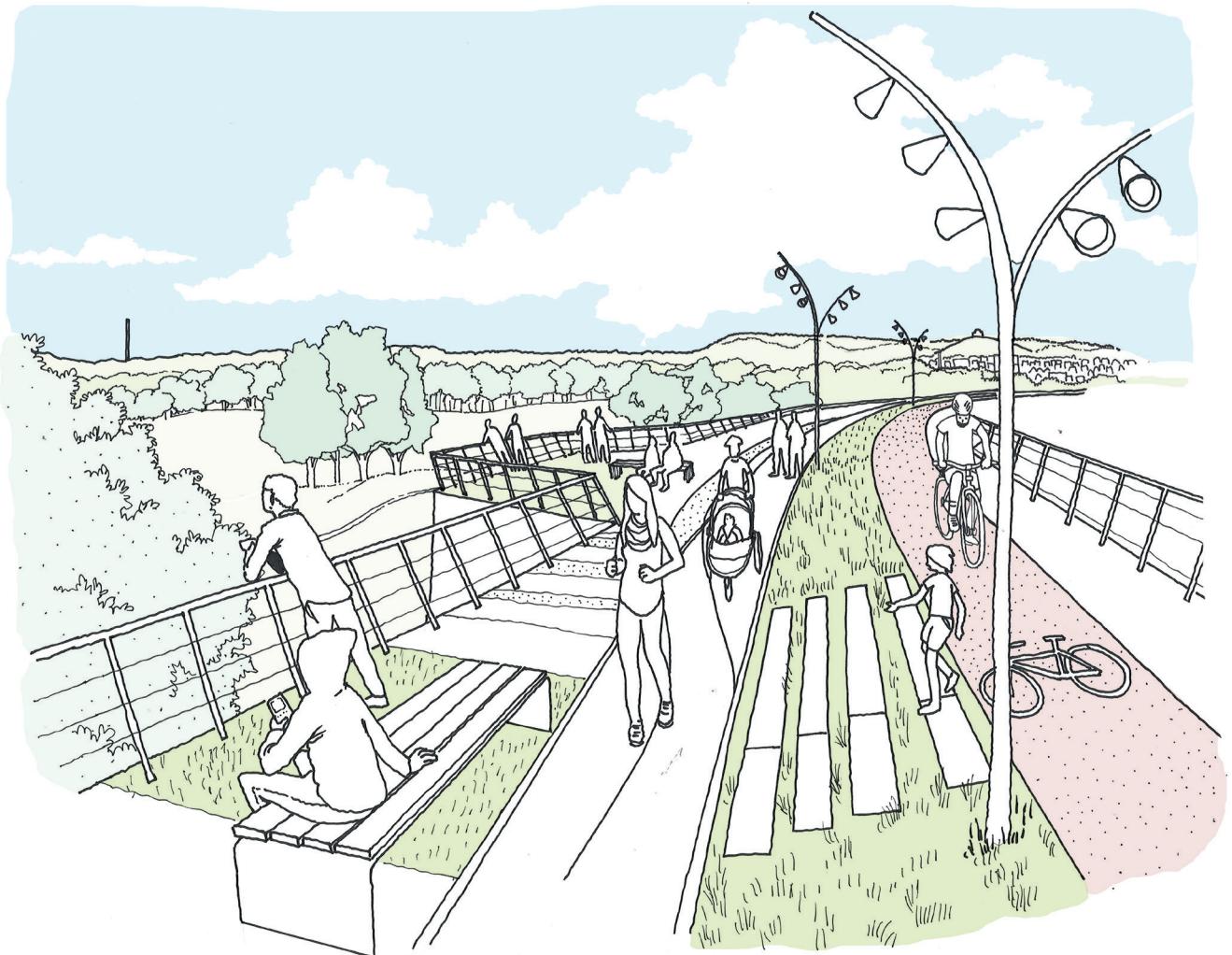


STÄDTEBAULICHE STUDIE

# PANORAMAWEG STUTTGART

## DER GLEISBOGEN UND DAS NÖRDLICHE ÜBERWERFUNGSBAUWERK



Auftraggeber

**SHB** SCHWÄBISCHER HEIMATBUND

vertreten durch  
Dr. Albrecht Rittmann

Dipl.-Ing. Matthias Grzimek  
Dr. Bernd Langner

Weberstraße 2  
70182 Stuttgart

Bearbeitung

**Daniel Schöngle**  
Architektur und Stadtplanung

Charlottenstraße 29  
70182 Stuttgart  
t. +49 (0) 711 2637709  
[büro@hp4.org](mailto:büro@hp4.org)  
[www.hp4.org](http://www.hp4.org)

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

© Daniel Schöngle - 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

PANORAMAWEG STUTTGART  
Der Gleisbogen und das Nördliche Überwerfungsbauwerk



Konzeptskizze Panoramaweg

# KONZEPT NACHNUTZUNG GLEISBOGEN

## AUSGANGSLAGE UND ZIELE

Der historische Wert des Stuttgarter Gleisbogens mit seinen zahlreichen Kulturdenkmälern ist zweifellos sehr hoch. Nicht zuletzt zeugen Eisenbahngebäude 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 Eckartsbaldenweg 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 niederschwelligem 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 nördliche Überwerfungsbauwerk von der Rosensteinstraße



06 Blick von der Nordbahnhofstraße in Richtung Gäubahnviadukt



07 Unter den Stahlbetonbrücken an der Ehmannstraße



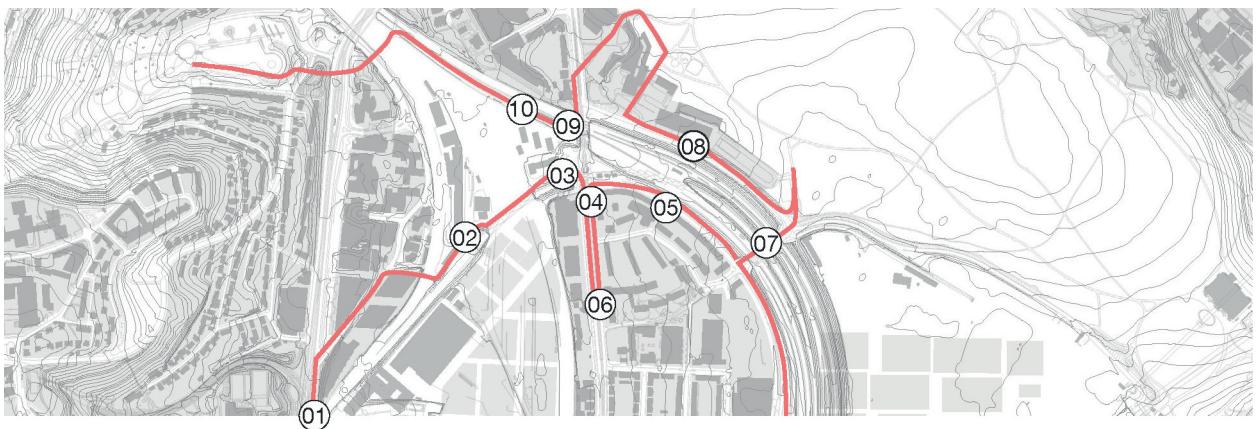
08 Ehmannstraße



09 Stahlfachwerkbrücken über der Nordbahnhofstraße



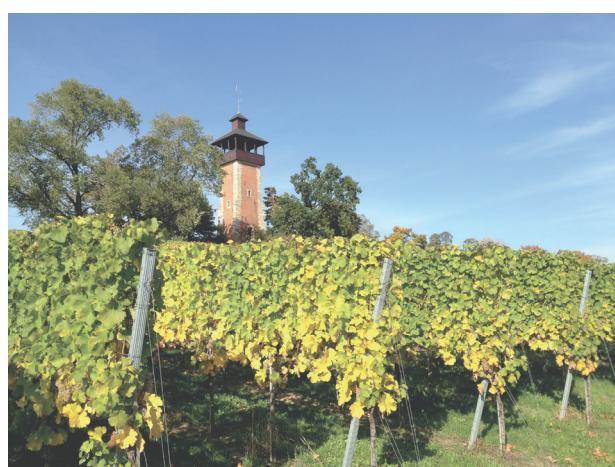
10 Blick von der S-Bahn Plattform Nordbahnhof in Richtung nördliches Überwerfungsbauwerk



## BLICKBEZIEHUNGEN



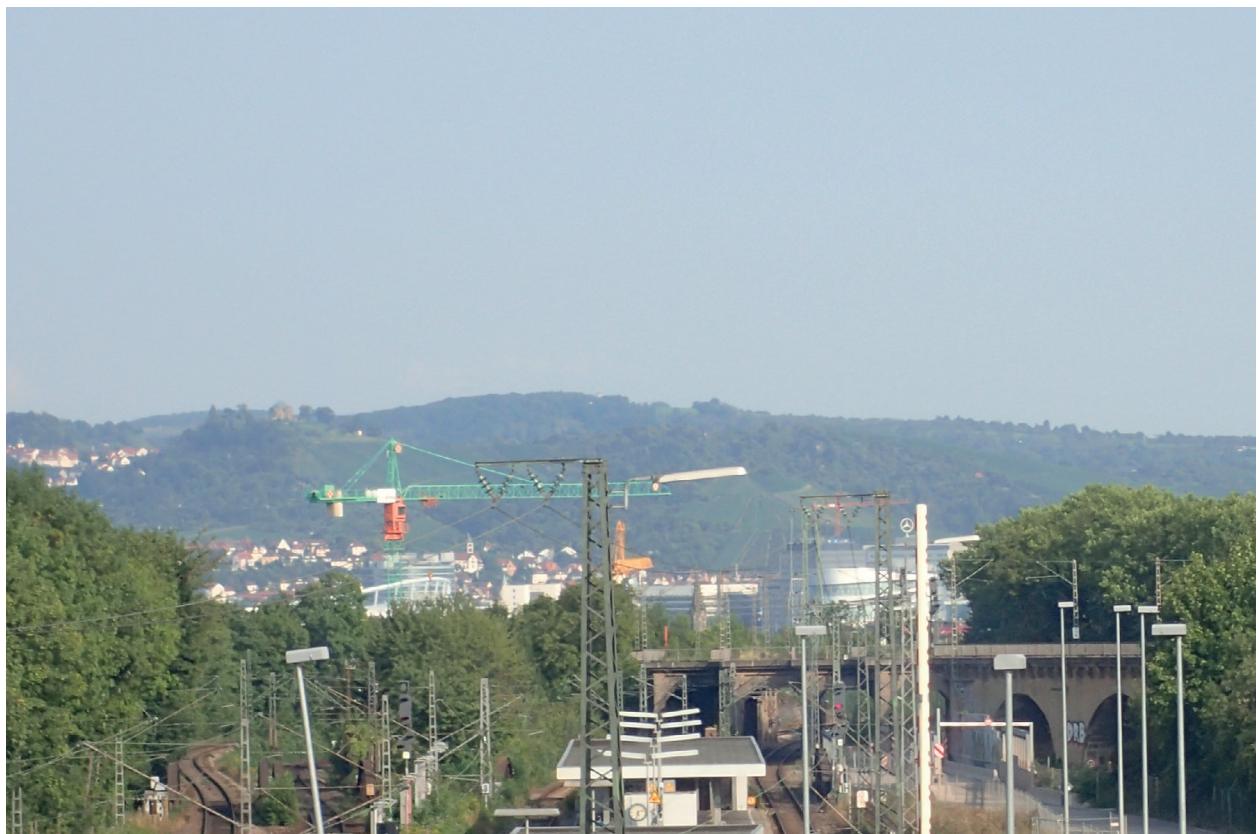
Blickbeziehungen in Landschafts- und Stadtraum



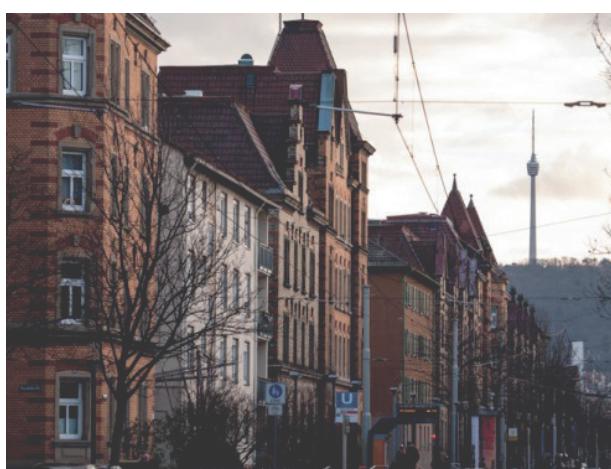
Burgholzhof



Killesbergerturm



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

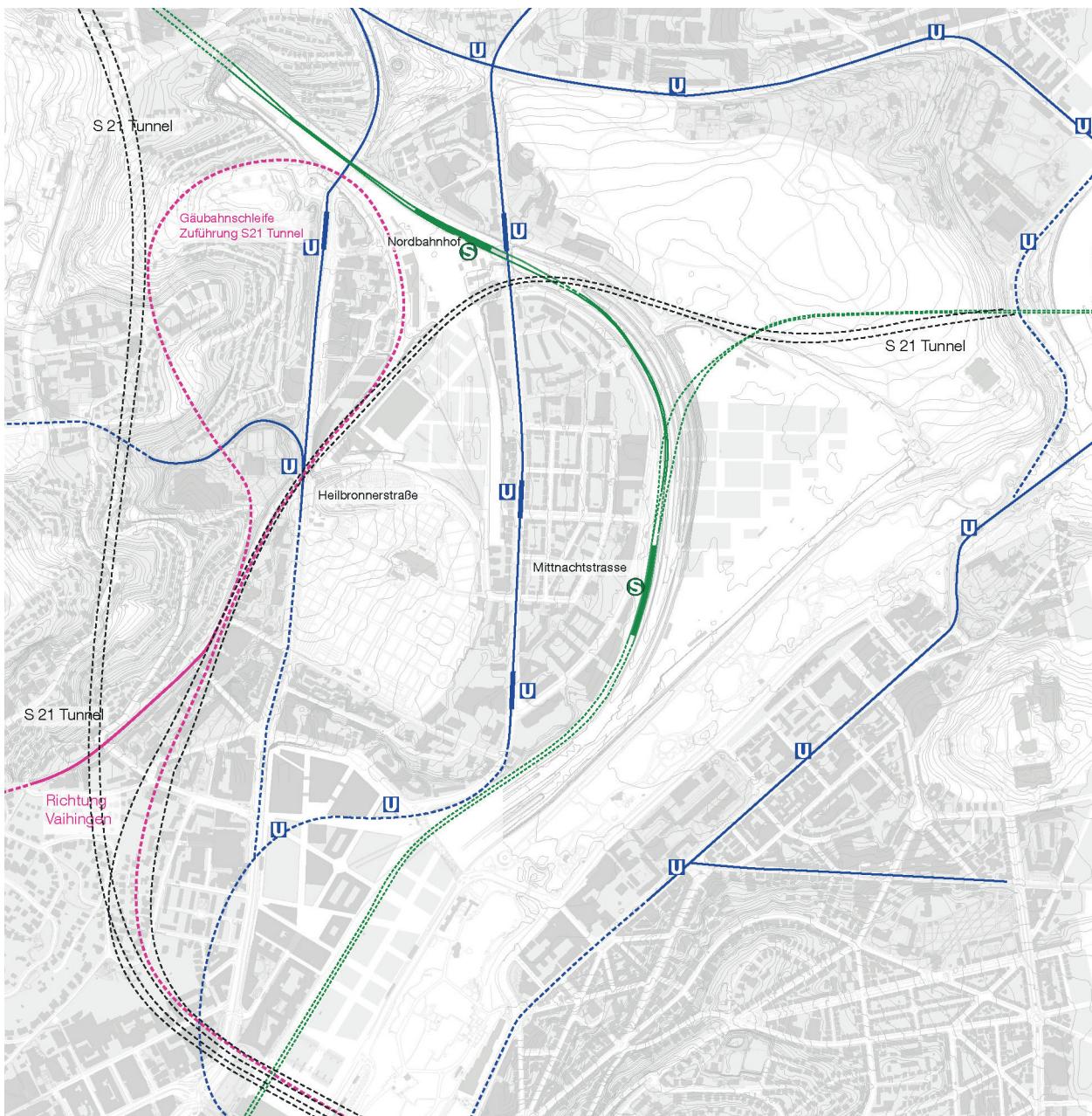


Nordbahnhofstrasse



Wagenhallen

## GEPLANTE NEUE INFRASTRUKTUREN AB 2021

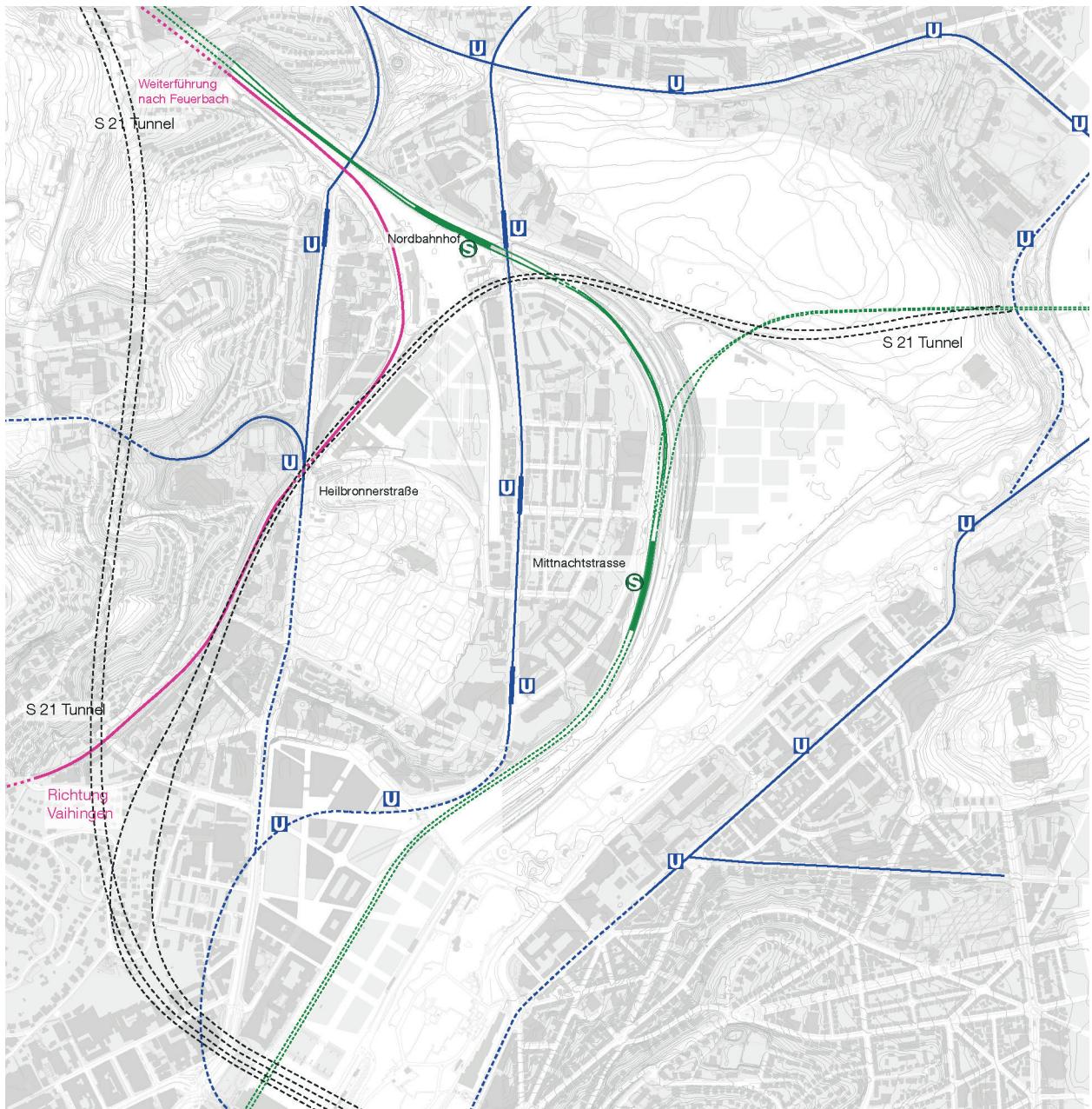


Ausgangsszenario 1: unterirdische Anbindung der Gäubahn an den neuen HBF. ⓘ

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).

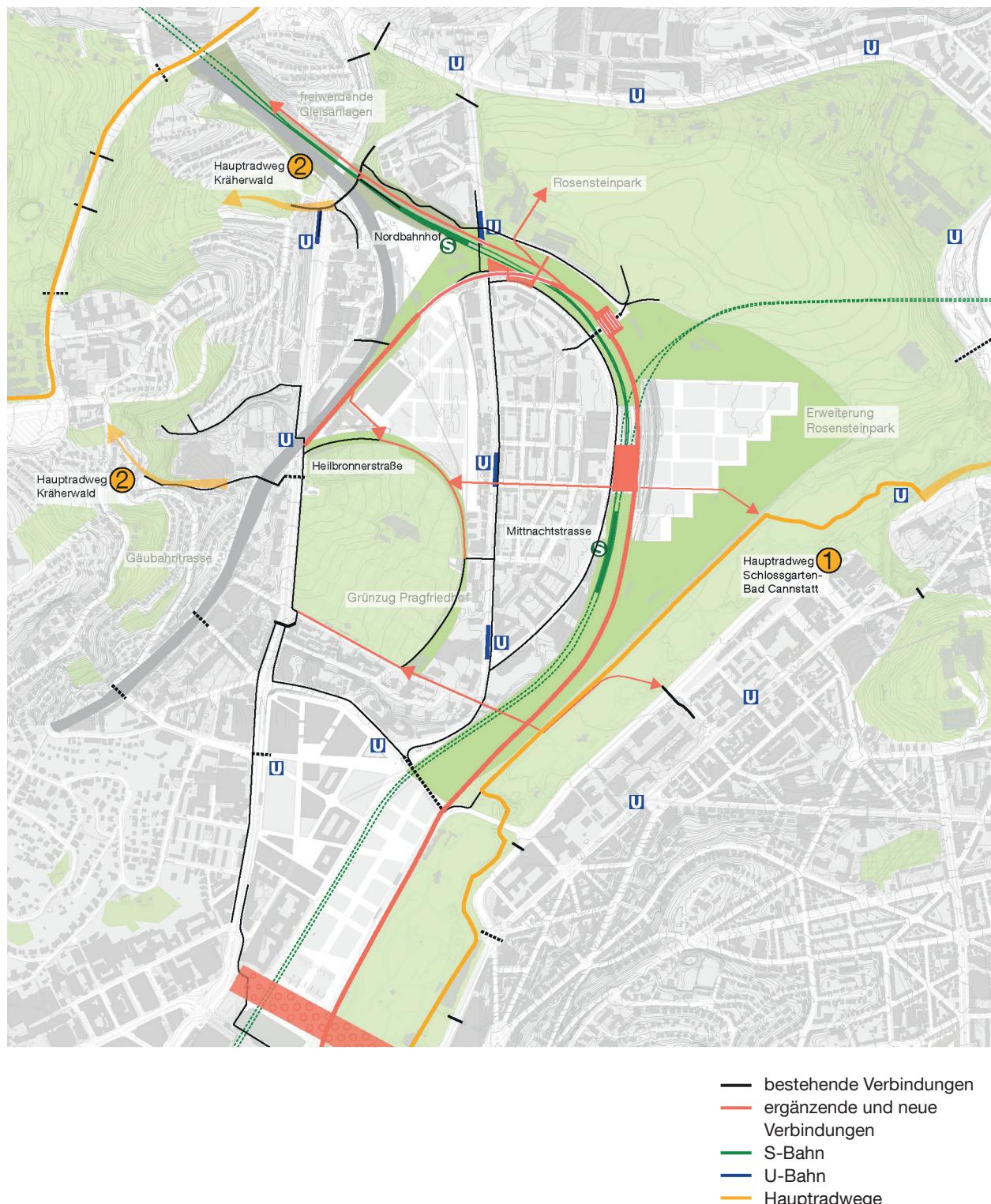
Im momentan wahrscheinlichste Szenario fährt sie zukünftig über den Abzweig auf Höhe der Wagenhallen nach Feuerbach (Szenario 2).

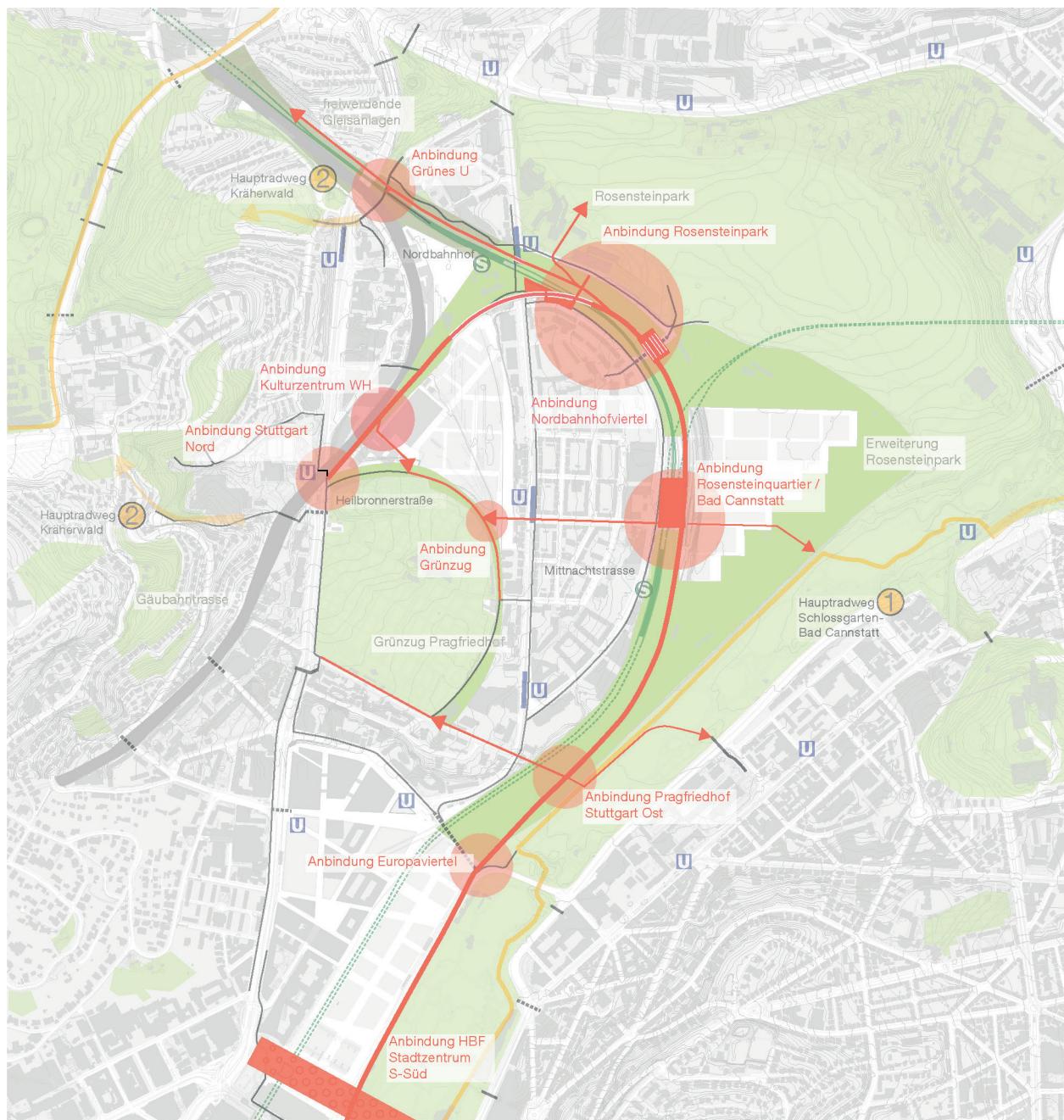


Ausgangsszenario 2: Anbindung der Gäubahn an den BHF Feuerbach unter Nutzung der bestehenden Gütergleisanlagen.

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





Wichtige Anknüpfungspunkte

# ANKNÜPFUNGSPUNKTE IN DIE UMLIEGENDEN QUARTIERE UND STADTTEILE

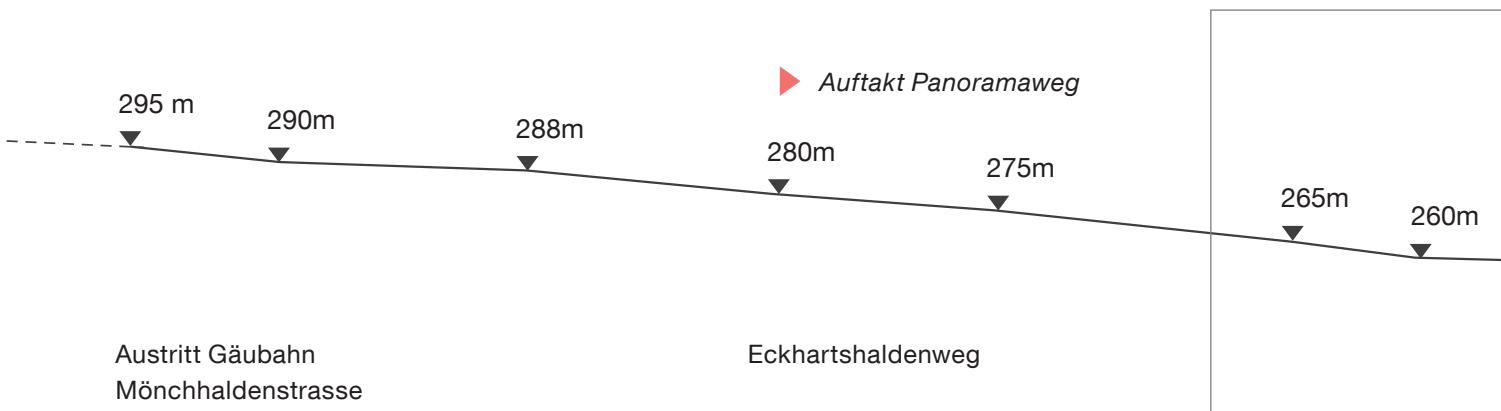
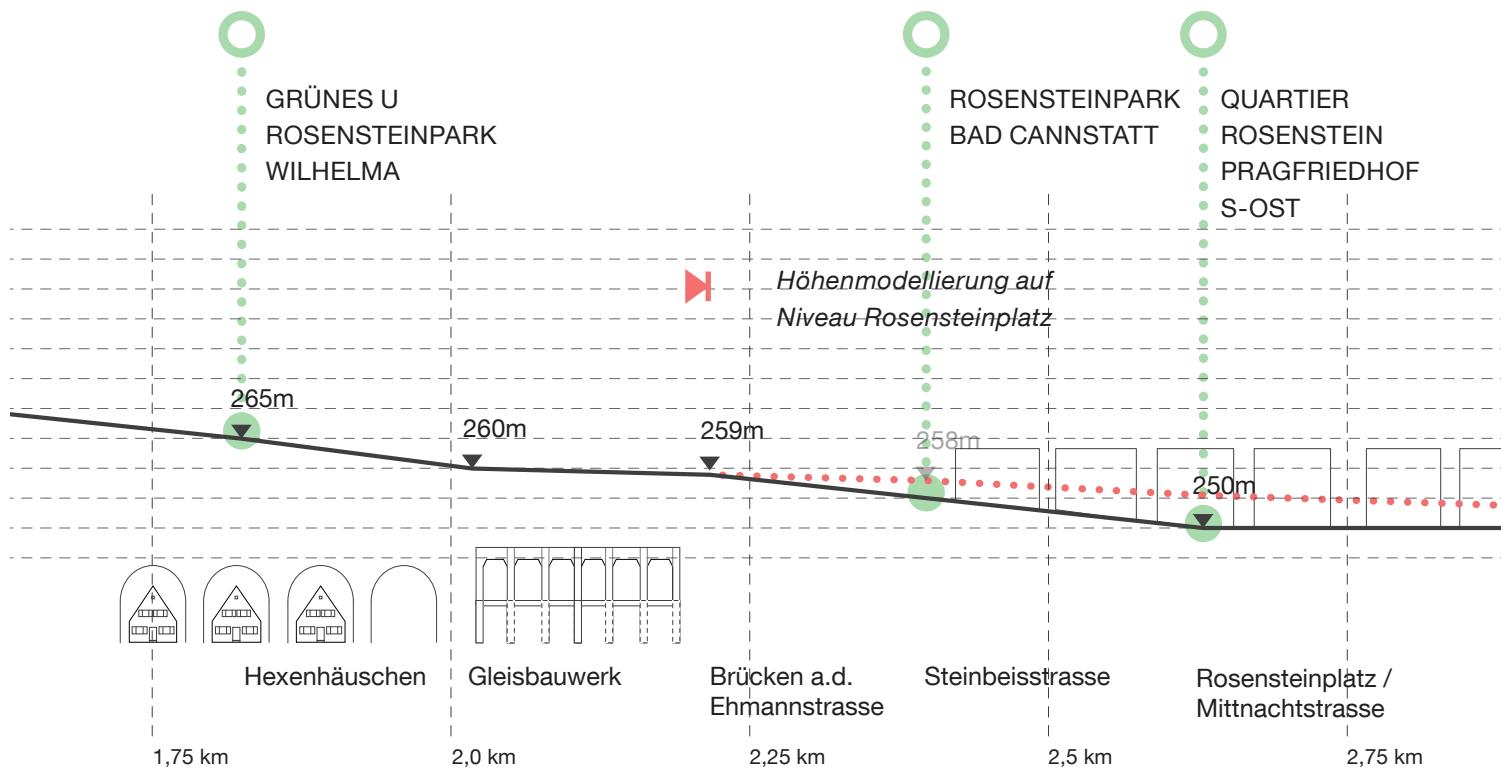
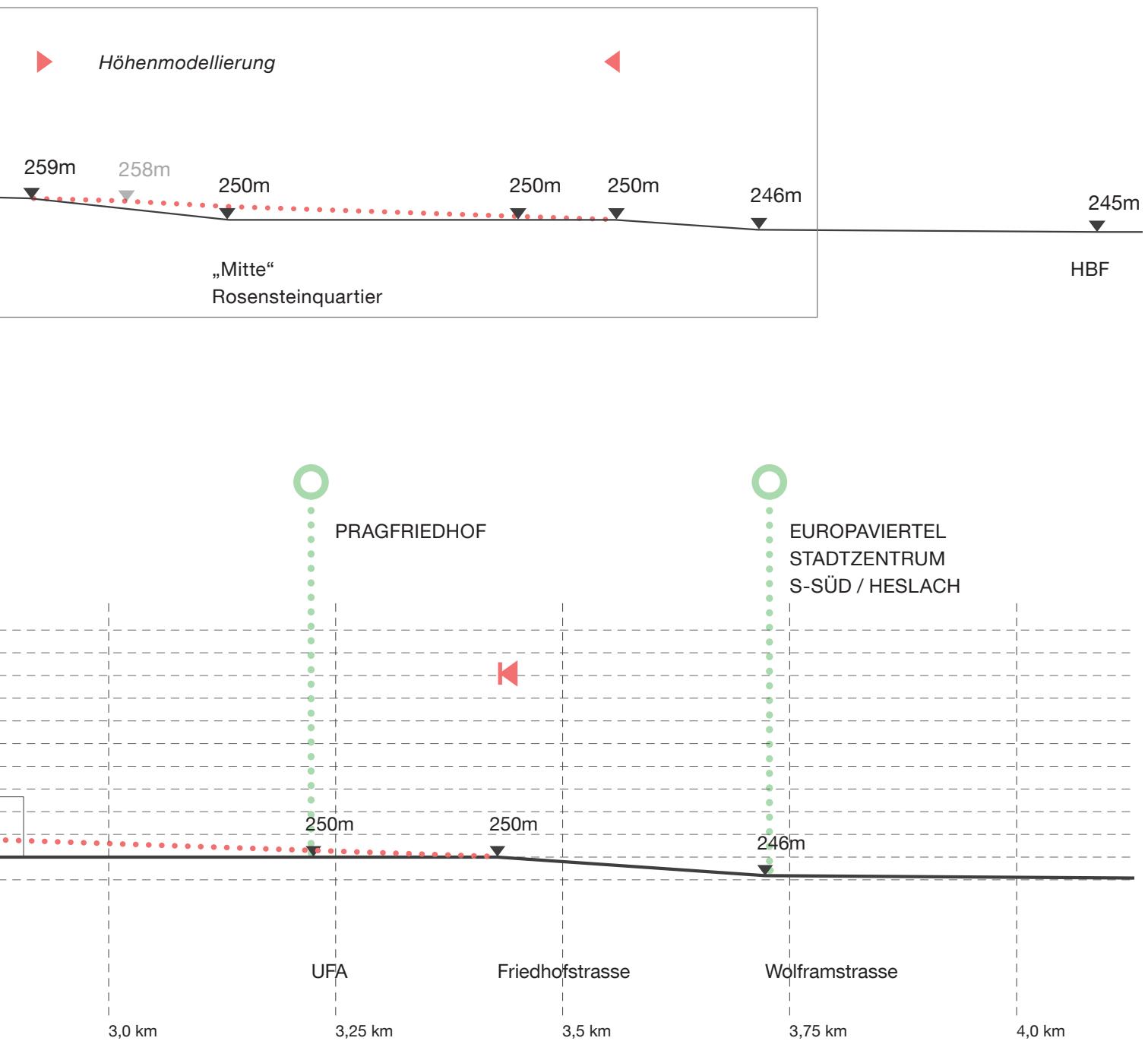


Diagramm: Höhenprofil Gäubahn innerstädtisch



Auszchnitt Höhenprofil und neue Anknüpfungspunkte



## FLÄCHENPOTENTIAL



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

Freierdende Trassen | M 1:7500

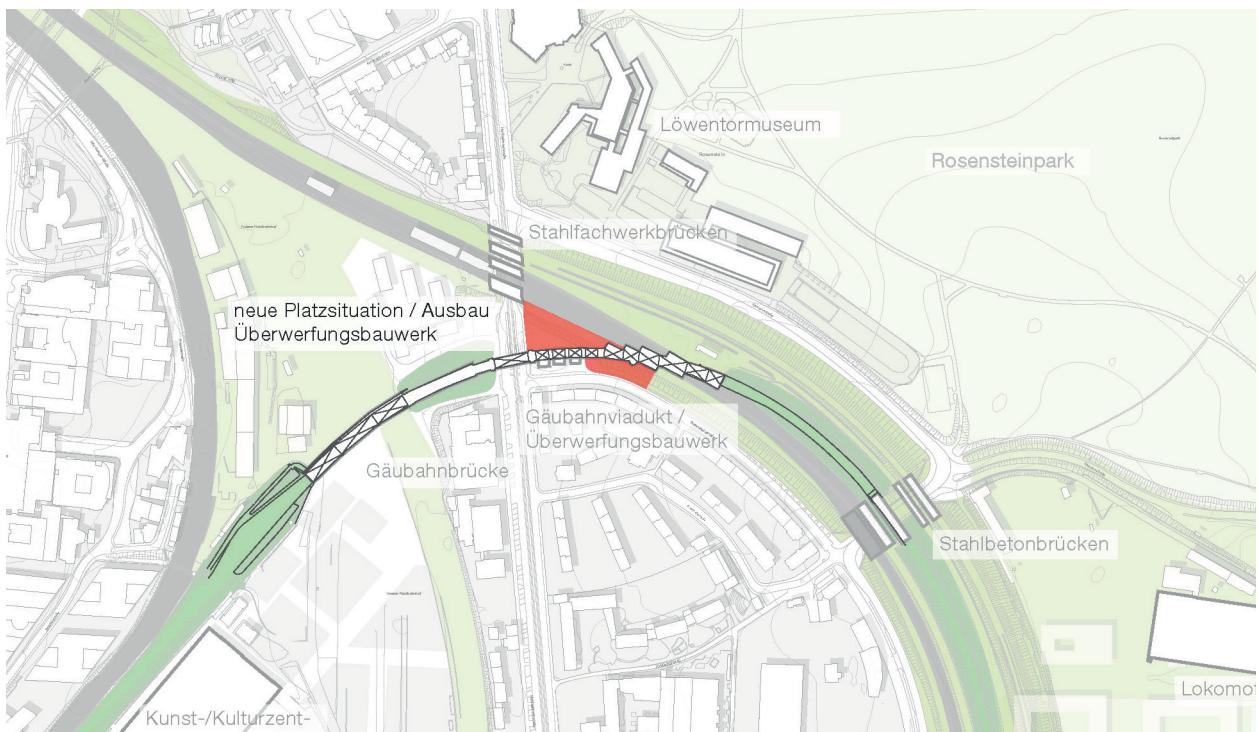


## NEUE VERBINDUNGEN



Der Panoramaweg ermöglicht neue wichtige Anknüpfungspunkte | M 1:7500

## FLÄCHENPOTENTIAL

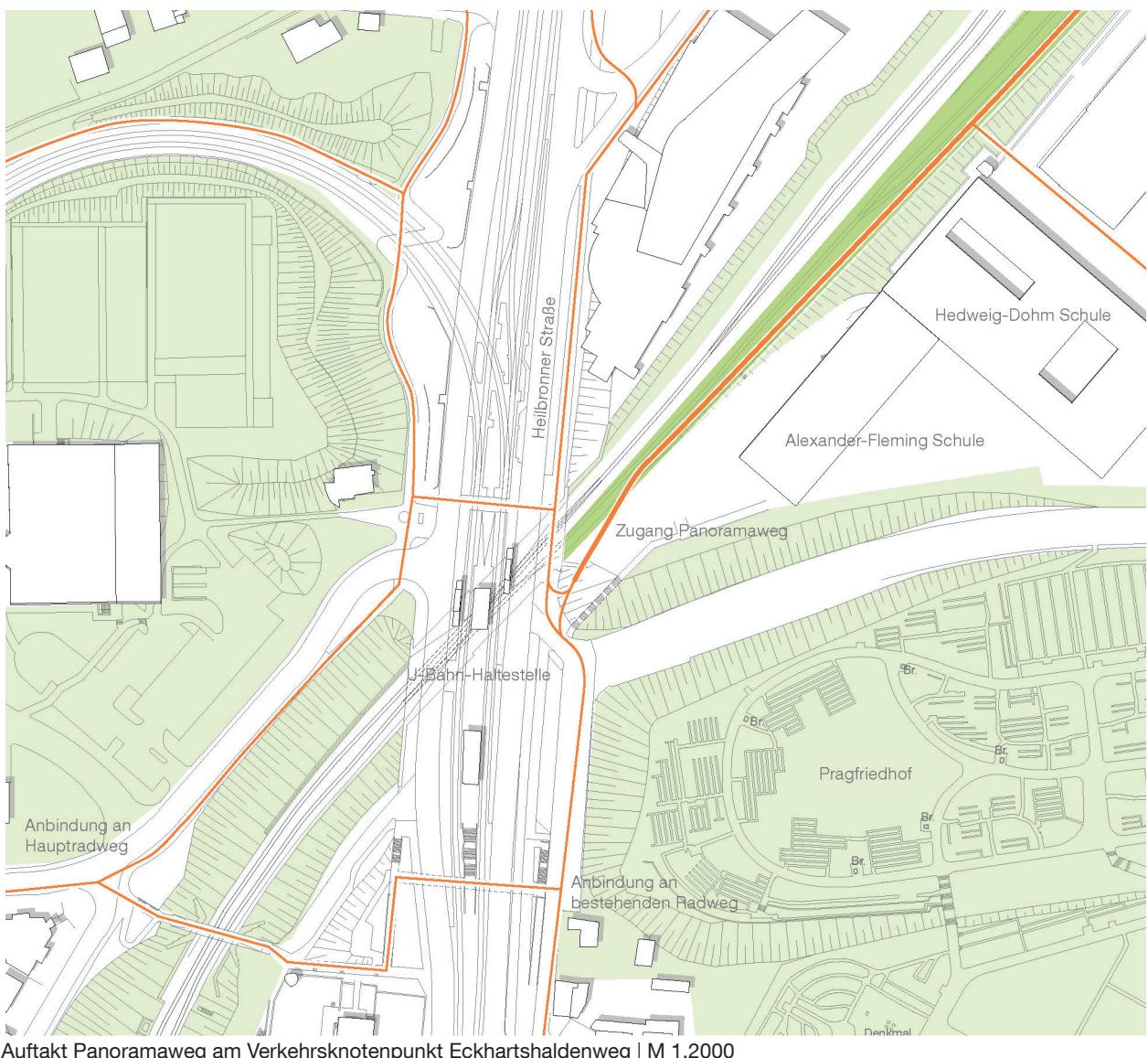


Neue Platzsituation am Gäubahnviadukt im Nordbahnhofviertel | M 1:7500



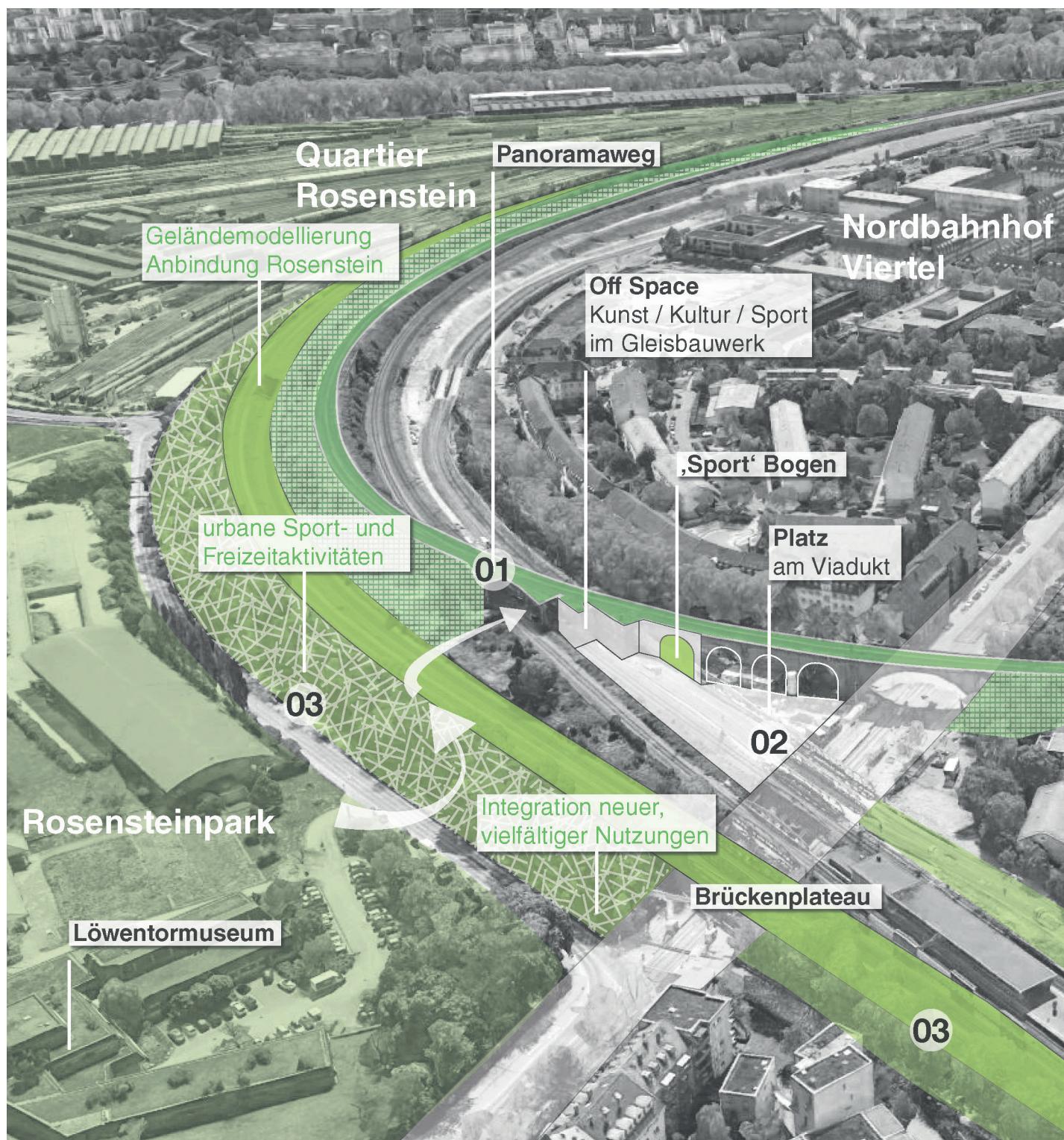
Neue wohnungsnahen Freizeitflächen mit niederschwelligem Sportangebot auf den freiwerdenden Gleistrassen | M 1:7500

# LUPE AUFTAKT ECKARTSHALDENWEG

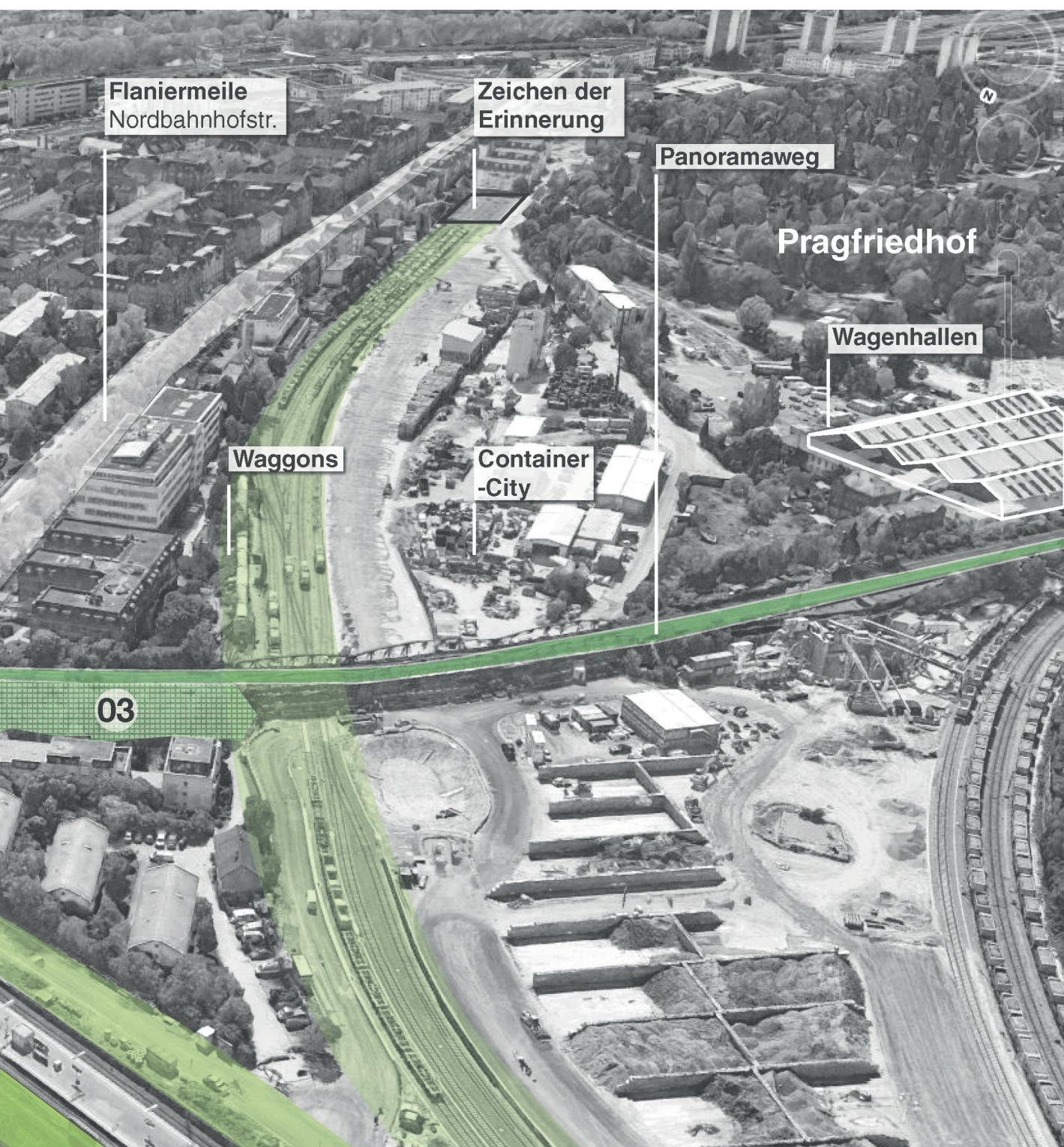


Dem Verkehrsknoten an der Heilbronner Straße im Bereich Eckartshaldenweg kommt als Auftakt zum Panoramaweg eine besondere Bedeutung zu. Hier müssen die Fuß- und Radwegebeziehungen neu geordnet werden, um einen leistungsstarken und attraktiven Zugang zum Gleisbogen zu ermöglichen.

## NEUE ORTE

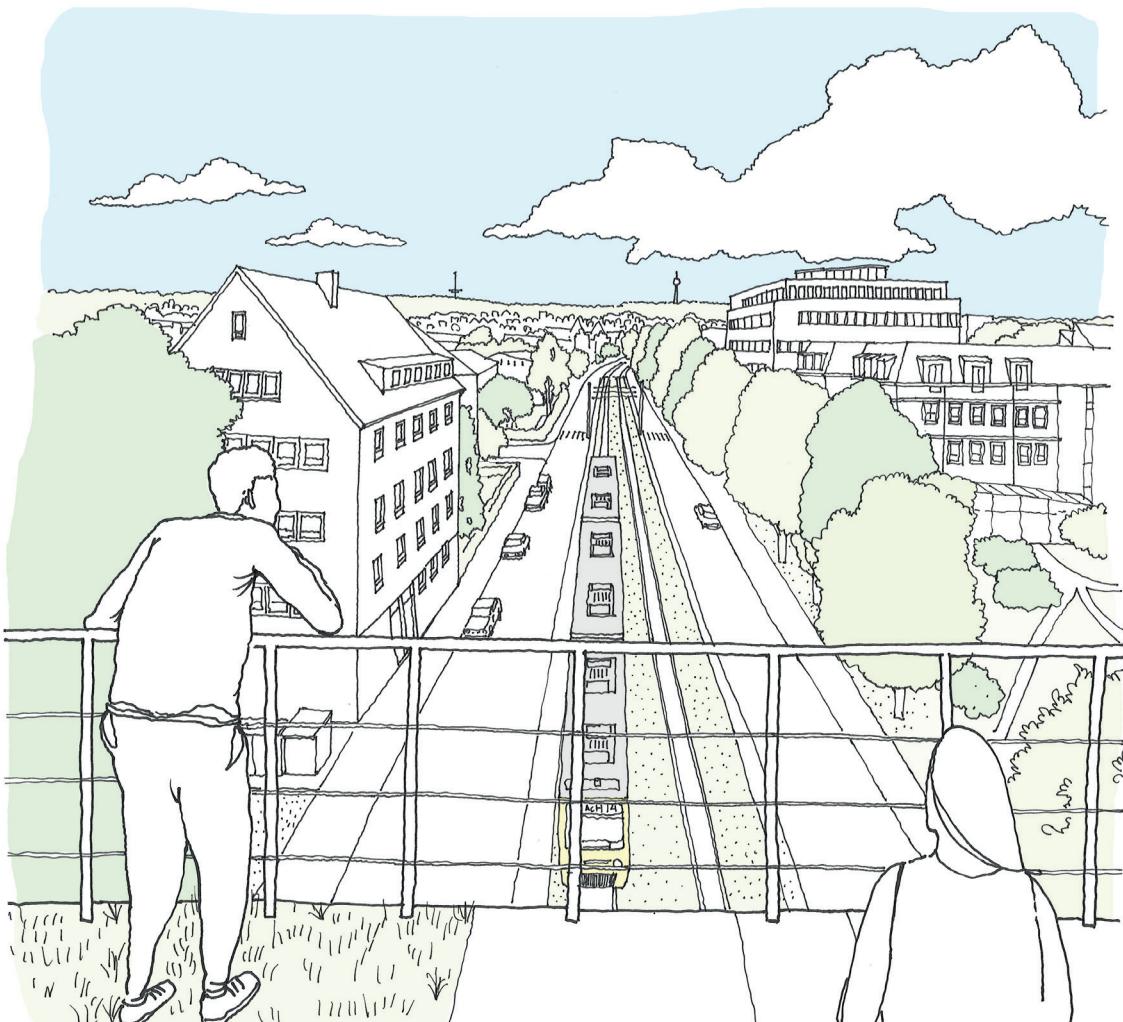


01 Panoramaweg | 02 Platz am Viadukt | 03 Aktivzonen, Ausgleichsflächen Flora/Fauna



Quelle Grundlage: Google Earth

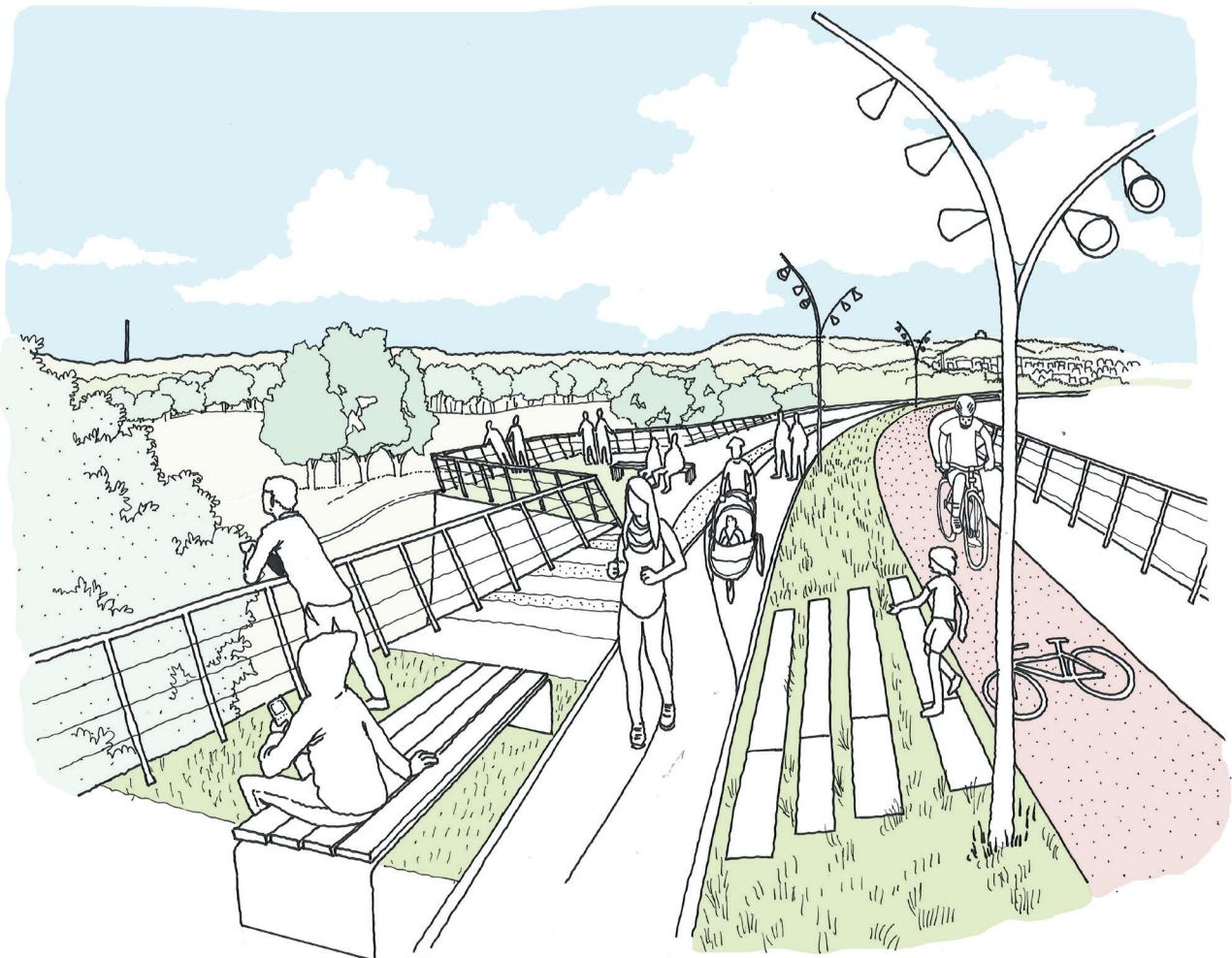
## PANORAMAWEG



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



Referenzen: Highline, New York City - Diller Scofidio + Renfro

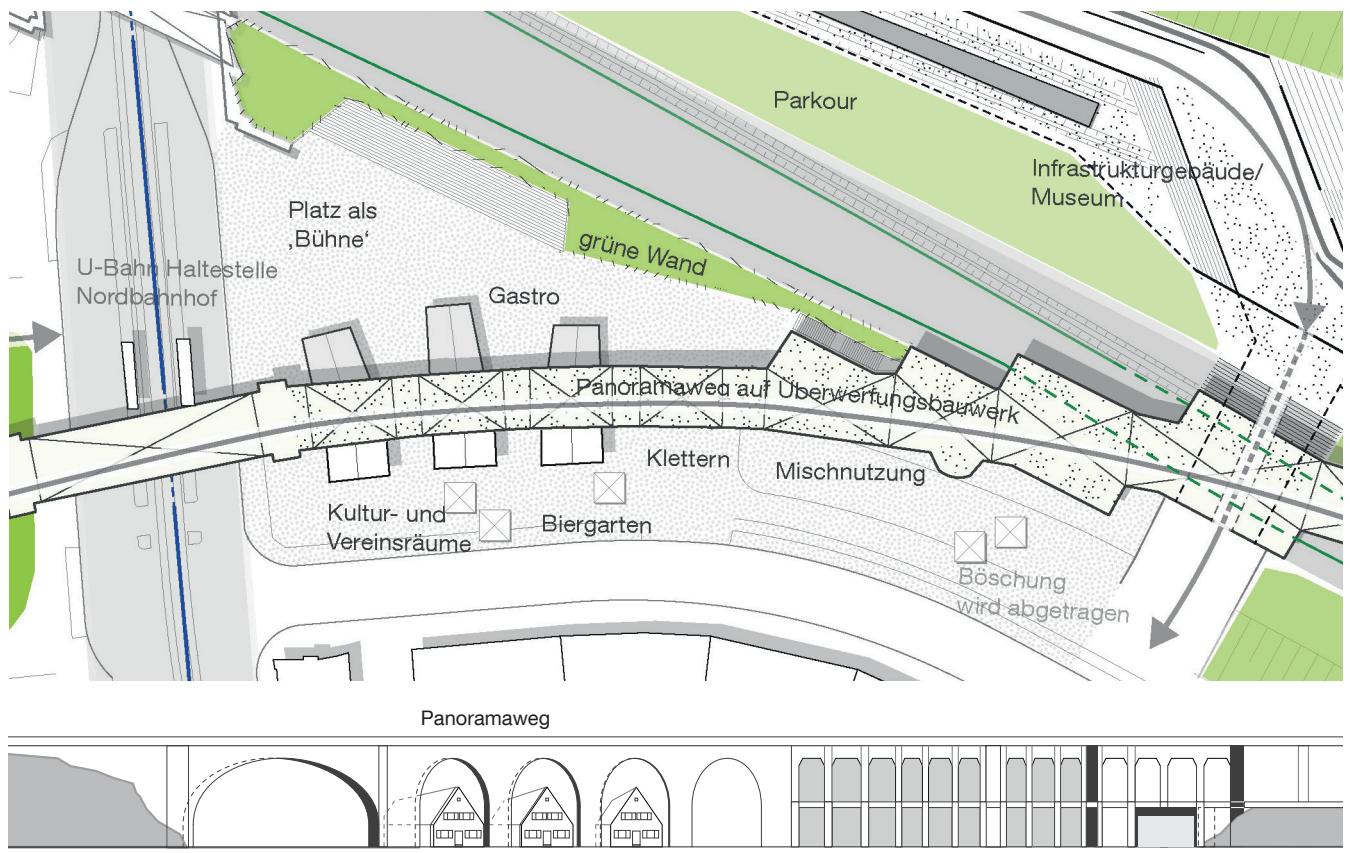
## PLATZ AM VIADUKT UND AKTIVZONEN

Eine Entwicklung im Bereich des Nördlichen Überwerfungsbauwerks ermöglicht die Anbindung der städtischen 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 Waggonen 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 sei-

nen 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.

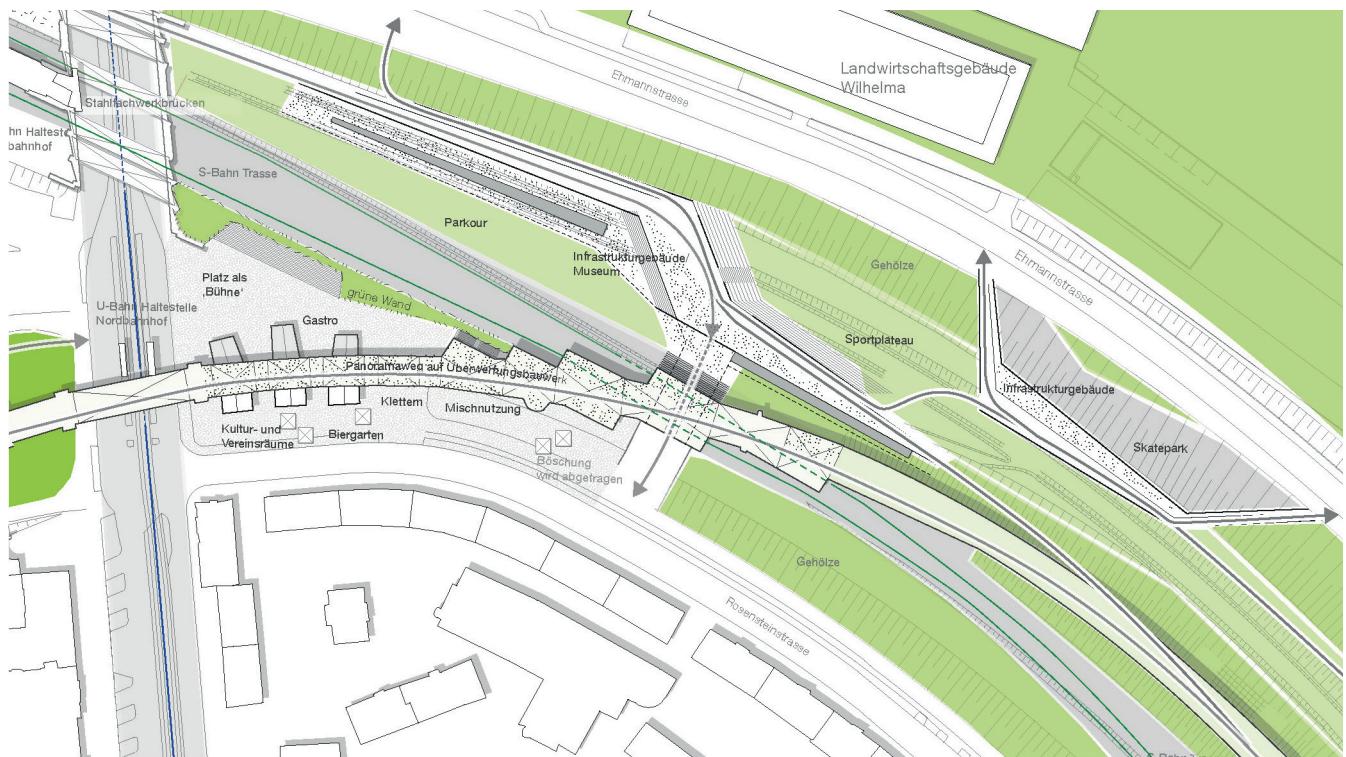
Der nördliche Bereich des Gleisgebirges bietet sich aufgrund der besonderen Topografie und des angrenzenden Parks für informelle und möglichst niedrigschwellige Bewegungsangebote an. Integriert in den Hang sind auch bauliche Anlagen denkbar, die beispielsweise in einer inhaltlichen Beziehung zum Naturkundemuseum stehen könnten.



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



Perspektive | Platz am Viadukt

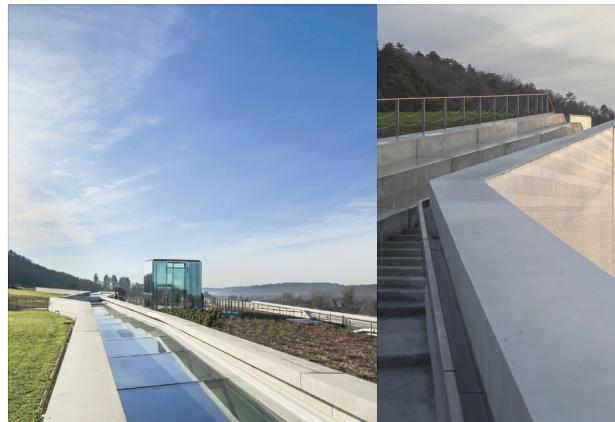


Platz am Viadukt und Aktivitätszonen Nordtrassen | M 1. 2000

## REFERENZEN



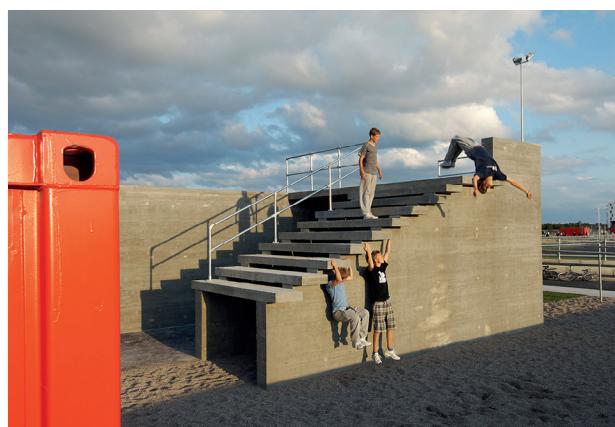
Archäopark Vogelherd, Niederstotzingen - Keller Damm Roser



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



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



Plug and Play, Copenhagen - 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](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stuttgart_Wagenhallen.jpg)

S.21

[https://de.wikipedia.org/wiki/High\\_Line\\_\(New\\_York\)](https://de.wikipedia.org/wiki/High_Line_(New_York))

[https://www.baunetzwissen.de/geneigtes-dach/objekte/buero-gewerbe/markthalle-und-viaduktboegen-in-zue-rich-4262387](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>