

Stuttgart, 09.04.2024

Erhalt von Brückenbauwerken über die Ehmannastraße/Goppeltstraße und die Nordbahnhofstraße in Stuttgart Nord

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	30.04.2024
Bezirksbeirat Nord	Vorberatung	öffentlich	06.05.2024
Ausschuss Stuttgart 21/Rosenstein	Vorberatung	öffentlich	14.05.2024
Verwaltungsausschuss	Beschlussfassung	öffentlich	15.05.2024
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	04.06.2024

Beschlussantrag

1. Der Aufnahme von Verhandlungen durch das Tiefbauamt zur Übernahme der nachfolgenden genannten Fernbahnbrücken der DB InfraGo AG (DB) durch die Landeshauptstadt Stuttgart nach dem dauerhaften Einstellen des Betriebs der Eisenbahn wird zugestimmt:
 - (a) nördliche Fachwerkbrücke in Richtung Feuerbach über die Nordbahnhofstraße
 - (b) südliche Fachwerkbrücke in Richtung Feuerbach über die Nordbahnhofstraße
 - (c) östliche Bogenbrücke in Richtung Feuerbach über die Ehmannastraße/Goppeltstraße
 - (d) westliche Bogenbrücke in Richtung Feuerbach über die Ehmannastraße/Goppeltstraße
 - (e) Bogenbrücke in Richtung Vaihingen über die Ehmannastraße/Goppeltstraße
2. Der Aufnahme von Verhandlungen durch das Tiefbauamt mit der DB zum zeitnahen Rückbau der S-Bahnbrücke über die Ehmannastraße/Goppeltstraße (f) nach dem dauerhaften Einstellen des Betriebs der Eisenbahn wird zugestimmt.
3. Der Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Weiternutzung der unter Ziffer 1 genannten Brückenbauwerke wird zugestimmt.
4. Das Tiefbauamt strebt an den Gremien des Gemeinderats im ersten Quartal 2025 die Ergebnisse der Verhandlungen und der Machbarkeitsstudie einschließlich erster Kostenprognosen für die erforderlichen Investitionen und deren Erhaltung vorzulegen.

Kurzfassung der Begründung

A. Ausgangslage zu Brückenbauwerken in Stuttgart Nord

In Stuttgart Nord befinden sich mehrere Eisenbahnbrücken, die über Straßen in Verwaltung der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) führen. Zum Zeitpunkt des Beschlusses werden diese Brückenbauwerke der Deutschen Bahn (DB) zur Bewältigung des Schienenverkehrs in Stuttgart genutzt. Gegenstand dieses Beschlussantrags sind sechs Eisenbahnbrücken, die nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) eine Kreuzung von Eisenbahnen und Straßen bilden. Bei den sechs gegenständlichen Eisenbahnbrücken handelt es sich um folgende Brückenbauwerke (siehe Anlage):

- (a) nördliche Fachwerkbrücke in Richtung Feuerbach über die Nordbahnhofstraße
- (b) südliche Fachwerkbrücke in Richtung Feuerbach über die Nordbahnhofstraße
- (c) östliche Bogenbrücke in Richtung Feuerbach über die Ehmmanstraße/Goppeltstraße
- (d) westliche Bogenbrücke in Richtung Feuerbach über die Ehmmanstraße/Goppeltstraße
- (e) Bogenbrücke in Richtung Vaihingen über die Ehmmanstraße/Goppeltstraße
- (f) S-Bahnbrücke in Richtung Feuerbach über die Ehmmanstraße/Goppeltstraße

Die sechs gegenständlichen Eisenbahnbrücken befinden sich auf Flächen des Rahmenplans Stuttgart Rosenstein und wurden in den am 17. Oktober 2023 vom Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik beschlossenen Unterlagen berücksichtigt.

Neben den gesetzlichen Vorgaben des EKrG wurden im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 keine gesonderten Vereinbarungen zu den sechs gegenständlichen Eisenbahnbrücken getroffen. Nach der Fertigstellung des Projekts Stuttgart 21 ist die dauerhafte Einstellung des Betriebs der Eisenbahn auf den Brücken vorgesehen.

Die mögliche Übernahme von Brückenbauwerken durch die LHS sowie ein eventueller Rückbau der Eisenbahnbrücken ist gemäß den Regelungen des EKrG mit der DB abzustimmen. Die Verwaltung schlägt vor, die Brückenbauwerke (a) bis (e) von der DB zu übernehmen und bezüglich der S-Bahnbrücke (f) den Rückbau anzustreben. Zu den Details der Übernahme und des Rückbaus könnten entsprechend dem Beschluss Verhandlungen durch das Tiefbauamt mit der DB aufgenommen werden.

Im Folgenden werden die städtebaulichen Gründe für die Übernahme der Brückenbauwerke (a) bis (e) und den Rückbau der S-Bahnbrücke (f) dargestellt. Die konkreten Auswirkungen der Übernahme und des Rückbaus für die LHS, insbesondere in finanzieller Hinsicht, können vor Abschluss der Abstimmungen mit der DB noch nicht benannt werden.

B. Städtebauliche Gründe für Übernahme und Rückbau der Brückenbauwerke

Die Brückenbauwerke im Bereich der Ehmmanstraße gelten als technische Kulturdenkmale im Sinne des §2 des Denkmalschutzgesetzes Baden-Württemberg, sind Teil der Sachgesamtheit Hauptbahnhof Stuttgart und sind als Monument für die Bahnbauwerke aus dem vorherigen Jahrhundert zu sehen.

Aus städtebaulicher Sicht und aus der Perspektive der Ehmmanstraße markieren die Brücken im Sinn einer Torsituation den Übergang von einer städtischen Struktur in

die angrenzende Parklandschaft des Rosensteinparks. Sie stellen nicht nur einen identitätsstiftenden Charakter für das Nordbahnhofviertel, sondern auch für das künftige Stuttgart Rosenstein dar, da sie den nördlichen Zugang zu Stuttgart Rosenstein markieren. Die Brücken liegen innerhalb des künftigen Gleisbogenparks von Stuttgart Rosenstein, der unter anderem den Erhalt und die Umnutzung heutiger Gleistrassen zu Fuß- und Radwegeverbindungen vorsieht.

Da die Topographie des nördlichen Gleisbogens erhalten wird, ist dort weiterhin die Querung der Ehmannastraße auf der heutigen Höhenlage der Gleistrassen notwendig. Durch den Erhalt der Brückenbauwerke (c) und (d) und deren Umnutzung zu Fuß- und Radwegeverbindungen wird diese Querung gesichert. Da die nutzbare Breite der Brückenbauwerke (c) und (d) unter 4 Meter beträgt, ist der Erhalt beider Brücken für eine gute und funktionsfähige Fuß- und Radwegeverbindung erforderlich. Auch die Brückenbauwerke (a) und (b) sind laut Rahmenplan zur Nutzung für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Über die Brücken (a) bis (d) führen in Zukunft die Rad-schnellverbindungen (RSV 1 in Richtung Ditzingen und die RSV 2 nach Kornwestheim/ Ludwigsburg). Die Trassenverläufe der dann ehemaligen Bahnstrecken eignen sich topografisch hervorragend, um attraktive Verbindungen aus der Stuttgarter Innenstadt in den Norden zu realisieren. Für die Fußgänger bieten diese Brücken einen großen Mehrwert um durch den Gleisbogenpark bis in den Stuttgarter Norden flanieren zu können.

Das Brückenbauwerk (e) soll ebenfalls zur Umnutzung für den Fußverkehr erhalten werden. Der Gleisbogenpark verfügt gemäß Rahmenplan Stuttgart Rosenstein Spiel-, Sport- und Bewegungsflächen sowie Flächen für Urbanes Gärtnern, zur Aneignung oder für kulturelle Nutzungen. Diese Flächen sollen über ein durchdachtes Netz an Fußwegen - die bestehenden Brückenbauwerke sind Teil davon - miteinander verbunden werden.

Das Brückenbauwerk (f) wird künftig keine verkehrstechnischen Funktionen übernehmen und ist im Rahmenplan Stuttgart Rosenstein nur noch als Torso dargestellt. Aus städtebaulicher Sicht trägt diese Brücke zwar zur Ensemblewirkung bei, jedoch erscheint der Rückbau dieses einzelnen Bauwerks vertretbar und wird den Straßenraum unterhalb des Ensembles heller und freundlicher gestalten. Des Weiteren kann durch diese Maßnahme die Sichtbarkeit der anderen Brückenbauwerke verbessert werden. Bei erheblichem Mittelaufwand wäre ein Erhalt der funktionslos gewordenen Brücke nicht zu rechtfertigen.

Klimarelevanz

Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf den Klimaschutz.

Finanzielle Auswirkungen

Bei einer Übernahme der Brückenbauwerke (a) bis (e) werden Investitionen für die Sanierung und Umbau des Brückenbauwerks für die neue Nutzung erforderlich. Diese sind noch nicht bezifferbar. Das Tiefbauamt wird parallel zu den Verhandlungen eine Machbarkeitsuntersuchung durchführen, die auch die Folgeaufwendungen für die neue Nutzung und mögliche Einsparungen auf Seiten der DB berücksichtigt. Ziel ist es, das Verhandlungsergebnis mit der DB sowie erste Kostenprognosen im Rahmen einer Beschlussvorlage im ersten Quartal 2025 einzubringen.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

WFB, SWU und T

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Dr. Frank Nopper

Anlagen

Brückenbauwerke Ehmannastraße Nordbahnhofstraße

<Anlagen>