

# Willkommen auf dem Stadtoval!

In der Ausstellung „Stadtoval – früher und heute“ ist der Wandel eines der wichtigsten Stadtentwicklungsprojekte Aalens zu sehen – vom Beginn der Eisenbahnzeit 1861 bis zum heutigen Stadtoval.

An historischer Stelle sind rund 240 Wohneinheiten, Gewerbeflächen und Kultureinrichtungen entstanden und mit Fertigstellung der Grünen Mitte wird ein Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Die direkte Anbindung an den Hauptbahnhof Aalen über den geplanten Steg, die zentrale Lage sowie gute Erreichbarkeit bieten ein großes Potential für ein lebendiges Stadtquartier.



stadtoval.de

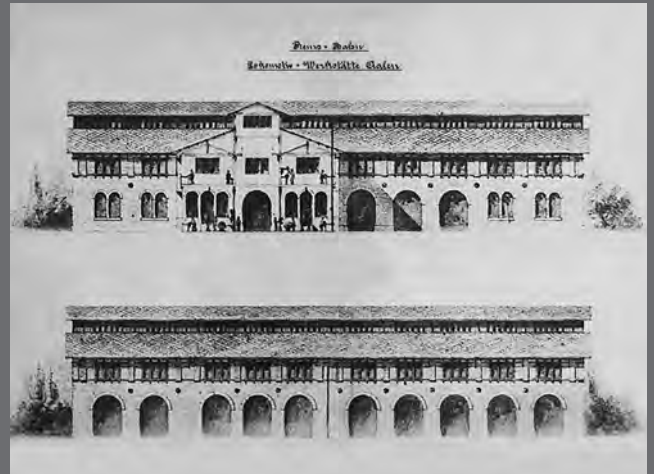


# Die Eisenbahnzeit



Nördliche Innenstadt, Bahnhof, Ausbesserungswerk, Bahnbetriebswerk und Hirschbachsiedlung 1926

## Eisenbahn-Ausbesserungswerk 1866–1955



Im Sommer 1861 erreichte das Eisenbahnzeitalter auch die Aalener Bucht. Am 25. Juli fuhr der erste Zug aus Cannstatt feierlich in Wasseralfingen ein. Damit sollte nicht nur das ostwürttembergische Industriezentrum an Stuttgart angebunden werden. In den folgenden Jahrzehnten stieg Aalen auch zu einem regionalen Eisenbahnknotenpunkt auf. Die Aalener konnten bald ohne Umstieg nach Crailsheim, Nördlingen, Ulm und darüber hinaus reisen.

Der wachsende Zugverkehr machte es nötig, Dampflokomotiven und Bahnanlagen innerhalb kürzester Zeit warten und reparieren zu können.

Im Juni 1863 entschied der König in Stuttgart, am Eisenknotenpunkt Aalen eine sogenannte Reparatur-Werkstätte zu errichten. Die Reparatur aus Niederalfinger Keupersandstein – aufgeteilt in zwei Längs und 3 Querbauten wie ein großes „E“ – konnte bereits im Januar 1866 in Betrieb genommen werden.

Rund um das Hauptgebäude entstanden in den folgenden Jahrzehnten zahlreiche Eisenbahnanlagen. Noch heute künden davon der Lokschuppen sowie das Stadtquartier „Hirschbach“, in dem viele Eisenbahnerfamilien ihr Zuhause fanden.

Dr. Georg Wendt, Stadtarchivar

# Die Nachnutzung



Blick von Westen auf das ehemalige Ausbesserungswerk und das Bahnbetriebswerk um 1960

## Baustahlgewebe GmbH 1955–2002



1956



Blick von Südwesten um 1977



Blick vom Gaskessel 1969



1994

Am 17. April 1945 trafen amerikanische Bomben das Gelände der Eisenbahnreparatur schwer. Nach der Wiederherstellung erlebte das Werk zwar noch eine letzte Blüte, 1955 war es aber endgültig vorbei mit dem Ausbesserungswerk. Die Dampfloks, worauf die Aalener Reparatur spezialisiert war, hatten ausgedient. Für Diesel- und Elektroloks entstanden anderswo Wartungszentren. Die neunzigjährige Eisenbahnertradition endete jäh.

Bis 2002 nutzte die Firma Baustahlgewebe das Gelände. Im folgenden Jahrzehnt produzierten dort kleinere Betriebe. Danach lag das 6,5 Hek-

tar große Areal in bester Innenstadtlage brach. Entsprechend ließ die Stadtverwaltung bereits 2006 untersuchen, wie das Gelände in Zukunft genutzt werden könnte. Insbesondere Lokschuppen und Ausbesserungswerk schienen bestens geeignet, eine städtische Nachnutzung zu erfahren.

2012 entschied der Aalener Gemeinderat, das inzwischen entwidmete Gelände von der Deutschen Bahn zu kaufen. Dank der Zusage von Fördergeldern aus dem Bund-Länderprogramm konnten bereits im Februar 2014 die Abbruch- und Entsiegelungsarbeiten beginnen.

Dr. Georg Wendt, Stadtarchivar

## Das Konzept



2003	2006	2009	2010	2012	2014	2015	2016	2017	2020	2022
Stilllegung der Baustahl-gewerbe GmbH	Aufnahme in das Bund-Länder-Sanierungs-programm	Auslobung städtebaulicher Ideenwettbewerb	1. Preis für Wick + Partner mit Lohrberg, Stuttgart	Beschluss des Gemeinderates zum Erwerb des Geländes	Beginn der Abbrucharbeiten	Bebauungs-planentwurf	Investoren-auswahlverfahren und Beginn der Erschließungs-arbeiten	Baubeginn der Wohngebäude	Eröffnung des Kulturbahnhofs, Fertigstellung der ersten Wohngebäude, Eröffnung der Kita	Hoteleröffnung, Baubeginn Grüne Mitte und Steg

**Die Konversionsfläche des ehemaligen Bahn-ausbesserungswerks als bedeutende Reserve für die Stadtentwicklung Aalens besitzt ein enormes Potenzial, um die Themen Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit miteinander zu verbinden.**

Leitgedanke des städtebaulichen Entwurfs des Büros Wick + Partner gemeinsam mit Lohrberg Stadtlandschaftsarchitektur als Wettbewerbs-sieger 2010 war, zwischen den drei baulichen Polen aus der Eisenbahnerzeit, dem Bahnbe-triebgebäude, dem Lokschuppen und dem Gaskessel, ein neues Quartier aufzuspannen, das seinerseits wieder aus drei Teilen besteht: Dem Wohnquartier, das sich an der ehemaligen Eisenbahnersiedlung im Osten angliedert und ausrichtet, einer „Gewerbeschiene“ entlang der Bahngleise sowie dem alles integrierenden Freiraums.

Unterschiedlichste Nutzungen (Forschung, Dienstleistung, Gastronomie, Hotel, Wohnen, Kultur, Versorgung etc.) lassen in der Gesamt-heit des Quartiers ein modernes Stadtviertel ganz eigener Ausprägung entstehen. Die aus der Geschichte des Ortes übernommenen Ge-bäude – der Kulturbahnhof und der Lokschup-pen – setzen dabei besondere Akzente.

Das Wohnquartier orientiert sich in seiner Ku-batur und Geschossigkeit an den bestehenden Gebäuden der Eisenbahnersiedlung entlang der Düsseldorfstraße. Von hier staffelt sich die Gebäudehöhe zum Park auf treppenförmigen Terrassen ab.

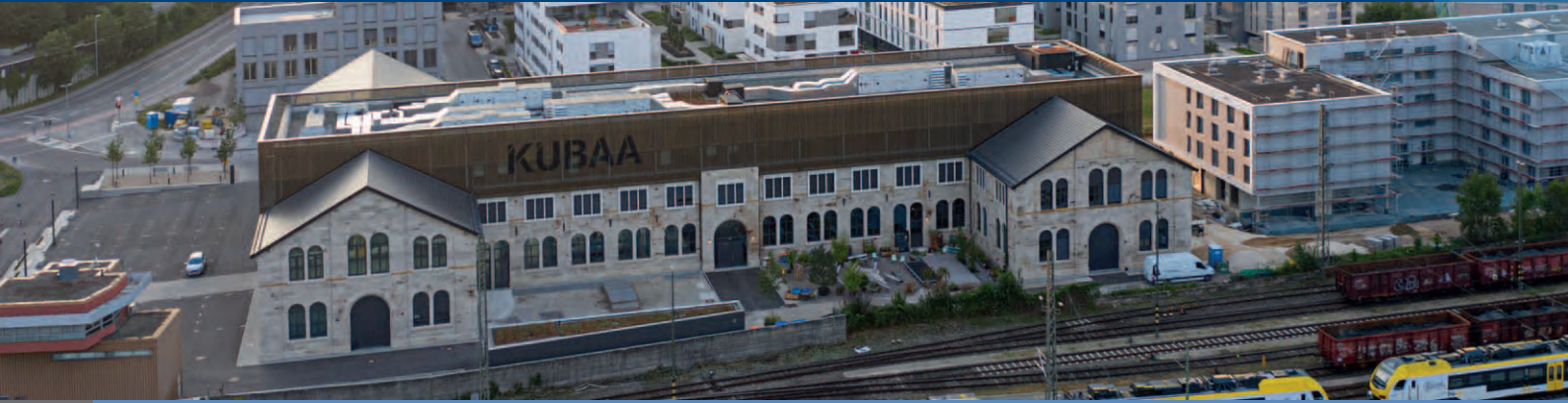
Zentrales und alles verbindendes Element des Quartiers bildet die als Park ausgebildete „Dreh-scheibe Grüne Mitte“. Mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Erlebniselementen soll es die

Bewohner\*innen, die dort Arbeitenden sowie Besucher\*innen des Kulturbahnhofs zum Ver-weilen und Spielen einladen. Entlang der Bahn-gleise wurden durch die vorgesehene „Gewer-be-schiene“ mit Kulturbahnhof und Hotel der Park und das Quartier räumlich gefasst. Diese Be-bauung dient zugleich der Lärmabschirmung.

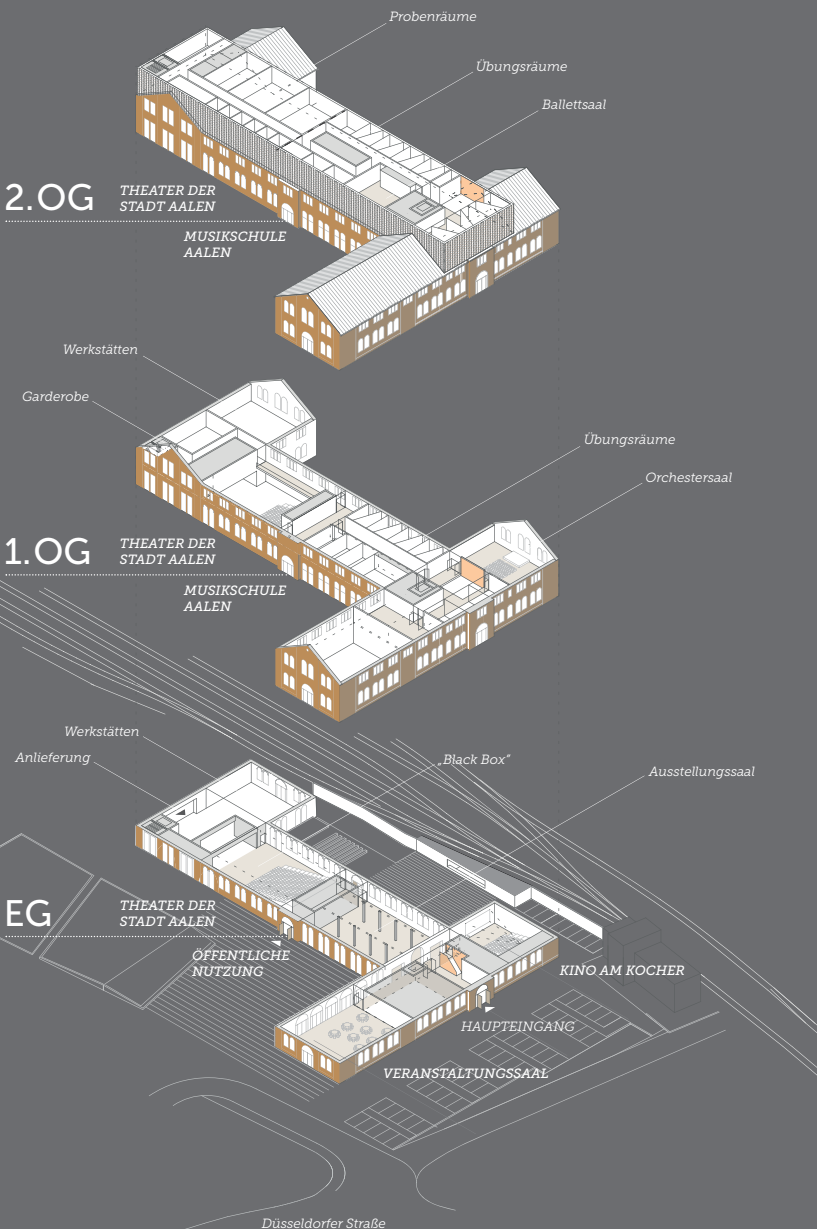
Die breite Zäsur der Bahngleise im Bereich des Aalener Hauptbahnhofs wird durch einen neuen Fußgängersteg überwunden werden, die beste-henden Unterführungen wurden gestalterisch aufgewertet und attraktiviert. Diese Maß-nahmen intensivieren die Verflechtung der östlichen Stadtteile mit der Innenstadt.

Nach Fertigstellung aller Maßnahmen wird ein neues Stadtquartier entstanden sein, das eine Lücke im Stadtbild ausfüllen und gute Mög-lichkeiten für das Leben in der Stadt bieten wird.

## Der Kulturbahnhof



April 2015	September	15. Dezember 2016	Februar 2017	Mai	März 2017	26. Oktober	April 2019	September 2020	2. Oktober
Auslobung Realisierungswettbewerb	Juryprämierung Realisierungswettbewerb	Baubeschluss des Gemeinderates	Genehmigungsphase		Ausführungsplanung und Ausschreibung/Vergabe	Grundsteinlegung	Richtfest	Fertigstellung	Eröffnung



# KUBAA

KulturBahnhof  
Aalen

**Standort**  
Ehemaliges Bahnbetriebsgebäude  
im Nordwesten des Stadtovals

- Nutzungen**
- Musikschule Aalen  
1.300 m<sup>2</sup> Nutzfläche
  - Theater der Stadt Aalen  
1.900 m<sup>2</sup> Nutzfläche inkl. Theatersaal mit 400 m<sup>2</sup>
  - Kino am Kocher  
130 m<sup>2</sup> Nutzfläche
  - Gastspiele, Kleinkunst, Comedy,  
Konzerte jeglicher Art  
650 m<sup>2</sup> Nutzfläche inkl. Veranstaltungssaal mit 350 m<sup>2</sup>
  - Ausstellungen, Messen,  
kleinere Kongresse  
500 m<sup>2</sup> Nutzfläche inkl. Ausstellungssaal mit 350 m<sup>2</sup>

# Die „Drehscheibe Grüne Mitte“



**Der neue Naturraum, als gemeinschaftliche Mitte und wichtiger Teil des unverwechselbaren Erscheinungsbildes des neuen Quartiers, ist geprägt durch das Nebeneinander von vier miteinander korrespondierenden bandförmigen Bereichen – der Promenade, einer Fuge, dem Rasenrelief und der baumbestandenen Erschließungsstraße.**

Die „Grüne Mitte“ stellt durch randseitige Hochbauten und Baumpflanzungen an drei Seiten einen gut gefassten Stadtraum dar. Der Raum öffnet sich deutlich nach Norden zum Platz vor dem Kulturbahnhof und geht im Süden eher locker in die angrenzende Bebauung über.

Mit einer sanften topographischen Faltung werden die offene Wiese und der leichte Höhen sprung als subtil formuliertes Rasenrelief zum

prägenden gestalterischen Thema. Die leicht geneigten Wiesenflächen erlauben die spielerische Aneignung – beispielsweise für Ballspiele, Drachensteigen oder Familienpicknicks.

Entlang der attraktiv westorientierten Lage vor der östlichen Wohnbebauung entsteht über die gesamte Länge eine breite Parkpromenade. Sie liegt mit Mauer und Hecke abgeschirmt und um ca. 1,5 m tiefer gegenüber den westlich angrenzenden privaten Flächen. Parkseitig geht die Promenade mit einer weitläufigen Treppenanlage in eine eingesenkte Fuge über.

In dieser Fuge ist im südlichen Abschnitt ein durch den Hirschbach konstant gespeister Wasserspiegel mit maximal 40 cm Tiefe vorhanden. Der Wasserspiegel bildet einerseits einen ansprechenden Blickfang im Park und anderer-

seits durch Treppen und naturnahe Einbauten einen attraktiven Spiel- und Erlebnisbereich. Im nördlichen Abschnitt der Fuge entsteht ein Spielbereich des Areals. Er entwickelt sich als Netzskulptur aus der Topographie des Terrains. Er zitiert abstrakt mit seinen „verbogenen“ Tragrohren das Bild der früheren Kranbahnen während des Abbruchs und erinnert so an die Genese des Ortes. Im Süden wird dieser Spielbereich durch einen beispielbaren „Gasometer“ ergänzt – ein Element, das wiederum spielerisch an die frühere Nutzung erinnert und als Blickfang ein schon im städtebaulichen Entwurf prägendes und inzwischen verlorenes Element abstrakt nachzeichnet.

Die der innerörtlichen Grünraumversorgung dienende Planung für die „Drehscheibe Grüne Mitte“ wurde vom Büro Lohrer.Hochrein erstellt.



Quellstein



Wasserspiegel



Gräserband



Vorplatz Kulturbahnhof



Stegvorplatz

# Die Unterführungen



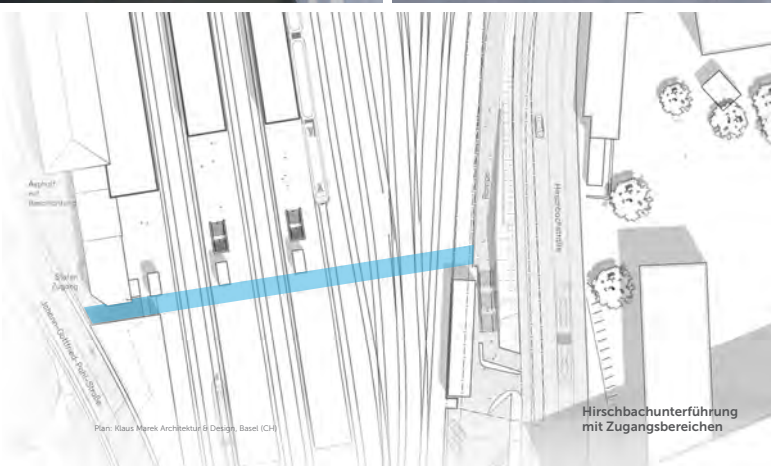
Hirschbachunterführung

## Hirschbachunterführung

Nach einer vorgeschalteten Mehrfachbeauftragung wurde Ende 2016 das Büro Klaus Marek Architektur und Design in Kooperation mit den Büros Köber Landschaftsarchitektur und Candela Lichtplanung mit der Umgestaltung der Hirschbachunterführung beauftragt.

Neben der Neugestaltung der Unterführung selbst wurden auch die Zugangsbereiche Ost und West aufgewertet.

Mit Akzentuierungen durch unterschiedliche Leuchten und Lichtstimmungen wie auch durch Umgestaltung der Wände, Decken und Bodenbeläge wurde eine wesentliche Aufwertung dieser wichtigen Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Oststadt und Innenstadt mit direkten Zugängen zu den Gleisen 1 bis 5 des Aalener Hauptbahnhofs erzielt.



Hirschbachunterführung mit Zugangsbereichen

## Unterführung Düsseldorfstraße

Die Unterführung wurde bereits Anfang des 20. Jahrhunderts geplant und gebaut. Bis heute ist der historische Charakter mit der genieteten Deckenkonstruktion erhalten geblieben. Trotz der geleisteten wichtigen Anbindung der östlich gelegenen Stadtteile und des Stadtovals an die Innenstadt, bleibt die trennende Wirkung des Gleisfelds bestehen.

Mit dem Ziel einer ganzheitlichen Neugestaltung wurden mittels Mehrfachbeauftragung Ideen entwickelt. Erste Maßnahmen waren die Umsetzung eines Lichtkonzepts, das sowohl mit niedrigen Betriebskosten verbunden ist, als auch dem Ort gerecht wird. Darüber hinaus wurde die schmale Unterführung für den motorisierten Verkehr gesperrt und stärkt damit die Verkehrsarten der Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen. Eine erste Umgestaltung der beidseits der Unterführung befindlichen Umfeldler hat bereits stattgefunden. Nach der geplanten Sanierung der Unterführung durch die Deutsche Bahn sollen beide Eingangsbereiche weiter aufgewertet werden.



Unterführung Düsseldorfstraße

# Der Steg über die Gleise



## Der Steg verbindet – barrierefreier Brückenschlag zwischen Innenstadt, Stadtoval sowie den östlichen Stadtquartieren.

Um für die Anbindung des neuen Quartiers an die Innenstadt effektive und komfortable Wegebeziehungen zu schaffen und neben dem Kulturbahnhof eine weitere Verknüpfung zur Tradition der Bahn in Aalen herzustellen, hat sich die Stadt Aalen dafür entschieden, einen Fußgängersteg über die Bahngleise zu errichten. Dieser soll das neue Stadtquartier und die Innenstadt auf attraktive Weise miteinander verbinden.

In der städtebaulichen Konzeption bildet der Steg einen zentralen Punkt.

Geplant von Prof. Dr. Werner Sobek, Architekt, Gewinner des Deutschen Ingenieurspreises und gleichzeitig Sohn der Stadt Aalen, überspannt der Steg die Bahngleise auf über 140 Metern Länge und in einer Höhe von 8,50 m.

Einen barrierefreien Zugang zum weithin sichtbaren neuen Wahrzeichen der Stadt Aalen bieten dabei die geplanten Aufzüge. Nachdem der Bau des Stegs im Oktober 2018 durch den Gemeinderat der Stadt Aalen beschlossen wurde und die ersten beiden Bauabschnitte im Herbst 2021 vergeben wurden, wird der eigentliche Bau im Mai 2022 beginnen. Aufsehenerregend wird dabei das Einheben der Brückenteile mittels eines riesigen Krans sein, der die Ausmaße eines Einfamilienhauses besitzt.

Bauzeit	<b>Mai 2022 bis Januar 2023</b>
Gesamtlänge Bauwerk	<b>141 m</b>
Stützweiten	<b>50 m/44 m/38 m</b>
Höhe über Gleisen	<b>ca. 8,5 m</b>
Höhe Aufzugsschächte	<b>ca. 12,5 m</b>
Brückenbreite	<b>ca. 3,3 m</b>
Gehbahnbreite	<b>ca. 2,5 m</b>
Stahltonnage	<b>210 t</b>
Holzlamellen	<b>6.000 lfm</b>





## Die bauliche Umsetzung



Blick auf das Stadtoval und den künftigen Kulturbahnhof 2015

### Großbrand und vorbereitende Maßnahmen



Großbrand im ehemaligen Bahnausbesserungswerk 2014



Bereich der ehemaligen Drehzscheibe 2015



Impressionen 2014/2015

## Die bauliche Umsetzung



Blick auf das Stadtoval von Westen 2021

Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit – ein neues Stadtquartier entsteht



Impressionen 2019



Impressionen 2021/2022