

# PragBLATT

Ausgabe 1/2020



- > **Der Wettbewerb ist entschieden**  
*von Josef Klegraf*
- > **Der Lokschnuppen**  
*von Dan Teodorovici*
- > **Historische Bauwerke:**  
**Das südliche Überwerfungsbauwerk**  
*von Josef Klegraf*
- > **Brückenschlag Rosenstein**  
*von Peter Mielert*
- > **Termine 2020**



**Info-Laden Rosenstein**  
AUF DER PRAG E.V.

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser, die Stadtplanung von heute sieht mehr und mehr eine Herausforderung darin, Industrie- oder Verkehrs-historische Bauwerke und Anlagen in ihre Planungen einzubeziehen. Diese Neuausrichtung war schon zentrales Thema in unserem Buch „Der Stuttgarter Gleisbogen“ und wie selbstverständlich forderte auch der Auslobungstext zum Wettbewerb Rosenstein die Berücksichtigung „identitätsstiftender Bauten“. Nahezu alle der 54 eingereichten Arbeiten haben sich damit auseinandergesetzt, und für den Ersten Preisträger, das Stuttgarter Büro asp/Koeber, ist der „Gleisbogen-Park“ das Kernstück seiner Vorstellungen. In der aktuellen Ausgabe stellt Ihnen Dan Terodorovi den Lokschruppen vor, Peter Mielert macht klar, welche Chancen der Erhalt der alten Bahnbrücke bietet. Wir berichten vom „südlichen Überwerfungsbauwerk“ und stellen Ihnen einige der besonders auffälligen Ideen des Siegerbüros von Morgen vor.

*Info-Laden Rosenstein Auf der Prag e.V.*

### Der Wettbewerb ist entschieden

Der inoffizielle Ideenwettbewerb „Rosenstein“ ist entschieden. In einem mehrstufigen Ausscheidungs-Verfahren wurden die Preisträger ermittelt, den ersten Preis hat die Jury den Stuttgarter Büros asp /Koeber-Landschaftsarchitektur mit der Auflage zuerkannt, weiter daran zu arbeiten. Inzwischen haben auch die Bezirksbeiräte sowie der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 19.12.2019 der Weiterarbeit an diesem Entwurf mehrheitlich zugestimmt.

Wie geht es weiter? Man könnte glauben, Eile sei nicht geboten, denn alles hängt von

### Herausgeber

Info-Laden Rosenstein  
Auf der Prag e. V.  
Nordbahnhofstraße 81  
70191 Stuttgart  
Telefon: 0711 / 25 69 966  
mail@infoladen-rosenstein.de

### Bankverbindung

BW-Bank  
IBAN: DE 09 600 501 01 000 241 26 72

### WERDEN SIE MITGLIED

Wenn Sie Interesse an der Arbeit des Infoladens haben, oder den Infoladen unterstützen wollen, sollten Sie bei uns Mitglied werden.

Ein Antragsformular finden Sie auf unserer Webseite [www.infoladen-rosenstein.de](http://www.infoladen-rosenstein.de)

der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs ab, da ist von der Jahreszahl 2025 die Rede. Aber natürlich können Planungen und auch Entscheidungen bereits getroffen werden, bevor die Bahn ihre Gleise im Rosenstein-Areal endgültig aufgibt.

Uns als Info-Laden war sehr daran gelegen, den Siegerentwurf den Leuten im Nordbahnhofviertel möglichst rasch vorzustellen. Asp/Koeber hat der Bitte, ob wir ihre Pläne im Info-Laden ausstellen dürfen, spontan zugesagt. Bei der Vernissage am 18.09.2019 haben wir die Pläne und Entwürfe von asp/Koeber – Landschaftsarchitektur im Gläsernen Büro

vorge stellt. Viele sind gekommen. Asp erläuterten das Grundsätzliche ihrer Konzeptidee. Wir sahen uns in unserer Arbeit bestätigt, denn viele unserer Vorschläge zum Gleisbogen und zur Quartiersvernetzung fanden sich im Siegerentwurf wieder. So ist für asp/koeber der Gleisbogen-Park die zentrale und identitätsstiftende grüne Figur zwischen Rosenstein- und Nordbahnhof-Viertel. Ein besonderes Augenmerk im Siegerentwurf galt auch der Einbindung des Quartiers in die Stadt. Nicht weniger als ein Drittel des neuen Quartiers ist Grün- oder Freifläche. Dichte und überschaubare Nachbarschaften mit einem Quartiersplatz prägen das Bild. Asp gingen dann auf thematische Planungsschwerpunkte ein. Vieles ist noch nicht endgültig. Dies, um zu gewährleisten, dass die Bürger sich auch in späteren Entwicklungsstufen beteiligen können. Auch die einzelnen Planungsbereiche lassen Spielräume zu, dies gilt vor allem für das als erstes zu bebauende Areal „Maker City“, rund um die Wagenhallen. Sie soll Kreativbereich und Experimentierfeld für weiteres Bauen, wie z.B. für Holzbauweise sein Für die einzelnen Stadtquartiere von morgen wurden auch ungewöhnliche, radikal neue Vorschläge entwickelt. So werden im Rosensteinviertel die Tiefgaragen fehlen. Das wirkt sich positiv und nachhaltig auf die Baupreise und das Kleinklima aus. Ihre PKWs stellen die Anwohner in sog. HUBs“ unter. Diese sind zentrale Anlaufstellen und öffentliche Treffpunkte für die einzelne Wohnbereiche im Quartier, dort wird der Müll von allen Haushalten gesammelt, die Post und Pakete für alle hergebracht und abgeholt. Dort trifft man sich, kann die Nahversorgung effektiver organisieren, die Mobilität bündeln. Im Laufe der Zeit können sich die Aufgaben der HUBs

ändern, deren Gebäude können umgestaltet werden, selbst ein Umbau wäre möglich. Geplant ist ein „Energie-plus Quartier“ d.h. die Gebäude sollen mehr Energie erzeugen als sie verbrauchen. Das Rosensteinviertel von morgen präsentiert sich nahezu autofrei und bietet einen großzügig angelegten, eng getakteten Busverkehr. Der Straßenraum wird nahezu ohne Parkflächen und mit reduziertem Individualverkehr enger, grüner, weniger gefährlich als heute üblich. Die Straßen laden zum Verweilen ein. Das Viertel wird ein Quartier der kurzen Wege. In einem großzügig gestalteten Straßennetz haben Radfahrer und Fußgänger Vorfahrt. Wasser und viele Bäume prägen das Straßenbild. Die steilabfallende Parkkante wollen asp/boeger zu einem leicht terrassierten, durchlässigen Gelände umgestalten.

*Josef Klegraf*

### Lokomotivschuppen im Bahnbetriebswerk

Der Lokschruppen am Rosenstein ersetzte 1916 den 1895 erbauten Lokschruppen auf der Prag.

Er bildet den nördlichen Abschluss des Bahnbetriebswerks, einer fächerförmigen Großanlage mit 150 Gleisen, die im Westen vom Gleisbogen, im Nordosten vom Rosensteinpark und im Südosten vom Schlossgarten begrenzt ist. Das Bahnbetriebswerk war eine der Anlagen, die im Zuge des Baus des Hauptbahnhofs von Paul Bonatz und Friedrich Scholer entstanden.

Der Lokschruppen selbst war für 93 Lokomotiven ausgelegt und hätte auf 110 Stellplätze erweitert werden können. Er bestand aus drei Hauptbereichen: einem nördlichen und einem südlichen Teil für die Stellplätze, dazwischen eine überdachte Schiebe-

bühne. Baukonstruktiv handelte es sich um eine sechsschiffige Halle mit Wänden aus Sichtmauerwerk und einer Dachkonstruktion aus Holzfachwerkträgern und langen Oberlichtaufsätzen mit senkrechten Fensterbändern. Zur Anlage gehörten auch Büro-, Technik- und Magazinräume, Öllager, Sandbehälter, dazu eine Werkstatt, eine Schmiede, ein Auswaschschuppen, ein Kesselhaus und drei Schornsteine – ein kleiner am Kesselhaus, und zwei jeweils 50 Meter hohe Schornsteine über dem südlichen beziehungsweise dem nördlichen Teil des Lokschuppens: sie dienen zum Abzug des Rauchs, der entstand, als die Dampflokomotiven für den Fahrbetrieb vorgeheizt wurden.

Der gesamte Gebäudekomplex wurde mehrmals erweitert und umgebaut, teils infolge von Kriegszerstörungen, teils durch technische Neuerungen, insbesondere im Zuge der Umstellung des Triebwagenbetriebs vom Dampf- auf Diesel- und Elektrobetrieb.

Nach starken Kriegsschäden wurde in den Jahren 1946/47 ein Teil des Lokschuppens auf dem ursprünglichen Grundriss neu errichtet. Das Dach war ursprünglich mit Dachpappe bedeckt, die, undicht geworden, Feuchteschäden in der Holzkonstruktion verursachte. In den 1950er Jahren ist das Dach erneuert und mit Wellasbestzementplatten gedeckt worden. Beim Wiederaufbau ist auf die Schiebebühnenüberdachung verzichtet worden, so dass die 122 Meter breite Bühnenfläche vor dem Lokschuppen offen liegt. Sie bedient zwei Schiebebühnen: auf der Westseite eine Schiebebühne der Maschinenfabrik Esslingen (1917), ausgestattet mit einer Tragkraft von 175 Tonnen, die ursprünglich für schwere Dampflokomotiven ausgelegt war, und auf der Ostseite der Bühnenfläche eine Schiebebühne der Firma Vö-

gele (1958). Südlich der Schiebebühne liegt der Elektro-Lokomotivschuppen (Ellokschuppen)(1956) mit seinen fünf Gleisen, daneben liegen offene Abstellgleise für Lokomotiven.

### Der Lokschuppen heute

Gemäß der Dokumentation der Kulturdenkmale auf dem Stuttgart-21-Gelände, die das Landesamt für Denkmalpflege Baden-Württemberg im Jahr 1998 erstellte, sind nur wenige Bereiche der ursprünglichen Anlage noch erhalten: zum einen die nördliche Lokhalle, die Ellokhalle und die Schiebebühne; zum anderen die Grundrissanordnung einiger Technik- und Verwaltungsräume. In der nördlichen Lokhalle waren 1998 nur noch die drei östlichen Gleise mit der Bügelbühne in Betrieb; der Nordteil des Lokschuppens wiederum beherbergt Büro- und Verwaltungsräume; der rechteckige eingeschossige Seitenanbau an der Westseite dient der Wartung von Triebwagen. Inzwischen teilt sich das Bahnbetriebswerk die Nutzung des Lokschuppens mit dem Verein UEF-Historischer Dampfschnellzug e. V. Das Projekt des Stuttgarter Büros asp Architekten (1. Preisträger im internationalen städtebaulichen Wettbewerbs Rosenstein) sieht vor, den Lokschuppen zu erhalten und zu einem Kultur- und Sportzentrum auszubauen.

*Dan Teodorovici*

### Historische Bauwerke: Das südliche Überwerfungsbauwerk

Im Planungsbereich des Stuttgarter Gleisbogens befinden sich auch zwei „Überwerfungsbauwerke“. Dieser technisch geprägte, sperrige Begriff bringt zum Ausdruck, dass die über- und untereinander verlaufenden Gleis-Trassen sich nicht direkt queren und damit den Zug-Verkehr ohne Weichen flüssi-



ger machen. Im Wettbewerb Rosenstein haben sich viele Büros, weniger mit dem nördlichen, vor allem aber mit dem südlichen Überwerfungsbauwerk auseinandergesetzt. Für die weitere Planung des Rosenstein-Viertels stellt das südliche Überwerfungsbauwerk durch seine Nähe zur Innenstadt, seine Gestalt, sein Lage und seinen Zustand eine besondere Herausforderung dar. Heute kann ein Bahnreisender oder Schlossgartenbesucher das südliche Bauwerk in seiner Größe und seinem Umfang von außen kaum erkennen. Es ist mit seinen drei Stockwerken vollständig in die Bahntrasse eingepasst. Erst wenn es einmal freigelegt sein wird, wird für das Auge sichtbar, welche Potenziale



es für eine zukünftige Planung mit seinen drei Stockwerken und einer Länge von 600 Meter bietet. Der Denkmalschutz wird bei der weiteren Planung berücksichtigt werden müssen. Die Bausubstanz ist intakt. Frei stehend und als mehrgeschossiges verkehrshistorisches Bauwerk unweit vom City-Ring gelegen bietet es viele gestalterische und funktionale Möglichkeiten. Für den Siegerentwurf des asp-Büros bildet es ein Scharnier zwischen Gleisbogenpark und bestehenden Parkanlagen. Es könnte als Ensemble von Parzellen zusammengestellt werden, und man nutzt die kleineren oder größeren Einheiten je nach Anforderung ebenso kulturell als auch wirtschaftlich. Viele Wettbewerbsbeiträge haben einen kombinierten Fuß-Radweg auf der Krone vorgeschlagen. Da die Bürger auch weiterhin an der Planung von Einzelarealen und Teilbereichen im Rosenstein-Viertel beteiligt werden sollen, bietet gerade das südliche Überwerfungsbauwerk viele Gegebenheiten und Herausforderungen, sich mit diesem historischen Bauwerk und seiner zukünftigen Nutzung auseinander zu setzen.

*Josef Klegraf*



## Brückenschlag Rosenstein

### Die Historie der letzten 20 Jahre

Seit der Bezirksbeirat Bad Cannstatt im Jahre 1998 mehrheitlich einem Antrag der Grünen zugestimmt hat, in dem dieser die Stuttgarter Stadtverwaltung aufforderte, bei ihren Planungen vom „Erhalt der alten Eisenbahnbrücke“ auszugehen, sollte noch viel Wasser den Neckar herunterfließen, bis nach 2 Studienarbeiten - gefertigt an den Universitäten in Kassel(2013) und Stuttgart(2014) - endlich nach 15 Jahren, die Idee einer Nach-/Umnutzung zu einer „Grünen Brücke“ bei der Verwaltung zündete. Bei der Bürgerschaft ist das jedenfalls schon länger der Fall, hat sie sich doch bereits bei der Zukunftswerkstatt Bad Cannstatt im Jahre 2016 und im Bürgerhaushalt, deutlich für den Erhalt und die Nachnutzung ausgesprochen.

Inzwischen hat auch der Gemeinderat erkannt, welche große Chance die Umsetzung dieser Idee bietet und welcher Imagegewinn die Stadt daraus erwachsen könnte und hat in den Haushalt 2020/21 Planungsmittel und Personalkapazitäten eingestellt.

Im Jahr 2019 hat die Verwaltung die Rosenstein-Eisenbahnbrücke mit in ihre Projektauszeichnung für die Internationale Bauausstellung (IBA) 2027, unter dem Motto: „Neue Verbindungen schaffen, Trennungen durch Infrastrukturbarrieren (Neckar; Eisenbahntrasse) überwinden“, aufgenommen.

Die im Jahre 2014 gegründete „Initiative Rosensteinbrücke“ war inzwischen nicht untätig und hat die Idee der Brücke zu einem „Brückenschlag Rosenstein“, der auch den freiwerdenden Tunnel umfasst, weiterentwickelt und diese erstmals im April 2019 im Verwaltungsgebäude des Cannstatter Bezirksrathauses der Öffentlichkeit präsentiert.

Außerdem konnte sie im Jahre 2019 das Institut für Bauökonomie der Universität Stuttgart dazu gewinnen, eine Masterarbeit zum Thema: „Kosten eines Abrisses im Vergleich zu Kosten des Erhalts und der Nach-/Umnutzung der Brücke“ zu betreuen. Im Ergebnis ergab sich gegenüber den Abrisskosten in Höhe von ca. 4,5 Mio Euro ein Kostenvorteil für die Alternative Erhalt nach den Vorstellungen der Initiative.



Rosensteinbrücke

### Vom grünen U zum grünen X

Beim „Brückenschlag Rosenstein“ geht es nicht nur um die beiden Bahnbauwerke der „denkmalgeschützten Sachgesamtheit“, sondern auch um die Freiraum-Struktur Stuttgarts. In der Vergangenheit hat sich das symbolträchtige Bild eines „Grünen U“ eingebürgert: Schloßpark, Rosensteinpark, Killesbergpark etc. Seit einiger Zeit gibt es das planerische Bestreben, das Neckartal in das Freiraum-Strukturkonzept der Stadt einzubauen und zu einem „Grünen X“ zu erweitern. Die regionale Dimension der IBA 2027 ermutigt, diesen Gedanken mit Nachdruck weiterzuverfolgen. Allein, den empfindlich-kostbaren Bereich, in dem „Grünes U“ und Neckartal aufeinandertreffen, beherrscht der raumgreifende Verkehrsknotenpunkt einer Stadtautobahn (B10/14 etc). Hier bieten nun zwei andere Verkehrsbauwerke die echte Chance eines Brückenschlags an: Zwei historische Eisenbahnanlagen, die im Zuge des Großprojekts S21 ihre ursprüngliche Funktion als Bahnanlagen verlieren werden: die Rosenstein-Brücke mit dem anschließenden Tunnel und der

Stuttgarter Gleisbogen. Gerade vor dem Hintergrund der hochaktuellen Debatte einer nachhaltigen Mobilitätskultur erscheint es naheliegend, das Potential dieser historischen Eisenbahnanlagen für die sanften Mobilitätsformen des Fahrradverkehrs und des Zu-Fuß-Gehens zu erkennen und zu nutzen. Im Ergebnis entstünde eine hochwertige Verbindung zwischen den neuen Quartieren Rosenstein und den Veranstaltungsstätten im NeckarPark. Dafür ist es notwendig, im anstehenden Planfeststellungsverfahren diese Anlagen zu erhalten, damit sie umgewidmet und umgestaltet werden können. Der Image-Gewinn für die Stadt Stuttgart verspricht, beträchtlich zu sein – so, wie die „High-Line“ für New York; in Anlehnung daran spricht die Initiative nun von der „Rosenstein LINE Stuttgart“.

*Peter Mielert*

WANN?	WAS?	WO?
23.3 – 3.4.	Gesundheitswoche Stuttgart Nord	Versch. Veranstaltungen im Stadtgebiet
2.4.	Abschlussfest der Gesundheitswoche	vor dem Haus 49 / Kinder- und Jugendhaus Nord, Mitternachtstr. 18
7.5. 16 Uhr	Eröffnung Jahresprojekt „1000 Rosen für das Rosensteinviertel“ im Rahmen des IBA Plenums „Stadtklima und Grünräume“ Kunstverein und Stadtacker Wagenhallen	Kunstverein Wagenhalle und Stadtacker Wagenhallen e.V.
21.5. 11 Uhr	Himmelfahrt - Gottesdienst mit anschl. Mittagessen, Ev. Nordgemeinde	Gartenheim Bergheide, Bergheide 2, 70376 Stuttgart
30.5. ab 14 Uhr	Kinderfest zum Weltspieltag Bauzug 3YG / Grusel-Gewusel	Waggons Nordbahnhofstr. 165
20.6. ab 16 Uhr	Sommerfest Kunstverein und Stadtacker Wagenhallen	Stadtacker Wagenhallen Innerer Nordbahnhof 1
27.6. ab 14 Uhr	Tag der offenen Gärten Stadtacker Wagenhallen e. V.	Stadtacker Wagenhallen Innerer Nordbahnhof 1
27.6. ab 14 Uhr	Internationales Straßenfest Haus 49	Mitternachtstraße
11.7. ab 14 Uhr	Rettichfest	Festplatz Kleingartenverein
12.7. ab 12 Uhr	Kleingartenverein Stuttgart Prag e. V.	Otto-Umfrid-Straße 1
18.7. ab 15.30 Uhr	Frauenfest	Haus 49, Mitternachtstraße 18
26.7. 18 Uhr	Sommerserenade Ev. Nordgemeinde	Erlöserkirche Birkenwaldstraße 24
27.9. 11 Uhr	Herbstmarkt mit Gottesdienst Ev. Nordgemeinde	Erlöserkirche Birkenwaldstraße 24

**Sitzungen des Bezirksbeirates Stuttgart Nord im Rathaus (Marktplatz 1) – Kleiner Sitzungssaal**

jeweils um 18.30 Uhr: 23.03.2020, 20.04.2020, 04.05.2020, 18.05.2020, 15.06.2020, 29.06.2020, 20.07.2020, 27.07.2020 (bei Bedarf), 21.09.2020 - Änderungen vorbehalten -

**Freitagsbrunch im Martinsgemeindehaus (Nordbahnhofstraße 58) – jeweils erster Freitag im Monat 9–11 Uhr / Angebot der Gemeinde St. Georg / Ev. Nordgemeinde**

**MARTINsCafé im Martinsgemeindehaus (Nordbahnhofstraße 58) – jeden Dienstag und Donnerstag von 11.00 Uhr bis 13.30 Uhr / leckeres Suppen- oder Eintopf-Mittagessen mit Getränk und Nachtisch zum günstigen Preis**

**Ackertreffen auf dem Stadtacker Wagenhallen e. V., Innerer Nordbahnhof 1, 70191 Stuttgart**  
Jeden ersten Sonntag im Monat ab 16 Uhr, *Angebot der Stadtacker Wagenhallen e. V.*

**Wochenmarkt Stuttgart Nord – Mitternachtstraße jeden Freitag von 11–18 Uhr**  
Stuttgarter Wochenmärkte