

Montag, 10. Dezember 2018

Mehrere Straßen werden gesperrt

Feuerbach/Zuffenhausen In den kommenden Tagen gibt es neue Baustellen im Stuttgarter Norden.

Verkehrsteilnehmer in Feuerbach müssen am heutigen Montag, 10. Dezember, auf der B295 an der Ecke Siemens-/Steiermärker Straße in den Nachtstunden mit Verkehrsbehinderungen rechnen. Von 21 Uhr am Abend bis 5 Uhr am Morgen des Folgetags wird in der Eisenbahnunterführung die Fahrspur in Richtung Steiermärker Straße gesperrt. Grund sind Bauvorhaben für Stuttgart 21. In den Nächten von Dienstag, 11., bis

Donnerstag, 13. Dezember, wird dann die Fahrspur in der Eisenbahnunterführung in Richtung Borsig-/Heilbronner Straße jeweils von 21 Uhr bis 5 Uhr am Morgen des Folgetags gesperrt sein. Eine Umleitung ist ausgeschildert.

Auch in Zuffenhausen gibt es ab sofort eine neue Baustelle: An der Lorenzstraße wird noch bis Montag, 17. Dezember, im Bereich zwischen der Hellmuth-Hirth-Straße und der Schwieberdinger Straße die Rechtsabbiegespur von der Lorenzstraße in die Schwieberdinger Straße gesperrt sein. Grund sind Baumfällarbeiten. *red*

Nachruf

Professor Helmut Strosche ist gestorben

Feuerbach Der ehemalige Ärztliche Direktor der Klinik für Allgemein-, Gefäß- und Unfallchirurgie des Bürgerhospitals am Krankenhaus Feuerbach, Professor Helmut Strosche, ist am Sonntag, 18. November, im Alter von 76 Jahren gestorben. Professor Strosche, der zuvor an den Chirurgischen Universitätsklinik Bergmannsheil in Bochum, der Ruhruniversität Bochum und dem Marienhospital Herne tätig war, wurde im Juli 1989 als Ärztlicher Direktor an das Bürgerhospital berufen. Er initiierte dort unter anderem

den Aufbau eines gefäßchirurgischen Schwerpunkts und eine Abteilung für ambulante Operieren. Außerdem führte er ein minimalinvasives Verfahren der Kniegelenkendoprothetik und das Arbeiten mit computergestützten Operationstechnologien ein.

Im Jahr 2001 wurde Helmut Strosche Erster Ärztlicher Direktor des Bürgerhospitals und damit Mitglied der Krankenhausbetriebsleitung des Bürgerhospitals und der Gesamtbetriebsleitung des Klinikums Stuttgart. Seit 1. April 2007 war Professor Strosche im Ruhestand. *red*

Prüfauftrag

Bezirksbeirat wünscht neue Stadtbahnlinie

Stammheim Einstimmig hat der Bezirksbeirat einem Antrag der CDU-Bezirksgruppe zugestimmt. Darin werden die Stadtverwaltung und die SSB AG aufgefordert, eine neue Stadtbahnlinie zur Verbesserung des ÖPNV von Feuerbach über Zuffenhausen, Stammheim-Süd, Neuwirtshaus bis nach Kallenberg zu schaffen sowie einen möglichen Ringschluss weiter über Korntal-Münchingen-Schwieberdingen nach Markgröningen zu prüfen.

Die Stadtverwaltung beziehungsweise die SSB AG sollten möglichst rasch darstellen, welchen Aufwand es bedeutet, diesen Vorschlag in planerischer, baulicher, organisatorischer, finanzieller und zeitlicher Hinsicht umzusetzen. „Es gibt ein erhebliches Verkehrsaufkommen auf der Strecke Feuerbach bis nach Kallenberg und eventuell darüber hinaus bis Schwieberdingen“, sagte CDU-Sprecher Stefan Kulle. „Nach unserer Auffassung würde sich der Individualverkehr durch eine neue Stadtbahnlinie reduzieren lassen.“ Bewusst habe man sich dagegen entschieden, eine bestimmte Strecke vorzugeben. „Es geht uns vielmehr um eine Richtung, und wie das dann im Detail aussehen kann, das sollen die Fachleute beurteilen, aber sie sollten einen entsprechenden Prüfauftrag erhalten.“

Im Großen und Ganzen unterstützen die Ratskollegen den Antrag, lediglich was die Streckenführung angeht, wünschte sich Eberhard Kries von der SPD ein paar mehr Details. *cl*



Die Studenten der Hochschule Konstanz haben sich mit der möglichen Bebauung des Rosensteinquartiers beschäftigt.

Foto: Georg Linsenmann

Autos sind im Zukunfts-Quartier unbedeutend

S-Nord Studentische Entwürfe bieten teils überraschende Ideen für den Gleisbogen von S21. Von Georg Linsenmann

Was wird mit dem Gleisbogen und dem Dreiecksareal nordwestlich des Nordbahnhofviertels, wenn nach dem aktuellen Plan im Jahr 2025 der Tiefbahnhof zu Stuttgart 21 tatsächlich in Betrieb gehen wird? Antworten darauf werden vom städtebaulichen Ideenwettbewerb erhofft, dessen zweite Phase bereits läuft und der im März kommenden Jahres endet. „Sehr günstig“ sei also die Situation, sich darüber Gedanken zu machen, meinte Josef Klegraf im „Gläsernen Büro“ des Info-Ladens an der Nordbahnhofstraße, als dort nun eine Ausstellung just mit solchen Überlegungen eröffnet wurde: studentische Arbeiten von angehenden Architekten der Hochschule Konstanz, die sich mit dem „Potenzial des Teilgebiets B“ von S21 beschäftigt haben: Unter der Maßgabe, „städtebauliche Vorschläge für ein vielfältiges, lebendiges, urbanes und lebenswertes Stadtquartier“ zu erarbeiten.

Mit dem Stuttgarter Professor Leonhard Schenk hatten die Studenten dabei einen Betreuer, der nicht nur die örtlichen Gegebenheiten bestens kennt, sondern als

Mitglied der Jury des laufenden Ideenwettbewerbes auch die entscheidenden Parameter. Zudem hatte Uwe Stuckenbrock, im Stadtplanungsamt viele Jahre für die Innenstadtbzirkle zuständig, die in sechs Gruppen arbeitenden 15 Studenten mit den topografischen Tücken des Geländes vertraut gemacht. Denn der Umgang damit sei „der Knackpunkt“, neben der Anbindung an die Prag, für die Schenk eine Art Liebeserklärung abgab und dann mit Blick auf die künftige Nachbarschaft meinte: „Das wird der beste Teil von Stuttgart 21.“ Der Rundgang mit der Debatte der sechs Entwürfe wurde dann zu einer fast zweistündigen Tour d'horizon durch die Problemstellungen – mit teils durchaus überraschenden Ansätzen.

So nahmen etwa Johannes Bank und Patricia Friedrich in ihrem Entwurf „Wohnen am Roseneck“ die Topografie mit quasi zellularen Clustern von miteinander verbundenen Wohninseln auf, die je für sich Quartiere bilden. Eine Leitidee war dabei laut Bank „Wohnen im Park für Alle“. Wo bei sich schon hier eine generelle Tendenz

zeigte, Stadtquartiere zu gestalten, die möglichst wenig Verkehr erzeugen. Oder wie Bank sagte: „Das Auto hat für unsere Generation nicht mehr diese große Bedeutung.“

Dem entsprechend schlägt ein zweiter Entwurf dichte, autofreie Quartiere vor, die als geometrisch gebrochene Wohnblöcke in einer parzellierten Struktur platziert werden. Die harten Strukturen dieser Wohnbereiche mit diversen Hochpunkten im Gelände stehen in Kontrast zu den fließenden Grünräumen des Geländes mit teils terrasierten Treppenlandschaften.

Die größte Aufmerksamkeit erregte der Entwurf „Stadt-Balkon“ von Daniel David, Vanessa Maidl und Yannik Jendel, weil dieser Entwurf den Sprung im Gelände nicht nur belässt, sondern diesen sogar noch betont – und die Kante in bebauter Form als performatives architektonisches Moment herausarbeitet. Schenk nannte dies „eine tolle Vision und ein Statement, das Fantasien weckt“. Seine eigene war diese: „Das wird ein sehr attraktiver Ort, die nächste Party-Meile von Stuttgart.“ Ein Nebeneffekt des Entwurfes: Der Rosenstein-Park bleibt in sei-

ner „historischen Gestus als introvertierter Park erhalten.“

Ein weiterer Entwurf greift die Stäffele-Idee auf und terrasiert das Gelände in langgezogenen Blöcken, die dann eine eher kleinstädtische Struktur abgeben. Ganz im Kontrast dazu dann der Entwurf unter dem Titel „Zwischen Ruhe und Erlebnis“, der als „Zwiesgespräch zwischen Stadt und

„Das Auto hat für unsere Generation nicht mehr diese große Bedeutung.“

Johannes Bank, Architektur-Student

Park“ bezeichnet wurde. Kennzeichnend ist ein „sehr städtisches Zentrum“, das Schenk als „eine Art Rosenstein-City“ bezeichnete, einschließlich einer kulturellen Zone „in der die Stadt nie schläft“. Die Arbeit war an der Uni von einer internationalen Jury als „beste Arbeit des Hauptstudiums“ ausgezeichnet worden, wie Schenk berichtete. Die Studenten hätten die Aufgabe als Experimentierfeld genutzt. Einen markanten Kern kennzeichnet aber auch der „Green Living“-Plan. In gewisser Weise bringt er ebenfalls auf den Punkt, wie sich die nachwachsende Generation der Planer städtisches Leben vorstellt: vitale urbane Strukturen in Verbindung mit viel Grün und Easy Living. Und schon gar keinen Stress machen hier die Autos.

Die Strohäubahn fährt nicht bis Feuerbach

Stuttgarter Norden Der Regionalverband lehnt die Verlängerung von Korntal bis nach Feuerbach ab. Von Rafael Binkowski

Die Ernüchterung ist mit Händen zu greifen. Nach jahrelangen Verhandlungen kommt jetzt ein klares Nein aus Stuttgart: Der für Verkehr zuständige Regionaldirektor Jürgen Wurmthaler lehnt es ab, die Strohäubahn bis nach Feuerbach zu verlängern. Er verweist auf ein Gutachten, wonach es sinnvoller sei, die S-Bahn häufiger fahren zu lassen. „Wir sind enttäuscht“, sagt Markus Klohr, der Sprecher des Landratsamts, und der Korntal-Münchinger Bürgermeister Joachim Wolf sagt: „Wir bedauern das außerordentlich.“

Im Strohäu und im Landkreis wählte man sich jahrelang auf der sicheren Seite. In der Kreisbehörde verweist man auf eine Art Gentlemen's Agreement, einen Deal zwischen Regionalverband und dem Zweckverband der Strohäubahn. „Wir hatten die Aufgabe, die Signaltechnik so umzurüsten, dass die Strohäubahn auf Bahngleisen fahren kann“, sagt Markus Klohr. Im Gegenzug sollte die Entwicklung der Fahrgastzahlen beobachtet werden – und bei guter Entwicklung sollten die gelb-grünen Wagen bis Feuerbach rollen können. „Wir haben unser Wort gehalten“, sagt Bürgermeister Joachim Wurmthaler, „wir haben das geprüft und uns für die Lösung entschieden, die für die meisten Fahrgäste im Strohäu die beste ist.“

Nun platzt die S-Bahn aus allen Nähten, auch die Strohäubahn ist ein Erfolgsmodell, täglich nutzen 3600 Pender die Bahn. Der Ausbau bis Heimerdingen ist abgeschlossen. Nun hoffte man, mit dem Regionalverband bei der Deutschen Bahn vorzusprechen zu können. Doch daraus wird nichts. Ein Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts (VWI) in Stuttgart ergab, dass auf der S-Bahnlinie S 6/60 deutlich mehr Fahrgäste zu erwarten seien. Zwischen Ditzingen und Feuerbach könnten acht S-Bahnen je Fahrtrichtung in einer Stunde verkehren, so die Idee.

Zudem verweisen die Experten auf technische Probleme: An der Haltestelle ist der Bahnsteig mit 96 Zentimetern zu hoch, die Strohäubahn benötigt 55 Zentimeter hohe Bahnsteige. Auch müsste im Bahnhof Feuerbach das Gleis 130 ausgebaut werden. Dies soll aber bei Störungen als „Wendegleis“ für die S-Bahn aus Ludwigsburg genutzt werden. S-Bahn und Strohäubahn sind aber unterschiedlich hoch.

Auch ein Gespräch von Landrat Rainer Haas und den Bürgermeistern am 17. Oktober bei Wurmthaler konnte den Regionaldirektor nicht umstimmen. „Das ist eine Rolle rückwärts“, sagt Markus Klohr, „bisher wurden wir vom Regionalverband in jeder Sitzung darauf hingewiesen: Denkt an



Die Strohäubahn wird erst einmal nicht bis nach Stuttgart-Feuerbach fahren. Stattdessen soll die S-Bahn bis zu acht Mal pro Stunde verkehren.

Foto: factum/Granville

die Durchbindung.“ Deswegen habe man die Signaltechnik für mehrere Millionen Euro saniert.

Der Korntal-Münchinger Rathauschef Joachim Wolf verweist darauf, dass für die vielen Fahrgäste aus Hemmingen und Heimerdingen eine direkte Anbindung viel attraktiver wäre. Den Vorschlag, als Variante die Strohäubahn in den Stuttgarter Salzweg Richtung Ludwigsburg zu verlängern, hält man im Landkreis für unsinnig.

Ganz aufgeben will der Landrat aber nicht: Haas schlägt vor, eben ohne Unterstützung des Regionalverbandes mit der Bahn zu verhandeln. Formal könnte die DB Regio die Einfahrt nach Stuttgart genehmi-

gen, dann würde die Strohäubahn aber ohne Halt in Zuffenhausen bis Feuerbach fahren. Allerdings wissen auch die Kommunalpolitiker aus dem Kreis, dass solche Verhandlungen mit der Bahn langwierig sind – und ohne Zustimmung des Regionalverbandes nahezu aussichtslos. Mittelfristig ist das Projekt auf Eis gelegt, langfristig will man es aber nicht aus den Augen verlieren.

Vielleicht spielt eine alte Rivalität eine Rolle: Jahrelang haben sich Region und Landkreis gestritten, wer die Bahn betreiben soll. Den Durchbruch brachte für den Kreis damals Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU), der aus Ditzingen stammt. Zum Leidwesen der Region.