

## Alternative zu Stuttgart 21

# Stadtentwicklung mit Kopfbahnhof

Eine Gruppe Stuttgarter Architekten hat festgestellt, dass das Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 nicht nur verkehrlich besser abschneidet: K21 bietet für weniger Geld auch bessere städtebauliche Chancen und kann wesentlich schneller umgesetzt werden als Stuttgart 21. Der optimierte Kopfbahnhof dient dabei als Bindeglied auf allen Ebenen und erhöht die Aufenthaltsqualität im Herzen der Stadt.

## WEB-LINKS

[www.kopfbahnhof-21.de](http://www.kopfbahnhof-21.de)  
[www.architektinnen-fuer-k21.de](http://www.architektinnen-fuer-k21.de)  
[www.das-neue-herz-europas.de](http://www.das-neue-herz-europas.de)  
[www.hauptbahnhof-stuttgart.eu](http://www.hauptbahnhof-stuttgart.eu)

Bei Stuttgart 21 werden 30 Hektar mehr Flächen frei, jedoch viel später als bei der Alternative K21. Hierbei könnten C1 und C2 umgehend bebaut und B nach Verlegung des Abstellbahnhofs genutzt werden

Bilder: Stadt Stuttgart

(Bearbeitung: P. Fendrich)

Die Projektbefürworter von Stuttgart 21 werben immer mit der einzigartigen städtebaulichen Chance, die Stuttgart 21 für die Innenentwicklung bietet. Schaut man genauer hin, reduziert sich die Einzigartigkeit allerdings auf eine zwar größere, aber viel später frei werdende Fläche als beim Alternativkonzept mit Kopfbahnhof. In der Tat bietet Stuttgart 21 rund 32 Hektar mehr an frei werdender Fläche (siehe Karten). Dieses Mehr an Flächen ist jedoch teuer erkaufte: Gerade die Flächen A2 und A3 – die an die jetzt schon bebaute Fläche A1 angrenzen – machen den Unterschied aus. Diese Flächen hat die Stadt bereits 2001 für rund 3.400 Euro (A2) und 2.100 Euro pro Quadratmeter (A3) gekauft, nimmt man den wirklichen Kaufpreis ohne Abzinsung an. Dieser Preis wurde für das unerschlossene Bruttobauland bezahlt. Rechnet man die Kosten für

Altlastenbeseitigung und Erschließung sowie den Abzug der Erschließungsflächen noch hinzu, kommt man in den Bereich von rund 6.000 bzw. 3.700 €/qm. Zum Vergleich: Die Grundstückskosten liegen beim neu entstehenden Neckarpark auf dem alten Güterbahnhofareal in Bad Cannstatt bei rund 430 €/qm, erschlossen.

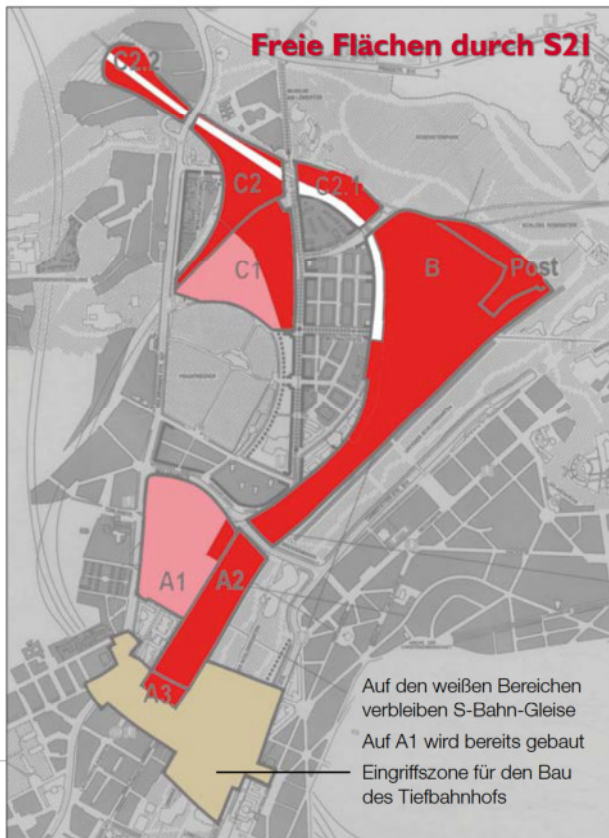
## Zu teuer und zu spät

Will die Stadt – wie Oberbürgermeister Wolfgang Schuster immer beteuert – die bezahlten Grundstückspreise wieder einnehmen, muss sie hohe Grundstückskosten verlangen: keine gute Ausgangslage für familienfreundliches und bezahlbares Bauen. Was die Planer bisher für diese Flächen vorgesehen haben, ist in der „Musterhaussiedlung“ auf der Fläche A1 zu besichtigen. Großformatige Bürolöcher ohne städtisches Leben, die jetzt am

Ende der Aufsiedelung noch schnell mit Wohnungen aufgepeppt werden sollen. Hinzu kommt, dass die frei werdenden Flächen erst in 10 bis 15 Jahren zur Verfügung stehen. Nach den heutigen Prognosen ist das zu spät, da dann die Nachfrage nach Wohnraum nicht mehr gegeben sein soll. Stuttgart 21 wäre dann Symbol für eine vergebene städtebauliche Chance zur Innenentwicklung der Landeshauptstadt.

## Blockierte Freiflächen

Auf den schon lange freien Gleisflächen des Nordbahnhofs (C1 und C2) bei der Kulturinstitution Wagenhallen könnte schon heute das benachbarte Nordbahnhofsviertel um rund 2.000 Wohnungen erweitert und dabei aufgewertet werden, wenn man diese nicht für Stuttgart 21 freihalten müsste. Hier sind ein Betonwerk und Lagerflächen für das Tunnelausbruchsmaterial vorge-



sehen, die mindestens zehn Jahre lang gebraucht würden. Während dieser langen Bauzeit würden hier zigtausende schwere Lkws verkehren und damit die Wohnqualität des Nordbahnhofsviertels massiv beeinträchtigen. Wer will schon so lange neben einer Großbaustelle wohnen? Stuttgart 21 bedeutet zuerst einmal eine Verschlechterung der Wohn- und Arbeitssituationen eines ganzen Viertels. Vor der städtebaulichen Chance kommt die städtebauliche Beeinträchtigung!

Die Vorstellungen, was auf den Flächen C1 und C2 geschehen soll, sind bei den Befürwortern von Stuttgart 21 ähnlich wie bei den Verfechtern des Alternativkonzepts K21: familienfreundliches Wohnen mit einer Mischnutzung in einem verträglichen Maßstab. Der wichtigste Unterschied ist aber, dass die Flächen jetzt schon entwickelt werden können, wenn man den Tiefbahnhof nicht baut. Und heute gibt es die starke Nachfrage nach familienfreundlichem Wohnen. Die Flächen braucht man jetzt, nicht erst in zehn Jahren.

Fragwürdig ist auch der neue Vorschlag des Oberbürgermeisters, die Duale Hochschule auf die Fläche C1 zu verlagern und dort zu konzentrieren. Dies würde bedeuten, dass rund 30 Prozent der Fläche, die dort für Wohnbau vorgesehen war, schon verplant wäre.



Im oberen Bild sieht man den derzeitigen Abstell- und Wartungsbahnhof (Teilgebiet B) in den Schlossgarten hineinragen.



Beim Blick in die mögliche Zukunft ist er rausretuschiert zugunsten einer großzügigen Parkerweiterung. Die beiden zusätzlichen Gleise ermöglichen die Verbindung zum nach Untertürkheim verlegten Abstell- und Wartungsbahnhof.

Bilder: ArchitektInnen für K21 (Vorlage: Stadt Stuttgart)

Und das, obwohl für die Flächen eine Bürgerbeteiligung versprochen und bereits im Gange ist.

### Mögliche Parkerweiterung

Das Teilgebiet B umfasst den Abstell- und Wartungsbahnhof, der seit

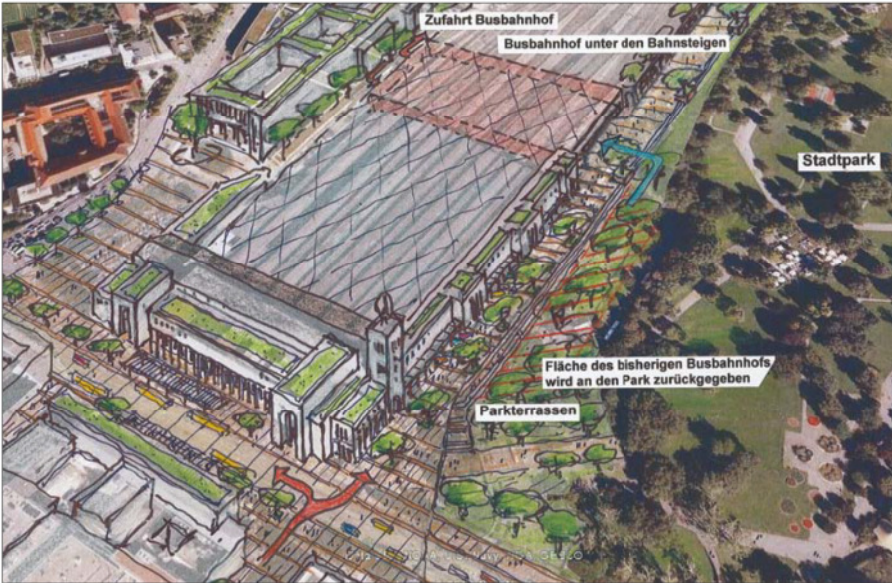
Einführung der Wendezüge in dieser Dimension nicht mehr benötigt wird und bei K21 auf das brachliegende Bahngelände in Untertürkheim verlegt werden könnte. Bei Stuttgart 21 muss er verlegt werden, weil er den Anschluss an den Tiefbahnhof verliert.



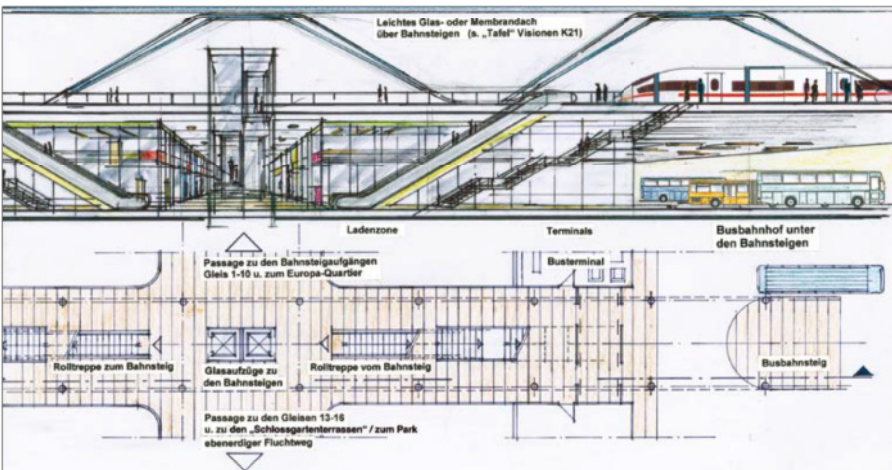
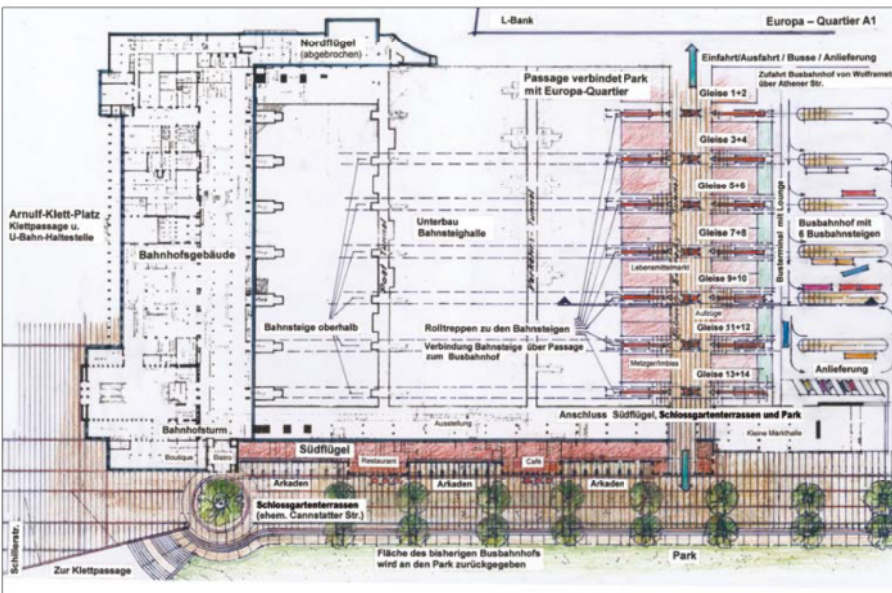
Der Autor Peter Pätzold gehört den „ArchitektInnen für K21“ an und ist neuer Fraktionsvorsitzender der Grünen im Stuttgarter Gemeinderat.

Eine Vision für Stuttgart: Familienfreundliche Parkrandbebauung am erweiterten Schlossgarten, durch den der in den Untergrund verbannte Nesenbach fließen könnte.

Bild: J. Gerstenberg/Pixelio



Draufsicht, Grund- und Aufriss des optimierten Kopfbahnhofs mit im Untergeschoss integriertem Busbahnhof, nahtlosem Übergang in den Schlossgarten und verbesserter Aufenthaltsqualität im und um den Bahnhof.



Bilder: Architektinnen für K21

Bei Stuttgart 21 soll auf der Fläche des Teilgebiets B mit gut 30 Hektar ein Teil als Wohnbebauung versiegelt werden, ein Teil dient als Ausgleichsfläche für den Wegfall des ökologisch wertvollen Gleisvorfelds. Städtebaulich wird ein Stadtsatellit in den neuen Park geschoben, der nur mühsam an das bestehende Nordbahnhofsviertel angeschlossen werden kann, da die Schienen und der Damm der verbleibenden S-Bahn die Teilfläche B von den Flächen C und dem Nordbahnhofsviertel trennt.

Eigentlich bietet sich hier die Chance, den Park um die komplette B-Fläche zu ergänzen und damit großzügig zu erweitern. Nur kann diese bei Stuttgart 21 nicht ergriffen werden. Um die hohen Ausgaben für den vorzeitigen Kauf der Grundstücke und die damit verbundene Zinslast sowie die Altlastenbeseitigung und Erschließung wenigstens zum Teil refinanzieren zu können, muss die Stadt möglichst viel Fläche bebauen. Lässt man den Kopfbahnhof bestehen, hat man diesen Vermarktungsdruck nicht. Eine großzügige Parkerweiterung ist deshalb beim Erhalt des Kopfbahnhofs wahrscheinlicher als bei Stuttgart 21.

### Torso und Drachenrücken

Bei Stuttgart 21 bleibt der seiner Seitenflügel beraubte Haupttrakt des Bahnhofsbauwerks als isolierter Torso inmitten einer unwirtschaftlichen Umgebung stehen: im Südwesten die sechsspurige Schillerstraße bzw. der Arnulf-Klett-Platz, auf der Nordostseite der „Straßburger Platz“ als Dach der neuen Tiefbahnhofhalle (A3), das als bis zu acht Meter hoher Querriegel in den Schlossgarten hineinreicht. Die sogenannten Lichtaugen sollen dann noch vier Meter über diesen Riegel und den gekielten Platz hinausragen, der damit eher an einen Drachenrücken als an einen urbanen Platz erinnert. Der Vorschlag, daneben eine neue städtische Philharmonie zu bauen, erscheint als verzweifelter Versuch, städtisches Leben auf den Platz zu bringen. Was der Neubau einer Philharmonie bedeutet, zeigt Hamburg. Dazu kommt, dass die Stadt diesen Platz mit seinen gut 1,5 Hektar für rund 20 Mio. Euro von der Bahn gekauft hat. Schon von

der Anbindung an die Stadt her hat es dieser neue Platz schwer, attraktiv zu werden, weil er stadträumlich gesehen falsch liegt. Er liegt hinter dem Bahnhofsgebäude im Schatten als Restfläche. Kein wirklich überzeugender Stadtbaustein.

### Der optimierte Kopfbahnhof

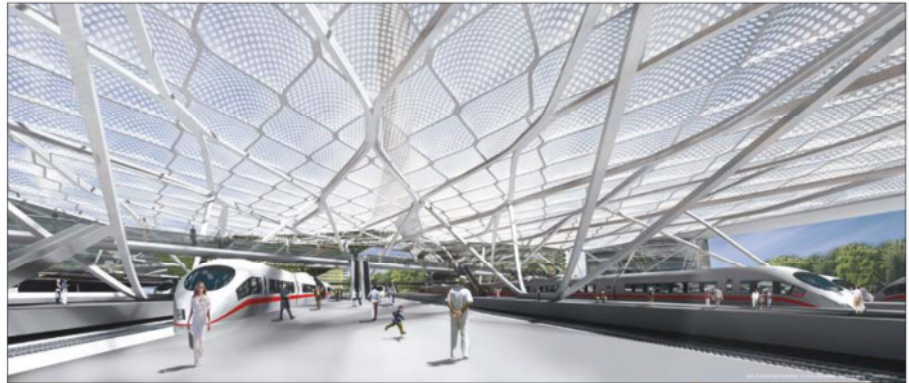
Das Konzept K 21, das die Erhaltung des Kopfbahnhofs und die Verlegung des Abstell- und Wartungsbahnhofs in den Vorort Untertürkheim vorsieht, bietet mehr Verkehrskapazität und größere Kundenfreundlichkeit, mehr städtebauliche Qualität und kann schneller und bedarfsgerechter umgesetzt werden.

Dabei bleibt der Kopfbahnhof als wirklicher zentraler oberirdischer Verkehrsknoten erhalten. Die ArchitektInnen für K21 haben dazu Vorschläge gemacht, wie der Kopfbahnhof als verbindendes städtebauliches Element zwischen bisheriger Innenstadt, Schlossgarten und dem neuen Stadtgebiet umgestaltet werden kann. Das im Zuge einer Ausstellung und auf Großplakaten am Bauzaun präsentierte Konzept sieht vor, die Straße am Schlossgarten entlang des Bahnhof-Südflügels zurückzubauen. Statt dessen soll ein Boulevard mit Arkaden und Parkterrassen geschaffen werden, der Bahnhof und Schlossgarten harmonisch miteinander verknüpft und die Aufenthaltsqualität enorm verbessert.

Ergänzt wird die bessere Nutzung durch die Rückholung des für S21 verlegten Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), der allerdings nicht wie einst am Schlossgarten, sondern unterm Gleisfeld eingerichtet werden soll. Treppen und Aufzüge direkt von den Bahn- zu den Bussteigen könnten so den Verkehrsknoten noch kundenfreundlicher machen. Die Unterführung unter den Bahnsteigen könnte zur Einkaufspassage aufgewertet werden.

Die Lösung K21 bietet zwar etwas weniger Fläche als S21, aber diese Flächen haben deutlich geringeren Kostendruck und sind ab sofort bebaubar – nicht in einer ungewissen Zukunft. Die wahre städtebauliche Chance liegt somit eindeutig bei K21.

*Peter Pätzold*



Ein alle Bahnsteige überspannendes neues Dach bietet nicht nur Regenschutz und ein lichtdurchflutetes Ambiente, sondern die Möglichkeit, die Gleise so anzuordnen, dass man immer auf beiden Seiten des Zuges aus- und damit besser umsteigen kann. Mit Solarzellen oder per Aufwind ließe sich zudem Strom gewinnen.



Anstelle der bisherigen Straße schaffen Parkterrassen und Arkaden entlang des geöffneten Südflügels einen fließenden Übergang vom Bahnhof in den Park – mit Straßencafés, Boutiquen und Kultureinrichtungen ...



Bilder: ArchitektInnen für K21