

Der Stuttgarter Gleisbogen



Josef Klegraf (Hrsg.)



Der Stuttgarter Gleisbogen

Urbane Landschaft und Kulturdenkmale
im Vorfeld des Hauptbahnhofs. Geschichte und Ausblick

Beiträge von Axel Fricke, Theresia Gürtler-Berger, Dietrich
Heißenbüttel, Josef Klegraf, Sevil Kölbl, Michael Kunert,
Frank Lohrberg, Wolfgang Maier und Dan Teodorovici

Mit einem Grußwort von Matthias Hahn

kraemerverlag

Impressum

Die Publikation fußt auf der Ausstellung
Der Stuttgarter Gleisbogen und seine Kulturdenkmale

Herausgeber

Josef Klegraf,
1. Vorsitzender des Info-Ladens Stuttgart 21 »Auf der Prag« e.V.

Autoren

Axel Fricke, Theresia Gürtler-Berger, Dietrich Heißenbüttel,
Josef Klegraf, Sevil Kölbl, Michael Kunert, Frank Lohrberg,
Wolfgang Maier & Dan Teodorovici

Gesamtkoordination und Interviews mit Zeitzeugen

Josef Klegraf & Dan Teodorovici

Design, Layout & Satz

Dan Teodorovici

© Karl Krämer Verlag Stuttgart + Zürich 2014

Alle Rechte vorbehalten. All rights reserved.

Druck: Offizin Scheufele, Stuttgart

Printed in Germany

ISBN 978-3-7828-1321-1

Titelbild

Das nördliche Überwerfungsbauwerk und der Gäubahnviadukt
in der Bauphase, um 1913

Frontispiz

Luftaufnahme vom Gleisbogen am Nordbahnhofviertel,
Blick nach Norden, 2005

Inhalt

- 7 **Grußwort**
Baubürgermeister Matthias Hahn
- 8 **Vorwort**
*Josef Klegraf, 1. Vorsitzender des Info-Ladens
Stuttgart 21 »Auf der Prag« e. V.*
- 10 **Der Info-Laden Stuttgart 21 »Auf der Prag« e. V.**
Sevil Kölbl & Josef Klegraf
- 18 **Bürgerforum am Nordbahnhof**
Info-Laden: Interview mit Wolfgang Nordmann
- 20 **Zur Geschichte des Stuttgarter
Gleisbogens und seiner Kulturdenkmale**
Dan Teodorovici
- 46 **Der Asthma-Buckel**
Info-Laden: Interview mit Ludwig Fuchs
- 48 **Zur Umnutzung von Bahn- und
Industrieanlagen**
Dan Teodorovici
- Projektbeispiele**
- 54 Paris: Promenade Plantée & Viaduc des Arts
- 60 New York: High Line
Dan Teodorovici
- 66 Zürich: Aussersihler Viadukt
- 76 Berlin: Natur-Park Schöneberger Südgelände
Michael Kunert
- Impulsbeiträge**
- 82 Der Gleisbogen und der Denkmalschutz
Theresia Gürtler-Berger & Dan Teodorovici
- 88 Die Gäubahn – eine Infrastruktur im Wandel
Frank Lohrberg
- 91 Der Gleisbogen – ein Relikt mit Zukunft
Wolfgang Maier
- 96 Kulturbiotop Nordbahnhof
Dietrich Heißenbüttel
- 101 **Heterotopie am Galgenbuckel**
Info-Laden: Interview mit Harry Walter
- 104 **Programmatische Annäherungen
an den Stuttgarter Gleisbogen**
Ein Exkurs über Verkehrsgeschichte,
Stadt wandel und Stadtidee
Axel Fricke
- 130 **Möglichkeiten, Chancen, Fragen ...**
Gleisbogen-Visionen
Michael Kunert
- 148 **Anhang**
Danksagung
Bildnachweis
Literaturverzeichnis
Namens- und Ortsregister
Autoren



Die Gäubahn – eine Infrastruktur im Wandel

Frank Lohrberg

Im Zuge der durch das Bahnprojekt S21 ermöglichten Stadtumbaumaßnahmen verliert der stadttinnere Abschnitt der Gäubahn mitsamt dem sogenannten Überwerfungsbauwerk seine Verkehrsfunktion. Damit stellt sich die Frage, wie mit den Hinterlassenschaften der Bahngeschichte umzugehen ist. Abriss, Erhalt, Transformation – um den richtigen Weg zu finden, bedarf es zunächst einiger grundlegender Überlegungen zum Verhältnis von Stadt, Freiraum und Infrastruktur. Drei Entwicklungen legen eine behutsame, sich zunächst am Bestand orientierende Vorgehensweise nahe.

Nicht wegwerfen

Das Primat der Innenentwicklung einerseits und ein demografischer Wandel mit stagnierenden oder schrumpfenden Bevölkerungszahlen andererseits führen dazu, dass die Stadt der Zukunft nicht mehr auf der grünen Wiese am Stadtrand entsteht, sondern im Bestand. Hinzu kommen Zwang und Ziel, ressourceneffizienter als bisher zu wirtschaften. Was im kleinen Maßstab gilt: Wegwerfen vermeiden, recyceln oder gar upcyclen gilt auch für die Stadt als Ganzes, um Rohstoffe, Transportwege und Energie zu sparen. Mehr denn je ist die europäische Stadtentwicklung heute also darauf angewiesen, sehr sorgfältig mit vorhandenen Strukturen umzugehen.

Anders sein

Auch ein zweiter Trend mahnt zur Vorsicht. Städte werden im besonderen Maße durch die Globalisierung geprägt. Produktions- und Konsummuster

gleichens sich weltweit an und erzeugen einen Zuwachs uniformer Stadtbausteine, die wie Flughäfen, Shopping-Center oder Bürokomplexe nur noch einer inneren Logik folgen, aber nicht mehr auf die Stadt und ihre Lokalität reagieren.

Auf der anderen Seite führt eben jene Globalisierung zu einem weltweiten Wettbewerb der Städte und Regionen, in dem Uniformität zum Nachteil gereicht. Um mithalten zu können im Wettstreit um Investitionen und gut ausgebildete Menschen bedarf es eines wiedererkennbaren Profils. Hier kommt erneut der Bestand ins Spiel. Natürlich kann auch Neubau Profil generieren, die europäische Stadt punktet im globalen Wettbewerb aber vor allem mit ihrer Geschichte und mit der Überlagerung vieler Zeitschichten, die sich in die Architektur, aber auch in den Stadtgrundriss eingeschrieben haben. Dieser urbane Palimpsest zeigt noch Spuren vergangener Jahrhunderte, er lässt aber auch vielfach den ursprünglichen Naturraum durchschimmern – Flusslagen, Topografie, örtliches Klima und Rohstoffe, die gemeinsam mancher Stadt ein unverwechselbares Aussehen gegeben haben.

Städte wie Zürich oder Hamburg haben diese Trends erkannt und reagieren mit Stadtentwicklungsprojekten, die den Naturraum nachzeichnen (Freiräume an der Limmat) oder Profil in der Inszenierung historischer Stadtstrukturen suchen (Speicherstadt Hamburg: Antrag auf Ausweisung als UNESCO-Weltkulturerbe). Auch vor diesem Hintergrund europäischer Stadtgenese lohnt sich somit ein genauere Blick auf die Gäubahn.

Grün statt Grau

Schließlich eine dritte Entwicklung, vor deren Hintergrund die Gäubahn zu beleuchten ist. Europäische Städte übernehmen zunehmend das Konzept einer *green infrastructure*, das bis dato vor allem in Nord-

amerika Politik leitend gewesen ist. Die *green infrastructure* umfasst Grünelemente und -räume und stellt diese in einen räumlichen und funktionalen Zusammenhang. Dieser Ansatz ist auch in Deutschland nicht neu, seit langem arbeiten Städte zum Beispiel mit Freiraumverbundsystemen. Gleichwohl vermag der Infrastrukturbegriff eingängiger den Netzgedanken und die Leistungsfähigkeit urbaner Freiräume zu vermitteln.

Zuletzt hat die Europäische Kommission ein *Handlungspapier 1* zur *green infrastructure* vorgelegt und darauf hingewiesen, dass diese vielfach eine *grey infrastructure* ersetzen kann. Naturnahe Auen schaffen Retentionsraum und ersetzen Hochwasserdeiche. Stadtbäume erzeugen Kühle und machen teure Klimaanlageanlagen überflüssig. Die Kommission stellt Fördermittel für einen entsprechenden Stadtumbau in Aussicht. Erneut stellt sich die Frage: Kann die Gäubahn verwandelt werden und zwar von einer *grey* in eine *green infrastructure*?

Genauer hinschauen

Um insbesondere die letzte Frage zu beantworten, bedarf es einer genaueren freiraumplanerischen Analyse. Ein erster grober Blick auf die Gäubahn zeigt durchaus Potenzial, vor allem aufgrund der Vielgestaltigkeit des Bahnkörpers. Bislang wird die Gäubahn nur als *grey infrastructure* wahrgenommen, die Menschen transportiert, die aber auch innerstädtische Quartiere, insbesondere das Nordbahnhofviertel, verlärmte und zerschneidet. Ein Abriss der Bahn, insbesondere ein Abtragen der mächtigen Dämme, könnte neue Verbindungen schaffen und alte, seit langem verlorene Blicke hinüber zum Schlossgarten wiedergewinnen. Andererseits hat sich der Stadtkörper an die Bahn angepasst. Brücken überspannen Straßen und fungieren als Portale ins Quartier. Aufgeständerte Abschnitte schaffen Durchlässigkeit und

erzeugen ganz eigene Räume im Stadtgefüge. Und vor allem: die Linearität der Bahn könnte sehr gut für neue, langsamere Verkehre, sprich Fußgänger und Radfahrer genutzt werden. Lang ist die Liste möglicher Referenzprojekte: von der *Promenade plantée* in Paris über die Routen der Industriekultur im Ruhrgebiet bis hin zur *Highline* in New York – sie alle zeigen, welche Faszination darin liegen kann, Bahnlinien neu zu programmieren.

Die Gäubahn hat in dieser Hinsicht ein erhebliches Potenzial, da sie nicht nur als Schienenstrang, sondern als Bahnkörper besondere Raumwirksamkeit entfaltet. Dämme, Brücken und Einschnitte wechseln auf engem Raum und offerieren ganz unterschiedliche Eindrücke und Blicke in die Stadtlandschaft. Das intensive Spiel aus oben und unten, aus drinnen (im Einschnitt) und draußen kulminiert im eisenbahngeschichtlich einzigartigen Überwerfungsbauwerk. Heute kreuzen sich hier Schienenstränge auf mehreren Etagen. Was der Zugreisende kaum wahrnimmt, könnte für den Flaneur zum Erlebnis werden: ein gewaltiger Hybrid aus Tunneln und Brücken, aus Erdreich, Beton und Stahl, aus Licht und Dunkelheit.

Die Linearität der Bahn ermöglicht zudem – ganz im Sinne einer *green infrastructure* – alte und neue Freiräume im Talkessel miteinander zu verbinden. Was beim Grünen U durch aufwendige Brücken im Nachhinein hergestellt wurde, könnte die Gäubahn vorab liefern: Verknüpfung und Durchgängigkeit, ein Rückgrat für die künftigen Freiräume im Talkessel.

Grün entwickeln

Diesen ersten Blick gilt es durch weitere Potenzialanalysen zu vertiefen. Bislang wurde der zukünftige Städtebau der S21-Quartiere ohne Gäubahn und Überwerfungsbauwerk gedacht. Dabei können gerade aus einer integrierten Sichtweise von Bebauung und Freiraum und aus dem Zusammenspiel von



101 Der Raum unter der Stahlfachwerkbrücke über dem Inneren Nordbahnhof (Zustand 2012)

Eisenbahnrelikten und Quartieren identitätsvolle Stadträume entstehen. Warum nicht ein Stadtplatz unter einer alten Gäubahnbrücke? Was spricht gegen einen Erhalt und eine Bespielung des Überwerfungsbauwerkes durch Kultur, Freizeit und Tourismus? Stuttgart hat gute Erfahrungen gemacht, mit Gartenschauen die *green infrastructure* der Stadt auszubauen. Warum nicht erneut ein derartiges Instrument nutzen, um die Freiräume im Talkessel aufzuwerten und zu vernetzen – mit der Gäubahn als Rückgrat und dem Überwerfungsbauwerk als neuer Attraktion Stuttgarts.

Anmerkung

1 Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions, *Green Infrastructure (GI) – Enhancing Europe's Natural Capital*. {SWD(2013) 155 final}. Brüssel, 2013.