

## Erschließung des Teilgebiets A1 im Rahmen des Gesamtprojekts Stuttgart 21

### Auftraggeber:

Deutsche Bahn Immo-  
biliengesellschaft mbH

Deutsche Bahn-Gruppe

### Planungszeitraum:

1997 – 2001

### Baukosten:

Voraussichtl.  
40 Mio. DM

© Emch+Berger GmbH  
Stuttgart/Karlsruhe

### Charakteristische Angaben

Im Rahmen des Gesamtprojekts – als Bahnprojekt und Städtebauprojekt – ist die Teilfläche A1 die erste, welche mittels Abbruch der alten Bahnanlagen freigemacht wurde und zur Erschließung und Bebauung vorbereitet wird. Sie grenzt unmittelbar an den in Betrieb befindlichen Hauptbahnhof und an den Gebäudekomplex der LB - BW an.

### Erbrachte Leistungen

- Genehmigungsplanung für den Rückbau (Abbruch der alten Bahnanlagen)
- Gesamtplanung für die Erschließung einschl. städtebaulicher Begleitplanung, alle Leistungsphasen
- Örtliche Bauüberwachung
- Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Koordination

### Ausgangslage

Der Grundgedanke für das Projekt zur Verlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs, mit all seinen Zulaufstrecken, unter die Erde und zum Neubau des Personenbahnhofs in überdeckter Tieflage resultiert zum einen aus den betrieblichen Belangen der Bahn – Ersetzen des Kopfbahnhofs durch einen Durchgangsbahnhof – und zum anderen aus dem Mangel an Bauland in dem engen Talkessel der Stuttgarter Innenstadt.

Vorgefunden wurde im Teilgebiet A1, als altem Güterbahnhofsgelände, eine Mischung unterschiedlicher Nutzungen auf Gleisanlagen und in Gebäuden – teilweise durch DB und teilweise durch Dritte, z. B. Dienstgebäude, Speditionen, Zollamt oder Gemüsegroßhändler. Zur Vorbereitung der Erschließung gehörte die Baufeldfreimachung des Geländes, d. h. der Rückbau der Gleis- und Eisenbahnanlagen ebenso wie der Abbruch der Gebäude.



## Planerische Lösung

Aufbauend auf den Ergebnissen des vorausgegangenen städtebaulichen Ideenwettbewerbs für die Gesamtfläche und in Zusammenarbeit mit der Bauleitplanung konnte die Erschließung des Teilgebiets A1 entwickelt werden. Als Erweiterungsfläche für die Innenstadt muß sie hohen Ansprüchen der Einwohner und künftigen Nutzer genügen. Die Stadtbahnhaltestellen sind einzubinden und die straßenseitige Andienung der Baufelder mit ihren künftigen

Parkierungsanlagen ist sicherzustellen. Vorgesehen ist eine Übernahme der freigeräumten Flächen durch die Stadt und die nachfolgende Überbauung (durch Investoren).

Unter Ausnutzung der natürlichen Höhenunterschiede konnte ein Netz von Fußgängerzonen, Plätzen und Treppe-  
nweegen („Stuttgarter Stäffele“) zwischen den Bauflächen dargestellt werden, welches zusammen mit untergeordneten Straßenschleifen die Oberfläche des öffentlichen Raums ausformt.

Einige Plätze können terrassiert entstehen. In zwei unterschiedlichen Höhenlagen fügen sich die Zugänge zu den Stadtbahnhaltestellen „Türlestraße“ und „Budapester Platz“ ein.

Die Hauptzufahrten für künftige Anlieferung und Parkierung können durch die Höhenstaffelung in zweiter Ebene unter der Oberfläche angeordnet sein – dort entsteht die sog. „Wagenladungsstraße“ in moderner Form erneut. Einfahrten in dieses Zufahrtssystem sind vom bestehenden Anschluß am Anfang der „Heilbronner Straße“ (B 27) und von der Wolframstraße aus möglich. Für den Bedarfsfall entwickelt wurde eine Wendelrampe für PKW zur direkten Einfahrt von der B 27 in Höhe der „Räpplensstraße“. Der Bebauungsplan lässt in Teilbereichen eine auskragende Überbauung dieser überdeckten Straßen zu.

Ein Hauptaugenmerk bei der Entwicklung des Ver- und Entsorgungsnetzes galt der Abführung des Niederschlagswassers im Trennsystem, unter Einbeziehung der begrünten Dachflächen, mit Rückhaltung und Einleitung in den Schlossgarten-See. Bereits angedacht wurde dabei die Heranziehung von unverschmutztem Regenwasser für Wasserläufe und Brunnenanlagen in den Fußgängerbereichen.

Die Schmutzwasserableitung erfolgt zum Hauptsammler West.

Vorkehrungen wurden eingearbeitet für die künftige Anbindung des Teilgebiets A2, so entsteht z. B. erst mit ihm die zweite Hälfte der „Athener Straße“. Dies kann erst nach Stilllegung des heutigen Hauptbahnhofs geschehen. Auch der künftige S-Bahn-Tunnel wurde berücksichtigt, ebenso der vorgesehene Ausbau der städtischen Hauptverkehrsstraßen.

