

Landeshauptstadt Stuttgart  
Der Oberbürgermeister  
GZ: OB 7831 - 10.00

Stuttgart, 20.08.2018

### Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte - Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion
Datum 27.04.2018
Betreff Unterbrechung der Baulogistikstraße im Nordbahnhofviertel schon jetzt?

Anlagen  
Text der Anfragen/ der Anträge

Richtig ist, dass die Bahn erstmals im März 2018 Planungen vorgestellt hat, nach denen der S-Bahn-Tunnel im Bereich der Wolframstraße deutlich früher als bisher geplant gebaut werden soll. Dafür nannte sie drei Gründe:

- Der Baufortschritt im Bereich der zeitlich vorgelagerten Baustelle Mittnachstraße ist schneller als gedacht
- Die Arbeiten für den S-Bahn-Tunnel sind voraussichtlich deutlich komplexer und damit langwieriger als bisher gedacht
- Die S-Bahn soll deutlich früher als bisher geplant in Betrieb genommen werden.

Um den S-Bahn-Tunnel im Bereich der Wolframstraße bauen zu können, musste die dort befindliche Baulogistikbrücke abgebrochen und damit die bestehende Baulogistikstraße unterbrochen werden. Die Bahn kündigte diesen Abbruch für Ende April an und vollzog diesen planmäßig im Zeitraum vom 28.04.2018 (22 Uhr) bis 02.05.2018 (frühmorgens), also unmittelbar nach Eingang des Antrags Nr. 114/18. Die im Antrag vom 27.04.2018 vorgeschlagene Verhandlung mit der Bahn, mit dem Ziel einer Verschiebung des Abrisses, war daher aufgrund der zu diesem Zeitpunkt abgeschlossenen Vorbereitungen der Abbrucharbeiten nicht mehr möglich.

Zu den im Antrag thematisierten Folgen des nunmehr erfolgten Abrisses bzw. der vorgezogenen Inbetriebnahme der S-Bahn wird wie folgt Stellung genommen:

#### *1. Unterbrechung der Baulogistikstraße*

Durch den Abriss der Baulogistikbrücke ist die bisherige Baulogistikstraße nicht mehr nutzbar. Die Fahrtroute der Baustellenfahrzeuge wird vielmehr auf einer Länge von 800 Metern über die Nordbahnhof- und die Rosensteinstraße geführt. Diese Änderung des Baustellenverkehrs ist aus Sicht der Bahn vollumfänglich von

der Planfeststellung gedeckt. Auf Nachfrage der Verwaltung wurde diese Rechtsauffassung vom zuständigen Eisenbahnbundesamt (EBA) bestätigt. Die Planfeststellung – so das EBA - sehe vor, dass Ausbruch und Aushub aus dem innerstädtischen Bereich **überwiegend** über die projekteigenen Baustraßen abgefahren werden sollen. Dieses „Überwiegend-Kriterium“ sei bereits deutlich erfüllt, weil ein Großteil des Aushubs bereits abgefahren sei.

Bis Ende 2019 werden die wesentlichen Aushubmengen im Bereich des Hauptbahnhofs und der anschließenden Tunnel über die zentrale Baulogistikstraße voraussichtlich abgefahren sein. Die kommunizierten Belastungen von 400 LKW/Tag sind Annahmen für den Maximalfall. Auf Wunsch der Verwaltung wurden die Transporte seit Verlegung der Fahrtroute festgehalten. Im April 2018 wurden Baustellentransporte zwischen 70 und 110 LKW/Tag und Richtung erfasst.

## *2. Umfahrungsschleifen*

Schon in der ursprünglichen Planung war ein Straßenprovisorium zur Umfahrung des S-Bahn-Tunnels vorgesehen. Diese ursprünglich planfestgestellte Lösung erwies sich in der weiteren Detailplanung als technisch schwierig und aufwendig. Insbesondere hätte dabei die Stadtbahn gekreuzt und der Individualverkehr in Richtung Heilbronner Straße über die Nordbahnhofstraße geführt werden müssen. Diese mit gravierenden Nachteilen verbundene Lösung wurde von Bahn und LHS seit 2015 gemeinsam verbessert. Das dabei entwickelte, mittlerweile planfestgestellte Provisorium vermeidet – auch wenn es naturgemäß verkehrliche Einschränkungen mit sich bringt - die oben beschriebenen Nachteile. Es hält die einschlägigen Richtlinien für den Bau von Stadtstraßen ein, außerdem kann die Straßenführung auch vom Schwerlastverkehr befahren werden. Auch Gehwege und Radverbindungen sind vorgesehen. Wie bei allen Eingriffen in den Verkehr wird die Verwaltung die Verträglichkeit hinsichtlich der verkehrlichen Belange von KFZ-Verkehr, Fußgängern und Radfahrern prüfen und die dazu notwendigen Maßnahmen in einer Anordnung der Verkehrsbehörde festlegen.

Zur weiteren Optimierung verhandelt die LHS derzeit noch mit der Bahn, ob die Umfahrungsschleifen von vornherein auf das spätere Geländenniveau angehoben werden können.

## *3. Anfahrbarkeit des Hauptbahnhofs nach Inbetriebnahme der S-Bahn*

Die Bahn hat den Projektpartnern versichert, die Anfahrbarkeit des Kopfbahnhofs durch S-Bahnen aus Richtung Nordbahnhof und Bad Cannstatt bis wenige Monate vor Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhofs aufrecht zu erhalten. Auch bei einer vorlaufenden Inbetriebnahme des S-Bahn-Verkehrs über die Station Mitnachtstraße wird diese Notwendigkeit nach Aussage der Bahn berücksichtigt.

## *4. Anfahrbarkeit des Hauptbahnhofs für Regionalzüge von/nach Bad Cannstatt*

### *nach Inbetriebnahme der S-Bahn*

Richtig ist, dass die Regionalzüge bislang die S-Bahn-Zuführung aus Bad Cannstatt mitbenutzen müssen, damit der heutige Kopfbahnhof den aktuellen Fahrplan bewältigen kann. Diesen Umstand wird die Bahn nach ihren Angaben bei der Inbetriebnahmekonzeption der verlängerten S-Bahn-Stammstrecke berücksichtigen. Auch die Anfahrbarkeit des Kopfbahnhofs für Regionalzüge auf den S-Bahn-Gleisen aus Bad Cannstatt wird die Bahn erst wenige Monate vor Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs unterbrechen.

Fritz Kuhn