

Ausgabe 2/2025

PragBLATT

Seite 02

Kurz berichtet

Seite 04

**Der Bezirksbeirat
Stuttgart Nord**

Seite 05

Der Tiefbahnhof

Seite 06

**Die Panorama-Bahn
lebt weiter**

Seite 09

**Wohnbebauung
auf ehemaligen
Bahnflächen**

Seite 10

**S21 – ein Milliarden-
grab...**

Seite 12

Termine



© 2025 Info-Laden Rosenstein



Info-Laden Rosenstein
AUF DER PRAG E.V.

Kurz berichtet

Rosenstein-Quartier: Zur besseren Umsetzung der S21-Bau-Pläne und um schneller sowie effektiver bauen zu können, hat der Gemeinderat beschlossen, ein externes Multiprojekt-Management einzusetzen. Bei einer Dauer von vier Jahren sind dazu Kosten von nahezu einer Millionen Euro vorgesehen.

Otto Umfrid, lange Zeit Pfarrer an der Martinskirche, war ein international anerkannter Friedensaktivist und für den Friedensnobelpreis 2014 vorgeschlagen. Der Krieg hat das verhindert. Info-Laden Rosenstein und Geschichtswerkstatt Stuttgart Nord haben angeregt, die Straßen und Plätze in C1+C2 nach FriedensnobelpreisträgerInnen zu benennen. Der BBR hat die Idee nicht übernommen und andere Namen vorgeschlagen

Um die für April 2027 geplante **Kappung der Gäubahn** doch noch zu verhindern, bemühen der Landesnaturschutzverband BW und die Deutsche Umwelthilfe e.V. auch weiter die Gerichte.

In seiner Sitzung vom 15. Juli hat der Ausschuss für Stadtentwicklung beschlossen, für A2, das Gelände zwischen Hauptbahnhof und Wolframstraße (wir haben berichtet) den Bebauungsplan aufzustellen. Gegen diese Aufstellung haben die S21-Gegner ein Bürgerbegehren durchgeführt. 20.000 Stimmen hätte es gebraucht, mehr als 21992 Stimmen wurden fristgerecht eingereicht. Nun ist es an der Stadt, die Rechtmäßigkeit des Verfahrens und die Gültigkeit der Unterschriften zu prüfen. Wieder einmal könnte es zu S21-typischen Verzögerungen kommen

Der Bund hat die Finanzierung des 11,4 km langen Pfaffensteig-Tunnels beschlossen, 2026 soll mit den Planungen begonnen werden und 2032 soll er fertig gestellt sein. Kosten: 1,7 Milliarden Euro. Damit ist die Anbindung der Gäubahn über den Flughafen an den Tiefbahnhof sichergestellt. Fertigstellung erst 2032, so lange endet die Gäubahn in Vaihingen.

*Werden Sie
Mitglied*

Wenn Sie Interesse an der Arbeit des Infoladens haben oder den Info-Laden unterstützen wollen, sollten Sie bei uns Mitglied werden. Ein Antragsformular finden Sie in unserer Geschäftsstelle oder auf unserer Webseite:
www.infoladen-rosenstein.de

Liebe Leserinnen, liebe Leser,
 Sie kennen den **Bezirksbeirat Stuttgart Nord** noch nicht? Wir möchten Ihnen in dieser Ausgabe dessen Aufgaben, Arbeitsweise, Entscheidungen und sein politisches Gewicht näherbringen. In einer Sitzung können Sie aus Ihrer Sicht Dringliches vorstellen und auch Zuschüsse beantragen.

Lenkungskreis: Zur endgültigen Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs sowie zur Aufgabe des Kopfbahnhofs hat der Lenkungskreis neue Termine vorgestellt – wieder einmal verschiebt sich alles nach hinten.

Panorama-Bahn: Im Zuge der diversen ergänzenden Maßnahmen zu Stuttgart 21 kommt der Ausgestaltung der sog. Panorama-Bahn zwischen dem Bahnhof Vaihingen und Bahnhof Feuerbach besondere Bedeutung zu. Land, Stadt, Region und Flughafen haben sich für den weiteren Ausbau ausgesprochen, sehen die Panorama-Bahn als wirkungsvolle Ergänzung zum ÖPNV. Im Grundsatz ist man sich einig, doch vieles muss noch geklärt und weiter geplant werden.

Wohnbebauung auf ehemaligen Bahnflächen: Im November 2024 kam es in Berlin zu einer kurzfristig einberufenen Erweiterung des § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Für Stuttgart mit geradezu dramatischen Konsequenzen: es hätte das grundsätzliche Aus für die seit langem bearbeitete Bebauung des RosensteinViertel bedeutet. Doch dann und nur sieben Monate später hat der Gesetzgeber seinen eklatanten Fehler erkannt und die voreilige Erweiterung zurückgezogen. Mit Rosenstein kann's weiter gehen. Der Artikel gibt einen Überblick.



Im Artikel über **das Milliardengrab** geben wir von den ersten Anfängen bis heute einen Überblick über die Kostenentwicklung zu Stuttgart 21.

„Kurz berichtet“ und „Termine“ machen auf besonders Wichtiges für uns im Quartier aufmerksam.

Wir haben regelmäßig geöffnet. Nutzen Sie Gelegenheit und schauen Sie bei uns vorbei oder vereinbaren Sie einen Termin. Wie wär's, wenn Sie uns mal einen Leserbrief schreiben?!

Wir sagen dem Bezirksbeirat Stuttgart Nord Dank für seinen Zuschuss zu dieser Ausgabe.

Info-Laden Rosenstein
 Auf der Prag e.V.

Der Bezirksbeirat Stuttgart Nord

Sabine Mezger
Ehrenamtliche Bezirksvorsteherin
Stuttgart-Nord
© Landeshauptstadt Stuttgart



Wer das Pragblatt regelmäßig liest, ist darüber informiert, dass der Bezirksbeirat Stuttgart Nord (BBR-Stuttgart Nord) nahezu jede Ausgabe mit einem Zuschuss großzügig unterstützt hat. Wir möchten Ihnen das Gremium, seine Aufgaben und Arbeit einmal vorstellen. Seine Rolle im politischen Geschehen ist wichtig, wird aber immer noch nicht genügend gewürdigt. Als ein „Beirat“ beraten seine Mitglieder den Gemeinderat (GR), entscheiden können sie nicht, dies ist Aufgabe der Gemeinderäte. Sie entscheiden endgültig, nachdem sie von den Beratungsergebnissen, Vorschläge und Empfehlungen der Bezirksbeiräte unterrichtet worden sind.

Der BBR-Stuttgart Nord zählt derzeit dreizehn Mitglieder. Sie waren nach der GR-Wahl vom 09.06.2024 dem Oberbürgermeister von den Parteien vorgeschlagen worden. Bestellt hat er vier Mitglieder von der CDU, drei von Bündnis-90-GRÜNE und je eine(n) von SPD, FDP, Freie Wähler, AfD, Linke und SÖS. Die 13 Beiräte arbeiten ehrenamtlich, sind politisch aktiv, wohnen im Stadtbezirk, sind ortskundig. Sie beraten als erste über alle Vorhaben, die der GR für den Bezirk Stuttgart Nord dann endgültig beschließt. Zudem kann das Gremium Vorschläge, Empfehlungen oder Hinweise auf Mängel an die Verwaltung richten. Für Stuttgart Nord seit 2014 im Amt, ist Sabine Mezger die langjährige und erfahrene Bezirksvorsteherin, sie erstellt die Tagesordnung und leitet die

meist monatlichen Sitzungen. Nicht alle Tagesordnungspunkte einer Sitzung sind öffentlich. Nach der Diskussion über die Vorlage, welche die städtische Verwaltung in der Sitzung erläutert, kommt es per Abstimmung zu Empfehlungen, nicht selten wird ergänzt, kritisiert oder gar ein Detail/Passage daraus abgelehnt, mit diesen Ergänzungen entscheidet dann der Gemeinderat über die Vorlage.

Der BBR verfügt über ein bescheidenes Budget, er kann damit selbständig weniger aufwändige Maßnahmen im Bezirk voranbringen. Für lokale Initiativen und Projekte ist das Budget eine willkommene Gelegenheit, einen Zuschuss zu beantragen, der Antrag muss frühzeitig gestellt werden, wird eingehend geprüft und erst nach Zusage sowie der Durchführung der Maßnahme ausgezahlt.

Die Tagesordnung wird im Amtsblatt eine Woche vor der Sitzung angekündigt. Auch der Info-Laden hängt sie im Schaukasten an der Mitternachtsstraße aus. Eröffnet wird die Sitzung mit „Fragen und Anregungen aus der Bürgerschaft“. Hier können Bürgerinnen und Bürger den Beiräten Anregungen geben, Vorschläge machen, auf Missstände hinweisen: eine gute Gelegenheit, etwas Sinnvolles im Bezirk zu bewirken, immer mehr wird davon Gebrauch gemacht.

Der Tiefbahnhof: ein Verschiebepbahnhof auf Zeit

Es ist nicht einmal ein halbes Jahr her, da einigten sich die Bahn und ihre S21-Projektpartner im sog. Lenkungskreis auf neue Start-Termine.

Demnach sollte der Tiefbahnhof bis weit ins Jahr 2027 in Betrieb gehen, im Juli 2027 sollte der Kopfbahnhof aufgegeben werden, viele weitere anhängige Anschluss-Termine wurden damit nach hinten verschoben. Nun, am Vormittag des 19. November, lässt die neue Bahnchefin. Frau Evelyn Palla, mitteilen, dass all diese im sog. Lenkungskreis vereinbarten Termine rund um die technische Betriebnahme des Tiefbahnhofs nun doch nicht zu halten sind. Neue hat sie nicht benannt.

Für Stuttgart und die Kunden der Bahn eine Katastrophe, für Stuttgart und seine Wohnungspolitik ein Desaster auch, weil sich der Bau der vielen tausend sehnlichst erwarteten neuen Wohnungen im Areal „Rosenstein“ solange nach hinten verschiebt, bis der Kopfbahnhof seinen Betrieb einstellt, erst dann kann man mit dem Bauen anfangen und das kann Jahre dauern.

Die Panorama-Bahn lebt weiter





Sie ist eine der schönsten Bahnstrecken Deutschlands:

die sogenannte Panorama-Bahn, also der Streckenabschnitt der Gäubahn, der im oberen Bereich des Stuttgarter Westen in Hanglage und durch Stuttgart Nord führt. Und sie soll auch nach der von der Bahn gerichtlich durchgesetzten Außerbetriebnahme der Gäubahn (zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof) bis November 2027 weiterleben. Das ist jetzt aktuell vom Verband Region Stuttgart (VRS) zu hören, der die Nahverkehrsplanung organisiert und zum Beispiel die S-Bahn betreibt. VRS-Verkehrsdirektor Dr. Jürgen Wurmtaler versichert, dass die Strecke zwischen dem Bahnhof Vaihingen und dem Stuttgarter Norden erhalten bleiben soll, aber nicht wie heute in Richtung Hauptbahnhof, sondern in Richtung Bahnhof Feuerbach mit der Perspektive einer Weiterführung nach Bad-Cannstatt. Die alte Gäubahn wäre dann tot, aber die Panorama-Bahn lebt weiter.

Sowohl das Verkehrsministerium des Landes als auch die Region Stuttgart, die Stadt Stuttgart sowie DB InfraGO AG haben sich vor zwei Jahren in einem Kooperationsvertrag geeinigt, die Sanierung und Weiterführung der Strecke „unvermindert“ voranzutreiben. >>

↩ Die Panorama-Bahn öffnet den Blick auf das Stuttgarter Häusermeer

In einer Untersuchung war bereits festgestellt worden, dass im Sinne der angestrebten Verkehrswende und der Angebotserweiterung des ÖPNV die Erhaltung der Panorama-Bahn sinnvoll ist. Voraussichtlich wird das Ergebnis, der im Juli letzten Jahres in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie, zum Ende dieses Jahres vorgestellt, ist von der Region Stuttgart zu hören. Darin geht es um die detaillierten Anforderungen an einen Dauerbetrieb und ein Betriebskonzept.

Eines ist jetzt schon klar: ohne eine Millionenteure Ertüchtigung der Strecke, also Renovierung und technische Aufrüstung, wird es nicht gehen. Das Landes-Verkehrsministerium prägt den Begriff vom Nahverkehrs-Dreieck für die Strecken Vaihingen-Feuerbach-Bad Cannstatt.

Da ist die Rede von Gesamtkosten in Höhe von rund 500 Millionen Euro für die Sanierung, technische Aufrüstung und Neubau-Anteil (T-Spange zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt). Eine hohe Förderung durch den Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist möglich. In einem ersten Schritt soll die Panorama-Bahn in Richtung Feuerbach mit dem bestehenden S-Bahn-Netz verbunden werden, später dann die Anbindung der Panorama-Bahn nach Bad Cannstatt folgen. Das Ministerium hat den Dezember 2033 als Start beziehungsweise Wiedereröffnung der Panorama-Bahn im Visier.

Die Stadt Stuttgart hat bereits im Jahr 2001 38 Hektar Fläche, auf der die Panorama-Bahn verläuft, von der Bahn gekauft. In Studien könnte die Strecke mit mehreren Stopps zwischen Feuerbach und Vaihingen bei einem 30-Minuten-Takt als schnelle Nahverkehrsverbindung ohne Staus von täglich bis zu 10000 Fahrgästen genutzt werden.

Allerdings ist der vor zwei Jahren noch diskutierte Nordhalt an der Löwentorbrücke aktuell wegen der zu hohen Kosten unter den Tisch gefallen. Und weil in Feuerbach der Umstieg in die U- und die S-Bahn zum Hauptbahnhof wesentlich kürzer ist als vom Nordhalt aus.





Wohnbebauung auf ehemaligen Bahnflächen

Von Anfang an lag der große Reiz des Projekts S21 für die Stadt Stuttgart in der Möglichkeit, die ursprünglichen Bahnflächen für die Erweiterung des Stadtgebiets zu nutzen.

Es wird in Zukunft insgesamt eine Fläche von ca. 80h frei, über welche die Stadt die Planungshoheit bekommen wird und dann darüber frei verfügen kann. Der überwiegende Teil dieser neuen Flächen soll der dringend notwendigen Wohnbebauung zugeführt werden. Dabei sollen Nachhaltigkeit und klimatische Aspekte eine herausragende Rolle spielen.

So war es bis Ende 2023 geplant und auch gesetzlich möglich, doch dann wurde im November 2024 der Paragraph 23 des

Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) geändert.

Damit wurde der Bau bundesweit von tausenden Wohnungen auf alten Gleisflächen blockiert, was zu großem Protest von Seiten der Kommunen führte. Stuttgart und sein Großprojekt S21 war davon besonders betroffen, so dass der OB in Berlin vorstellig geworden ist und mit Nachdruck protestiert hat.

Nur sieben Monate später (!) hat nun der Deutsche Bundestag am 26. Juni 2025 eine Änderung am AEG (§23) beschlossen, und die Umnutzung nicht mehr benötigter Bahnflächen für den Wohnungsbau wieder ermöglicht. Damit ist der Weg für die Realisierung des Stadtentwicklungsprojekts Rosenstein wieder frei.

So hat der Gemeinderat der Stadt Stuttgart im Juli 2025 unverzüglich für Teile des Rosenstein Viertels einen Aufstellungsbeschluss gefasst und ist damit wieder einen kleinen Schritt zu mehr Wohnungen in Stuttgart vorangekommen.

S21 – ein Milliardengrab...

Seit den Anfängen des Projekts S21 in 1995 bis heute sind 30 Jahre vergangen. Eine beeindruckend lange Zeit, die einen großen Einfluss auf die Kostentwicklung des Vorhabens gehabt hat.

Zwischen 1995 und 2009 wurden eine Rahmenvereinbarung getroffen und viele Verträge geschlossen. Aus den am Anfang angenommenen Kosten von ca. **2,5 Milliarden** Euro wurden dann beim Unterzeichnen des offiziellen Finanzierungsvertrags im April 2009 bereits **4,5 Milliarden** Euro. Die Vereinbarung gingen die Projektpartner Deutsche Bahn AG, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, die Region Stuttgart und der Flughafen Stuttgart mit unterschiedlichen Anteilen gemeinsam ein.

Am 8. November 2009 legte aber die Bahn eine „Sollbruchstelle“ für S21 bei **4,53 Milliarden** Euro fest. Bei Überschreiten dieser Summe erwartete sie

erneute Gespräche mit den Partnern des Finanzierungsvertrags mit dem Ziel, dass alle sich auch an den jeweiligen Kostensteigerungen beteiligen.

Im Februar 2010 begannen dann endlich die Bauarbeiten für Stuttgart 21.

Von den ersten Vereinbarungen und Verträgen beginnend 1995 bis zum Baubeginn 2010 vergingen unglaubliche 15 Jahre, in denen die großen Auseinandersetzungen zwischen den Gegnern und Befürwortern des Projekts stattfanden.

Kostenaufteilung nach dem Finanzierungsvertrag 2009

- 35% DB-Gesellschaft
- 31% Bund und EU-Fördermittel
- 21% Land Baden-Württemberg
- 6% Landeshauptstadt Stuttgart
- 5% Flughafen Stuttgart
- 2,2% Verband Region Stuttgart

Eine Schlichtung über das sowohl Verkehrs- als auch Städtebauprojekt im November 2010 sowie Juli 2011 unter der Regie von Heiner Geißler ermöglichte am Ende die Weiterführung des Projekts mit diversen Auflagen.

Im September 2011 beschloss jedoch die grün-rote Landesregierung, dass sie, unabhängig von der zukünftigen Kostenentwicklung, nur ihren Anteil der im Finanzierungsvertrag von 2009 festgesetzten Summe zu bezahlen bereit ist. Im Dezember 2012 stellte die Bahn fest, dass das Projekt ca. 2,3 Milliarden Euro teurer wird und nun die Gesamtsumme ca. **6,83 Milliarden Euro** erreichen wird. Wegen der Weigerung der anderen Projektpartner sich an diesen Mehrkosten zu beteiligen, reichte die Bahn am 23. Dezember 2016 Klage gegen sie vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart ein. Im November 2017 teilte die Bahn mit, dass der Kostenrahmen von S21 sich auf **7,6 Milliarden Euro** erhöht hat. Als Grund wurden sowohl die gestiegenen Baukosten als auch die Kosten für den Artenschutz erwähnt. Im Januar 2019 veranschlagte die Bahn die Projektkosten auf 8,2 Milliarden Euro. Drei Jahre später im März 2022 verteuerte sich S21 abermals – mit Risikopuffer auf **9,79 Milliarden Euro**.

Im Dezember 2022 ging die Strecke Wendlingen – Ulm mit Gesamtkosten von ca. 4 Milliarden Euro in Betrieb. Auch sie war am Ende doppelt so teuer geworden.

In 2023 entschied das Verwaltungsgericht Stuttgart abschließend über die von der DB AG in 2016 eingereichte Klage,

welche die Kostenbeteiligung der Projektpartner an S21 über den offiziellen Finanzierungsvertrag von 2009 hinaus im Sinne einer weiteren Beteiligung regeln sollte. Das Gericht urteilte im Sinne der Beklagten und sprach sie von der Beteiligung an den Kostensteigerungen nach 2009 frei. Die Deutsche Bahn AG war mit dem Urteil nicht zufrieden und wollte in die Berufung gehen. Sie klagte vor dem Verwaltungsgerichtshof (VGH) Baden-Württemberg auf Zulassung einer Revision, die jetzt 2025 ebenfalls abgelehnt wurde. Gegen diesen Entscheid ist kein Widerspruch zugelassen. Nun muss die Deutsche Bahn die Mehrkosten wohl alleine tragen.

Am Ende wird S21 Stand heute über sechs Milliarden mehr kosten als 2009 im Finanzierungsabkommen zwischen den Vertragspartnern festgehalten wurde.

Die Hauptursachen für die Kostenexplosion liegen vermutlich in dem sehr langen Realisierungszeitraum (ca 30 Jahre) und dem genauso langen Streit zwischen den Projektgegnern und Befürwortern.

Nach neuesten Prognosen soll nun die Eröffnung des Tiefbahnhofs ein letztes(!) Mal von Dezember 2026 weiter ins Jahr 2027 verschoben werden. Grund sind Zulassungsprobleme für die Digitalisierung der Leitung- und Sicherungstechnik. Die nächste Aufsichtsratssitzung der Bahn am 10. Dezember 2025 soll nun über den weiteren Verlauf Klarheit bringen.

So muss der Traum von einem reibungslos funktionierenden Durchgangsbahnhof in Stuttgart auf seine Realisierung weiterhin warten.

Termine
der Einrichtungen
und Vereine „Auf der Prag“
soweit diese bekannt
sind.

29.11.2025 | 15.30 Uhr | KircheKunterbunt – Motto: Plötzlich alles anders
kunterbunter Nachmittag mit Gesang, Bastelstationen, Nachdenken und Toben,
Austausch, gemeinsamen Essen; Kirchengemeinde Stgt Nord / Jugendkirche
Martinskirche, Eckartstr. 2, 70191 Stuttgart

30.11.2025 | 11–17 Uhr | Kirchenwahl
ev. Nordgemeinde | Erlöserkirche (Frühschoppenraum), Birkenwaldstraße 24, 70191 Stuttgart

6.12.2025 | 19 Uhr | Filmabend für Frauen – dieses Mal ein Krimi!
Infoladen Rosenstein „Auf der Prag“ e. V., Nordbahnhofstraße 81, 70191 Stuttgart

21.12.2025 | 18 Uhr | KesselKlang Carols
KesselKirche, Martinskirche, Eckartstraße 2, 70191 Stuttgart

Sitzungen des Bezirksbeirates Stuttgart Nord im Rathaus (Marktplatz 1) – Kleiner Sitzungssaal jeweils um 18.30 Uhr:
24.11.2025, 08.12.2025, 19.01.2026, 02.02.2026, 23.02.2026, 09.03.2026, 23.03.2026
Hinweis: Zu Beginn einer jeden Sitzung können Fragen aus der Bürgerschaft gestellt werden! <https://allris.stuttgart.de>

MARTINsCafé im Bistro der Martinskirche (Eckartstraße 2) – jeden Dienstag und Donnerstag von 11–13.30 Uhr
(außer in den Ferien!) leckeres Suppen- oder Eintopf-Mittagessen zum günstigen Preis von 4,- Euro
ev. Nordgemeinde

Frauenfrühstück: Tauschen, Tratschen & Unterstützen im Info-Laden Rosenstein (Nordbahnhofstraße 81)
mittwochs alle zwei Wochen außerhalb der Ferien um 9 Uhr: 26.11.2025, 10.12.2025, 07.01.2026,
21.01.2026, 04.02.2026

Dance Fitness für Frauen im Info-Laden Rosenstein (Nordbahnhofstraße 81) – jeden Sonntag um 17 Uhr
Gebühren pro Teilnahme: 2 Euro, Anfragen an mail@infoladen-rosenstein.de

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

HERAUSGEBER

Info-Laden Rosenstein
Auf der Prag e. V.
Nordbahnhofstraße 81
70191 Stuttgart

Telefon: 0711 / 25 69 966
mail@infoladen-rosenstein.de
www.infoladen-rosenstein.de
Mo 17-19, Mi 17-19, Sa 10-12 Uhr



Info-Laden Rosenstein
AUF DER PRAG E.V.