

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	346
		TOP:	6
Verhandlung		Drucksache:	569/2022
		GZ:	T
Sitzungstermin:	25.10.2022		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Hauck (TiefbA)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / fr		
Betreff:	Bericht zum Bauwerkszustand der Rosensteinbrücke		

Beratungsunterlage ist die Mitteilungsvorlage des Technischen Referats vom 21.10.2022, GR Drs 569/2022. Sie ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokoll-exemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die Tagesordnungspunkte 6 "Bericht zum Bauwerkszustand der Rosensteinbrücke - Kenntnisnahme (GR Drs 569/2022)", 7 "Die Umgestaltung der Rosensteinbrücke als Teil des Verkehrsstrukturplans Bad Cannstatt - mündlicher Bericht" und 9 "Rückbau und Ersatzneubau der Rosensteinbrücke und der Löwentorbrücke - Vorprojektbeschluss, Vorberatung (GR Drs 535/2022)" werden gemeinsam aufgerufen. Die Aussprache ist hier wiedergegeben.

Die zu den Tagesordnungspunkten 6 und 7 gezeigten Präsentationen sind diesem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen werden sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll sind sie in Papierform angehängt.

Zunächst berichtet Herr Hauck (TiefbA) gemäß der Präsentation zu **Tagesordnungspunkt 6**, dem baulichen Zustand der Rosensteinbrücke. Er verweist auf den mündlichen Bericht zur Sperrung der Rosensteinbrücke (siehe NNr. 152), woraus sich die Frage nach den Konsequenzen ergebe. In der Zwischenzeit sei das Bauwerk nochmals intensiv untersucht worden und es habe eine statische Berechnung stattgefunden, um mögliche Tragreserven auszuloten. Leider sei festgestellt worden, dass die Brücke extrem filigran und materialsparend gebaut sei und aufgrund dieser filigranen Grundstruk-

tur und des Schadensbildes keinerlei Verstärkungen möglich seien. Auch eine Notunterstützung würde die Statik so stark verändern, dass die Standsicherheit nicht mehr gewährleistet werden könne. Aus dieser Gesamtabwägung heraus gebe das Büro Leonhardt, Andrä & Partner (LAP) die Empfehlung, die Brücke möglichst bald abzubauen, auch im Hinblick auf die Sicherheitsthematik der Gewährleistung der Verkehrssicherheit der Bundeswasserstraße und natürlich der Fußgänger und Radfahrer, die die Brücke heute noch nutzten. Zum zeitlichen Ablauf erklärt der Mitarbeiter des Tiefbauamtes, eine Rückbauplanung sei nicht einfach. Das Bauwerk überspanne den Neckar und könne nicht in kurzer Zeit rückgebaut werden. Der Auftrag zur Planung eines Rückbaukonzeptes sei an LAP erteilt worden, und er gehe davon aus, im nächsten Jahr eine Ausschreibung zu fertigen. Er betont, auf den Neckar als Bundeswasserstraße müsse Rücksicht genommen werden; es gebe nur ein beschränktes Zeitfenster, in dem die Bundeswasserstraße gesperrt werden könne (zwei Wochen im Sommer). Man wolle diese zweiwöchige Sperrung im Sommer 2024 zum Abbruch des Haupttragwerks nutzen; im Vorfeld würden erste Abbrucharbeiten an den seitlichen Teilen vorgenommen. Dieses Konzept müsse selbstverständlich noch mit allen Beteiligten abgestimmt werden. Nachfolgend habe das Tiefbauamt großes Interesse, zügig in eine Neuplanung der Rosensteinbrücke einzusteigen. Dazu müssten bestimmte Voraussetzungen gegeben sein, wie ein Verkehrskonzept mit der Festlegung der notwendigen Breite der neuen Brücke und eine Entscheidung in den politischen Gremien, auf welcher Basis geplant werden solle. Ein Planungsauftrag dieser Größenordnung liege zum Schluss im siebenstelligen Bereich.

Zu **Tagesordnungspunkt 7**, der Umgestaltung der Rosensteinbrücke, nehmen die Herren Oehler und Hemmerich (beide ASW) Stellung. Herr Oehler betont eingangs, das Projekt sei für die bearbeitende Abteilung ein sehr besonderes und für die Gesamtbeurteilung der Stadt wichtig. In den vergangenen Jahrzehnten habe durch nachhaltige Verkehrsplanung stadträumliche Qualität zurückgeholt werden können. Mit den heutigen Ausführungen zum Verkehrsstrukturplan Bad Cannstatt solle eine Umsetzung vorgeschlagen werden. Im Grunde spreche man bei den gesamten, derzeit zu bearbeitenden Projekten von Umorganisation und Neudefinition von Flächen. Es gebe mehrere Projekte in dieser Form, wie zum Beispiel die "Lebenswerte Innenstadt", den Verkehrsstrukturplan Vaihingen/Möhringen, das Verkehrskonzept B295 in Feuerbach und das anspruchsvollste Projekt des neuen Stadtraums, die B14 in der Innenstadt. Durch die neue Art der Verkehrsplanung werde versucht, auch Städtebau zu betreiben und Räume/Qualitäten zurückzuholen, ohne die notwendigen Funktionen zu beeinträchtigen. Entscheidend sei, dass die Stadt für alle Verkehrsarten "funktioniere". Bezüglich des heutigen Themas werde es auch zu den kommenden Haushaltsplanberatungen ein "Paket" zu Personal und Finanzmitteln geben. Künftig müsse auch darüber gesprochen werden, wie qualifiziertes Personal gehalten werden könne. Dazu fehlten derzeit noch kreative Instrumente, die dringend benötigt würden.

Herr Hemmerich berichtet anhand einer weiteren Präsentation über den Verkehrsstrukturplan Bad Cannstatt und die Umgestaltung der Rosensteinbrücke als Teil dessen. Er richtet den Blick zunächst auf das Ergebnis des Wettbewerbs zum Neckarknie und die Bereiche Mittelmole, Seilerwasen, den Bereich zwischen den beiden Brücken sowie das Rillingufer (Folie 3). Im Rahmen des Siegerentwurfs sei zentrales Element die Idee, im Bereich zwischen den beiden Brücken den Stadtbalkon zu realisieren (Folie 4). Dadurch könne der Bereich der heutigen Stadtbahnhaltestelle und der Buslinien komplett verkehrsfrei gestaltet und ein urbaner Raum am Fluss geschaffen werden. Ein weiterer Schwerpunkt des Wettbewerbsergebnisses sei die Entlastung der Dammlagen vom

Radverkehr und die Verlagerung der Radschnellverbindung in die Achse Badstraße/Überkingerstraße. In seinen weiteren Ausführungen greift Herr Hemmerich die Neckartalstraße auf (Folien 5 - 7), die derzeit noch stark verkehrlich geprägt sei. Interessanterweise ändere das Wettbewerbsergebnis an dieser Stelle nur wenig, wobei sich allerdings die Frage stelle, ob dieser Ansatz für die Umsetzung eines Uferboulevards richtig sei. Darüber hinaus gebe es die Frage nach der Quervernetzung von Freiräumen in Richtung Mombachanlage und Travertinpark sowie auf der anderen Seite über das Mühlgrün in Richtung Kurpark (Folie 8). Der Wettbewerb habe nicht beantwortet, wie eine Fahrradstraße in der Überkingerstraße, einer stark belasteten Vorbehaltsstraße, realisiert werden könne (Folie 9). Dasselbe gelte für die Frage, welche Verkehrsfunktionen auf einer neuen Rosensteinbrücke liegen könnten (Folie 10), denn der Wettbewerb sei von der Bestandssituation ausgegangen. Für die Realisierung des verkehrsfreien Stadtbalkons sei als Idee ein Zwei-Richtungs-Regime in der Wilhelmastraße vorgesehen gewesen. Der sehr spitze Winkel in der Straßenführung erschwere dies (siehe Folie 10 links oben).

Anhand historischer Eindrücke leitet Herr Hemmerich zum Verkehrsstrukturplan (VSP) Bad Cannstatt über und erklärt, die Verkehrsplanung könne durchaus Impulsgeber für Stadtentwicklung sein (Folie 11). Zentrales Element in Stuttgart sei die Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs auf einer Ringstruktur (Cityring) gewesen, um im Gegenzug die zentralen Bereiche der Innenstadt verkehrsfrei auszubilden (siehe Folie 11 rechts). Für Bad Cannstatt bestehe der Auftrag, den VSP zu entwickeln (letztgültige Version von 1974, Folie 12). Es gebe bereits erste Überlegungen zum Fuß- und Radverkehr, auf denen aufgebaut werden könne (Fortschreibung Radverkehrskonzept 2009, Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen, Folie 13); aktuell laufe auch eine Ausschreibung für den ruhenden Verkehr im inneren Bad Cannstatt. Aufgrund von noch offener Planungsarbeit, einigen Vergaben und Bürgerbeteiligungen benötige der VSP noch mindestens zwei Jahre bis zur Beschlussreife. Anfang des Jahres sei der Ausschuss über den aktuellen Planungsstand im Zusammenhang mit dem Rosensteinquartier informiert worden (Folie 14), darin seien aber auch Bad Cannstatt betreffende Überlegungen beinhaltet. Ein zentrales Element sei hierbei zum Beispiel die Verlegung der Hauptradroute 6 aus dem FFH-Gebiet Rosensteinpark in die Pragstraße. Konkreter seien auch die Überlegungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Alten Eisenbahnbrücke, die Radschnellwegeverbindungen Richtung Remseck und Fellbach darüber zu führen. Zum Fußverkehrsnetz (Folie 15) führt er aus, die Hauptfußwegeverbindungen und Flanier Routen seien mit dem Bezirksbeirat diskutiert und beschlossen worden. Aktuell würden Mängel analysiert und Maßnahmen entwickelt. Der Verwaltungsmitarbeiter geht davon aus, im kommenden Jahr die Erweiterung des Fußverkehrskonzeptes für Bad Cannstatt und weitere Stadtbezirke abzuschließen.

Bezüglich der Kfz-Verkehrsstruktur lenkt Herr Hemmerich den Blick zunächst auf die wichtigen, öffentlichen Räume im zentralen Bereich Bad Cannstatts (Folie 16). Neben den Grünflächen verweist er auf die historische Altstadt und die Neckarvorstadt, die im Rahmen des Sanierungsgebietes in den nächsten Jahren aufgewertet werden solle, sowie die wichtige Verbindungsachse aus der Marktstraße über die Wilhelmsbrücke in die Brückenstraße. Ein weiterer wichtiger Bereich sei das Schulzentrum mit mehreren weiterführenden Schulen. Beim Blick auf das aktuelle Vorbehaltsstraßennetz (Folie 17) stellt er fest, dass - im Gegensatz zur Innenstadt - viele wichtige Räume durch diese noch zerschnitten würden. Erste Überlegungen zu einer langfristigen Vision ergeben ebenfalls eine Ringstruktur (Folie 18), die diese wichtigen öffentlichen Räume und den Neckar von den Hauptverkehrsstraßen entlaste. Um dieses Ziel zu erreichen, sind laut

Herrn Hemmerich zwei Netzergänzungen (Folie 19) nötig. Mit der Ertüchtigung des Augsburger Platzes könne die Schmidener Straße unterbrochen werden. Zur Entlastung des gegenüberliegenden Neckarufers (Neckartalstraße) müsse als Voraussetzung die Haldenstraße ertüchtigt und zur Entlastung der Neckarvorstadt der Altenburgtunnel (Arbeitstitel, ein Fahrstreifen pro Richtung) eingerichtet werden. Drittes Element der Netzreduktion bilde die Überlegung, die Rosensteinbrücke als Umweltverbundbrücke einzurichten. Darüber hinaus benötige man eine gewisse Quartierserschließung insbesondere rund um die Altstadt (Folie 21). Zur schnellen Erreichung erster Verbesserungen (Entlastung Neckarvorstadt) sei die Idee entstanden, ein Einbahn-Regime einzurichten, um die Lasten zwischen Haldenstraße und Neckartalstraße gleichmäßig zu verteilen (Folie 22). Insbesondere durch eine Einbahnstraße in der Neckartalstraße könnten der Bereich am Stadtbalkon verkehrsfrei gestaltet und neue Chancen für das Rillingufer ermöglicht werden. In diesem Zwischenschritt gebe es für die Rosensteinbrücke zwei Varianten: Einerseits könne die Rosensteinbrücke den Anliegerverkehr für die Altstadt gewährleisten. Dafür sei eventuell eine Einbahnstraße Richtung Altstadt ausreichend. Die größten Probleme lägen derzeit in der Zufahrt zur Altstadt, denn es gebe zwar von der König-Karls-Brücke eine Rampe Richtung Rosensteintunnel und Neckartalstraße, aber es fehle nach wie vor die Rampe hoch zur König-Karls-Brücke. Bei dieser Rampe sei das Problem gegeben, dass diese nur vom Rosensteintunnel zu erreichen sei, nicht jedoch von der Neckartalstraße. Andererseits könne die Rosensteinbrücke nur für den Umweltverbund ausgewiesen werden.

Zum aktuellen Zustand der Rosensteinbrücke verweist Herr Hemmerich auf die Ausführungen seines Vorredners und erläutert die umliegenden Räume (Folie 23). Nach einem Blick auf den derzeitigen Bestandsquerschnitt (Folie 24, kein Radverkehr) geht er zur bereits vorgelegten Umgestaltung der Pragstraße über (Folie 25). Darin seien bereits durchgängige Angebote für den Radverkehr auf der Rosensteinbrücke entwickelt worden. Der interfraktionelle Antrag enthalte den Auftrag, die Rosensteinbrücke gemeinsam mit der "Stadt am Fluss" zu denken und für die Zukunft nichts zu "verunmöglichen" (Folie 26). An dieser Stelle gibt der Referent einige Inspirationen zu ansprechenden Brückenmodellen in Stuttgart und im nahen Ausland (Folien 27 - 31). Im weiteren Verlauf seines Vortrages geht Herr Hemmerich auf die Anforderungen an die neue Rosensteinbrücke ein. Bezüglich der bautechnischen Anforderungen stehe vor allem die Vergrößerung der lichten Höhe für die Bundeswasserstraße im Fokus (Folie 32). Bei den freiraumplanerischen Anforderungen (Folie 33) verweist er auf seine Ausführungen zum Stadtbalkon etc. Darüber hinaus gebe es die Idee eines durchgängigen Fußweges vom Rosensteinufer bis zur Mombach-Anlage. Noch offen sei der Zugang zum Seilerwasen. Die verkehrlichen Anforderungen (Folie 34) seien sehr umfangreich, so der Verwaltungsmitarbeiter weiter, da Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr zu berücksichtigen seien.

Im weiteren Verlauf der Präsentation erläutert Herr Hemmerich zunächst die Variante mit Kfz-Verkehr in Richtung Altstadt (Einbahnverkehr, Folien 35). Die Verwaltung schlage dabei vor, die Haltestelle der Stadtbahn mittig auf die Brücke zu legen, um einerseits die Anbindung an die Altstadt zu optimieren und andererseits die Umsteigeverbindungen zwischen den ÖPNV-Linien zu verbessern. Damit werde an dieser Haltestelle eine sehr hohe Qualität für die Fahrgäste realisiert. Auf beiden Seiten der Haltestelle befinde sich eine 6,50 m breite Fahrbahn (innen Bahn/Bus, außen Kfz/Rad), gefolgt von breiten Seitenräumen, die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr böten. Anhand des Lageplans (Folie 36) verweist er auf den Kreisverkehr, mit dem alle Fahrbeziehungen ermöglicht werden könnten. Eventuell könne ein Durchlass für den Radschnellverkehr realisiert

werden, um diesen ohne Zeitverlust aus der Schönestraße in die Überkingerstraße zu überführen. Damit werde der Radverkehr bewusst vom Damm heruntergenommen. Auf der gegenüberliegenden Seite der Brücke werde in der Planung bereits das Einbahn-Regime in der Neckartal-/Wilhelmastraße unterstellt. Dies bringe den großen Vorteil, zügig in die Umsetzung des Stadtbalkons einzutreten und in der Zufahrt zur Neckartalstraße von der Wilhelma kommend nur noch einen Linksabbiegefahrstreifen für den Kfz-Verkehr zu benötigen. Dadurch könne der Seitenbereich am Neckarufer deutlich verbreitert werden. Zentraler Mehrwert des Einbahn-Regimes Richtung Altstadt sei die Verbesserung der Umsteigebeziehungen im ÖPNV; es müsse dann keine Kfz-Spur mehr überquert werden. Im Bereich der Pragstraße ergäben sich durch den Rückbau der heutigen Stadtbahnhaltestelle neue Spielräume zur Realisierung von mehr Grün und der Einrichtung eines hochwertigen Fußgängerüberweges. Geprüft werde aufgrund großer Höhenunterschiede derzeit noch ein Fußgängerüberweg von der Haltestelle Rosensteinbrücke zur Neckarvorstadt. Eine Rosensteinbrücke ausschließlich für den Verkehrsverbund (Folie 37) sei nahezu identisch mit Variante 1, denn es müsse ein flexibles Bauwerk für die kommenden hundert Jahre geschaffen werden, erklärt Herr Hemmerich. Der Hauptvorteil liege darin, auch in Fahrtrichtung Innenstadt den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Dadurch könne auf Seite der Wilhelma ein sehr breiter Gehweg mit Aufenthaltsqualität realisiert werden. Der Lageplan (Folie 38) weise den einzigen Unterschied auf, dass die Kfz-Zufahrt von der Pragstraße auf die Brücke entfalle. Im Rahmen seines Fazits (Folie 39) betont Herr Hemmerich, man habe sich mit dem Tiefbauamt darauf verständigt, den Grundsatzbeschluss im ersten Quartal 2023 in die Gremien einzubringen.

Zu **Tagesordnungspunkt 9** nimmt Herr Mutz (TiefbA) Stellung und erklärt, es bestehe dringender Handlungsbedarf bei der Planung der Ersatzneubauten für die beiden Brücken. Es handle sich dabei um neuralgische Punkte im Straßennetz und dem ÖPNV mit wenig Ausweichmöglichkeiten. Aus diesem Grunde seien die Planungen sehr kompliziert. Bezüglich der Rosensteinbrücke betont er die größere Dimension und die höheren Baukosten durch die Einrichtung der Stadtbahnhaltestelle auf der Brücke. Die Verwaltung dürfe nicht auf die genannten Schätzkosten festgelegt werden. Um schnell starten zu können, seien die Personalstellen im Vorgriff auf den Stellenplan 2024 angemeldet worden.

Die Stadträtinnen und Stadträte Peterhoff (90/GRÜNE), Bulle-Schmid (CDU), Conzelmann (SPD), Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei), Serwani (FDP), Köngeter (PULS), Schrade (FW) und Dr. Mayer (AfD) danken für die umfangreichen Präsentationen und loben die bereits erfolgten Vorplanungen.

StR Peterhoff lobt darüber hinaus die bereits weit fortgeschrittene Arbeit, die im Frühjahr unter großem Druck begonnen habe. Da die Brücke in jedem Fall abgerissen und ersetzt werden müsse, dürfe der Übergangszeitraum nicht zu lange andauern. Die Aufgabe sei nicht einfach und das frühe Einbeziehen der Löwentorbrücke absolut richtig. Er bitte zwar darum, TOP 6 nach den Herbstferien nochmals aufzurufen, wolle aber das Signal zum Weiterarbeiten geben. Es werde eine gewisse Zeitspanne ohne Brücke geben und es müsse darüber nachgedacht werden, was während dieser Periode mit dem Kreuzungsbereich geschehe. Grundaussage - auch im Bezirk - sei es, das Problem möglichst schnell zu lösen. In der Frage nach der Dimensionierung der neuen Rosensteinbrücke spricht er Herrn Hemmerich Dank aus, da dieser den Bogen zum Verkehrsstrukturplan geschlagen habe. Gleichzeitig habe dieser einen "größeren Blick" auf das umliegende Gebiet gegeben, was die Chance einer städtebaulichen Veränderung biete.

Er verweist auf die erfolgte Inbetriebnahme des Rosensteintunnels und den verkehrlichen Bericht an diesem Standort. Nach der dramatischen Berichterstattung zu Beginn habe sich das Problem doch kleiner dargestellt als befürchtet. Die noch nicht eingerichtete Linksabbiegespur nach dem Rosensteintunnel auf die König-Karls-Brücke werde für weitere Verbesserungen sorgen. Aus diesem Grund könne die Rosensteinbrücke als Verkehrsverbundbrücke vorgesehen werden. Durch den Blick auf den VSP sieht sich der Stadtrat darin bestärkt, diesen Weg weiterzuverfolgen. Die Idee einer Haltestelle auf der Brücke schaffe Freiraum an einer Straßenkreuzung, die im bisherigen Maße nicht mehr notwendig sei. Er regt an, für die Übergangszeit bereits eine Aufwertung vorzusehen; es gebe beispielsweise im Bereich des Bunkers Fahrspuren, die nicht mehr benötigt würden und dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden könnten. Insgesamt befindet er den Querschnitt der Brücke für gut und will im ersten Quartal 2023 den entsprechenden Beschluss fassen. Hier biete sich eine wirkliche Chance für Bad Cannstatt und die Altstadt zur Entlastung und für die Aufwertung am Neckarufer.

Die klare Botschaft einer unumgänglichen Erneuerung der Brücke spart für StRin Bulle-Schmid eine lange Hängepartie. Positiv bewertet sie den Umbau des Knotens Augsburg Platz, den sie schon lange als notwendig erachte. Erstaunen äußert sie über den Vorschlag eines Tunnels unter der Altenburg, da sie nicht von einer Mehrheit im Rat für einen weiteren Tunnel ausgehe. Eine Ringstraßenstruktur ist für die Stadträtin vorstellbar, aber es müsse noch eine genauere Betrachtung erfolgen. Klar sei jedoch, dass der Ziel- und Quellverkehr in Bad Cannstatt weiterhin funktionieren müsse. Anhand Folie 16 der Präsentation zu TOP 7 führt sie aus, Neckarvorstadt und Altstadt lägen direkt gegenüber, verfügten aber über keine Brücke mehr, die die beiden Stadtteile verbinde. Es gebe nicht nur Menschen, die mit ÖPNV, dem Rad oder zu Fuß mobil seien. Es müsse an die alternde Bevölkerung oder Menschen mit Gehbehinderung und an Handelsverkehr gedacht werden. Mit der heute vorgestellten Lösung könne der Motorisierte Individualverkehr (MIV) in Zukunft nicht mehr stattfinden. Die Händler der Altstadt klagten bereits heute über den Wegfall vieler Kunden, weil es keine Zugänglichkeit und Parkmöglichkeiten mehr gebe. Insofern sei sie mit der Planung der neuen Rosensteinbrücke und einem reinen Einbahnverkehr Richtung Altstadt nicht einverstanden. In Zukunft werde Verkehr mehr E-Mobilität aufweisen, aber nie auf null zurückgehen, weshalb die Rosensteinbrücke in beide Fahrtrichtungen für den MIV offengehalten werden müsse. Sie betont, bei der zukünftigen Rosensteinbrücke würden Funktionen massiv eingeschränkt und es dürfe nicht immer nur auf Kosten des MIV geplant werden. Menschen und Gewerbetreibende, die auf Auto oder Lastwagen angewiesen seien, verzweifelten, weil sie in Stuttgart nicht mehr vorankämen. Wenn Platz gespart werden müsse, könne die Stadtbahnhaltestelle auch an der bisherigen Position belassen werden.

Auf die neue Information zum Zeithorizont von 6 - 8 Jahren verweist StR Conzelmann. Dieser lange Zeitraum habe Auswirkungen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und mögliche Umleitungsverkehre. Nachdem sich dieses Verhalten über einen langen Zeitraum "eingeschliffen" habe, halte er es für fraglich, den Verkehr "mit Gewalt" in die Wohnbebauung zurückzuholen und Belastungen für die Altstadt wieder aufzubauen. Die Frage nach der konkreten Planung für die Brücke - als Verkehrsverbund oder mit Kfz-Verkehr - müsse heute noch nicht entschieden werden. Der Stadtrat verweist auf die GRDRs 174/2022, in der die zukünftigen Aufgaben bezüglich Brückenerneuerung/-sanierung festgehalten seien. Hier komme noch einiges auf die Stadt zu, weshalb Vorbereitungen stattfinden müssten. Um als Notfallhilfe dienen zu können, schlage er vor, die Rosensteinbrücke dergestalt zu planen, dass sie als Umleitung für den MIV dienen könne. Abschließend stellt er zur Rosensteinbrücke die Frage, ob diese derzeit für den

Fuß- und Radverkehr noch benötigt werde. Angesichts des beschriebenen, kritischen Zustandes sei es eventuell sicherer, sofort komplett zu sperren, zumal andere Quermöglichkeiten für diese Gruppe beständen.

StR Rockenbauch will zunächst die Informationen prüfen, bevor er eine Einschätzung abgibt. Er sei derzeit noch unentschieden in der Einordnung der Dimension der Brücke. Diese hänge von zahlreichen übergeordneten Prämissen ab. Eine Ersatzbrücke für alle erdenklichen Notfälle zu bauen, halte er für überzogen. Wenn eine andere Brücke saniert werde, könnten Pendler über einen gewissen Zeitraum auch den ÖPNV nutzen. Das geforderte "Funktionieren" müsse im Gesamtkontext gesehen werden; es dürfe auch für die Autofahrer Einschränkungen geben, da es für die anderen Verkehrsgruppen ohnehin nicht optimal ablaufe. In seinen weiteren Ausführungen lenkt der Stadtrat den Blick auf seine Vision für das Neckarufer, die sich von der heute gezeigten Planung unterscheide. Da nun der Rosensteintunnel vorhanden sei, hoffe er darauf, den Bereich des Neckarknies auf Seite der Wilhelma autofrei zu gestalten. Die Vorbehaltstraße um das Wilhelma-Theater herum sei nicht mehr einleuchtend; die Neckarvorstadt sei auch ohne diesen "Schlenker" erschlossen. Wenn diese Vorbehaltstraße anders dimensioniert werde, liege die Stadtbahnhaltestelle an ihrer heutigen Position nicht schlecht. Er stelle sich die Frage, warum die neue Brücke so groß gebaut und mit einer Haltestelle überfrachtet werden müsse. Er regt an, die Brücke auch in kleinerer Dimension (Bahn und Bus auf einer Spur) und ohne Autoverkehr zu planen. Man müsse sich trauen, den Verkehr in der Neckarvorstadt grundsätzlich anders zu organisieren. Es werde die heutige Verkehrsmenge in Stuttgart zukünftig nicht mehr geben können, was zum Wohle aller Menschen beitrage.

Der lange Zeitraum der Umsetzung erschreckt StR Serwani, weshalb er die Frage stelle, warum die zweiwöchige Sperrung der Wasserverkehrsstraße erst 2024 vorgenommen werden könne. Der Abriss müsse so schnell wie möglich erfolgen. Zu den verkehrlichen Anforderungen für die neue Brücke kann er sich StRin Bulle-Schmid und StR Conzelmann anschließen. Die neue Brücke müsse die beiden Bad Cannstatter Stadtteile auch für Autofahrer verbinden. Wenn andere Brücken gesperrt würden, benötige man die Rosensteinbrücke als Ausweichmöglichkeit. Er erwarte mit Spannung die Beratungen des Bezirksbeirates. Er möchte wissen, ob im Grundsatzbeschluss im ersten Quartal 2023 bereits eine Festlegung auf den Brückenquerschnitt (mit oder ohne Autoverkehr) zu erfolgen habe. Abschließend greift er die Löwentorbrücke auf, die überraschend schnell zur Sprache gekommen sei. Diese Brücke sei eine der am stärksten von Stadtbahnen frequentierten Brücken. Wenn diese ausfalle, sei mit Chaos zu rechnen. Die Stadt habe jahrelang die Brückeninfrastruktur vernachlässigt, weshalb nun umso schneller agiert werden müsse. In einer Stadt am Fluss müssten Brücken in Ordnung gebracht und gehalten werden.

Zustimmung zu den vorgestellten Planungen äußert StRin Köngeter, die aber die Details noch in der Fraktion besprechen will. Umweltverbund und Anliegerverkehr auf der Brücke entsprächen in weiten Teilen dem fraktionsübergreifenden Antrag. Aufgrund der geschlossenen Rosensteinbrücke sei zu erkennen, dass Radverkehr in der Überkingstraße kein Problem sei, da weniger Autos unterwegs seien. Durch die Verlagerung des Verkehrs könnten Flächen für den Umweltverbund und Radverkehr freigeräumt werden. Gegenüber StRin Bulle-Schmid führt sie aus, Autos könnten dort, wo es notwendig sei, noch fahren, aber es könnten nicht zusätzlich neue Radwege geschaffen werden und bisherige Straßen unangetastet bleiben. Die Verkehrsflächen müssten anders verteilt werden.

Vom Bauzustand der Rosensteinbrücke hat StR Schrade Kenntnis genommen. Er gehe von einer gewissenhaften Arbeit des beauftragten Ingenieurbüros aus. Auch die vier neuen Stellen und Mittel für die Brückenneubauten finden seine Unterstützung. Dass im Zuge der Entwicklung der 50 Jahre alte VSP überprüft werde, hält der Stadtrat für richtig. Er bitte darum, dies mit einer gewissen Priorität zu behandeln, da großer Handlungsbedarf bestehe. Wenn die Überkingerstraße komplett entfallen könne, schlage er als Kompromiss die Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung mit Mischverkehr vor. Wenn die Rosensteinbrücke um 6,5 m ausgebaut werde, stelle sich ihm die Frage, warum es nicht möglich sei, den Kfz-Verkehr aufrecht zu erhalten. Es handle sich um eine für den Handel in Bad Cannstatt extrem wichtige Verbindung, was Teile des Bezirksbeirates sicherlich bestätigten. Er sei gespannt auf die Reaktionen der Öffentlichkeit, wenn an der jetzigen Situation festgehalten werde. Ein Einbahnstraßen-Anliegerverkehr sei nicht die richtige Antwort auf die aktuellen Gegebenheiten. Es müsse im Hinterkopf behalten werden, dass es sich beim Bad Cannstatter Zentrum um ein B-Zentrum handle. Interesse hat der Stadtrat auch an der Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde in Verbindung mit der Integrierten Verkehrsleitzentrale, denn diese habe die Aufgabe der Verkehrsleitung im Falle einer Störung. Wenn die König-Karls-Brücke ausfalle, müsse die Rosensteinbrücke den Verkehr - zumindest teilweise - aufnehmen können.

Für StR Dr. Mayer bedeutet Planung immer auch die Berücksichtigung von Prozessen. Es dürfe nicht davon ausgegangen werden, dass ein Plan in 6 - 8 Jahren 1 : 1 umgesetzt werden könne. Er erinnert daran, dass Verkehrssysteme nicht "auf Kante genäht" werden dürften, denn dieses müsse in der Lage sein, Störungen zu verkraften. Ein Verkehrssystem benötige Quer- und Kollateralverbindungen, weshalb er appelliere, die Brücke so flexibel wie möglich - ohne unterschiedliche Fahrbahnniveaus - anzulegen. Zum Verkehrsstrukturplan stellt er die Frage, wie mit dem Auto von Münster kommend die B10 erreicht werde.

Herr Mutz bestätigt den enormen Arbeitsauftrag bezüglich der Stuttgarter Brücken. Der heutige Bericht sei erst der Anfang. Die nach dem Krieg entstandenen Brücken kämen nun in das Alter der Sanierung, womit dringend begonnen werden müsse. Er bedauere ebenfalls den langen Zeitraum. Gegenüber StR Rockenbauch führt er aus, eine Haltestelle auf der Brücke mache diese natürlich größer, teurer und dauere länger. Es sei eine politische Entscheidung, was letztendlich gewünscht werde.

Zur Befürchtung von StR Conzelmann erklärt Herr Hauck, mit dem Hinweis auf die Verkehrssicherheit der Bundeswasserstraße wolle man keine Ängste auslösen, aber deutlich machen, dass in die Abbruchplanung zügig eingestiegen werden müsse. Die Planungs- und Bauabläufe erforderten heutzutage eine große Zeitspanne. Er betont, es gebe aktuell ein verstärktes Monitoring der Rosensteinbrücke. Alle drei Monate werde die Brücke komplett auf ihren Zustand und Veränderungen untersucht, und in den kommenden Wochen würden zusätzliche Messeinrichtungen installiert. Es müsse sich auf den Abbruch und den Neubau konzentriert werden.

Herr Oehler betont, es werde in einen Prozess eingestiegen, und die heutigen Vorschläge dienten dafür als Diskussionsgrundlage. Die Entscheidung sei an vielen Punkten eine verkehrspolitische. Gegenüber StRin Bulle-Schmid führt er aus, Bad Cannstatt sei mit dieser langfristigen Vision erschlossen, aber der durchaus noch mögliche Durchgangsverkehr werde an die Ränder verlegt. In den nächsten Monaten würden die Diskussionen ablaufen, aus denen sich die Verwaltung viele sinnvolle Impulse erhoffe,

um eine vertiefte Version des VSP erstellen zu können. Dazu müsse im Vorfeld das Thema der Brücke geklärt sein. Die vorgeschlagene neue Brücke sei in ihrem planerischen Ansatz für alle möglichen Aspekte - auch die Aufnahme des MIV - flexibel, die verkehrspolitisch vom Gremium zu entscheiden seien. Die Haltestelle auf der Brücke biete ein gewisses Erlebnis bzw. Highlight. Diese Idee könne nun vom Gremium aufgenommen oder abgelehnt werden. Er hoffe auf eine neutrale Aufnahme dieser Vorschläge, was Sinn dieser heutigen Diskussion sei.

Ergänzend zur Haltestelle führt Herr Hemmerich aus, die Bestandshaltestelle sei "für immer" sehr weit vom Knotenpunkt Neckartalstraße abgerückt, da ein 50-Meter-Verbindungsradius bestehe (= Betriebsgleis der SSB, über das kein Linienverkehr geführt werde). Die Bestandshaltestelle sei darüber hinaus durch einen Mittelbahnsteig definiert und aufgrund der Absenkung des Gehweges für Fußgänger nicht sehr komfortabel. Solange die Neckartalstraße Teil des Vorbehaltsstraßennetzes bleibe, müsse immer auch die Kfz-Spur überquert werden. Vorteile der Haltestelle auf der Brücke seien die deutlich bessere Zugänglichkeit in Richtung Altstadt und die verbesserten Umsteigebeziehungen zwischen den Stadtbahnlinien. Die Verwaltung sehe auch eine sehr hohe Qualität der Haltestelle, die ein Highlight darstelle. Am Ende gehe es um einen politischen Diskurs, der geführt werden müsse. In seinen weiteren Ausführungen greift Herr Hemmerich die Frage auf, ob die Neckartalstraße aus dem Netz herausgenommen werden könne. Er erklärt, nach Realisierung des Rosensteintunnels sei diese Achse (Bundesstraße) herabgestuft worden; außerdem würden darauf weiterhin Funktionen wie Großraumtransporte abgewickelt, da diese nicht durch den Tunnel möglich seien. Entlang der Achse Pragstraße/Neckartalstraße müssten auch wichtige Elemente im Stadtgefüge erschlossen werden. Als Beispiele nennt er das Wilhelma-Parkhaus und das Gewerbegebiet Quellenstraße. Daher sehe er derzeit keine Möglichkeit, diese Verbindung aus dem Netz herauszunehmen.

Zur Frage von StR Schrade, was geschehe, wenn eine Straße aus dem Vorbehaltsstraßennetz herausgenommen werde, erklärt Herr Hemmerich, dafür müsse zunächst die Verkehrsmenge deutlich zurückgehen. So habe die Unterbrechung von Wilhelms- und Rosensteinbrücke zu einer massiven Entlastung im Bereich Überkingerstraße geführt. Wenn eine Achse herausgenommen werde, erhalte sie eine neue Verkehrsfunktion, wie beispielsweise Tempo 30, Fahrradstraße oder eine Einzelanordnung mit reduzierter Geschwindigkeit. Im heute vorgestellten Entwurf zum VSP sei der Grundansatz hinterlegt, einerseits das verbleibende Netz zu ertüchtigen und zu stärken (z. B. Knoten Augsburgplatz, Altenburgtunnel) und andererseits Unterbrechungen vorzunehmen ("modaler Filter"), Verkehrsfunktionen zu reduzieren und Entlastungswirkungen zu erhalten. Letztendlich ergebe sich dadurch in der Überkingerstraße nur noch der Quell- und Zielverkehr, der tatsächlich in die Altstadt wolle. Heute gebe es noch erheblichen Durchgangsverkehr zum Beispiel von Fellbach in die Innenstadt. Zur Frage der Straßenverkehrsbehörde und der zu berücksichtigenden Sperrzustände verweist er auf die laufende interne Abstimmung. Es sei klar, dass in den kommenden 6 - 8 Jahren der Verkehr ohne die Rosensteinbrücke geregelt werden müsse. Die Frage, für welche Sperrzustände die zukünftige Rosensteinbrücke benötigt werde, könne heute noch nicht abschließend beantwortet werden, da zunächst die Konzeption für die kommenden Jahre zu erstellen sei.

Anhand Folie 21 der Präsentation zu TOP 7 greift Herr Hemmerich die Empfehlung zur Einrichtung einer Einbahn-Verbindung Richtung Altstadt auf und erklärt, die Anbindung in Richtung Innenstadt über die Rampe fehle derzeit noch. Es sei noch nicht klar, ob

zukünftig aus der Neckartalstraße auf die König-Karls-Brücken-Rampe gefahren werden könne. Auf jeden Fall werde ein Erreichen der Rampe vom Hallschlag kommend über die Löwentorstraße und den Rosensteintunnel möglich sein. Die Neckartalstraße münde rechts ein, die Rampe befinde sich aber auf der linken Seite. Entsprechend müssten die Ströme der B10 gequert werden, was nur durch eine signaltechnische Sicherung möglich sei, die bisher nicht vorgesehen sei. Dies wolle er jedoch nochmals prüfen lassen. Einen zweiten Aspekt in diesem Zusammenhang stelle die Achse Badstraße (Einbahnstraße in Richtung Rosensteinbrücke) dar, an der in Richtung Brücke die Stadtbahn straßenbündig geführt werden. Ein wesentlicher Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses für die straßenbündige Führung sei das Heraushalten des Durchgangsverkehrs gewesen, unter anderem mit dem Verbot des Geradeausverkehrs auf die Rosensteinbrücke. Wenn nun der Knotenpunkt am Bunker zu einem Kreisverkehr umgestaltet werde, gebe es keine Möglichkeit mehr, den Durchgangsverkehr zu unterbinden, wenn der Kfz-Verkehr in Richtung Pragstraße zugelassen werde. Durch die Öffnung dieser Fahrbeziehung entstehe somit eine neue Achse in der Badstraße, die in Konflikt mit der Stadtbahn stehe. Dementsprechend laute die Empfehlung, den Verkehr nur in Richtung Altstadt zuzulassen. Letztendlich könne der vorgeschlagene Brückenquerschnitt theoretisch auch den Anliegerverkehr in beide Richtungen aufnehmen. Diese Flexibilität biete das Brückenbauwerk.

Zur Frage von StR Dr. Mayer, wie von Münster kommend die B10 mit dem Auto erreicht werde, verweist Herr Hemmerich zunächst auf den relativ langen "Zwischenzustand" eines Einbahn-Regimes in der Neckarvorstadt, um die Lasten gleichmäßig auf die Halden- und Neckartalstraße zu verteilen und gleichzeitig wesentliche Verbesserungen entlang der Neckartalstraße im Sinne der "Stadt am Fluss" zu realisieren. Die Verkehrsführung zur B10 erfolge aus Münster kommend somit über die Neckartalstraße, Wilhelmastraße und wieder Neckartalstraße, in der Gegenrichtung über die Haldenstraße nach Münster. In der Langfristvision werde der Verkehr in beide Richtungen über den Tunnel gebündelt.

Bezüglich des Ein-Richtungs-Verkehrs verweist StR Peterhoff auf die Präsentation zur Baustelle an der EnBW (Kraftwerk Münster). Er halte es für sinnvoller, im Vorgriff auf eine mögliche Entwicklung in diese Richtung zu denken. Dazu erklärt Herr Hemmerich, die Baustelle am Kraftwerk erfolge sehr zeitnah, und es handle es sich ausschließlich um Baustellenverkehr, bei dem die Straßenverkehrsbehörde die Konzeption festzulegen habe. Das Einbahnregime bedinge einen erheblichen Planungsvorlauf zur Anpassung von Knotenpunkten. Diese beiden Themen könnten derzeit nicht miteinander verknüpft werden, gleichwohl gebe es sicherlich Optimierungsmöglichkeiten bei der aktuellen Baustellenverkehrsführung. Er plädiere für eine getrennte Betrachtung des laufenden Betriebes einer Straßenverkehrsbehörde und der grundsätzlich-konzeptionellen Verkehrsplanung für Bad Cannstatt.

StRin Bulle-Schmid hinterfragt die Dimensionierung der Brücke und ob diese bereits gesetzt sei. In diesem Falle müsse ein entsprechender Antrag gestellt werden, um eine weitere Fahrspur zu erhalten. Diesbezüglich erklärt Herr Hemmerich, für die Mehrheit des Gremiums biete der Vorschlag der Verwaltung eine hohe Flexibilität. Auf dieser Basis wolle man nun den Grundsatzbeschluss aufbereiten, zu dem die Stadträtin entsprechende Anträge stellen könne.

Die Entscheidung sei für Bad Cannstatt und darüber hinaus sehr einschneidend, weshalb StRin Bulle-Schmid eine Bürgerbeteiligung für die Ausgestaltung der Rosenstein-

brücke fordert. Wenn die Brücke vorrangig geplant werden müsse, seien die Bürger auf jeden Fall zu informieren. Dieser Einschätzung kann sich StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) anschließen, der die Vorlage eines Zeitplans zu den verschiedenen Elementen wünscht. StR Peterhoff verweist auf den dargestellten Zeitrahmen von 6 - 8 Jahren. Wenn der Planungsprozess verlängert werde, wirke sich das auch auf die Sperrzeiten der Brücke aus. StR Conzelmann richtet den Blick auf den vorgestellten Querschnitt der Brücke. Wenn die Haltestelle nicht auf der Brücke eingerichtet werde, sei ausreichend Platz für vier Fahrspuren vorhanden. Er sehe keinen Grund, das Vorhaben deswegen auszubremsen. Die Idee einer Bürgerbeteiligung befindet StR Dr. Mayer als richtig, dennoch müsse in der Planung weiter vorangeschritten werden.

BM Pätzold erklärt, die Tagesordnungspunkte 6 und 7 würden noch im Bezirksbeirat Bad Cannstatt diskutiert. Die heute angemeldeten Themen, wie die Bürgerinformation, würden mitgenommen. Er gehe davon aus, dass der Bezirksbeirat dezidierte Forderungen stellen werde. Er sagt zu, die Präsentationen im Nachgang zur STA-Sitzung zuzusenden.

Zu TOP 9 gibt StR Pantisano den Hinweis auf eine Aussage von BM Fuhrmann, eine Vorlage zur Priorisierung der zahlreichen beschlossenen und zukünftigen Projekte und den damit verbundenen Kosten erstellen zu wollen. Es sei schwierig, Neues zu beschließen, wenn es keinen Überblick über das Bisherige gebe. Der Vorsitzende erklärt, StR Pantisano habe im morgigen Verwaltungsausschuss die Gelegenheit, diese Frage zu stellen.

BM Pätzold stellt zu den drei Tagesordnungspunkten fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von der GRDrs 569/2022 (TOP 6) und dem Bericht (TOP 7) Kenntnis genommen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt dem Beschlussantrag (TOP 9) bei 1 Gegenstimme mehrheitlich zu (1 Enthaltung).

Zur Beurkundung

Schmidt / fr

Verteiler:

- I. Referat T
zur Weiterbehandlung
Stadtmessungsamt
Hochbauamt (5)
Tiefbauamt (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
Baurechtsamt (2)
 5. *BezA Bad Cannstatt*
 6. Amt für Revision
 7. L/OB-K
 8. 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*

kursiv = kein Papierversand