

Verschönerungsverein der Stadt Stuttgart e.V.

Verschönerungsverein • Weberstrasse 2 • 70182 Stuttgart

Regierungspräsidium
Stuttgart
Ruppmannstrasse 21

70565 Stuttgart

Vorsitzender Erhard Bruckmann

Klüpfelstraße 6 • 70193 Stuttgart
Fon 0711 / 997 993 - 6
Fax 0711 / 997 993 - 77

Internet www.vsv-stuttgart.de
email briefkasten@vsv-stuttgart.de

07.10.2003

Planfeststellungsverfahren Stuttgart 21 - PFA 1.5 Abschnitt 1.5 - Zuführung Feuerbach / Bad Cannstatt mit S-Bahn-Anbindung

Einwendungen / Anregungen und Bedenken des Verschönerungsvereins der Stadt Stuttgart e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die nachfolgenden Anregungen und Bedenken zu dem o.a. Planfeststellungsverfahren beschränken sich auf Bemerkungen zu den Themenbereichen Parkgestaltung, Denkmalschutz, Naturschutz und Umgang mit dem Bodenaushub.

Auswirkungen der Planung auf die Bereiche Mineralwasser, Verkehr, Wirtschaftlichkeit etc. pp. können von uns nicht mit ausreichender Sachkunde beurteilt werden und werden daher nicht behandelt.

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart kommt es im Bereich des PFA 1.5 zu erheblichen Eingriffen in Denkmalsubstanz und Erscheinungsbild, in Vegetationsflächen und Lebensräume für Tiere und Pflanzen, ferner zu teils dauerhaften und teils bauzeitlichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sowie der Erholungsqualität des Rosensteinparks und der Neckartallandschaft zwischen der König-Karls-Brücke und der Rosensteinbrücke.

1. Bahnbrücke über dem Neckar zwischen Rosensteintunnel und Bahnhof Stuttgart Bad Cannstatt

Die Neckarbrücke wurde 1911 bis 1913 als Stampfbeton-Gewölbebrücke errichtet. Für die architektonische Gestaltung war Oberbaurat Martin Maier von der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn zuständig, nach dessen Entwurf auch die ehemalige Bahndirektion und der Bahnhof Obertürkheim errichtet wurden. Am 22. April 1945 wurden die Bögen 3 und 4 durch die Wehrmacht gesprengt, 1947/1948 in gleicher Form, in Details aber vereinfacht wieder aufgebaut.

Die Neckarbrücke wird im Rahmen Stuttgart 21 bahntechnisch funktionslos, ihr **Abbruch** ist deswegen möglich, jedoch **baulich nicht zwingend**. Die Einbindung der Neckarbrücke in die neu zu gestaltende Parklandschaft ist anzustreben.

2. Sachgesamtheit Rosensteinpark

Die als besonderes Kulturdenkmal nach § 28 Denkmalschutzgesetz eingetragene Sachgesamtheit Rosensteinpark enthält unter anderem folgende Objekte:

- **Schloss Rosenstein** (Rosenstein 14), 1824 - 29 von Hofbaumeister Giovanni Salucci im klassizistischen Stil erbaut, seit 1924 in das Landesverzeichnis der Baudenkmale in Württemberg eingetragen.
- **Rosensteinpark** (Flurstücknummer 2821/1), 1822 - 31 entstanden auf Veranlassung von König Wilhelm I. auf Grundlage des Plans von John B. Papworth, in Ausführung durch Oberhofgärtner Bosch, als Beispiel für einen englischen Garten. Weitere wesentliche Elemente sind der Rosengarten, 1908 - 1910 angelegt, zwei Wachhäuschen (Ehmannstraße 90/1, 90/2), 1822 - 1824, sowie das Löwentor mit 2 Wachhäuschen (1822 - 1824) von Salucci mit dreibogigem Tor, mit Löwe aus den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts.
- **Rosensteinpark, Abhang zum Neckar**, Flurstück (2827/3), alter Eisenbahntunnel von 1844 - 46, erste Württembergische Bahnlinie von Untertürkheim nach Bad Cannstatt und dann nach Stuttgart.

a. Tunnelportal

Soweit aus den Planunterlagen erkennbar, wird in Fortsetzung der neuen Trassenführung nach Erstellung einer neuen Neckarbrücke im Bereich des projektierten Tunnelmundes **in den Neckarhang des Rosensteinparks** in der Breite der beiden Tunnelportale sowie durch die offene Bauweise in diesem Bereich auch **in einer Tiefe von rund 60 Metern eingegriffen**. Dieser Eingriff wirkt sich einerseits als ein massiver Verlust an historischer Substanz, andererseits als empfindliche Störung des Gesamtbildes des Neckarhangs in der Hauptachse des Schlosses aus, was insbesondere auch durch die diagonale Querung des Neckars verstärkt wird.

Die Führung des neuen Verbindungswegs über den Tunnelmund ist von den Steigungsverhältnissen und deren Abfolge her **nicht befriedigend**. Obwohl die gegebene Situation keine Ideallösung zulässt, sollte dem **Vorhabensträger aufgegeben** werden, unter Berücksichtigung gartendenkmalpflegerischer Gesichtspunkte wenigstens eine **teilweise Verbesserung** zu erreichen, z.B. durch die Führung des Hauptweges zum nordöstlichen Eck des Rosensteinschlosses auf der teilweise bereits vorhandenen Trasse eines heutigen Nebenwegs.

Die Ersatzpflanzungen für die entfallenden Bäume sind unter besonderer Berücksichtigung gestalterischer und denkmalpflegerischer Gesichtspunkte vorzunehmen. So sollte z.B. die **Sichtbeziehung Schloss / Neckartal nicht wieder zugepflanzt** werden.

b. Neue Bahnbrücke

Durch den Wegfall des zur Bundesgartenschau 1977 errichteten Stegs über den Neckar ist der Rosensteinpark für große Teile der Cannstatter Bevölkerung bauzeitlich nur sehr umständlich und auf wenig attraktiven Wegen, begleitet von Störungen des Autoverkehrs und einer Großbaustelle, zu erreichen. Zwar wird der entfallende Steg durch eine einseitig unter die Eisenbahnbrücke gehängte Fußgänger- und Radwegverbindung ersetzt, doch kann dadurch die Qualität der bisherigen Verbindung nicht erreicht werden.

Deshalb sollte die Anbindung der Stege an das Parkwegenetz bei der weiteren Bearbeitung der Planunterlagen verbessert werden. Hierbei sollte sich die **Planung** an der im **Wettbewerbsergebnis** enthaltenen Wegeführung und Rampenlösung **orientieren**. Der neue Steg erlaubt nur attraktive Blickbeziehungen neckarabwärts. Im Hinblick auf die Qualitätsminderung im Vergleich zur heutigen Situation und dem bauzeitlichen Verlust einer wichtigen Wegverbindung sollte dem **Vorhabensträger aufgegeben** werden, als Kompensation auch die nach dem Wettbewerbsergebnis vorgesehene **andere Hälfte des Stegs auf seine Kosten** herzustellen.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan wird festgestellt, dass die Brückenbauwerke das landschaftliche Erscheinungsbild dieses Neckarabschnittes zusätzlich technisch überprägen und belasten. Dies trifft zumindest auf die neue Brücke zu, die trotz ihrer anspruchsvollen Gestaltung aufgrund ihrer technisch zwar notwendigen, landschaftlich jedoch ungünstigen Schräglage vor dem Schloss eine dauerhafte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes darstellen wird.

Da der Abbruch der alten, aus landschaftlicher Sicht wenig problematisch gelegenen Eisenbahnbrücke - abgesehen von den damit verbundenen problematischen Denkmalschutz- und städtebaulichen Aspekten - nicht als Kompensation anerkannt werden kann, ist für die beschriebene **Beeinträchtigung durch die neue Neckarbrücke** noch eine geeignete **Ersatzmaßnahme zu finden**.

c. Fluchtstollen im Rosensteinpark

Das projektierte Fluchtbauwerk im Inneren des Rosensteinparks ist in den Planunterlagen nicht in der geforderten **Konkretisierung** dargestellt. Dies muss unbedingt **noch erfolgen**, da dieses **Fluchtbauwerk** wegen seiner Größe und Lage in der frei einsehbaren Rasenfläche des Parks einen **erheblichen Eingriff** in das ungestörte, unter Denkmalschutz stehende Landschaftsbild verursachen wird. Alternativen zu diesem Bauwerk **an dieser exponierten Stelle des Parks** müssen unbedingt noch untersucht werden.

d. Ehmannastraße

Im Bereich Ehmannastraße finden durch die offene Bauweise erhebliche Eingriffe in den südlichen Parkrand statt, die jedoch nach Abschluss der Bauarbeiten optisch nicht mehr in Erscheinung treten.

Bei der temporären Verlegung eines Teilabschnitts der Ehmannastraße in den Park muss insbesondere Rücksicht auf den dortigen Baumbestand genommen werden. Der geplante Rettungsplatz an der Ehmannastraße sowie die erforderliche Zufahrt liegen im Bereich der vorgesehenen Parkerweiterung. Bei der weiteren Planungskonkretisierung besteht daher in diesem Bereich ein besonderer Abstimmungsbedarf. Die **Absicht zur Parkerweiterung** darf durch solche Nebenanlagen **nicht konterkariert** werden.

e. Naturschutzrechtliche Ersatzmaßnahmen

Die für die umfangreichen Flächeneingriffe in den Park erforderlichen naturschutzrechtlichen Ersatzmaßnahmen im Bereich des Mussenbaches (Mühlhausen) sind nicht sinnvoll. Statt dessen wird von uns vorgeschlagen, alle für den Eingriffsausgleich erforderlichen Mittel zu konzentrieren.

Diese Mittel und insbesondere der **Bodenaushub** sollten hier in der Region, nicht am anderen Ende der Bundesrepublik, für die **Landschaftsgestaltung** (Ausgleichsmaßnahmen) in Stuttgart, z.B. zur Herstellung von **Landschaftsbrücken über Autobahnen und Bahntrassen** zur Minimierung der Zerschneidungen von Waldflächen, insbesondere zwischen Schönbuch und Glemswald, verwendet werden.

Für den Bereich der **Rohrer Höhe** gibt es bereits einen konkreten Vorschlag des Verschönerungsvereins, der die Überdeckung der vorhandenen und geplanten Bahntrasse "Rohrer Kurve" mit einer Landschaftsbrücke vorsieht. Eine solche Maßnahme wäre als Ausgleich für die zahlreichen auf Stuttgarter Gemarkungen durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 noch zu erwartenden Eingriffe sinnvoll und wirkungsvoller als viele kleine und zerstreut liegende Ausgleichsmaßnahmen oder die ökologisch und naturschutzrechtlich zweifelhafte Maßnahme im Mussenbachtal. Außerdem könnten im Rahmen eines derartigen Projekts ergänzend Eingriffskompensationen durch andere Planungsträger, z. B. Messe, erfolgen. Die bisherige **ablehnende Haltung des Vorhabensträgers zu unserem Vorschlag** einer Konzentration der Ausgleichsmaßnahmen an dieser Stelle **überzeugt sachlich nicht**.

3. Gäubahn

Die Sachgesamtheit der Gäubahn mit allen zur Streckenführung notwendigen Kunstbauten ist als technisches Kulturdenkmal nach § 2 Denkmalschutzgesetz eingestuft. Die am 01.09.1879 eröffnete Strecke ist eine markante materielle Quelle für die Planungs- und Ingenieurleistung beim Bau der Hauptbahn und der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Wissenschaftliche, vor allem **technikhistorische und heimatgeschichtliche Gründe** stützen das **öffentliche Interesse** an der **Erhaltung** der Gäubahn.

Im Bereich der Ehmannastraße / Anschluss Rosensteinstraße sollen die teilweise zur Gäubahn gehörenden Stampfbeton-Brücken im Rahmen der Neutrassierung der S-Bahn (Übergang vom Tunnel in heutigen Bestand) abgebrochen werden.

Insbesondere dieser Abbruch des gestalterisch hervorgehobenen, sorgfältig detaillierten Brückenbauwerks der Gäubahn bedeutet einen erheblichen Verlust an wichtiger Denkmalsubstanz. Nach unserer Auffassung hat der Vorhabensträger die **zwingende Notwendigkeit** des Abbruchs **nicht dargelegt**.

4. Bahnhof Feuerbach

Der Personenbahnhof Feuerbach wurde 1908/09 von der Königlich Württembergischen Eisenbahnverwaltung unter Mitwirkung der Stuttgarter Architekten Georg F. Biehl und Alfred Woltz erbaut. Es handelt sich um den ersten in Württemberg gebauten Durchgangsbahnhof mit Gleisen in Hochlage. Vorbild war der Hauptbahnhof Hannover aus den Jahren 1876 – 79. Das Objekt ist als Kulturdenkmal nach § 2 Denkmalschutzgesetz eingestuft. **An der Erhaltung** des Bahnhofsgebäudes einschließlich der ansprechend gestalteten Böschungsmauer zur Siemensstraße mit den Korbbogenöffnungen der beiden Fußgängerunterführungen besteht aus wissenschaftlichen und heimatgeschichtlichen Gründen ein **hohes öffentliches Interesse**.

Soweit erkennbar, greift die vorliegende Planung in den folgenden Punkten in die vorhandene und intakte Denkmalsubstanz ein:

Wegfall der heute bestehenden **beiden durchgehenden Unterführungen** (mit Ausnahme eines Teils des Zugangs zum S-Bahn Gleis über Haupteingang). Wegfall der **sorgfältig gestalteten Portale** an der Siemensstraße sowie der dazugehörigen **gestalteten Stützmauer** in gesamter Länge des Bahnhofsbereichs und Wegfall der **bauzeitlichen Bahnsteigüberdachungen**. Damit ist ein **erheblicher Eingriff in Denkmalsubstanz und Erscheinungsbild** gegeben und es entfallen wichtige Wegeführungen zwischen dem Ortskern Feuerbachs und dem Gewerbegebiet.

Die vorgelegte **Planung muss** hier sowohl bezüglich weitergehender Erhaltung von Denkmalsubstanz wie auch der Erhaltung qualitätvoller Fußwegebeziehungen **überarbeitet werden**. In der vorgelegten Form rechtfertigt das Vorhaben einen dergestalt schweren Eingriff denkmalschutzrechtlich nicht.

5. Weißenhofsiedlung

Die als eingetragenes Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung eingestufte Weißenhofsiedlung mit Umgebungsschutz ist voraussichtlich durch das **Entrauchungsbauwerk** an der Oskar-Schlemmer-Straße berührt. Genauere Aussagen für das oberirdische Bauwerk liegen in den Planunterlagen nicht vor, weshalb die Frage, in wie weit der **Umgebungsschutz berührt** ist, geprüft und ggf. bei der Gestaltung berücksichtigt werden muss.

6. Katholische Kirche St. Georg, Heilbronner Straße 131 - 135

Das Kirchengebäude wurde 1929 - 30 vom Architekten Schlösser mit den Nebengebäuden für Gemeindesäle und Pfarrwohnung errichtet. Mit seinen kubischen Staffelungen und dem Klinkermauerwerk ist es ein gutes Beispiel einer expressionistischen Formensprache. Das Gebäude ist als Kulturdenkmal nach § 2 Denkmalschutzgesetz eingestuft.

In Sichtweite der **kath. Kirche St. Georg** und dem nahe gelegenen Pragfriedhof soll nahe der Werner-Siemens-Schule ein weiteres **Entrauchungsbauwerk** errichtet werden.

Genauere Aussagen zum oberirdischen Bauwerk sind den Planunterlagen nicht zu entnehmen. Inwieweit **Umgebungsschutz berührt** ist, muss geprüft und ggf. bei der Gestaltung berücksichtigt werden.

7. Zusammenfassung

Ziel einer Überprüfung der vorgelegten Planung muss es sein, Verluste von Denkmalsubstanz bzw. die zum Teil erheblichen Eingriffe in Vegetationsflächen und Lebensräume für Tiere und Pflanzen ganz zu vermeiden oder zu minimieren.

Insbesondere gilt es, den **Fluchtausgang im Rosensteintunnel aus dem Parkbereich zu verlegen** oder so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung des Parks nicht stattfindet.

Die **Führung des neuen Verbindungsweges über dem Tunnelportal** und Ersatzpflanzungen müssen unter Berücksichtigung gartendenkmalpflegerischer Gesichtspunkte **verbessert** werden.

Bezüglich des Kulturdenkmals **Feuerbacher Bahnhof** ist zu untersuchen, in wie weit die entlang der Siemensstraße befindliche **Stützmauer** in die neue Abfangkonstruktion **integriert** werden kann. Zu prüfen ist auch, ob durch eine **geänderte Trassen- und Höhenlage der Gleisanlagen** einzelne denkmalgeschützte Bauwerke wie die **Unterführungen geschont** und gleichwertige Fußgänger- und Radwegeverbindungen geschaffen werden können.

Ferner ist zu prüfen, in wie weit nicht mehr benötigte Denkmalsubstanz (z.B. Neckarbrücke) durch Erhalt oder Teilerhalt eine neue Funktion erhalten können.

Die **Gestaltung der Entrauchungsbauwerke** muss ggf. auf den Umgebungsschutz von Kulturdenkmalen abgestimmt werden.

Betreffend die Ausgleichsmaßnahmen wiederholen wir unseren Vorschlag einer Konzentrierung in der Region. In diesem Sinne könnte der **Bodenaushub** z.B. teilweise für **Landschaftsgestaltung** (Ausgleichsmaßnahmen) in Stuttgart, z.B. zur Herstellung von **Landschaftsbrücken über Autobahnen und Bahntrassen** zur Minimierung der Zerschneidungen von Waldflächen, insbesondere zwischen Schönbuch und Glemswald, hervorragend verwendet werden.

Wir verweisen erneut auf unseren konkreten Vorschlag für den Bereich der **Rohrer Höhe**, der die Überdeckung der vorhandenen und geplanten Bahntrasse "Rohrer Kurve" mit einer Landschaftsbrücke vorsieht. Eine solche Maßnahme wäre als Ausgleich für die zahlreichen auf Stuttgarter Gemarkungen durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 noch zu erwartenden Eingriffe sinnvoll und wirkungsvoller als viele kleine und zerstreut liegende Ausgleichsmaßnahmen. Außerdem könnten im Rahmen eines derartigen Projekts ergänzend Eingriffskompensationen durch andere Planungsträger, z. B. Messe, erfolgen. Die bisherige **ablehnende Haltung des Vorhabensträgers zu unserem Vorschlag** einer Konzentration der Ausgleichsmaßnahmen an dieser Stelle **überzeugt sachlich nicht**.

Mit freundlichen Grüßen

- Bruckmann -
Vorsitzender