofs möglich, ebenso auch die endgültige Ge-



Endzustand des Provisoriums mit Umfahrungsschleifen

staltung des Budapester Platzes. Seine Lage und Gestaltung hängen auch mit den künftigen Plänen für das Gebiet A2 (heutiges Gleisvorfeld) und dem derzeitigen Wettbewerb Rosenstein zusammen.

**PB: Herr Rotermund, würden Sie zustimmen, dass am meisten von allen Stadtbezirken das Quartier auf der Prag und der Bezirk Stuttgart Nord von der Schleifenlösung beeinträchtigt werden?**

**Rotermund:** Es ist sicherlich so, dass der Stadtbezirk durch die Baumaßnahmen und die verkehrlichen Veränderungen belastet wird. Wir als Stadtverwaltung sehen unsere Verantwortung den Bürgern gegenüber darin, diese Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen aber

so gering wie möglich zu halten.

#### Ausblick

Bahn und Stadt haben sich nun endgültig auf die provisorische Schleifenführung an der Wolframstraße verständigt. Wann mit dem Bau begonnen wird, steht noch nicht fest. Die 25. Planänderungen bei der Bahn, die Einstellung der städtischen Verwaltung und die Rolle des Gemeinderats werfen ein weiteres Mal ein bezeichnendes Licht auf den Umgang mit den berechtigten Interessen der direkt, unmittelbar und für lange Zeit betroffenen BürgerInnen und Bürgern Auf der Prag.

Da wird die Bau-Log-Straße auf öffentliche Straßen umgeleitet; da wird die Wolframstraße auf Jahre hinaus „verschleift“; da wird

die Nordschleife auf eine Fahrspur verkürzt und der Fuß-/Radweg eingezogen, den Prägern bleiben nur Umwege, Wartezeiten und Gefahrenquellen.

Die „provisorische Führung der Wolframstraße“ ist nur der jüngste Zumutung, weitere Beispiele drängen sich auf. Die jahrelangen Belastungen durch die S21-Logistik, der Lärm, der Staub und die Abgase, die Widrigkeiten der Bau-Log-Straße ebenso wie die des zentralen Logistikfeldes, die Umleitungen öffentlicher Straßen. Schon seit Jahren wird für die 43 Stufen-Treppe am Nordbahnhof für Alte, Behinderte, Radfahrer, Mütter ein Aufzug gefordert. All das und vieles mehr bestimmt und beeinträchtigt das Leben „auf der Prag“. Die „Schleifen werden ein Übriges tun.

Alle Planskizzen aus der Power-Point Präsentation „Provisorische Führung Wolframstraße“ von Dr. Florian Bitzer, Vertreter der Bahn AG, im Bezirksbeirat Nord am 07.05.2018.

Termine der Einrichtungen und Vereine „Auf der Prag“ soweit diese bekannt sind.

WANN?	WAS?	WO?
13. September 2018 Premiere: 18 Uhr Weitere Termine: 14.09., 15.09., 20.09., 21.09., 22.09.2018 um 18 Uhr	Transit – Audiowalk durch das Stuttgarter Kulturschutzgebiet (Theaterproduktion von O-Team) Anmeldung unter: info@team-odradek.de	Treffpunkt: S-Bahn Ständle am Nordbahnhof
21. September 2018 14 bis 17 Uhr	Temporäre Spielstraße – Pilotprojekt der Stadt Stuttgart	Zwischen Eckartstraße 7–9 und Rümelinstraße 31 u. 33
25. September 2018 19 Uhr	Info-Laden – Stammtisch „Eine Seilbahn für die Prag?“	Info-Laden Rosenstein Nordbahnhofstraße 81
26. September 2018 18 Uhr	Bunter Abend – unterhaltsames Programm mit Vereinen und Gruppen	St. Georg Gemeindehaus Heilbronnerstr. 135
20. Oktober 2018 10 bis 12 Uhr	Tag des offenen Ateliers mit buntem Rahmenprogramm	Ateliergemeinschaft Bauzug 3YG Waggons am Nordbhf. Nordbahnhofstraße 165
30. Oktober 2018 14 bis 17 Uhr	Temporäre Spielstraße – Pilotprojekt der Stadt Stuttgart	Zwischen Eckartstraße 7–9 und Rümelinstraße 31 u. 33

**Sitzungen des Bezirksbeirates Nord im Rathaus** – Kleiner Sitzungssaal jeweils um 18.30 Uhr: 24.09.2018, 08.10.2018, 22.10.2018, 12.11. 2018, 03.12.2018, 17.12. 2018  
**Kreativwerkstatt für Mütter und Kinder** im Haus 49 jeweils von 17 Uhr bis 20 Uhr: 28.09.2018, 19.10.2018, 23.11.2018, 14.12.2018

#### Herausgeber

Info-Laden Rosenstein Auf der Prag e. V.  
Nordbahnhofstraße 81  
70191 Stuttgart  
Telefon: 0711 / 25 69 966  
mail@infoladen-rosenstein.de

#### Bankverbindung

BW-Bank  
IBAN: DE 09 600 501 01 000 241 26 72

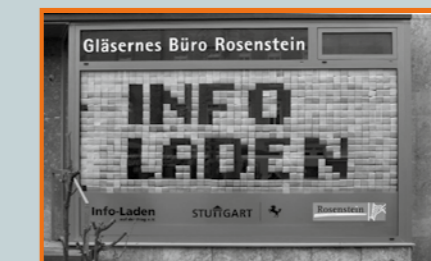
#### Werden Sie Mitglied

Wenn Sie Interesse an der Arbeit des Info-Ladens haben, oder den Info-Laden unterstützen wollen, können Sie dies mit einer Mitgliedschaft im Info-Laden verdeutlichen. Ein Antragsformular finden Sie auf unserer Webseite [www.infoladen-rosenstein.de](http://www.infoladen-rosenstein.de)

Info-Laden Rosenstein Auf der Prag e. V. . [www.infoladen-rosenstein.de](http://www.infoladen-rosenstein.de)

Ausgabe 2/2018

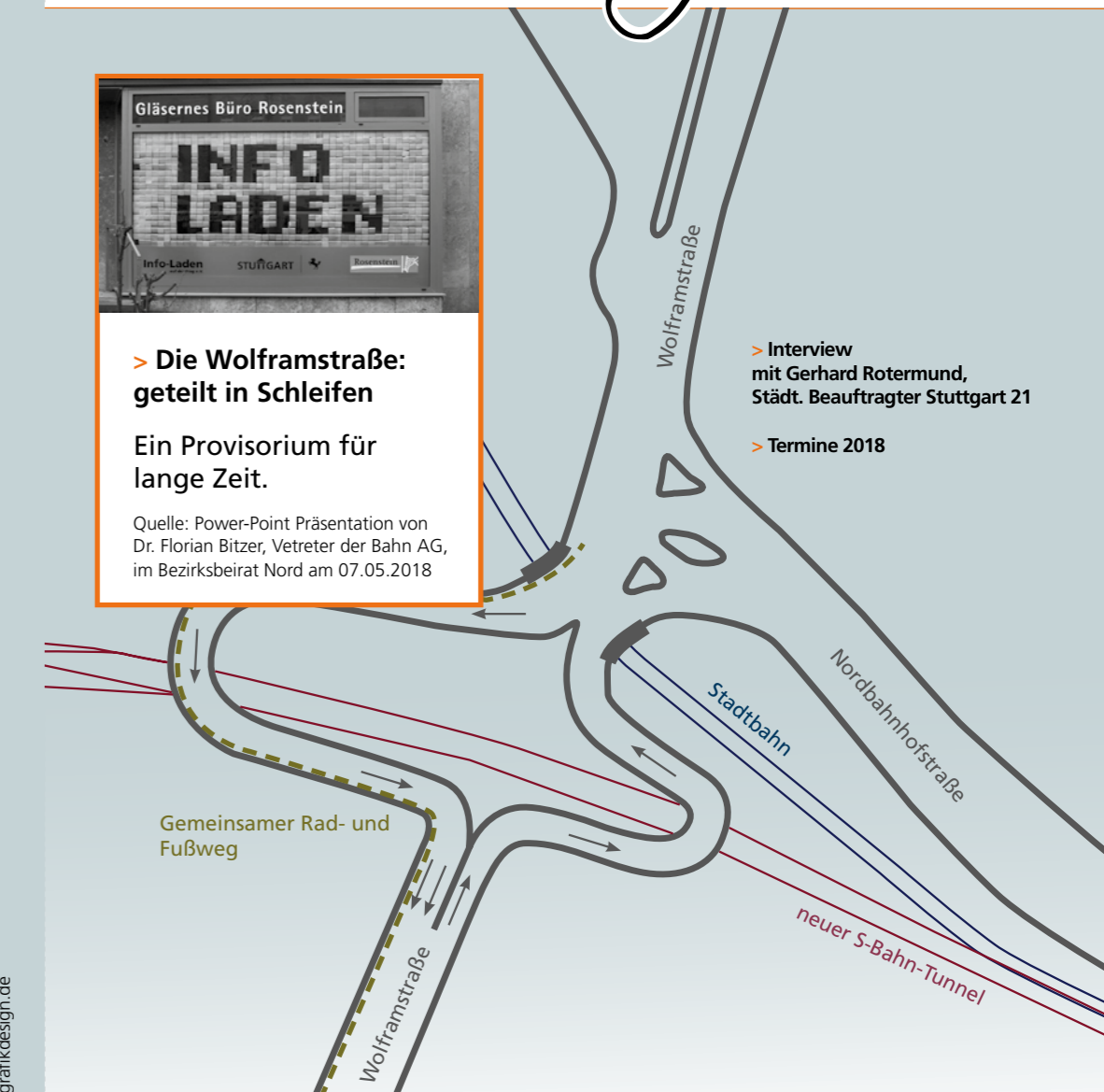
# PragBLATT



## > Die Wolframstraße: geteilt in Schleifen

Ein Provisorium für lange Zeit.

Quelle: Power-Point Präsentation von Dr. Florian Bitzer, Vertreter der Bahn AG, im Bezirksbeirat Nord am 07.05.2018



www.milla-grafikdesign.de



**Liebe Prägeme. Sie kennen das Pragblatt als eine Stadtteilzeitung, die Ihnen gewöhnlich einen bunten Strauß an Artikeln anbietet. In unserem Stadtteil tut sich ja viel, Stuttgart 21 macht nicht nur der Bahn AG sondern auch uns allen zu schaffen.**

**Im Pragblatt möchten wir Vieles und Unterschiedliches ansprechen. Doch mit der zweiten Ausgabe 2018 werden wir nur über ein einziges Thema informieren. Es geht um ein S21-Bauprojekt welches den Verlauf der Wolframstraße weitestgehend verändern und die Mobilität „auf der Prag“ für viele Jahre beeinträchtigen wird: Ein S-Bahn-Tunnel, 2,5 Meter über Niveau der Wolframstraße, macht es notwendig, dass die Straße direkt vor den Bahnbrücken mit zwei weit ausladenden Seitenschleifen neu verlegt wird. Die Behinderungen werden beträchtlich sein.**

#### Ausgangslage

Die Bahn hat für die Schleifenführung mehrere Gründe vorgebracht: da ist zum einen die Topographie des S-Bahn-Tunnels. Er verläuft unterirdisch vom S-Bahnhof Mitternachtstraße kom-

mend zum Hauptbahnhof und kann wegen des Mineralwassers nicht beliebig tief gelegt werden, zumal darunter auch noch diverse Leitungen verlaufen. Seine Oberkante würde mit mehr als 2,5 Meter weit über Niveau der Wolframstraße hinaus ragen. Im Wege wäre auch die darüber hinwegführende Brücke; sie ist inzwischen abgerissen worden. Über diese Brücke verlief die Bau-Log-Straße, sie musste umverlegt werden. Als Logistik-Straße der Bahn nimmt sie nun ihren Weg durch das Europaviertel, überquert die öffentliche Wolframstraße und führt über Budapester Platz, Nordbahnhofstraße in die Rosensteinstraße. Am Kolping Bildungswerk kehrt sie zurück auf die nicht-öffentliche Bau-Log-Straße.

Die Bahn hat die Tunnelquerung über die Wolframstraße immer wieder abgeändert, von nicht weniger als 25 Planänderungen war zu hören; diese Zahl belegt auch, dass sich die Stadt angesichts der Bedeutung der Straße für den innerstädtischen Verkehr mit den diversen Vorschlägen nicht zufrieden gegeben hat. Die Stadt ist zur Wahrung ihrer

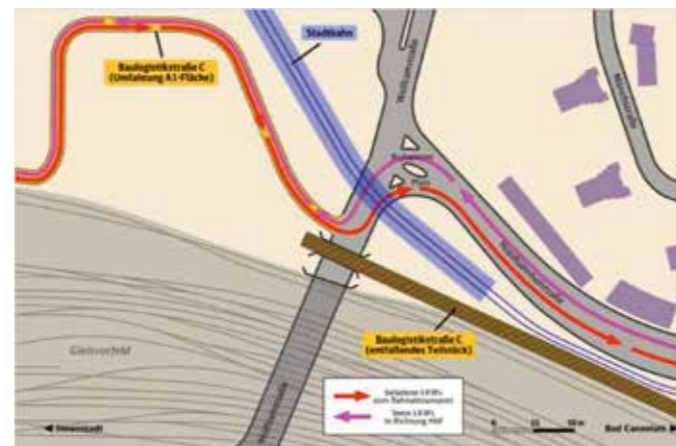
Interessen vor Gericht gezogen.

#### Vor Gericht

Im Großprojekt S21 sind Stadt und Bahn Vertragspartner. Ziel von beiden: S21 und seine bahntechnischen sowie städtebaulichen Neuordnungen miteinander und aufeinander abzustimmen. Der S-Bahntunnel fällt in die Verantwortung der Bahn, die Wolframstraße ist als öffentliche Straße eine städtische Angelegenheit. Doch die Schleifenlösung ist nur eine temporäre Maßnahme.

Die Schleifen werden später einmal zurückgebaut. Dieser Umstand mag bei der Auseinandersetzung eine Rolle gespielt haben. Dem Bauträger liegt ja daran, seine Zwischenlösungen rechtskonform, kostengünstig und im zeitlichen Rahmen auszuführen. Für die Stadt sind Rückbaumaßnahmen weniger von Belang, ihr Interesse ist auf das fertig zu stellende Endprodukt gerichtet. Im Falle der Verkehrsbehinderung sah die Stadt ihre Interessen verletzt und zog vor Gericht.

Ihr ging es nicht um eine Änderung der Tunnel-Position, sie sah vielmehr Ihre Chance darin, das Niveau



Führung Baustellenverkehr seit 1. April 2018

der Wolframstraße, vom Schlossgarten bis zum Budapester Platz, verkehrsgerecht auf die Höhe Oberkante des Tunnels anzuheben, vorausgesetzt, alle Brücken über die Wolframstraße würden abgerissen. Dazu hatte sich die Bahn im Kaufvertrag verpflichtet. Doch dann wäre der Bahnverkehr in den Kopfbahnhof nicht länger gewährleistet gewesen. Noch bevor der Verwaltungsgerichtshof zu einem Urteil kam, verständigte man sich auf einen Kompromiss: die Schleifenlösung.

Die politischen Gremien haben sich mit den „Schleifenlösungen“ wohl weniger intensiv beschäftigt. Bahn und Stadt haben den Räten von den diversen Änderun-

den-Stammtisch-Sitzung vom 20. März 2018 präsentierte die Bahn erstmals die mit der Stadt abgestimmte Planung. Der Verlauf der Bau-Log-Straße ca. 800 Meter über öffentliche Straßen wurde heiß diskutiert (siehe Planskizze links). Der Vertreter der Bahn sah darin keine zusätzliche Belastung für die Anwohner. Der Verkehr belaufe sich pro Tag auf nur ca. 400 zusätzliche LKW-Fahrten: (200 Fahrten beladen + 200 Leerfahrten). Und die Kritik, der Bezirksbeirat sei nicht informiert worden, wies die Vertreterin der Stadt mit dem Argument zurück, die Umleitung sei Teil des genehmigten Bauverfahrens und müsse nicht mehr öffentlich behandelt werden. Scharfer Protest wurde laut, als die zwei ausladenden Schleifen der Wolframstraße vorgestellt worden waren. Die „Nordschleife“, für Fußgänger und Radfahrer aus dem Norden bisher die einzig genutzte, günstig gelegene Strecke zum Schlossgarten, entfällt. Diese Schleifen werden reine Autostraßen mit nur einer Fahrbahn.

So bleibt als Fuß- und Radweg zum Schlossgarten für die Prägeme nur die ungüns-

tig gelegene „Südschleife“. Um zum Park zu gelangen begibt man sich auf die bebaute Seite der Nordbahnhofstraße, überquert von dort den verkehrsüberladenen Budapester Platz mit seinen Ampeln und engen Inseln.

#### Bezirksbeirat

Die Kritik beim Stammtisch war für die SPD-Fraktion des Bezirksbeirats Anlass, einen Antrag auf Behandlung der Problematik zu stellen. Am 7. Mai 2018 erfolgte in öffentlicher Sitzung die „Berichterstattung zur provisorischen Führung der Wolframstraße“. Herr Dr. Florian Bitzer von der Bahn AG stellte in einer Power-Point Präsentation die aktuelle Planung vor. Er erläuterte die Komplexität der Zusammenhänge für diesen Bauabschnitt, und wies darauf hin, dass



Ursprungsplanung aus dem PFB 13.10.2006

es von Seiten der Bahn am 26.07.2017 die nicht weniger als 25. Planänderung gegeben habe. (siehe Planskizze unten) Besonders die Lage und Führung der Nordschleife habe manche Abänderung gefordert. Ursprünglich sollte diese Nordschleife hoch über die U-Bahngleise auf die Nordbahnhofstraße verlegt werden, ein Beweis, dass die Bahn auf die Belange des Straßenverkehrs sehr wohl Rücksicht nehme. Für die verkürzte Nordschleife sehe er keinen Raum für einen Fuß-/Radweg. Auch der Vertreter der Stadt, Herr Gerhard Rotermond kam zu Wort. Er sah keinerlei Möglichkeiten, den aktuellen Kompromiss zwischen Bahn und Stadt noch zu ändern. (vgl. das Interview in dieser Ausgabe) Kritik und Protest wurden besonders

laut, als der Zeitplan für den Bau erläutert wurde. Gerade war ja bekannt geworden, dass sich der Tiefbahnhof wohl erst ca. 2025 in Betrieb gehe. Zur Frage, warum der S-Bahn-Tunnel samt seinen zwei Schleifen und massiven Behinderungen ca. 2020 fertig gestellt aber jahrelang nicht genutzt werde, verwies die Bahn auf diverse Zeitverträge, die sie einzuhalten habe.

#### Neugestaltung Budapester Platz

Fest steht, die Schleifen können erst zurück gebaut werden, wenn Tiefbahnhof und S-Bahntunnel in Betrieb gegangen sind, erst danach kann der Cityring ausgebaut werden. Dazu gibt es nur erste Überlegungen: 2,5 Meter über heutigem Straßenniveau würde die Tunnel-Oberkante für den Cityring bedeuten, dass der Verkehr in beide Richtungen eine nicht unbeträchtliche Steigung überwinden müsste. Diese „Hürde“ könnte allerdings durch eine Anhebung des Niveaus des Budapester Platzes bis auf Oberkantenhöhe des Tunnels ausgeglichen werden. Damit ist die Chance gege-

ben, den Budapester Platz von heute, seine Fläche, Straßenführungen, Verkehrsinseln neu zu gestalten. Die neue U-Bahn-Brücke lässt reichlich Raum nach oben. Und auf der auf der anderen Seite der Tunnel-Querung könnte der Cityring durch entsprechende Modellierungen langsam zum Schlossgarten hin abfallen. Raum nach oben wäre vorhanden, die Brücken sind dann ja abgerissen. Ein Fuß-Radweg an der Nordseite des Cityrings dürfte nicht fehlen. Konkrete Pläne zur Gestaltung des Cityrings liegen noch nicht vor; wann er in Betrieb geht, steht wie so vieles im Zeitplan von S21 in den Sternen.

#### INTERVIEW

**Am 17. August 2018 führte das Pragblatt (im folgenden PB genannt) zum Thema Schleifenlösung an der Wolframstraße ein Interview mit Herrn Gerhard Rotermond, Leiter der Städtischen Stabstelle zu Stuttgart 21.**

**PB: Herr Rotermond, schildern Sie bitte die aus Ihrer Sicht wichtigsten Veränderungen, welche die von der Landeshauptstadt ak-**

**zeptierte Schleifenlösung für die Wolframstraße mit sich bringt.**

**Rotermond:** Der Neubau des S-Bahntunnels im Bereich Wolframstraße als Teil des Projekts Stuttgart 21 erfordert vor allem aus Gründen des Mineralwasserschutzes, dass die Oberkante des Tunnels um ca. 2,5 Meter über das heutige Niveau der Wolframstraße angehoben wird. Um diesen Höhenunterschied zu überwinden wird die Straße in zwei ausladenden Schleifen über Teile des fertiggestellten Tunnels geführt.

Die provisorische Straßenführung (Schleifen) wird auf jeweils eine Fahrspur reduziert, was zur Bewältigung des Verkehrs ausreicht. Der nördliche, getrennte Geh- und Radweg von heute entfällt, auf der Südseite wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt. Das bedeutete als erstes, dass die Brücke, über welche die Bau-Log-Straße bis März 2018 führte, abgerissen werden musste. Die LKW fahren seither über öffentliche Straßen, den Budapester Platz, die Nordbahnhofstraße und Teile der Rosensteinstraße am UfA-Palast zurück auf

die bahneigene Bau-Log-Straße.

**PB: Die Wolframstraße ist innerstädtisch eine wichtige Verbindungsstraße. Wird es zu Behinderungen kommen?**

**Rotermond:** Die Fahrbahnführung hält auch in den Kurvenbereichen die geltenden Richtlinien ein. Der motorisierte Verkehr wird eine längere Strecke zurücklegen und mit angepasster Geschwindigkeit fahren müssen, aber in seiner Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden.

**PB: Herr Dr. Florian Bitzer stellt in seiner Power-Point Präsentation einen Bauplan zur Tunnelquerung in zeitlich versetzten Phasen vor. Wie gestalten sich die Einzelschritte dieser Maßnahme?**

**Rotermond:** Die Maßnahmen bis zum Endzustand werden sich über einen längeren Zeitraum erstrecken. Die Verlegung der Bau-Log-Kreuzung in die Nordbahnhofstraße wird im Herbst 2018 abgeschlossen sein. Die Umfahrungsschleifen werden ihren Endzustand im Laufe des Jahres 2020 erreicht