

HISTORIE

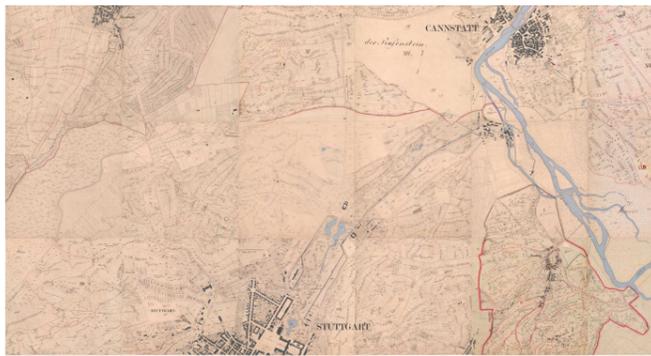


Abb. 1 Urkarte von 1822-1825 (Quelle: Vermessungsamt Stuttgart)



Abb. 2 Lithographie von Friedrich Wagner und Friedrich Federer aus dem Jahr 1852 (Quelle: Stadtarchiv Stuttgart/B 2535)

1822-25

Auf der ersten Katasterkarte von Stuttgart aus den Jahren 1822 bis 1825, der sogenannten Urkarte (Abb. 1) sind die Königlichen Anlagen (Oberer, Mittlerer und Unterer Schlossgarten) von Nikolaus Friedrich von Thouret zwischen Stuttgart und Cannstatt zu erkennen, bevor die Eisenbahn die ersten Flächen in Anspruch nahm.

1846

Nach dem Bau des Rosensteintunnels und der eingleisigen hölzernen Brücke über den Neckar wurde 1846 der erste Stuttgarter Bahnhof feierlich eröffnet (Entwurf Karl von Etzel). Dieser befand sich in der Schloßstraße, der heutigen Bolzstraße. Von der neuen Zentralstation Stuttgart führten nun Gleise nach Cannstatt und in Richtung Feuerbach (Abb. 2 +3).

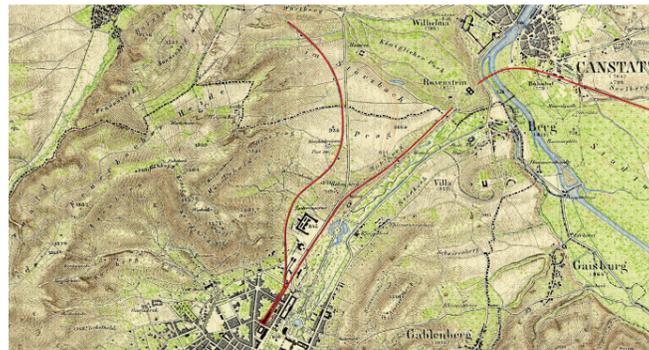


Abb. 3 Stadtplan von Fr. Bohnert nach Topograph Bach um 1850 (Quelle: Städtisches Museum Ludwigsburg)

1864 - 1867

Die Regierungsstadt Stuttgart wuchs schnell, daher musste der erste Stuttgarter Bahnhof schon bald erweitert werden. Ein neues Bahnhofgebäude wurde zwischen 1864 und 1867 mit einer Prunkfassade an der Schloßstraße (heute Bolzstraße) im klassizistischen und Neorenaissance-Stil errichtet (Abb. 5). Für die gestiegenen Wohnbedürfnisse plante man 1895 eine Stadterweiterung auf dem Gebiet des heutigen Rosensteins (Abb. 4), zu der es jedoch vorerst nicht kam.



Abb. 4 Planung von 1895 im Gebiet Rosenstein (Quelle: Landesvermessungsamt Baden-Württemberg)



Abb. 5 Bahnhof an der Bolzstraße 1900

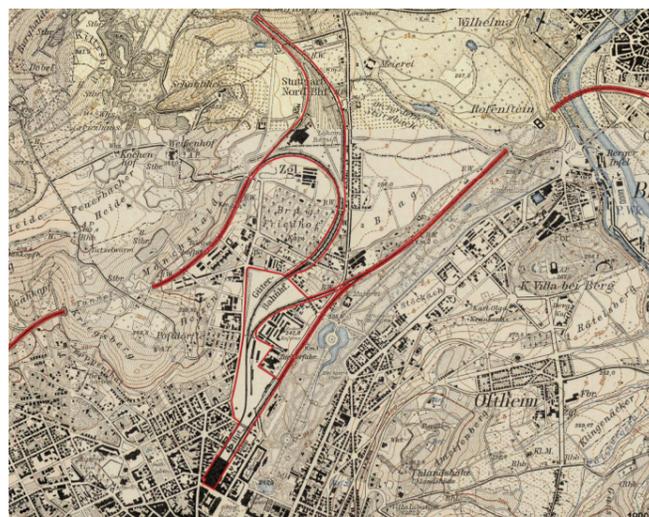


Abb. 6 Bahnfläche 1900 (Quelle: Landesvermessungsamt Baden-Württemberg)

1907

Obwohl die Bahnanlagen seit 1868 durch zugehörige Einrichtungen wie Abstellflächen und einen Güterbahnhof ergänzt wurden (Abb. 6), reichten die Flächen für die weiter gestiegenen Verkehrsbedürfnisse nicht aus. 1907 fielte König Wilhelm II. die Entscheidung zugunsten eines neuen Kopfbahnhofs, der aus Platzgründen etwa 400 Meter nordöstlich des alten Bahnhofs, an der Schillerstraße, entstehen sollte.

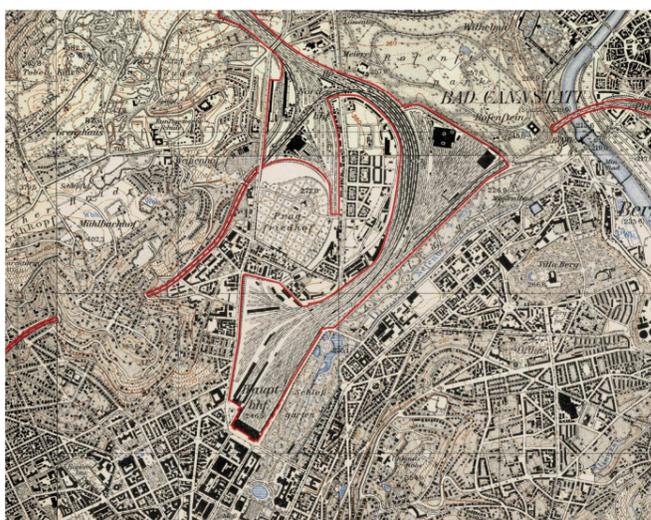


Abb. 8 Bahnfläche 1930 (Quelle: Landesvermessungsamt Baden-Württemberg)



Abb. 7 Hauptbahnhof 1928

1928

1928 wurde der heutige, 16-gleisige von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer entworfene Kopfbahnhof fertig gestellt (Abb. 7). Für das 1914 begonnene Vorhaben mussten Grünanlagen und Parkflächen für Gleise und Bahnanlagen weichen (Abb. 8).

1994

Mit dem 1994 vorgestellten Projekt Stuttgart 21 sollten die oberirdischen Gleisanlagen wieder zurückgebaut und Platz für einen neuen Stadtteil geschaffen werden.

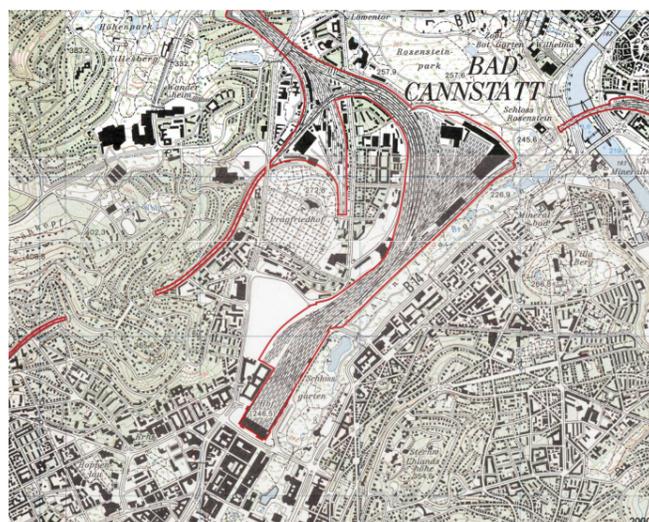


Abb. 9 Bahnfläche 2000 (Quelle: Landesvermessungsamt Baden-Württemberg)

Seit 1998

Nachdem der Güterverkehr bereits in den 80er Jahren nach Kornwestheim verlagert worden war, wurden 1998 die Gleisanlagen im Europaviertel (ehemaliges Güterbahnhofsareal) abgebaut (Abb. 9) und 2001 die ersten Neubauten im Europaareal errichtet. Mit Ausnahme dieses Geländes kaufte die Stadt Stuttgart von der Deutschen Bahn im selben Jahr sämtliche durch Stuttgart 21 frei werdenden Flächen. Unter Beteiligung der Bürger kann nun der neue Stadtteil Rosenstein entstehen (Abb. 10).

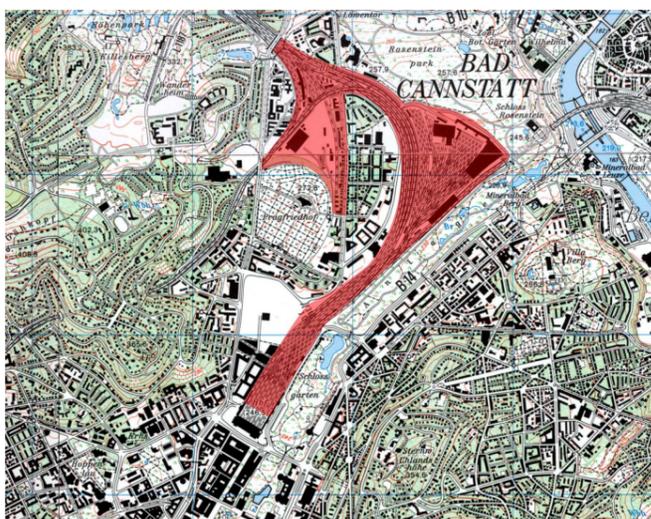


Abb. 10 Entwicklungsfläche Rosenstein 2010 (Quelle: Landesvermessungsamt Baden-Württemberg)