Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 12 (1999)

Heft: 9

Artikel: Stuttgart 21 : die grosse Schwester von Eurogate : der Umbau des Kopfbahnhofes

Autor: Garber, Jutta

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-121158

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Stuttgart 21: Die grosse Schwester von Eurogate

‹Ankunft Zukunft› lautet die Werbeformel für das Projekt ‹Stuttgart 21›. Dessen Kern ist der Umbau desStuttgarter Kopfbahnhofs in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof. Das soll Platz schaffen für neue Stadtteile auf dem Gebiet der jetzigen Gleisanlagen. Im Vergleich zu ‹Stuttgart 21› sind das Zürcher Eurogate, die Bahnhofsplanungen in Bern und Basel Kleinprojekte.

Die Deutsche Bahn (DB) will ihre Bahnhöfe besser in die Stadtzentren einbinden. ‹Stuttgart 21› gilt als Pilotprojekt für weitere geplante Bahnhofumbauten in deutschen Grossstädten wie zum Beispiel Frankfurt und München. Das Planungsprinzip dabei ist überall gleich: Die Bahnanlagen werden nach dem modernsten Stand der Technik gebaut, der Verkauf von brachgefallenem Bahngelände sowie Mehreinnahmen aus dem Bahnbetrieb sollen die entstehenden Kosten decken. In Stuttgart ist der erste Umbau von einem Kopf- in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof vorgesehen. Für die bessere Anbindungen an das Bahnnetz will die DB neue Gleistrassen von insgesamt 57 km bauen, 33 km davon im Tunnel.

Der städtebauliche Rahmenplan

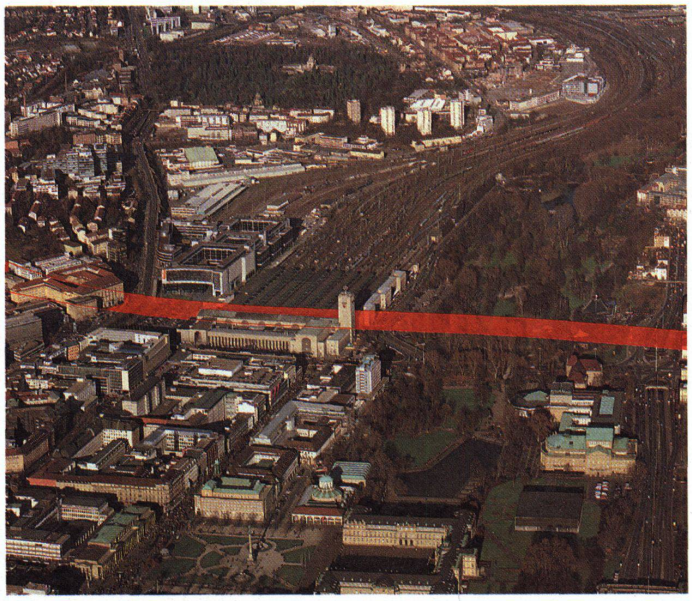
Auf den Grundlagen der Architekten Trojan, Trojan + Neu aus Darmstadt und der Landschaftsarchitekten Schmelzer + Friedemann aus Stuttgart hat die Stadt Stuttgart einen Rahmenplan erarbeitet, eine Art Richtplan, der nicht behördenverbindlich ist. Dieser sieht vor, dass nach dem Abbruch des Bahngeländes etwa 100 Hektaren frei werden. Davon sollen 50 Hektaren mit Wohnungen für 11 000 Einwohner und mit Raum für 24 000 Arbeitsplätze bebaut werden, weitere 20 Hektaren vergrössern die angrenzenden Parkanlagen, der Rest entfällt auf die Erschliessung, auf Plätze und Grünflächen. Zum Vergleich: Eurogate rechnet mit 1000 Einwohnern und 5000 Arbeitsplätzen. Das ganze Projekt ‹Stuttgart 21› soll 2025 gebaut sein.

Der neue Bahnhof im Untergrund

Im Februar 1997 fand der Realisierungswettbewerb ‹Um- und Neubau des Hauptbahnhofs Stuttgart› statt. Gewonnen hat das Architekturbüro Ingenhoven, Overdiek, Kahlen und Partner aus Düsseldorf unter Mitarbeit von Frei Otto. Im Wesentlichen soll eine Betonschalenkonstruktion acht Gleise überspannen. Oblichter, sogenannte ‹Lichtaugen›, mit einem Durchmesser von zwanzig Metern und einer Höhe von fast fünf Metern lassen Tageslicht einfallen. Dem bestehenden, denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude von Paul Bonatz aus den Zwanzigerjahren werden dabei die Seitenflügel gestutzt. Die ICE-gerechten 420 m langen Bahnsteige und die Gleise des Durchgangsbahnhofs werden quer zur jetzigen Trasse verlaufen und quer zum Tal, in das Stuttgart eingebettet ist. Trotz der Tieferlegung hebt sich der neue Bahnhof bis zu sechs Meter über das jetzige Geländeniveau.

Vermarktungsdruck

Die Investitionen in den neuen Bahnhof und in die neuen Zubringertrassen sollen insgesamt 5 Mrd. Mark betragen. In Stuttgart will die Bahn selbst 60 Prozent der Investitionen übernehmen, die sie je zur Hälfte durch Grundstücksverkäufe – sie rechnet mit 2,2 Mrd. Mark in dreissig Jahren – und Mehreinnahmen decken will. Die weiteren 40 Prozent sollen öffentliche Darlehen und Zuschüsse decken. Das Risiko? Im Falle unerwarteter Baukostenerhöhun-

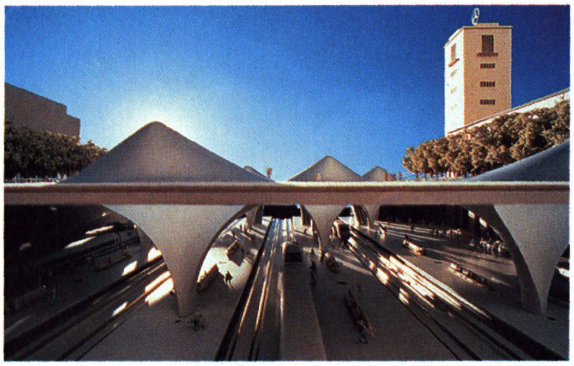


Der Kopfbahnhof Stuttgart. Das rote Band zeigt den Verlauf des geplanten Durchgangsbahnhofs von ‹Stuttgart 21›. Der Durchgangsbahnhof zieht eine Neudisposition des ganzen Bahnknotens Stuttgart nach sich

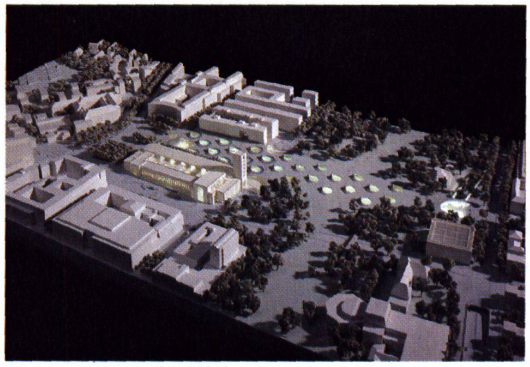
Die geplante Finanzierung ‹Stuttgart 21›

Gesamtinvestition Bahnhof und Bahnknoten: 4947 Mio. DM
- **Erlöse aus dem Grundstückverkauf 2175 Mio. DM**
- **Öffentliche Mittel: 1936 Mio. DM davon:**
  - **vom Bund für die Hochgeschwindigkeits-Trasse: 886 Mio. DM**
  - **für den Ausbau des Nahverkehrs: 350 Mio. DM**
  - **vom Land für den Ausbau des Regional- und Nahverkehrs: 625 Mio. DM**
  - **von der Region Stuttgart für den Ausbau Regionalverkehr: 75 Mio. DM**
- **Mehrerträge der Bahn, jährlich ab Inbetriebnahme: 176 Mio. DM**

Bis Ende 1998 aufgelaufene Planungskosten: 120 Millionen DM



Modellschnitt des Durchgangsbahnhofs von Ingenhoven, Overdiek, Kahlen & Partner



Modell des Bahnhofs von ‹Stuttgart 21›. Dem alten Bahnhof von Paul Bonatz (mit Turm) werden die Flügel gestutzt. Lichtaugen markieren den unterirdischen Durchgangsbahnhof

gen bis zur Grenze von 170 Millionen Mark will das Land Baden-Württemberg mit zwei Dritteln und die Stadt Stuttgart mit einem Drittel einstehen. Weitere Kostenüberschreitungen hat die DB selbst zu tragen.

Auf den 50 Hektaren Bauland, die die Tieferlegung des Bahnhofs schafft, ist eine Geschossfläche von 1 400 000 m² ausgewiesen (Eurogate: 240 000 m²), was die stolze Ausnützungsziffer von 2,8 ergibt. Das Land ist für eine Stadterweiterung zwar ideal gelegen, in Citynähe, verkehrsgünstig und im Grünen. Die Gegner bezweifeln aber die städtebauliche Verträglichkeit der hohen Bebauungsdichte, bezweifeln auch, dass es überhaupt soviel Bauvolumen braucht. Derzeit stehen in der Stuttgarter Innenstadt ca. 250 000 m² Büroflächen leer, über den Bedarf in 25 Jahren kann nur spekuliert werden.

Wer kauft?

Die Bahn will den ersten Bauabschnitt, das Gelände A1 (siehe Plan), alleine erstellen und vermarkten. Hier sollen auf 15 Baufeldern Gebäude entstehen wie das multifunktionale Handels- und Erlebniszentrum (Galeria Ventuno), die ‹Bibliothek des 21. Jahrhunderts› und weitere publikumsintensive Einrichtungen. Der Bebauungsplan steht, die Stadt setzt ihn aber nur dann in Kraft, wenn das Bahnhofprojekt wie vorgesehen realisiert wird. Die Bahn hat bereits mit dem Düsseldorfer Projektentwickler Mediconsult einen Kaufvertrag über 3 Baufelder für die Galeria Ventuno abgeschlossen. Über die Grundstückspreise auf A1 schweigt die Bahn. Der Durchschnittspreis für das gesamte Baugelände von ‹Stuttgart 21› liegt bei 1600 Mark pro Quadratmeter Geschossfläche, Erschliessungskosten nicht inbegriffen. Die Stadt Stuttgart ihrerseits möchte Ende dieses Jahres die Flächen B und C für etwa 380 Millionen Mark erwerben, damit sie selber darüber bestimmen kann.

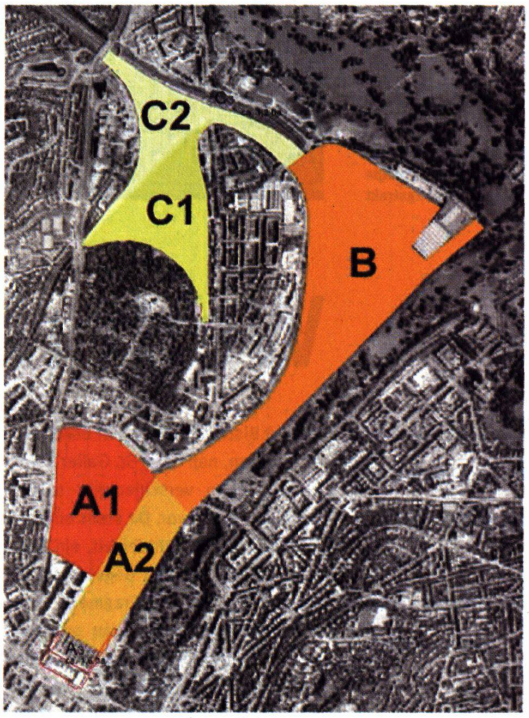
Die Alternative

Die bekannteste Alternative zum offiziellen Projekt ‹Stuttgart 21› ist die sogenannte ‹Lean›-Variante. In einem zurückhaltenden Eingriff würde der alte Kopfbahnhof modernisiert. Dabei entstünde ein Geländegewinn entlang der bestehenden Gleise von 50 Metern, der eine städtebauliche Verbindung zwischen bestehender City und Neubaugebiet herstellte. Nach Aussagen der Verfechter von ‹Lean› könnte ihr Projekt in Etappen und mit weniger als 3 Milliarden Mark realisiert werden. Die städtebaulichen Möglichkeiten wären mit 13 Hektaren weniger Bauland bescheidener, dafür fiele der hohe Vermarktungsdruck weg.

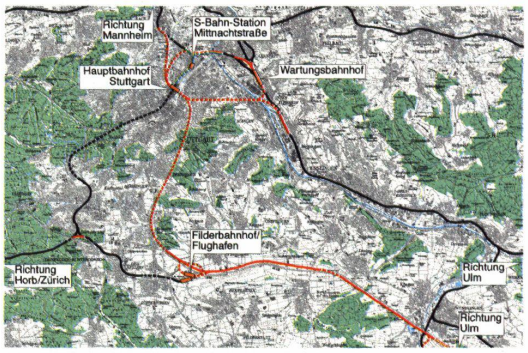
Wie gehts weiter?

Die DB hat letzten April eine repräsentative Umfrage in Auftrag gegeben, laut der 61 Prozent der Bevölkerung hinter ‹Stuttgart 21› stehen. Das Projekt kocht allerdings auf Sparflamme, obwohl es laut Bahn keine Schwierigkeiten mit dem Geländeverkauf gebe. Die deutsche Presse gibt sich in der Regel pessimistischer, sie prophezeit den Absturz des Projekts. Der Rücktritt des Aufsichtsratsvorsitzenden der DB, Heinz Dürr, Anfang Jahr gilt als düsteres Omen. Und letzten Juli gab die DB bekannt, dass sich «wesentliche Bedingungen» geändert haben. Vom Bund gebe es weniger Geld und die zukünftigen Verkehrsströme habe sie zu hoch eingeschätzt. Deshalb will die DB ‹Stuttgart 21› einschliesslich der geplanten ICE-Neubaustrecke vom Stuttgart-nahen Wendlingen nach Ulm derzeit nicht in Angriff nehmen. Land, Region, Stadt und DB prüfen trotzdem in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe die Realisierung eines ersten Teilabschnitts. Dieser umfasst neben dem Bahnhofsumbau den Bahntunnel zum Flughafen und die Strecke von dort nach Wendlingen. Auf Grundlage der Ergebnisse soll das erste Planfeststellungsverfahren (Entscheide über sämtliche Bewilligungen) eingeleitet werden. Die Entscheidung, ob und wann die Bagger auffahren, fällen die Regierungen und die Bahn Ende dieses Monats.

Jutta Garber



Die Baufelder von ‹Stuttgart 21›. Die Flächen B und C will die Stadt kaufen. Die Fläche A1 will die DB selber beplanen



Der Bahnknoten soll auf das Projekt ‹Stuttgart 21› abgestimmt und ergänzt werden. Schwarz die bestehenden, rot die geplanten Linien, grösstenteils im Tunnel