

Sachstände zum Europa- und Rosenstein-Viertel

Den Teilnehmern des Beteiligungsverfahrens sollen qualifizierte Diskussionsgrundlagen zur Verfügung gestellt werden.

Die in dieser Anlage in knapper Form zusammen gestellten Fakten, Vorüberlegungen und Vorplanungen bilden zunächst ein orientierendes Grundgerüst an Informationen. Angesprochen werden

- der Stand des bisherigen Planungs- und Beteiligungsprozesses,
- die konkreten Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung, die auf den Teilraum des künftigen Rosenstein-Viertels einwirken,
- die konzeptionellen Implikationen aus der bisherigen innerstädtischen Entwicklung,
- die im Gebiet ansetzenden Planungsstrategien und
- die weiteren Anliegen von Fachkreisen und die öffentlichen Erwartungen.

1. Planungshistorie

Das zum Bahnprojekt Stuttgart 21 gehörende Städtebauprojekt – als Teil des seit 1995 so genannten „Synergiekonzepts“ aus der Neuordnung des Bahnknotens und der städtebaulichen Entwicklung frei werdender Gleisflächen – sollte, so die ursprüngliche Absicht, auf ca. 100 Hektar und abzüglich von 20 Hektar Parkerweiterung eine Nutzungsentwicklung mit Schwerpunkten Arbeiten und Wohnen für rund 25.000 Menschen ermöglichen.

Für diese Entscheidung wurden im Flächennutzungsplan allein ca. 62 Hektar Außenentwicklung im Stuttgarter Norden zurück gestellt. Im FNP sind Mischbauflächen dargestellt, um eine qualifizierte urbane Dichte und Nutzungsstruktur zu ermöglichen.

Der seit 2000 beobachtbare „Trend in die Stadt“ und die weiter zunehmende Wohnungsnachfrage haben den Schwerpunkt der Nutzungsentwicklung deutlicher zugunsten des Wohnens verschoben (siehe Fortschreibungen zur Zeitstufenliste Wohnen). Dieses hat sich bereits vorteilhaft auf das ursprünglich weitgehend ohne Wohnanteil geplante Nutzungsgefüge im Teilgebiet A1 ausgewirkt.

Bisher wurde davon ausgegangen, dass im Gesamtareal des Städtebauprojekts neben 7.500 Wohnungen (mit Randflächen ca. 9.000 Wohnungen) für ca. 18-20.000 Bewohner insbesondere Arbeitsplätze für bis zu 11.000 Beschäftigte entstehen können. Davon sind ca. 800 Wohnungen und ein Großteil der Arbeitsplätze (LBB bereits im Gebiet Europa-Viertel A1 realisiert worden.

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Stuttgart,
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

Die Schwerpunktsetzungen liegen bei

A1	Anteil Wohnen 40% Arbeiten 60%	ca. 1.300 Wohnungen ca. 7.000 Arbeitsplätze
A2/A3	Anteil Wohnen 60% Arbeiten 40%	ca. 2.000 Wohnungen ca. 2.500 Arbeitsplätze
B	Anteil Wohnen 85% Arbeiten 15%	ca. 3.000 Wohnungen ca. 500 Arbeitsplätze
C1/C2	Anteil Wohnen 70% Arbeiten 30%	ca. 1.200 Wohnungen ca. 1.000 Arbeitsplätze

Die Nutzungsvorstellungen wurden auch im 2009 fortgeschriebenen Regionalplan des Verband Region Stuttgart verankert. Regionalplanerisch gesichert ist auch die Gäubahn-Trasse als potenzieller By-pass für die überlastete Stammstrecke der S-Bahn. Optional sind hier weitere unter Gelände verlaufende Trassierungen für die Zufahrten Richtung Feuerbach (P-Option) und Bad Cannstatt (Nordkreuz) zu beachten.

Die Planfeststellungsabschnitte 1.1 „Talquerung mit neuem Hauptbahnhof“ (Beschluss 28. Januar 2005) sowie 1.5 „Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt mit S-Bahn-Anbindung“ (Beschluss 30. Oktober 2006) tangieren räumlich und zeitlich die Entwicklung der neuen Stadtteile. Der Rückbau der Betriebsanlagen ist gesondert zu beantragen und noch nicht planfestgestellt. Stilllegungs-, Freistellungs- und Rückbauverfahren sind noch abzustimmen.

Der Grunderwerb der zur Neuordnung des Bahngeländes benötigten Teilflächen durch die Stadt Stuttgart erfolgte zum 21. Dezember 2001. Ausgenommen wurde das Gebiet A1 um die Bibliothek 21 (ehem. Güter- und Rangierbahnhof), das bereits zur Hälfte bebaut ist. Beim Grunderwerb wurden Mittel in einer Größenordnung von 459 Mio. € zzgl. Zinsen gebunden. Im Gegenzug verpflichtete sich die Deutsche Bahn, sich am Bodenaushub und der Geländemodellierung sowie an der Altlastenbeseitigung zu beteiligen. Auf dieser Grundlage sollte die Planung künftiger Park- und Bauflächen erfolgen. Nicht verfügbar ist das Areal des (weitgehend leer stehenden) Paketpostamts an der Ehmannastraße, unweit des Schloss Rosenstein.

2. Stand der städtebaulichen Planungen

Als Beschlusslage gilt bisher der „Rahmenplan Stuttgart 21“ mit Beschluss vom 24. Juli 1997. Diesem gingen bereits ein Städtebauliches Gutachten von 1995 und ein Kooperatives Gutachterverfahren von 1996 voraus. Das prämierte Konzept von Trojan+Trojan war Grundlage für den Rahmenplan. Die „Offene Bürgerbeteiligung“ zum Rahmenplan Stuttgart 21 wurde 1997 durchgeführt. Der Rahmenplan hat diese Ergebnisse aufgenommen. Er ist aber in wesentlichen inhaltlichen Teilen um neue planerische, programmatische und infrastrukturelle Eckpunkte zu aktualisieren.

Auf dieser Grundlage sind weitere Planungsschritte erfolgt

a) im Europa-Viertel (A1, A2, A3):

- Bebauungsplan A1 von 1998, rechtskräftig 2003
- Aufsiedlung von A1 voran geschritten, lfd. Vermarktung durch die Bahn, darunter 700 Wohnungen, ein Einkaufszentrum und Hotelprojekte, Bildungseinrichtungen und die Stadtbibliothek
- A2 und A3 bisher nicht vertiefend thematisiert, jedoch Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne vom 21. März 2003

b) im Rosenstein-Viertel (B, C1, C2):

- Städtebaulicher Realisierungswettbewerb „Rosenstein“ von 2005
- Vorläufige Verkehrs- und Infrastrukturkonzepte
- Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne in den Teilgebieten B, C1 und C2 vom 16. Juli 2002 bzw. 21. Januar 2003, rechtskräftiger Bebauungsplan für Teilfläche Wagenhallen/Schulen vom 3. Februar 2011
- Beschluss einer „Milieuschutzsatzung“ nach § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB für das Nordbahnhof-Viertel (GRDRs 224/2012)
- Vorranggebiet der Stadterneuerung (SVG) Nr.7 Nordbahnhof / Bürgerhospital, mittelfristige Aufnahme in ein Programm der Städtebauförderung (seit 2012)

3. Derzeitige städtebauliche Vorhaben

Vier größere Bauvorhaben mit ca. 750 WE und ca. 350 Apartments für Studierende, darunter

- Projekt des Siedlungswerks entlang der südlichen Nordbahnhofstraße (2 Bauabschnitte mit zusammen ca. 500 Wohnungen sowie anstelle des Gemeindezentrums der Martinskirche mit mind. 50 Wohnungen).
- Planung der Fa. Eppe auf dem ehem. Post-Areal an der nördlichen Rosensteinstraße (ca. 200 Wohnungen).

4. Weitere Implikationen aus der innenstädtischen Entwicklung

Das Stuttgarter Stadtentwicklungskonzept STEK – Strategie 2006 sah in diesem Teilraum Stuttgart Mitte in Verbindung mit verschiedenen fachlichen Leitzielen einen Schwerpunkt für die städtebauliche Entwicklung der Landeshauptstadt (Leitprojekt 1 u. a. Urbanes Wohnen). Hinzu kam – im Sinne der „Doppelten Innenentwicklung“ – eine klimawirksamen Freiraumentwicklung und Grünvernetzung (Wohnumfeldqualität, öffentlicher Raum und Naherholung). Dieses wurde im Impulsprojekt 4 RosensteinViertel – Ausbildung eines urbanen Stadtquartiers konkretisiert.

Die „Stadtkernziele – Innenstadtkonzept 2006“ (nicht beschlossener Entwurf) hatten die konzeptionellen Vorstellungen der weiteren Entwicklung der City und der Randgebiete, darunter das Europa-Viertel hinter dem Hauptbahnhof u. a. mit grünplanerischen, verkehrlichen Aspekten konkretisiert.

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Stuttgart,
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

In diesem Zusammenhang wurde auch die Erweiterung des Cityrings auf die Wolframstraße (zwischen Europa- und Rosenstein-Viertel) dargestellt, die als nördliches Pendant den Rosenstein-Tunnel unter dem Rosensteinpark erhält, jedoch ohne direkte Anbindung des Rosenstein-Viertels an diese Verkehrsspanne.

Historisch und sonstig wirksame Planungen:

Stadterweiterungsplan 1896/97 – Konstituierende Grundprinzipien der Stadtanlage (Sichtachsen, Platzfolgen etc.) und stadtgestalterischen Ausformung; der Stadterweiterungsplan sah noch, abgeleitet aus einer kompositorischen Betrachtung der Stadt, eine großzügige Stadtanlage auf den großteils noch nicht gebauten Gleisfeldern vor und hatte auch Einfluss auf das kooperative Gutachterverfahren von 1995.

Baustaffelplan (Ortsbaurecht von 1935) – Bautypologische Maßstäbe für das Nordbahnhof-Viertel, die Gleisflächen wurden in der Betrachtung ausgenommen.

Gebietstypenplan (1979) mit der Verteilung der Nutzungen, die Gleisflächen wurden in der Betrachtung ausgenommen.

5. Aktuelle Rahmenbedingungen

Zu den maßgeblichen Rahmenbedingungen für die Stadtteilentwicklung zählen

- der „Trend in die Stadt“ mit einer gegen die früheren Prognosen laufenden und sich in den letzten Jahren deutlich zunehmenden Bevölkerungsanstieg (seit etwa 2000 um ca. 40.000 Menschen) sowie einem entsprechend erhöhten Nachfragedruck urbaner Milieus im Wohnungsmarkt, der zur Verdrängung kaufkraftschwächerer Bevölkerungsgruppen führt;
- der demografische Wandel, der durch den starken Zuzug von jungen Menschen gebremst wird und gleichwohl eine alters-/jugendgerechte Quartiersgestaltung (nachbarschaftswirksame Wohnumfeldgestaltung, dezentrale Infrastruktur) erforderlich macht;
- die soziale Polarisierung und Differenzierung der Stadtgesellschaft mit erhöhten Integrationsanforderungen sowie Inklusionsangeboten gegenüber benachteiligten Gruppen mit Einschränkungen (Behinderte, Demenzkranke etc.);
- der Klimawandel und die angesichts der Erhöhung durchschnittlicher Temperaturen erforderlichen Klimaanpassung (beim Städte- und insbesondere Wohnungsbau, bei der Gestaltung öffentlicher Aufenthaltsräume und bei Grünflächen);
- die unter Wachstumsbedingungen perspektivisch zunehmende Flächenverknappung im Stadtgebiet und erforderliche Erhöhung der Flächeneffizienz zur Sicherung von mehr Baupotenzialen mit der Diskussion qualifizierter und verträglicher städtebaulicher Dichten;
- neue Mobilitätsanforderungen infolge der Abnahme der räumlich wirksamen Funktionstrennung, infolge einer der veränderten Alltagsorganisation der Haushalte entsprechend angepassten Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl, infolge der Einführung integraler und intermodaler Verkehrssysteme und die Wiederentdeckung der Straßen als öffentliche Aufenthaltsräume.

6. Strategische Planungsanliegen

Die aus den Rahmenbedingungen und dem bisherigen Planungsprozess ableitbaren strategischen Überlegungen betreffen die Frage, inwieweit die dringenden Bedarfe der Stadt in dem seit Langem festgelegten zentralen Entwicklungsraum gedeckt werden können, wie sich der neue Stadtraum vorbildlich konzipieren und gestalten lässt, und eröffnen nicht zuletzt die Diskussion, wie hier ein nachhaltiger Umbau der Stadt begonnen und Lösungen für die Gesellschaft von Morgen entwickelt werden können.

Als planerische Anliegen können in diesem Zusammenhang genannt werden:

- Der Vorrang der Innenentwicklung zur Erzielung von Urbanitätseffekten und Deckung des Grundbedarfs der Stadt an Nutzungen für Wohnen und Arbeiten;
- die Sicherung der dafür erforderlichen Flächen- und Infrastrukturvorsorge (Kindergarten- und Schulkapazitäten, Sport- und Freizeitanlagen etc.) sowie der Nahversorgung (E-Zentrum Nordbahnhofstraße, optionale Einzelhandelsangebote an zentralen Plätzen und S-Bahnhaltepunkten) mit neuen Modellansätzen;
- die Parkerweiterungen an Rosensteinpark und Schlossgarten (an den Rändern des „Grünen U“ als weiter zu entwickelndes innerstädtisches Parksystem);
- die klimaangepasste Gestaltung des neuen Stadtraums und die Erhöhung der Energieeffizienz zum Klimaschutz;
- die retrospektive und denkmalpflegerische Sicherung der Kulturdenkmale im Nordbahnhofviertel und der Gäubahn als identitätswirksamer Teil der Technikgeschichte der Eisenbahn;
- das Zusammenspiel von Topografie und Entwicklungsabsichten: Erforderliche Geländemodellierung insbesondere zur Heilung des historischen Eingriffs in den Landschaftsraum unter Berücksichtigung der ursprünglichen Raumbezüge und zur Schaffung eines zweckmäßigen Baugeländes;
- die Konzipierung eines zusammen hängenden Stadtteils mit einer Synthese verschiedener Wohnlagequalitäten und attraktiver Ränder;
- die Bereitstellung eines vielfältigen bzw. und entsprechend der sich differenzierenden Nachfrage maßgeschneiderten und um soziale Ausgewogenheit bemühten Wohnungsgemenges (Berücksichtigung von Markt- und Milieuuntersuchungen) – bei familienfreundlichen, geförderten und zugleich verdichteten individuellen Wohnformen in innenstadtnahen Lagen besteht erheblicher Nachholbedarf.

Dem entsprechend soll die Vermarktung der städtischen Areale mit einer Programmvorgabe versehen werden und sich an folgenden Grundsatzbeschlüssen orientieren:

- Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM), GRDRs 13/2014
- Stuttgarter Konzeptverfahren, GRDRs 853/2014
- „Bürger bauen mit – Baugemeinschaften in Stuttgart“, GRDRs 383/2012

7. Öffentliche Erwartungen an die Stadtteilentwicklung

Darüber hinaus sind im Rahmen durchgeführter Wettbewerbe, im Rahmen von Verfahrensbeschlüssen und Verlautbarungen der Stadt verschiedene Erwartungen geweckt und formuliert worden, die in die weitere planerische Abwägung und konkretisierende städtebauliche Verfahren einfließen werden. Diese werden auch im informellen Beteiligungsverfahren eine Rolle spielen. Zu nennen sind:

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Stuttgart,
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

- Barrieren beseitigen für Parkerweiterungen und Durchbindung in die umliegenden Stadtteile in Stuttgart-Ost und über den Neckar bis Bad Cannstatt, Wohnen am Parkrand auf ca. 3 km Länge
- Entwicklung in Etappen bzw. langsame Entwicklung (Chance für mehr als eine Generation)
- Keine Bodenspekulation, kein Immobilienprojekt
- Schaffung einer Stiftung oder eines Treuhandvermögens
- Schutz des Nordbahnhof-Viertels (Milieuschutzgebiet)
- Schaffung bezahlbaren Wohnraums / sozial gerechte Gestaltung
- Wagenhallen als Kulturzentrum erhalten, Bau einer Philharmonie
- Kleinteiliges nutzungsgemischtes Gefüge bzw. „hybride Nutzungszonen“
- Bürger mit bauen lassen (Baugemeinschaften)
- Innovative verkehrsvermeidende Mobilität, kurze Wege und verkehrsberuhigte Wohnumfelder

Des Weiteren ist in der Diskussion

- der Erhalt der Eisenbahndenkmäler entlang der Gäubahn
- die Schaffung ausreichender Grüninfrastruktur bei angemessen hoher Dichte der Bebauung
- eine prominente Bebauung der Teilflächen A3 (gegenüber dem Hauptbahnhof) und A1.15 (nördlich der Wolframstraße)
- „Triple zero“ (High-Tech-Architektur, die dreifache Null für den Klima- und Ressourcenschutz)

Aus den planerischen Vorgaben und verschiedenen öffentlichen Erwartungen ergeben sich Zielkonflikte, die es eingehend zu erörtern gilt, z. B.

- Beseitigung von Barrieren und Geländemodellierungen versus Erhalt der Eisenbahndenkmäler
- Langsame Aufsiedlung versus akuter Wohnungsbedarf
- Schutz des Nordbahnhof-Viertels versus Entwicklungserwartung bzw. Aufwertungsstrategie
- High-Tech-Strategie versus bezahlbarer Wohnraum
- Erhalt der Wagenhallen versus ausreichend lärmgeschützte Wohnungen

8. Besondere Themen

Nicht zuletzt stehen derzeit folgende Themen im Fokus der öffentlichen Diskussion:

8.1. Milieuschutzsatzung für das bestehende Nordbahnhofviertel

Mit Beschluss vom 26. Februar 2013 hatte der Gemeinderat für das Gebiet Nordbahnhof-, Mittnacht- und Rosensteinstraße in Stuttgart-Nord eine Erhaltungssatzung gemäß § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB („Milieuschutzsatzung“) beschlossen (GRDRs 224/2012). Dieses wurde verknüpft mit dem Vorkaufsrecht der Stadt gemäß § 24 BauGB. Seit dem 19. November 2013 ist auch die Umwandlungsverordnung des Landes Baden-Württemberg für das Satzungsgebiet wirksam. Im Kontext mit der Sozialcharta, die zuvor schon mit dem neuen Eigentümer, Patrizia AG aus Augsburg, geschlossen wurden, besteht nun ein umfassender, wenngleich begrenzter mietgesetzlicher Schutz der Bevölkerung. Auf dieser Grundlage ist auf zunächst 10 Jahre mietspiegelorientiert der Wohnungsstandard im Gebiet zu sichern. Das schließt werterhaltende Investitionen (Instandhaltungen) und Maßnahmen zur technischen Sicherheit der Wohnungen nicht aus. Der Umfang Wert steigernder Modernisierungen ist jedoch auf den „zeitgemäßen Ausstattungszustand einer durchschnittlichen Wohnung“ beschränkt. Dieses schließt umfassende gebäudebezogene Sanierungsmaßnahmen für die nächsten Jahre aus.

Nach dem aktuellen Stand sind die Wohngebäude im nördlichen Gebietsteil der Milieuschutzsatzung (nördlich der Steinbeisstraße) ohnehin schon behutsam modernisiert worden. Für den südlichen Gebietsteil wird davon ausgegangen, dass sich der historische Wohnungsbestand des „Eisenbahnerdörfle“ (Kulturdenkmal § 2 DSchG) angesichts der noch nicht einlösbaren Entwicklungserwartungen im Rosensteinviertel und der langfristigen Aufwertungsstrategie der institutionellen Eigentümer erst spät, aber dann umfassend verändern wird, auch mit Auswirkungen auf die soziale Zusammensetzung der dortigen Wohnbevölkerung.

Hier ist die Zeitachse insofern wichtig, als dass der maximale Milieuschutz nach dem Ende der Bestandsschutzzeit der Sozialcharta 2016 (ab diesem Zeitpunkt sind Wohnungsverkäufe möglich) bis zum Aufsiedlungsbeginn der Baufelder, mit der Schaffung preisgünstigen Ersatzwohnraums auf städtischen Grundstücken, gewährleistet werden sollte. Der Milieuschutz ist gemäß Beschlusslage nach 10 Jahren (2022) aufgrund der Berichtserstattung zum physischen Gebietszustand (Wohnstandard), zum Entwicklungsfortschritt bei der Aufsiedlung des Rosensteinviertels und zur dann vorgefundenen Zusammensetzung der Bevölkerung zu überprüfen und bei nicht gegebener Erforderlichkeit aufzuheben.

8.2. Der Gleisbogen und seine als Kulturdenkmäler geschützten Einzelbauten

Der „Stuttgarter Gleisbogen“ ist der Abschnitt der Gäubahn, der von der westlichen Halbhöhenlage der Stadt ab der Heilbronner Straße bis zur Wolframstraße in Richtung Hauptbahnhof reicht. Er birgt eine Reihe spannender bis herausragender Einzelbauten (Parabelbogenbrücke mit Brückenhäuschen, Stahlfachwerkbrücken, Brückenportale an der Ehmmanstraße, Überwerfungsbauwerke), die allesamt als Kulturdenkmale unter Ensembleschutz stehen (§ 2 DSchG). Im Weiteren sei auf die Publikation des Info-Laden-Nord „Der Stuttgarter Gleisbogen“, Krämer-Verlag Stuttgart 2014 verwiesen.

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Stuttgart,
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

Eine besonders herausragende Bedeutung in diesem Ensemble kommt aus ingenieurstechnischer Sicht dem großen Überwerfungswerk im Vorfeld des Kopfbahnhofs zu (Bauzeit 1908-14). Es bündelt 19 Gleisstränge kreuzungsfrei aus drei Richtungen zum Hauptbahnhof. Es hat eine Länge von bis zu 600 m, bis zu 100 m Breite und 12 Meter Höhe sowie unterirdische Anlagen. Dazu existiert ein digitales Massenmodell. Es wird auch „Tunnelgebirge“ oder „Gleisgebirge“ genannt.

Zu den Kulturdenkmalen gehört auch der abseits des Gleisbogens an der Südkante zum Rosensteinpark liegende Lokomotivschuppen (erbaut 1914 – 16). Dieser ist während des Weltkrieges beschädigt und danach in veränderter Gestalt instand gesetzt worden. Er beherbergt heute in einem Teil zahlreiche Lokomotiven aus unterschiedlichen Baujahren (UEF-Historischer Dampfschnellzug e. V.).

8.3. Kulturprojekt „Wagenhallen“

Die Wagenhallen sind über einen Zeitraum von anderthalb Jahrzehnten von Kulturschaffenden und Künstlern der Stadt als Werkstätten und regional bedeutsamer Veranstaltungsort zwischengenutzt worden. Die Stadt hat die zwischenzeitlich erreichte kulturpolitische Bedeutung der Wagenhallen anerkannt und die Inwertsetzung des Gebäudebestandes mit einem Sanierungsplan für 30. Mio. Euro in Aussicht gestellt (vorbehaltlich Gemeinderatsbeschluss zum Doppelhaushalt 2016/17; die Kulturschaffenden haben ihre Mitsprache gefordert. Die umfassende Sanierung der Wagenhallen macht eine provisorische Unterbringung der Künstler erforderlich.

Die Wagenhallen sind aus bau- und brandschutztechnischer Sicht umfassend zu ertüchtigen. Mit diesen Maßnahmen ist voraussichtlich auch eine weiterentwickelte Hallenkonzeption erforderlich. Nutzungsmöglichkeiten und Betriebszeiten sind noch offen. Auch ein Erschließungs- und Parkierungskonzept ist zu erarbeiten. Gegenüber einer bislang vorgesehenen benachbarten Wohnbebauung sind wirksame Lärmschutzvorkehrungen erforderlich.