

# REVITalisierung des ehemaligen Güterbahnhofs Stuttgart - Bad Cannstatt

*Eberhard KONING*

(Eberhard Koning, Dipl.-Betriebswirt (BA), Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung,  
Eberhardstraße 10, 70173 Stuttgart, eberhard.koning@stuttgart.de)

## 1 DIE LANDESHAUPTSTADT STUTTGART

Stuttgart ist eine Metropole mit rund 590.000 Einwohnern und ist das Zentrum einer Region mit 2,6 Millionen Einwohnern. Als eine der größten Wachstumsregionen in Deutschland muss Stuttgart dauerhaft neue Flächen für den Wohnungsbau erschließen. Um einer ihrer Haupteigenschaften als „Stadt im Grünen“ gerecht zu werden, wird im Flächennutzungsplan 2010 ein besonderes Augenmerk auf die innerstädtische Flächenentwicklung gelegt. Demzufolge liegt der Schwerpunkt für Stadtentwicklung auf der Förderung großer aber auch kleinerer Projekte, die zu einem Strukturwandel innerhalb des Stadtgebietes beitragen. Es gibt eine Vielzahl von Flächen mit großem Entwicklungspotential, jedoch die drei größten innerstädtischen Stadtentwicklungsprojekte sind zurzeit das ehemalige Güterbahnhofsareal in Bad Cannstatt (das lokale Modellprojekt für Stuttgart im REVIT - Projekt), „Stuttgart 21“ und „City Prag“.

## 2 GESCHICHTE, LAGE UND NUTZUNG DES AREALS

Der Güterbahnhof Bad Cannstatt wurde vor über 100 Jahren neu erschlossen. Mit dem fortschreitenden Ausbau des Bahnnetzwerks wurde auch der Güterbahnhof immer intensiver genutzt und dehnte sich weiter aus. In den späten 80er Jahren stellte die Deutsche Bahn den Betrieb auf dem Güterbahnhof ein, und das Grundstück wurde an verschiedene Unternehmen vermietet. Mit einer Fläche von rund 22 ha ist das Areal die größte zusammenhängende innerstädtische Brachfläche der Stadt Stuttgart. Im Jahr 2001 erwarb die Landeshauptstadt das Grundstück, nachdem sie das Potential für eine umfangreiche Entwicklung des Gebiets erkannt hatte: die zentrale Lage und die unmittelbare Nähe zu zahlreichen Freizeitangeboten und öffentlichen Veranstaltungsstätten. Große Sport- und Freizeitzentren, wie z.B. das Gottlieb-Daimler-Stadion, die Hanns-Martin-Schleyer-Halle und der Cannstatter Wasen, sowie die vor kurzem erbaute Porsche-Arena und das Mercedes-Benz Museum liegen in nächster Nähe des Güterbahnhofs. Auch die historische Altstadt von Bad Cannstatt, die Mineralquellen und Mineralbäder sowie der Rosensteinpark sind innerhalb eines Radius von zwei Kilometern um den Güterbahnhof gelegen. Das Areal wird von 20 Hauptmiethern genutzt, die großen An- und Ablieferverkehr verursachen und große Flächen beanspruchen. Das Areal soll möglichst nachhaltig neu geordnet werden, dabei sollen sowohl die Interessen der Nutzer als auch die der Bewohner des angrenzenden Wohngebiets „Veielbrunnen“ angemessen berücksichtigt werden. Eine verträgliche Mischung aus Wohnen und Dienstleistung sowie Flächen für nicht störendes Gewerbe im Einklang mit den umliegenden Sport- und Veranstaltungsangeboten ist vorgesehen. Damit ergänzt die Neuordnung des Güterbahnhofsareals das im Norden angrenzende städtebauliche Sanierungsgebiet „Veielbrunnen“ optimal. Mit den Mitteln aus dem europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in Höhe von rund € 2,2 Millionen trägt das REVIT - Projekt zur nachhaltigen Entwicklung des gesamten Stadtteils bei. Diese finanzielle Förderung für Planungsleistungen, Abbruchmaßnahmen, Altlastenuntersuchungen und –sanierung sowie Marketing trägt erheblich als Anschubfinanzierung zur Neuentwicklung des Areals bei.

## 3 RAHMENPLAN MERCEDESSTRASSE

Mitte 2004 wurde das Konzept für einen Rahmenplan für den ehemaligen Güterbahnhof und die angrenzende Umgebung entwickelt. Dieser Rahmenplan Mercedesstraße stellt ein einheitliches Konzept dar und integriert die Revitalisierung des Güterbahnhofs gemeinsam mit den zahlreichen Einrichtungen, einschließlich des Sanierungsgebiets, in der Umgebung. Der Rahmenplan mit den Schwerpunkten Wohnen, gewerbliche Nutzung und qualifizierte Abrundung zum angrenzenden Wohngebiet Veielbrunnen wurde im Juni 2005 vom Gemeinderat beschlossen und bildet die Basis für alle weitere Aktivitäten zur Entwicklung des neuen Stadtquartiers. Es handelt sich um ein Stadtfeld mit besonders hoher Planungs- und Entwicklungsdynamik, das eine hohe politische Aufmerksamkeit besitzt. Übergreifendes Ziel ist die Neuordnung des Stadtfeldes, der Entwurf neuer Stadtkoordinaten, die Erarbeitung alternativer Nutzungsüberlegungen und das Erstellen eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes. Dazu prüft die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) die Möglichkeit eines Schienenverkehrsanschlusses, um die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern.

#### 4 ERSTES ENTWICKLUNGSKONZEPT – WEITERENTWICKLUNG DES RAHMENPLANS

Basierend auf dem Rahmenplan wurde ein Konzeptentwurf für den ersten potentiellen Bauabschnitt entwickelt. Dieses Konzept wurde vom Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung der Stadt Stuttgart in die Weiterentwicklung des Rahmenplans integriert. Diese Weiterentwicklung dient als Grundlage für die folgende Bebauungsplanung.

#### 5 WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEITSSTUDIE – EIN ZENTRALER PLANUNGSSCHRITT

Sobald die gesamten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur marktwirtschaftlichen Optimierung des gesamten Planungskonzeptes vorliegen, kann die Planung und Umsetzung der Neuentwicklung fortgeschrieben und ein Aufstellungsbeschluss in den gemeinderätlichen Gremien gefasst werden. Der westliche Teil des Güterbahnhofs soll als erster Bauabschnitt bereits 2008 entwickelt werden.

#### 6 DIE REVITALISIERUNG HAT BEGONNEN – BETRIEBSVERLAGERUNGEN UND RÜCKBAUARBEITEN

Mit einem Baggerbiss am 6. September 2004 leitete der zuständige Bürgermeister die ersten Abbrucharbeiten ein. Das Projekt wird vom lokalen REVIT - Team bearbeitet, das aus einer interdisziplinären Projektgruppe (IPG) besteht, in der alle involvierten Ämter der Stadt Stuttgart vertreten sind.

Auf dem Güterbahnhofgelände arbeiten derzeit 461 Menschen, zumeist in Bereichen der Industrie. Es gab zahlreiche Verhandlungsgespräche mit den ansässigen Unternehmen, deren Mietverträge oft noch bis 2016/2017 laufen. Obwohl sich die Suche nach geeigneten Ersatzstandorten zunächst schwierig gestaltete, speziell im Fall von Recyclingunternehmen, konnten die Unternehmen größtenteils auf Stuttgarter Gemarkung umgesiedelt werden. Das Mauerwerk der vorhandenen Gebäude ist jedoch zum Großteil durch Asbest, Teer und Holzschutzmittel belastet und muss vor dem Start des Abbruchs untersucht werden. Auch die Rückbauarbeiten selbst müssen unter fachlicher Aufsicht durchgeführt werden. Somit sind erste vorzeitige Rückgaben von Schlüsselflächen bereits erfolgt und die Freimachung des ersten Bauabschnitts für die Neuordnung des Geländes fast abgeschlossen.

#### 7 ATTLASTENUNTERSUCHUNG UND –SANIERUNG

Da das Projektgelände inmitten des Heilquellenschutzgebietes Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg liegt, unterliegt das Grundwasser einem besonderen Schutz durch strikte Vorschriften. Auf der Grundlage einer historischen Erhebung untersuchte das Amt für Umweltschutz systematisch die 42 Altlastenverdachtsflächen. Auf dem gesamten Gelände wurden im Boden Mineralölverunreinigungen, lokal auch Schwermetalle und chlorierte Kohlenwasserstoffe (Lösungsmittel) sowie im Gleisbereich Herbizide nachgewiesen. Die einzige sanierungsbedürftige Grundwasserverunreinigung befindet sich im Bereich eines Schrottplatzes. Hier besteht eine zusammenhängende, ca. 6.000m<sup>2</sup> große Mineralölverunreinigung im Grundwasserschwankungsbereich mit aufschwimmender Ölphase. Mögliche Sanierungsmaßnahmen für die ungesättigte Bodenzone sind Aushub oder die Einkapselung des verunreinigten Bereichs. Ergänzend wird für die gesättigte Bodenzone das neu entwickelte „On-site Separation and Biological Oxidation“ [OSBO] Verfahren in einer Pilotanwendung zur Dekontaminierung des Bodens angewandt und trägt zur Verbesserung der Nachhaltigkeit der Sanierung bei. Im OSBO-Verfahren werden Schadstoffe durch mechanischen Energieeintrag gelöst, um sie gezielt erfassen und der biologischen Grundwasserreinigung zuführen zu können.

#### 8 KAMPFMITTELRÄUMUNG

Das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Bad Cannstatt war während des zweiten Weltkriegs besonders heftigen Bombenangriffen durch die Alliierten ausgesetzt, da der Bahnhof für logistische Zwecke benutzt wurde und neben einer Fahrzeugproduktionsstätte (dem heutigen Daimler-Chrysler) lag. Bisher erfolgt die Kampfmittelräumung nur von Fall zu Fall, durch flächige Umlagerung der oberen Bodenschichten und die Abtragung Munitionsresten. Dies ist die einzig sichere Art, eine vollständige Kampfmittelfreiheit zu gewährleisten. Diese Maßnahmen sind sehr arbeits- und kostenintensiv und deshalb zur Räumung größerer Areale nicht geeignet. Die Kosten für die Entsorgung des kontaminierten Aushubs und die Anlieferung von Ersatzmaterial kommen noch hinzu. Kampfmittelaltlasten sind aus den vorgenannten Gründen ein großes

monetäres Hemmnis bei der Entwicklung und Revitalisierung solch großer Brachflächen. Sie nicht zu beseitigen ist jedoch nicht praktikabel, da ein Kampfmittelverdacht sowohl für Investoren als auch für die Vermarktung einer Brachfläche ein unkalkulierbares Risiko darstellt.

Für die Revitalisierung des ehemaligen Güterbahnhofs Bad Cannstatt wurde daher in Zusammenarbeit mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg eine neuartige Vorgehensweise entwickelt. Zunächst werden Versuchsfelder in der Größe von jeweils 10m<sup>2</sup> angelegt, auf welchen die Durchführbarkeit verschiedener geophysikalischer Messmethoden geprüft wird. Diese Testfelder werden gleichmäßig auf das gesamte Areal verteilt, um repräsentative Ergebnisse sicherzustellen. Für jedes Testfeld wird die jeweils optimale Maßnahme zur Kampfmittelräumung erarbeitet. Nach der Interpretation und Auswertung der Ergebnisse wird für jedes Testfeld das geeignetste technische Verfahren beschrieben und die damit verbundenen Kosten kalkuliert. Dadurch werden sowohl die effiziente Kampfmittelbeseitigung als auch die nötige Planungssicherheit gewährleistet. In der Folge wird jede einzelne Teilfläche des Güterbahnhofgeländes in Übereinstimmung mit den von der Stadt Stuttgart vorgegebenen Prioritäten bearbeitet werden.

## 9 MARKETING – IMAGEBILDUNG UND EINBETTUNG IN DAS KONZEPT NECKARPARK

Die in der wirtschaftlichen Machbarkeitsstudie bereits vorhandenen Ansätze zum Imagewechsel und der Attraktivitätssteigerung des ehemaligen Güterbahnhofgeländes sind durch ein detailliertes und schlüssiges Marketingkonzept zu ergänzen. Strategien zur Zielgruppen orientierten Vermarktung sowie Empfehlungen zur Gegeneinwirkung auf eine mögliche negative Veränderung der sozialen Struktur, sollen noch im Rahmen der transnationalen Zusammenarbeit im REVIT Projekt entwickelt werden. Das zu erstellende Marketingkonzept soll zur direkten Ansprache von Zielgruppen auf die endgültige Nutzungskonzeption abgestimmt werden. Die Marketingkonzeption wird in das Marketing des direkt angrenzenden Neckarparks integriert. Nirgends in Stuttgart wurden in den letzten Jahren so viele Bauprojekte realisiert, wie im Neckarpark. Dennoch kann das gemeinsame Auftreten der dort ansässigen Institutionen noch verbessert werden. Das Mercedes-Benz Museum, die Hanns-Martin-Schleyer-Halle, die Porsche-Arena, das Carl Benz Center und der VfB Stuttgart planen eine Zusammenarbeit mit Werbeagenturen, der Gastronomie und Hotels. Das Projekt soll national und international von Stuttgart-Marketing vermarktet werden. Der erste Schritt erfolgte im Jahr 2006 mit der Einführung eines Parkleitsystems für das gesamte Gebiet. Am 22. Juli 2007 wird das Neckarpark Festival stattfinden, auf dem sich alle ansässigen Institutionen der öffentlichen Bevölkerung präsentieren. Eine weiter entwickelte Abstimmung der Aktivitäten und Veranstaltungen ist mit der Einführung einer gemeinsamen Datenbank geplant. Zusätzlich dazu soll eine Kundenkarte mit Vergünstigungen eingeführt werden.

## 10 NACHHALTIGKEIT – WORKSHOP „RICHTLINIEN UND ZIELE FÜR EINE NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG“

Im Oktober 2005 besuchten über 100 Teilnehmer den Planungsworkshop „Richtlinien und Ziele für eine nachhaltige Stadtentwicklung“, der unmittelbar angrenzend an das Güterbahnhof Areal in einem denkmalgeschützten Gebäude stattfand, das künftig das Stuttgarter Stadtarchiv beherbergen wird. Ziel des Workshops war es in Zusammenarbeit mit politischen Entscheidungsträgern, Interessengruppen und verwaltungsübergreifend die vorhandenen Konzepte für die Entwicklung des Areals zu evaluieren. Während die Ziele eher allgemein definiert wurden (z.B. Einsparung fossiler Energien), boten die konkreten Indikatoren (z.B. „30 % unter dem gesetzlichen Energieerhaltungsstandard“) die Möglichkeit einer messbaren Überwachung und Kontrolle der Zielerreichung.

Der öffentliche Workshop wurde von Stadtplanern, Architekten, Investoren, Bauträgern, Projektentwicklern, Vertretern von Unternehmen und Bürgervereinigungen, Bezirksbeiräten und Gemeinderäten, Verwaltung und interessierten Bürgern besucht. Das Ergebnis war ein erster Entwurf des Grundsatzpapiers „10 Prinzipien für eine nachhaltige Entwicklung“. Dieses Dokument ist nun die Basis für den weiteren Planungsprozess und wird in naher Zukunft wahrscheinlich vom Ausschuss für Umwelt und Technik des Stuttgarter Gemeinderats als Grundlage für städtebauliche Verträge beschlossen. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg für die Stadtverwaltung, da die Themen der nachhaltigen Entwicklung nun fester Bestandteil des Dialogs und der Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofareals sind. Darüber hinaus wurde das Bewusstsein von Politikern, Öffentlichkeit und am Planungsprozess beteiligten Experten für eine nachhaltige

Entwicklung immer mehr geschärft, da sie selbst innerhalb des Workshops die Prioritäten in Bezug auf Ziele und Indikatoren der Nachhaltigkeit mitbestimmen konnten. Die Ergebnisse dieses Pilotworkshops wurden schriftlich festgehalten. Sie sind in einem Handbuch nachzulesen. Die Erfahrungen und Empfehlungen, die sich aus dem Workshop ergeben haben, sollen den Projektpartnern aus den Niederlanden, Großbritannien und Frankreich als Hilfe bei der Durchführung öffentlicher Veranstaltungen zu diesem Thema dienen. Natürlich muss bei der Umsetzung dieser Erfahrungen und Empfehlungen berücksichtigt werden, dass sie eventuell auf die administrativen, politischen und planerischen Rahmenbedingungen des jeweiligen Landes angepasst werden müssen.

## 11 ZUSAMMENFASSUNG

Der ehemalige Güterbahnhof Bad Cannstatt verfügt über ein enormes Entwicklungspotential. Das Vorhaben wird unter anderem mit neuen Gebäuden und neuen Wohnbauten einen bedeutenden Beitrag zur Stadtentwicklung im Herzen Stuttgarts leisten. Das Gesamtprojekt ist bisher schneller vorangeschritten als geplant; Schlüsselgrundstücke konnten vor dem geplanten Zeitpunkt baureif werden. Die Hälfte der Fläche, also rund 10 ha, werden zu Beginn der ersten Bauphase in 2008 revitalisiert sein. Auch die noch in 2007 frei zu räumenden Flächen werden kampfmittelfrei übergeben. Eine verträgliche Mischung aus Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe wird auf der Fläche entstehen. Diese werden mit den Sport- und Veranstaltungsflächen in unmittelbarer Nähe harmonisieren und ein einheitliches Gesamtgefüge bilden. Für das Revitalisierungsprojekt am ehemaligen Güterbahnhof Bad Cannstatt wurden „10 Grundprinzipien der nachhaltigen Entwicklung“ erstellt. Diese stellen die Basis für eine weitere Beteiligung von Interessengruppen während des Planungsprozesses und der Entwicklung des Geländes dar. Geplant ist ein neues Stadtquartier, mit bis zu 400 Wohneinheiten. Die bestehenden Konzepte werden weiterentwickelt, um die sich ergebenden wirtschaftlichen und gewerblichen Möglichkeiten zu optimieren. Die Stadt Stuttgart überprüft derzeit, ob ein Teil der Projektfläche für ein Fußballmuseum genutzt werden kann, nachdem der Deutsche Fußballbund zu Vorschlägen für eine Nutzfläche von 4.500 m<sup>2</sup> aufgerufen hat.

### **10 Grundprinzipien der nachhaltigen Entwicklung**

REVIT – Projektgebiet, Stuttgart

Revitalisierungsprojekte sollten:

- 1) eine gesunde Mischung für multifunktionale Nutzung bieten,
- 2) ausgewogene soziale Strukturen aufweisen,
- 3) Standorte für Wohnnutzung stärken,
- 4) wirtschaftliche Elemente stärken,
- 5) auf hohe Qualität bei der Gestaltung der Gebäude und der Umgebung achten,
- 6) attraktive öffentliche Grünflächen schaffen,
- 7) Verkehrsanbindung auf allen Ebenen gewährleisten,
- 8) die Lärmbelastung reduzieren,
- 9) den Energie- und Wasserverbrauch verringern / die Verwendung von erneuerbarer Energie und Regenwasser fördern
- 10) fortlaufend Interessengruppen beteiligen.