



**Nordbahnhof- und Rosenstein-Bereich - Forderungen und Wünsche bei Abbruch des Projekts Stuttgart 21**

**1 Bestehendes Wohn-, Schul- und Gewerbegebiet „Nordbahnhofviertel“**

Seine bisher relativ isolierte Lage im Stadorganismus zwischen den verschiedenen Bahngeländen und der Sonderfläche des Pragfriedhofs wird aufgehoben durch

**2 Neue Baugebiete für Wohnen, Kultur, Schulen und Kleingewerbe**

auf den bisherigen Flächen des „Innerer und Äußerer Nordbahnhofs“ (C1+C2) mit, für Stuttgart dringend benötigtem, bezahlbarem, kleinparzelliertem Mietwohnungs-Angebot für alle Generationen. Die Nordbahnhofstraße erhält dadurch die angemessene Mittelachsenfunktion für das citynahe Unterzentrum mit ÖPNV-Anschluss (Stadtbahn) und angepasster Infrastruktur (Einkaufsmöglichkeiten).

**3 Bestehendes Bürogebiet „Löwentorzentrum“**

Der bisher ebenfalls - durch seine Lage zwischen Heilbronner Straße und den Bahnanlagen - isolierte, reine Bürobereich kann über die Bahntrasse zwischen Gäubahn und Tunnelzufahrt Richtung Feuerbach hinweg fußläufig mit den neuen Baugebieten und so mit dem Unterzentrum Nordbahnhofstraße verbunden werden. Gleichzeitig würde sich damit ein zusätzlicher ÖPNV-Anschluss (Stadtbahn in der Heilbronner Straße) für das Nordbahnhof-Gebiet eröffnen.

**4 Abstellbahnhof DB - auf Bedarf reduziert**

Der Abstellbahnhof ist in seiner heutigen Lage über das „Tunnelgebirge“ optimal an den Kopfbahnhof angeschlossen und sollte deshalb keinesfalls nach Untertürkheim verlegt werden. Entsprechend dem bahntechnischen Bedarf kann seine Fläche jedoch mindestens halbiert werden. Sie liegt sinnvoller Weise (unter Einbeziehung des bisherigen Postareals und Abbruch von dessen Hochbauten) direkt im Anschluss an die historisch gewachsene Abgrenzung des Unteren Schlossgartens (Platanen-Allee) und die 4-gleisige Bahntrasse Richtung Bad Cannstatt.

**5 Erweiterung Rosensteinpark mit**

**6 Sport-, Spiel- und Freizeitbereich**

Die frei werdende Fläche sollte zu einer großzügigen Erweiterung des Rosensteinparks dienen - schwerpunktmäßig nicht als reiner, englischer Landschaftspark (wozu die spitz zulaufende Geländeform zwischen den Bahnanlagen nicht so gut geeignet wäre), sondern als „Aktiv-Grünbereich“ mit Spiel- und Bolzplätzen, Scater-Bahnen, bike-Parcour und ähnlichen Anlagen für Jugend- und Freizeitaktivitäten. Die denkmalgeschützte, bisherige Lokomotiv-halle ließe sich - für „indoor-Aktivitäten“ umgenutzt - in den Park integrieren. Die Verbindung zu dem direkt angrenzenden, durch die ansteigende Bahntrasse jedoch bisher abgeschnittenen Wohngebiet soll durch 3 großzügig bemessene Durchlässe in Achse Ehmannstr. (vorhanden), Steinbeis- und Mitnachtstraße und einen Steg in Verlängerung der Eckartstr. erfolgen. Der Steg sollte - in filigraner Bauweise - über den Zulauf zum Abstellbahnhof hinweg bis in den Unteren Schlossgarten geführt werden und so die direkte Verbindung vom Nordbahnhofviertel (und vom Pragfriedhof) zu den Schlossgarten-Anlagen herstellen.