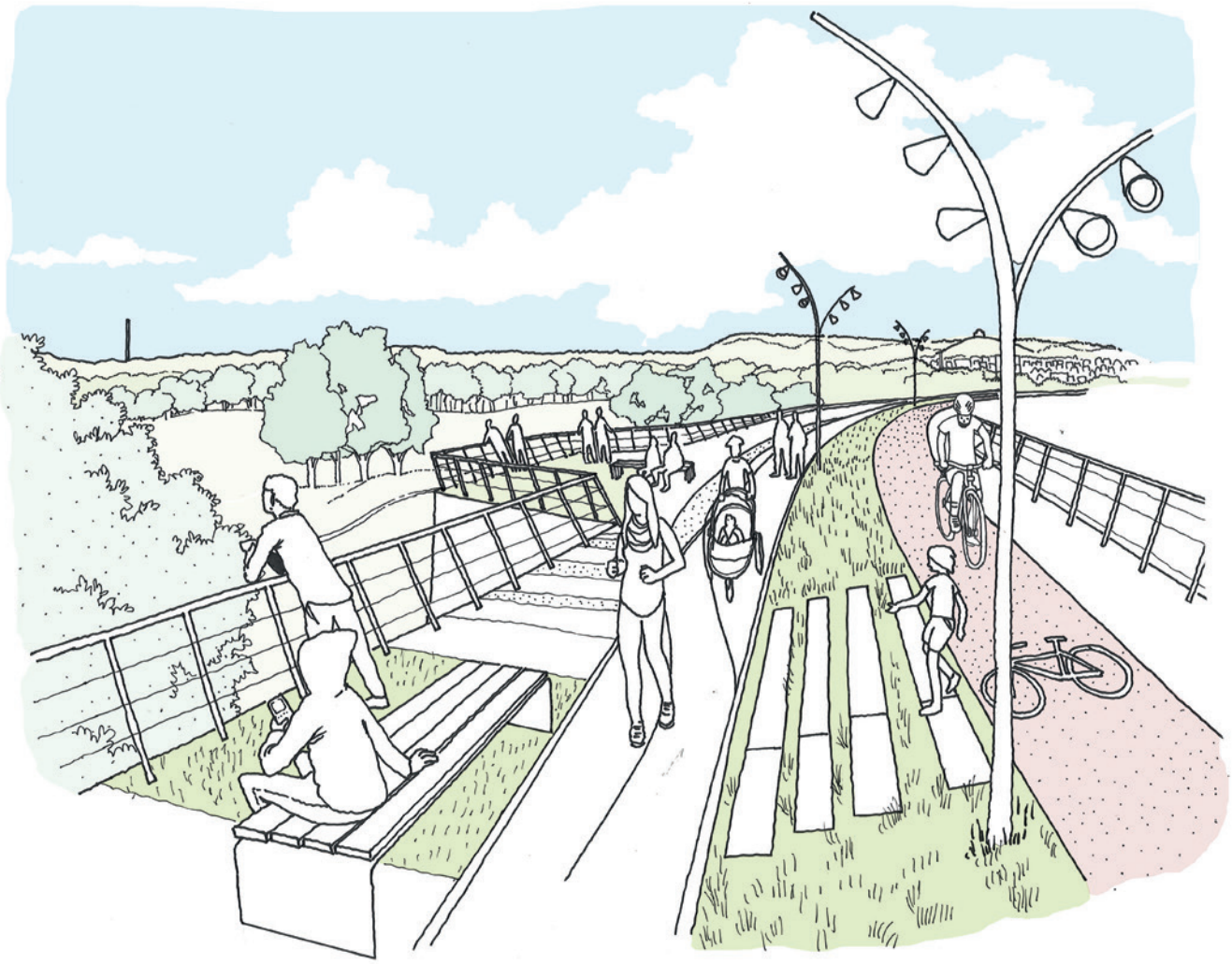
STÄDTEBAULICHE STUDIE

PANORAMAWEG STUTTGART

DER GLEISBOGEN UND DAS NÖRDLICHE ÜBERWERFUNGSBAUWERK



JANUAR 2018

Daniel Schönle | Architektur und Stadtplanung

Auftraggeber

SHB SCHWÄBISCHER HEIMATBUND

vertreten durch
Dr. Albrecht Rittmann

Dipl.-Ing. Matthias Grzimek
Dr. Bernd Langner

Weberstraße 2
70182 Stuttgart

Bearbeitung

Daniel Schönle
Architektur und Stadtplanung

Charlottenstraße 29
70182 Stuttgart
t. +49 (0) 711 2637709
buero@hp4.org
www.hp4.org

Mitarbeit:
Sarah Ann Sutter M.A.
Aly Elsayed M.Sc.

© Daniel Schönle - Architektur und Stadtplanung
Januar 2018

Geschlechtsspezifische Formulierung: Zum Zwecke der besseren Lesbarkeit haben wir auf geschlechtsspezifische Formulierungen verzichtet. Selbstverständlich beziehen sich alle gewählten personenbezogenen Bezeichnungen auf beide Geschlechter.

INHALT

Konzept Nachnutzung Gleisbogen	3
Der nördliche Gleisbogen 2017	4
Geplante neue Infrastrukturen ab 2021	8
Neue Wege	10
Flächenpotentiale	14
Neue Orte	18

ANHANG

Referenzen	24
Quellenverzeichnis	25

Konzeptskizze Panoramaweg

KONZEPT NACHNUTZUNG GLEISBOGEN

AUSGANGSLAGE UND ZIELE

Der historische Wert des Stuttgarter Gleisbogens mit seinen zahlreichen Kulturdenkmalen ist zweifellos sehr hoch. Nicht zuletzt zeugen Eisenbahnbauten in Deutschland als Zeichen des technischen Fortschritts vom Aufstieg des Landes zur Industrienation. In Stuttgart steht mit dem Gleisbogen-Ensemble ein herausragendes Beispiel der Ingenieursbaukunst des frühen 20. Jahrhunderts.

Im Zuge des innerstädtischen Strukturwandels durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 verliert dieses Bauwerk in großen Teilen seine ursprüngliche Zweckbestimmung. Dadurch eröffnet sich die Möglichkeit, durch seine Umnutzung sowohl einen wichtigen Teil des kulturellen Gedächtnisses der Stadt zu erhalten als auch neue attraktive Orte und Verbindungen im Stuttgarter Norden zu schaffen.

NEUE VERBINDUNGEN

Die freiwerdende Gäubahntrasse bietet großes Potential, zukünftig als Fuß- und Radwegeverbindung die Beziehungen aneinander angrenzender Quartiere und Grünflächen nachhaltig zu stärken sowie neue stadtteilübergreifende Verknüpfungen zu schaffen. Insgesamt kann so die für Stuttgart so wichtige Vernetzungsfunktion des „Grünen U“ weiter ausgebaut werden. Die trennende Wirkung der Gäubahntrasse wird abgelöst durch ein verbindendes Freiraumelement.

Es ergeben sich direkte Wegeverbindungen vom Stuttgarter Norden über den Verkehrsknoten am Eckhartshaldenweg und das Kulturzentrum Wagenhalle in den Rosensteinpark, das Nordbahnhofviertel, das neue Rosensteinquartier, den Stuttgarter Osten, nach Bad Cannstatt und über den Bahnhof weiter ins Stadtzentrum. Der neue geschaffene „Panoramaweg“ soll dabei durch eine sanfte Modellierung des Gleisgebirges bis zur Mittnachtstraße auf die Höhe des geplanten Platzes an der Schnittstelle von Nordbahnhofviertel und Rosensteinquartier gebracht werden, um diesen zukünftig zentralen Ort möglichst gut in das Wegenetz einzubinden.

Sollte die Gäubahntrasse im innerstädtischen Bereich ganz aufgegeben werden, wäre darüber hinaus eine direkte Anbindung der Halbhöhenlagen des Stuttgarter Westens möglich.

Über die Verbindungsfunktion hinaus bietet der Panoramaweg aufgrund seiner erhöhten Lage besondere räumliche Qualitäten und neue spektakuläre Aussichten auf die Stadt und die Region.

NEUE ORTE

Der Wegfall eines Großteils der Gleisflächen entlang des Gleisbogens und seine zukünftige Nutzung als Fuß- und Radweg eröffnet auch neue Möglichkeiten für die Nutzung der Bauwerke selbst und der angrenzenden Flächen. In der Verlängerung der Nordbahnhofstraße und nicht weit von den Wagenhallen könnte am Viadukt ein neuer Platz entstehen und so eine ehemalige Restfläche zu einem attraktiven öffentlichen Raum mit besonderer Atmosphäre werden lassen. Das Nördliche Überwerfungsbauwerk und das Viadukt bieten dabei als Bauwerke auch selbst interessante Ausbau- und Nutzungsmöglichkeiten.

Nördlich der verbleibenden S-Bahntrasse werden Flächen frei, die sehr gut dafür geeignet wären, mit niederschwelligen Bewegungsangeboten und ergänzenden kulturellen Nutzungen den Übergang zwischen Quartier und Park zu qualifizieren.

DER NÖRDLICHE GLEISBOGEN 2017

01 Blick von der Heilbonner Straße, Abzweig nach S-Feuerbach

02 Gäubahntrasse mit angrenzendem Grünraum

03 Freifläche zwischen Gäubahnbrücke und S-Bahntrasse

04 ‚Hexenhäuschen' und Gäubahnviadukt

05 Das nördliches Überwerfungsbauwerk von der Rosensteinstraße

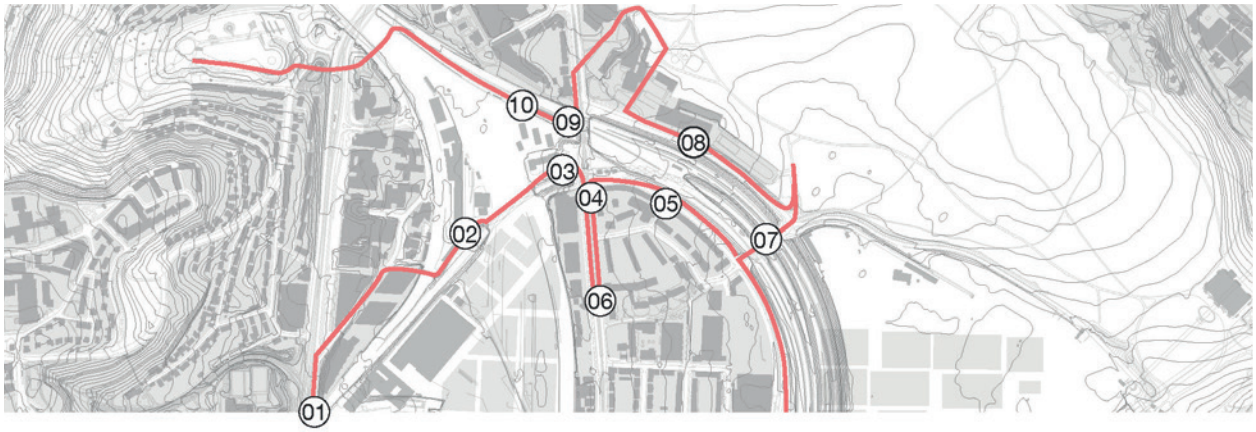
06 Blick von der Nordbahnhofstraße in Richtung Gäubahnviadukt

07 Unter den Stahlbetonbrücken an der Ehmannstraße

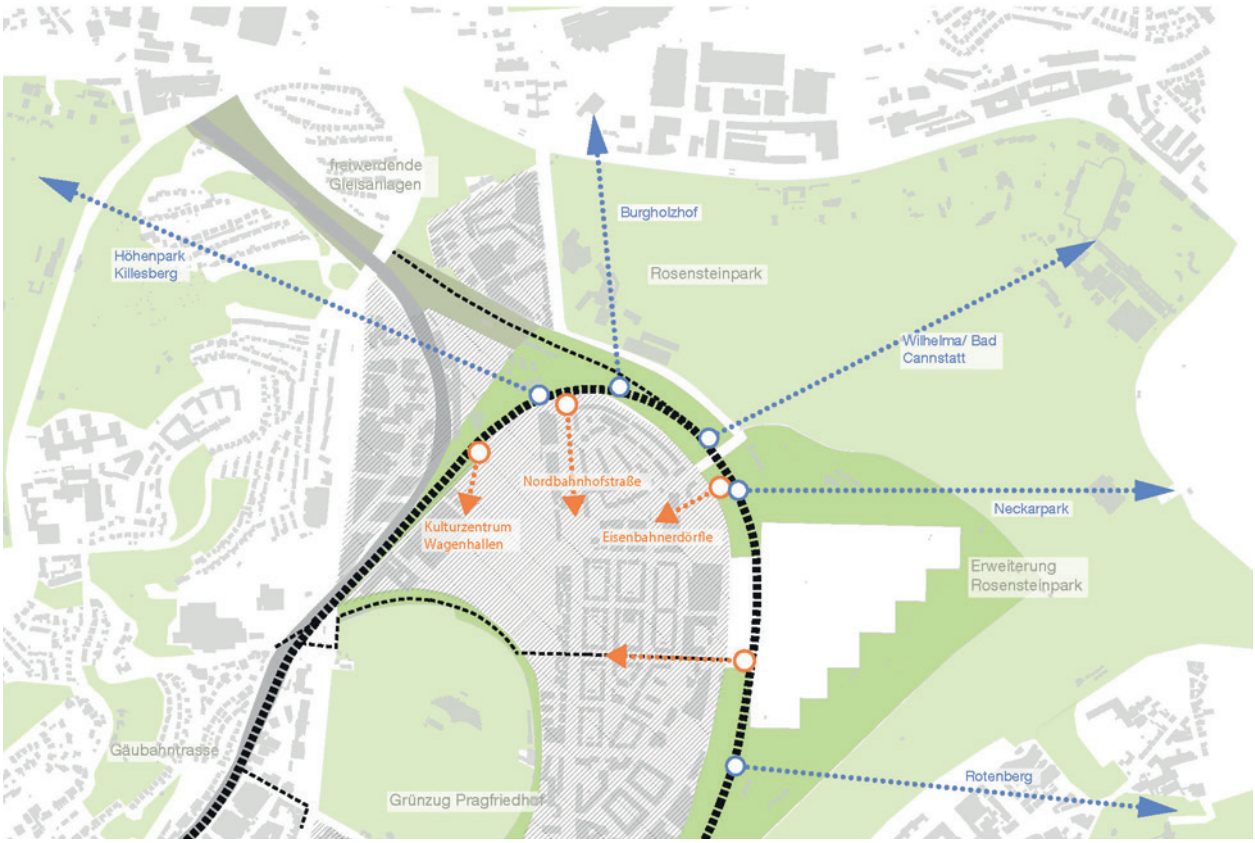
08 Ehmannstraße

09 Stahlfachwerkbrücken über der Nordbahnhofstraße

10 Blick von der S-Bahn Plattform Nordbahnhof in Richtung nördliches Überwerfungsbauwerk



BLICKBEZIEHUNGEN



Blickbeziehungen in Landschafts- und Stadtraum

Burgholzhof

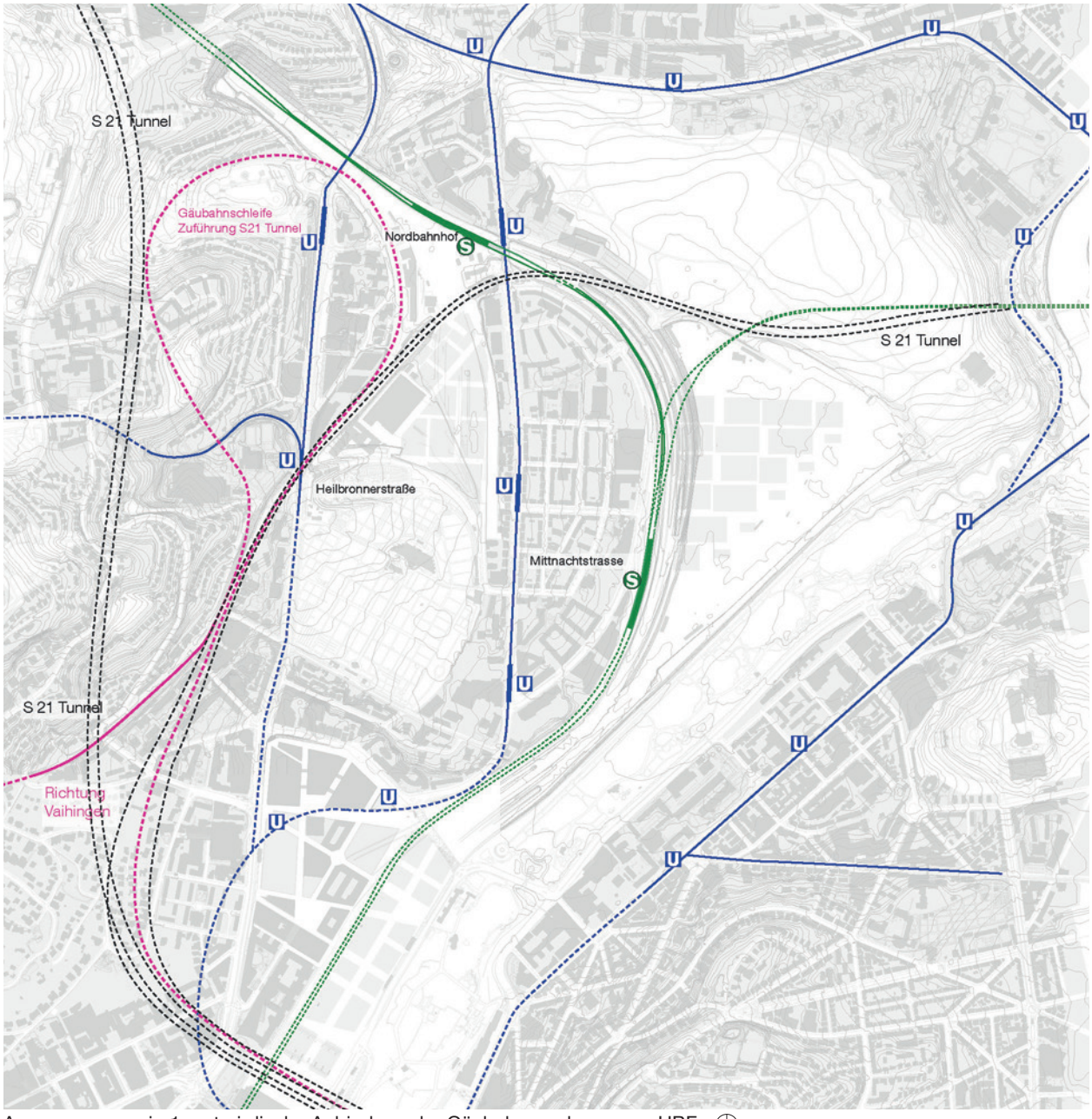
Killesbergturm

Blick vom Brünner Steg auf das Überwerfungsbauwerk. Im Hintergrund ist die Rotenbergkapelle zu sehen.

Nordbahnhofstrasse

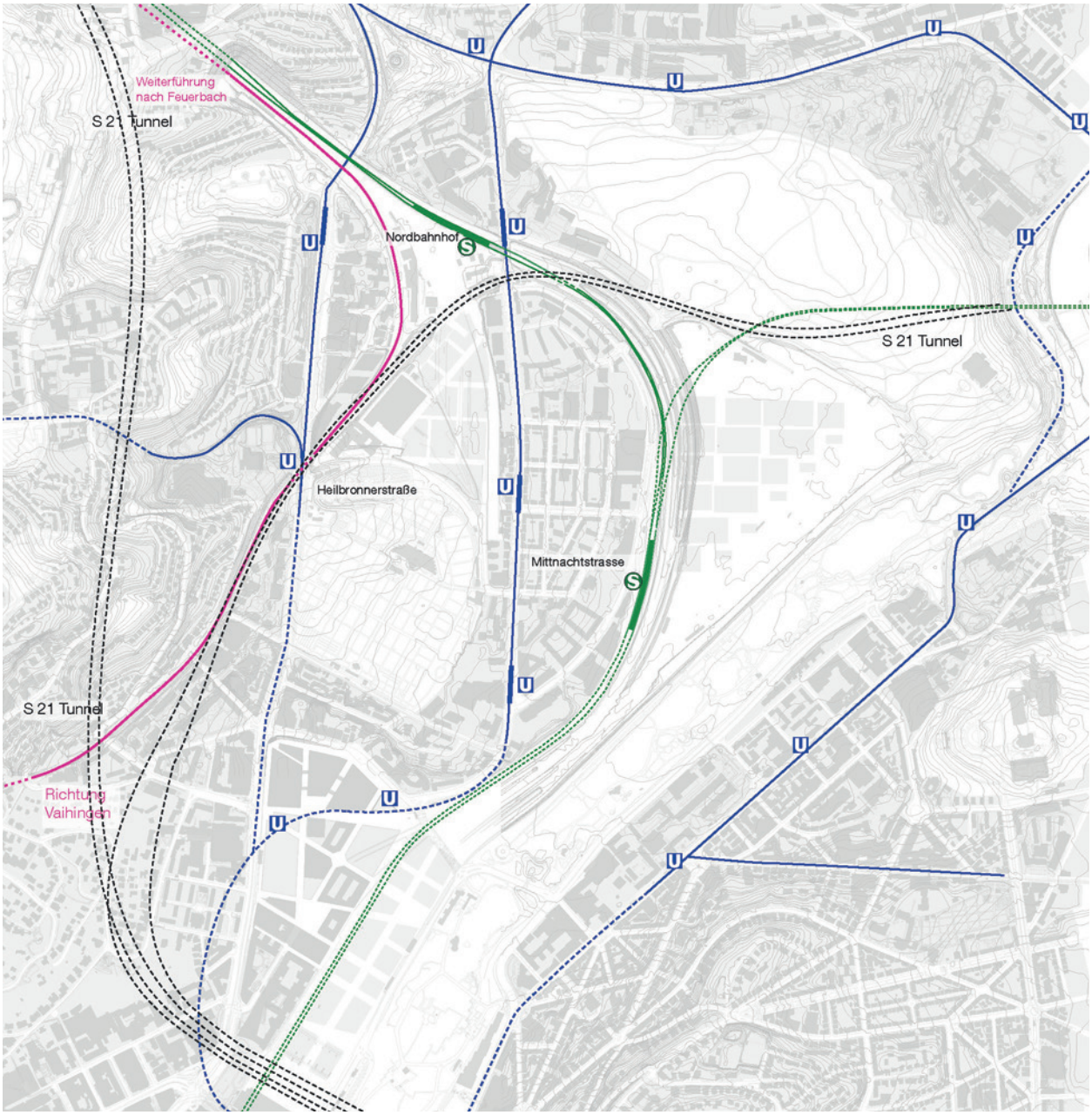
Wagenhallen

GEPLANTE NEUE INFRASTRUKTUREN AB 2021



Ausgangsszenario 1: unterirdische Anbindung der Gäubahn an den neuen HBF.

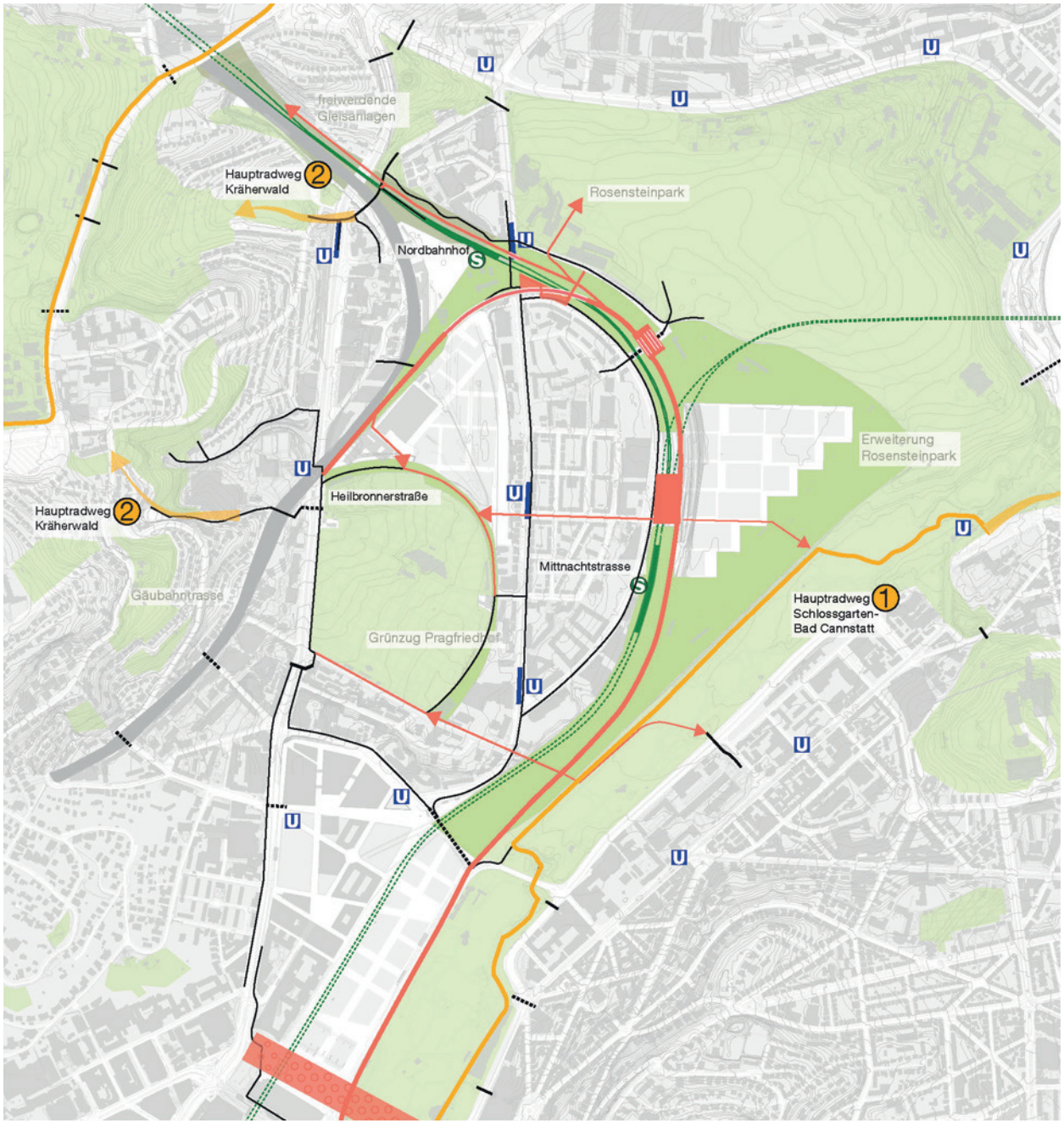
Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch nicht abschließend geklärt, ob und wie in Zukunft die Gäubahntrasse im Stuttgarter Stadtgebiet verlaufen wird. Eine frühere Planung sah eine Lösung vor, bei der die Gäubahn ein gutes Stück vor der Heilbronner Straße in einen Tunnel und in einer unterirdischen Schleife zum Hauptbahnhof geführt werden sollte (Szenario 1).
Im momentan wahrscheinlichste Szenario fährt sie zukünftig über den Abzweig auf Höhe der Wagenhallen nach Feuerbach (Szenario 2).



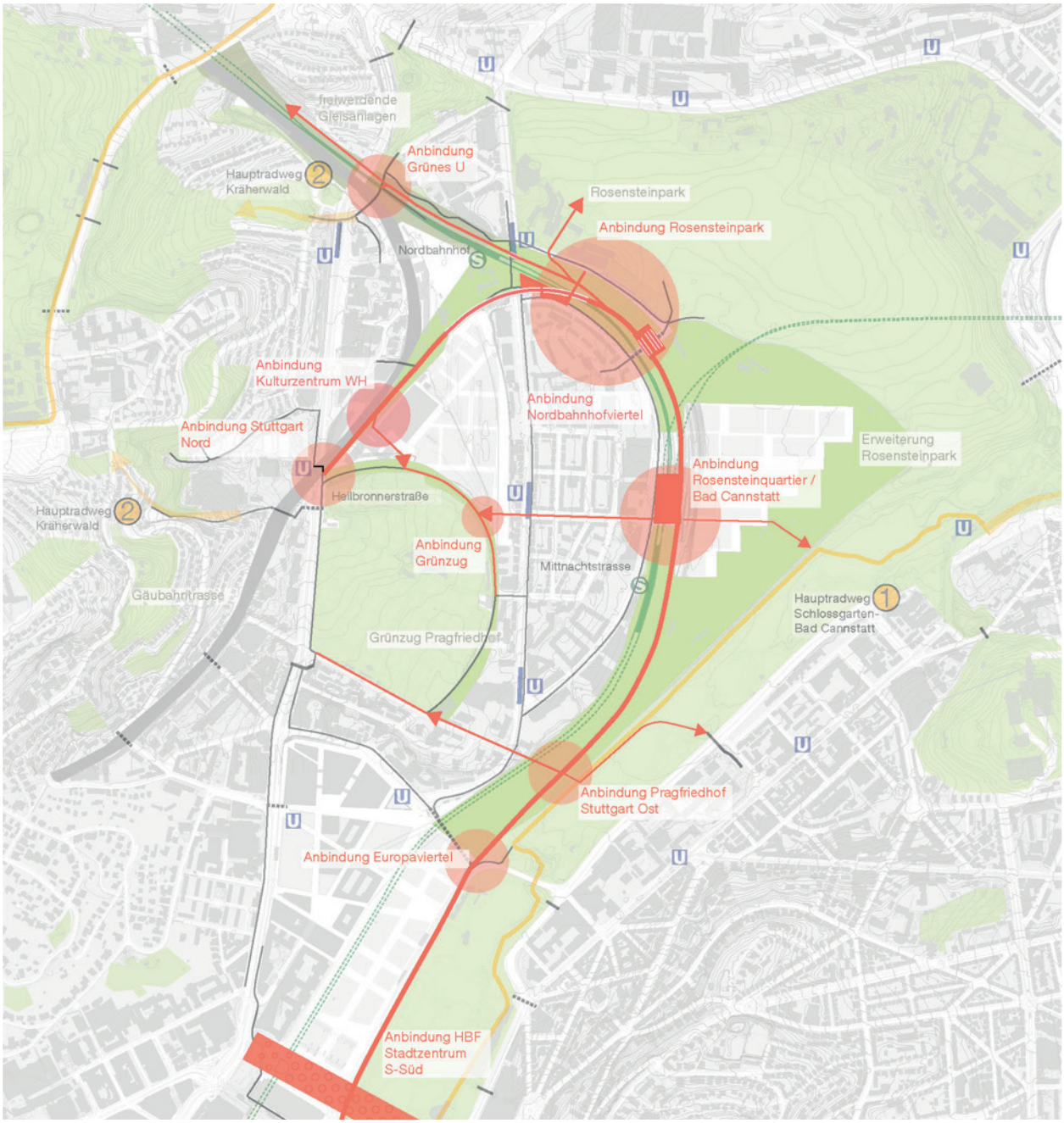
Ausgangsszenario 2: Anbindung der Gäubahn an den BHF Feuerbach unter Nutzung der bestehenden Gütergleisanlagen.

Grundsätzlich auch noch im Gespräch ist, die Gäubahn bereits in Vaihingen enden zu lassen. In diesem Fall würde die Trasse auch im Stuttgarter Westen frei werden.

NEUE WEGE



Neue stadtteilübergreifende Verbindungen (Szenario 2)



Wichtige Anknüpfungspunkte

ANKNÜPFUNGSPUNKTE
IN DIE UMLIEGENDEN QUARTIERE UND STADTTEILE

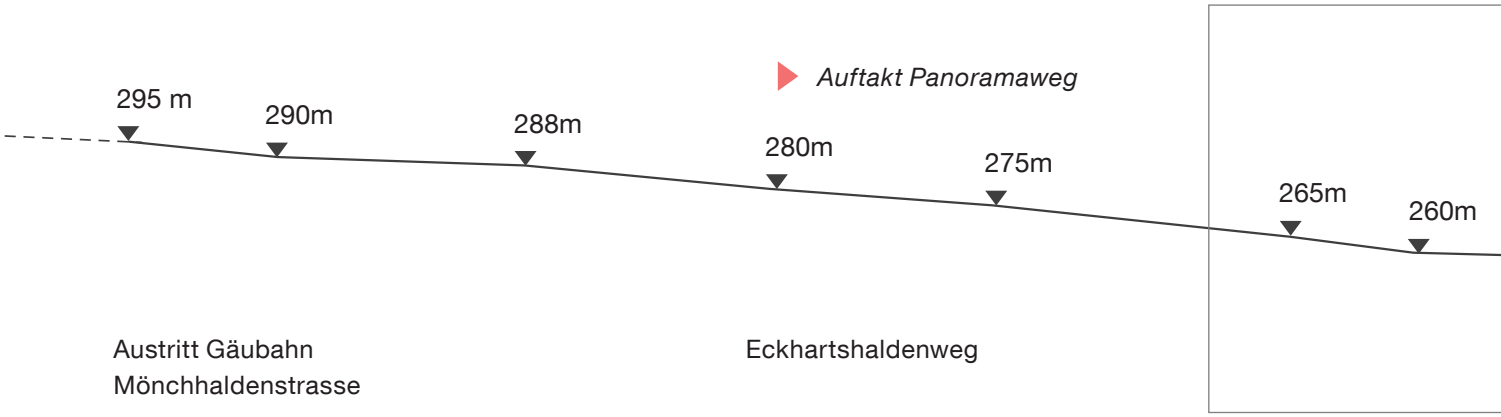
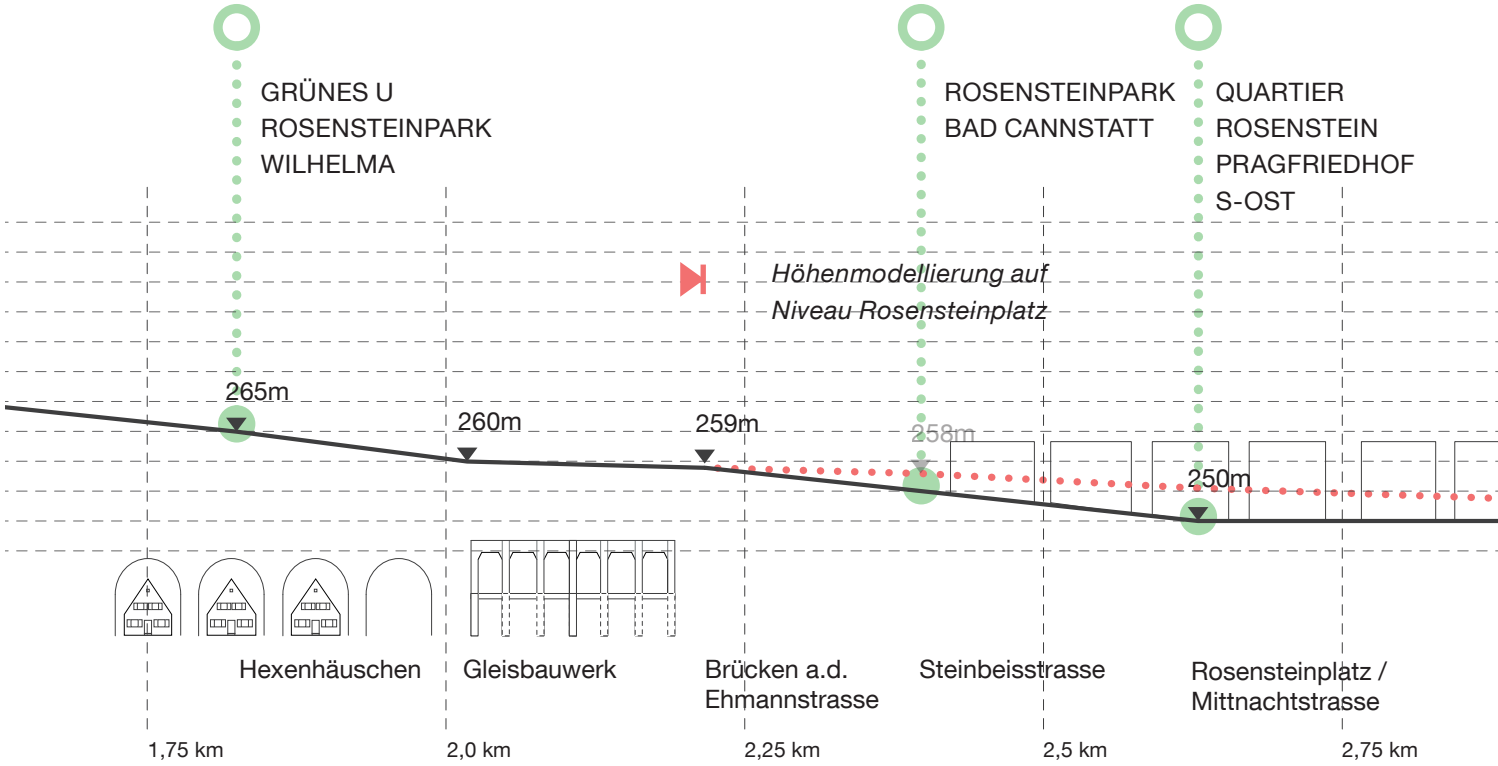
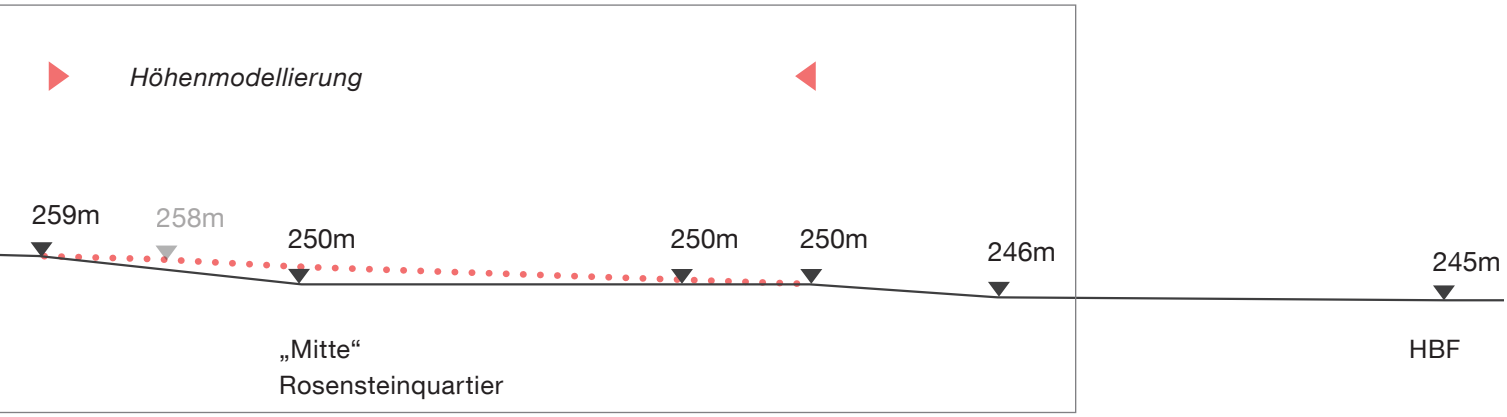
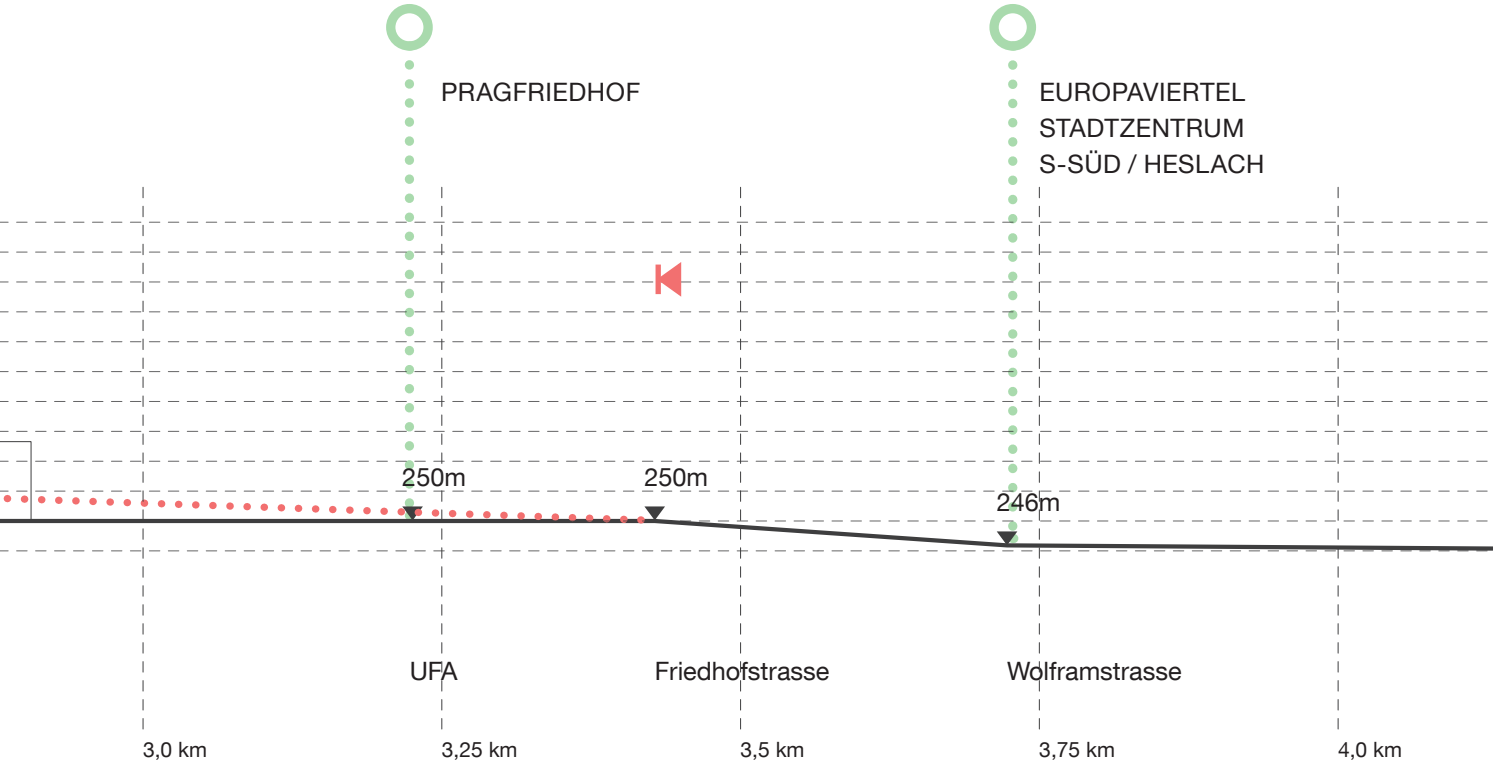


Diagramm: Höhenprofil Gäubahn innerstädtisch



Auschnitt Höhenprofil und neue Anknüpfungspunkte


Höhenmodellierung
259m
258m
250m
250m
250m
246m
245m
„Mitte“
Rosensteinquartier
HBF

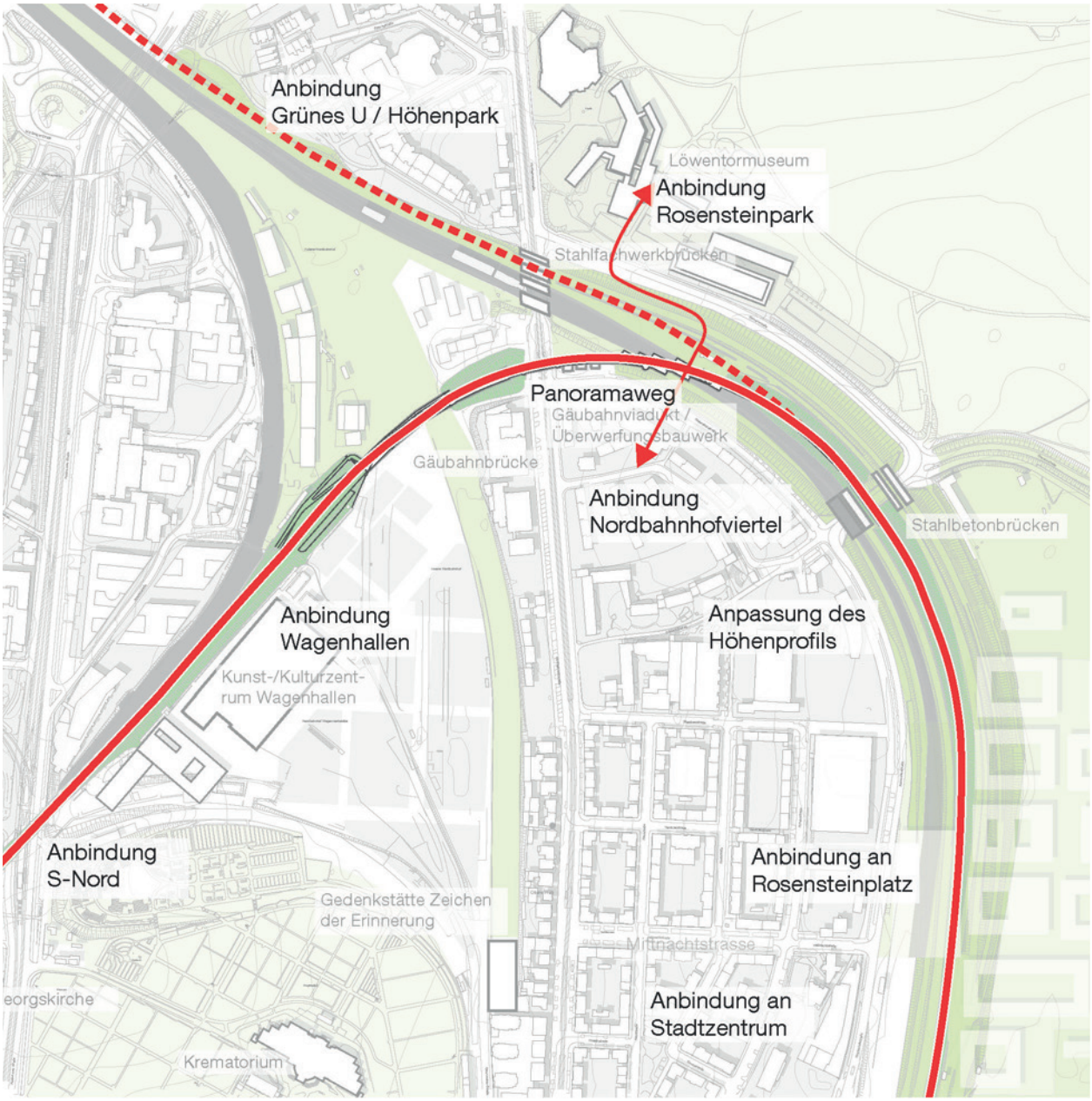

PRAGFRIEDHOF
EUROPAVIERTEL
STADTZENTRUM
S-SÜD / HESLACH
250m
250m
246m
UFA
Friedhofstrasse
Wolframstrasse
3,0 km
3,25 km
3,5 km
3,75 km
4,0 km

FLÄCHENPOTENTIAL

- Trasse wird frei
- Gäubahntrasse
- Fläche wird frei
- Trasse wird weiterhin befahren

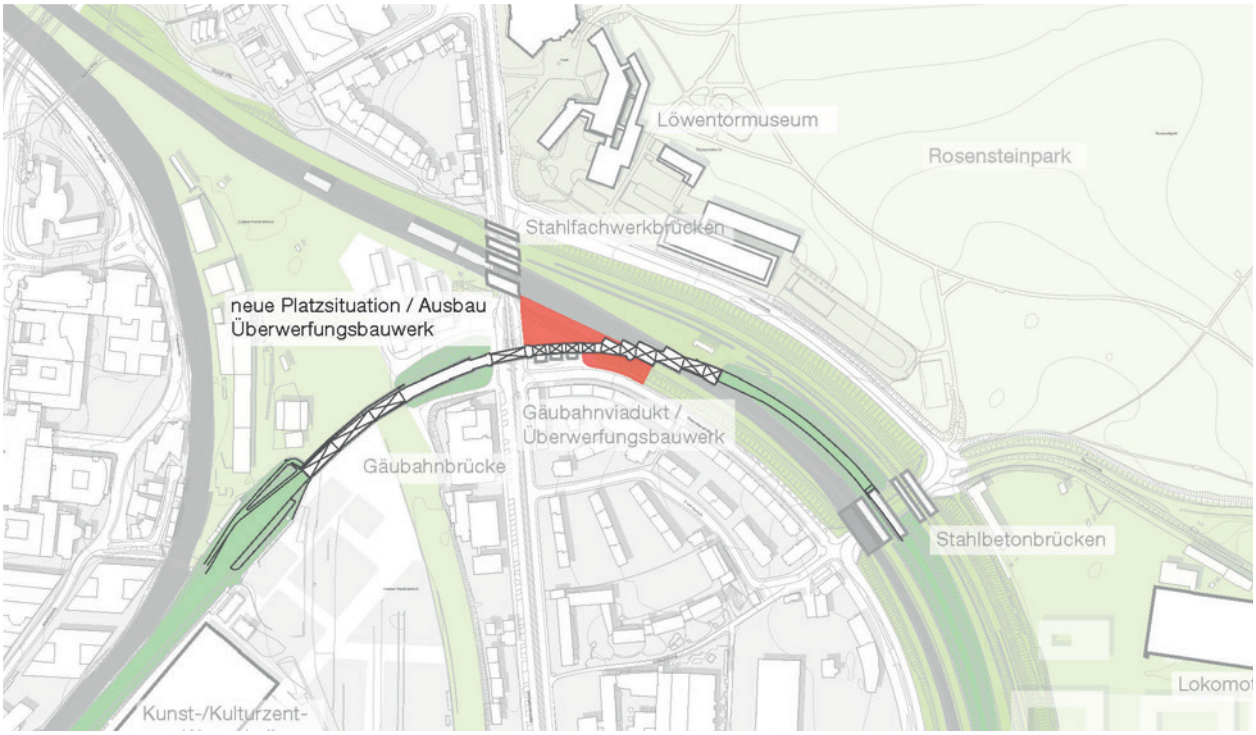
Freiwerdende Trassen | M 1.7500

NEUE VERBINDUNGEN



Der Panoramaweg ermöglicht neue wichtige Anknüpfungspunkte | M 1.7500

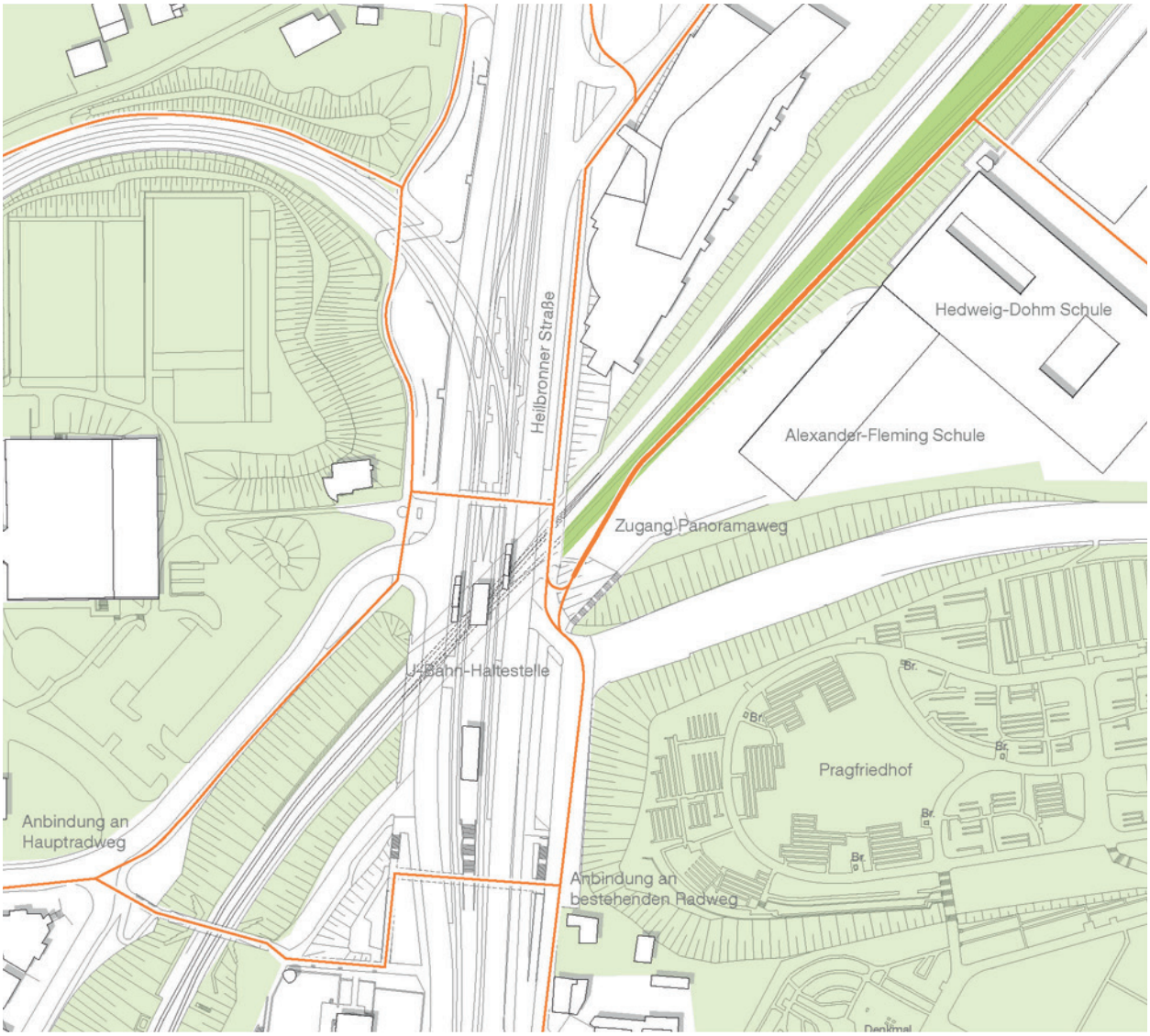
FLÄCHENPOTENTIAL



Neue Platzsituation am Gäubahnviadukt im Nordbahnhofviertel | M 1.7500

Neue wohnungsnahe Freizeitflächen mit niederschwelligem Sportangebot auf den freiwerdenden Gleistrassen | M 1.7500

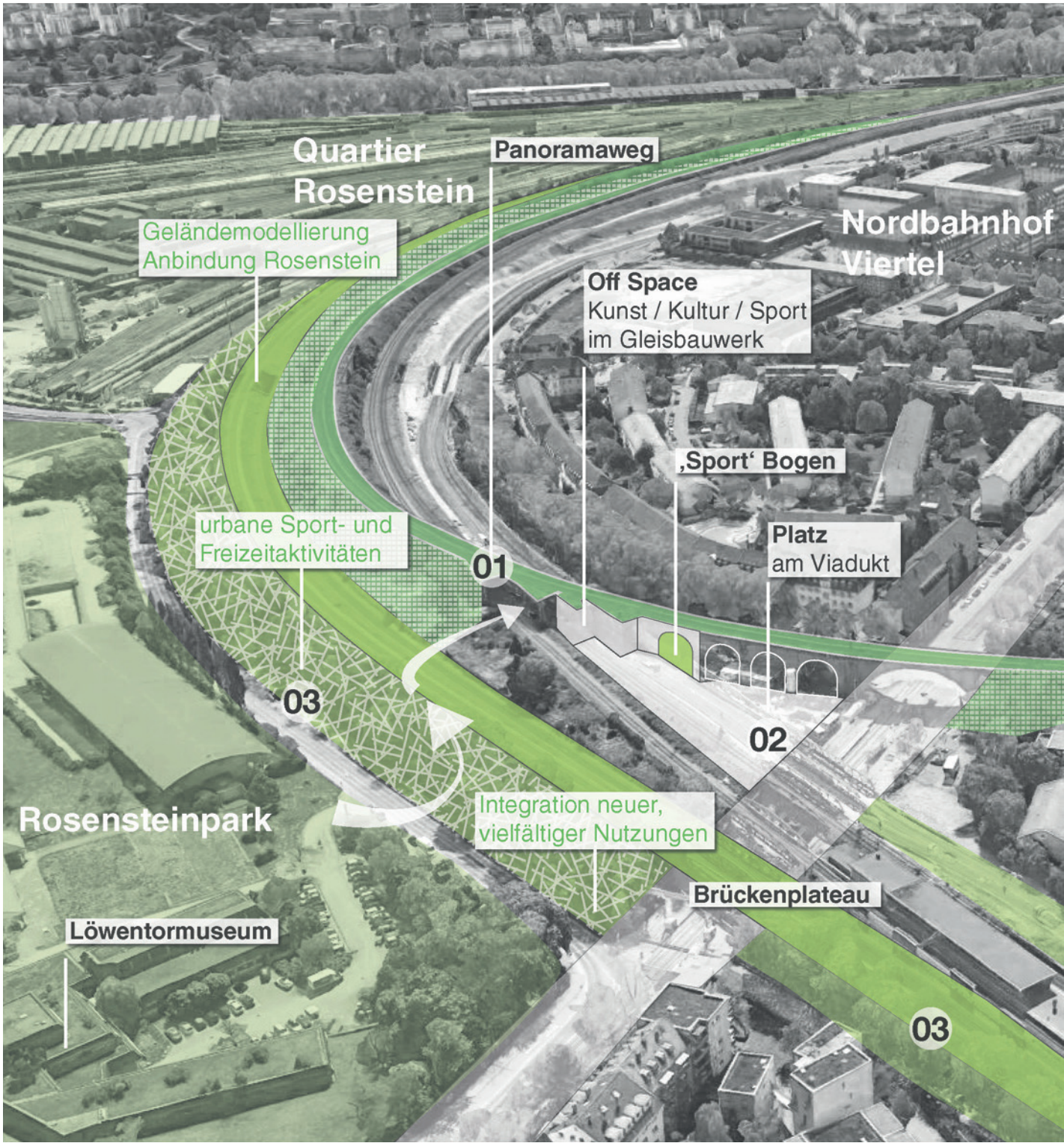
LUPE AUFTAKT ECKARTSHALDENWEG



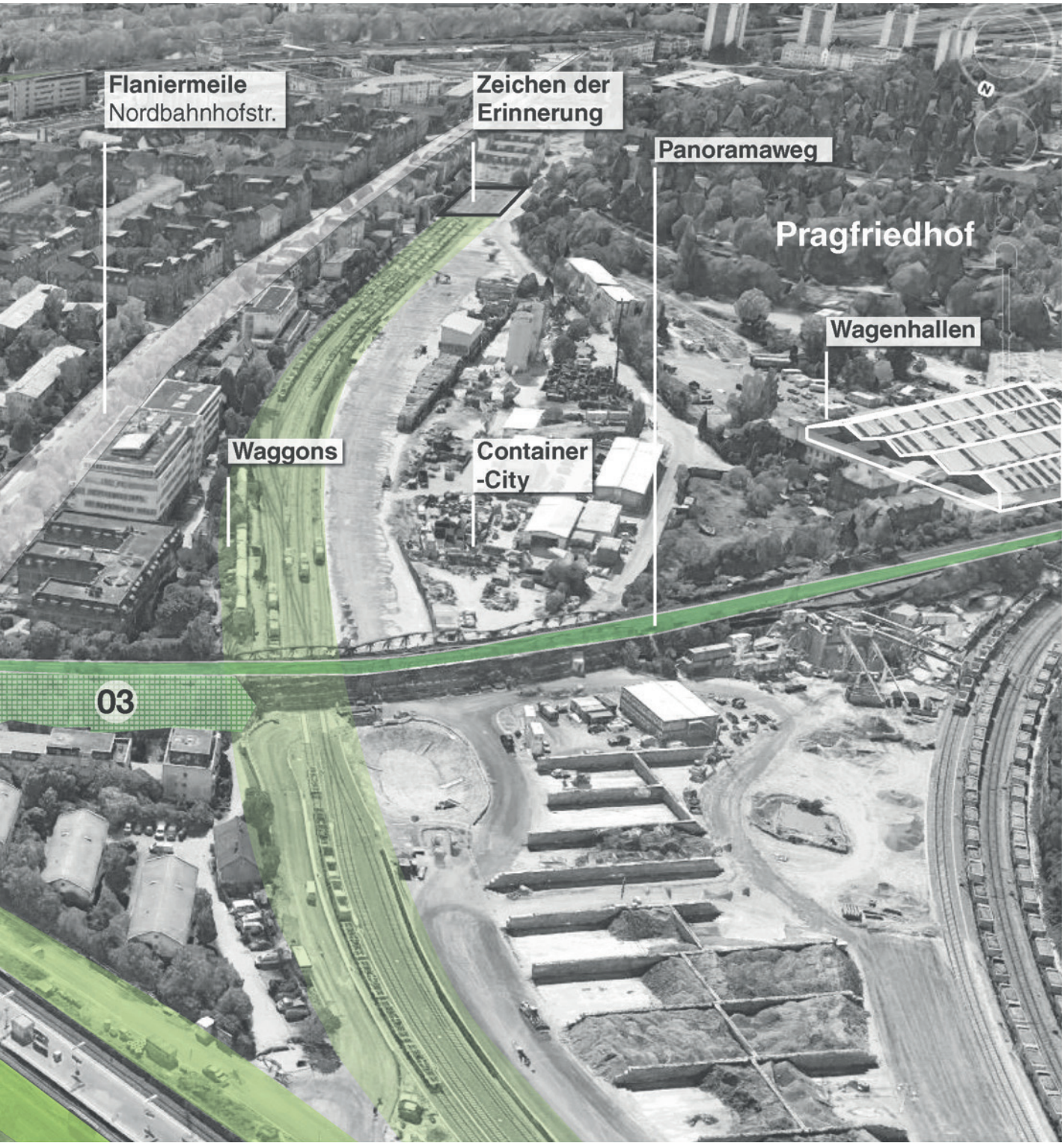
Auftakt Panoramaweg am Verkehrsknotenpunkt Eckhartshaldenweg | M 1.2000

Dem Verkehrsknoten an der Heilbronner Straße im Bereich Eckartshaldenweg kommt als Auftakt zum Panoramaweg eine besondere Bedeutung zu. Hier müssen die Fuß- und Radwegebeziehungen neu geordnet werden, um einen leistungsstarken und attraktiven Zugang zum Gleisbogen zu ermöglichen.

NEUE ORTE

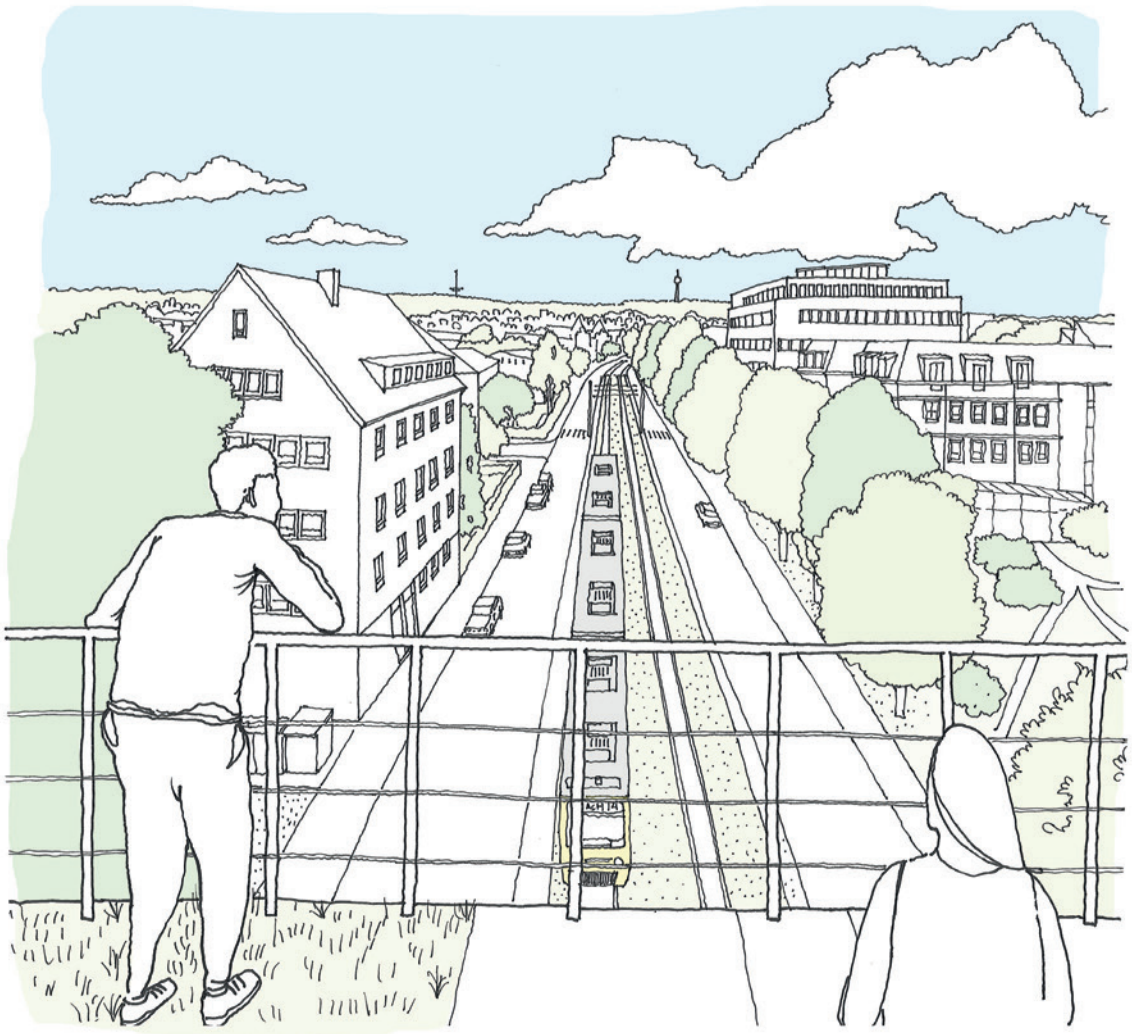


01 Panoramaweg | 02 Platz am Viadukt | 03 Aktivzonen, Ausgleichsflächen Flora/Fauna



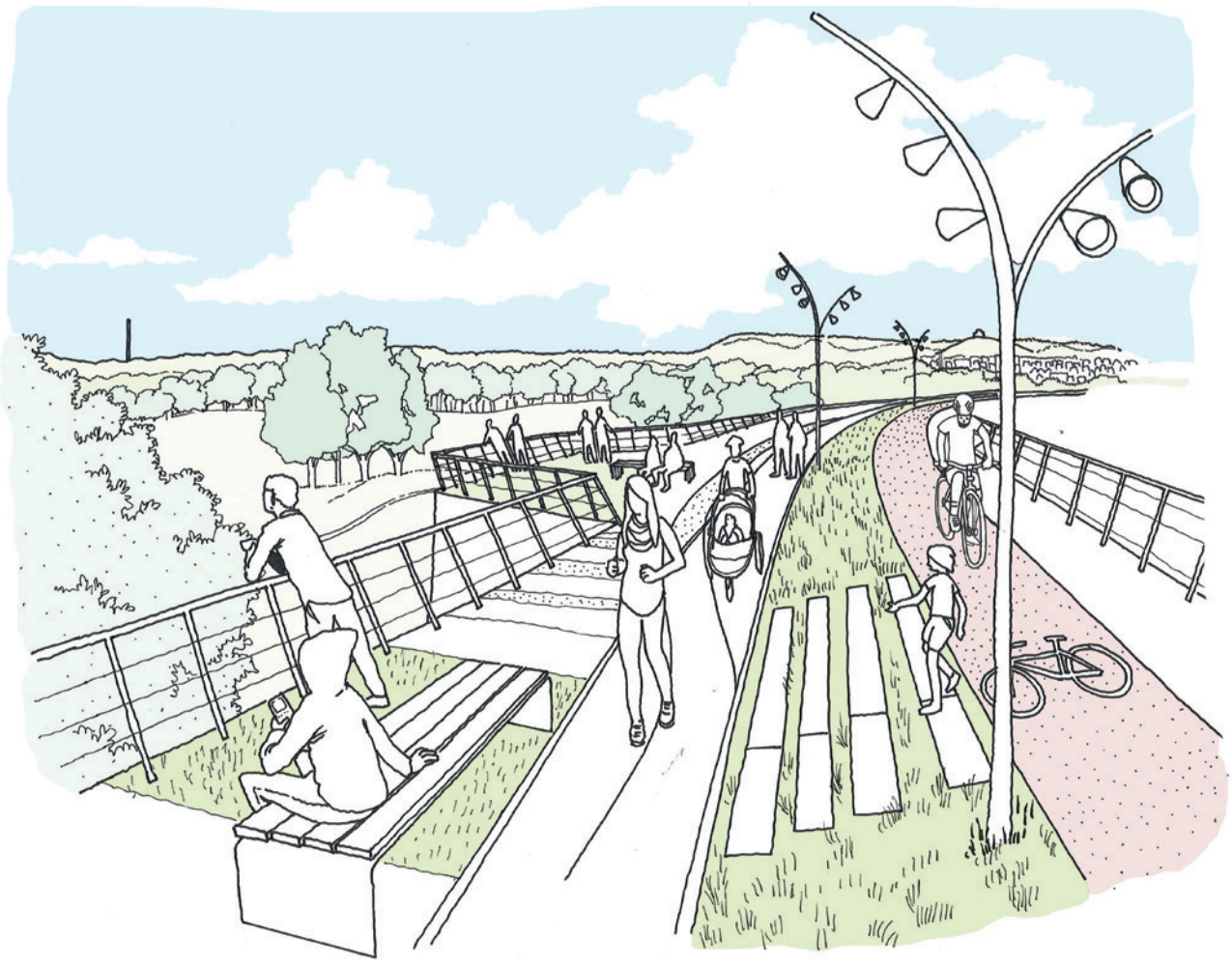
Quelle Grundlage: Google Earth

PANORAMAWEG



Perspektive | Ausblick über die Nordbahnhofstraße

Mit dem Panoramaweg entstehen zahlreiche neue attraktive Wegebeziehungen im Stuttgarter Norden. Gleichzeitig bespielt er ein wertvolles Kulturdenkmal und setzt es als Wahrzeichen des Stadtteils in Wert. Nördliches Überwerfungsbauwerk und Viadukt bieten ausreichend Platz für Fuß- und Radwege sowie Möglichkeiten zum Verweilen. Von diesem erhöhten Standpunkt aus ergeben sich spektakuläre neue Blickbeziehungen in die umgebenden Stadt- und Landschaftsräume. Diese Neuprogrammierung eines historischen Infrastrukturbauwerks steht modellhaft für den Wandel von Mobilität in der Stadt des 21. Jahrhunderts.



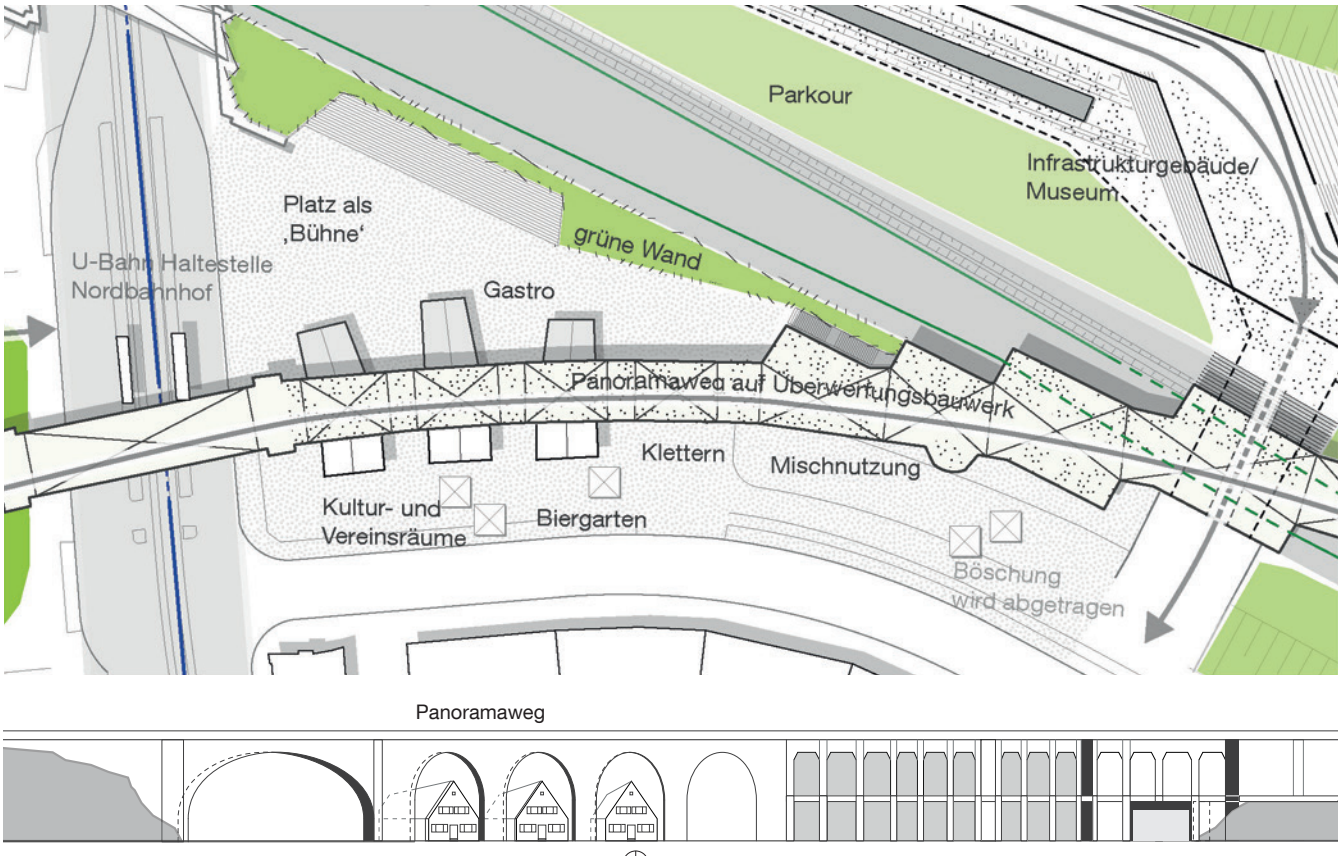
Perspektive | Der Panoramaweg auf dem Überwerfungsbauwerk

Referenzen: Aussersihler Viadukt, Zürich - EM2N Architekten AG und Seippel Schweiner Landschaftsarchitekten

Highline, New York City - Diller Scofidio + Renfro

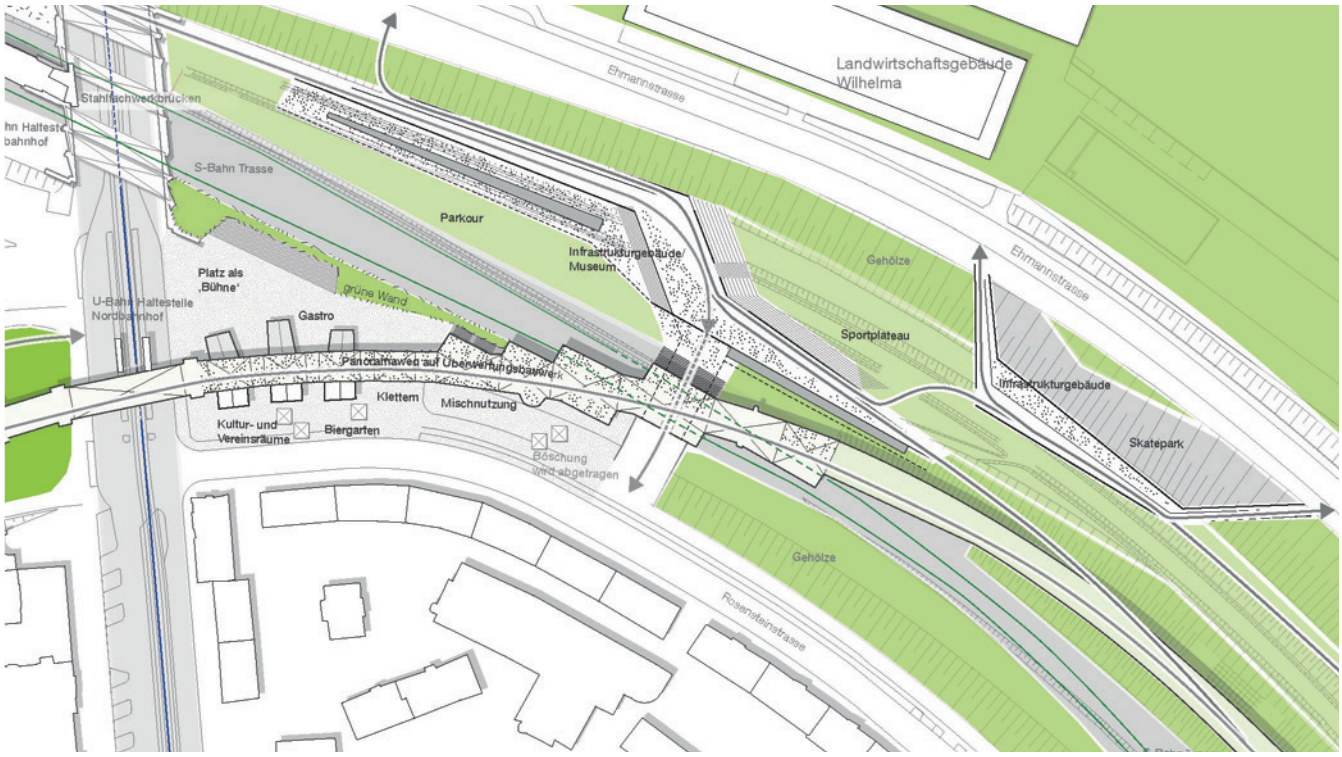
PLATZ AM VIADUKT UND AKTIVZONEN

Eine Entwicklung im Bereich des Nördlichen Überwerfungsbauwerks ermöglicht die Anbindung der stätischen Aktivitätszone Nordbahnhofstraße an die nördlich der Bahntrasse gelegenen Kulturbauten und Parkanlagen. Hier könnte ein Platz entstehen, der die dreieckige Restfläche zwischen Gäubahn- und S-Bahntrasse sowie den westlichen Teil der Rosensteinstraße in einen attraktiven öffentlichen Raum verwandelt. Die durch die historischen Infrastrukturbauwerke geprägte besondere Atmosphäre sowie die Nähe zu Wagenhallen und Waggons bieten gute Rahmenbedingungen für ein urbanes Experimentierfeld. Die direkt angrenzende S-Bahn-Haltestelle Nordbahnhof garantiert hohe Frequenz.
Die robuste dreigeschossige Struktur des Überwerfungsbauwerks lässt sich als Rohbau interpretieren und ermöglicht sowohl eine zusätzliche Verbindung zum Rosensteinpark auf Straßenniveau als auch seinen Ausbau für unterschiedliche Nutzungen. Denkbar wären hier neben Kultur-, Sport- und Freizeitangeboten auch gewerbliche Nutzungen sowie Sonderwohnformen. Die „Hexenhäuschen“ sollten erhalten werden, könnten aber neuen Nutzungen zugeführt und baulich ergänzt werden. Gastronomie im Erdgeschoss würde von der besonderen Lage profitieren und den Platz beleben. Das Viadukt könnten mit seinen Bögen als Kletterwand genutzt werden.
Der nördliche Bereich des Gleisgebirges bietet sich aufgrund der besonderen Topografie und des angrenzenden Parks für informelle und möglichst niederschwellige Bewegungsangebote an. Integriert in den Hang sind auch bauliche Anlagen denkbar, die beispielsweise in einer inhaltlichen Beziehung zum Naturkundemuseum stehen könnten.



Platz am Viadukt, Lageplan und Schemaschnitt | M 1. 1000

Perspektive | Platz am Viadukt

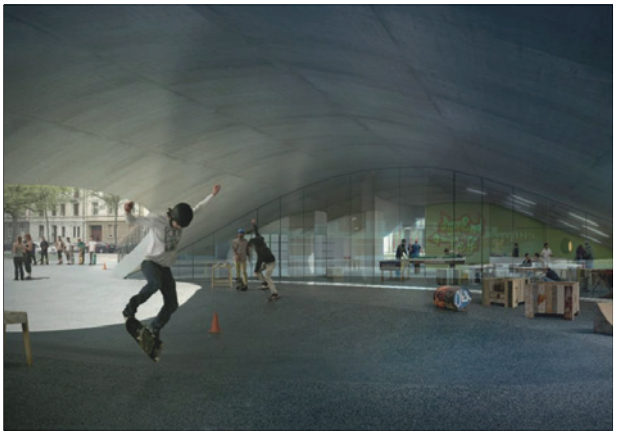


Platz am Viadukt und Aktivitätszonen Nordtrassen | M 1. 2000

REFERENZEN

Archäopark Vogelherd, Niederstotzingen - Keller Damm Roser

Lascaux IV: The International Centre for Cave Art, Montignac - Snohetta



Stadtterminal Erlenmatt (Visualisierung), Basel
- Pedrocchi Architekten, Koeber Landschaftsarchitekten

Plug and Play, Kopenhagen - Kragh + Berglund

Stadtregal ‚Ulm - Rapp Architekten und Schmid-Rauh Landschaftsarchitekten

Toni Areal, Zürich - EM2N

QUELLEN

Literatur:

Bott, Cornelia: Mobilist. Stadt- und regionalplanerische Ansätze zur Vermeidung von Freizeitverkehr. Modellgebiet: Stuttgart 21 - C1. 2002

Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtplanungsamt (Hrsg.): Rahmenplan Stuttgart 21. 1997

Klegraf, Josef (Hrsg.): Der Stuttgarter Gleisbogen - Urbane Landschaft und Kulturdenkmale im Vorfeld des Hauptbahnhofs. Geschichte und Ausblick. 2014

Bildnachweise:

S.6
http://mapio.net/pic/p-13432239/
http://www.fotocommunity.de/photo/stuttgart-killesberg-park-juergen-kremper/6953880

S.7
http://www.schaeferweltweit.de/auf-den-spuren-des-eisenbahnerdorfle/
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stuttgart_Wagenhallen.jpg

S.21
https://de.wikipedia.org/wiki/High_Line_(New_York)
https://www.baunetzwissen.de/geneigtes-dach/objekte/buero-gewerbe/markthalle-und-viaduktboegen-in-zuerich-4262387

S.24
http://www.noahsark.site/html/170709-unesco-eiszeitkunst-juenger-als-gedacht.html
https://snohetta.com/projects/322-lascaux-iv-the-international-centre-for-cave-art
http://www.planungsamt.bs.ch/arealentwicklung/erlenmatt/oeffentliche-plaetze.html
http://www.landezine.com/index.php/2013/03/plug-n-play-by-kragh-berglund/
https://www.bundesstiftung-baukultur.de/beispiele/stadtregal-ulm
https://tel.search.ch/zuerich/pfingstweidstrasse-96/zuercher-hochschule-der-kuenste-zhdk