TEXTLICHE ERLÄUTERUNG

»MIND THE GAP«
- ein temporärer Hybrid der Vielfalt am neuen Stuttgarter Hauptbahnhof

Schaffung eines attraktiven Treffpunktes und Verweilortes in einer bisher nicht beachteten „Bauspalte" an der Baustelle Stuttgart 21

»Mind the Gap« | ein temporärer Hybrid der Vielfalt am neuen Stuttgarter Hauptbahnhof

„Diese speziellen Orte, temporär umgenutzt, zeigen häufig, dass sie dem Begriff „Urbanes Leben" völlig neue Inhalte mit ganz neuen unbekannten Qualitäten verleihen können."
(Prof. Kees Christiaanse in „Urban Catalyst - mit Zwischennutzungen Stadt entwickeln", 2014)

Multilokale Gesellschaft
In unserer sich immer stärker wandelnden und flexibilisierten Welt verändert sich das traditionelle alt hergebrachte Wohn- und Arbeitsmodell stetig. Das Prinzip an einem Ort zu arbeiten und zu leben ist längst überholt.
Ortspolygamie und ein „modernes Nomadendarsein" werden das zukünftige städtische Leben prägen.
Neue Studien prognostizieren einen erheblichen Anstieg an Dynamik und Mobilität innerhalb der kommenden Jahre. Das gesellschaftliche Zusammenleben wird sich stark verändern.
In Architektur und Stadtplanung sind bisher jedoch nicht hinreichend Nutzungskonzepte und -strategien für diese rasante Entwicklung bedacht worden.

Ort Bahnhof
Der Bahnof als Inbegriff von Schnelllebigkeit und Flexibiltät erweist sich dabei als ein ganz besonderer Ort.
Zumeist befinden sich diese Knotenpunkte inmitten der Stadt an zentralster Lage; sind bisher allerdings für das urbane Leben mit seiner Vielschichtigkeit nur von einer geringen Bedeutung. Gerade in naher Zukunft wird der Ort „Bahnhof" eine zunehmend wichtigere Rolle in unserem Mobiltätsgeschehen spielen. Der personenbezogene Schienenverkehr wird Statistiken zufolge das bevorzugte Fortbewegungsmittel im innerdeutschen und -europäischen Verkehr darstellen. Aufgrund der neu zu erwartenden Rolle von Bahnhöfen muss auch das Nutzungsangebot und deren stadträumliche Stellung im urbanen Gefüge überdacht werden.
So könnte hier ein Ort in zentralster städtischer Mitte geschaffen werden, der neben der Funktion als Start- und Umsteigepunkt für Reisende, ein Anziehungspunkt neuer Attraktivität wird - ein Ort der zum Verweilen einlädt, mit einem bisher unerkannten Potential durch ein völlig neuartiges alternatives Angebot, ein sog. „third place". Der Bahnhof könnte eine Ausstrahlkraft auf ein völlig neues Gefühl von Stadt in diesem Bereich haben.

„Bauspalte" am Stuttgarter Hauptbahnhof
Der gerade in Bau befindliche Stuttgarter Hauptbahnhof zeigt hierbei eine bisher von den Planern und Verantwortlichen nicht beachtete tatsächlich für mehrere Jahre vorkommende schwierige räumliche Situation auf.
Eine gegenwärtige Baustraße (200m lang, 6m tief, 13m breit) wird nach Fertigstellung des neuen Tiefbahnhofes für ca. 6-8 weitere Jahre als Brachfläche das Stuttgarter Stadtgefüge durchtrennen.
Ein tiefer Spalt, der sich mitten durch Stuttgart erstrecken wird.

Ein Herz der Vielfalt
Neben der Integration moderner nachhaltiger Stadtmobiltät (E-Car Zone, E-Roller und E-Bike Tower) ist besonderes Augenmerk auf eine öffentliche Zwischenzone gelegt worden, welche als begrünter Erlebnisbereich mit alternativen Shops/Bars und Dienstleistungen eine neue Nutzergruppe zum Bahnhof bringen soll.
Besondere Angebote, wie eine Kletterwand und Bühnenbereiche sollen hier in einer grünen „Lunge", fortgeführt aus dem Schlosspark, einen Gegenpol zum grau gepflasterten und kaum nutzbaren Straßburger Platz bilden.
Die darauf folgenden Geschosse der Bebauung orientieren sich an den Bedürfnissen multilokaler Reisender. So sind hier Co-working, Co-living, Micro Zeitwohnzellen, kurzfrisitg anmietbare Meetingräume und weitere Dienstleistungsangebote vorgesehen.

Serieller Baukörper mit individueller Anpassung an die sich ändernde Bausituation
Durch die sich in den einzelnen Bauabschnitten des Bahnhofneubaus und der angrenzenden Umgebungsbebauung des Rosensteinquartiers aufkommenden Situationen, musste hier ein sich ständig und einfach anpassbares Bausystem entwicklet werden.
Dabei sind exemplarisch fünf Szenarien für sich zeitlich zu unterscheidende Situationen entwickelt worden, sowie ein Zwischennutzungskonzept für die alte Gleisüberdachung des Kopfbahnhofes.
Durch diese Gegebenheiten ergibt sich ein sehr flexibles System, das sich ständig im Auf-, Ab- und Umbau befindet. Dieses in Bewegung befindliche System zeigt sich auch in seiner Nutzungsvielfalt, die mit entsprechender baulicher Änderung wechselt.

Zwischennutzungen als Mittel zur Stadtgestaltung
In der Theorie ist es schon seit langher bekannt, dass Zwischennutzungen einen sehr possitiven Einfluss auf die urbane Qualität eines Quartiers haben können. Im Rahmen der ephemeren Stadtentwicklung werden die dadurch entstehenden Potentiale wissenschaftlich untersucht.
Die Zwischennutzung bezieht sich hierbei auf das bauliche Konzept innerhalb der „Bauspalte" und die Nutzungsmöglichkeiten der ehemaligen Gleisüberdachung.
Temporär kann somit die städtebauliche Qualität gegenüber der vorgefundenen Situation, also die der vorgefundenen Brachfläche erhöht werden.
Zudem fördert die angebotene Zwischennutzung die Nachnutzung und stellt einen dauerhaften Zustand höherer städtebaulicher Qualität zu einem bereits früheren Zeitpunkt während der Bauzeit her.
Die Zwischennutzung erweist sich dabei nicht selten als geeignete Nutzung für den Standort und entwickelt sich selbst zu einer dauerhaften Lösung höherer städtebaulicher Qualität.

Nachhaltige Modulkonstruktion
Ein modulares Holzbausystem, welches durch einfache Fügungen und Anschlüsse immer wieder verändert werden kann, erlaubt hierbei eine große Vielfalt an Nutzungs und Gestaltungsmöglichkeiten innerhalb der Bauspalte.
Aufgrund von Brandschutzvorkehrungen ist ein Unterbau für die öffentliche Zwischenebene in ummanteltem Stahlbau anzusetzen. Die dabei verwendeten Träger und Stützen stammen aus Bauzwischensituationen des Tiefbahnhof-Schalendaches für das bis zur statischen Wirksamkeit etlichte Unterstützungen notwendig sind.

Kooperationspartner
Die Arbeit erfolgte in enger Kooperation mit der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH und wurde von verschiedenen Instituten und Fachdisziplinen der Universität begleitet. Das Stadtplanungsamt der Stadt Stuttgart war in die Festlegungen der Rahmenbedingungen mit integriert.

Fazit
Es sollte ein Denkanstoss geliefert werden, inwiefern mit dieser tatsächlich bestehenden „Bauspalte" ein attraktiver Stadtraum geschaffen werden kann - für das zunehmende Klientel der „multilokalen Nomaden" und die Stadtbewohner von Stuttgart.
Ein Ort - ungewöhnlich in seiner Situierung und geometrischen Auffindung, spannend in seiner architektonisch gestalterischen Konzeption - als temporäre Ergänzung für den in Bau befindlichen Stuttgarter Hauptbahnhof.

»MIND THE GAP«

- ein temporärer Hybrid der Vielfalt am neuen Stuttgarter Hauptbahnhof

Franz Arlart, M.Sc. Arch. (Universität Stuttgart / ETH Zürich)

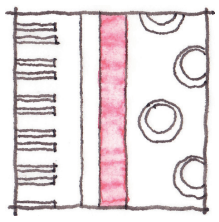
0711 Contest
Architektenkammer
Baden-Württemberg

STÄDTEBAULICHE SITUIERUNG I BAUSPALTE MITTEN IN STUTTGART

Perspektive I Blick in die öffentliche Zwischenebene mit verschiedenen Nutzungen

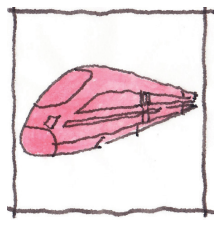
LAGE

Zentraler Ort mitten im Herzen von Stuttgart direkt am Bahnhof für bisher nicht bedachten Zustand, der sich aus dem Bau des Bahnhofprojektes ergibt.



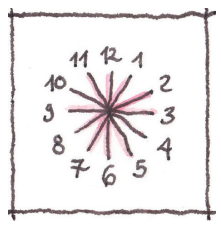
MOBILE GESELLSCHAFT

Mobilität und Schnelllebigkeit nehmen in Zukunft noch mehr zu. Die Bedürfnisse und Anforderungen für den mobilen multilokalen Menschen dienen als Grundlage.



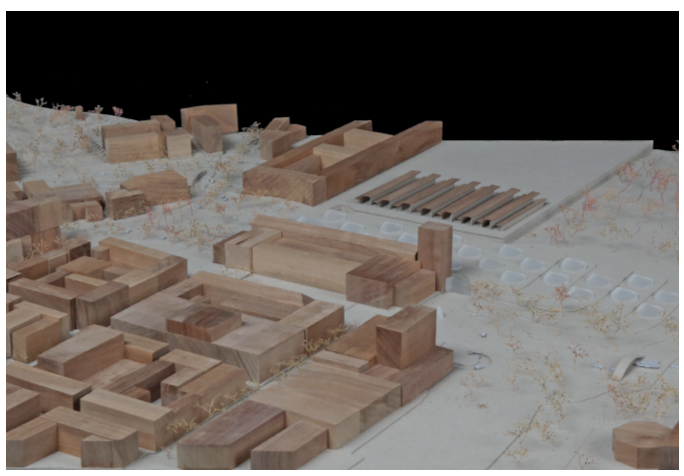
FLEXIBLE ZWISCHENNUTZUNG

Temporäres Zwischennutzungskonzept, das diesen besonderen Ort zu einem lebendigen sich veränderlichen urbanen Gefüge wachsen lässt.

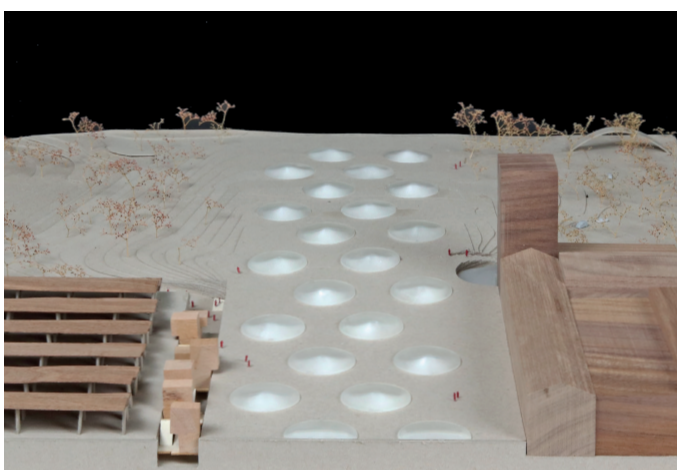


Lageplan I Bereich Stuttgart Hauptbahnhof

N



Situationsmodell I Stuttgart Hauptbahnhof



Zeitliches Abfolgemodell I Situation im Jahr 2025

Gebäudemodel I Blick in die öffentliche Ebene

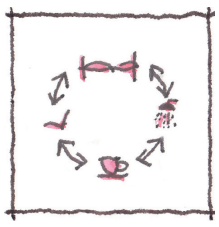
BAUINTERIMSITUATIONEN I ‚EIN HERZ DER VIELFALT AM HAUPTBAHNHOF'

KONZEPTION I ZEITLICHE VERÄNDERNUNG

Perspektive I Ansicht vom Straßburger Platz I Situation im Jahr 2029

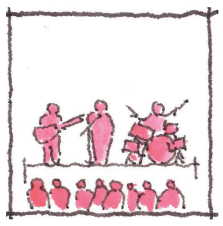
NUTZUNGSVIELFALT

Temporäres Wohnen, Arbeiten, kurzfristige Besprechungen und Meetings, Cafés und Restaurants, sowie weitere Serviceeinrichtungen für die „modernen Nomaden“ sollen geschaffen werden.



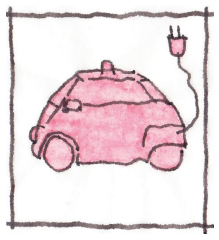
ÖFFENTLICHE ENTWICKELBARE ZONE

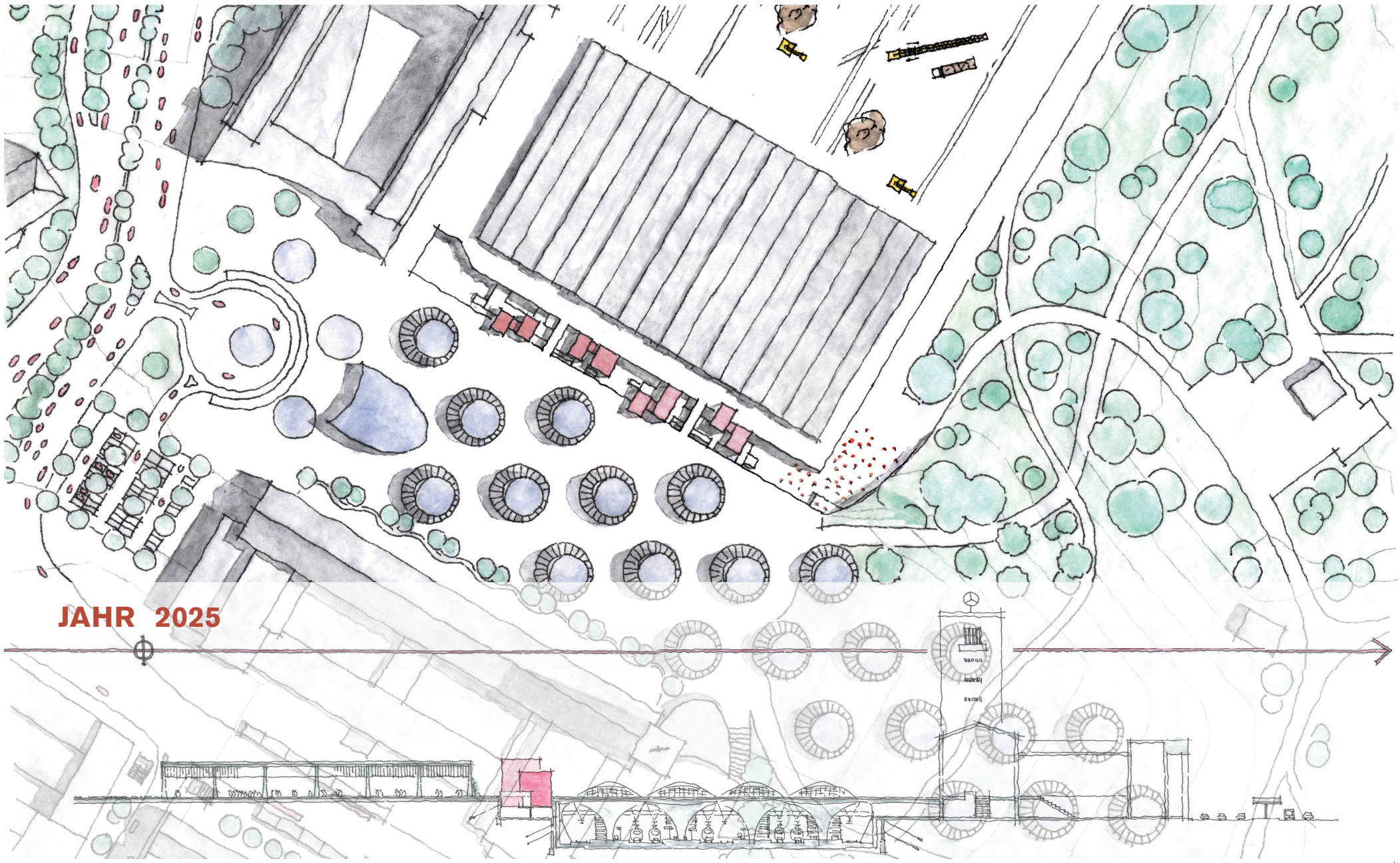
Durch die ideale Zugangssituation direkt über den Tiefbahnhof soll eine offene, mit verschiedenen Aktionen bespielte, Zwischenzone entstehen; ein attraktives Novum in der von Investorenarchitektur geprägten Stadt Stuttgart.



INTEGRATIVE STADTMOBILITÄT

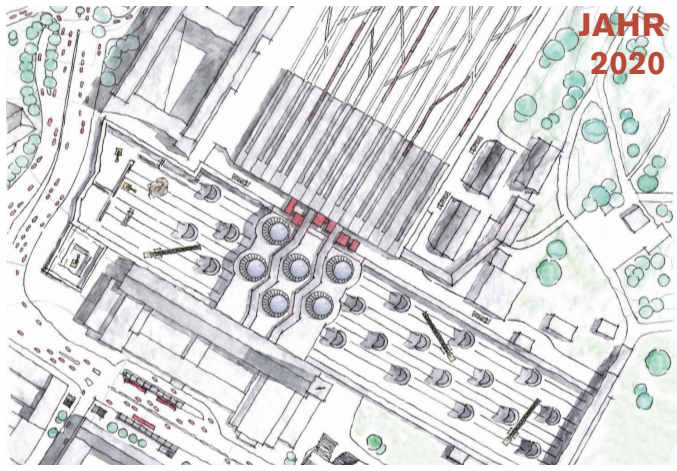
Neue integrative Stadtmobilitätskonzepte zur Fortbewegung über kurze Strecken in der Stadt, direkt ausgehend vom HBF sollen in das Konzept mit integriert werden, so eine E-Car Park zone und ein E-Bike/Roller Tower.



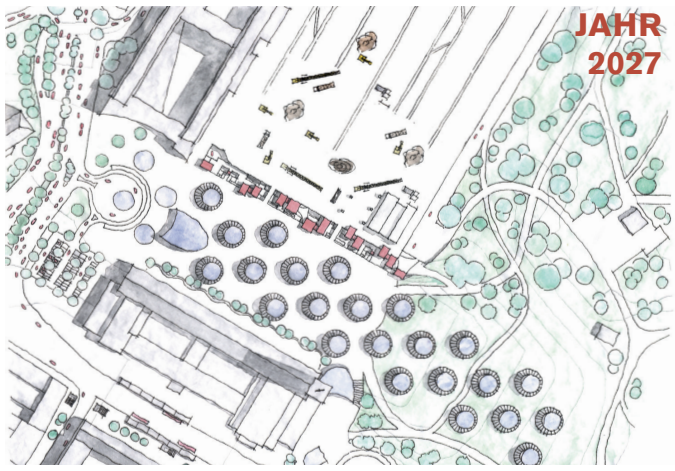


Situationsplan und Schnitt I Bauliche Abfolge im Jahr 2025

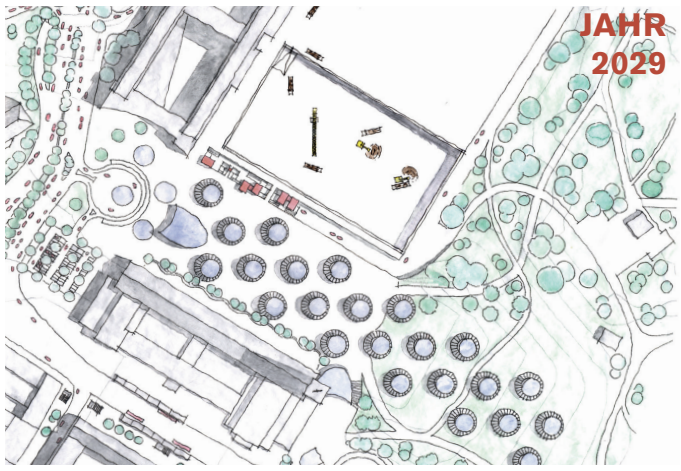
N



Situationsplan I Bauliche Abfolge im Jahr 2020



Situationsplan I Bauliche Abfolge im Jahr 2027



Situationsplan I Bauliche Abfolge im Jahr 2029

N

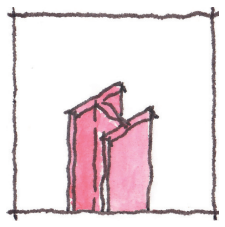
BAUINTERIMSITUATIONEN I ‚EIN HERZ DER VIELFALT AM HAUPTBAHNHOF‘

ARCHITEKTONISCHE UMSETZUNG

Perspektive I mögliche Zwischennutzung der alten Gleishalle

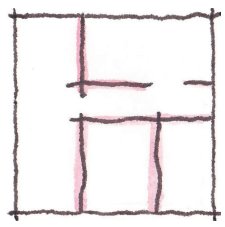
KONSTRUKTION

Modulare erweiterbare und komplett rückbaubare, recyclefähige Konstruktionsweise durch wieder lösbare Verbindungen und miteinander zusammenschaltbare Modulbauweise.



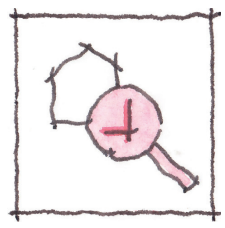
FLEXIBLE GRUNDRISSE

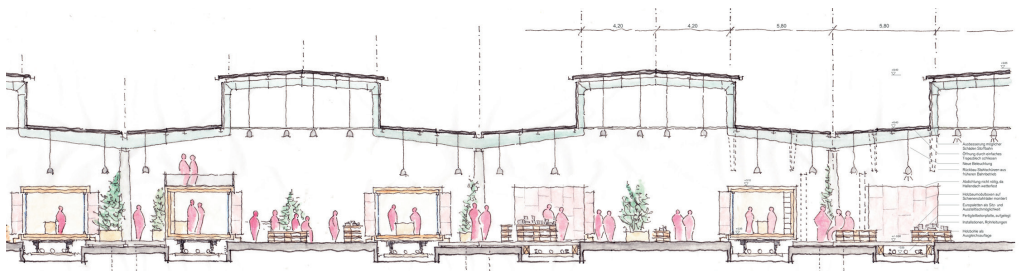
Anpassbare Grundrisse für verschiedene Nutzungen und Szenarien der Interimsintervention. Durch ein einfaches Modulbausystem ergibt sich eine große Vielfalt.



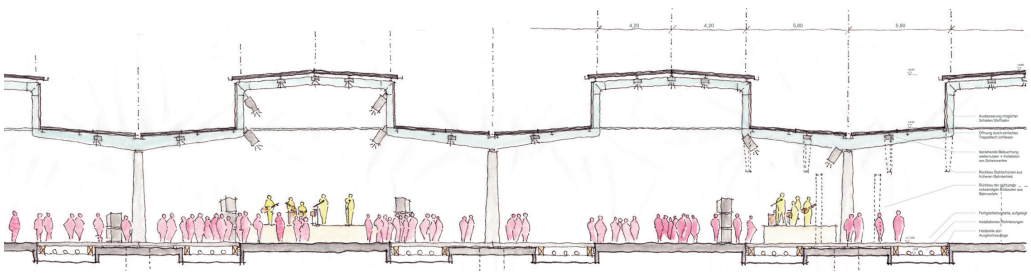
ARCH. / STÄDTEBAULICHE QUALITÄTEN

Temporäre Bebauung bringt einen erheblichen Mehrwert für die Situation: Architektonisch, städtebaulich und nutzungsspezifisch. Aus einem Unort mitten in Stuttgart wird ein lebendiger attraktiver Raum.

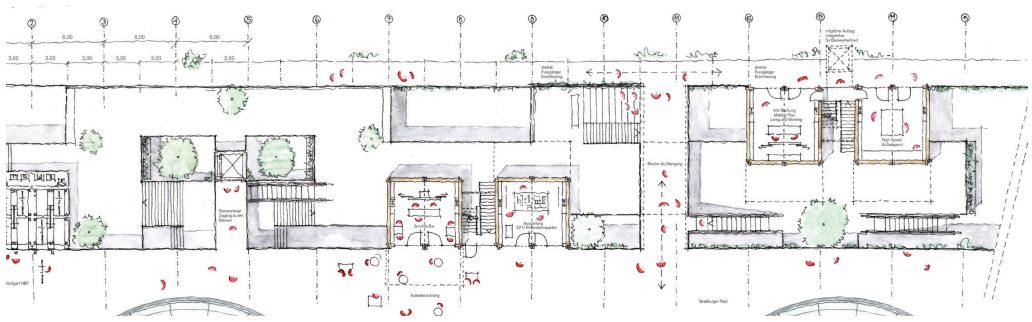




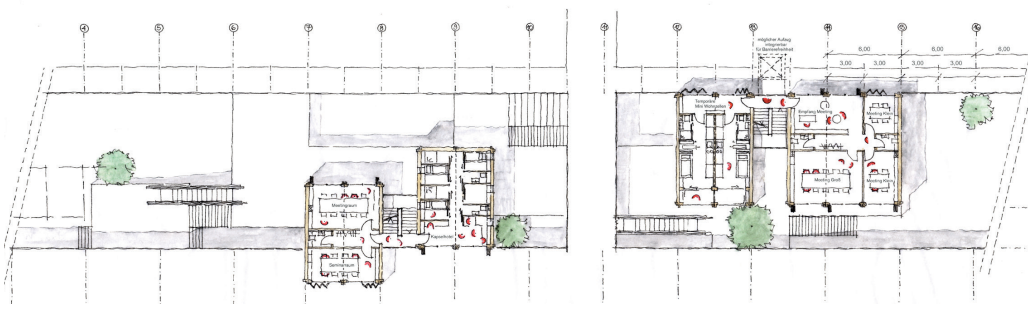
Querschnitt I Zwischennutzung I Alte Gleishalle I Markt- und Ausstellungshalle I Jahr 2025



Querschnitt I Zwischennutzung I Alte Gleishalle I Konzert- und Veranstaltungshalle I Jahr 2025

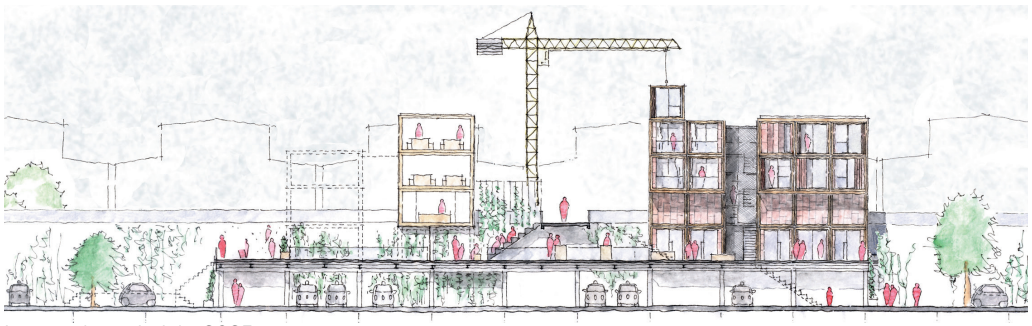


Grundriss I Ebene 0 I Straßburger Platz I Jahr 2029

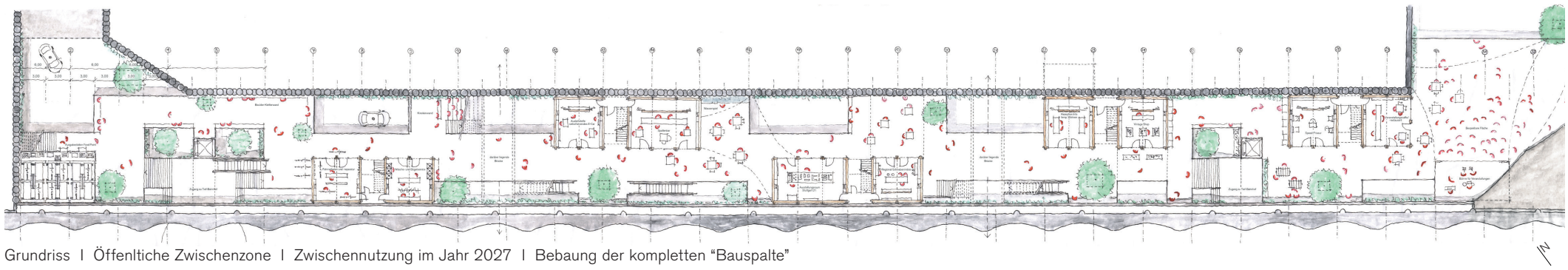


Grundriss I Ebene 2 I Obergeschoss I Jahr 2025

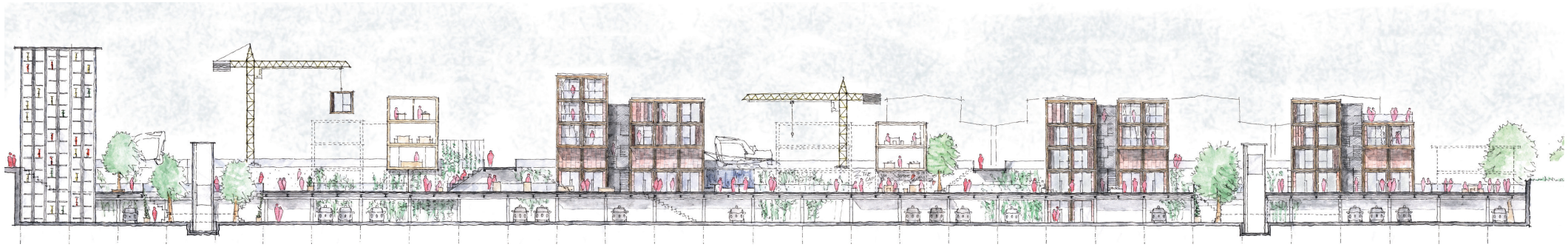
Ansicht Süd-West I Jahr 2029



Längsschnitt I Jahr 2025



Grundriss I Öffenltiche Zwischenzone I Zwischennutzung im Jahr 2027 I Bebaung der kompletten “Bauspalte”



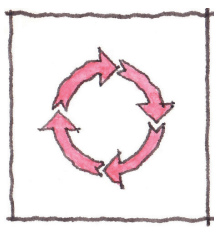
Längsschnitt I Öffenltiche Zwischenzone I Zwischennutzung im Jahr 2027 I Bebaung der kompletten “Bauspalte”

KONSTRUKTION UND MATERIALITÄT

Perspektive I Baustellensituation S21

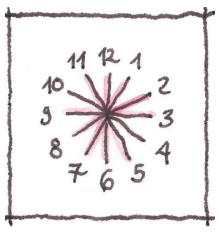
REUSE AND RECYCLE

Wiederverwendung und Weiternutzung von nicht mehr benötigten Materialien bzw. Abfallsprodukten der Baustelle des Tiefbahnhofes (z.B. Schaltafeln, Planen, etc)



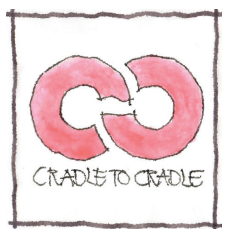
BAUZEIT UND VERÄNDERBARKEIT

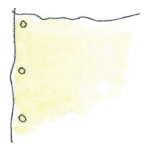
Schnelle Bauzeit + Anpassbarkeit auf die einzelnen Zyklen der Interimszustände des Bauprojekts Stuttgart 21. Somit entsteht ein sich ständig wandelndes Stadtgefüge mitten in der Landeshauptstadt Stuttgart.

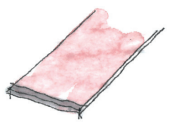


CRADLE TO CRADLE PRINZIP

Cradle to Cradle, übersetzt „Von der Wiege zur Wiege“, steht für einen völlig anderen Umgang mit Ressourcen und Stoffströmen. Es entsteht ein weitestgehend rückstandsloser Stoffkreislauf.





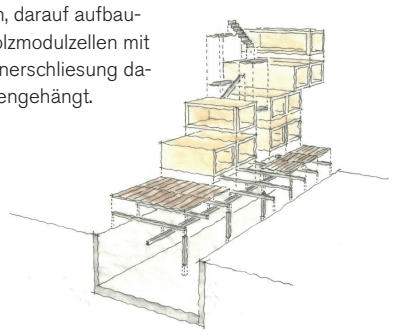


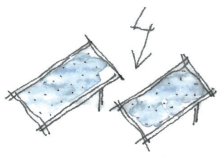
Nicht mehr benötigte Werkstoffe (Abfallstoffe) der S21 Baustelle für Fassadenhaut, z. B.:
Schalbretter, Gerüststäbe, Schutzfolie der Anschlussbewehrung Kelche, etc.

Vertikale Begrünung mit Ranggerüst aus Stahlseilen, intensive Begrünung.

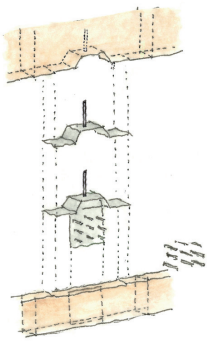
Fassadengestaltung:
Einzelne Fügungen der Modulboxen sind nach außen hin in der Fassade sichtbar.

Einfaches und flexibles Konstruktionsschema:
Stützenkonstruktion mit Trägern, darauf aufbauend Holzmodulzellen mit Treppenerschliesung dazwischengehängt.

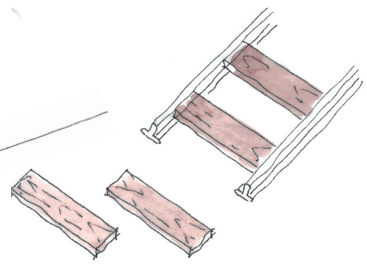




flachaufliegende PV Panele auf dem Dach zur Versorgung der Modulgebäude.

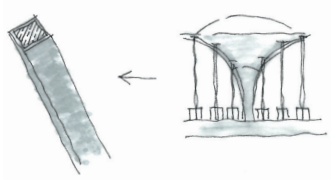


Modulstoß mit Stahleinlage, Ausbildung als formschlüssige Knagge mit Stahlblecheinsatz, um ein Versetzen mit dem Kran zu ermöglichen.



Fusswegbelag aus alten Schwellenbohlen vom Rückbau des Gleisvorfeldes.

Stüzen-Tragkonstruktion aus ehemaliger Stahlstützen Kelchunterstützen des Tiefbahnhofes, mit Beton ausgegossen wegen Brandschutz.



Ausschnitt Ansicht und Materialität I Wiederverwendung von Materialien

Detailansicht I Nutzungsvielfalt in den Bauinterimstituationen