

Junge Architekten (4)

Christian Wendt,
Klaus Gurk,
Hansjörg Bohm

Daß Architekten -zumal junge- in Stuttgart keinen Städtebau betreiben, sondern sich mit kleinen, solitären Gebäuden in die Peripherie 'verziehen', und ihre leichte, transparente Architektur nachgerade anti-urban sei, gehört zu den gängigen Vorurteilen, die man in Frankfurt, Köln, Hamburg und besonders in Berlin mit Blick auf die Süddeutschen pflegt. Dabei meint man das Fehlen des formalen typologischen Repertoires des sogenannten klassischen europäischen Städtebaus, dessen

Wiederentdeckung und ausgedünnte Anwendung mittlerweile als Beweis für Modernismuskritik genügt.

Auffallend ist deshalb die integrierende und realistische städtebauliche Arbeit des Stuttgarter Büros Christian Wendt und Klaus Gurk, in Arbeitsgemeinschaft mit Hansjörg Bohm, für die Stadt Stuttgart, die bewußt die Verknüpfung zwischen der City als größtem kulturellen Attraktionspunkt und den wirtschaftlichen Kräften, die den Städtebau bestimmen, thematisiert. Dabei übernimmt der

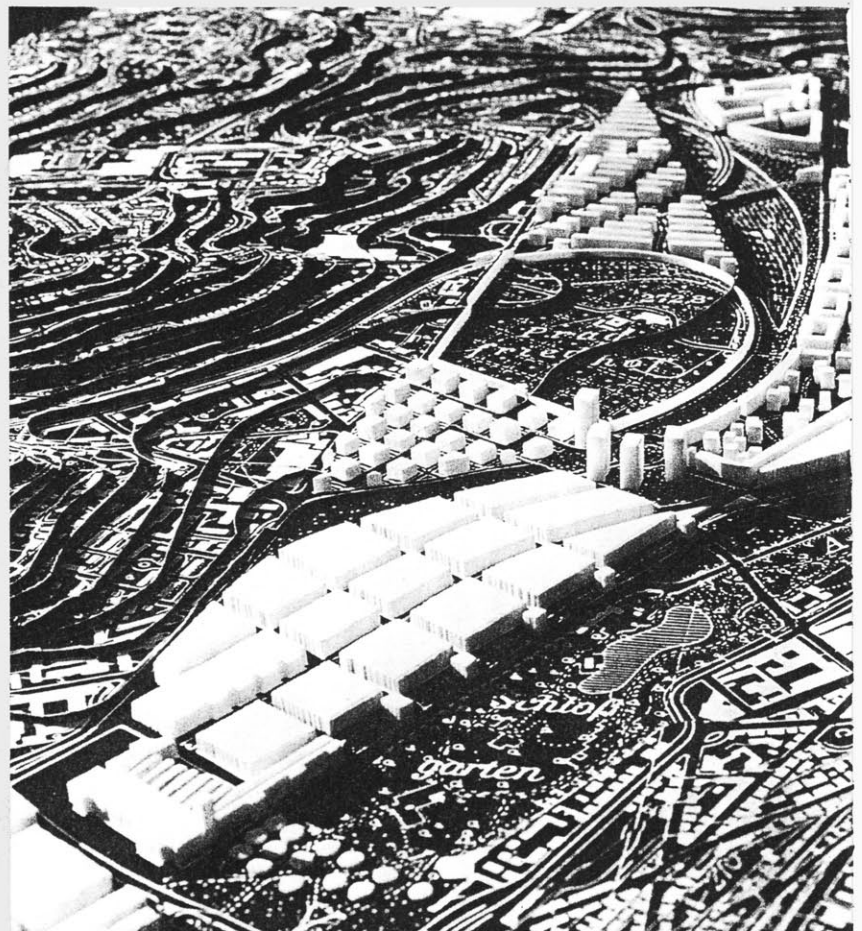
Verkehr, in diesem Falle die Eisenbahn, die Rolle des Katalysators. Schon länger steht der unbefriedigende Kopfbahnhof, der Stuttgarts Rolle als Schnittstelle mehrerer Hochgeschwindigkeitsstrecken fraglich macht oder zumindest einschränkt, zur Diskussion. Professor Heimerl vom Institut für Eisenbahnwesen an der Universität Stuttgart unterbreitete der Stadt bereits einen Vorschlag, der die Strecke Stuttgart - Ulm - Augsburg als reine Personenverkehrsstrecke mit der Trasse der A8 bündelt und parallel zum Querbahnsteig des heutigen Hauptbahnhofs eine neue, unterirdische Durchgangsstation anlegt, die den

ICEs das kostspielige 'Kutschen' erspart. Es handelt sich doch nur um eine 'halbe Lösung', die die nachgeordneten Verkehrsarten (Interregio und Regionalschnellbahn) im bestehenden Kopfbahnhof beläßt, obwohl sie den Löwenanteil am Fernverkehr ausmachen. Das Büro Wendt, Gurk, Bohm strebt allerdings über rein eisenbahntechnische Fragen hinaus eine städtebauliche Lösung an und schlägt deshalb ein Phasenkonzept vor, an dessen Ende ein kompletter unterirdischer Durch-



Durch eine Verlegung des Hauptbahnhofs unter die Erde könnte man in Stuttgart zwei strukturelle Probleme lösen: die Erweiterung

des Kopfbahnhofs zum Durchgangsbahnhof und die Bodenknappheit im engen Talkessel der Stuttgarter Innenstadt



Der Bebauungsvorschlag im Modell: Die kompakte Bebauung staffelt sich nach Südwesten zum Schloßpark in die

Höhe und wird am Rand von einer Reihe Hochhäuser abgeschlossen

gangsbahnhof steht und damit das gesamte Eisenbahnsystem am Ende des Jahrhunderts neu ordnet. Als Folge bleibt der Standort des Hauptbahnhofs in seiner jetzigen attraktiven Zentrumsnähe erhalten und das gesamte Rangier-Gleisgelände dahinter vom Arnulf-Klett-Platz bis zum Rosensteinpark, zusammen mit angrenzendem Gewerbegebiet und Altanlagen der Bahn, kann als innerstädtisches Entwicklungspotential genutzt werden, das dringend benötigt wird. Damit geht nicht nur ein Finanzierungsmodell einher (die Bahn verkauft das Gelände an Investoren und deckt so die Kosten für den Umbau des Bahnhofs und der Gleise), sondern es

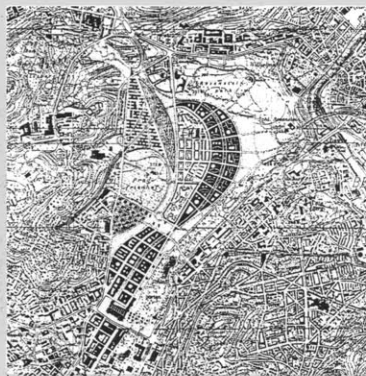
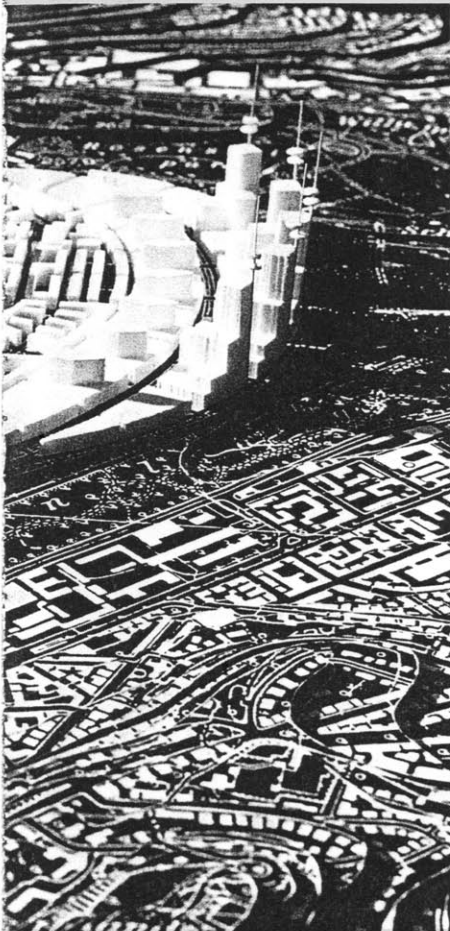
wäre auch die unerquickliche Diskussion um die Nachverdichtung der Innenstadt mit Hochhäusern und die verheerende Suche nach peripheren Entlastungsstandorten vom Tisch.

Das vorgeschlagene Städtebaumodell zeigt die konkreten Möglichkeiten. Das neu gewonnene Areal wird kompakt von Gewerbe und Dienstleistung genutzt, das von der unmittelbaren Nähe des Bahnhofs profitiert. Im Norden kann ein bestehendes Wohnquartier erweitert werden. Nach Südwesten bildet eine sehr hohe Bebauung eine klare Kante zum Schloßgarten und Rosen-

steinpark, die zusätzlich Grünflächen gewinnen und zusammen mit dem Killesberg und dem Cannstatter Wasen einen neuen T-förmigen innerstädtischen Grünzug ergeben. Die einzelnen Bereiche sind klar strukturiert und machen keine stilistischen Vorgaben, können also von verschiedenen Architekturbüros entworfen werden, wobei besondere Aufmerksamkeit der Umgebung des Hauptbahnhofs als neuem Brennpunkt gilt. In diesem integrierten Konzept, das sich logisch aus den gestellten Programmen entwickelt, können Belange der Eisenbahn - Verkehrsgeographie, des Städtebaus, der ökonomi-

schen Verwertung und Veredlung innerstädtischer Entwicklungsflächen, der Grün- und Landschaftsplanung sowie der Infrastruktur für den Individualverkehr zusammengeführt werden. Der zur kompletten Durchgangsstation umgestaltete Hauptbahnhof wird zur neuen Mitte der größer gewordenen Stuttgarter City.

Angelika Schnell



Die weiträumigen Gleis- und Rangierflächen der Bahn rauben attraktive Fläche im Zentrum Stuttgarts: Durch einen Verkauf dieser Flächen an Investoren könnte

unter Umständen der Bau eines Tunnels finanziert werden. Rechts der Vorschlag für die Anbindung eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs