

Freiraum Nord

Studentische Entwürfe und Visionen zum Erhalt des Freiraums an der Wagenhalle

Freiraum Nord

Studentische Entwürfe und Visionen
zum Erhalt des Freiraums an der Wagenhalle

Seminar Landschaftsarchitektur (MA) SS 2016

Klasse für Öffentliche Räume+Bauten|Städtebau
an der Akademie der Bildenden Künste Stuttgart
in Kooperation mit dem Kunstverein Wagenhalle e.V.

Eine Publikation im Selbstverlag der:

Staatlichen Akademie
der Bildenden Künste
Am Weißenhof 1
70191 Stuttgart
Deutschland

Konzeption: Antonia Dürig,
Mark Julien Hahn, Sabine Kastner
Lore Stangl, Isabel Zintl
Gestaltung: Mark Julien Hahn
Druck: www.online-druck.biz
Schrift: Protest Grotesk von
Mark Julien Hahn

Alle Bilder, Entwürfe, Grafiken & Texte
stammen von den Teilnehmern des
Seminars Landschaftsarchitektur (MA)
SS 2016; Klasse für Öffentliche
Räume+Bauten|Städtebau
Unter der Leitung von:

MA. Isabel Zintl
Dipl. Ing Josef-Matthias Printschler
in Kooperation mit Robin Bischoff
und dem Kunstverein Wagenhalle e.V.

Alle Rechte, insbesondere
die des Nachdrucks und der
fotomechanischen Wiedergabe,
auch auszugsweise, vorbehalten

Auflage: 100 Stück

KUNSTVEREIN
WAGENHALLE

STAATLICHE
AKADEMIE DER
BILDENDEN KÜNSTE
STUTT GART

Inhaltsverzeichnis

9	Vorwort
13	Kunstboulevard
14	Masterplan
17	Studentische Arbeiten
18	Billur Damla Üfler / Kunstboulevard entlang der Rosensteinstraße
22	Sabrina Münzer / Gedenkstädte Nordbahnhof
26	Antonia Dürig / Eingang Stadttacker
30	Lore Stangl / Plattform am Betonwerk
34	Sabine Kastner / Betonwerk
38	Helen Seeh / Plattform / Obstgarten an den Waggons
42	Fulya Cimen / Wagenhalle Boulevard
46	Marie Grützner / Zur alten Gäubahnbrücke
50	Jea Woan Son / Zugang Kunstboulevard
54	Andy Weber / Badensee Freiraum Nord
58	Kay-Pascal Kohler / Plattform am See
63	Workshop an der Wagenhalle
64	Bildergalerie

Der städtische Freiraum ist ein Ort von Interaktion und Kommunikation und ist daher für ein funktionierendes städtisches Zusammenleben unabdingbar. In ihrer operativen Verfügbarkeit bieten Freiräume den Stadtbewohnern die Möglichkeit, das Zusammenleben ständig neu zu verhandeln bzw. zu gestalten – sie bilden einen sozialen Möglichkeitsraum. Und wie man weiß, ist die „bloße“ Möglichkeit, in Zeiten von Integrationsimperativen und drohender Segregationstendenzen unerlässlich bzw. wesentlich. Zusätzlich dienen Freiräume natürlich nicht nur den Bewohnern einer Stadt, sondern sind auch wilde dynamische Naturräume.

So entstehen Orte des Augenblicks, der Kontingenz und räumlichen Permanenz im Spannungsfeld eines ständigen Wandels im städtischen Raumkontinuum. Freiraum in der Stadt darf demnach nicht nur als gestalteter Grünraum begriffen werden! Denn die Stadtbevölkerung braucht ihren Freiraum nicht nur für Kontemplation, Entspannung und sicheres Geleit: Sie sucht in ihm den Reiz des Unkontrollierten, die Möglichkeiten der Aneignung durch das Experiment sowie Inspiration und Kreativität.

Das heißt: Neben geplanten Freiräumen muss es auch den bewusst nutzungs offen gehaltenen und vermeindlich ungeplanten Freiraum geben – um nicht zu sagen ein Reservat für die Möglichkeit. Diese indeterminierten (Frei)Räume verschwinden aber, aufgrund eines ökonomischen Verwertungsdrucks, zunehmend aus dem städtischen Gefüge.

In Stuttgart bei der „Wagenhalle“ im Rosensteinviertel, rund um das ehemalige Betriebsgebäude der Bahn, hat sich seit 2004 trotz aller Widrigkeiten so ein nutzungs offener Freiraum entwickelt. In Zusammen-

arbeit mit anderen Initiativen hat der Kunstverein Wagenhalle e.V. eine in Stuttgart einzigartige Produktionsstätte sowie ein Forum für Kunst und Kultur abseits institutionalisierter Einrichtungen aufgebaut.

Die an die Wagenhalle angrenzenden Freiflächen bieten neben Freiraum ein hohes Potenzial an Aneignung und Offenheit für Experimente. So werden die Flächen regelmäßig und intensiv von unterschiedlichsten Akteuren genutzt, wie beispielsweise von der Bevölkerung des Stuttgarter Nordens, urban Gardening sowie auch für Lehrveranstaltungen von Instituten wie der Universität Stuttgart – um nur ein paar wenige zu nennen.

Doch aufgrund aktueller Anlässe befindet sich das Areal im Wandel: In Folge von notwendigen Sanierungsarbeiten an der Wagenhalle mussten die darin ansässigen Kunstschaffenden ausweichen. Deshalb entstand die „Containercity“ – eine vorübergehende Arbeits- und Produktionsstätte vor der Halle.

In den nächsten Jahren drohen allerdings noch weitere einschneidende räumlich strukturelle Veränderungen für das Gebiet: Trotz einer kulturell herausragenden Stellung des Wagenhalle Areals als Kreativquartier für Stuttgart, sieht der aktuelle Masterplan nur einen verschwindend kleinen Teil als nutzungs offene Freifläche vor. Im Zuge von Stuttgart 21 soll ein Großteil der jetzt noch vorhandenen Freifläche Wohnungsbauten weichen. Dies hätte neben dem Verlust der Nutzungsoffenheit zur Folge, dass die Mitglieder des Kunstvereins Wagenhalle e.V., wie auch viele weitere Initiativen ihre Wirkungsstätte verlieren würden. Ganz abgesehen davon, dass die Stadt Stuttgart damit einen ihrer letzten Möglichkeitsräume verlieren würde. Wie wir aber wissen, sind es genau diese Räume, die das Innovationspotenzial

und damit den ökonomischen und sozialen Vorteil im überregionalen Wettbewerb der mittleren Städte („Second Cities“) sichern. Es sollte klar sein, dass eine Überregulierung und ein zu dogmatisches, dem Verwertungsdruck geschuldetes, Denken der Dynamik und Vitalität des städtischen Organismus schadet.

Ausgehend davon war das Ziel des Seminars, die Qualitäten des Raums um und in der Wagenhalle für Außenstehende sichtbar zu machen. Es ging darum, die Erhaltungswürdigkeit, den inspirierenden Charakter und die Qualität des Areals nach außen zu kehren, um damit ein Bewusstsein für die Notwendigkeit dieses Freiraums in der breiten Öffentlichkeit zu schaffen. In diesem Sinne wurden von den Studierenden Vorschläge für eine mögliche Zukunft des Areals entwickelt.

Die in dieser Publikation vorliegenden studentischen Arbeiten denken nicht nur in „fertigen“ Räumen, sondern versuchen vor allem, den Prozess zu gestalten, Potenziale aufzudecken und diese atmosphärisch zu entwerfen, um diesen kreativen und spannenden Ort für eine Stadt wie Stuttgart zu erhalten.

Das Seminar gliederte sich in vier Teile: Nach einem analytischen Kennenlernen des Areals wurde vor Ort in einem intensiven Workshop ein gemeinsamer Rahmenplan entwickelt. Dieser bietet neben Themen wie der übergeordneten Öffnung und Vernetzung des Areals mit der restlichen Stadt auch konkrete Vorschläge für die Verlagerung des geplanten Bauvolumens und somit für einen realistischen Erhalt der Freiflächen. Angelehnt an diesen Rahmenplan entstanden für unterschiedliche Gebiete des Areals konkrete Visionen für eine neue Art von kreativem Freiraum – für einen indeterminierten Möglichkeitsraum. Die Entwürfe arbeiten mit den vorgefundenen Potenzialen des Ortes, modifizieren und transformieren sie und schaffen so mit wenigen Mitteln eine andere Art von nutzungs offenem Freiraum.

Die entstandenen Vorschläge bieten mit ihren Konzepten und Bildern einen überzeugenden Ansatz, um ein mögliches Um-

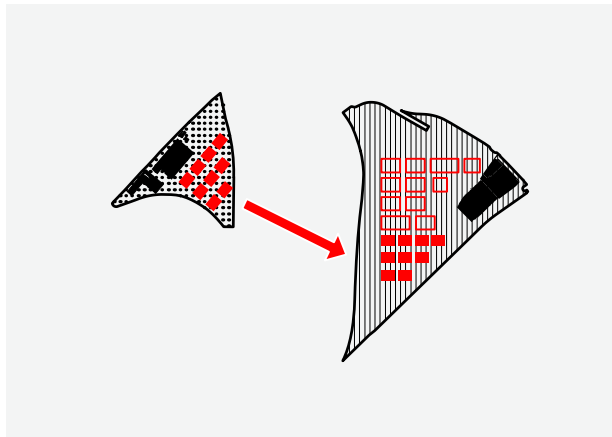
denken in der Planung und somit den Erhalt des Areals an der Wagenhalle anzustoßen.

Die Arbeiten der Studierenden wurden zum und nach Abschluss des Seminars in den Wagenhalle und im Projektraum TAUT „Temporary.Artists.Utopia.Tool“ ausgestellt. Zusätzlich sind die studentischen Arbeiten mit der Anmeldung eines „offenen Formats“ Teil des informellen Bürgerbeteiligungsverfahrens Rosenstein der Stadt Stuttgart.

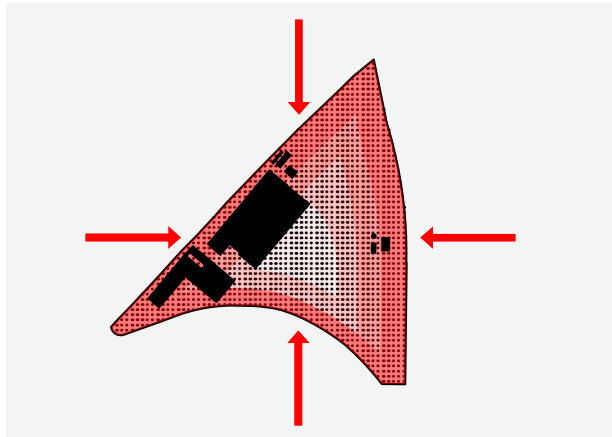
Isabel Zintl &
Josef-Matthias Printschler,
Stuttgart 09/2016



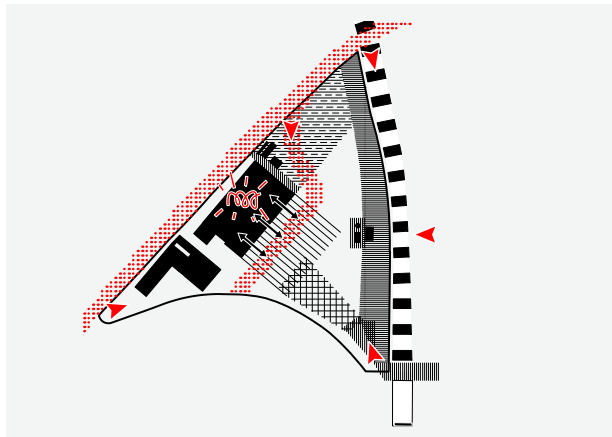
Umschichtung des Bauvolumens vom Areal Wagenhalle ins Rosenstein-Quartier, zugunsten der Entwicklung eines lebenswerten urban dichten Viertels anstelle einer entbehrlichen Parkerweiterung des Schlossgartens.















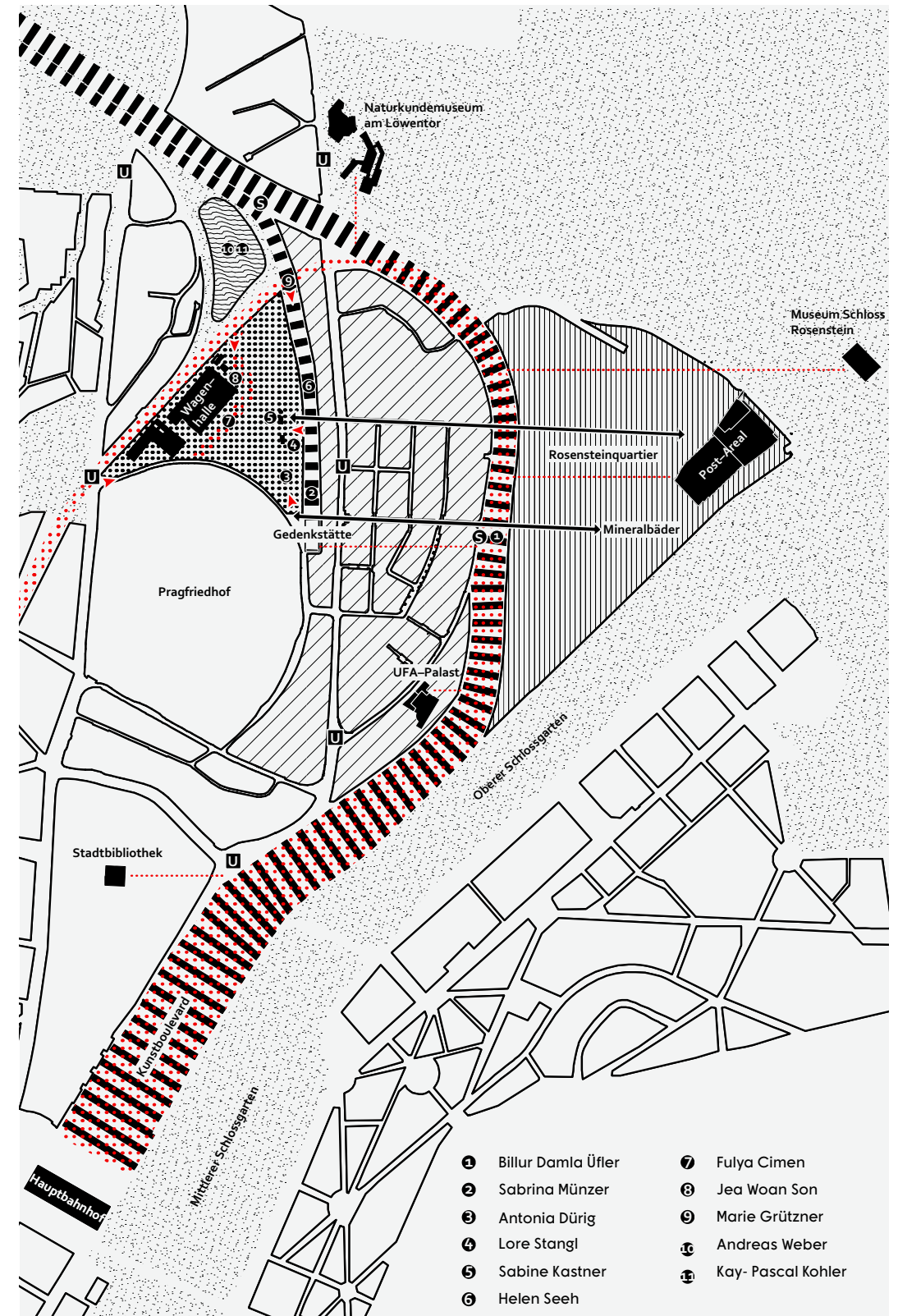
Der Freiraum öffnet sich an den Randbereichen zu den umliegenden Stadtquartieren und umrahmt so das Testfeld im Zentrum, welches in seiner Nutzung als Arbeits- und Experimentierfläche fungiert.



Das Areal setzt sich zusammen aus Freiräumen mit unterschiedlichen Qualitäten, Atmosphären und Nutzungen. Um das zentrale Testfeld reihen sich Gleispark mit Plattform, das urban Gardening Projekt Stadttacker und die offene Veranstaltungsfläche.



- | | | |
|---|--|--|
|  Eisenbahnviertel |  Park |  Erschließung |
|  Freiraum Nord |  Rosensteinquartier |  S-Bahn |
|  Gleisanlagen |  See |  U-Bahn |
|  Kunstboulevard |  Entwürfe |  Vernetzung |



- | | |
|----------------------|---------------------|
| ① Billur Damla Üfler | ⑦ Fulya Cimen |
| ② Sabrina Münzer | ⑧ Jea Woan Son |
| ③ Antonia Dürig | ⑨ Marie Grützner |
| ④ Lore Stangl | ⑩ Andreas Weber |
| ⑤ Sabine Kastner | ⑪ Kay-Pascal Kohler |
| ⑥ Helen Seeh | |

Kunstboulevard entlang der Rosensteinstraße

Bei dem Ort meines Entwurfs handelt es sich um den Kunstboulevard, der sich vom Hauptbahnhof bis zu der Wagenhalle Freiraum Nord erstreckt. Mein Entwurf beinhaltet zwei wichtige Nutzungen: zum einen Kunst & Kultur-Haltestellen, die einerseits die Möglichkeit bieten kurze Pausen zu machen, andererseits aber auch zum längeren Verweilen einladen. An diesen Haltestellen kann man alltägliche Nutzungen finden, z.B. kleine Cafés, Kiosks und Grünflächen zum Entspannen. Der zweite wichtige Bestandteil von meinem Entwurf ist der Fahrradweg, der am Hauptbahnhof beginnt und sich bis hin zur Wagenhalle erstreckt. Somit können die Besucher auf diesem Weg laufen oder mit dem Fahrrad vom Hauptbahnhof fahren. Auf diesem Weg befinden sich an Schnittpunkten mit Straßen oder Bahnhaltestellen fünf Kunst & Kultur Haltestellen (Rosensteinbrücke, Nordbahnhof, Steinbeisstraße, neue S-Bahn Stelle, Mitternachtstraße). Folglich können alle Leute einfach die Richtung zu der Wagenhalle bemerken und erreichen.

Nicht nur die Wagenhalle an sich, sondern das ganze Areal und die Erschließung dessen, ist sehr bedeutend für das Konzept Freiraum Nord.

Die Landschaftsarchitektur des Ortes wird mit einigen Stadtmöbel und Bäumen unterstützt. Die vorhandenen Bäume werden erhalten und von den gleichen Sorten werden weitere Baume eingepflanzt. Der Kunstboulevard bietet auf der gesamten Strecke qualitative Aufenthaltsmöglichkeiten und dient somit nicht nur zur Erschließung der Wagenhalle, sondern ist auch ein wichtiger Bestandteil des Freiraum Nords.

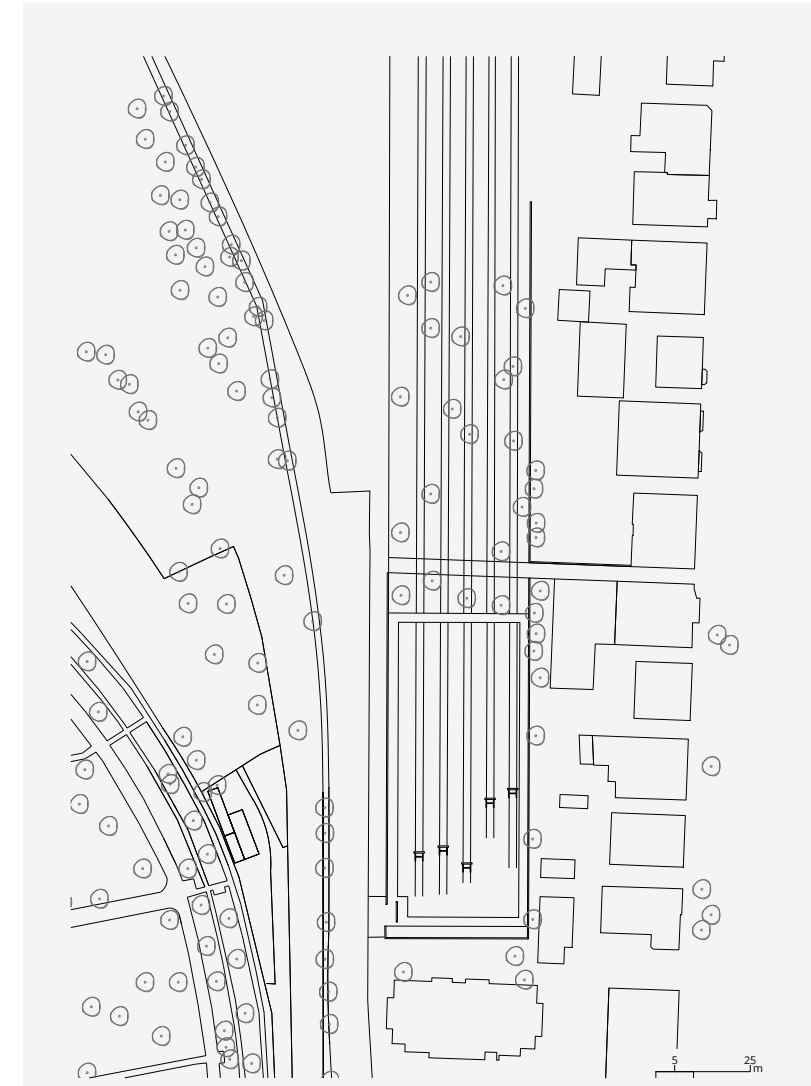




Gedenkstätte am Nordbahnhof

Bei dem Entwurf, im Rahmen des Projekts Freiraum Nord – Areal an der Wagenhalle, soll besonders die Verbindung, der schon existierenden Gedenkstätte mit dem entstehenden Freiraum herausgearbeitet werden. Da die Gleise das sinnbildliche Element der Gedenkstätte sind, sollen diese auch im fortführenden Verlauf nach dem kleinen Brückenübergang beibehalten werden. Vor allem soll hierdurch die Linearität des Gesamtbildes gestärkt werden. Direkt nach dem Brückenübergang der Gedenkstätte, soll eine Verbindung zwischen dem Wohngebiet östlich der Gleise und dem Freiraum westlich davon entstehen. Hier entscheide ich mich für das selbe Gestaltungselement der Gedenkstätte, den in Cortenstahl gefasst linear bearbeiteten Beton als Bodenbelag. Dieser Übergang befindet sich jedoch auf Bodenniveau, direkt in den Gleisen und den Gleiszwischenräumen und wirkt somit zwar als Weiterführung der Gedenkstätte jedoch auch als klare Abstufung zum Bodenniveau. Die Mauer mit dem Namen wird bis zu diesem Übergang weitergezogen, wo die nachrecherchierten Namen einen Platz finden können. An der westlichen Seite der Gleise befindet sich heute das Betonwerk, das auf einer großen befestigten Fläche steht. Durch die Umnutzung der Räumlichkeiten im Betonwerk und das Erhalten der befestigten Fläche entsteht hier ein großer Platz. Der Übergang vom Platz auf die Gleise zeigt sich durch einen Höhenunterschied, eine Abstufung, die zum Sitzen geeignet ist. Auf der Ostseite der Gleise befinden sich direkt anschließend private Gärten. Eine von der Farbgebung und Materialität ähnliche Mauer, wie die der Gedenkstätte soll hier die Privatsphäre der Anwohner wahren. Zwei Gleisbahnen werden als Fußweg mit Beton ausgegossen. Im südlichen Bereich direkt nach der

Gedenkstätte soll der Schotter noch sehr präsent sein jedoch in Richtung Norden durch eine Rasenlandschaft, die zum Sitzen und Verweilen einlädt, ersetzt werden. Durch Initialpflanzung von der Birke (*Betula*), welche direkt hinter der Brücke der Gedenkstätte beginnt und sich dann zwischen den Gleisen Richtung Norden verstärkt, bekommt die Verbindung der Gedenkstätte und der Freifläche ein neues Element. Die Birke als Pinoniergehölz eignet sich nicht nur wegen dem raschen und unkomplizierten Wachstum, sondern auch durch die Farbgebung der Borke und die sehr weit oben anfangende Baumkrone wird die gesuchte Atmosphäre erreicht. Die hohen Baumkronen lassen den weiten Blick in die Ferne zu und unterstützen hiermit die gesuchte Linearität. Die schwarzweiße Borke wirkt in Verbindung mit dem Schotter etwas trist und zeigt somit die Verbindung zur Gedenkstätte. Im südlichen Bereich direkt nach der Brücke soll eine sukzessive Begrünung vermieden werden, vor allem zwischen den Gleisen. Am südlichen Rand der Gleise, wo sich östlich die Mauer befindet und westlich die kleine Abstufung zum befestigten Platz, sollen hauptsächlich Ruderalflure wie die Taube Trespe als Initialpflanzung benutzt werden. Die Randbepflanzung in Richtung Norden kann sich als Pufferzone sukzessiv entwickeln.





Sabrina Münzer
Gedenkstätte am Nordbahnhof



Aktuelle Situation und
Visualisierung

Eingang Stadtacker

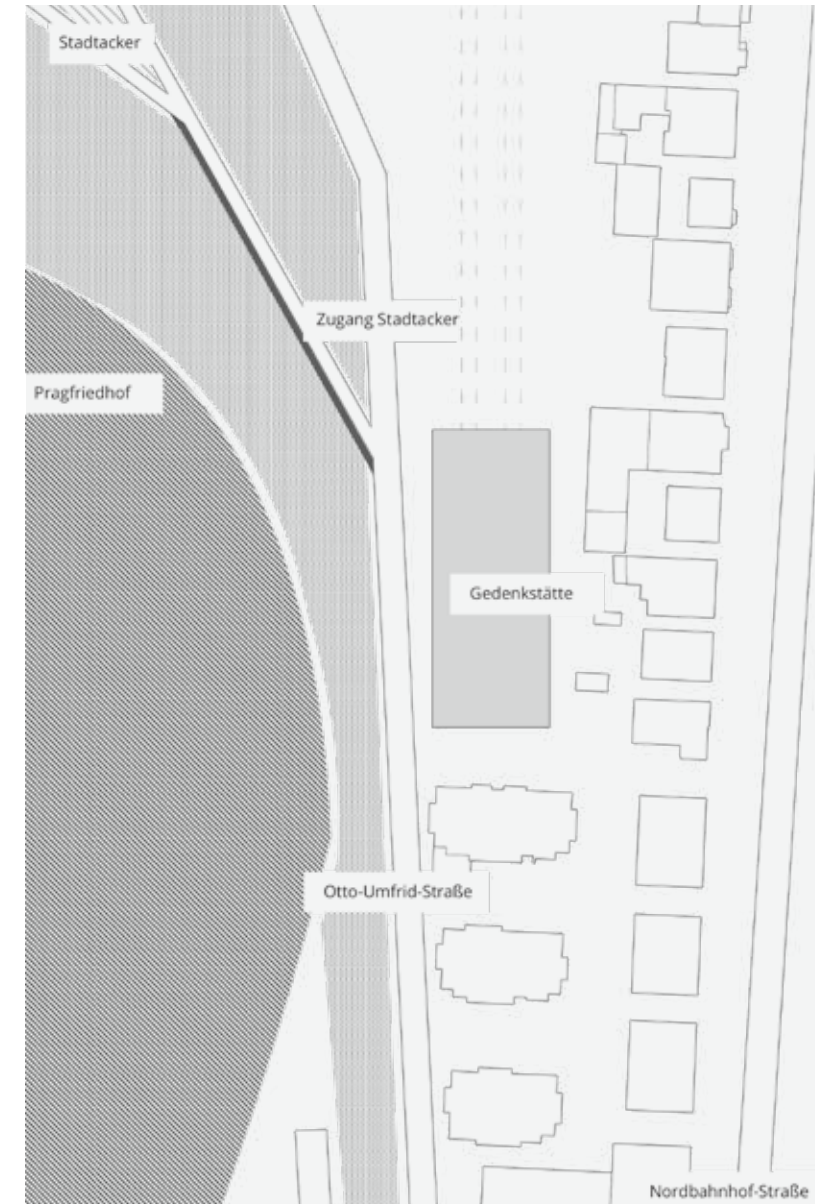
Der Stadtacker an den Wagenhallen ist über zwei Zugänge zu erreichen. Das Gebiet öffnet sich in Richtung der Halle und den davor platzierten Containern ohne definierten architektonischen Zugang und erschließt sich zum anderen über einen schmalen Weg durch potenziell natürliche Vegetation. Mit letzterer Situation beschäftigt sich der folgende landschaftsarchitektonische Entwurf. Der Zugang von der Otto-Umfrid-Straße aus, auf Höhe der KZ-Gedenkstätte ist aktuell von inoffiziellm Charakter. Die dichte Vegetation überwuchert und versteckt im Sommer den unbefestigten Weg. Eine skulpturale Konstruktion aus Holzlatten und Plastikboxen für Foodsharing ist in der Nähe des Weganfangs installiert, wird aber augenscheinlich wenig genutzt. Kennt man den Stadtacker nicht, ist kaum zu erahnen, ob der Schleichweg begangen werden darf oder nicht.

Der Eingang am Stadtacker ist, im Gegensatz zu dem im Norden des Gebiets nicht für die große Öffentlichkeit bestimmt. Ein gewisses Gefühl der Privatheit soll für die Nutzer des Stadtackers gewährt bleiben und gleichzeitig eine öffnende Symbolik erreicht werden, die mithilfe architektonischer Mittel in das Gebiet einlädt und über dessen Charakter informiert.

Die größte Stärke der aktuellen Eingangssituation ist die üppige, natürlich gewachsene Vegetation mit altem Baumbestand, die den Durchblick zum Stadtacker verwehrt und somit das Begehen des Weges für Neubesucher zur Entdeckung macht. In gleichem Sinne wird durch eben jenes Durchschreiten der Natur ein schrittweiser Übergang von der Stadtumgebung zur freien, kreativen „Wagenhallen-Atmosphäre“ geschaffen. Die Neugestaltung des Zugangs soll diesen Charakter nicht zerstören. So schlägt der landschaftsarchitek-

tonische Entwurf eine Aufastung der Ruderalvegetation vor und als schlichte einladende Geste eine Mauer aus Beton, die den Schriftzug „Stadtacker“ trägt. Die Materialität ist an die Bestandsmaterialien des Gebiets angelehnt. Der angelegte Weg ist so breit, dass sich zwei Personen bequem kreuzen können und befestigt, für Fahrräder und andere Gerätschaften. Neben dem Weg sind lichte Birken gepflanzt um Luft und Sonne durchzulassen und den Zugang nicht zu sehr abzuschirmen. Gräser säumen die den Weg definierende, niedrige Mauer, da sie ebenso, wie die Birken bereits in der natürlichen Vegetation vorhanden sind. Die Aufastung und Neuordnung des Gebiets im Masterplan erlauben eine öffentliche Zone am Rand des Wagenhallengebiets, die sich an die großen Betonplattformen anschließt. Diese Zone ist im Entwurf bedacht und schließt sich an den Zugangsbereich zum Stadtacker an. Dargestellt hier ist eine Liegewiese, die gepflegt wird, damit sich Ortsbesucher zum Aufenthalt eingeladen fühlen und im Entwurf über einzelne Kastanien verschattet wird.

Über die zurückhaltende, aber effektive Geste der Mauer entsteht ein urbaner Eingang, dessen Umsetzung es keiner großen Komplexität bedarf, der simultan jedoch eine Klarheit mit sich bringt, die sinngleich zum Verweilen, wie zum Durchschreiten einlädt.





Plattform am Betonwerk

Zwischen der Heilbronnerstraße im Westen, der Mitternachtstraße im Osten und dem Pragfriedhof im Süden befindet sich ein Ort, der sich im Laufe der Zeit zu einem, für Stuttgart einmaligen, Kunst und Kulturzentrum entwickelt hat - „Das Wagenhallen-Areal“.

Auf Grund des Bauprojekts Stuttgart21 ist das Wagenhallen-Areal einem ständigen Wandel unterzogen. Wenn man diesen Freiraum mitten in Stuttgart erhalten will, muss man die Qualitäten und Potenziale dieses offenen Felds in der Stadt erkennen und für die Öffentlichkeit sichtbar machen.

Im Rahmen meiner Recherche und Analyse zu dem Gebiet, unter anderem seiner Morphologie, Geschichte und aber auch der Atmosphäre, hat sich für mich ein interessanter und inspirierender Ort für meine weitere Betrachtung herauskristallisiert. (siehe Foto „Aktuelle Situation“) Meine untersuchte Gebiet gliedert sich in zwei Bereiche. Einer Gleisanlage (rechts) und einer Betonplattform (links), diese werden derzeit als Dispositionsflächen für die Bauarbeiten an dem Großprojekt Stuttgart21 verwendet. Inspiriert durch den Bestand habe ich mich entschieden, diesen möglichen Freiraum durch minimale Eingriffe für eine theoretische zukünftige Nutzung zu gestalten. Die bewusst minimal gesetzten Eingriffe stehen einer realen, schnellen und kostengünstigen Umsetzung nicht im Weg.

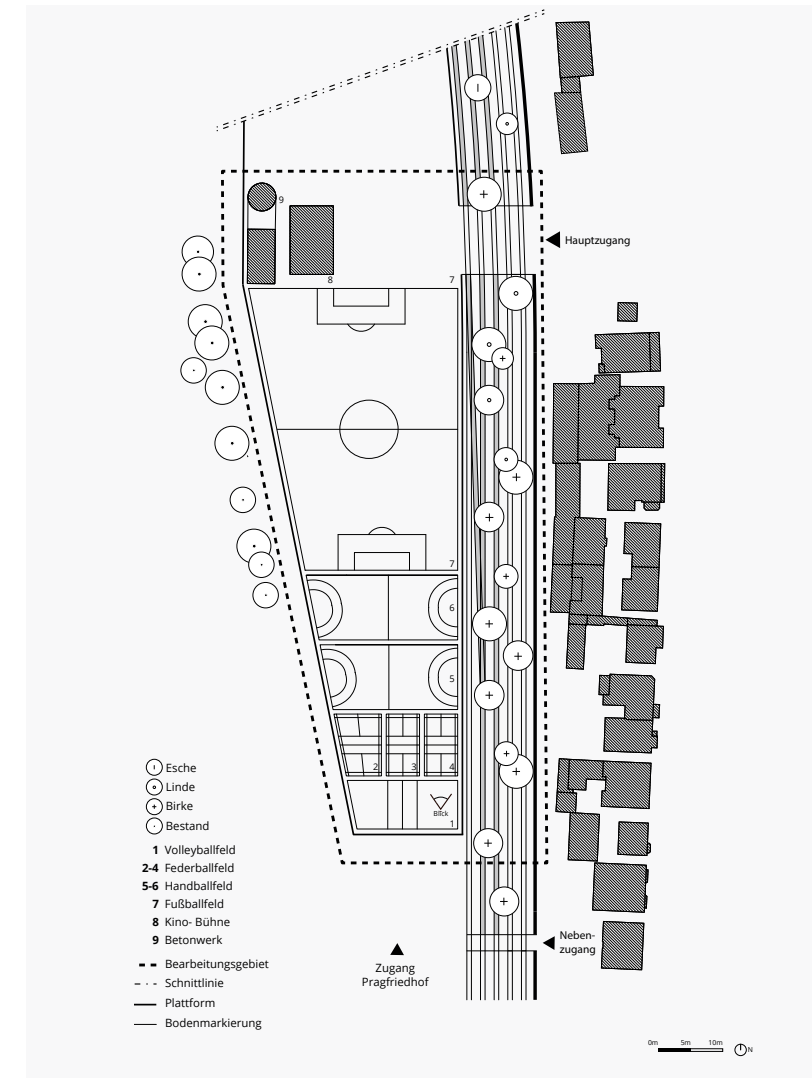
Zum Entwurf

Die Gleisanlage: Sie soll wieder als Naturraum gestaltet werden – quasi der Natur zurück gegeben werden. Durch eine initiierte Sukzession kann sich in naher Zukunft wieder eine natürlich florierende Flora und Fauna entwickeln. Das triest und grau wirkende Bahngelände könnte sich in Zukunft wieder in einen

grünen Raum der Interaktion und Kommunikation, in einen Raum für die Nutzer, verwandeln. Als Gehweg sollen zwei mit Ort beton ausgegossene Gleistrassen dienen. Diese brauchen einerseits keine kostenintensive Pflege und der Bestand wird sichtbar in die neue Nutzung integriert. Im Osten des neu entstehenden Areals („Plattform am Betonwerk“) soll eine Betonmauer als klare sichtbare aber durchwegte Grenze dienen. Zusätzlich dient diese Mauer als offene Graffiti-fläche.

Die Betonplattform: Mein Entwurf sieht vor, dass die bestehende Beton-Plattform nach der Beendigung der Bauarbeiten an dem Großbauprojekt Stuttgart21, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird. Die Plattform ist meiner Meinung nach als eine vielfältig nutzbare Fläche zu verstehen. Sie wird durch unterschiedliche Bodenmarkierungen unzählige Möglichkeiten bieten. Hier wird man mit Hilfe nur Fußball sondern auch Badminton, Handball, Volleyball und vieles mehr spielen können. Sie bietet zusätzlich die Möglichkeit von Märkten, Sportveranstaltungen, Grill und Picknick Happenings... – um nur ein paar Beispiele zu nennen.

In der Verlängerung der Steinbeinstraße wird sich einer der neuen Hauptzugänge in das Wagenhallen-Areal befinden. Der Weg in das Areal wird durch den Gleispark auf die Plattform zu einer bereits jetzt bestehenden Überdachung führen. Diese Überdachung kann durch kleine Eingriffe für Events, Musikveranstaltungen und als Openair Kino umgenutzt werden. Der Gleispark und die Plattform am Betonwerk, bilden zwei sich gegenüberstehende aber komplett unterschiedliche Räume, die in meinem Entwurf in einem gegenseitigen Wechselspiel einen neuen Freiraum für den Stuttgarter Norden bilden.





Lore Stangl
Plattform am Betonwerk



Aktuelle Situation und
Visualisierung

Betonwerk

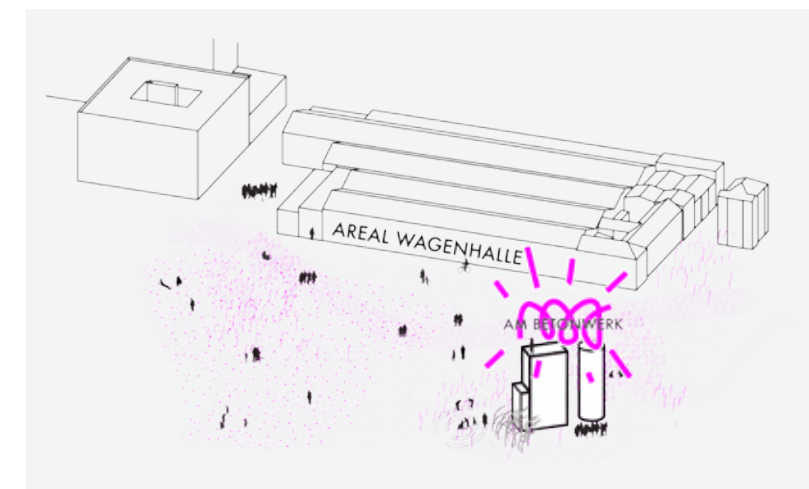
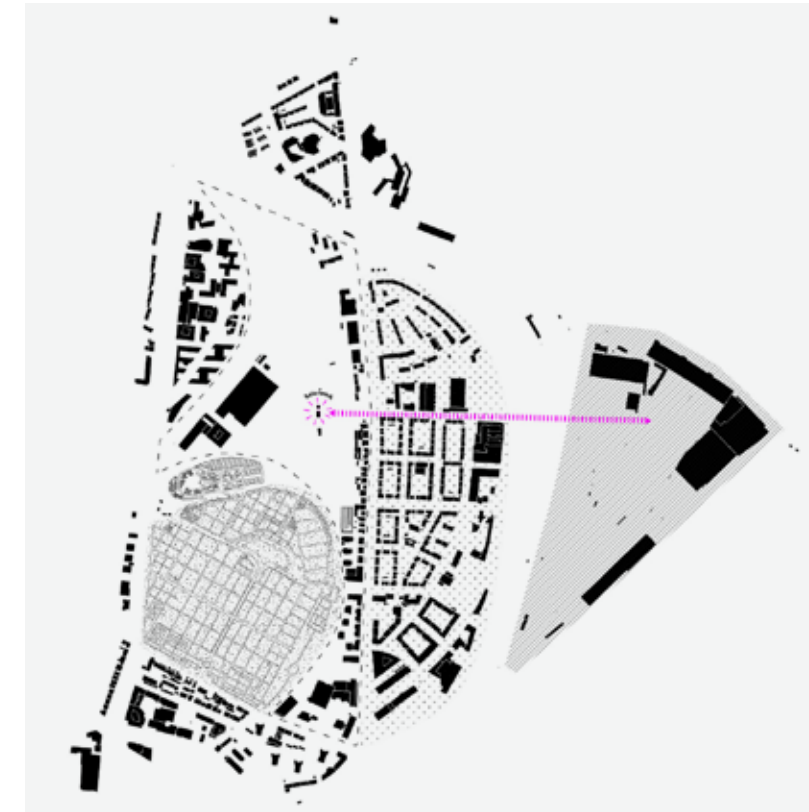
Das Betonwerk der Heidelberg Cement Group liegt in direkter Nachbarschaft zur Wagenhalle und wird in Zukunft der Scheitelpunkt neuer Hauptachsen des Eisenbahner- und Rosensteinquartiers und dem Areal um die Wagenhalle sein.

Im Hinblick auf einen vorgesehenen Rückbau des Betonwerks durch die entstehenden Neuplanungen der Gegend soll das Gebäude als identitätsstiftendes Wahrzeichen für den Freiraum Nord erhalten bleiben. In einem Gebiet das hauptsächlich von einer horizontalen Bebauung lebt, sticht das Betonwerk mit seinen Silos als Hochpunkt heraus. Es bildet somit nicht nur einen Orientierungspunkt sondern auch eine neue Eingangssituation zum Freiraum Nord am Areal an der Wagenhalle.

Der vorgesehene Raum um die Wagenhalleninstandsetzungshalle, welche heute Künstlern als Atelierfläche dient, soll in Zukunft besser in den Stadtraum integriert werden. Jedoch stellt der besondere Charakter der urbanen Insel des Künstlerareals eine erhaltenswerte Eigenschaft im hektischen Treiben einer Großstadt dar. Deshalb werden punktuelle Eingangssituationen mit Akzenten wie dem Betonwerk zukünftig eine wichtige Rolle für das Gebiet spielen.

Die Umnutzung der Silos in einen innerstädtischen Kletterbereich soll ein solcher Akzent werden und dem Bürger die Möglichkeit geben die Vertikale des Gebäudes erlebbar zu machen und aktiv den Ausblick über den Stuttgarter Norden und das bunte Treiben im kreativen Freiraum Nord zu genießen. Die zusätzliche Barnutzung im ehemaligen Verladebereich lässt die Gegend auch zu späten Stunden zum pulsierenden Ort und Treffpunkt für Künstler und Nutzer des Freiraums werden.

Die Initialpflanzung von Weinreben soll die Silos über die Zeit einnehmen und mit dem Wechsel der Jahreszeiten das Gebäude mit dem Wandel der Blattfarbe bespielen. Das graue, monotone Betonwerk wird somit durch einen natürlichen Farbwechsel akzentuiert und im weiteren Verlauf der natürlichen Sukzession freigegeben. Es entsteht somit ein Entdeckungsort der sich im ständigen Wandel befindet. Ehemalige Industriegebäude sind durch ihre großen nutzungs-offenen Volumen oft Potentialräume für kreative Entwicklungen, da sie wenig vorgeben und viel Spielraum lassen. Dieses Potential sollte auch mit dem Betonwerk wahrgenommen werden um dieses als wichtigen Bestandteil des neuen Freiraum Nord zu erhalten.





Plattform/ Obstgarten an den Waggons

Ich habe mich im Rahmen unseres Landschaftsarchitekturseminars dazu entschieden, den hinteren Bereich der bestehenden Betonplattform mit Anschluss an den Gleispark und die Waggons zu gestalten. Um Bezug zu den anschließenden Entwürfen zu nehmen, ist es wichtig die Idee für die vordere Plattform und den Gleispark in Richtung Gedenkstätte zu betrachten. Lores Entwurf erhält den südlichen, breiteren Bereich der Plattform komplett als befestigte Multifunktionsfläche auf der, angelehnt an die bereits vorhandenen gelben Seitenmarkierungen Spielfelder aufgemalt sind. Der südliche Gleispark mit Anschluss an die Gedenkstätte soll ruderal bewachsen und initial mit Birken bepflanzt werden, die den teils aufgefüllten Gleisen und den Fußgängern lichten Schatten spenden.

Mein Entwurf betrifft den nördlichen Teil der Plattform. Im Unterschied zum südlichen Ende ist diese hier deutlich schmaler und verjüngt sich zur Brücke hin. Um den Übergang zwischen öffentlichem Platz, Plattform und den Waggons zu erleichtern habe ich mich dazu entschieden den Ort fragmentierter zu gestalten, in dem die Plattform an einigen Stellen aufgebrochen oder abgetragen wird. Die dazwischen entstehenden Flächen werden mit gelben Bemahlungen, Sportgeräten und Bänken bespielt. So besteht der Anschluss zum südlichen Ende aber mit einer anderen Nutzungskodierung. Die Kante zu den Wagenhallen wird als Kante ausgebildet und in den abgetragenen Einschnitten werden Sitzstufen gestaltet. Durch die Anordnung und die Bepflanzung mit Rubinien entstehen geschütztere Bereiche mit Halbschatten. Vor den Waggons wird die Plattform weiter abgetragen um eine Art Vorplatz mit Sitzstufen zu schaffen. Dieser soll die Interaktion von

Bewohnern und Passanten fördern und die Waggons stärker ins Gebiet einbeziehen. Da meines Erachtens genug Platz vorhanden ist habe ich die Anzahl der Waggons erhöht, so entsteht eine größere Ausweichfläche für künstlerisches Arbeiten und Wohnen mit geringem Budget. Wie im vorderen Gleispark sind zwei der vier Gleise mit Beton ausgegossen um diese als Weg nutzbar zu machen. Der vordere Weg endet bei den Waggons und führt über eine Treppe auf die Plattform. Der hintere Weg geht durch bis hinter die Brücke und bildet so den Anschluss des Gleisparks an das "grüne U". Zwischen den Waggons ist die Fläche privater und kann von den Bewohnern genutzt werden. Durch die Öffnung können bestehende Probleme wie ungewollter Drogenkonsum reduziert werden, da der Bereich auch für andere soziale Gruppen, wie Familien, zugänglich gemacht wird. Die Vegetation wechselt im hier im Vergleich zum südlicheren Teil und geht kurz vor den Waggons in einen "Fallobstgarten" über. Die gepflanzten Fallobstgehölze können zum Kontakt von Bewohnern und Besuchern führen und dienen als weiterer Anziehungspunkt für den Gleispark. Durch die Nähe zu den Waggons könnte ein Teil der Pflege von den Bewohnern übernommen werden, sodass sich der Aufwand für Stadt und Steuerzahler minimieren würde (Baumpatenschaften). Ich habe versucht eine Schnittstelle zwischen mehreren Bereichen zu entwerfen und die Übergänge zwar klar ablesbar, aber möglichst leicht zu gestalten um Hemmungen beim Besucher zu minimieren.





Helen Seeh
Plattform/Obstgarten an den Waggons



Aktuelle Situation und
Visualisierung

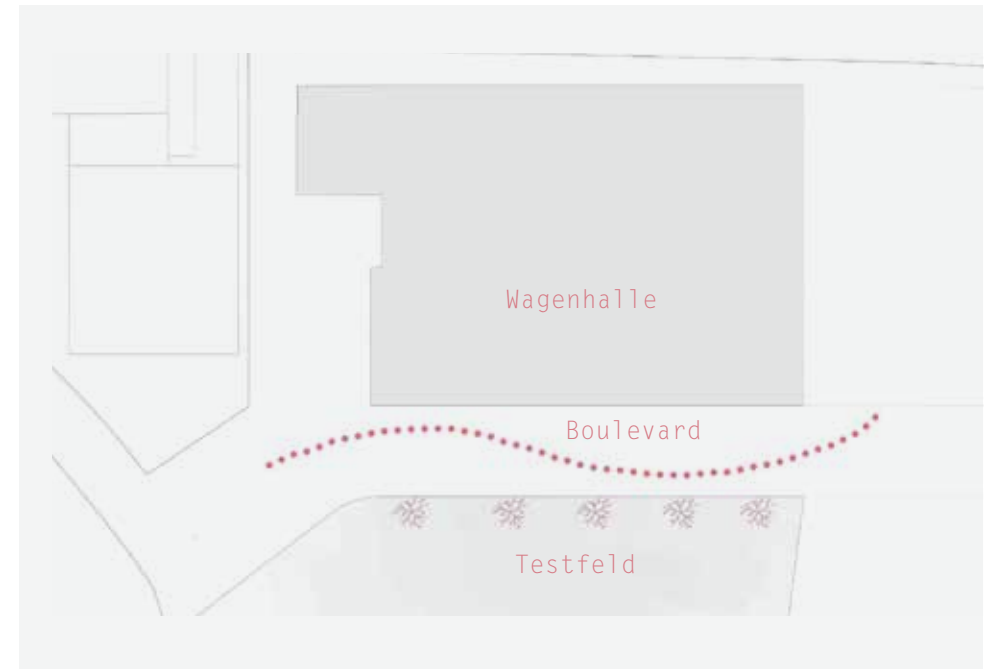
Wagenhalle Boulevard

Der Standort meines Entwurfs ist der Vorplatz der Wagenhalle.

Aktuell wirkt dieser Bereich, der als Eingang für das Areal der Wagenhallen fungiert sehr unnahbar, unübersichtlich und schwer zugänglich. Genau das gegenteilige Bild soll erzeugt werden. Der „Wagenhallen Boulevard“ soll einladend, offen und kommunikativ sein.

Im gleichen Sinne soll der Boulevard sowohl eine Trennung, als auch eine Verbindung zwischen der Wagenhalle und dem gegenüber gelegenen Testfeld schaffen. Es ist eine Fläche auf der Passanten und Künstler miteinander interagieren können. Der Bodenbelag, der sich farblich an den Außenbereich des Kunstvereins anpasst, unterscheidet sich jedoch in der Materialität. Großflächige Betonplatten spannen eine Fläche auf, die sowohl für die Künstler zum Arbeiten, als auch für Passanten zum flanieren dient.

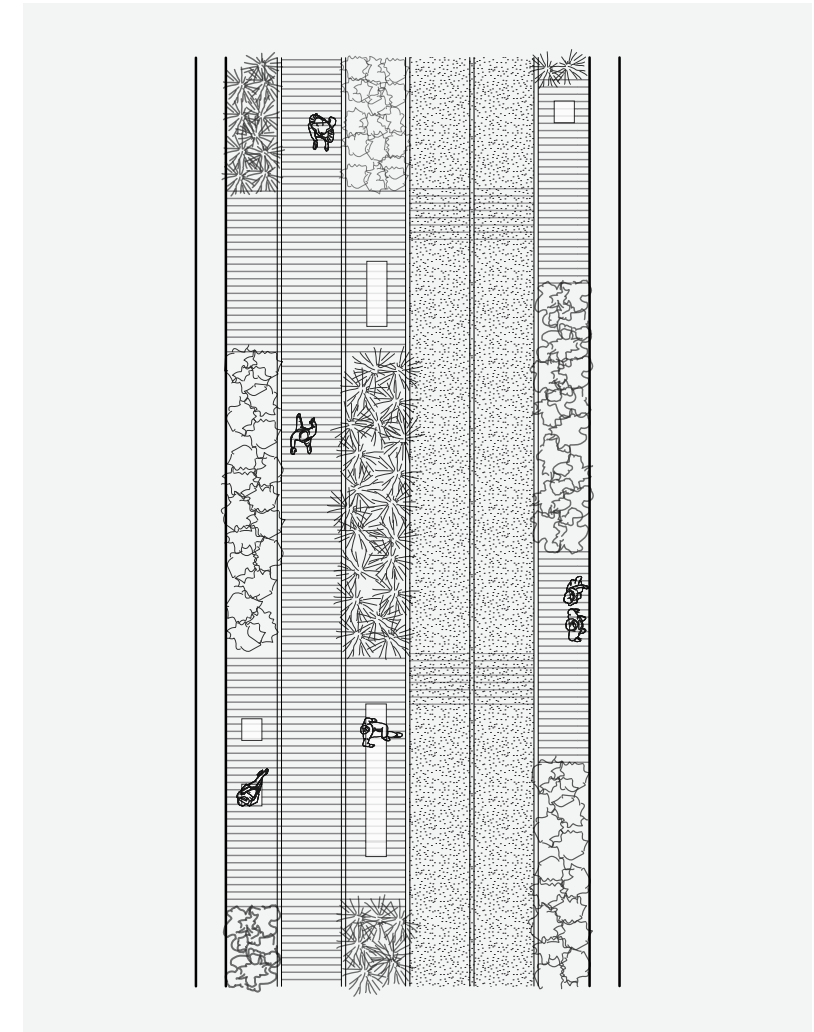
Das Testfeld ist eine Fläche, die weiterhin für die Künstler bestimmt ist und bildet einen privateren Bereich des Areals. Die Trennung zum Testfeld erfolgt zum einen über einen Belagswechsel, von einer festen Betonoberfläche zu Kies, zum anderen über eine räumliche Trennung, die durch eine Kirschbaumallee gebildet wird. Die Japanischen Kirschbäume bilden einen Kontrast zur Umgebung und dienen als Wiedererkennungsmerkmal für den Boulevard. Auf dem gesamten Bereich vor der Wagenhalle ist keine feste Möblierung vorgesehen, um keine gewöhnliche Platzsituation zu erschaffen. Es ist eine Fläche, die sich im Zusammenspiel mit den Besuchern des Freiraum Nords und den Künstlern des Kunstvereins stets verändern soll.





Zur alten Gäubahnbrücke

Die Gleisanlage und die Eisenbahnbrücke hat großes Potenzial, als Teil des neuen Kunstboulevards Raum für Fußgänger und Radfahrer zu fungieren. Der Ort „Zur alten Gäubahnbrücke“ zeigt seinen Charme besonders durch den Kontrast, „alt und neu“: die definierte Konstruktion der Brücke und dessen festes Material Stahl im Gegensatz zu neuen warmen Belägen und der Bepflanzung. Der Ort ist geprägt durch die Linearität der Schienen. Diese soll für die Infrastruktur beibehalten werden, die Schienen sichtbar bleiben und mit neuen Belägen ausgefacht werden. Für den Fahrradweg wird ein heller Asphalt verwendet, für den Fußgängerweg das Material Holz, welches auf die Holzbohlen der Gleiszwischenräume verweisen. Zusätzlich sollen der Linearität kleine Platzsituationen entgegenwirken, d.h. der Weg öffnet sich zu einem Platz und wird wieder enger, öffnet sich erneut. Die dazwischen entstehenden Felder werden unterschiedlich bepflanzt, hauptsächlich Gräser, die verschieden hoch wachsen, teilweise als Sichtschutz dienen und mehrere Farben aufweisen. Die kleinen Plattformen dienen als Aussichtspunkte in die Umgebung und als Ausstellungsfläche von Kunstobjekten, die zum Interagieren auffordern. Aufenthaltsqualitäten entstehen somit durch helle Beläge, Nähe zur Kunst, Ausblicke in die Umgebung und malerische Gräserlandschaften. Der Entwurf trägt seinen Teil bei, die Stadt Stuttgart, fußgänger- und fahrradfreundlicher zu gestalten, der durch ein weites Gebiet führt und die Wagenhallen mit der Innenstadt verknüpft. Es geht vor allem um einen Weg, der nicht nur Verkehrsfläche ist, sondern geprägt ist von Kultur und Aufenthaltsräumen. Die Gleisanlagen verwandeln sich durch die Grünflächen zu einem atmosphärischen Ort, an dem sich die Bewohner gerne aufhalten.





Marie Grützner
Zur alten Gäubahnbrücke



Aktuelle Situation und
Visualisierung

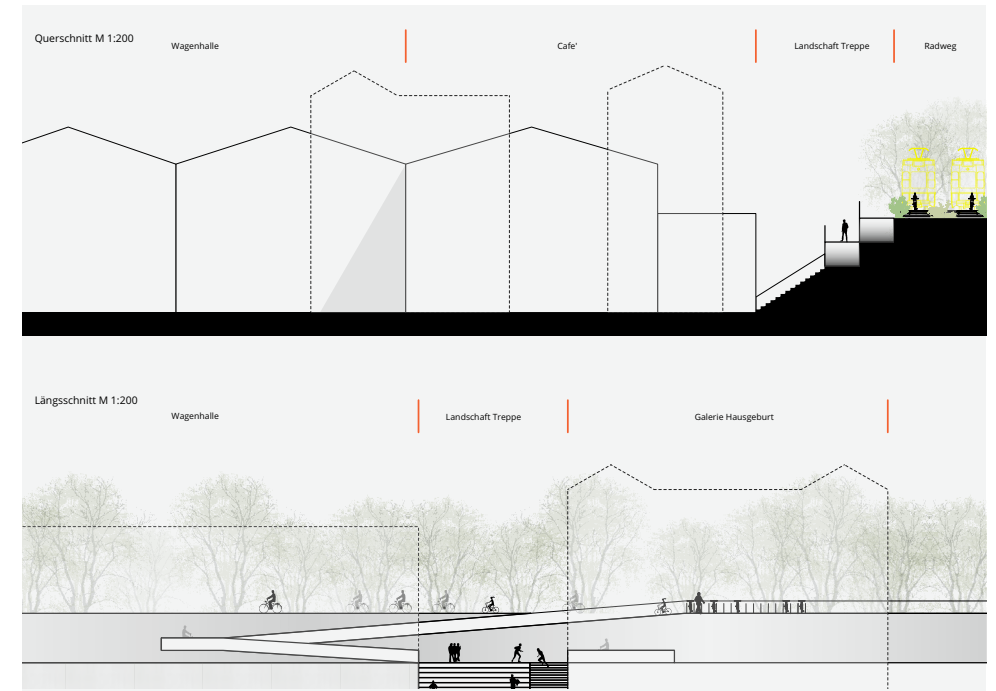
Zugang Kunstboulevard

Bestehende Nutzungen des Ortes:

1. Café und Laden (Wagenhalle Anbau)
Dieser Bereich enthält bereits eine gewisse Attraktivität durch seine harmonische Bepflanzung und die Einrichtung des Aufenthaltsbereich mit Sonnenschirmen, Sitzgelegenheiten und Tischen,
2. Galerie Hausgebur (privater Wohnbereich)
Das Originalfoto zeigt, dass dieser Bereich aktuell bewohnt ist. Der Garten ist mit einem Sichtschutz aus Topfpflanzen und Bäumen versehen.
3. Sackgasse
Die Sackgasse liegt in der Mitte des Ortes und auf der Links- und Rechtsseite gibt es öffentlichen und privaten Raum

Gedanken zum Entwurf des neuen Haupteingangs zum Freiraum Nord:

1. Zwischen den Bahnschienen und der Sackgasse soll eine Verbindung und eine Eingangssituation geschaffen werden, die zum neuen Freiraum Nord an der Wagenhalle führt
2. Entstehung einer Landschaftstreppe um den Höhenunterschied auszugleichen, Fahrradstellplätze und ein neuer Aufenthaltsraum sollen geschaffen werden
3. Entwurf einer Holzterrasse im Café- und Ladenbereich; die vorhandenen Funktionen sollen beibehalten, aber deutlich zu differenziert werden (Über Erhöhung einer Stufe)
4. Pflanzkasten einsetzen
Der bestehende private Garten zeigt das Potenzial der Bepflanzung in Töpfen. Dieser soll auch im neuen Entwurf ein harmonischer Rahmen gegeben werden





Jea Woan Son
Zugang Kunstboulevard



Aktuelle Situation und
Visualisierung

Badesee Freiraum Nord

Der Entwurf eines Badesees hat sich aus der Fragestellung „Was fehlt eigentlich in Stuttgart?“ heraus entwickelt. Das Konzept, schafft somit einen Mehrwert für die Einwohner Stuttgarts in Form einer Wasserfläche. Hier kann jeder von jung bis alt Baden gehen. Es gibt einen Freischwimmerbereich, einen Kinderbereich und Platz für Wassersportarten jeglicher Art. Eine Grüne, gepflegte Wiese mit leichter Hanglage ist um den See herum für die Badegäste eingeplant. Durch die leichte Hanglage hat man einen optimalen Blick auf das Wasser sowie das Umfeld.

Die Form des Sees entwickelt sich aus der geografischen Verbindung des Platzes vor den Wagenhallen mit der aktuellen Schuttdeponie. Unter der Brücke der Bahn hat der Badesee seinen engsten Punkt, somit bekommt der See eine leichte „Schleifen“-Form. Der neu interpretierte Ort schafft neuen Raum für innerstädtische Erholung auf höchstem Niveau. Im Sommer kann der See nicht nur für das alltägliche Badevergnügen benutzt werden sondern auch für Veranstaltungen und Kunstausstellungen an der Wasserfläche. Es wird somit zusätzlich ein Dialog zwischen den Künstlern der Wagenhalle und den Bewohnern Stuttgarts geschaffen. Der See bildet einen Ort, an dem die Menschen verschiedenster Herkunft und Gesellschaft ihre Freizeit gerne verbringen.





Plattform am See

Auf der Grundlage der Frage: „Was fehlt den Bewohnern in Stuttgart?“ wurde der Entwurf eines Badesees im neu erschlossenen Wagenhallen Areal angelegt. Die Grundlegende Idee des Sees war es, einen für die Öffentlichkeit frei zugänglichen Ort der Entspannung und der Natur in die Mitte Stuttgarts zu setzen. Der geplante Badesee ist im industriellen Charakter angelegt und nimmt somit Bezug auf die bisherige Nutzung des Gebietes. So liegt der See als geometrische, vom Menschen geformte Fläche im Areal. An zwei Seiten wird der See durch einen Beton und Holzsteg eingegrenzt, die restliche Fläche wird mit Schilf begrünt und ist zusätzlicher Badestrand, sowie Zugang zum Wasser. Die Betonstufen bieten sich für mehrere Nutzungen, wie z.B. als Spielfläche, zum Sitzen, zum Liegen und als zusätzliche Flaniermeile entlang des Sees an. Der Badesee verbindet mit seinen Grünflächen und Wegen das umliegende Areal miteinander und bietet zugleich auf englischem Rasen mit Fallobstbäumen und im nördlicheren Bereich immer wilder werdender Natur genügend Fläche zum Spielen, für Entspannung und Miteinander an. Des Weiteren ist es vorgesehen die Befestigte, sowie die umliegende Fläche des Badesees für Veranstaltungen des Wagenhallen Vereins, sowie Veranstaltungen der Stadt, Vernissagen und Musikfesten zu nutzen. Das gesamte Umfeld des Sees soll zudem von den Ortsansässigen Künstlern als Ausstellungsfläche im Grünen, sowie für Workshops mit Kindern und der gleichen genutzt werden.





Kay- Pascal Kohler
Plattform am See



Aktuelle Situation und
Visualisierung

Workshop
an den Wagenhallen

24.05.16 – 27.05.16



Konzept und Lehre:
(LB) M.A. Isabel Zintl
(AM) Dipl.-Ing. Josef-Matthias
Printschler

Im Rahmen von:
Seminar Landschafts-
architektur, SS 2016

Klasse für Öffentliche
Räume + Bauten |
Städtebau
Akademie der Bildenden
Künste Stuttgart

In Zusammenarbeit mit:
Kunstverein Wagenhalle e.V.
TAUT | TEMPORARY ARTISTS
UTOPIA TOOL

Ein besonderes Dankeschön
gebührt Herrn Brodt für die
finanzielle Unterstützung,
Robin Bischoff für die
Initiierung des Projekts,
Mark Julien Hahn für die
Grafik, sowie allen die nicht
erwähnt wurden.

Studierende:
Fulya Cimen
Antonia Dürig
Marie Grützner
Jessica Höser
Juan Pablo Ibarra
Sabine Kastner
Kay-Pascal Kohler
Görkem Memet
Sabrina Münzer
Andreas Weber
Helen Seeh
Jea Woan Son
Lore Stangl
Billur Damla Üfler
Jasmin Wilkens

