

An aerial photograph of the Stuttgart Hauptbahnhof area, showing a dense urban environment with a mix of residential buildings, green spaces, and a large railway yard. The text is overlaid in red and white. A small green arrow points to a specific location in the urban area.

**Kritik und Chancen
für einen
zukunftsfähigen Stuttgarter Hauptbahnhof**

Untersuchung einer Arbeitsgruppe des Städtebauausschuss
der Landeshauptstadt Stuttgart

Prof. Fritz Auer, Dipl.Ing. Peter Buhler, Prof. Jo Frowein, Prof. Dieter Kaiser, Prof. Arno Lederer, Dipl.Ing. Heinz Lermann, Prof. H.D. Lutz,
Dipl.Ing. Christof Luz, Prof.Dr. Franz Pesch, Dipl.Ing. Walter Reinhardt

Gliederung - Inhalte

Prüfung und Bewertung des Planungsstandes
DB AG vom 24.08.2001

Teil 1: Begründung des Antrages:

- Preisgerichtsbeurteilung 1997
- Kritik und Anregungen Städtebauausschuss 1998
- Stellungnahme Arbeitsgruppe Städtebauausschuss 2008

Teil 2: Analyse

- A Städtebau / „Straßburger Platz“
- B Schloßgarten
- C geplanter Tiefbahnhof
- D Bonatzbau

Teil 3: Empfehlungen

Ausgangssituation

Preisgerichtsbeurteilung
Entwurf Ingenhoven
1997

**Seit dem sind 11 Jahre
vergangen.**

**Die genannten Punkte sind in
dieser Zeit nicht öffentlich
behandelt worden.**

Das Preisgericht ist sich einig, daß der Entwurf von Ingenhoven und Frei Otto noch einiger Überarbeitung im Detail bedarf. Aus städtebaulicher Sicht gehört dazu insbesondere die weitere Ausarbeitung des Straßburger Platzes mit seiner Oberflächengestaltung und der Verbindung zum Kurt-Georg-Kiesinger-Platz sowie zur anschließend vorgeschlagenen Bebauung und dem „Trojan-Konzept“. Auch Ausformung und Material der Oberlichter bedürfen einer weiteren Vertiefung. Das Nutzungs- und Servicekonzept im Bonatzbau sowie die funktionale Ausgestaltung der Erschliessung im Bahnhof sind in Zusammenarbeit mit der DB AG deutlich zu überarbeiten, wobei eine bessere Verzahnung des Bonatzbaus mit der Verkehrsstation erreicht werden muß. Die Querbahnsteighalle sollte nicht durch einen Schlitz von der neuen Platzebene getrennt werden, trotzdem ist eine gute Verknüpfung mit der Ebene 0 notwendig.

Die Belange der Denkmalpflege müssen noch einmal überarbeitet werden, wobei jedoch eine kreative Weiterentwicklung und Anpassung des Bonatzschen Gebäudes an die neue Bahnhofssituation unumgänglich ist.

Ausgangssituation

Kritik und Anregungen
Städtebauausschuss
Juli 1998

NOTWENDIGE STÄDTEBAULICHE VERÄNDERUNGEN DES NEUEN BAHNHOFES STUTT GART 21

Stellungnahme des Städtebauausschusses vom Juli 1998

1. "Talschaukel" als Zäsur zwischen City und Stuttgart 21 räumlich und begrifflich eliminieren (diese ist im Zuge des Arnulf-Klett-Platzes bereits vorhanden).
2. Festschreibung der Stadtachsen Königstraße / Athenerstraße als Rückgrat der City-Entwicklung.
3. Vermeidung der "Torso"wirkung und "Vereinsamung" des Bonatzbaus nach der Entfernung der Seitenflügel, daraus folgend: Herstellung einer Gesamtheit aus "altem" und "neuem" Bahnhof als urbanes Gelenk zwischen City, Stuttgart 21 und Park.
4. Straßburger Platz nicht als unübersichtliche "Mondlandschaft" sondern als Ort der Kommunikation mit einer besonderen Identität für die gesamte City. Räumliche Definition gegenüber dem Schloßgarten und Kurt-Georg-Kiesinger-Platz (s. auch Punkt 6).
5. Grundsätzliche Überprüfung der Realisierung der 4 Eingangsschirme, da diese als Solitäre im Stadtraum antiurban wirken.
6. Stadträumliche Fassung des Kurt-Georg-Kiesinger-Platzes durch Überbrückung der Lücke zwischen bestehendem Bahnhof und neuem "Gegenüber".
7. Städtische Fassung des Ausganges im Zusammenhang mit einer zukünftigen Bebauung an der Willy-Brandt-Straße.
8. Neuer Haupteingangplatz am Ende der Königstraße mit Zugang in der Achse der großen Schalterhalle. im Innern Vermeidung von raumdrückenden breiten Querbrücken.
9. Eher Prägnante topografische Behandlung der Höhensprünge im Park (z. B. Treppen und Sonnenterrassen), als ein "Verschleifen" nur oberirdische Querungen statt Hallendurchgänge.



Die Stellungnahme der Arbeitsgruppe wurde in der Sitzung des Städtebauausschusses im Juli 1998 behandelt.

Ergebnisse der Überarbeitung wurden nicht vorgestellt.

**A Städtebau /
„Straßburger Platz“**

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau

A

**Städtebau
„Straßburger Platz“**

**A Städtebau /
„Straßburger Platz“**

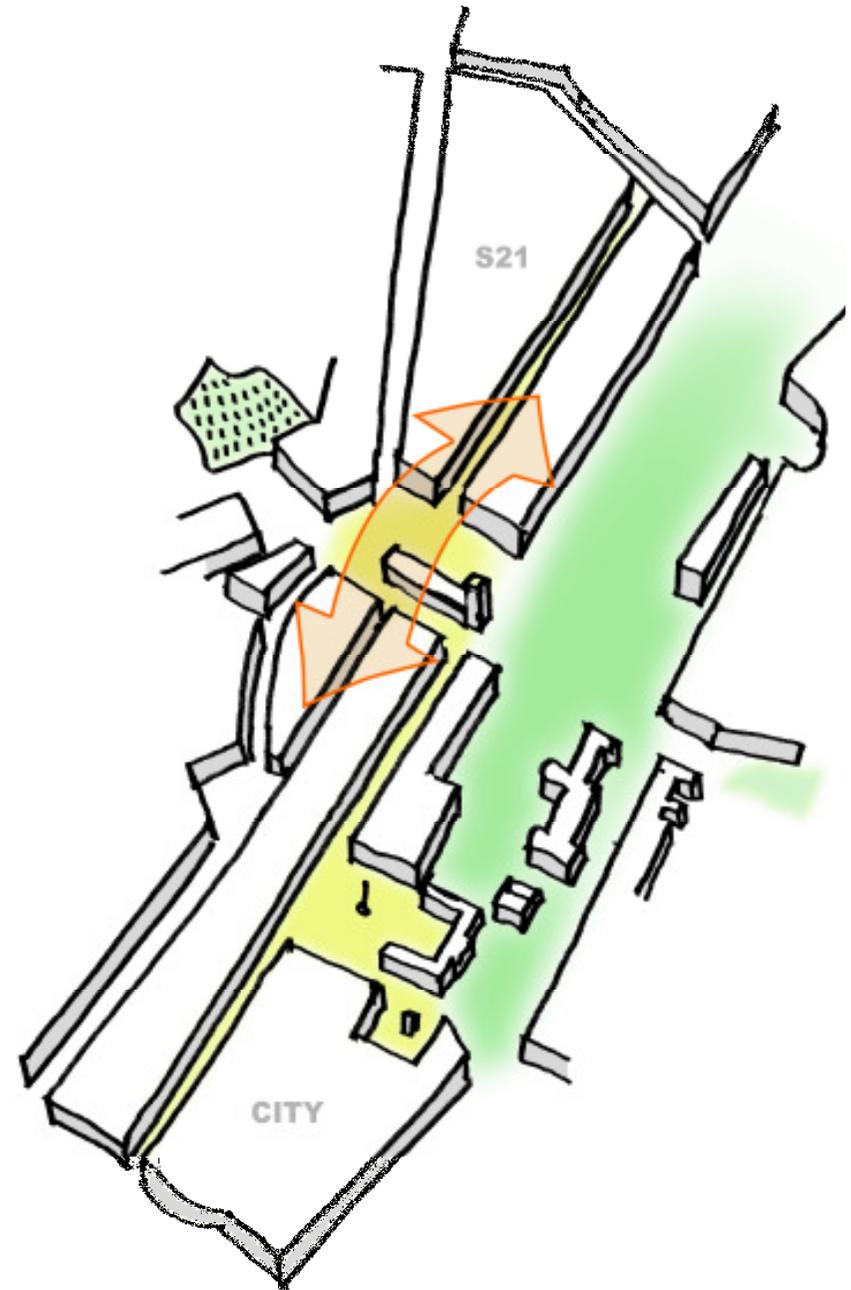
B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau

1. Trennung City - S 21

- Auflösung der Stadträume
anstelle der notwendigen
Verflechtungen
- Platz ohne Nutzung



**A Städtebau /
„Straßburger Platz“**

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau

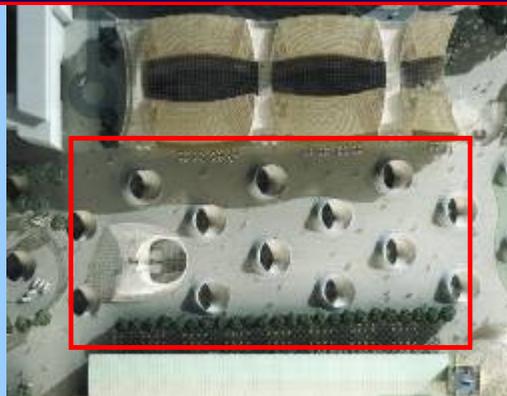


**A Städtebau /
„Straßburger Platz“**

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau



„Straßburger Platz“
Raumgröße
ca. 100 x 180 m

Ausstellung Turmforum



**A Städtebau /
„Straßburger Platz“**

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau



Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart

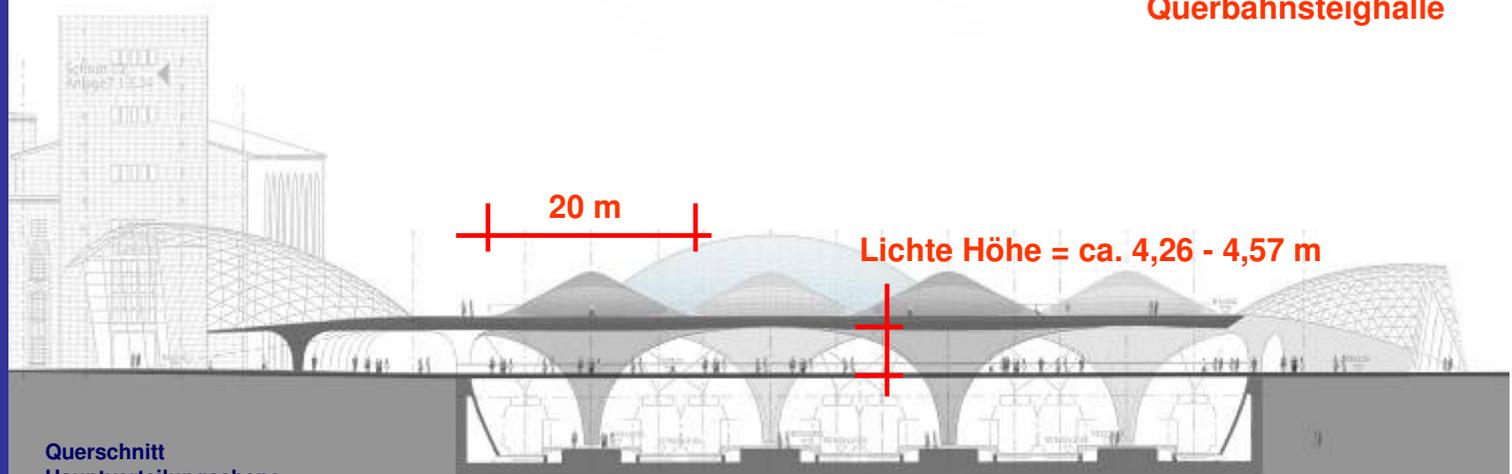
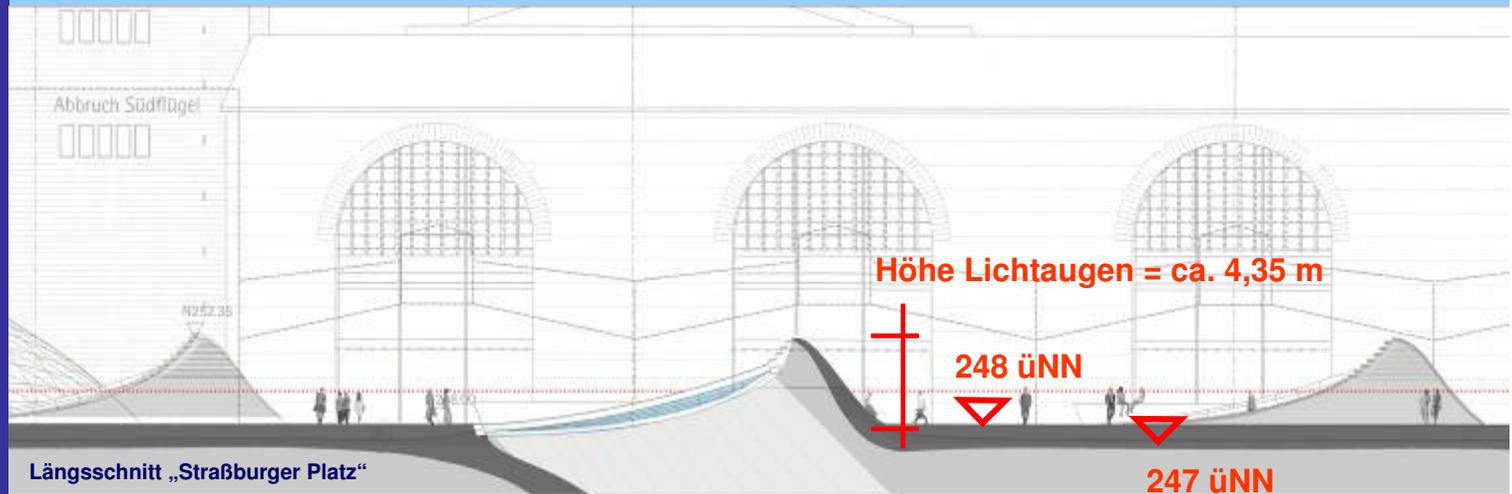
A Städtebau /
„Straßburger Platz“

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau

1a. Die Lichtaugenhöcker unterbrechen jede Räumlichkeit,
der „Straßburger Platz“ ist als städtischer Platz nicht nutzbar

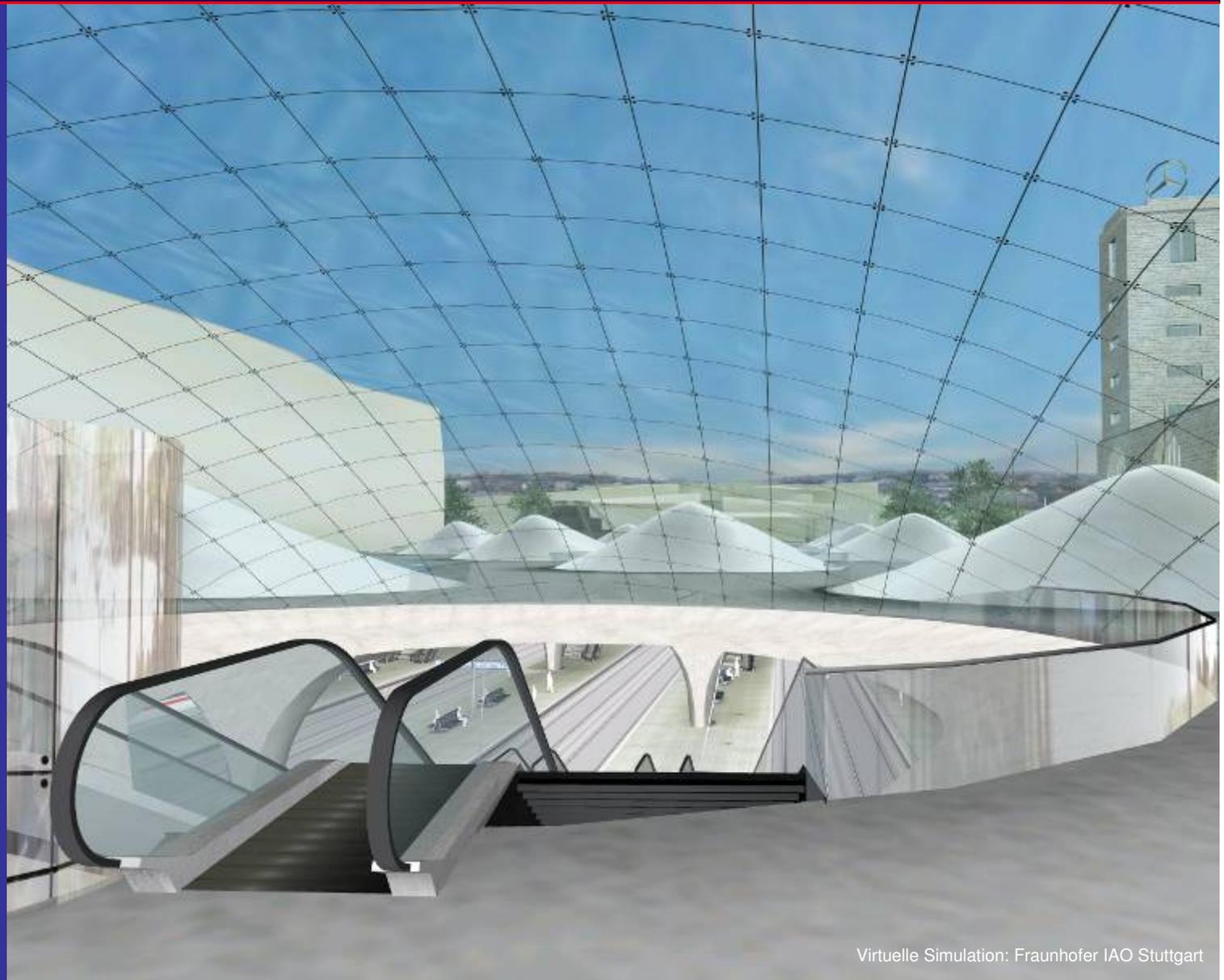


**A Städtebau /
„Straßburger Platz“**

B Schloßgarten

**C Geplanter
Tiefbahnhof**

D Bonatzbau



Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart

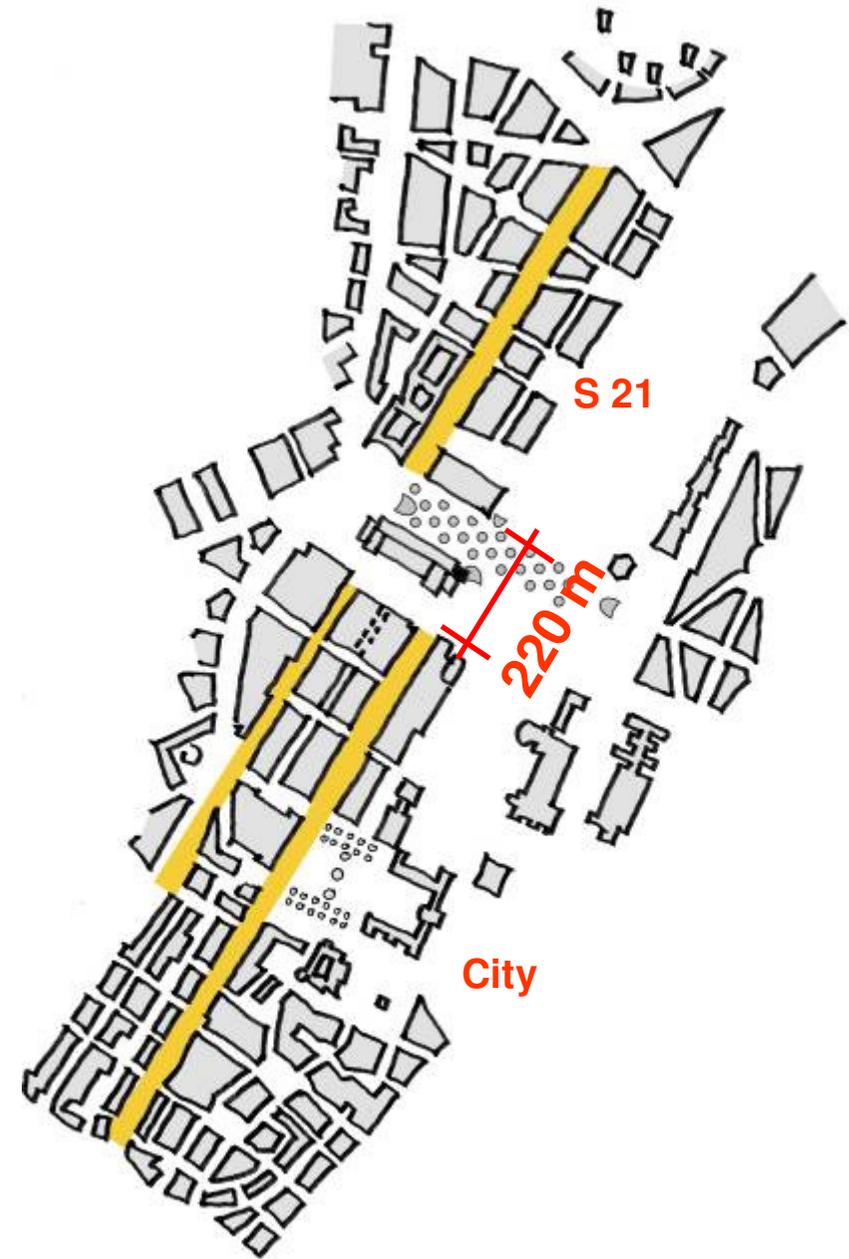
**A Städtebau /
„Straßburger Platz“**

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau

**2. Keine Verbindung der
Stadtachsen**



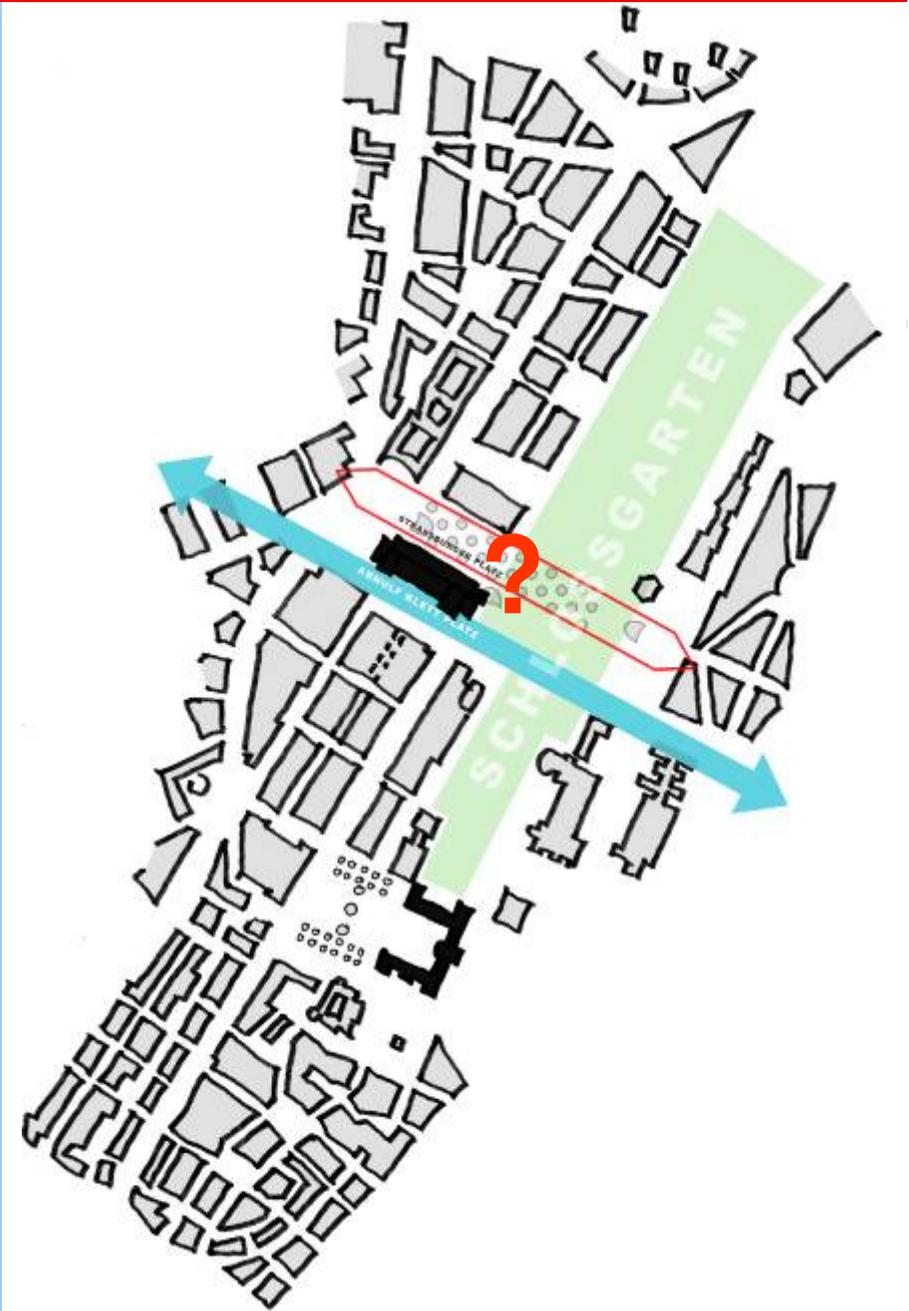
**A Städtebau /
„Straßburger Platz“**

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau

3. Isolation des Bonatzbaus

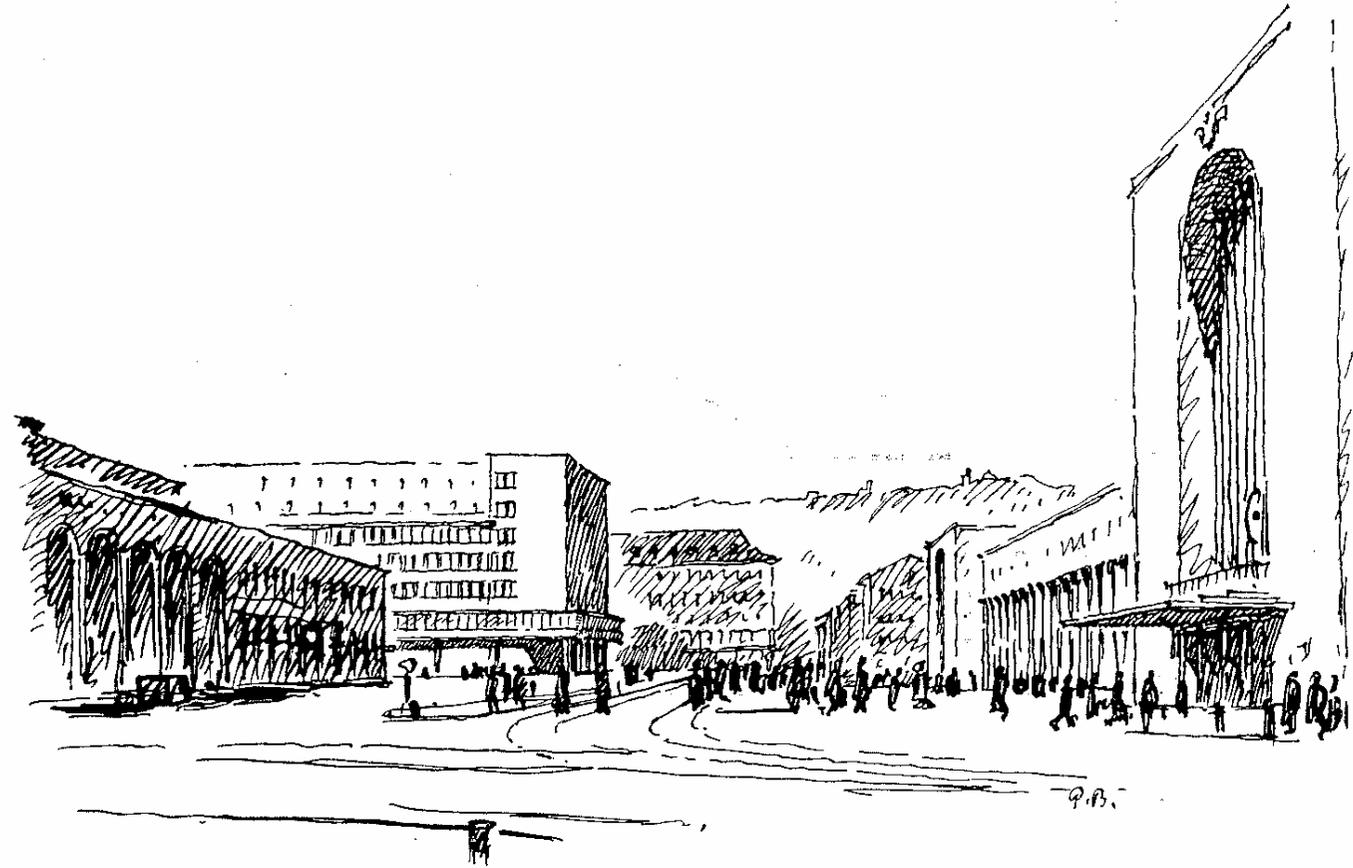


**A Städtebau /
„Straßburger Platz“**

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau



A Städtebau /
„Straßburger Platz“

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau

B

Schloßgarten

A Städtebau /
„Straßburger Platz“

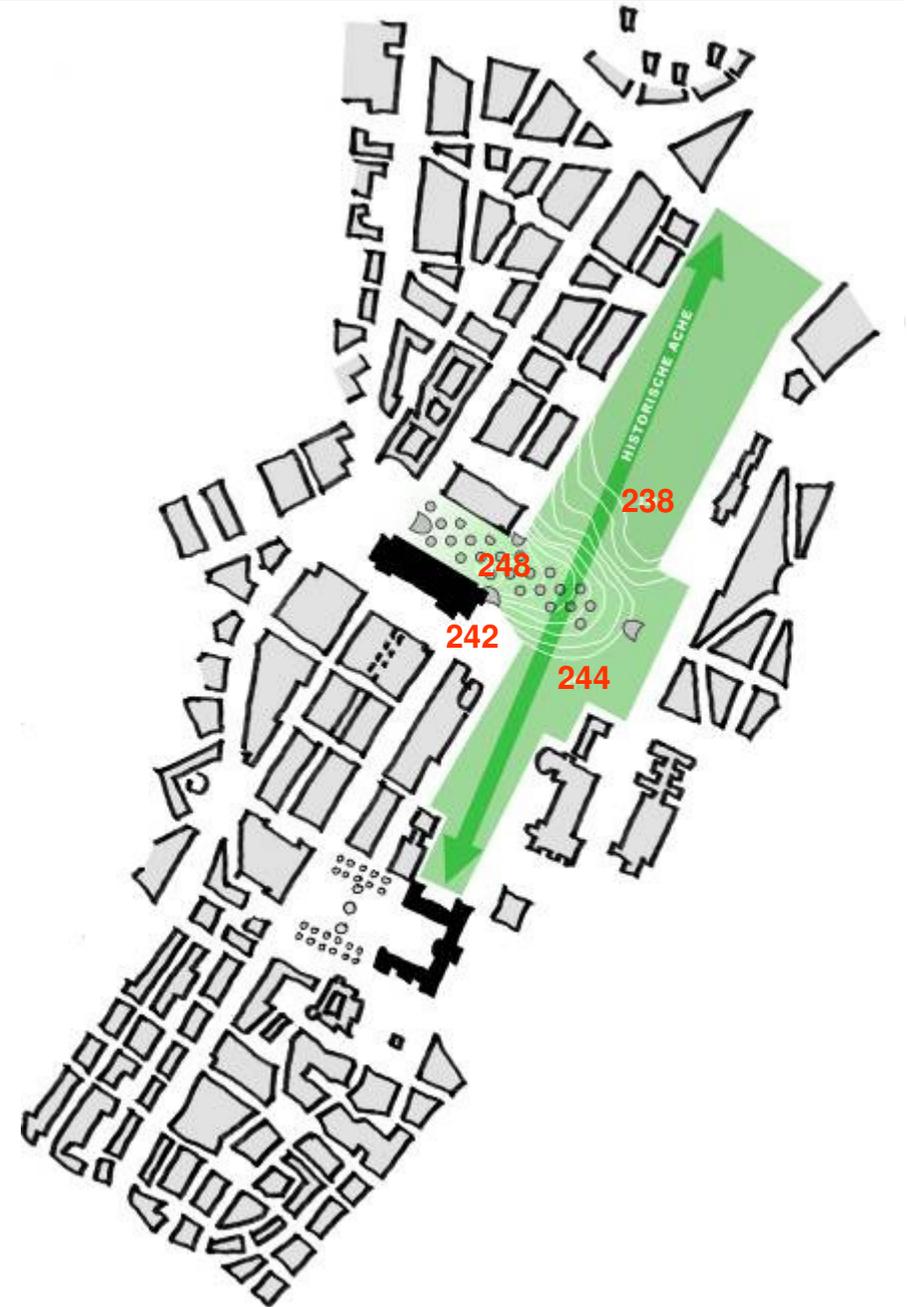
B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau

4. Bahnhofshügel im Schlossgarten

- räumliche Trennung zwischen Oberem und Unteren Schlossgarten
- Zerstörung des räumlichen Parkzusammenhangs

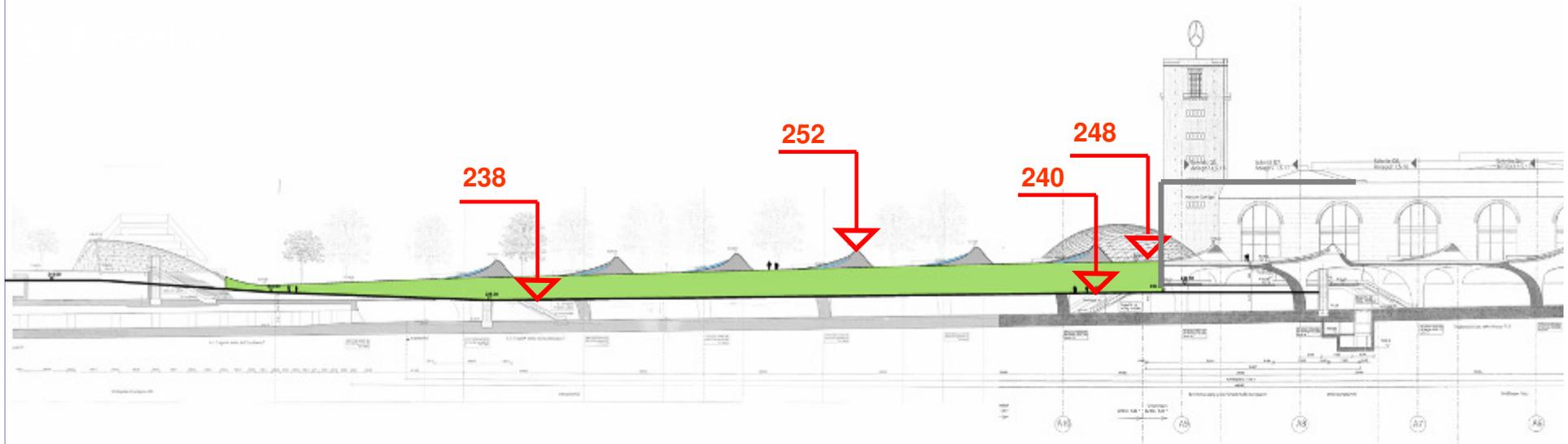


A Städtebau /
„Straßburger Platz“

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

4a. Schnitt durch den Mittleren Schloßgarten mit Ansicht Bahnhofshügel
Richtung Oberer Schloßgarten



A Städtebau /
„Straßburger Platz“

B Schloßgarten

**C Geplanter
Tiefbahnhof**

D Bonatzbau

C

Geplanter Tiefbahnhof

A Städtebau /
„Straßburger Platz“

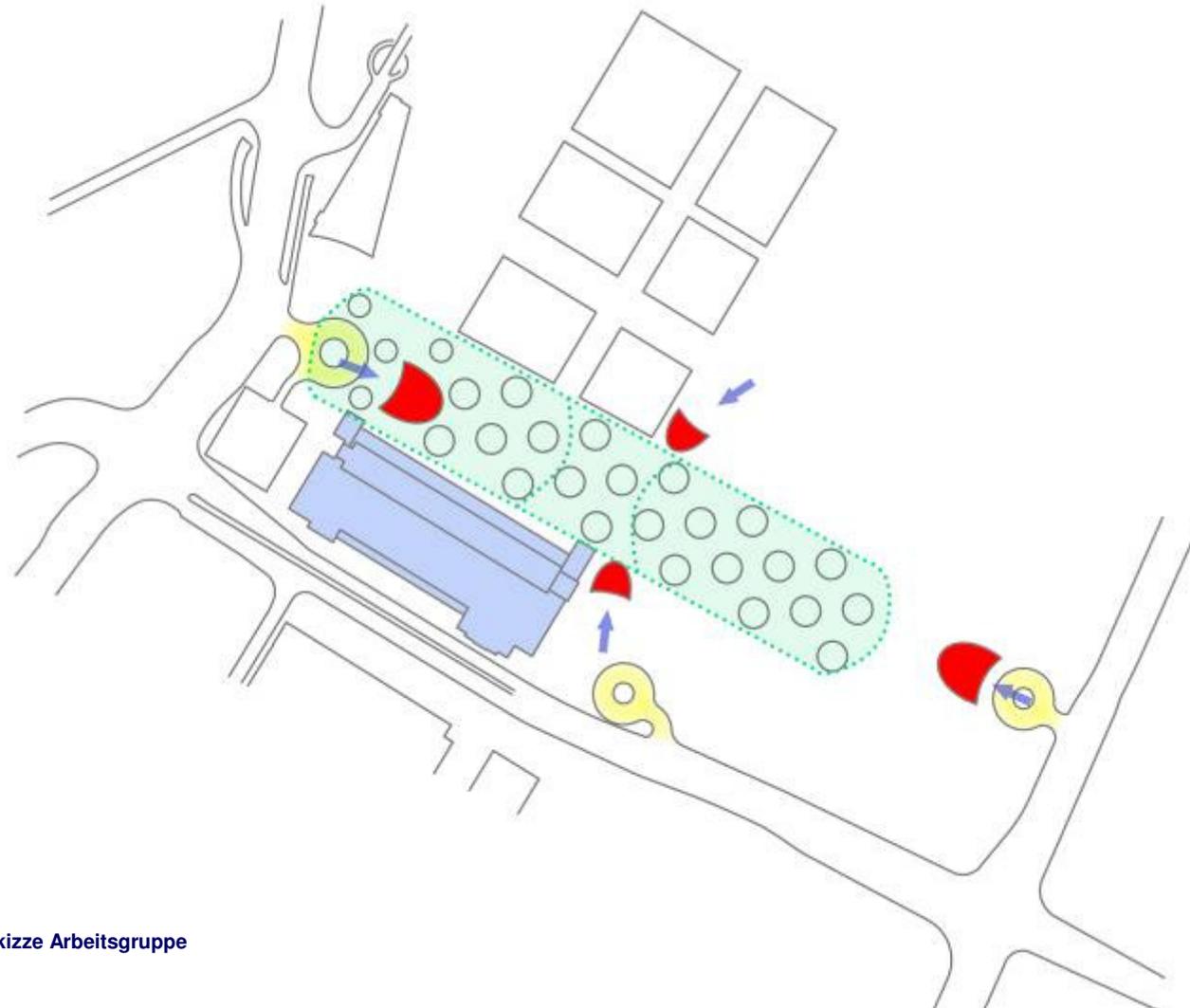
B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau

5. Bonatzbau ohne Funktion

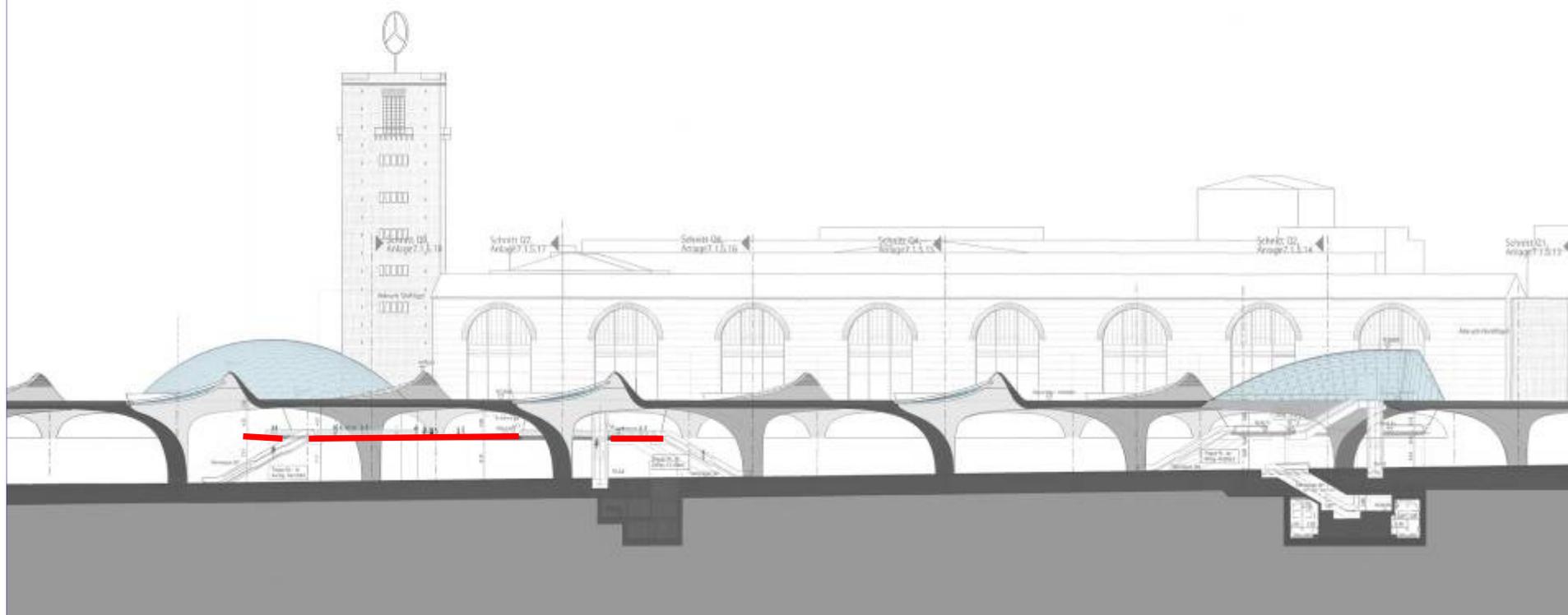
- das Denkmal wird nicht in das neue Bahnhofskonzept integriert und verliert seine Bedeutung als Adresse



Skizze Arbeitsgruppe

A Städtebau /
„Straßburger Platz“

**6. Unattraktive und unübersichtliche Erschließung des Tiefbahnhofs,
problematische Fußwegeverbindung Königstraße / S 21**



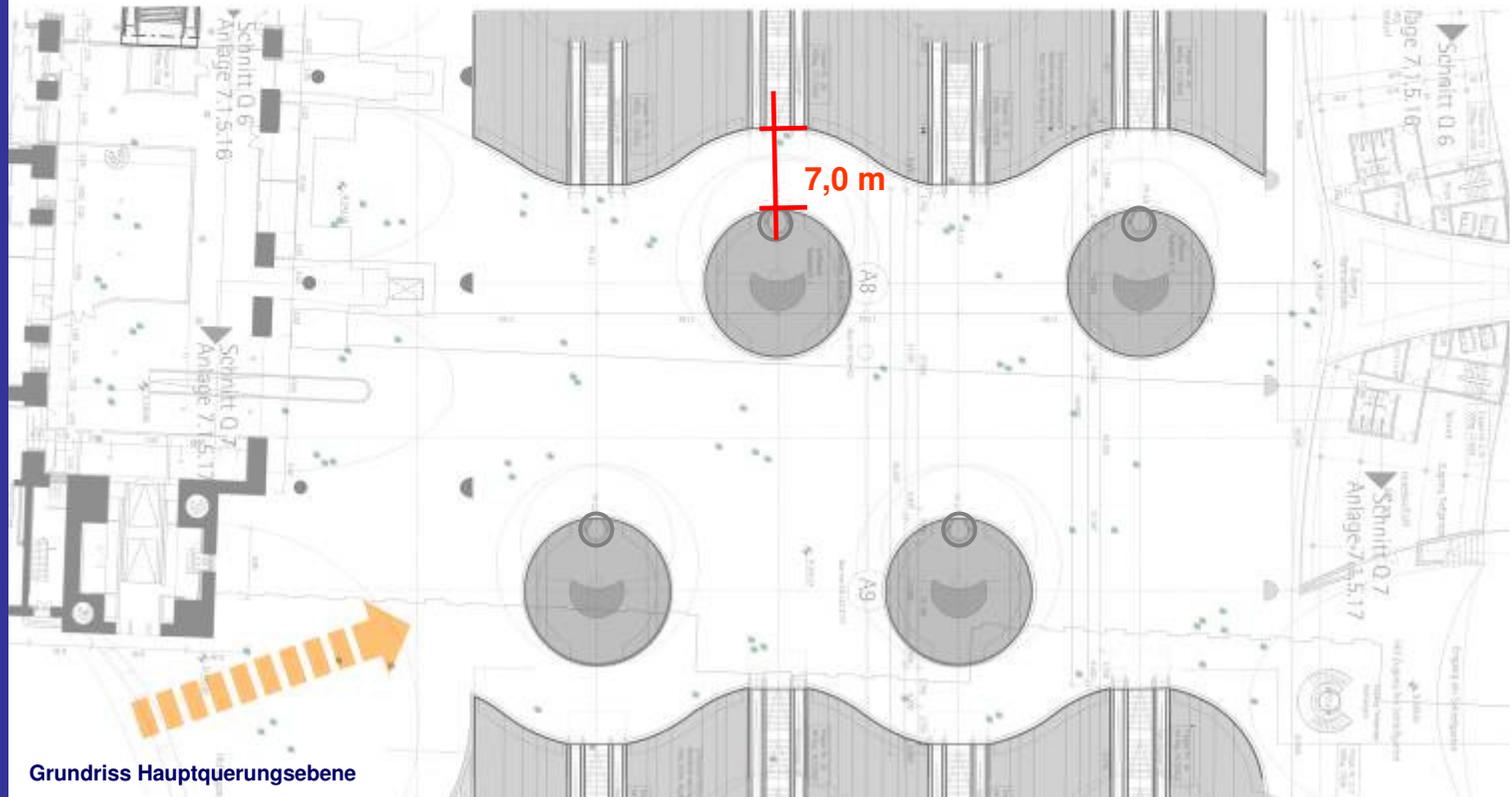
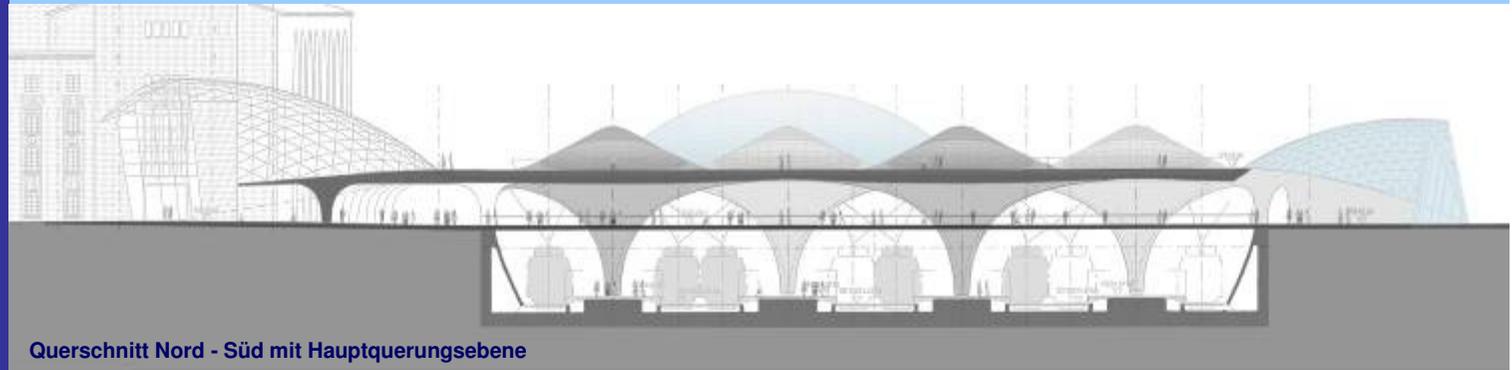
7. Unübersichtliche und niedrige Hauptverteilerbrücke

A Städtebau /
„Straßburger Platz“

B Schloßgarten

C **Geplanter
Tiefbahnhof**

D Bonatzbau



- A Städtebau / „Straßburger Platz“
- B Schloßgarten
- C Geplanter Tiefbahnhof**
- D Bonatzbau



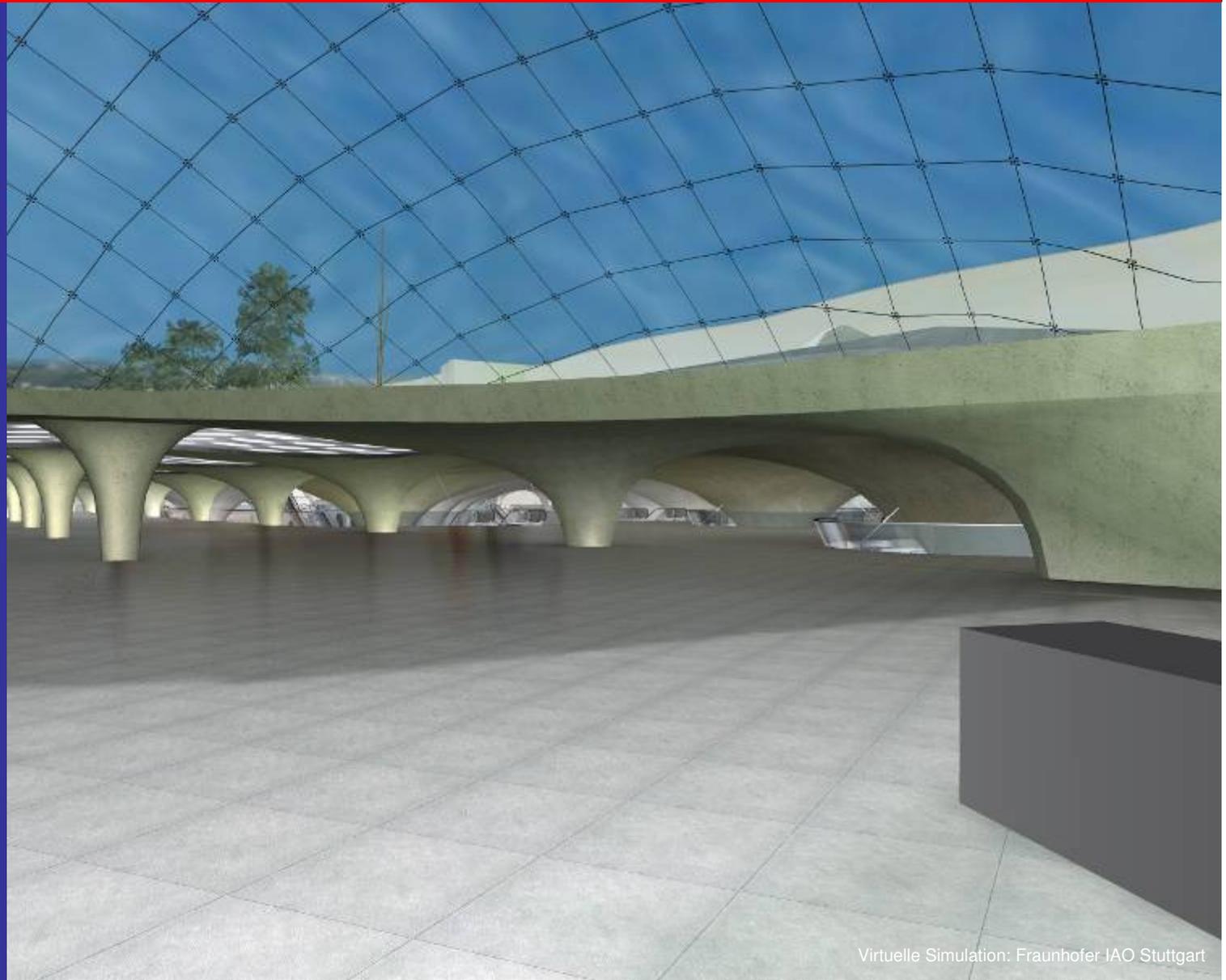
Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart

A Städtebau /
„Straßburger Platz“

B Schloßgarten

C **Geplanter
Tiefbahnhof**

D Bonatzbau



Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart

- A Städtebau / „Straßburger Platz“
- B Schloßgarten
- C Geplanter Tiefbahnhof**
- D Bonatzbau



Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart

A Städtebau /
„Straßburger Platz“

B Schloßgarten

C **Gepanter
Tiefbahnhof**

D Bonatzbau



Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart

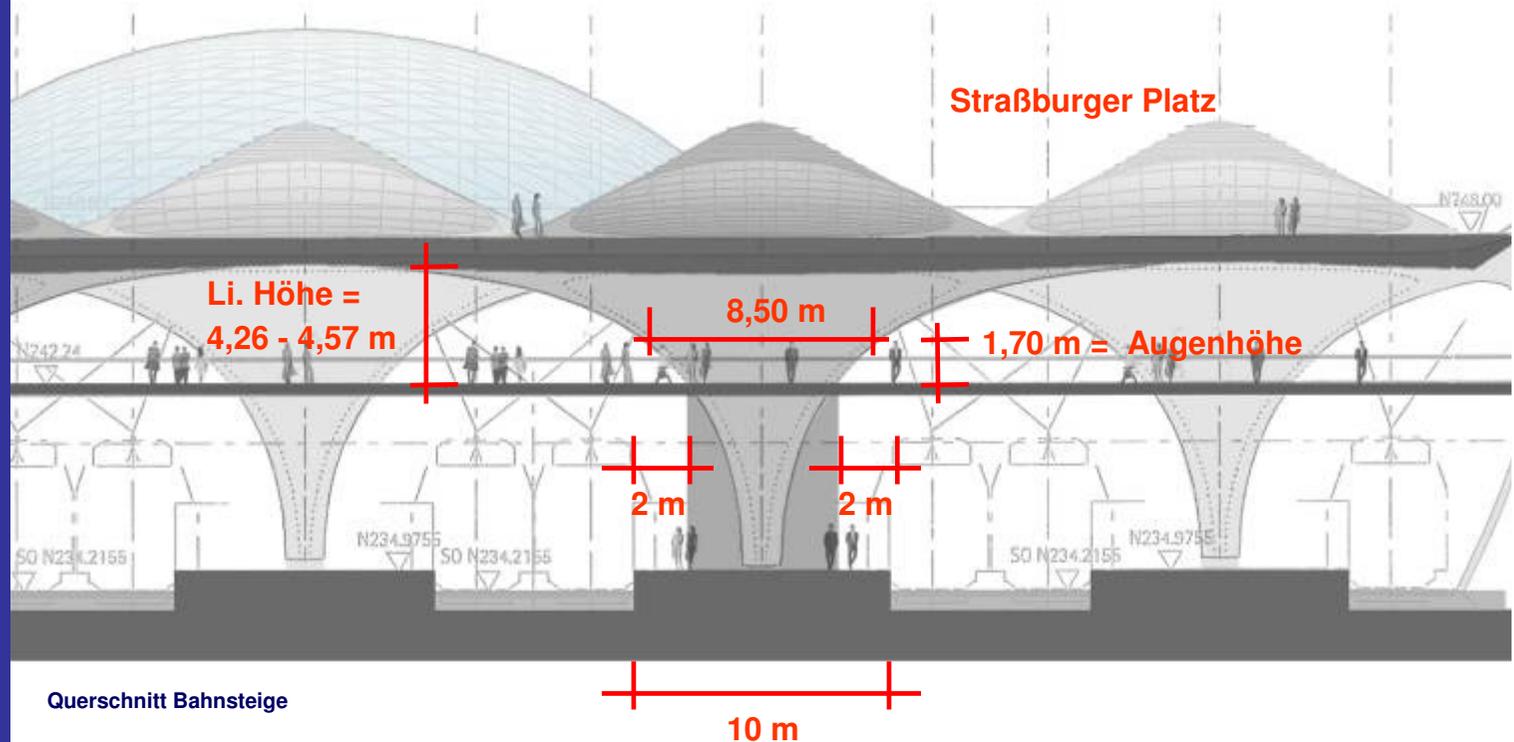
8. Unübersichtliche und schmale Bahnsteige

A Städtebau / „Straßburger Platz“

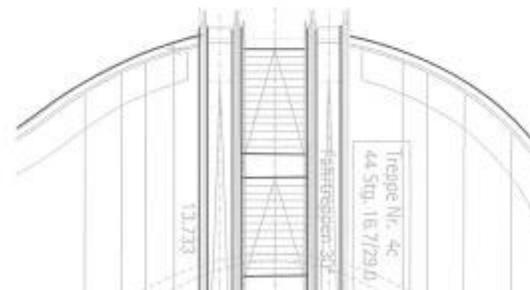
B Schloßgarten

C Geplanter Tiefbahnhof

D Bonatzbau



Grundriss Bahnsteig



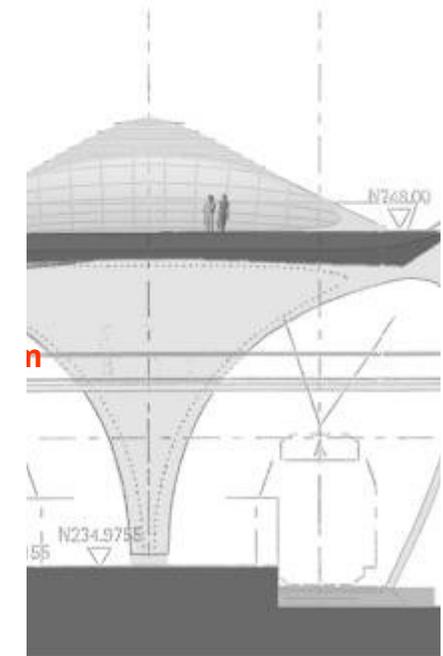
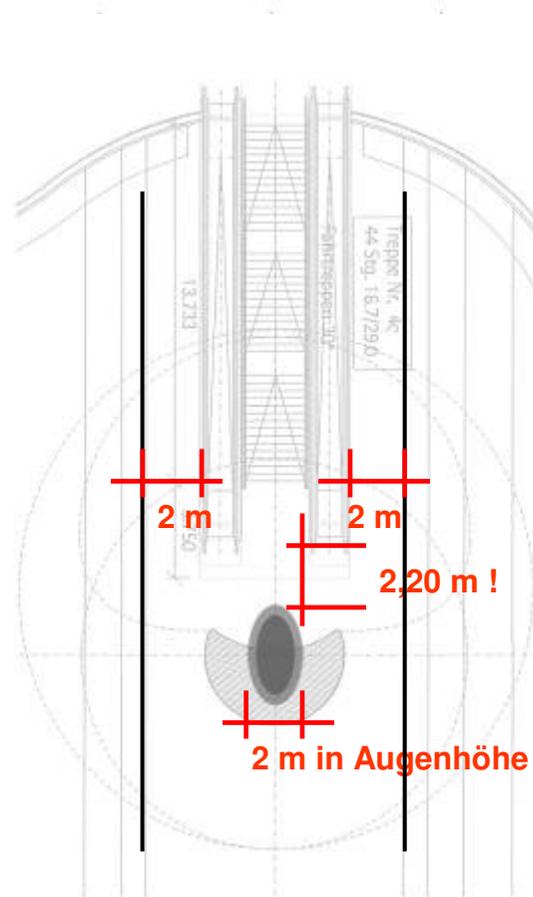
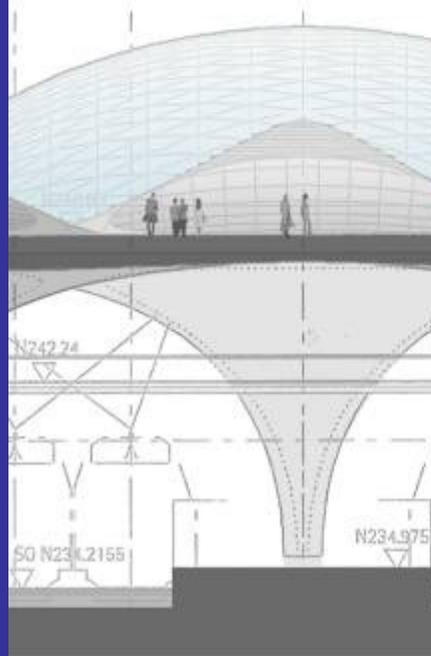
8. Unübersichtliche und enge Bahnsteige

A Städtebau / „Straßburger Platz“

B Schloßgarten

C Geplanter Tiefbahnhof

D Bonatzbau



Grundriss Bahnsteig

- A Städtebau / „Straßburger Platz“
- B Schloßgarten
- C Geplanter Tiefbahnhof**
- D Bonatzbau



Berlin - Lehrter Bahnhof

Es gibt keinen großen Bahnhof mit Stützen auf den Bahnsteigen !

A Städtebau /
„Straßburger Platz“

B Schloßgarten

C **Geplanter
Tiefbahnhof**

D Bonatzbau



Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart

A Städtebau /
„Straßburger Platz“

B Schloßgarten

C **Geplanter
Tiefbahnhof**

D Bonatzbau



Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart

- A Städtebau / „Straßburger Platz“
- B Schloßgarten
- C Geplanter Tiefbahnhof**
- D Bonatzbau

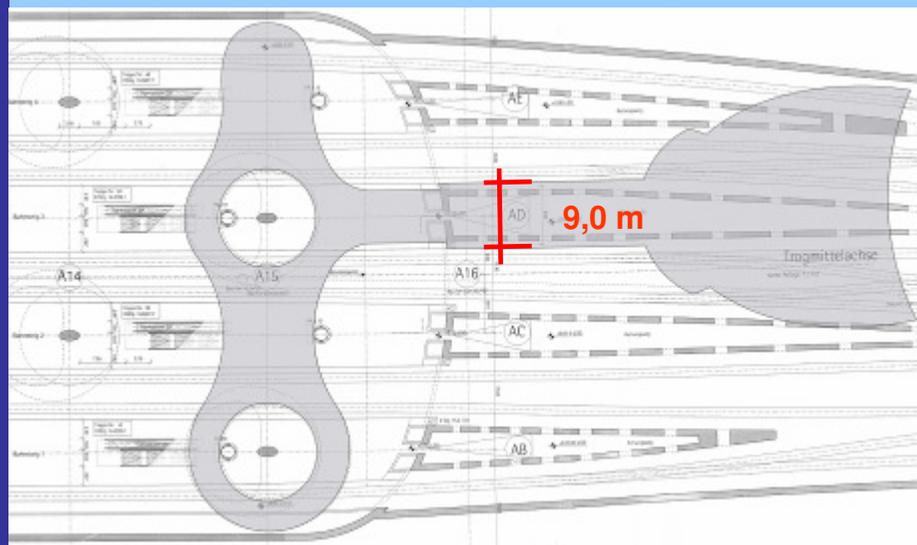


Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart

9. Zugang Süd durch langen und niedrigen Tunnel



Längsschnitt Ost - West mit Ausgang zur Willy-Brandt-Straße



Grundriss Bahnsteighalle - West
Willy-Brandt-Straße

A Städtebau /
„Straßburger Platz“

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau

D

Bonatzbau

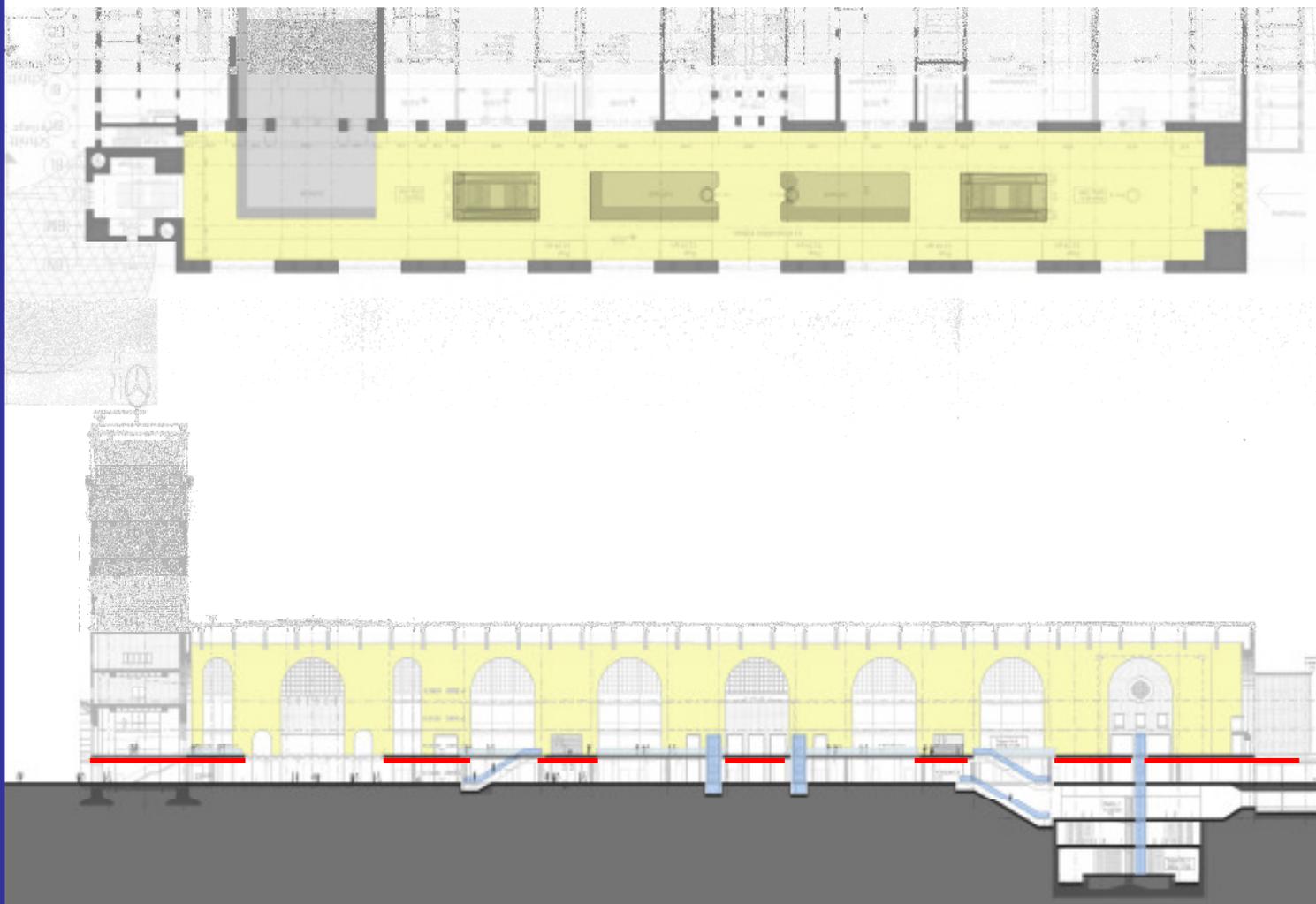
10. Entkernung des Bonatzbaus durch Perforation

A Städtebau /
„Straßburger Platz“

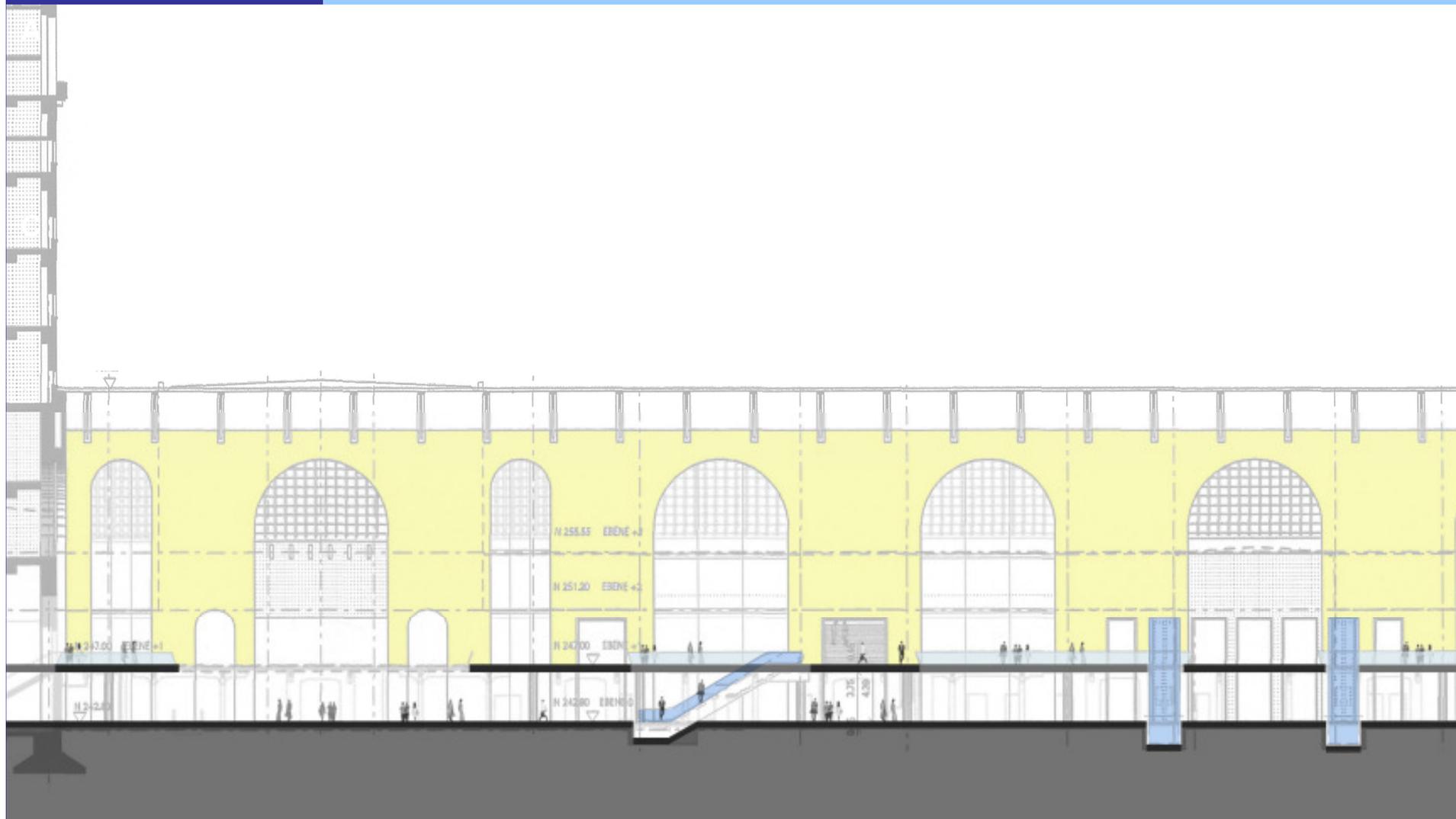
B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Bonatzbau



10. Entkernung des Bonatzbaus durch Perforation



- A Städtebau / „Straßburger Platz“
- B Schloßgarten
- C Geplanter Tiefbahnhof
- D Bonatzbau**



Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart

- A Städtebau / „Straßburger Platz“
- B Schloßgarten
- C Geplanter Tiefbahnhof
- D Bonatzbau**

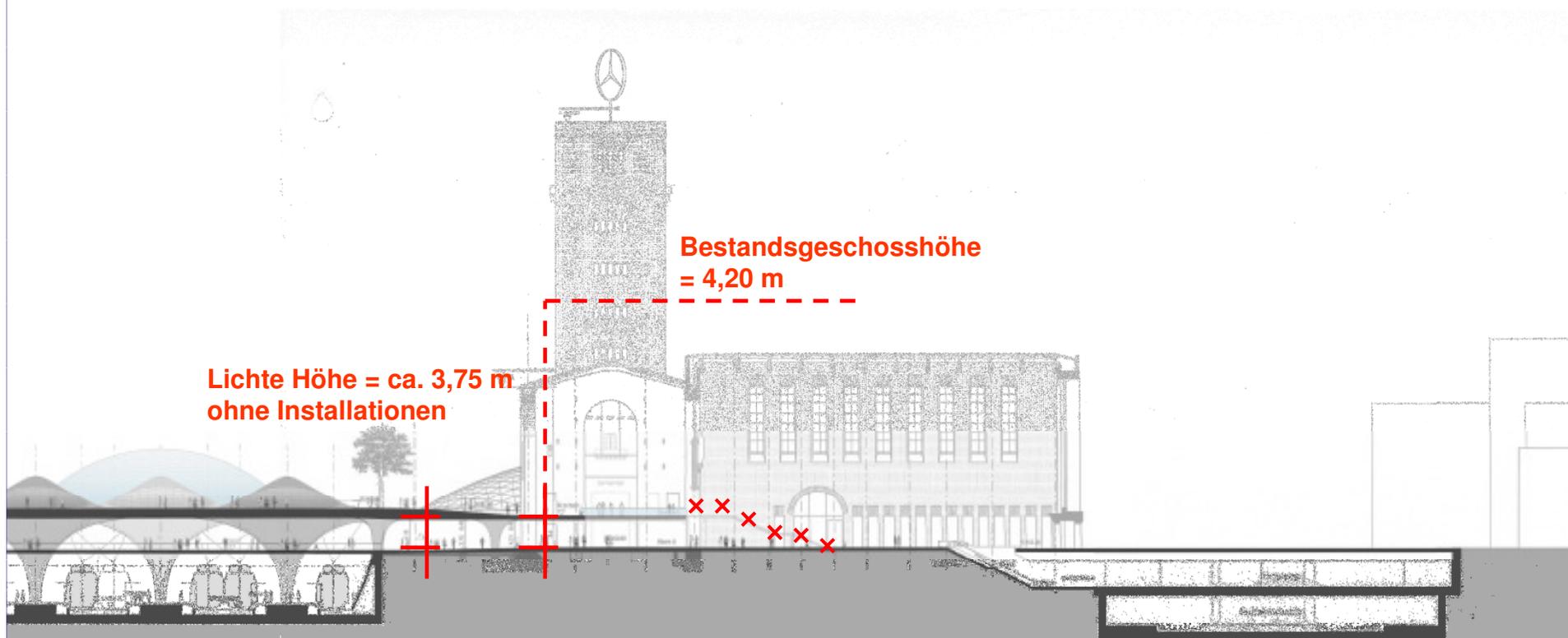


- A Städtebau / „Straßburger Platz“
- B Schloßgarten
- C Geplanter Tiefbahnhof
- D Bonatzbau**



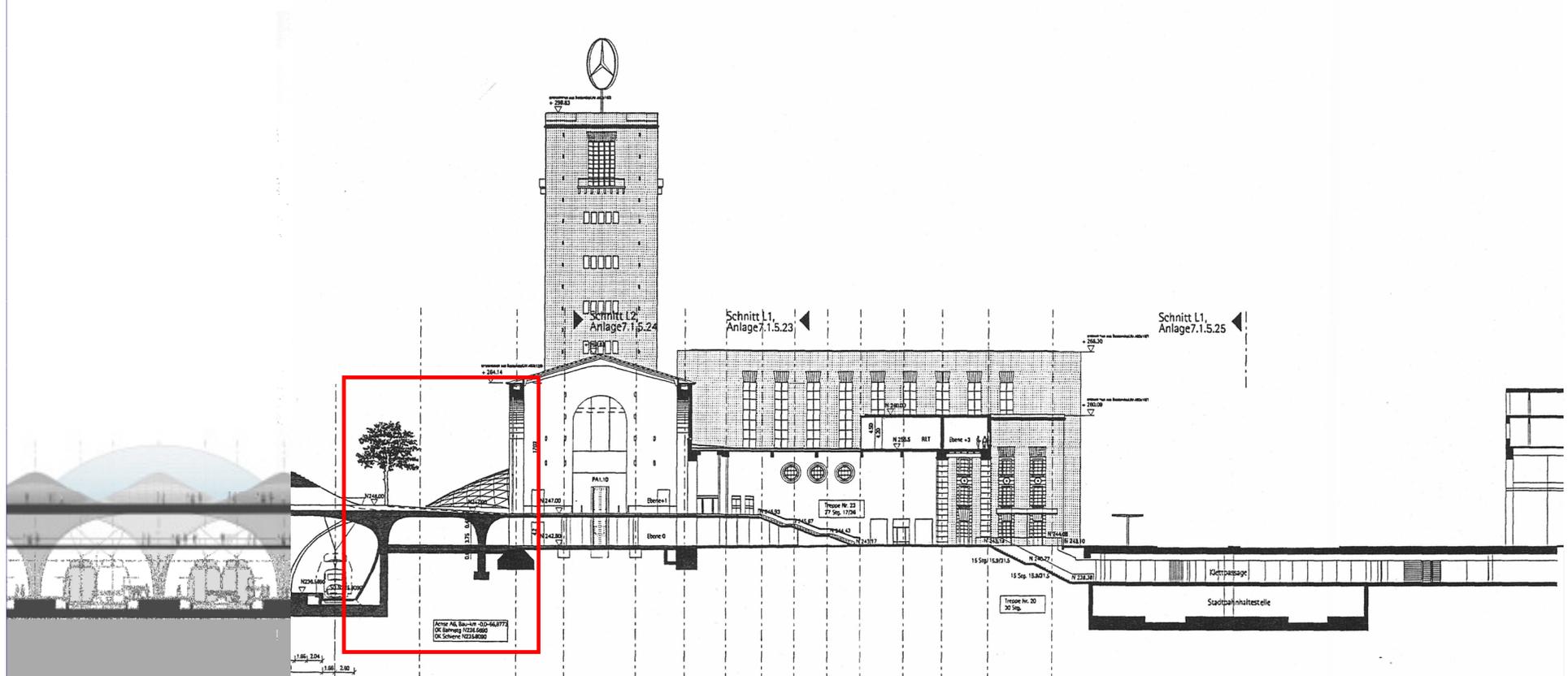
11a. Grosse Schalterhalle ohne Treppenverbindung in die neue Haupthalle

A Städtebau /
Straßburger Platz“



11b. Stark frequentierter Mitteleingang ohne Bahnsteigverbindung

A Städtebau /
Straßburger Platz“



A Städtebau /
„Straßburger Platz“

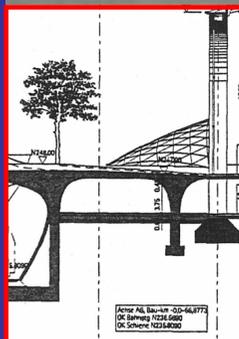
B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

D Sonatzbau



Virtuelle Simulation: Fraunhofer IAO Stuttgart



A Städtebau /
„Straßburger Platz“

B Schloßgarten

C Geplanter
Tiefbahnhof

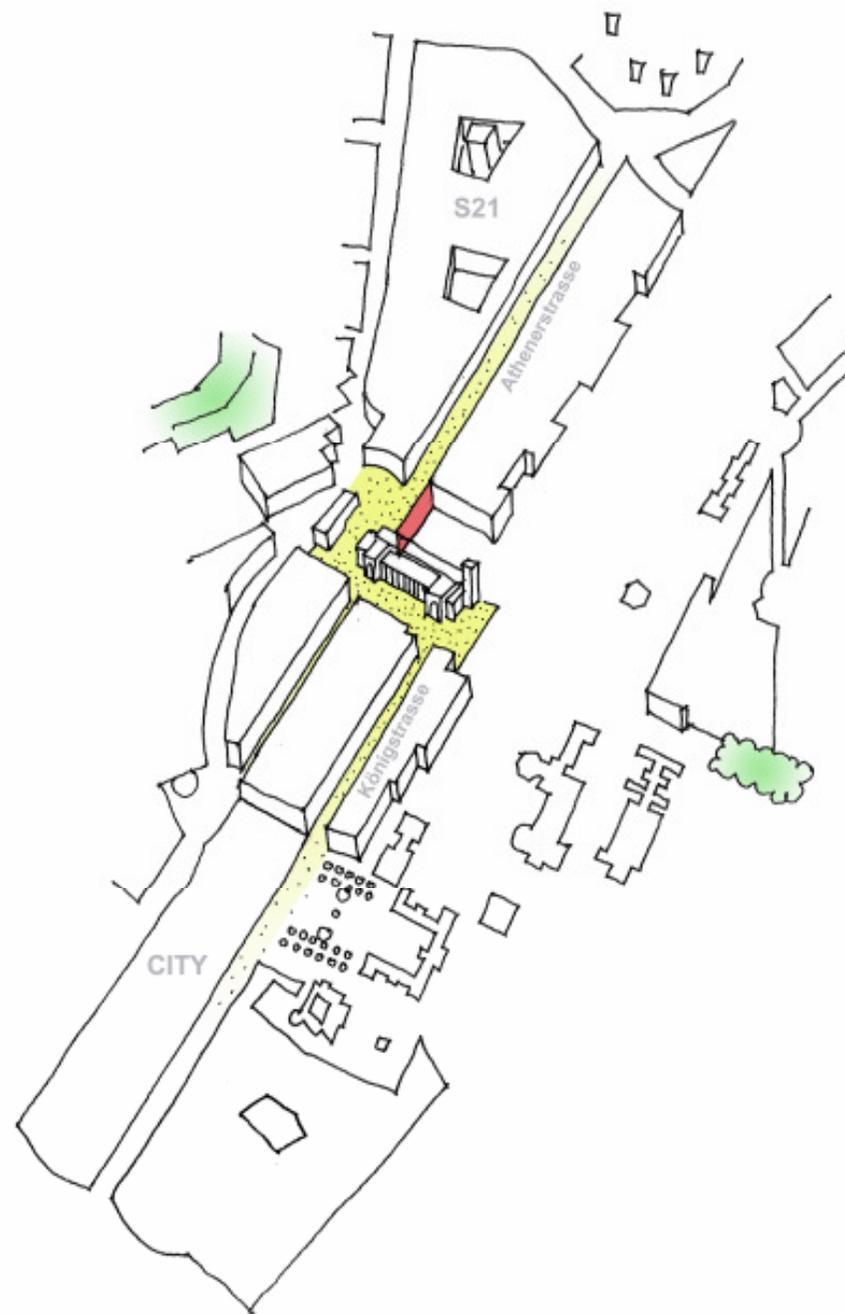
D Bonatzbau

Empfehlungen

aufgrund der kritischen Überprüfung des verfügbaren Planungsstandes
und der Eindrücke aus der 3 D-Simulation des Fraunhofer IAO

Empfehlungen

1. Verbindung der City und S 21 mit dem Bahnhof als integrative Mitte der Stadt
2. Räumliche und funktionale Verknüpfung der Stadtachsen
3. Keine konkurrierende offene Querachse zur Schillerstraße



Empfehlungen

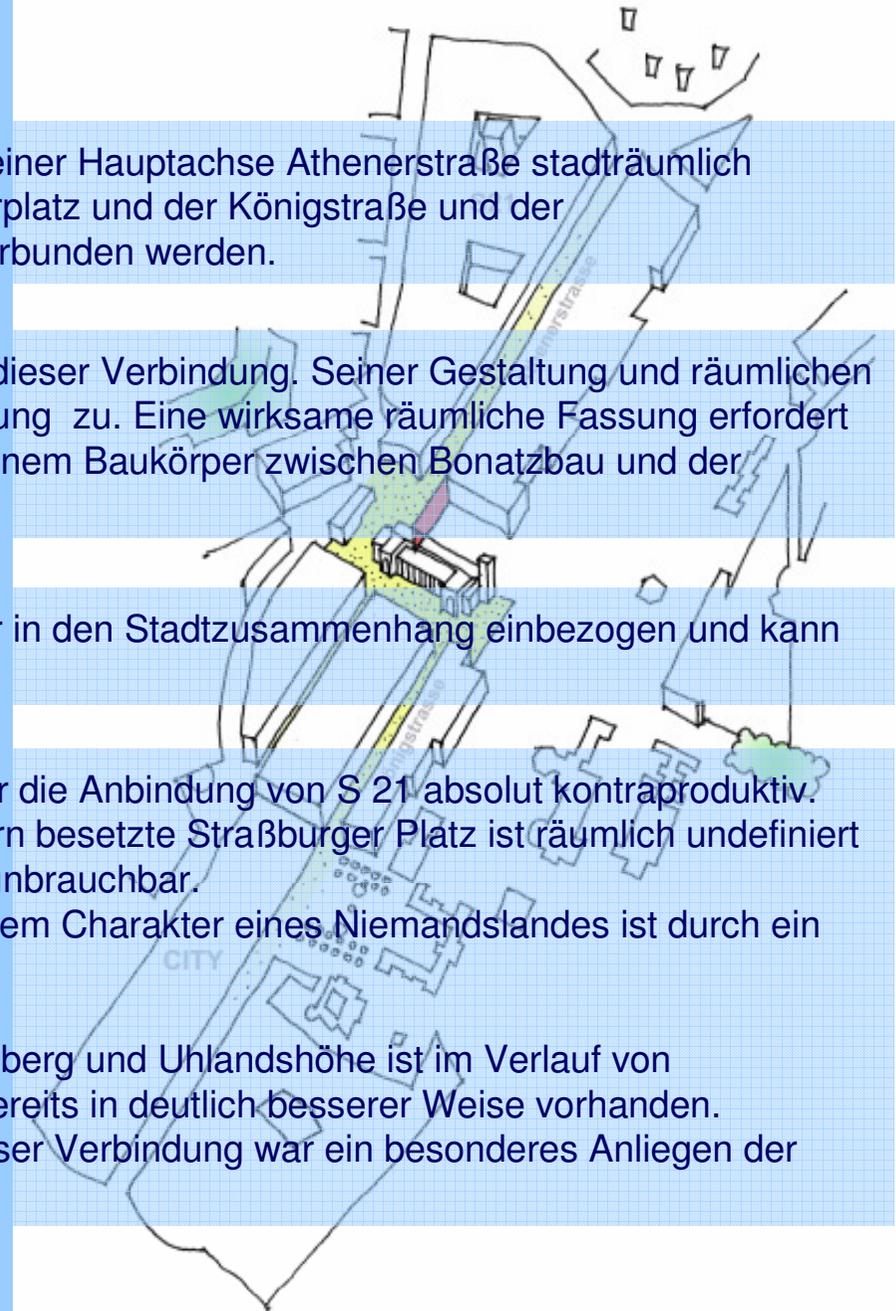
Der neue Stadtteil S 21 muss mit seiner Hauptachse Athenerstraße stadträumlich möglichst eng mit dem Bahnhofsvorplatz und der Königstraße und der Lautenschlagerstraße in der City verbunden werden.

Der Kiesinger-Platz ist das Gelenk dieser Verbindung. Seiner Gestaltung und räumlichen Fassung kommt besondere Bedeutung zu. Eine wirksame räumliche Fassung erfordert eine Begrenzung nach Süden mit einem Baukörper zwischen Bonatzbau und der Bebauung an der Athenerstraße.

Der Bonatzbau wird dadurch wieder in den Stadtzusammenhang einbezogen und kann den Auftakt von S 21 bilden.

Die sogenannte "Talschaukel" ist für die Anbindung von S 21 absolut kontraproduktiv. Der gewölbte und mit hohen Höckern besetzte Straßburger Platz ist räumlich undefiniert und für positive urbane Aktivitäten unbrauchbar. Diese Abstandsfläche zu S 21 mit dem Charakter eines Niemandslandes ist durch ein Bahnhofsbauwerk zu ersetzen.

Eine Talquerachse zwischen Kriegsberg und Uhlandshöhe ist im Verlauf von Bahnhofplatz und Schillerstraße bereits in deutlich besserer Weise vorhanden. Der optische Landschaftsbezug dieser Verbindung war ein besonderes Anliegen der Nachkriegsplanung.



Empfehlungen

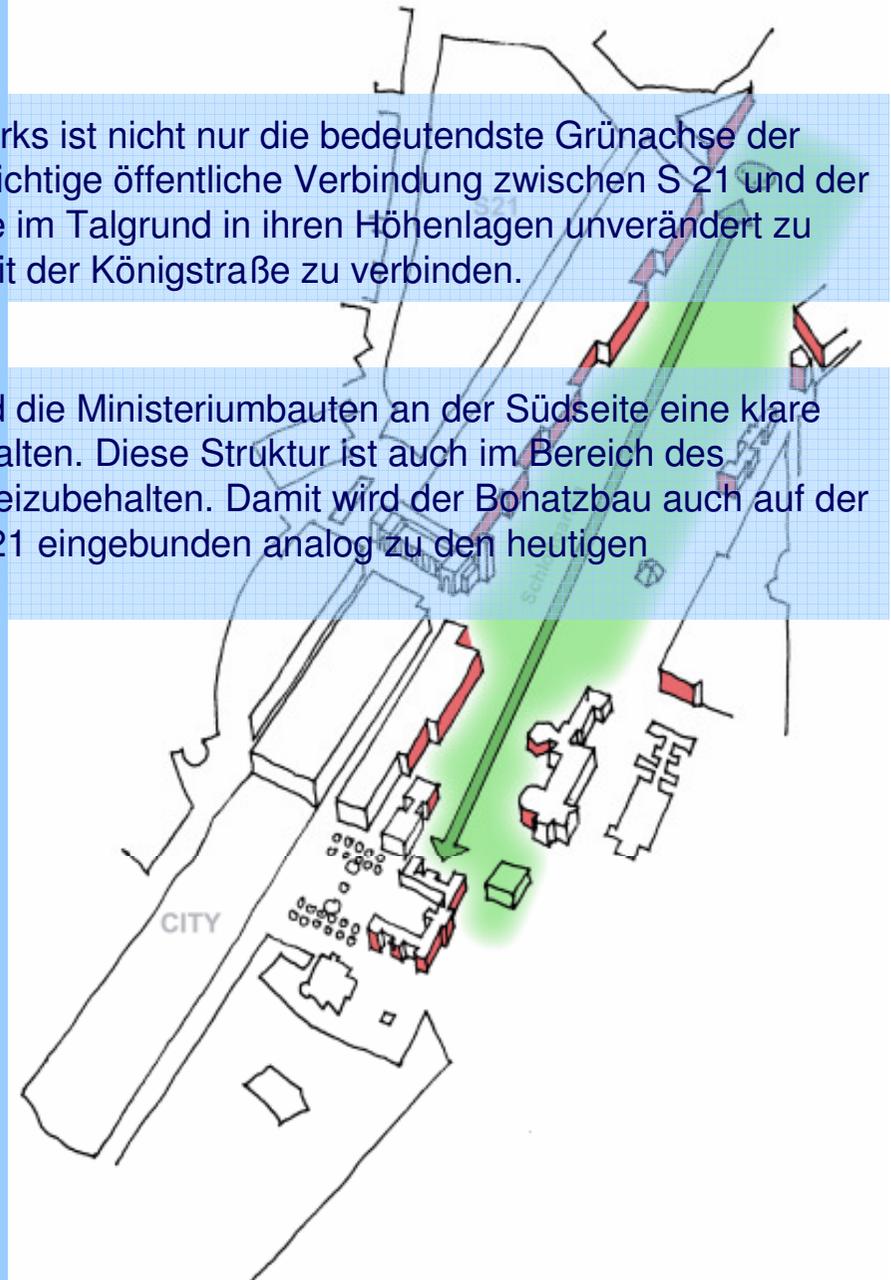
4. Keine Störung der Stuttgarter Schloßgartenanlagen
5. Erhalt und klare Definition der Stadtkante S 21 - Schloßgarten



Empfehlungen

Der Landschaftsraum des Schloßparks ist nicht nur die bedeutendste Grünachse der Talstadt, er bildet auch die zweite wichtige öffentliche Verbindung zwischen S 21 und der City. Sie ist entsprechend ihrer Lage im Talgrund in ihren Höhenlagen unverändert zu erhalten und möglichst großzügig mit der Königstraße zu verbinden.

Der Schloßpark wird durch S 21 und die Ministeriumbauten an der Südseite eine klare Raumbegrenzung als Stadtpark erhalten. Diese Struktur ist auch im Bereich des Durchgangsbahnhofs konsequent beizubehalten. Damit wird der Bonatzbau auch auf der Parkseite in die Entwicklung von S 21 eingebunden analog zu den heutigen Flügelbauten.



Empfehlungen

6. Monument Bonatzbau erhalten

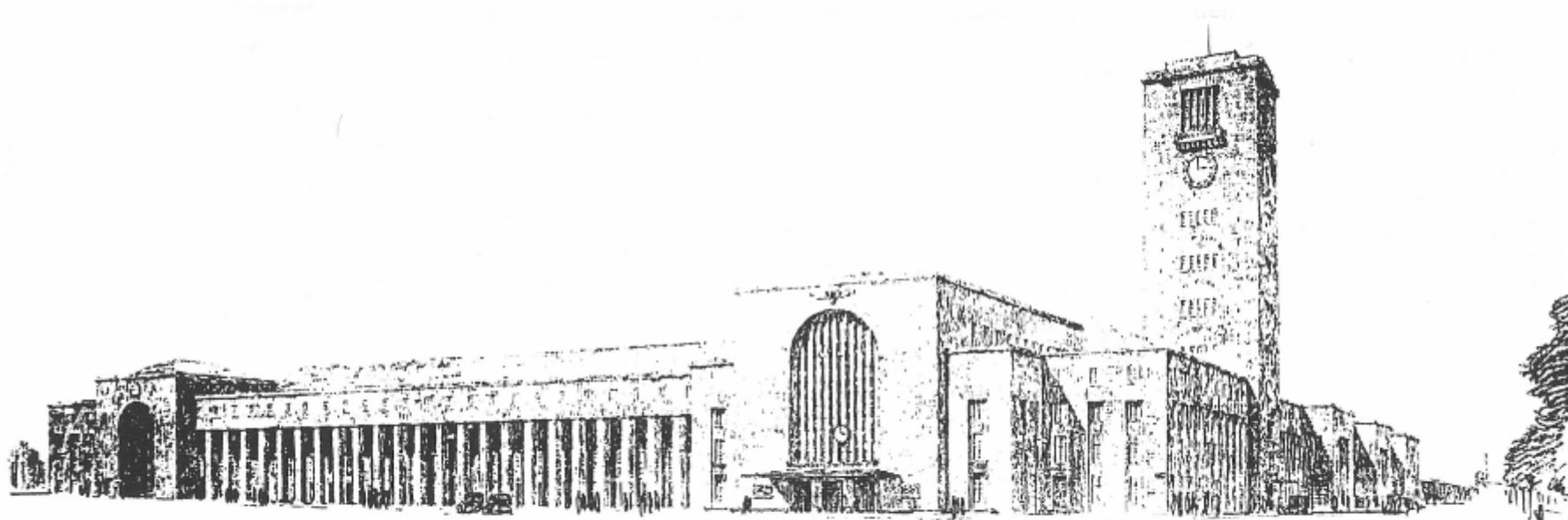


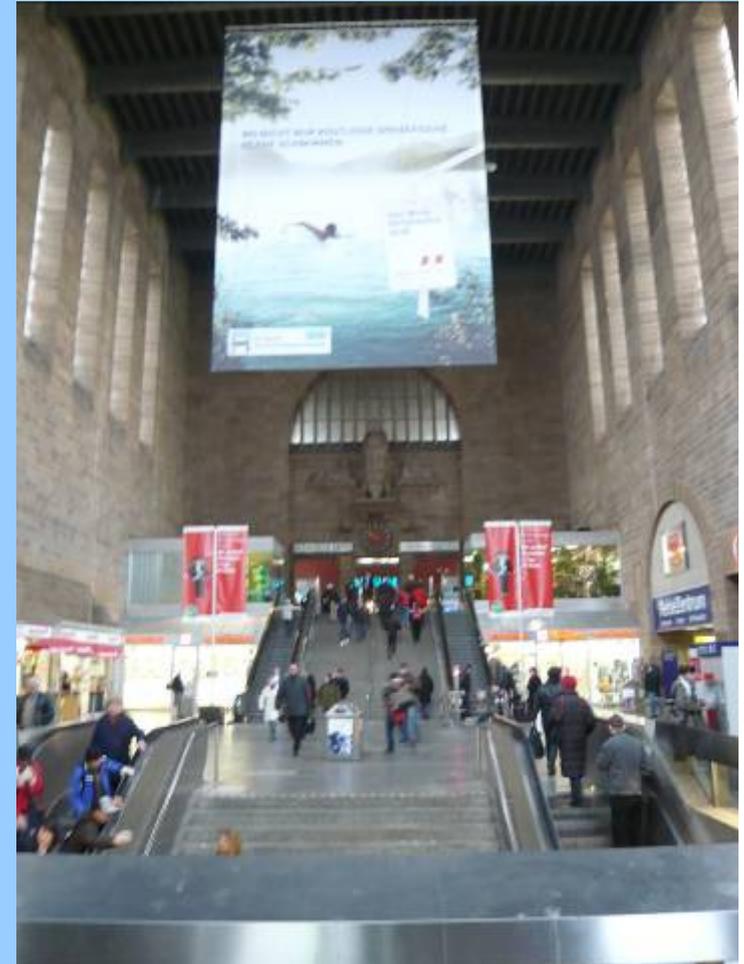
Abb. 15: Im Laufe der Jahre überarbeitete Paul Bonatz seinen Entwurf noch mehrmals; dies ist seine Zeichnung, die bis auf Details die endgültige Ausführung zeigt.

Empfehlungen

6. Monument Bonatzbau erhalten



Querbahnsteighalle



Große Schalterhalle

Empfehlungen

6. Monument Bonatzbau erhalten



Empfehlungen

6. Monument Bonatzbau erhalten

Der jetzige Hauptbahnhof von den Architekten Bonatz und Scholer ist der bedeutendste Bahnhofsbaus in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts. Er ist in seiner äußeren Erscheinung zu erhalten. Dies gilt auch für die Baukanten der Flügelbauten am Kiesinger-Platz und am Schloßpark.

Die wichtigsten Innenräume dieses Bauwerks sind die große Schalterhalle mit dem Treppenaufgang und die Querbahnsteighalle. Diese Räume dürfen nicht wie geplant durch Teilabbrüche und Perforationen zerstört werden.

Die Querbahnsteighalle muss ihre heutige Funktion als Erschließungs-, Warte- und Orientierungsort behalten. Hier müssen die Besucher der Landeshauptstadt ankommen, nicht im Keller.

Eine großzügige Brückenanlage mit klarer Wegeführung und Orientierung führt über den Tiefbahnhof und erschließt die Bahnsteige. Über diese Brückenanlage ist eine weitere Anbindung von S 21 mit einem eigenen direkten Bahnhofseingang möglich.

Die Flächen zwischen der Nordwand des Bonatzbaus und der Baukante des Durchgangsbahnhofs bilden eine Terrasse über dem Tiefbahnhof, die mit Gastronomie und sonstigen Angeboten urbanen Charakters entwickeln kann.

Mit einer transluzenten hohen Halle über dem Tiefbahnhof und dieser Terrasse würde in Verbindung mit der Querbahnsteighalle eine außerordentlich attraktive Empfangssituation entstehen.

Dies wäre keine Zerstörung des Bonatzbaus, sondern eine Ergänzung, die den ursprünglichen, wesentlich großzügigeren Planungen des Architekten nahekommt.

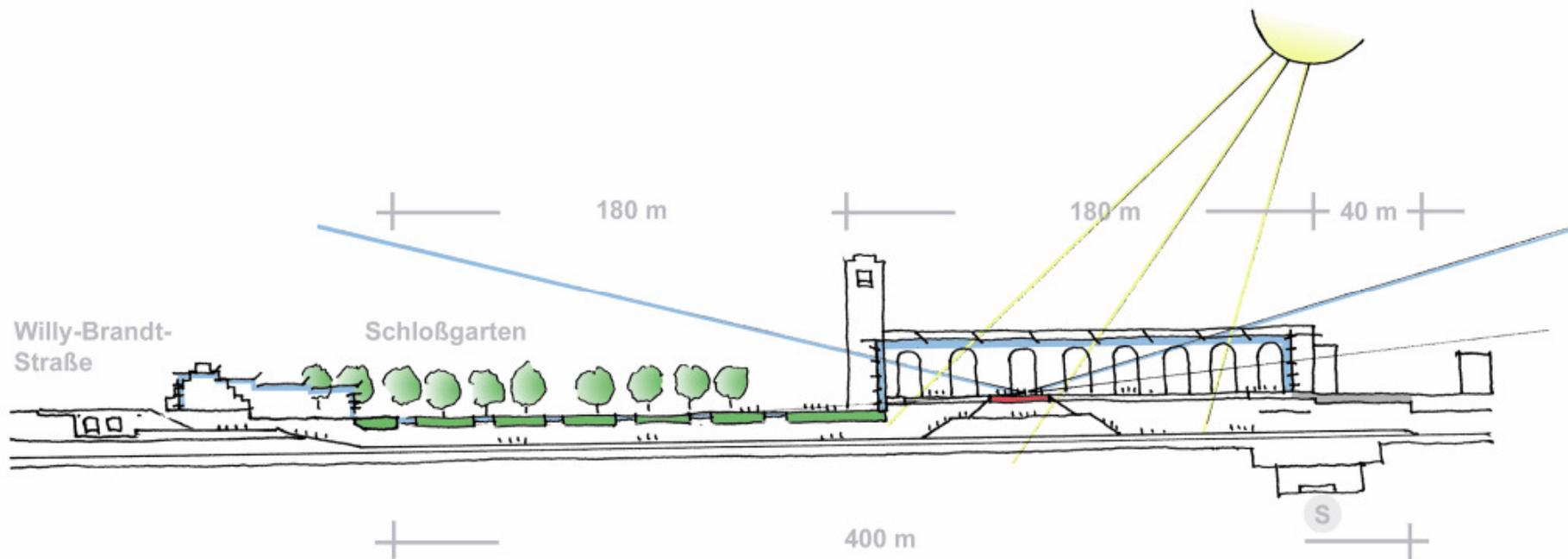
Empfehlungen

7. Stützenfreie Bahnsteige, gute Orientierbarkeit
8. Großzügiger Stadteingang an der Willy-Brandt-Straße
9. Das Bahnhofslängsprofil muss sich der stadträumlichen Situation unterordnen.



Empfehlungen

7. Stützenfreie Bahnsteige, gute Orientierbarkeit
8. Großzügiger Stadteingang an der Willy-Brandt-Straße
9. Das Bahnhofslängsprofil muss sich der stadträumlichen Situation unterordnen.

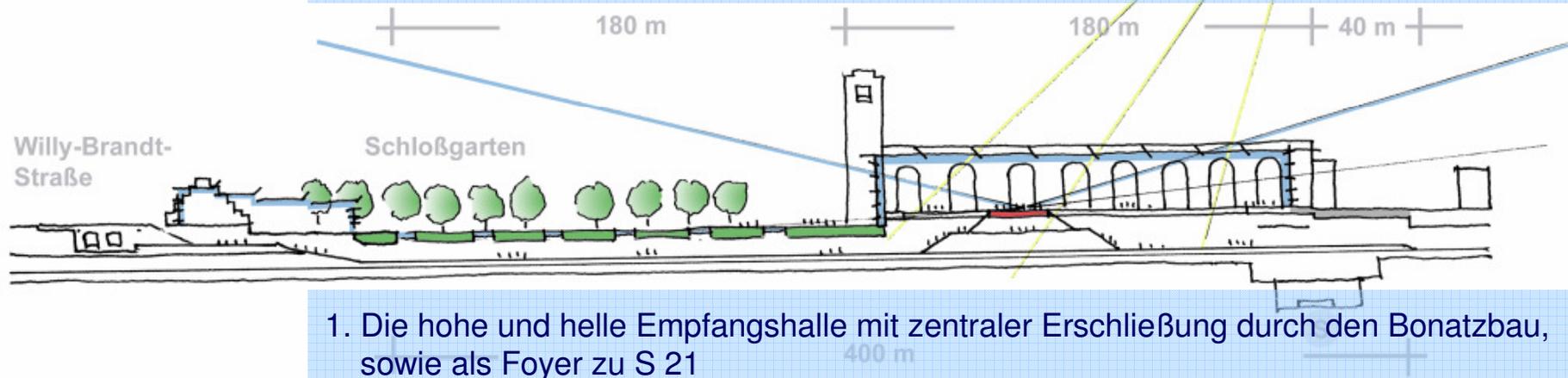


Empfehlungen

7. Stützenfreie Bahnsteige, gute Orientierbarkeit
8. Großzügiger Stadteingang an der Willy-Brandt-Straße
9. Das Bahnhofslängsprofil muss sich der stadträumlichen Situation unterordnen.

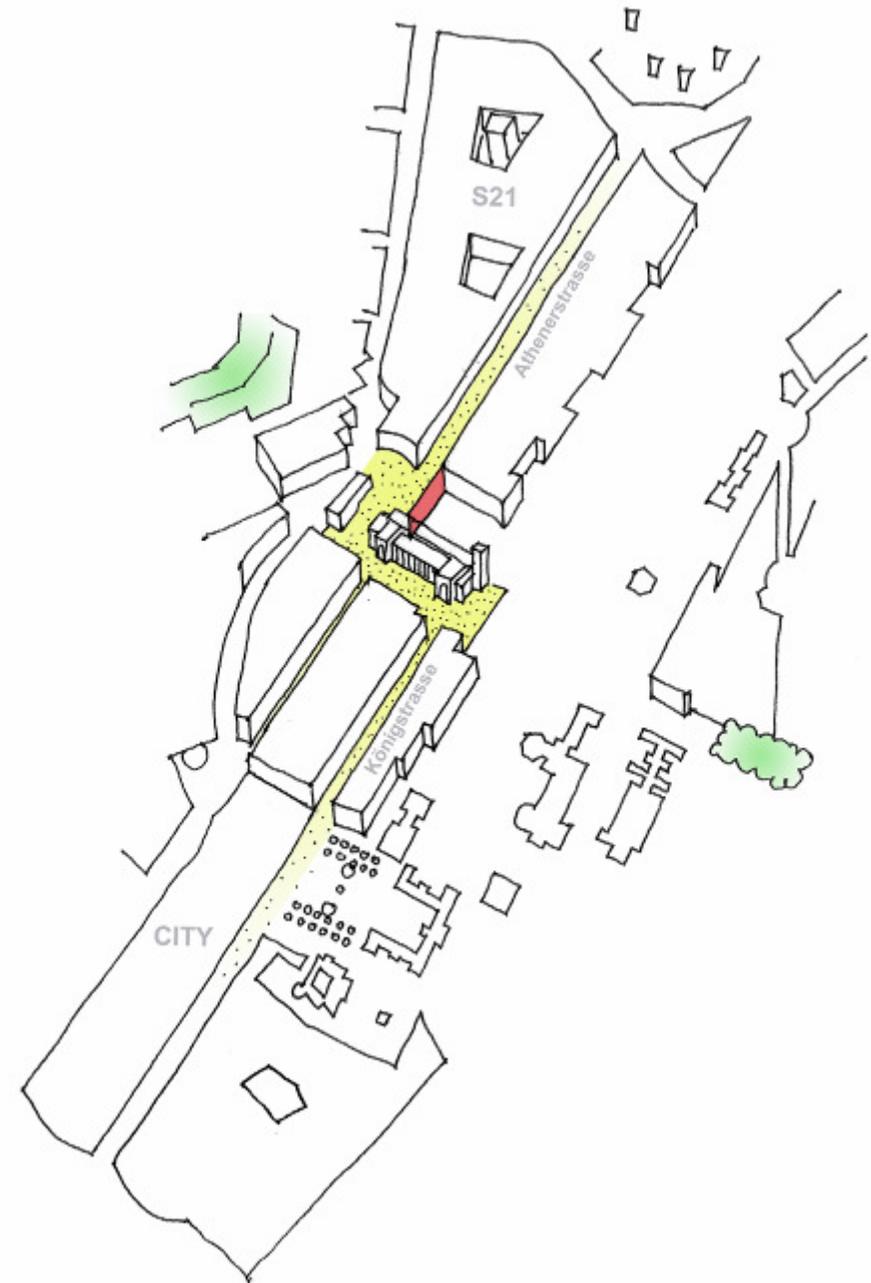
Das Planungsziel, den Tiefbahnhof über seine ganze Länge mit einem durchgehenden Konstruktionsprinzip zu versehen, ist mit der städtebaulichen Situation nicht vereinbar.

Die städtebaulichen und denkmalpflegerischen Bedingungen erfordern eine Gliederung des Durchgangsbahnhofs in 3 Bereiche:



1. Die hohe und helle Empfangshalle mit zentraler Erschließung durch den Bonatzbau, sowie als Foyer zu S 21
2. Die Bahnsteiganlage unter dem Park belichtet durch bodenebene Oberlichter
3. Ein möglichst großzügiger Südausgang, der der Verkehrsbedeutung dieses Ortes und seiner Lage zwischen Kulturmeile und Ministerien gerecht wird.

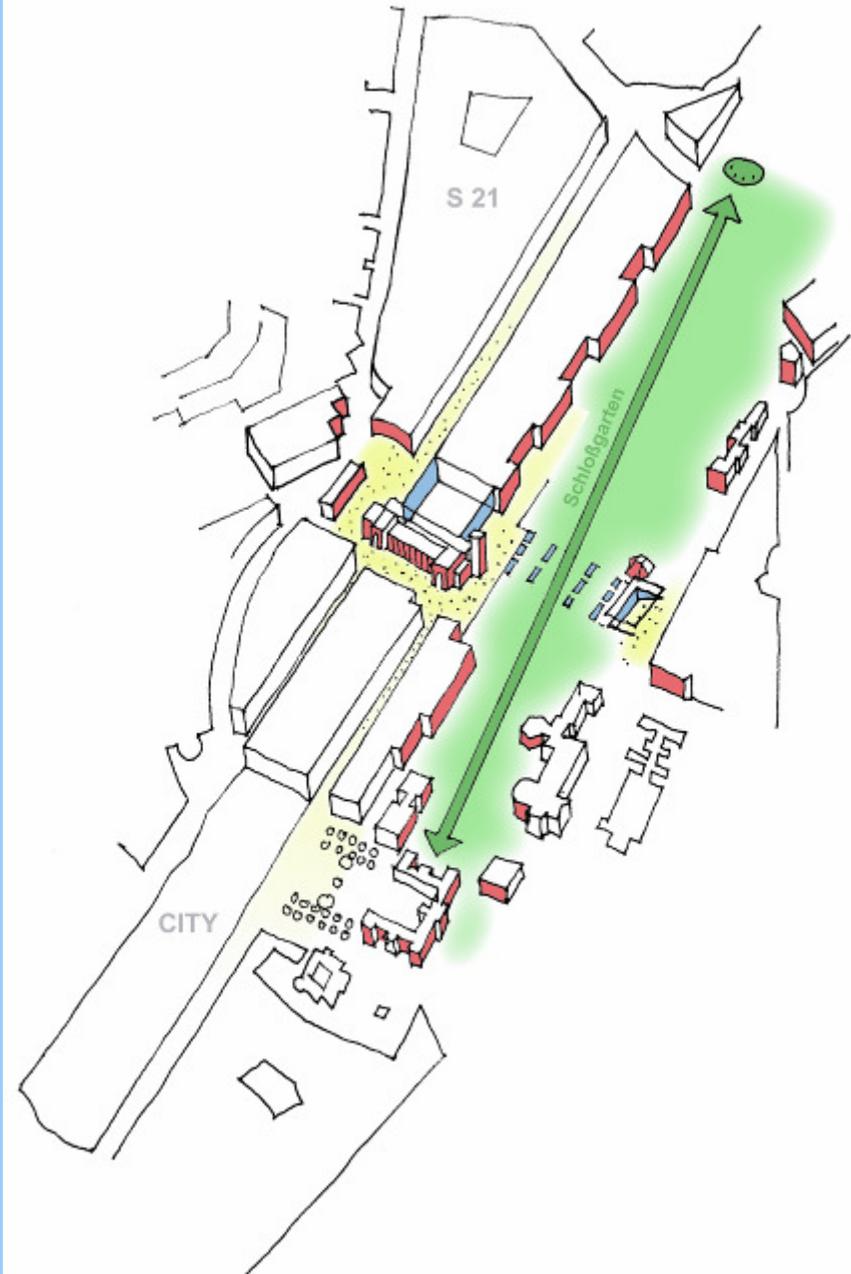
Chance für Stuttgart



Chance für Stuttgart



Chance für Stuttgart



An aerial photograph of the Stuttgart Hauptbahnhof area. The image shows a dense urban environment with a mix of residential buildings, green spaces, and a large, modern railway station building. A green arrow points to the station building. The text 'Kritik und Chancen für einen zukunftsfähigen Stuttgarter Hauptbahnhof' is overlaid in black, and 'Ende der Präsentation' is overlaid in blue at the bottom.

Kritik und Chancen für einen zukunftsfähigen
Stuttgarter Hauptbahnhof

Ende der Präsentation