

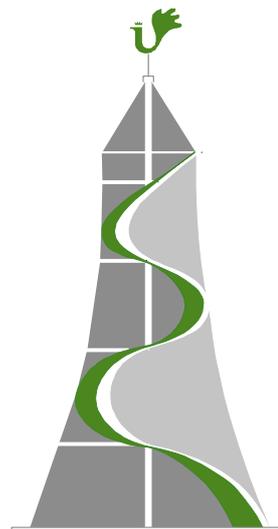
Verschönerungsverein Stuttgart e.V.

mehr als 160 Jahre Stadtverschönerung – seit 1861

Verschönerungsverein • Weberstrasse 2 • 70182 Stuttgart

Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Wohnen
Städtebauliche Planung Rosenstein 61-10
Eberhardstraße 10

70173 Stuttgart



per email: Poststelle.61-10@stuttgart.de

Erhard Bruckmann
Vorsitzender

Weberstrasse 2
70182 Stuttgart

Fon 0711 – 236 42 46
Fax 03212 – 1239534
office@vsv-stuttgart.de

Rahmenplan Stuttgart Rosenstein (Entwurf vom 20.05.2022) Stellungnahme des Verschönerungsvereins Stuttgart e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für Ihre E-Mail vom 15.06.2022 und die Beteiligung des Verschönerungsvereins Stuttgart e.V. an der Erörterung des Entwurfs zum Rahmenplan Stuttgart Rosenstein vom 20. Mai 2022.

Als Verschönerungsverein fühlen wir uns mitverantwortlich für die Diskussion des Gemeinderats über den Entwurf des Rahmenplans Stuttgart Rosenstein.

Wir haben nach sehr intensiver fachlicher Prüfung des Rahmenplans durch die im Verein ehrenamtlich mitarbeitenden Fachleute eine Vielzahl von **planerischen Defiziten** des bisherigen Entwurfs identifiziert und haben diese in **41 einzelnen Positionen** mit großenteils **eigenen Voten** für die bessere Lösung in der nachfolgenden Stellungnahme ausführlich dargestellt und zusätzlich konstruktive Kritik an den Plänen und der PowerPoint-Präsentation formuliert.

Hieraus beispielhaft hervorhebend erkennen wir erheblichen Verbesserungsbedarf der Rahmenplanung bei den folgenden Themen:

1. Remodellierung der Topographie

Wir plädieren für eine größtmögliche Annäherung an die natürliche Topographie, die eine barrierefreie Verflechtung mit den angrenzenden und umliegenden Bereichen der Stadt ermöglicht.

2. Ausgewogene Flächendisposition

Wir plädieren für eine dem Ort angemessene Ausgewogenheit der Flächenaufteilung, insbesondere von überbaubaren und nicht überbaubaren Flächen, Baulandflächen und Erschließungsflächen, von öffentlichen und privaten Grünflächen sowie von homogenen und gemischten Milieus. Die denkmalgeschützten Flächen und Gebäude sollten dargestellt werden.

3. Ausgewogene bauliche Dichten

Die Grundsätze "*Innenentwicklung vor Aussenentwicklung*", "*Grün in die Stadt*" und "*keine Beeinträchtigung des Luftaustausches durch Hochhäuser*" (*Asemwald*) sollten nicht zu extremen baulichen Dichten (Geschossflächenzahlen) und zu Lasten von Wohnflächen führen.

U. E. zu beachten ist der Grundsatz: **Die Stadt ist zum Wohnen da.**

4. Baulich-landschaftliche Gestaltung des wertvollen Parkrandes

Am Rosensteinpark und am Schloßgarten sollten harmonische Landschaftsbilder entstehen. Das Thema der *Esplanade (Promenade)* sollte den gesamten Siedlungsrand am Rosensteinpark und Schloßgarten prägen, mit den wechselnden Eindrücken vom aufsteigenden Gelände des Rosensteinparks bis zum abfallenden Gelände des Schloßgartens. Eine anspruchsvolle Gestaltung der unterschiedlichen Abschnitte sollte angestrebt werden – entlang von Sportflächen, Wohngebäuden mit Vorgärten und öffentlichen Gebäuden.

Auf der *Esplanade* sollte eine eigenständige Atmosphäre geschaffen werden. Die Freitreppen und Wege sollten sich wie selbstverständlich in einen landschaftskünstlerisch gestalteten Übergang zur Parklandschaft einfügen. Konflikte unter den Nutzergruppen, z.B. zwischen Fußgängern und Radfahrern, sollten ausgeschlossen werden.

5. Sozial-gerechte Bodennutzung

Wir plädieren für eine Bodenpolitik, die ausreichend Wohnflächen zur Verfügung stellt und eine dauerhaft ausgewogene Flächenbedienung und Mischung sozialer Milieus ermöglicht. Diese Mischung sollte so gelenkt werden können, dass ein konstruktives soziales Miteinander dauerhaft begünstigt wird.

6. Bewährtes und Neues mischen

Wir plädieren dafür, dass nicht **alle** Neubauf Flächen Teil eines urbanen *Großexperiments* sein sollten. Eine größere Fläche sollte nach den neuesten sozialen und technischen Standards entwickelt werden, so dass sehr gute funktionierende Ergebnisse erwartet werden können.

Auf einer kleineren Fläche - in der Größe der Weißenhofsiedlung - sollten Bauexperimente vorgesehen werden. Dazu würde sich z.B. die Fläche des Teilgebiets C2 oder die Fläche des ehemaligen Paketpostamts gegenüber dem Schloss Rosenstein anbieten.

7. Verflechtung mit der Stadt

Das Büro asp wurde von der Stadt beauftragt, für den Wettbewerbsbereich einen Rahmenplan zu erarbeiten. Aufgabe der Stadt wird es sein, die Neubaugebiete mit der gebauten Stadt zu verknüpfen. Die Verflechtung kann bis in die Bestandsflächen hineinreichen, und *Durchbrüche* können erforderlich werden.

8. Verflechtung mit der Region

Die regionale und überregionale Bedeutung von Standorten sollte rechtzeitig erkannt und bedacht werden (A3).

9 Projektgesellschaft

Wir setzen uns entscheiden für die baldige Einrichtung einer Projektgesellschaft ein, die in der Lage ist, die Transformation von Gleisflächen in urbane Quartiere zu koordinieren, zu leiten und gegenüber dem Gemeinderat zu verantworten. Die nachfolgende Rechtfertigung der *HafenCity Hamburg GmbH* sollte im Hinblick auf den *Rosenstein* geprüft werden:

"Integriertes Entwicklungsmanagement für Hamburg:

Große Stadtentwicklungsvorhaben bedürfen eines intensiven Zusammenwirkens und der Bündelung von Ideen, Konzeption und Realisierung. Aufgrund der engen Verknüpfung öffentlicher Investitionen (ca. 3 Mrd. Euro, davon ca. 1,5 Mrd. aus Grundstücksverkaufserlösen) mit der notwendigen Bindung hoher privater Investitionen (ca. 10 Mrd. Euro) besteht in der Hafen City eine erhebliche Komplexität der Aufgaben sowie ein hoher Steuerungsbedarf."

Das trifft auf die Realisierungsaufgabe Rosenstein auch zu.

Die ausführliche 35-seitige Stellungnahme des Verschönerungsvereins ist angehängt.

Mit freundlichen Grüßen

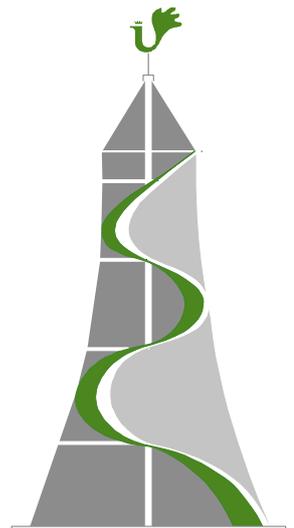


- Erhard Bruckmann -
Vorsitzender

Verschönerungsverein Stuttgart e.V.

mehr als 160 Jahre Stadtverschönerung – seit 1861

Verschönerungsverein • Weberstrasse 2 • 70182 Stuttgart



**Stellungnahme
des
Verschönerungsvereins Stuttgart
vom 07. September 2022**

**zum Entwurf des
*Rahmenplans Stuttgart Rosenstein vom 20.05.2022***

Der Verein dankt für die Gelegenheit, Stellung nehmen zu können zum Entwurf des Rahmenplans Stuttgart Rosenstein. Diese Chance bedeutet für uns zugleich auch Mit-Verantwortung. Die Anmerkungen und Forderungen sollen vor allem zum Gespräch über den Entwurf des Rahmenplans beitragen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

- Erhard Bruckmann -
Vorsitzender

Übersicht

A. Anmerkungen 01 bis 41 zum Entwurf des Rahmenplans Rosenstein	02
B. Redaktionelle Anmerkungen zu den Themenplänen	29
C. Kritische Anmerkungen zur Powerpoint-Präsentation	33
D. Literaturbelege 'Zur Logik großer Pläne'	34

A. Anmerkungen zum Rahmenplan Stuttgart Rosenstein

1. Erläuterungsbericht zum Rahmenplan

Leider wurde dem Rahmenplan kein Textteil beigefügt. Die einzelnen Teilaspekte des Rahmenplans werden präsentiert aber nicht wirklich erläutert, so als verstehe sich der Rahmenplan sich von selbst.

2. Region

Der Standort *Rosenstein* besitzt eine zentrale Lage in der Region und ist sehr gut über Schienen und Straßen erreichbar. Er könnte regionale Funktionen übernehmen. Dieser Aspekt sollte nicht außer Acht bleiben.



Abb.1. Region Stuttgart

3. Lage am Grünen U

Der *Rosenstein* besitzt einen etwa 3 km langen *Parkrand am Grünen U*, der neue Stadtteil liegt direkt an einer über 100 ha großen Parkfläche, bestehend aus dem Rosenstein Park, dem Unteren - und Mittleren Schloßgarten mit einer Fortführung in den Oberen Schloßgarten.

Der *Rosenstein* ist eine stadtentwicklungspolitische Aufgabe, die nicht allein als *Insel wohldefinierter Aufgaben* anzusehen ist. Die Entwurfsaufgabe umfasst neben der Konzeption neuer Quartiere zugleich auch ihre Verknüpfung mit der vorhandenen Stadt und der Region. Wie stark müssen und dürfen die Verbindungen zum Umfeld von Stadt und Region sein, damit ein Quartier lebensfähig wird? Diese Frage ist **unbeantwortet**.

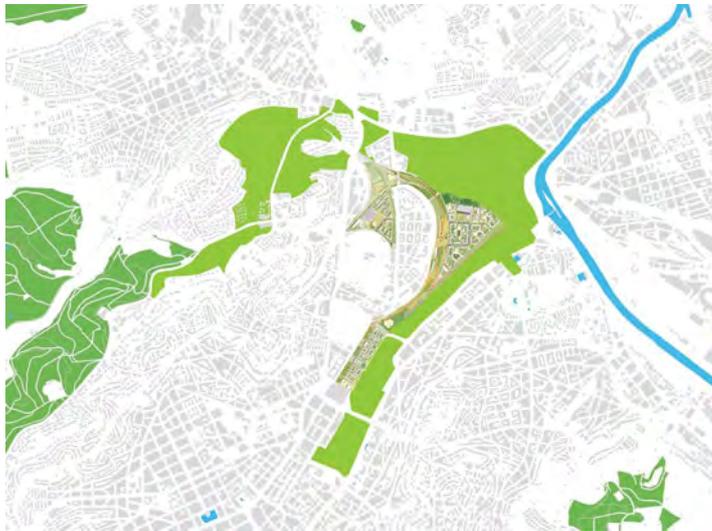


Abb.2 Drei Kilometer langer Parkrand am Grünen U



Abb.3 öffentliches Grün

Der neue Stadtteil kann mit einem lebendigen "Organ" verglichen werden, das in den größeren "Organismus" der Stadt eingefügt und mit ihm verbunden werden soll. Es entstehen neue, individuelle Quartiere, die zugleich Teile der Stadt und der Region sind und durch ihre Verknüpfungen eine eigene Identität erhalten und zur Identität von Stadt und Region beitragen. Die Stadt ist verantwortlich für die Verflechtung von bestehenden und neuen Stadtvierteln. Abb. 6 zeigt einen von uns vorgeschlagenen näheren Untersuchungsbereich für notwendige Verflechtungen.



Abb.4 Die Quartiere



Abb.5 Quartiere im Kontext



Abb.6 Verflechtungsbereich

4. Fernblicke ins Land

Eine besondere Form des Standortkapitals der Stadt stellen die Fernblicke (Isovisten) dar: ins Land, zu den umgebenden Kesselrändern sowie zu markanten topographischen Punkten und Gebäuden der Stadt. Bei der Gestaltung der Quartiere sollte darauf geachtet werden.



Abb.7 Blicke zum Kappelberg und Fernsehturm

5. Quartiere

Die Abgrenzung der neuen Quartiere ist nachvollziehbar. Nur schwer – und für uns nicht – nachzuvollziehen ist die im Rahmenplan vertretene Auffassung, dass die neuen Quartiere *einen Stadtteil Rosenstein* bilden sollen. Die Teilgebiete A2/3, B, C1/2 stellen einen "Saum" dar, der insgesamt eine Länge von etwa 3km aufweist. Wir bezweifeln, dass diese Stadtteile als sozial-räumliche Einheit funktionieren werden.



Abb.8 Stadtteil Prag und Stadtteil Am Schloßgarten

Wir schlagen folgende **veränderte** Sichtweise vor:

1. Die nördlich der Wolframstraße gelegenen neuen Stadtquartiere (C1 Maker City und B Rosensteinquartier) arrondieren das Nordbahnhofviertel (Stadtteil Auf der Prag). Die neuen Quartiere werden künftig auf kurzen Wegen mit den angrenzenden Bestandsgebieten (Nordbahnhofviertel, Löwentorzentrum, Sarway-, Störzbachstr.) verbunden sein und eine neue sozialräumliche Einheit den *Stadtteil Prag* bilden.

2. das südlich der Wolframstraße gelegene Europa-Quartier A2/3 wird zusammen mit dem Teilgebiet A1 (Europaviertel), der Sparda, der LBBW den neuen *Stadtteil Am Schloßgarten* bilden, der mit dem Teilgebiet A3 an den Manfred-Rommel-Platz angrenzt.

Unser Votum hierzu:

Wir regen an, dass mit der Rahmenplanung die Einteilung der Stadtteile im Hinblick auf neu entstehende sozialräumliche Einheiten überprüft wird. Es sollte darauf hingewirkt werden, dass günstige stadträumliche, bodenpolitische und soziale Voraussetzungen geschaffen werden, die einen Austausch der Menschen untereinander begünstigen – unabhängig davon, ob sie in Bestands- oder Neubaugebieten leben werden.

Planerisch ist dabei die Frage zu beantworten, wie die neuen Quartiere mit den angrenzenden Stadtteilen und den umliegenden Stadtbezirken Nord, Mitte, Ost und Bad Cannstatt barrierefrei verknüpft werden können. Die Beseitigung von Barrieren und die Herstellung neuer Verbindungen zwischen bestehenden und geplanten Gebieten ist eine notwendige Bedingung für eine wünschenswerte wechselseitige Belebung der nördlichen Innenstadt und zugleich für die Erreichbarkeit der Grün- und Freiräume.

6. Stuttgart

Der Rosenstein kann als nördliches Segment der Stuttgarter Innenstadt aufgefasst werden. Der Rosenstein ist sehr gut durch 9 Stadtbahnhaltestellen, 2 S-Bahnhaltepunkte und 1 Hauptbahnhof an den ÖPNV, an das Regionale und überregionale Schienennetz angebunden.

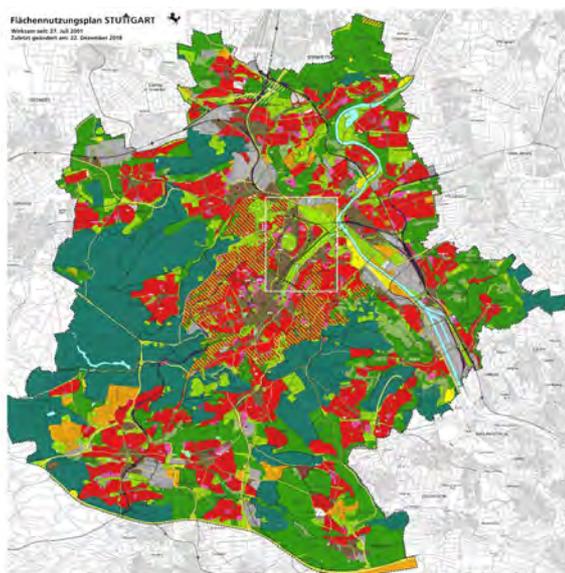


Abb. 9 Flächennutzungsplan

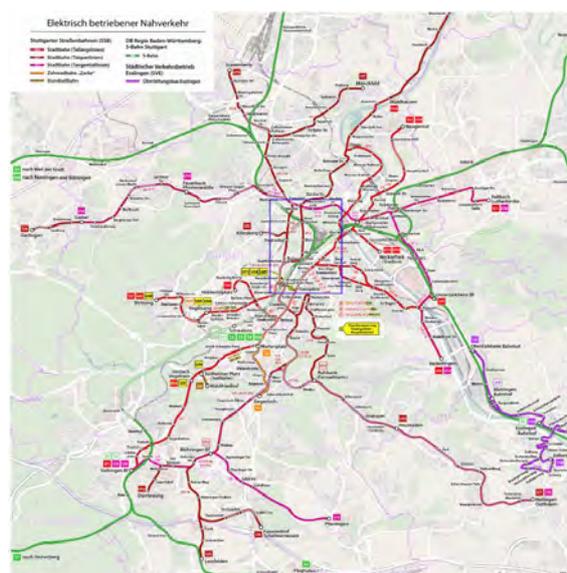


Abb. 10 Nahverkehr

Der Standort ist zentral gelegen und kann Funktionen für Innenstadt und Gesamtstadt übernehmen. Die Standortvoraussetzungen für eine Ergänzung der Stuttgarter Innenstadt sind außerordentlich gut. Das Wegenetz bedarf der Ergänzung, um die Neubaugebiete angemessen mit der nördlichen Innenstadt zu verbinden.



Abb.11 Haltestellen ÖPNV

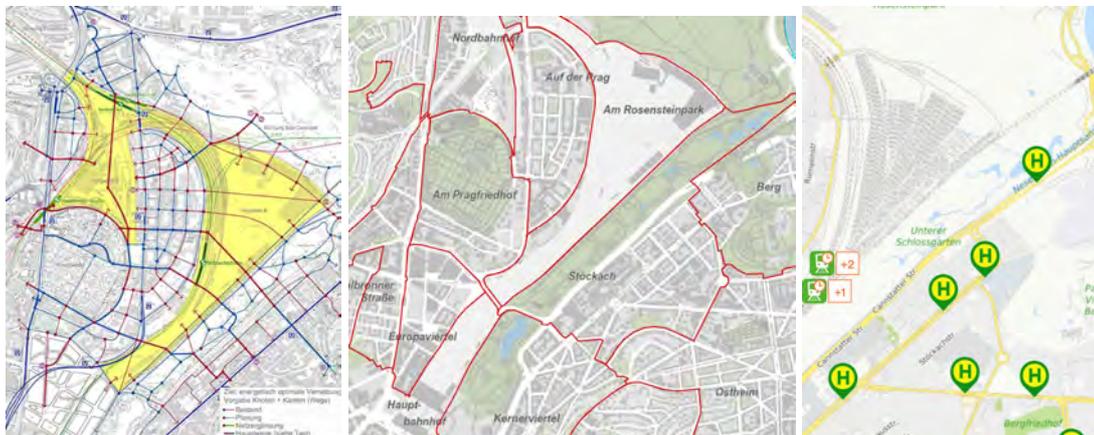


Abb. 12, 13, 14 Wegenetz-Verflechtungen Viele Wegebeziehungen sind von der Stadt herzustellen, bis von einer gelungenen Verflechtung der Neubauf Flächen mit der bestehenden Stadt gesprochen werden kann.

Unser Votum hierzu:

Die Wegenetze im Unteren Schloßgarten sollten so ergänzt und modifiziert werden, sodass der S-Bahnhaltepunkt *Mittnachtstraße* auch aus den Stadtteilen *Stöckach* und *Berg* gut erreicht werden kann. Vom *Rosenstein* sollten die Wegeverbindungen zu den Stadtbahnhaltestellen *Mineralbäder*, *Villastraße*, *Metzstraße* und *Stöckach* ergänzt und optimiert werden.

7. Städtebaulicher Entwurf

Der Verschönerungsverein begrüßt den städtebaulichen Ansatz des preisgekrönten Entwurfs, insbesondere weil er keinen harten sondern einen barrierefreien Übergang vom Schloßgarten zum neuen Wohnquartier ermöglicht, und weil er sich an der Maßstäblichkeit der umgebenden gebauten Stadt orientiert.

Die Entscheidung des Preisgerichts sowie frühere Planfeststellungsbeschlüsse sind Ausgangspunkte für die weitere Diskussion und sie können vom Gemeinderat geändert werden.

08. Grundstrukturen

Bevor ein Stadtteil im Detail geplant wird, sollte über die städtebaulichen Strukturen gesprochen werden:

Wo verläuft die Grenze des Planungsbereichs? Wie viele Hektar umfasst der Planungsbereich? Wie sieht die Flächenbilanz aus: Wie sollten die Flächen aufgeteilt werden? Wie groß sind die öffentlichen Grünflächen, Wohnbauflächen, Gemischen Bauflächen, Gewerblichen Bauflächen, Flächen für Infrastruktureinrichtungen und die Flächen für die Haupterschließungsstraßen? Ist die Flächenbilanz ausgewogen? Wie sind die Grün- und Bauflächen angeordnet? Wie sieht das Grundgerüst der Verkehrserschließung aus? Wie liegt das Plangebiet in der Stadt? Mit welchen positiven und negativen Wechselwirkungen zwischen den Neubaugebieten und den angrenzenden, den umliegenden Bestandsgebieten sowie mit Stadt und Region ist zu rechnen (Bodenwert)? Welche Chancen ergeben sich für die angrenzenden Stadtbezirke – z.B. durch den neuen S-Bahnhalt Mittnachstraße? Welche Anpassungen sind außerhalb des Plangebiets – im Verflechtungsbereich (siehe Abb.6) erforderlich und wünschenswert? Welche Anbindungen an das Hauptverkehrsstraßennetz sind zu überdenken, wie soll z.B. die Anbindung der Presselstraße an die Heilbronner Straße konkret aussehen, kann das funktionieren? Wie verändert sich der Charakter des Schloßgartens und der B14 durch die Aufsiedlung der Ränder? Wie sollen die Gebäude aussehen, die den Park einrahmen? Welche Einkaufsmöglichkeiten sind vorgesehen?

Unser Votum hierzu:

Wir stellen uns ein erstes grobes Bild der Neubaugebiete vor, in Zahlen und in allgemeinverständlicher Sprache erläutert, eingefügt in den gesamtstädtischen Zusammenhang. Der Rahmenplan soll aus einem Textteil und einem Planteil bestehen.

Die Ziele des Rahmenplans sollen erläutert werden und der Weg dorthin, der Zeitrahmen und angedachte Realisierungsschritte sollten dargelegt werden; wir möchten wissen, was wir erwarten dürfen und was nicht, und was es bedeutet, wenn der Gemeinderat den Plan beschließt.



Abb.15 Grobstruktur mit Verflechtungsbereich

Unser Votum hierzu:

Anhand einer Flächenbilanz sollte die Struktur des Rahmenplans dargestellt werden. Insbesondere das Verhältnis von Baulandflächen zu öffentlichen Grünflächen sollte auch unter Berücksichtigung der angrenzenden öffentlicher Grünflächen des Grünen U und des Pragfriedhofs überdacht werden.

Die Machbarkeit und Funktionsfähigkeit der Quartierserschließung sollte überprüft und **nachgewiesen** sein.

Außerhalb des eigentlichen Plangebiets sollte ein *Verflechtungsbereich* abgegrenzt werden, in dem Wegeverbindungen zwischen Neubauflächen und umgebenden Stadtteilen und Stadtbezirken dargestellt werden.

Im gesamten Plangebiet sollten **qualitätvolle** Dichten und ausreichende Grünflächen nachgewiesen werden. Gegenwärtig besteht ein Widerspruch zwischen großen Grünflächen und Baugebieten mit sehr geringer Dichte einerseits und relativ kleinen aber extrem dichten Wohnbauflächen andererseits, die aber aus klimatologischen Erwägungen nicht die Dimension, Form und Qualität eines *Asemwalds* erreichen können.

Der Rahmenplan sollte zeigen, wie ein für diesen einmaligen Ort gültiges qualitätvolles und ausgewogenes Konzept in Einzelschritten entstehen könnte. Die langfristig angelegte Handlungsmaxime *Innenentwicklung vor Aussenentwicklung* verliert ihren Geltungsanspruch, sobald Dichten erreicht werden, die erkennbar zu Lasten der Lebensqualität geht.

Eine Abwägung zugunsten der Umweltqualität und unter Inkaufnahme einer grenzwertigen Wohndichte in einem Quartier sollte vermieden werden.

Weiteres Votum hierzu:

Die Stadt sollte Kriterien für *qualitätvolle Dichten* aufstellen und sicherstellen, dass an allen Orten des Rosensteins *qualitätvolle Dichten* entstehen.

Die Wohnqualität stelle eine **innere Grenze** der Nachverdichtung dar.

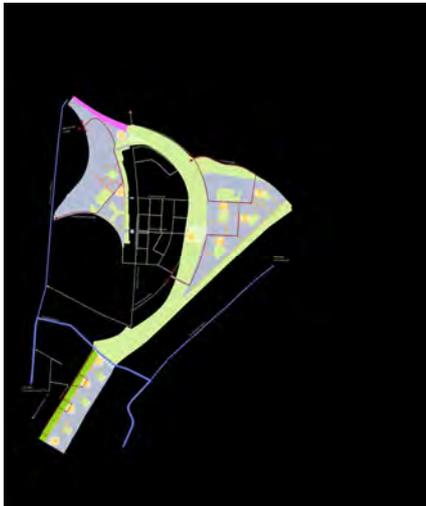


Abb.16 Grün im neuen Stadtteil

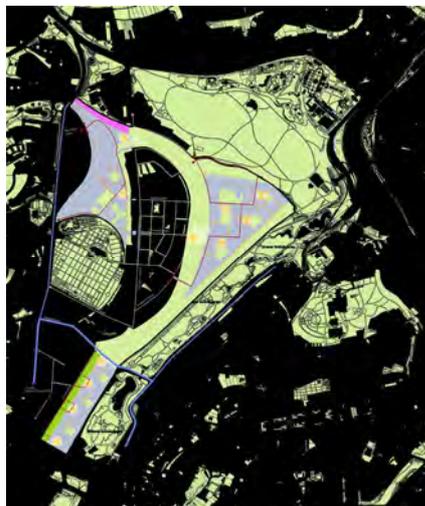


Abb.17 Grün im Kontext – ausgewogen?

9. Projektgesellschaft

Die Folien zum mündlichen Bericht über den Rahmenplan stimmen eine hohe Tonlage an und arbeiten an der Vorstellung, dass hier einer der besten aller Pläne vorbereitet wird. Seine Sprache ist durch verheißungsvolle Signalworte geprägt, die neugierig machen. Wäre es nicht an der Zeit über erste Realisierungsschritte nachzudenken?

Unser Votum hierzu:

Das Thema ist vielschichtig und wir haben das Gefühl, die vielen anstehenden Fragen werden schnell zu Herausforderungen, wenn an die Umsetzung gedacht wird. Wir meinen, es sollte sobald wie möglich eine diesen Aufgaben gewachsene Projektgesellschaft geschaffen werden, die weiß, mit welchen Werkzeugen die angestrebten Ziele – in der gewünschten Qualität, in der gewünschten Zeit, zu den gewünschten Kosten – erreicht werden können.

10. Das Bauen

Dieser Aspekt bezieht sich zwar auf die Gebäude, die erst später entworfen werden, gehört aber gerade, weil er jede Parzelle der Baulandflächen betrifft, als allgemeine Regel, die bei der Vergabe der Grundstücke bedeutend sein wird, in den Rahmenplan.

Der konsequente und sehr radikale Ansatz, bei dem Häuser gebaut werden sollen, die vollständig recyclebar sind, bei denen jedes (!) Gebäude nach dem Prinzip gebaut werden soll, dass es als temporäres Materiallager angesehen wird, dessen Materialien registriert sind und zu gegebener Zeit wieder auf dem Markt zur Verfügung stehen werden, sieht für uns überambitioniert aus. Das heißt, man nimmt Baustoffe aus Kreisläufen, verwendet sie für eine gewisse Zeit für ein Gebäude und gibt sie später in biologische oder technische Kreisläufe zurück. Die Stadt wird als registriertes Materiallager gedacht, bei dem die Baustoffe identifizierbar sind, und zu gegebener Zeit wieder verwendet werden können.

Unser Votum hierzu:

Der Verschönerungsverein schlägt vor, (z. B.) Herrn Prof. Werner Sobek mit einem Gutachten zu beauftragen, wie konkrete Ideen über das Bauen in der Zukunft in Stuttgart und insbesondere in den neuen Quartieren des Stadtentwicklungsprojekt Rosenstein sowie in den angrenzenden Bestandsgebieten organisiert und gestaltet werden könnten und sollten.

11. Soziale Gestalt des Rosensteins

Auch dieser Aspekt bezieht sich auf die Grundstücke, genauer gesagt auf die Vergabe der Grundstücke an Menschen, die einem bestimmten *sozialen Milieu* angehören werden. Es ist unhintergebar, dass Menschen der nachfolgend dargestellt *Sinus Milieus* Eigentümer, Erbbauberechtigte und Nutzer der Grundstücke werden.

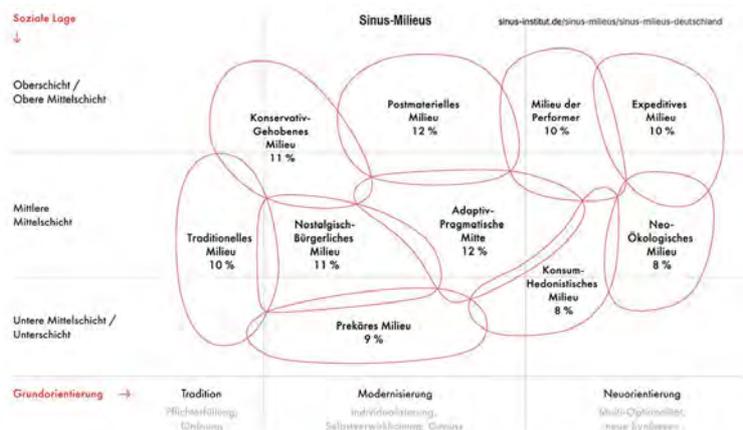


Abb. 18 Sinus Milieus der Gesellschaft

Die Maxime "Ein neuer Stadtteil für alle" findet hier ihre Konkretisierung. Wir stellen fest, dass bislang eine ausgewogene kleinteilige Milieumischung in Teilgebiet C1 nicht zu erwarten ist.

Unser Votum hierzu:

Diese Politische Frage gehört in den Rahmenplan. Wir verweisen auf die Gemeinderatsdrucksache **689/2015 Handlungsstrategie Soziale Stadtentwicklung**. Die Formel "bezahlbarer Wohnraum" reicht nicht aus, sie muss durch ein Attribut "*dauerhaft*" erweitert werden. Die institutionelle dauerhafte Sicherung der Bezahlbarkeit darf nicht auf eine befristete Dauer der Bindungswirkung gedacht werden sondern muss dauerhaft und verlässlich geregelt werden, da der Markt nicht dafür geschaffen wurde, diese Qualität des Gemeinwohls zu sichern. Die bisherigen Grundsatzbeschlüsse des Gemeinderats können aus unserer Sicht bislang diese Anforderung nicht erfüllen.

12. Sozioökologie des Rahmenplans

Unser Votum hierzu:

Wir befürworten, dass Handlungsmaximen wie z.B. *Nachhaltiges Bauen, Schwammstadt, Verzicht auf Tiefgaragen, Grün-blaue Technologien* im Rahmenplan ausführlich dargelegt werden. Ihre Konkretisierung sollte – abgesehen von den öffentlichen Grünflächen – im Rahmen der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung - zusammen mit allen anderen öffentlichen und privaten Belangen gerecht abgewogen werden.

Der vorgezogene Bebauungsplan für das Teilgebiet C1 sollte zunächst im Lichte des Rahmenplans auf der Ebene des Flächennutzungsplans abgewogen werden – insbesondere im Hinblick auf die Flächendisposition von Bau- und Grünflächen sowie auf eine kleinteilige Mischung von Milieus.

13. Strukturelemente des Rahmenplans

Unser Votum hierzu:

Aus der Sicht des Verschönerungsvereins verdienen bei der Rahmenplanung vor allem die Strukturelemente, welche die Städtebauliche Ordnung und die Grundzüge der Rahmenplanung bestimmen, große Aufmerksamkeit.

Entscheidungen über Strukturelemente der städtebaulichen Ordnung zu treffen bedeutet, dass etwas gebaut wird, das im Leben einer Stadt praktisch nicht mehr korrigiert werden kann. Diese Strukturelemente (und nicht kleinräumige Detaillierungen) sollten deshalb im Vordergrund der Darstellungen des Rahmenplans stehen. Alle anderen Aspekte könnten und sollten weniger detailliert und abstrakter dargestellt werden. Die Abb.17 (nächste Seite) zeigt den u. E. richtigen Detaillierungsgrad im Vergleich zur Abb. 18.

Es ist davon auszugehen, dass der Rahmenplan bei der Änderung des Flächennutzungsplans und bei der Aufstellung von Bebauungsplänen als "sonstige städtebauliche Planung" gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB berücksichtigt werden soll. Der Rahmenplan sollte die wichtigsten Aussagen verlässlich und prägnant zum Ausdruck bringen.



Abb.19 Rahmenplan vom 24. Juli 1997

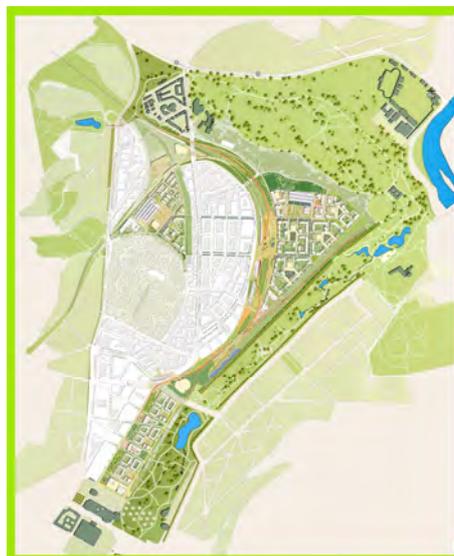


Abb.20 Rahmenplan (Entwurf) 2022

Uns erscheint es deshalb notwendig, dass bereits im Rahmenplanverfahren geprüft und nachgewiesen wird, welche Voraussetzungen für die Realisierung dieser Strukturelemente erfüllt werden müssen, inwieweit eine grundsätzliche Machbarkeit gegeben ist, welche Kosten entstehen, in welchem Zeitrahmen eine Realisierung möglich erscheint und welche Organisationsform für eine Realisierung erforderlich ist. Nur so kann Vertrauen in große neue Ideen entstehen, die den Anspruch haben, nicht nur "pretty standard" sein zu wollen.

Zu den Strukturelementen gehören aus unserer Sicht: eine remodellierte Topographie, die Gestalt der öffentlichen Räume, die Freiflächen, die Haupterschließungsnetze (Schiene, Straße, Radwege, Fußwege) und deren Verknüpfung mit den örtlichen, benachbarten und überörtlichen Netzen, die allgemeine Art der baulichen Nutzung, die Sicherung von Standorten für öffentliche Einrichtungen und Infrastrukturen sowie eine Eigentumsordnung des Bodens.

Unser Votum hierzu:

Wir plädieren dafür, dass die Strukturelemente des städtebaulichen Entwurfs identifiziert, ggf. in Alternativen untersucht und vergleichend bewertet werden, vor allem auch im Hinblick auf ihre Machbarkeit und ihre dauerhafte Eignung als Bestimmungsfaktoren einer künftigen Städtebauliche Ordnung. Auf mögliche Unsicherheiten bezüglich der Strukturelemente sollte der Rahmenplan ebenfalls hinweisen.

Der Rahmenplan sollte sich auf wesentliche und verlässliche Aussagen beschränken, die sich auf die Gesamtgestalt beziehen und alle Detaillierungen vermeiden, die künftigen Entscheidungen vorbehalten sind. Es sollte ein Klassiker angestrebt werden, der über den Tag hinaus bestehen kann.

Es sollte im Rahmenplan deutlich gesagt werden, dass eine *Ergänzungsstation* nicht gebaut werden kann, ohne den Rahmenplan grundsätzlich zu verändern.

14. Topographie

Der Bau einer Bahnanlage bedeutet ggf. einen erheblichen Eingriff - durch Einschnitte oder Aufschüttungen - in eine natürliche Topografie. Werden Gleisfelder wieder frei gemacht und städtebaulich entwickelt, so stellt sich insbesondere die Frage nach der gewollten Remodellierung der Topographie.

Eine der grundlegenden Aufgaben des Rahmenplans Stuttgart Rosenstein ist daher die Vorbereitung einer Entscheidung über die Remodellierung der Topographie: Wie soll das künftige Gelände aussehen, welche städtebaulich-landschaftlichen Stadtbilder sollen entstehen? Wie könnte ein Entwicklungsrahmen aussehen, der den Erhalt denkmalgeschützter Bauwerke **und** die Remodellierung des Geländes in Einklang bringt? Welche Erdmassen müssen einmalig bewegt werden, um gute Lebensbedingungen für alle künftigen Generationen zu schaffen? In welchen Schritten ist ein Rückbau möglich? Wie können Kosten und Umweltbelastungen durch eine gute Koordination der Rückbau- und Remodellierungsmaßnahmen verringert werden?

Vergleicht man das natürliche Gelände vor dem Bau der Eisenbahn im 18. Jahrhundert mit dem heutigen Bahngelände im Bereich der Teilgebiete A2/3 und B in Stuttgart, so kann man errechnen, dass die künstlich aufgefüllten Erdmassen rund 1 Million m³ betragen und deren vollständiger Abtransport ca. 30 Mill. Euro kosten würde. Entlang des Schloßgartens verlaufen Stützmauern, die eine Höhe zwischen etwa 10m und 17m aufweisen.

Die gegenwärtige Auffassung der Verwaltung kann vermutlich wie folgt zusammengefasst werden (vgl. Protokoll des Städtebauausschusses vom 31.05.2022):

1. *Das Schleifen des B-Gebietes soll nicht weiterverfolgt werden, da der Abtransport der Bodenmassen nicht nachhaltig erfolgen könne.*
2. *Beim Schleifen des B-Gebiets entstehen Anschlussprobleme an existente Strukturen (Lokschuppen) und gewollte Strukturen (Panoramaweg).*
3. *Die Überlegungen zur Gestaltung der Parkkante sind noch nicht abgeschlossen.*
4. *Wichtig ist eine Verbindung vom unteren Schloßgarten zum Rosenstein-Quartier; der große Höhensprung muss noch bewältigt werden.*

Übergang Verlängerung der Mitternachtstraße



Abb.21 ca. 17% Diagonal-Neigung in der verlängerten Achse Mitternachtstraße

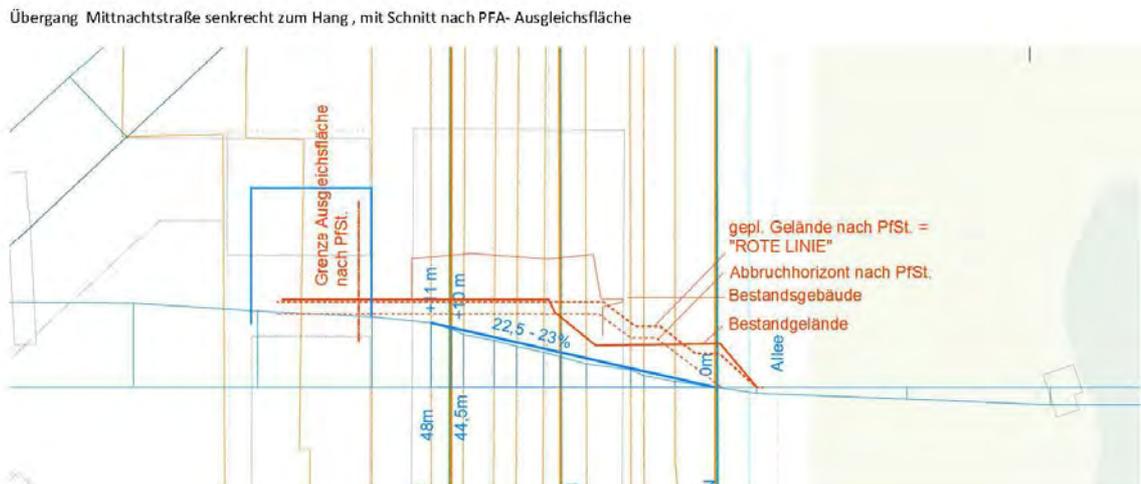


Abb.22 ca. 23% Neigung senkrecht zum Schloßgarten

Unser Votum hierzu:

Die Remodellierung des Geländes sollte eine Basis bieten für **barrierefrei** direkte Wegeverbindungen zum Schloßgarten. Auch muss der S-Bahnhaltepunkt Mittnachtstraße aus Richtung Osten **barrierefrei** erreicht werden können.

Die beiden Abbildungen veranschaulichen, dass die Neigungen des neuen Geländes in der Achse Mittnachtstraße 17 – 23% betragen. Dieser Ansatz ist **falsch**.

Nach Auffassung des Verschönerungsvereins ist die Topographie für den neuen Parkrand und den neuen *Stadtteil* in möglichst selbstverständlicher und landschaftlich differenzierter Weise neu zu formulieren; jeder Schematismus sollte vermieden werden. Ökologische Belange – wie z.B. die Vermeidung großer Verschiebungen von Erdmassen – dürfen einer Suche nach Alternativen auch bei der Rahmenplanung nicht einfach vorangestellt werden, und so eine spätere Gesamt-Abwägung in Richtung eines Aspektes vorprogrammieren bzw. determinieren.

Die Alternativen sollen möglichst viele Belange der Stadtgesellschaft berücksichtigen, z.B. auch die Betrachtung aus der Sicht des Stadtbezirks Ost: wie sollte man künftig zu Fuß, mit dem Kinderwagen, mit dem Fahrrad vom Stöckach und vom SWR zum S-Bahnhaltepunkt Mittnachtstraße gelangen? – sowie das Alltagsleben aller künftigen Bewohner. Es erscheint geboten für die Parkrandgestaltung einen eigenen Wettbewerb durchzuführen.



Abb.23 Lok-Schuppen

Unser Votum hierzu:

Der Lokschuppen sollte erst dann als Randbedingung für die Neugestaltung der Topographie gesetzt werden, wenn der Erhalt des Kulturdenkmals auch angesichts zu erwartender sehr hoher Sanierungskosten gerechtfertigt wäre. Für uns käme auch ein neues qualitätvolles Gebäude in angemessener Größe in Betracht. Eine "zweite Wagenhalle" erscheint uns städtebaulich nicht zwingend geboten, wenngleich derlei natürlich 'nice to have' ist.

15. Südliches Überwerfungsbauwerk

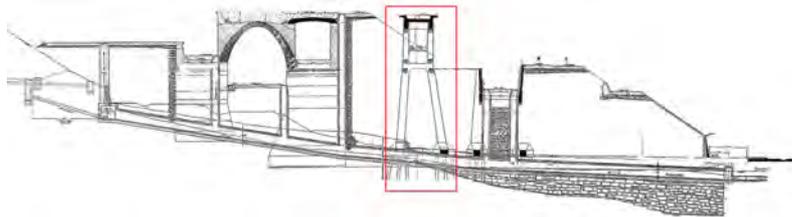


Abb.24 Schnitt durch das südliche Überwerfungsbauwerk

Unser Votum hierzu:

Notwendig ist eine gesonderte Überprüfung, welche Teile erhalten werden sollen. Mindestens sollte jedoch der rot umrandete Teil als Erinnerungszeichen erhalten werden.

16. Esplanade / Promenade



Abb.25 Esplanade

Unser Votum hierzu:

Das Thema *Esplanade (Promenade)* sollte den gesamten Siedlungsrand am Rosensteinpark und Schloßgarten prägen, mit den wechselnden Eindrücken vom aufsteigenden Gelände des Rosensteinparks bis zum abfallenden Gelände des Schloßgartens. Eine anspruchsvolle Gestaltung der unterschiedlichen Abschnitte sollte angestrebt werden – entlang von Sportflächen, Wohngebäuden mit Vorgärten und öffentlichen Gebäuden. Auf der *Esplanade* sollte eine eigene Atmosphäre geschaffen werden. Die Freitreppen und Wege sollten sich wie selbstverständlich in einen landschaftskünstlerisch gestalteten Übergang zur Parklandschaft eingefügen. Konflikte von Nutzergruppen (Fußgänger/Radfahrer) sollten ausgeschlossen werden.

Ein langer horizontal auf einer Höhenlinie verlaufender *Panoramaweg* sollte **keine Vorgabe** für die Gestaltung des Übergangs zwischen Wohngebiet und Park sein. Es sollte eine alltagstaugliche Lebensgrundlage für alle kommenden Generationen gefordert werden. Differenzierte Formgebung, Finanzierung und Realisierungszeitraum der Remodellierung sollten für die in Betracht gezogenen Alternativen verglichen und bewertet werden.

Aus Sicht des Verschönerungsvereins sollte mindestens **ein** barrierefreier Verbindungsweg mit einer maximalen Rampenneigung von 5% vom Unteren Schloßgarten zur Mitnachstraße und zum dortigen Eingang des S-Bahnhaltepunktes Mitnachstraße geschaffen werden. Ältere Menschen sowie Männer und Frauen mit Kinderwägen sollten nicht auf lange Umwege geschickt werden, wenn den Schloßgarten erreichen zu können.

Konflikte an Kreuzungspunkten von Gehwegen und Fahrradschnellstraßen im Park sollten unbedingt vermieden werden.

Bei geschickter Organisation und Abstimmung sollten Gleisrückbau, Remodellierung des Geländes und Artenschutz für die Stadt vorteilhaft umgesetzt werden. Erde sollte über die noch vorhandenen Schienen abtransportiert werden. Kontaminierte Erde und ggf. Blindgänger könnten verlässlich beseitigt werden. Argumente des Klima- und Naturschutzes sollten aus unserer Sicht bei dieser einmaligen Jahrhundertaufgabe nicht gegen die alltäglichen Erleichterungen für künftige Generationen und gegen ein natürliches Landschaftsbild in Stellung gebracht werden.

17. Talau Unterer Schloßgarten



Abb.26 Freiflächen

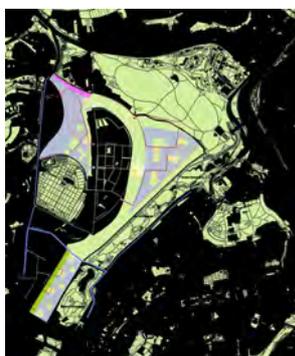


Abb.27 Park und Quartier

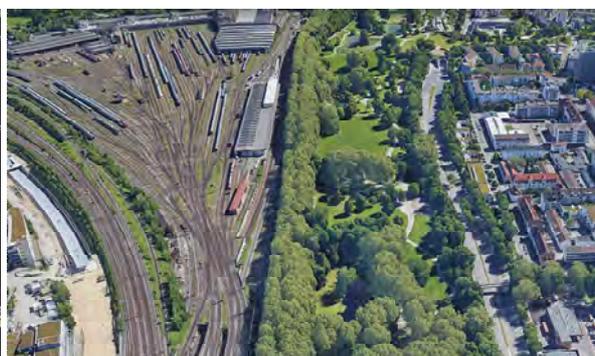


Abb.28 Talau Unterer Schloßgarten

Unser Votum hierzu:

Die Herausnahme der Gleisanlagen bietet die Chance und schafft zugleich die Notwendigkeit, die Stuttgarter Parklandschaft im Sinne eines Leitbildes für die Talau als integrierter innerstädtischer Grünraum mit offenem Nesenbach weiterzuentwickeln. Schloßgarten und Rosensteinpark sind Teile des Grünen U und dürfen dabei nicht allein aus städtebaulicher Perspektive nur als grüne Ränder betrachtet werden, sondern sollten als Teile des Grünen U, als Grünflächen mit eigenständiger landschaftlicher Entwicklungsperspektive beurteilt und berücksichtigt werden.

Der Verschönerungsverein geht davon aus, dass der Schloßgarten seinen introvertierten Charakter verlieren wird und dass ein neues Leitbild zu formulieren und gestalten ist. Die Deutung dieses bedeutenden Grünraumes als urbaner Binnenraum mit gestalteten urbanen

Rändern wäre eine alsbald anzugehende Aufgabe. Dabei sollten auch in groben Zügen Längsverbindungen, Nutzungskonflikte (Radschnellrouten), wünschenswerte Querverbindungen zwischen dem Stadtbezirk Stuttgart-Ost, dem neuen S-Bahnhaltepunkt Mittnachstraße und neuem Rosensteinquartier rechtzeitig in den Grundzügen bedacht werden.

Stadt und Land sollten gemeinsam (z. B. im Rahmen einer Bundesgartenschau) eine Freiraumplanung zwischen neuen und bestehenden urbanen Rändern entwickeln, die die neue städtebauliche Situation aus landschaftlicher Sicht deutet, ggf. neu bewertet und gestaltet.

18. Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan



Abb.29 FNP (Kollage)



Abb.30 Rahmenplan



Abb.31 Landschaftspfleg. Maßnahmenpl.

Unser Votum hierzu:

Die Remodellierung – und damit auch die Neigung – des Übergangsbereichs zwischen Unterem Schloßgarten und Rosensteinquartier sollte zunächst unabhängig vom planfestgestellten *Landschaftspflegerischen Maßnahmenplan* entwickelt werden, da die Planfeststellung aus unserer Sicht die Restrukturierung der Parkkante nicht verbietet, sondern lediglich eine dem Artenschutz dienende Neugestaltung der Flächen fordert.

Bei der Planung ist zu prüfen, ob und wieweit die *Ausgleichsflächen* (Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan) aus dem Projekt Stuttgart 21 und dem Städtebauprojekt (ca.4 ha) sinnvoll in das Parkkonzept integriert werden können und welche Ersatzmöglichkeiten ggf. an anderer geeigneter Stelle in Betracht kommen sollen und können. Hierbei dürfen die Belange des Artenschutzes und der Nutzung durch die Menschen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Zudem ist erneut zu prüfen, ob der *Landschaftspflegerische Maßnahmenplan* und der städtebauliche Rahmenplan kompatibel sind. Die untenstehenden Abbildungen zeigen eine teilweise Überlappung von ca. 10 Metern.

19. Nesenbach und Störzbach

Unser Votum hierzu:

Die Möglichkeit, den Anteil des in die Kanäle eingeleiteten sauberen Wassers der ehemaligen Bäche – Nesenbach und Störzbach – wieder frei fließen zu lassen, sollte genutzt werden.

Beide Bachläufe sollten, soweit möglich, freigelegt werden und sich auf natürliche Weise in die Landschaft einfügen.



Abb.32 Störzbach, Nesenbach 1910

20. Quartierserschließung und ruhender Verkehr

Unser Votum hierzu:

Die Erschließung der neuen Stadtquartiere sollte in den Grundzügen systematisch dargestellt werden. Hilfreich wäre sicher eine Anknüpfung an die Systematik der *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)* und der *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06)*; dabei könnte auch deutlich gemacht werden, welche Ideen neu sind.

Das System der angrenzenden Haupteerschließungsstraßen und Erschließungsstraßen sollte vollständig dargestellt werden (insbesondere Pragstraße, Cannstatterstraße, Wolframstraße, Heilbronnerstraße sowie die Hauptradrouten 1 und N und insbesondere deren Anschlüsse an Heilbronnerstraße, Mia-Seeger-Straße, Nordbahnhofstraße, Friedhofstraße und Wolframstraße).



Abb.33 Mobilität in den Quartieren

Das Ziel den Autoverkehr zu minimieren und Durchgangsverkehr zu erschweren ist verständlich, doch das Netz der Erschließungsstraßen sollte überprüft werden.

21. Erschließung Teilgebiet B

Der Erschließungsaufwand für das Teilgebiet B erscheint sehr hoch. Die Führung der Erschließungsstraßen entlang des Gleisbogenparks überzeugt ebensowenig, wie die Beibehaltung der Ehmannastraße.



Abb.34, 35 Ein Vergleich mit dem Verkehrssystem des vierten Preises zeigt, wie "unbeholfen" die Quartierserschließung des Rahmenplans ist.

Die Idee des *Loops* ist **gescheitert**; das vorliegende Ergebnis ist wenig überzeugend. Der Standort einer Schule und die Vermeidung der Querung des Gleisbogenparks rechtfertigt keinen Abzweig der Erschließungsstraße von der Rosensteinstraße in das Rosensteinquartier südlich des S-Bahnhaltendes Mittnachstraße, der im Wettbewerb vorgeschlagene südliche Teil des *Loop* in Verlängerung der Mittnachstraße sollte beibehalten werden.

Ein Stellplatzschlüssel wird im Rahmenplan nicht genannt, obwohl davon auszugehen ist, dass die Zahl der notwendigen Stellplätze zu berechnen und nachzuweisen sein wird. Im Europa-Quartier sind Hubs als Tiefgaragen vorgesehen. Im Rosenstein-Quartier werden dafür wertvolle Baulandflächen in Anspruch genommen, obwohl Autos anders als Menschen (zum Glück) nicht auf Licht, Luft und Sonne angewiesen sind.

Unser Votum hierzu:

Wir regen an, diese Frage nicht im Rahmenplan vorzuentcheiden, sondern als Hinweis auf eine Lösungsmöglichkeit anzusehen, die unter bestimmten Bedingungen (z.B. in Bestandsgebieten) vorteilhaft sein kann.

Dennoch sollte überschlagen werden, wie viel notwendige Stellplätze (LBO, Stellplatzsatzung) des Teilgebiets C1 in Hubs untergebracht werden können und wie viele auf Grundstücken nachzuweisen sind. Wir sind der Auffassung, dass unter Berücksichtigung eines niedrigen Stellplatzschlüssels (z.B. 0,2 - 0,5) auch alternative Parkierungslösungen (Schwammstadt) in Betracht kommen.

22. Wegenetze, Straßendurchbrüche, Brücken

Der Rahmenplan Rosenstein enthält Aussagen über die Grundzüge der Planung nach dem BauGB. Problematische Details sollten bei der Rahmenplanung geklärt werden, so dass erwartet werden kann, dass die Grundzüge des Plans nicht unsicher sind.



Abb.36, 37 erforderliche Straßendurchbrüche

Unser Votum hierzu:

Der Rahmenplan muss auf notwendige Straßendurchbrüche hinweisen! Dies betrifft insbesondere kurze Wegeverbindungen zwischen Gebiet C1 und Steinbeisstraße bzw. Mittnachstraße. Ohne Straßendurchbrüche und Geländeanpassungen in C2 kann keine Integration der neuen Quartiere gelingen.



Abb.38 Pesch-Entwurf (2013)

Unser Votum hierzu:

Der Ansatz des Pesch-Entwurfs von 2013 zur stadtträumlichen Verknüpfung sollte untersucht werden. Bisher geht der gegenwärtige Entwurf für C1 - von einem nicht durch öffentliche Räume verknüpften Nebeneinander von Stadtvierteln aus. Unter diesem Gesichtspunkt sollten große Teile des Stadtackers zu Gunsten einer besseren stadtträumlichen Verbindung in die bauliche Entwicklung einbezogen werden.

23. Schlierholzweg

Unser Votum hierzu:

Der verlängerte Schlierholzweg sollte als kürzeste Wegeverbindung zwischen Rosensteinpark und Maker City in Betracht gezogen werden (s. Abb. nächste Seite).



Abb.39 Durchbruch Schlierholzweg (violett)

24. Steinbeisstraße

Eine wünschenswerte barrierefreie direkte Wegeverbindung von der Steinbeisstraße in das Teilgebiet B erfordert eine Lösung für die Überquerung der neuen S-Bahntrasse (Eine Unterführung erscheint praktisch ausgeschlossen).



Abb.40 Eine Brücke über die Rosensteinstraße (Entwurf Schlaich)

Unser Votum hierzu:

Frühere Untersuchungen haben gezeigt, wie eine Geh- und Radweg-Brücke aussehen könnte. Wir bitten diesen Lösungsansatz zu prüfen.

25. Brücke Wolframstraße

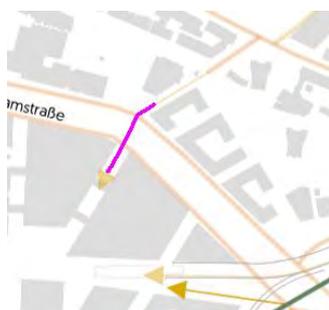


Abb. 41 Brücke Wolframstraße

Unser Votum hierzu:

Ebenso sollte eine neue für Fußgänger und Radfahrer geeignete Brückenverbindung vom Mailänderplatz über die Wolframstraße zur Mönchstr./Beyerstr. angestrebt werden.

26. Radschnellfahrwegbrücke Wolframstraße – Athener Straße



Abb. 42 Brücke Wolframstr. - Athener Str.

Unser Votum hierzu:

Die Führung des Radschnellwegs in die Athenerstraße erscheint uns nicht notwendig. Die Radschnellfahrbrücke über die Wolframstraße erscheint überzogen; zudem wird sie das Stadtbild nicht bereichern. Wir bitten um dringende Überprüfung der Notwendigkeit.

27. Heilbronner Straße

Unser Votum hierzu:

Vorhandene und wünschenswerte Wegeverbindungen über die Heilbronnerstraße sollten konsequent dargestellt werden. Die Probleme bei der Neuherstellung nötiger und gewünschter Verbindungen sollten angeführt werden.

28. Erschließung Teilgebiet C



Abb.43 Verkehrerschließung C1/2

Die Verkehrerschließung für C1 muss im Zusammenhang mit der Verkehrerschließung des gesamten Stadtteils im innerstädtischen Kontext entwickelt werden. Dies ist eine notwendige Bedingung für die Entfaltung des Standorts-Potentials von C1.

Die interne Verkehrerschließung (ÖPNV-, IV-, Geh- und Radwege-Netz) und deren Verknüpfung mit den Verkehrsnetzen im neuen Stadtteil Rosenstein sowie mit den Verkehrsnetzen der Innenstadt sind unabdingbar im Zusammenhang zu entwickeln und darzustellen.

Das Teilgebiet C1 soll über eine Schleife erschlossen werden, die von der Heilbronner Straße über die Hedwig-Dohm-Straße führt und deren Verlängerung über das Teilgebiet C2 an die Mia-Seeger-Straße/Heilbronner Straße. Die Hedwig-Dohm-Straße soll jeweils im Rechtskurs wie bisher an die Heilbronner Straße angebunden werden.

Um mit dem Auto vom C1-Gebiet in Richtung Innenstadt und weiter Richtung Süd und West zu gelangen, bieten sich bei dieser Lösung nur die zwei folgenden Möglichkeiten an:

- a. Heilbronner-Straße Richtung Pragsattel – Presselstraße – Mia Seeger-Straße – Heilbronner Str. Richtung Innenstadt (Umweg ca. **1,7 km**) und
- b. Heilbronner Str. – Pragsattel – Heilbronner Str. Richtung Innenstadt (Umweg ca. **2,7 km**).

Die Erschließungsstraße ist weder über die Otto-Umfried-Str. noch durch eine Verbindung südlich des Gäubahn-Viadukts zur Nordbahnhofstraße auf Höhe der Rosensteinstr. mit dem neuen Stadtteil Rosenstein verknüpft. Dies bedeutet, dass das Teilgebiet C1 hinsichtlich der Erreichbarkeit mit dem Auto eine Insellage besitzt. Dieser Erschließungsansatz überzeugt **nicht**.

Unser Votum hierzu:

Insbesondere sollte dargelegt werden, ob bei der Ausfahrt aus dem Gebiet durch eine niveaugleiche, ampelgeregelte Querung der Stadtbahngleise in der Heilbronner Straße die Möglichkeit eines Linksabbiegers von der Hedwig-Dohm-Str. auf die Heilbronner Straße in Richtung Innenstadt machbar wäre – trotz des erforderlichen Neubaus der Stadtbahnhaltestelle Pragfriedhof. Eine solche Lösung wäre etwa vergleichbar mit der Anbindung der Hedelfinger Filderauffahrt über die Bockelstraße an die Kirchheimer Straße. Zudem sollte nachgewiesen, dass eine Anbindung an die Mia-Seeger-Straße praktisch möglich ist. Den Standort eines Logistikzentrums auf C2 und dessen Anbindung an die Mia-Seeger-Straße/Heilbronner Straße können wir aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen daher nicht befürworten.

29. Öffentlicher Raum, Geh- und Radwege-Netz

Zwei Gehwegverbindungen zwischen C1 und Nordbahnhofstraße auf Höhe der Mitnachtstraße (über Grundstück Nordbahnhofstraße 79) und auf Höhe Steinbeisstraße (über Grundstück Nordbahnhofstr. 115) sind als "Trampelpfade" angedeutet. Eine qualitätvolle Ausprägung des öffentlichen Raumes ist nicht zu erkennen. Auf eine Gehwegeverbindung in Höhe Varnbühlerstraße wurde verzichtet. Der Vergleich der Grundmuster ist aufschlussreich.

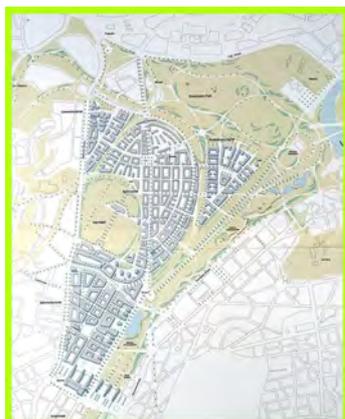


Abb. 44 Trojan



Abb. 45 Pesch



Abb. 46 asp

Unser Votum hierzu:

Im Vergleich zum Trojan- und Pesch-Entwurf wird deutlich, dass bei der Formulierung der Grundzüge der Planung die Bedeutung der kleinräumigen Vernetzungen des Teilgebiets C1 mit dem bestehenden Nordbahnhofviertel verkannt und als nachrangig betrachtet wird. Funktional und stadträumlich ausgeprägte Verknüpfungen können einen funktionsfähigen Zusammenhang zwischen Bestand und Neuplanung schaffen.

30. S-Bahn-Halt und Stadtbahnhaltestellen

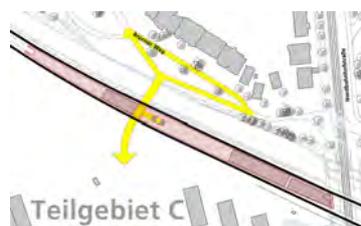


Abb.47 Unterführung C1 Sarwaystr.

Unser Votum hierzu:

Neben der Verflechtung der Stadtteile untereinander sollte eine direkte Geh- und Radwegeverbindung zwischen Teilgebiet C1, C2 und Sarway- und Störzbachstraße geschaffen werden, von der aus auf kurzem Wege ein neuer Zugang zu den Bahnsteigen der S-Bahnstation Nordbahnhof vorgesehen wird.

Insbesondere auch die Stadtbahn-Haltestellen "Löwentorbrücke", "Nordbahnhof" sollten auf kürzestem Weg erreicht werden können. Die gleiche Forderung gilt für den auf der Gäubahntrasse geplante "Nordhalt".

Die S-Bahnhaltepunkte Mittnachstraße und Nordbahnhof sind sehr alltäglich gestaltet (nicht wie in Leinfelden). Der Rahmenplan sollte einen anspruchsvollen urbanen Gestaltungsvorschlag unterbreiten und darauf hinweisen, was ein von der Region in Betracht gezogenes *drittes Gleis* für diesen Ort städtebaulich bedeuten würde.

31. Löwentorzentrum

Bei der Betrachtung des Rahmenplans entsteht der Eindruck, dass "wichtige Verbindungen zwischen dem bestehenden Nordbahnhofviertel und dem Löwentorzentrum mit den neuen Quartieren" noch nicht als notwendige Planungsaufgabe angesehen wird.

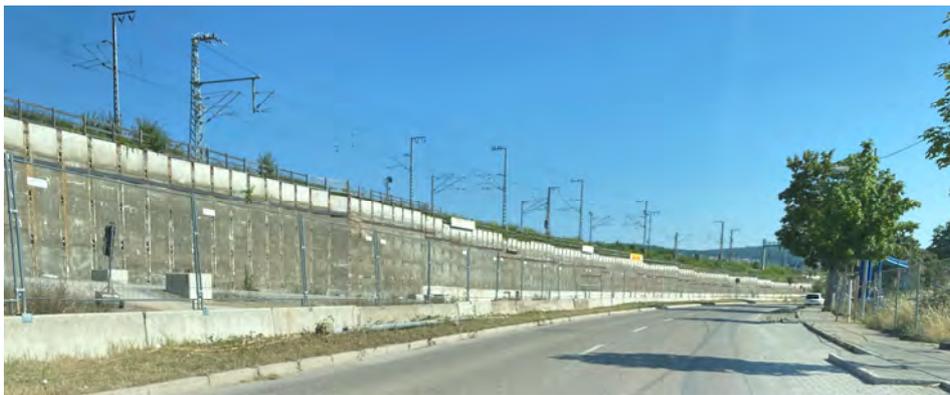
32. Brücken Fernbahn, Gäubahn, S-Bahn, Gleisbogenpark

Unser Votum hierzu:

Der 'Ewigkeits-Unterhalt' nicht mehr notwendiger Brücken erscheint uns nicht vertretbar; deshalb sollten drei Brücken entfallen: X1 S-Bahn (alt), X2 Gäubahn, X3 Fernbahn nach Feuerbach. Die angedachten Wege über die Brücken X2 und X3 können auf der Brücke, über die der Radschnellweg führt, gebündelt werden. Vgl. nachfolgende Abbildungen:



Abb.49 Diese drei Brücken könnten entfallen: X1 S-Bahn (alt), X2 Gäubahn, X3 Fernbahn nach Feuernach. Die angedachten Wege über die Brücken X2 und X3 könnten auf der Brücke, über die der Radschnellweg verlaufen soll, gebündelt werden.



Betonwand östlich der Abb.50 Würde der Bahndamm der entfallenden S-Bahntrasse X1 geschliffen, könnte die hässliche Rosensteinstraße entfallen. Dazu sollte der Rahmenplan eine Aussage machen.

33. Radschnellverbindungen und Fahrradtunnel



Abb.51 Vier Fahrradtunnel

Die im Rahmenplan dargestellten Radschnellstraßen überzeugen nicht: ihre Anbindung an die Hauptradrouten wird nicht diskutiert, ihre Führung entlang der Hangkante programmieren Konflikte mit Fußgängern vor, die vorgeschlagenen Unter- und Überführungen erscheinen als Verlegenheitslösungen; geradezu übereifrig-absurd erscheinen uns die geplanten vier Fahrradunnel mit einer **Gesamtlänge von 900m**. Die Voraussetzungen für die Radschnellverbindungen sind nicht geklärt (z.B. der dauerhafte Erhalt und Unterhalt der Neckarbrücke und weiterer Brücken).

Unser Votum hierzu:

Die Radschnellstraßenführung sollte überdacht werden. Es sollte ein konfliktarmes, tunnelfreies *normales* Radfahnetz entworfen werden. Angsträume wie Tunnel und Unterführungen sollten vermieden werden.

34. Blickachsen zum Schloß Rosenstein

Wir bedauern, dass die geplante Wohnbebauung auf dem Paketpost-Areal eine Blickbeziehung auf das Schloß Rosenstein nicht im Ansatz für bedenkenswert hält. Die städtebauliche Ausformulierung dieser Ecke wird ihrer Bedeutung im Gelenkpunkt von Rosensteinpark und Schloßgarten gegenüber dem Schloß Rosenstein nicht gerecht. Ein Blick auf den 4. Preis läßt erahnen, welches Potenzial in diesem Ort liegen könnte.

Unser Votum hierzu:

Der städtebauliche Entwurf für den Bereich des ehemaligen Paketpostamtes ist unter Berücksichtigung der besonderen landschaftlichen Situation und der Nähe des des Schlosses Rosenstein - ggf. auch experimentell - zu überplanen. Auch sollte der einmalige Blick auf das Schloß Rosenstein bei der Neugestaltung der Topographie am Randes des Teilgebiets B berücksichtigt werden.



Abb.52 Blick Schloss Rosenstein

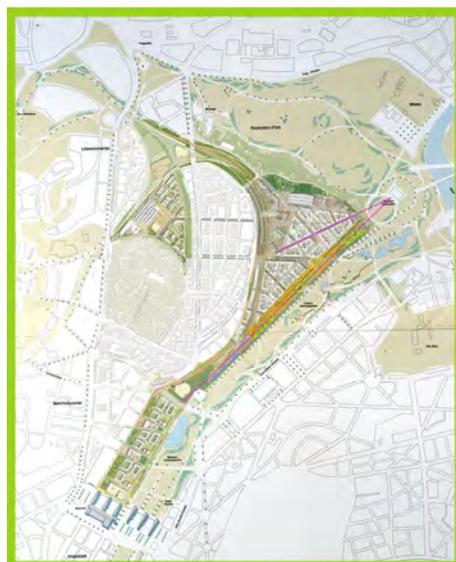


Abb.53 Zweite Blickachse 4. Preis

35. Westrand der Nordbahnhofstraße



Abb.54 Westrand der Nordbahnhofstraße

Durch die Entwicklung des neuen Stadtteils Rosenstein mit vielleicht 30.000 Einwohnern (Größe einer Mittelstadt) wird der Stellenwert der Gebäude an der Westseite der Nordbahnhofstraße verändert. Allein die beabsichtigte stadträumliche Verknüpfung der alten und der neuen Stadtviertel setzt eine Neuordnung dieses Bereichs voraus. Zudem ist die Frage zu beantworten, ob und wieweit mit der bestehenden Bebauung die Aufgaben eines neuen Stadtteilzentrums für 30.000 Einwohner erfüllt werden kann. In diesem Zusammenhang sollten auch die im bestehenden Nordbahnhofsviertels vorhandenen Handels- und Dienstleistungseinrichtungen dargestellt werden. Die Erkenntnisse des *Handels- und Dienstleistungskonzept* der Stadt sollte auf diesen Rahmenplan angewendet werden. Wir würden gerne wissen, ob und wieweit die *"Grundlagen für zukunftsfähige Stadtteilzentren"* bislang bei der Rahmenplanung beachtet wurden bzw. ob und wieweit die Darstellungen des Rahmenplans im Lichte des *Handels- und Dienstleistungskonzept* zu beurteilen sind. (siehe auch Anmerkungen zu den Plänen 22 und 23)

Unser Votum hierzu:

Die Städtebauliche Neuordnung des Westrandes der Nordbahnhofstraße sollte neu geordnet werden. Dabei sollte die Fläche des Stadtackers mit berücksichtigt werden. Der Pesch-Entwurf (siehe untenstehende Abb.) zeigt eine bedenkenswerte Lösungsalternative auf, die eine bessere stadträumliche Verknüpfung der Stadtquartiere ermöglicht als der aktuelle Rahmenplan.

36. Areal des ehemaligen Paketpostamtes



Abb.55 Ehemaliges Paketpostamt, Lokschuppen, Nordrand des Teilgebiets B

Das ehemalige Paketpostamt wurde nur 10 Jahre lang entsprechend seiner Zweckbestimmung genutzt. In unseren Augen ist es heute ein Anachronismus, dessen Beseitigung wir unterstützen. Erwerbsverhandlungen sollten geführt werden, selbst wenn es nicht zur Entwicklung eines neuen Logistikstandortes im Gebiet C2 käme.

Unser Votum hierzu:

Eine - auch zeitweise und wirtschaftlich vielleicht wünschenswerte Nutzung der von der Post nicht mehr benötigten Gebäude (ehemaliges Paketpostamt) - sollte ausgeschlossen werden. Die Stadt sollte die Flächen erwerben. (siehe auch oben 34. Blickachsen zum Schloß Rosenstein)

37. Postlogistik auf C2

Wir können keine wirklich aner kennenswerten guten städtebaulichen Gründe dafür erkennen, die an diesen Standort ein Logistikzentrum der Post rechtfertigen könnten.

Unser Votum hierzu:

Eine Entscheidung über einen Postlogistikstandort in C2 ist in unseren Augen eine Struktur-Entscheidung und sollte im Rahmenplan nicht **vertuscht** werden. Wir plädieren dafür, dass diese Idee aufgegeben wird und dass andere für die Post attraktive Standorte ggf. außerhalb des Planbereichs in Betracht gezogen werden. Für C2 käme die Maker City in Betracht oder auch ein etwa 2 ha große Experimentierfeld oder eine Fläche für eine Stiftung analog zur Fuggerei.

38. Bahnhofsumfeld

Unser Votum hierzu: Das unmittelbare Umfeld um die Bahnhofsausgänge sollte in den Rahmenplan aufgenommen und als Gestaltungsaufgabe aufgefasst werden. Es sollte so gestaltet werden, dass dem Ankommenden der Eindruck und die Atmosphäre vermittelt wird, in eine Stadt zu kommen, in der Bäume und Vegetation eine wichtige, stadt bildprägende Rolle spielen. Das Verkehrsaufkommen auf der Schillerstraße sollte deutlich reduziert werden.

39. Teilgebiet A3



Abb.56 Die genaue Abgrenzung des Teilgebiets A3 sollte erst in der weiteren Planung nach einer Entscheidung über das Nutzungskonzept erfolgen, ein Planfeststellungsänderungsverfahren ist erforderlich

Für das A3 Gebiet wird im Rahmenplan eine Mischung aus Kultur, Bürogemeinschaften, Handel und Dienstleistungen dargestellt. Diese Darstellungen reichen nicht aus. Sie werden der überregionalen Bedeutung des Standorts nicht gerecht. Die Abgrenzung des Teilgebiets A3 folgt der Planfeststellung und einem städtebaulichen Formalismus.

Unser Votum hierzu:

Im Rahmenplan sollte dargestellt werden, dass die Abgrenzung des Teilgebiet A3 erst bei der weiteren Planung im Zusammenhang mit der Bestimmung des Nutzungskonzepts für A3 festgelegt wird und dass eine Planfeststellungsänderung erforderlich ist.

40. Bodenfrage, bezahlbarer Wohnraum

Eine weitere große Aufgabe liegt in der Antwort auf die Frage, wer über den Grund und Boden künftig als Eigentümer verfügen soll. Die Beschlüsse des Gemeinderats weisen hier den Weg. Der Hinweis im Städtebauausschuss, dass eine Konkretisierung erforderlich sein werde, erscheint uns berechtigt.

Unser Votum hierzu:

Insbesondere sollte die längerfristige, dauerhafte Sicherung bezahlbaren Wohnraumes angestrebt werden.

41. Stiftung

Aus unserer Sicht fehlt ein *Caritatives Element* im gesamten Bereich der frei werdenden Gleisflächen. Heiner Geißler sprach im Schlichterspruch am 30.11.2010 – auf damalige Anregung des Verschönerungsvereins – von einer *Stiftung für die Grundstücke*. Der hiergegen flugs erhobene Einspruch aus Immobilienkreisen wurde haushalterisch begründet. Es wurde bis dato nie neutral untersucht, ob die Einwendungen tragfähig waren.

Unser Votum hierzu:

Dieser Gedanke einer Stiftung sollte wenigsten für einen kleinen Teilbereich z. B. in Teilgebiet C2 nicht aufgegeben werden. Die 500 Jahre alte *Fuggerei in Augsburg* könnte als moralisches Vorbild dienen.

42. Logik großer Pläne

Zur Logik großer Pläne verweisen wir auf die beiden Literaturzitate im Anhang D.

B. Redaktionelle Anmerkungen zu den Themenplänen

Von der Stadt wurden 29 Themenpläne, die Einzelaspekte darstellen, zur Verfügung gestellt. Die Numerierung der Pläne stammt vom Verschönerungsverein.

FREIRAUM

PLAN 01_Freiraum Artenschutz.pdf
PLAN 02_Freiraum Blaue Infrastruktur.pdf
PLAN 03_Freiraum Grüne Infrastruktur.pdf
PLAN 04_Freiraum Grünstruktur Bäume.pdf
PLAN 05_Freiraum Grünstruktur Dachflächen.pdf
PLAN 06_Freiraum Partizipation und Kunst.pdf
PLAN 07_Freiraum Programmierung Gleisbogen.pdf
PLAN 08_Freiraum Programmierung.pdf
PLAN 09_Freiraum Spiel Sport Bewegung.pdf
PLAN 10_Freiraum Struktur.pdf
PLAN 11_Freiraum Topografie Bestand.pdf
PLAN 12_Freiraum Topografie.pdf
PLAN 13_Freiraum Versickerung.pdf

MOBILITÄT

PLAN 14_Mobilität Anker.pdf
PLAN 15_Mobilität Energie.pdf
PLAN 16_Mobilität Fuß.pdf
PLAN 17_Mobilität MIV.pdf
PLAN 18_Mobilität ÖPNV.pdf
PLAN 19_Mobilität Rad.pdf
PLAN 20_Mobilität RuhenderVerkehr.pdf

NUTZUNG

PLAN 21_Nutzung EG.pdf
PLAN 22_Nutzung OG.pdf
PLAN 23_Nutzung Soz Infrastruktur.pdf

STRUKTUR

PLAN 24_Struktur Dichte Baublock.pdf
PLAN 25_Struktur Dichte.pdf
PLAN 26_Struktur Gebäudehöhen.pdf
PLAN 27_Struktur Quartiersstruktur.pdf
PLAN 28_Struktur Schwarzplan.pdf

Zu den Darstellungen in den einzelnen Plänen machen wir folgende konstruktiv-kritischen redaktionellen Anmerkungen:

FREIRAUM

PLAN 01_2022-05-20_910_Freiraum Artenschutz.pdf

Die planfestgestellten Flächen zwischen Schloßgarten und Wohngebiet sollten gesondert und detailliert dargestellt werden.

PLAN 02_2022-05-20_910_Freiraum Blaue Infrastruktur.pdf

Wäre es nicht sinnvoll, die beige-farbenen Flächen zu differenzieren, um den Eindruck zu vermeiden, dass auch die Flächen, auf denen Gebäude stehen, zu den Versiegelungsflächen zählen?

PLAN 03_2022-05-20_910_Freiraum Grüne Infrastruktur.pdf

Grünstrukturen

Wäre es nicht sinnvoller, den Gleisbogenpark zwischen Nordbahnhofstraße und Steinbeisstraße, den Hangbereich zwischen Schloßgarten und Wohngebiet und den Bereich südwestlich des südlichen Überwerfungsbauwerks bis zur Wollframstraße

als "*wichtige öffentliche gebietsangrenzende Grünstrukturen*" anstelle von "Öffentliche Grünflächen im Quartier" zu bezeichnen?

Wagenhallenplatz

Ist der *Wagenhallenplatz* als "Öffentliche Grünfläche im Quartier", auch angesichts des Stadtackers, nicht etwas zu groß ausgefallen, wenn man bedenkt, dass bei einer Reduzierung der Platzfläche dort mindestens noch ein halbes Olga-Areal gebaut werden könnte.

PLAN 04_2022-05-20_910_Freiraum Grünstruktur Bäume.pdf

Unterer Schloßgarten

Der Verschönerungsverein geht davon aus, dass der Schloßgarten seinen introvertierten Charakter verlieren wird und dass ggf. im Rahmen einer Bundesgartenschau ein neues Leitbild zu formulieren und gestalten ist.

PLAN 05_2022-05-20_910_Freiraum Grünstruktur Dachflächen.pdf

OK

PLAN 06_2022-05-20_910_Freiraum Partizipation und Kunst.pdf

OK

PLAN 07_2022-05-20_910_Freiraum Programmierung Gleisbogen.pdf

OK

PLAN 08_2022-05-20_910_Freiraum Programmierung.pdf

OK

PLAN 09_2022-05-20_910_Freiraum Spiel Sport Bewegung.pdf

OK

PLAN 10_2022-05-20_910_Freiraum Struktur.pdf

OK

PLAN 11_2022-05-20_910_Freiraum Topografie Bestand.pdf

Wir vermissen einen Plan, der in vergleichbarer Darstellung die Situation vor dem Bau der Eisenbahn zeigt, und der die ursprüngliche natürliche Geländeform wiedergibt.

Leider sind die schön gezeichneten, aber abstrakt dargestellten Pläne für uns nur von geringem Wert. Hilfreich wären bemaßte Schnittdarstellungen.

PLAN 12_2022-05-20_910_Freiraum Topografie.pdf

Auch in diesem Plan sind die schönen aber relativ abstrakten Darstellungen für den Leser nur von begrenztem Wert. Hilfreich wären bemaßte Schnittdarstellungen und 3-D Ansichten, erst dann wäre eine Beurteilung der Topographie des Gleisbogenparks und des beabsichtigten Übergangs vom Schloßgarten zum Wohngebiet möglich.

PLAN 13_2022-05-20_910_Freiraum Versickerung.pdf

Schloßgarten, Rosensteinpark und der Stadtacker sollten in die Darstellung und in eine Flächenbilanz einbezogen werden, weil erst dann das Grünsystem verstanden werden kann.

MOBILITÄT

PLAN 14_2022-05-20_910_Mobilität Anker.pdf

Hubs

Der Plan zeigt insbesondere die Hubs bzw. Tiefgaragen in A2 und deren Anbindung an die Nachbarschaften. Der nördliche Hub in B nimmt eine Sonderstellung ein.

Loop

Es wird der Eindruck erweckt, dass ein durchgängiger Loop die Hubs erschließt. Da jedoch keine Verkehrsverbindung zwischen dem Loop im Zuge der Steinbeisstraße und im östlichen Teil des Loop im Rosensteinquartier besteht (vergleiche Plan 18 Quartierserschließung), müsste diese Darstellung sicher korrigiert werden.

PLAN 15_2022-05-20_910_Mobilität Energie.pdf

OK

PLAN 16_2022-05-20_910_Mobilität Fuß.pdf

Siehe Kapitel 1

PLAN 17_2022-05-20_910_Mobilität MIV.pdf

siehe Kapitel 1

PLAN 18_2022-05-20_910_Mobilität ÖPNV.pdf

Quartiersbus

Der Quartiersbus ist gut gemeint, aber unausgereift.

PLAN 19_2022-05-20_910_Mobilität Rad.pdf

siehe Kapitel 1

PLAN 20_2022-05-20_910_Mobilität RuhenderVerkehr.pdf

Siehe Kapitel 1

NUTZUNG

PLAN 21_2022-05-20_910_Nutzung EG.pdf und

PLAN 22_2022-05-20_910_Nutzung OG.pdf

Nutzungsmischung

Es wird eine einzige mögliche Nutzungsmischung veranschaulicht, nicht mehr und nicht weniger. Dass die Mischung so ausfallen sollte, kann nicht gemeint sein.

Wagenhallen

Auch die EG-Nutzungen der Wagenhallen sollten im Rahmenplan dargestellt werden.

Handels- und Dienstleistungskonzept

Das Handels- und Dienstleistungskonzept sollte im Kontext der auch im Bestand des Nordbahnhofsviertels vorhandenen Handels- und Dienstleistungseinrichtungen dargestellt werden.

Schulen

Es fällt auf, dass die Schulen kaum Entwicklungsflächen haben, oder es wird in der Darstellung nicht unterschieden wird zwischen Mindestbedarfsflächen und Erweiterungsflächen.

Hubs

Die Bezeichnung der Hub-Flächen als Logistik-Flächen irritiert und verdeutlicht – unter Berücksichtigung von Plan22, dass die Flächen für Kultur, Soziales und Kunst und Kreativwirtschaft nur untergeordnete Bedeutung haben. *Logistik* bedeutet *Parkhaus*.

Umnutzungsfähige Baustrukturen

An einem Beispiel sollte aufgezeigt werden, unter welchen Voraussetzungen "*mit den Hubs umnutzungsfähige Baustrukturen*" entstehen können.

C1 Wohnen

Es ist befremdlich, dass das C1 Gebiet nur zu knapp einem Drittel für das Wohnen vorgesehen ist.

C1 Akteursgruppen

Wir haben den Eindruck, dass in C1 eine relativ kleine Akteursgruppe einen relativ großen Teil des Areals für ihre Zwecke und auch im Rahmen der IBA nutzen soll.

C1 Wagenhallen

Wir hoffen, dass die Wagenhallen in stärkerem Maße als bisher dem gesamten Stadtteil zu gute kommen.

C2 Wohnen Gewerbe nicht Logistik

Wir hoffen, dass C2 insgesamt durch einen deutlich höheren Wohn/Gewerbeanteil angereichert wird. Ein sehr gut durch den ÖPNV erschlossenes Quartier verdient eine höhere Ausnutzung und eine weniger einseitige Ausrichtung auf eine eher standortfremde Nutzung.

PLAN 23_2022-05-20_910_Nutzung Soz Infrastruktur.pdf

A1 Sparkassenverband

Votum: Die Darstellung des 'Sparkassenverbandes' als '*bestehende Soziale Einrichtung*' (!?) sollte überdacht werden. Wir halten zugute, dass dies einen unbeabsichtigten Fehler darstellt.

Schulen Entwicklungsspielräume

Votum: Entwicklungsspielräume für Schulen sollten berücksichtigt und dargestellt werden.

Hubs Kitas

In den Nachbarschaften des Rosenstein-Quartiers sind in manchen Hubs keine Kitas vorgesehen und dafür aber in Wohngebäuden.

Soziale Infrastruktur

Die Differenzierung der Sozialen Infrastruktur erfolgt sicher erst in einem späteren Stadium der Planung.

STRUKTUR

PLAN 24_2022-05-20_910_Struktur Dichte Baublock.pdf

Die Geschossflächenzahlen für die Nachbarschaften sind extrem hoch.

In den Bereichen um die Wagenhallen und um den Lokschuppen sind auffällig niedrige Dichten.

PLAN 25_2022-05-20_910_Struktur Dichte.pdf

Die Wagenhallen und der Wagenhallenplatz sollten in diesem Plan ergänzt werden.

PLAN 26_2022-05-20_910_Struktur Gebäudehöhen.pdf

Die Setzung der Hochpunkte ist zwar nicht willkürlich, überzeugt uns aber nicht.

PLAN 27_2022-05-20_910_Struktur Quartiersstruktur.pdf

In A2, B, und C1 gibt es zusammen 8 Nachbarschaftsplätze, 2 Quartiersplätze und 1 Stadtplatz. Die beiden großen Quartiersplätze, die den Wagenhallen und dem Lokschuppen vorgelagert sind, fallen besonders auf. Im Gleisbogenpark ist 1 großer *Stadtplatz*, dessen Funktion und Gestaltung uns nicht überzeugt.

PLAN 28_2022-05-20_910_Struktur Schwarzplan.pdf

OK

PLAN 29_2022-05-20_910_Lageplan gesamt_1000.pdf

siehe Kapitel 1

C. Kritische Anmerkungen zur Powerpoint-Präsentation

POWERPOINT-PRÄSENTATION_Rahmenplan Stuttgart Rosenstein - mündlicher Bericht 2022-04-05.pdf

Außer den Themenplänen wurde von der Stadt eine Powerpoint-Präsentation mit 36 Folien bereitgestellt, die in den Gremien ausführlich erläutert wurden; ein Wortprotokoll oder einen Erläuterungsbericht wurde nicht beigefügt.

Der Rückblick ist kurz und beginnt mit dem Jahr 2019. Ein Rückblick auf die jüngere Geschichte des Synergieprojekts seit 1994 wäre sicher auch sehr interessant gewesen. Der Rahmenplan Stuttgart Rosenstein hätte mit 100 Wettbewerbsentwürfen aus den vergangenen 28 Jahren verglichen werden können. So wird der Rahmenplan gleichsam als das planerische Ei des Kolumbus in den Raum gestellt.

Die Präsentation befasst sich in erster Linie mit der Darstellung visionärer Aspekte. Die Möglichkeitsbedingungen der Umsetzung werden nicht thematisiert.

Als anregende Stichwortsammlung taugen die Folien, nicht jedoch als Erläuterungen und Begründungen der Planung. Die Grafiken und Karten sind einer Stellungnahme kaum zugänglich. Wichtige Begriffe der *Eigensprache* werden nicht bestimmt.

Unser Votum hierzu:

Wir plädieren dafür, einen Erläuterungsbericht beizufügen, der wichtige Begriffe, Grundannahmen, Motive und Konsequenzen erläutert und rechtfertigt und die Möglichkeitsbedingungen und die Abschnitte einer Realisierung zum Thema macht.

D. Zur Logik großer Pläne

Hansmartin Bruckmann, *Stadt Stuttgart (Hrsg.): Stuttgart 21 Städtebauliches Gutachten*, Karl Krämer Verlag Stuttgart 1997, S. 3

"Im Jahr 1985 wurde im Bundesverkehrswegeplan für den zukünftigen Ausbau einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke der Abschnitt zwischen Stuttgart und Ulm als vordringlich ausgewiesen. Für den westlich an Stuttgart anschließenden Abschnitt bis Mannheim stand zur damaligen Zeit die Inbetriebnahme der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke kurz bevor. Das lange Zeit vom Land und von der Landeshauptstadt einmütig verfolgte Ziel, die Eisenbahnverbindungen, vornehmlich im Ost/West-Verkehr, schneller und leistungsfähiger auszubauen, war damit in greifbare Nähe gerückt. Nun ging es darum, geeignete technische Vorschläge für den Trassenverlauf und für die Anbindung des Stuttgarter Hauptbahnhofs zu entwickeln.

Eine Vielzahl von Vorschlägen wurde vorgestellt. Deren Bewertung löste Diskussionen in den betroffenen Gebietskörperschaften, in Planungsverbänden und sonstigen interessierten Institutionen aus. Schließlich verständigten sich die Beteiligten auf das Projekt Stuttgart 21, das die Umgestaltung des Kopfbahnhofs in einen tief liegenden Durchgangsbahnhof, die Verlegung der Güter-, Abstell- und Wartungsbahnhöfe und somit die Möglichkeit einer Umnutzung von insgesamt circa 100 Hektar bisher für den Eisenbahnbetrieb in Anspruch genommener Flächen vorsieht: Das ursprüngliche Eisenbahnprojekt hat sich damit zugleich zum Städtebauprojekt, das heißt zum "Synergieprojekt Stuttgart 21", gewandelt

In einem ersten Anlauf waren im Rahmen einer vorhergegangenen Machbarkeitsstudie die gegebenen städtebaulichen Möglichkeiten skizzenhaft untersucht worden. Aus den Ergebnissen dieser Untersuchung wurden Argumente für befürwortende wie für ablehnende Positionen hergeholt.

Befürwortend: die beispiellos große Flächenreserve, die ohne jeden Landschaftsverbrauch in einer zentralen, durch den öffentlichen Nahverkehr vorzüglich erschlossenen Lage gewonnen werden kann.

Ablehnend: das weit über den gegenwärtig erkennbaren Bedarf hinausgehende Nutzungsangebot oder, umgekehrt, die Befürchtung, es könnte zu einer übermäßig konzentrierten, die ökologischen Qualitäten der Lage im Talkessel beschädigenden Bebauung kommen.

Vor diesem Hintergrund wurde die zweite Runde städtebaulicher Überlegungen im Rahmen des *kooperativen Gutachterverfahrens* eröffnet, dessen Ergebnisse in der vorliegenden Publikation wiedergegeben sind. Es erscheint angebracht, dieser Publikation die nachfolgenden Bemerkungen anzufügen.

Das gewählte Verfahren brachte es mit sich, daß die Vorstellungen der Gutachter wiederholt in längeren Gesprächen mit den Mitgliedern einer interdisziplinär besetzten Jury erörtert und beurteilt worden sind. Demzufolge sind Abwägungsprozesse quasi vorweggenommen und bloße "Ideen- produkte", das heißt Exoten, eher zurückgedrängt worden. Dies mag bei der ideenreihigen Vielfalt der Beiträge eine gewisse Einbuße bedeuten. Andererseits hat es den Realitätsgehalt der Beiträge erhöht und deren Umsetzbarkeit gestärkt.

Was die Umsetzbarkeit anbelangt, so ist zu bedenken, daß das zur Umgestaltung anstehende, etwa 100 Hektar große Gebiet nicht insgesamt - sozusagen von heute auf morgen - in Anspruch genommen werden kann, sondern nur in zeitlich relativ weit auseinanderliegenden Abschnitten von jeweils kleinerer Größenordnung. Ein alle diese Abschnitte zusammenfassender Städtebauentwurf ist daher so etwas wie eine Synopse verschieden ferner Zukünfte, deren Gültigkeit nachläßt, je ferner die betrachtete Zukunft ist. Das insgesamt Gültige daran liegt nur darin, daß eine mögliche Entwicklung, deren Grundlage zu legen verlangt ist, exemplarisch abgebildet wurde.

Für die Herstellung dieser Grundlage geht es darum, einerseits die „grundlegenden“ Bestandteile einer längerfristigen Entwicklung zu bestimmen und festzulegen, andererseits Flexibilität und Spielräume offen zu halten, welche in dieser Entwicklung schon deshalb nötig sind, weil wir die für sie maßgebenden Anforderungen und Kräfte noch kaum, jedenfalls zu wenig kennen. Diese grundlegenden Bestandteile können Festlegungen unterschiedlicher Art sein: Quantitäten zur Bemessung der Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen, Qualitäten in einem räumlichen Struktur-, Verkehrs- und Nutzungskonzept. Dabei gilt: möglichst nichts zu unterlassen, was die Daseinsvorsorge für kommende Generationen erfordert - aber auch: alles zu unterlassen, was Anpassungszwänge und Fehlentwicklungen bewirken und Konflikte für die Nutzung und Entwicklung der zukünftigen Stadt hervorbringen könnte. Im Zweifel ist diesem der Vorzug zu geben.

Wolfgang Braunfels, *Abendländische Stadtbaukunst. Herrschaftsform und Baugestalt*,
DuMont Buchverlag Köln, 6. Auflage 1991, S.326

"Das ist die Antinomie des Urbanismus. Man plante das Ganze, steckte seine Dimensionen ab, veröffentlichte Projekte, zeigte das Idealbild. Dann mochten den Epochen hier die Gestaltungskraft, dort die Wirtschaftskraft zur Ausführung fehlen, anderenorts auch die politische Stabilität. Nur Teile wurden vollendet. Die nächste, oft eine spätere Generation, griff die Gedanken auf. Erneut wurden Pläne entwickelt, Teile vollendet. Aber jeder Teil sprach für alle Zukunft von dem Ganzen, dem er entstammte. Nach Jahrhunderten fügte sich das Gesamtwerk zu einem Abbild von Jahrhunderten zusammen: vielgestalt, geschichtsbelastet und geschichtserprobt, ein Werk der Zeitenfolge, ein Zuhause, das die Kräfte, die es formten, zu übertragen vermochte und noch vermag."

* * *

Der Vorstand des Verschönerungsvereins Stuttgart e. V.

Verantwortlich für die Gesamtfassung:

Uwe Stuckenbrock, stellvertr. Vorsitzender

Stuttgart, im September 2022