

EINLADUNG OFFENES FORMAT



»GLEISBOGEN & ROSENSTEINVIERTEL«

Am Donnerstag, 13. Oktober 2016
Von 17.00 bis 20.30 Uhr
Im Seitenflügel der Martinskirche, Eckartstraße 2

EIN BEITRAG ZUR **BÜRGERBETEILIGUNG ROSENSTEIN**

EINLADUNG **OFFENES FORMAT**

»GLEISBOGEN UND ROSENSTEINVIERTEL«

**Am 13. Oktober 2016 um 17.00 Uhr
im Seitenflügel der Martinskirche auf der Prag**

Sehr geehrte Damen und Herren,
Liebe Freunde des Info-Ladens,

Der Gleisbogen mit seinen Kulturdenkmalen bildet die städtebaulich-landschaftsarchitektonische Schwelle zwischen der Prag und den zukünftigen neuen Quartiersbereichen – und damit das stadt- und freiräumliche Rückgrat des RosensteinViertels.

Doch in der Diskussion zum RosensteinViertel ist dem Gleisbogen bisher nicht die Aufmerksamkeit geschenkt worden, die ihm als Stadtbild- und Landschaftsbild prägendes Ensemble zukommt. Wir haben mit unserer Ausstellung und Publikation die Diskussion dazu eröffnet.

Wir laden alle Interessierten, Gruppen und Initiativen, aus dem Quartier und stadtweit, herzlich ein zum ersten Treffen »Gleisbogen & RosensteinViertel« im Rahmen des Offenen Formats der Informellen Bürgerbeteiligung Rosenstein. Fachleute und Autoren unserer Publikation werden in die Thematik einführen, danach werden wir uns in kleinen Gruppen einzelnen Abschnitten des Gleisbogens widmen und die jeweiligen Anregungen gemeinsam diskutieren.

Wir freuen uns auf eine interessante Veranstaltung und grüßen Sie freundlichst

Ihr Info-Laden Stuttgart 21 ›Auf der Prag‹ e.V.

Offenes Format „Gleisbogen und RosensteinViertel“

Donnerstag, 13.10.2016, 17:00 Uhr – 20:45 Uhr
Info-Laden Stuttgart 21 auf der Prag e.V., Eckartstraße 2

Programmablauf

Werbung: mit Flyer (s. Anl) – 3.200 Flyer in die Briefkästen „der Prag“ – homepage des Info-Laden – Presseverteiler des Info-Laden – Mitglieder des Info-Laden – Bezirksbeiräte Stuttgart Nord – Stammtisch des Info-Laden.

Das städtische Planungsamt erstellt einen Film über den Abend.

Begrüßung und Eröffnung durch den 1. Vorsitzenden. Kurze Darstellung der Aufgaben des Info-Laden und seine Arbeiten. – Schwerpunkt der ersten 15 Jahre: Infos über die Bahnaktivitäten im und um das Quartier herum; seit 2014 Überlegungen zur Gestaltung in der Zeit nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs.

Wanderausstellung „Der Stuttgarter Gleisbogen“, ergänzt durch die Publikation „Der Stuttgarter Gleisbogen“ erschienen im Krämer-Verlag 2014.

Der Gleisbogen – Zeit zu einer Entscheidung drängt – ausgenommen von Planfeststellungen – Gäubahn als denkmalgeschützte Sacheinheit.

Der Gleisbogen als wichtiges Bindeglied zwischen Bestehendem und Neuem – als ein Eisenbahnverkehrsprojekt mit historischen Ansprüchen; Stadtbildprägend und den Grundriß des Quartiers – einbezogen in Pragfriedhosgrenze und „Grünes U“.

Einführung in die Thematik: Prof. Lohrberg, daran anschließend Fachvorträge der drei Referenten des Buches: Axel Fricke, Michael Kunert, Dan Teodorovici.

Aufteilung in Arbeitsgruppen an drei Stehtischen zu drei Gleisbogenabschnitten (siehe Anlagen) Wagenhallenbereich: Fricke – Gleisgebirge: Kunert – südliches Überwerfungsbauwerk: Teodorovici.

Im abschließenden Plenum, moderiert von Prof. Lohrberg, werden die Arbeitsergebnisse vorgestellt, diskutiert, bewertet und fotografisch dokumentiert.

Abschlussfoto (siehe Anlage) – Ende der Veranstaltung 20:45 Uhr.

Anlage:

Werbe-Flyer

Abschlussfoto

Zusammenfassung der Ergebnisse der drei Gleisbogenabschnitte





1. Abschnitt

Nördliche Brücken- und Überführungsbauwerke („Gäubahnviadukt“)

Der stadträumliche Ausschnitt zwischen den Wagenhallen, dem nördlichen Brückenportal mit seinen Brückenhäuschen und dem kleineren Überführungsbauwerk bietet eine spannenden, potenzialreiche Szenerie. Es gibt viele Vor- und Rückseiten und undefinierte Schnittzonen zwischen den innerstädtischen Verkehrsstrassen und unterschiedliche Höhenniveaus bei den außer Nutzung laufenden Verkehrsbauwerken des Eisenbahnzeitalters. Die Relikte sind gerade in diesem Bauabschnitt stadtteilprägend.

Rot: Was ist den BürgerInnen am Bestand wichtig?

- Bahnbögen mit Brückenhäuschen und technische Bauwerke als Ensemble (in ihrer topografischen Prägnanz erforschen/erhalten)
- Durchgänge unter Stahlfachwerkbrücken, der Parabelbogenbrücke („Stadtter“) und an der Ehmannastraße (Verbindungen in alle Richtungen möglich, ausreichend zur Vernetzung des Gebietes)
- die „Platanenallee“ (doppelte Baumreihe) entlang der nördlichen Rosenstaßstraße Baustruktur
- (Vielfältige) informelle und temporäre Nutzungen entlang der Bahnböschungen wie z.B. Kleingärten, Bienenstöcke

Gelb: Welche Ideen haben die BürgerInnen?

- Die Stadtteile verbindender Wandelweg entlang des Viadukts (Panoramastrecke als Beitrag zur „Panoramastadt Stuttgart“)
- Urbanes „Terrassengärtnern“
- Licht- und Farbinstallationen zur Inszenierung der Bauwerke
- Platz unter der Stahlfachwerkbrücke („Brückenpark“)
- Kunstgalerie auf dem Viadukt
- Werkstätten
- „Zwickelmarkt“ an der Haltestelle Nordbahnhofstraße (im Zwickel zwischen der Parabelbogenbrücke und den S-Bahnbrücken)
- „Eisenbahner-Gaststätte“ wiederbeleben (moderne Gastronomie)

Grün: Wie soll im Weiteren verfahren werden?

Grundsätzlich wird die Landeshauptstadt Stuttgart gebeten, Verantwortung zu übernehmen, um einige Punkte verlässlich zu klären:

- Kosten- und Finanzierungsmodelle für eine Erhaltung
- Nutzungs- und Freiraumkonzept zur Einbindung der Bauwerke und technischen Anlagen (neue IGA)
- diskutierte Trassenvarianten (P- und T-Optionen, Nordkreuz etc.) offen legen
- Anschlussfähigkeit an die umliegenden Quartier prüfen

2. Abschnitt

Gleisgebirge zwischen Durchfahrt Ehmmanstraßen und Schlossgartenkante

Das Potenzial des Gleisbogens als Gesamtheit, aber auch speziell im "gebirgigen" und mächtigen, das im östlichen Gleisbogenabschnitt wird in der Vielfalt der Gestaltungsmöglichkeiten für besondere und einzigartige Orte gesehen. Gleichzeitig muss untersucht werden, „wieviel“ Gleisbogen (Höhe und Breite) "verträglich" ist.

Rot: Was ist den BürgerInnen am Bestand wichtig?

- Besonderes Landschaftserlebnis wird durch Bewegung auf dem Gleisbogen möglich, wechselnde Perspektiven, Nah- und Fernblicke, („Kinästhetik“, Lehre von der Bewegungsempfindung)
- Der Gleisbogen steht für Stuttgart als „Stadt der Kurven“, mit typischen Steilhängen und Aussichtslagen („Blicke verbinden“)
- Raumpotenzial für verschiedene Aneignungen/ Nutzungen

Gelb: Welche Ideen haben die BürgerInnen?

- Dämme (ggf. mit Schotter) als Ausgleichflächen, Raum für Habitate z.B. Eidechsen, solche müssten dann nicht neu erstellt werden, z.B. an Schlossgartenkante
- Fußgängersteg Steinbeisstraße (über S-Bahn hinweg) als wichtige Verbindung, kommt „auf dem Gleisbogen“ richtig an. Steg benötigt Raum auf der Seite des Bestandsquartiers (10 m breiter „Korridor“ entlang der Straßenachse)
- Der (neue) Ort verdient eine hochwertig gestaltete, in das Quartier integrierte, urbane S-Bahnstation, keine Vorort-Station (positives Beispiel: S-Bahnhof Leinfelden-Echterdingen)
- Barrierewirkung in bestimmten Abschnitten ist nicht zwangsläufig negativ: Auch historische Festungs- und Wehranlagen stellen Barrieren dar, sind dennoch oft identitätsstiftend positiv besetzt und werden gerne besucht (*Beitrag aus dem Plenum*).

Grün: Wie soll im Weiteren verfahren werden?

Die Stadt muss proaktiv vorgehen und auf die Bahn einwirken. Der Vollzug des bestehenden Kaufvertrags sollte ausgesetzt werden, um die Konditionen zum Rückbau des Gleisbaus neu diskutieren und präzisieren zu können. Ein wesentliches Argument könnten dabei mögliche Einsparungen sein, die durch den Wegfall des Rückbaus erzielt werden könnten.

Voraussetzung für eine solche Diskussion sind qualifizierte Argumente, die über Machbarkeitsstudien und (Planungs-)Gutachten erarbeitet werden sollten:

- Finanzielle Auswirkungen / Einsparungen durch Nicht-Abriss
- Einbindung des Kontexts (Städtebau und Landschaft, Topografie und Höhenentwicklung). Diese Themen stehen ohnehin noch an.
- Prüfung auf Konflikte, Überschneidungen mit Flächenansprüchen z.B. für Städtebau oder (großflächige ebene) Sportflächen,
- Einbeziehen von Blickbeziehungen (nah und fern)
- Prüfung der Freiraumpotenziale des Gleisgebirges und der Anbindung künftiger Gleisbogenwege und Querungen an vorhandenes und mögliches künftiges Stadtwegenetz.
- Ergebnisoffenes Prüfen des (Teil-)Erhalts aller Bestandsgebäude im künftigen B-Gebiet Verweis auf mögl. Zielkonflikte zwischen Erhalt des Lokschuppens und (künftiger) Geländemodellierung

Für alle diese Untersuchungen und Maßnahmen besteht Zeitdruck, wegen voranschreitender Planungen der Bahn (Planfeststellung Rückbau!)

3. Abschnitt

Südliches Überwerfungswerk

Grundsätzliches ist das südliche Überwerfungsbauwerk ein überaus spannendes und attraktives Gebilde. Da es aber weitgehend in der Erde steckt und aufgrund des Bahnbetriebs nicht zugänglich ist, fällt es schwer, sich einen ausreichenden Überblick über seine gesamte komplexe räumliche Struktur zu verschaffen.

Rot: Was ist den BürgerInnen am Bestand wichtig?

- die Baustruktur ist an sich bereits interessant
- zudem steht auch das südliche Ü-Werk unter Denkmalschutz
- daher das südliche Ü-Werk soll erhalten und umgenutzt werden

Gelb: Welche Ideen haben die BürgerInnen?

- das Bauwerk soll mit der Umgebung städtebaulich und landschaftsarchitektonisch verwoben werden: Querungen und Sichtachsen gehören dazu
- desweiteren soll eine Fußgänger- und Radwegeverbindung bis zum Neckar angedacht werden
- temporäre Nutzungen werden angeregt, darunter Gastronomie

Grün: Wie soll im Weiteren verfahren werden?

Grundsätzlich wird die Landeshauptstadt Stuttgart gebeten, Verantwortung zu übernehmen, um einige Punkte verlässlich zu klären:

- Kostenschätzung Instandsetzung Betonstruktur
- Kostenschätzung Abriss und Entsorgung
- Wie positioniert sich das Landesdenkmalamt angesichts des Denkmalschutz-Status des Gleisbogens als Sachgesamtheit, das südliche Überwerfungsbauwerk miteingeschlossen
- Wie groß ist die Nutzlast ohne Bahnbetrieb? Ist eine Instandsetzung der Betonstruktur notwendig?
- Ein Modell bauen lassen, zum Beispiel im Maßstab 1:100 (circa 6 Meter Länge, 1 m Breite, 12 cm Höhe) – Angebote von Modellbauern einholen
- Ein virtuelles Modell konstruieren lassen (3-D) – Angebote von entsprechenden Planungsbüros einholen
- Universitäten heranziehen und das Potential des gesamten Gleisbogens durch studentische Arbeiten ausloten lassen
- Eventuell auch einen städtebaulich-landschaftsarchitektonischen Wettbewerb zum Gleisbogen organisieren oder zumindest Fachplanerbüros mit einer entsprechenden Machbarkeitsstudie beauftragen

Fazit

Städtebauliche Einbindung:

Der Gleisbogen ist mit seinen Geschichts-, Gestalt- und Gebrauchswerten und seinem Identität stiftenden Potenzial als Ensemble von bedeutsamen Bauwerken und technischen Anlagen und damit als denkmalpflegerische Gesamtanlage des Eisenbahnzeitalters zu begreifen.

Da der Gleisbogen zur Stadtgeschichte gehört, ist er auch städtebaulich zu bearbeiten:

- Ein möglicher Panoramaweg als die Stadtteile und Höhenlagen verbindendes konzeptionelles Element wäre von übergeordneter Bedeutung.
- Eine freiraumplanerische Einbettung des Gleisbogens in die landschaftliche Umgebung des vorhandenen Parksystems und des Neckartales erscheint möglich.
- Die heutigen und künftigen Stadtteile sollen durch den Gleisbogen hindurch mittels vorhandener und neu zu schaffender Querverbindungen vernetzt werden.
- Die Bauwerke sind als besondere Orte zu identifizieren und heraus zu arbeiten, durch geeignete und kreative Umnutzung als stadtteilprägende Bauten und Landschaftselemente zu integrieren und zu inszenieren bzw. zu betonen.

Weitere Verfahrensweise:

Der Gleisbogen und seine Bauwerke sind zu sichern (Stahlfachwerkbrücken, Gäubahnviadukt, nördliches Überwerfungsbauwerk, Eisenbetonbrücken an der Ehmannstraße, südliches Überwerfungsbauwerk) und in die bevor stehende Entwicklung des Stadtteils Rosenstein konzeptionell einzubinden.

Dazu sind die einzelnen Bauwerke, Abschnitte und Situationen durch städtebauliche Gutachter- und Wettbewerbsverfahren zu untersuchen:

- neue Querverbindungen zwischen der Prag mit dem Eisenbahnerdörfle und den Quartieren des künftigen Stadtteils Rosenstein
- Bereich unter den Stahlfachwerkbrücken („Brückenplatz“)
- Südliches Überwerfungsbauwerk (Modellierung in die Parkerweiterung)

Verantwortung übernehmen!

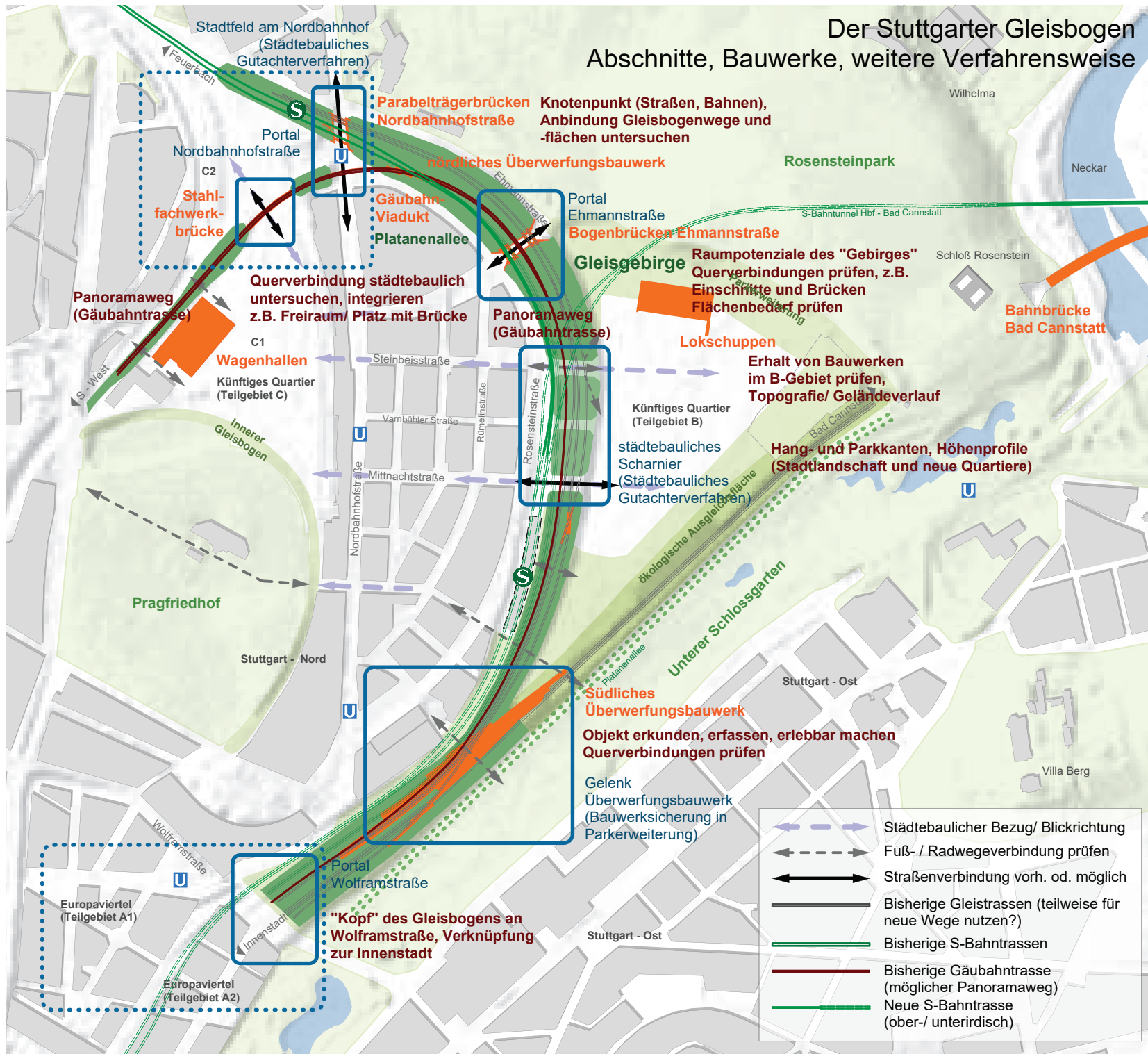
Stadt ist aufgerufen, Verantwortung für den Gleisbogen zu übernehmen und aktiv zu werden. Der Info-Laden kann in Zusammenarbeit mit der Stadt „Anwalt“ des Gleisbogens bleiben.

Chancen und Aufwändungen im Hinblick auf mögliche Stadtausstellungen (südliches Überwerfungsbauwerk als Thema einer IBA und der gesamte Gleisbogen als Thema einer IGA):

- Kostenaspekte des bestehenden Projekt- bzw. Kaufvertrags zu Stuttgart 21 neu untersuchen
- Kosten- und Finanzierungsmodell aufstellen: Einsparungspotenzial durch Verzicht auf totalen Abriss des Gleisbogens und Mittelübertrag im Hinblick auf eine konzeptgebundene Nachnutzbarkeit verifizieren
- Fachliche Abklärung mit dem Landesdenkmalamt und der Naturschutzbehörde
- Bedarf an fachlichen Untersuchungen durch Universitäten (z.B. Forschungs- und Studienarbeiten) und freiberufliche Planerbüros (z.B. Gutachten)

Der Stuttgarter Gleisbogen

Abschnitte, Bauwerke, weitere Verfahrensweise



Stadtfeld am Nordbahnhof
(Städtebauliches Gutachterverfahren)

Parabelträgerbrücken Knotenpunkt (Straßen, Bahnen),
Nordbahnhofstraße Anbindung Gleisbogenwege und
-flächen untersuchen

Gäubahn-Viadukt
Platanenallee

Gleisgebirge Raumpotenziale des "Gebirges"
Querverbindungen prüfen, z.B.
Einschnitte und Brücken
Flächenbedarf prüfen

Querverbindung städtebaulich
untersuchen, integrieren
z.B. Freiraum/ Platz mit Brücke

Erhalt von Bauwerken
im B-Gebiet prüfen,
Topografie/ Geländeverlauf

Hang- und Parkkanten, Höhenprofile
(Stadtlandschaft und neue Quartiere)

Südliches Überwerfungsbauwerk
Objekt erkunden, erfassen, erlebbar machen
Querverbindungen prüfen

"Kopf" des Gleisbogens an
Wolframstraße, Verknüpfung
zur Innenstadt

- Städtebaulicher Bezug/ Blickrichtung
- Fuß- / Radwegeverbindung prüfen
- Straßenverbindung vorh. od. möglich
- Bisherige Gleistrassen (teilweise für neue Wege nutzen?)
- Bisherige S-Bahntrassen
- Bisherige Gäubahntrasse (möglicher Panoramaweg)
- Neue S-Bahntrasse (ober-/ unterirdisch)