

Auslobung  
Internationaler offener städtebaulicher Wettbewerb Rosenstein  
Ideen für den neuen Stadtteil



## INHALT

<b>Teil A</b> .....	<b>5</b>
<b>Allgemeine Bedingungen</b> .....	<b>5</b>
1. Ausloberin .....	6
2. Aufgabe.....	6
3. Wettbewerbsart/-verfahren .....	8
4. Teilnehmer .....	8
5. Teilnahmehindernisse .....	10
6. Preisgericht .....	10
7. Vorprüfung .....	12
8. Ausgabe der Unterlagen.....	12
9. Rückfragen.....	12
10. öffentliches Rückfragenkolloquium .....	13
11. Abgaben der Arbeiten in Phase 1 .....	13
12. Verfassererklärung.....	14
13. Leistungen in Phase 1 .....	14
14. Vorprüfung/Beurteilungskriterien.....	17
15. Preisgerichtssitzung nach Phase 1 zur Auswahl der Teilnehmer für Phase 2 .....	18
16. Start der Phase 2.....	18
17. Abgabe der Arbeiten in Phase 2 .....	19
18. Leistungen der Phase 2.....	19
19. Preisgerichtssitzung nach Phase 2.....	23
20. Verfassererklärung Phase 2 .....	23
21. Beurteilungskriterien Phase 2.....	23
22. Honorar/Preise .....	25
23. Ergebnis.....	26
24. Weitere Bearbeitung.....	26
25. Eigentum.....	27
26. Urheberrecht/Nutzungsrecht .....	27
27. Terminübersicht.....	27
28. Nachprüfung.....	28
<b>Teil B</b> .....	<b>29</b>
<b>Wettbewerbsaufgabe</b> .....	<b>29</b>
<b>1 Einleitung - Anlass und Ziel des Wettbewerbs</b> .....	<b>30</b>
1.1 Wettbewerbsgebiet.....	31
1.1.1 Überblick: Stadt und Region Stuttgart.....	32
1.1.2 Umfeld des Wettbewerbsgebiets .....	33
1.1.3 IBA-Memorandum.....	38
<b>2 Planerische Zielsetzungen</b> .....	<b>39</b>
2.1 Memorandum Rosenstein .....	39
2.2 Handlungsfelder .....	40
<b>3 Planungsvorgaben</b> .....	<b>44</b>
3.1 Nutzungsmischung als Fokus der Stadtteilprogrammierung.....	44
3.2 Wohnen .....	46
3.3 Arbeiten / Gewerbe .....	46
3.4 Kultur .....	46
3.5 Soziale Infrastruktur.....	47
3.6 Sportflächen.....	48
3.7 Maß der baulichen Nutzung.....	48
3.8 Mobilität.....	49
3.9 Fokus Radwegeverbindungen .....	50

3.10	Fokus Mobilitätspunkte .....	50
3.11	Fokus S-Bahn-Halt Mittnachtstraße .....	50
3.12	Panoramastrecke.....	50
3.13	P-Option und Nordkreuz.....	51
3.14	Wolframstraße/Cannstatter Straße und Vorplatz Hauptbahnhof/Schillerstraße .....	51
3.15	Grüne und blaue Infrastruktur .....	51
3.16	Topografie .....	52
3.17	Blickachsen .....	52
3.18	Erhalt und Umnutzung von Bahnbauwerken .....	52
3.19	Paketpostamt .....	53
3.20	Landmarken.....	53
3.21	Energiekonzept.....	53
3.22	Stadtklimatische Aspekte.....	53
3.23	Arten und Biotope, Biodiversität.....	54
3.24	Altlasten .....	54
3.25	Grundwasser- und Heilquellenschutz .....	54
<b>4</b>	<b>Erläuterungen zu den Planungsvorgaben .....</b>	<b>54</b>
4.1	Nutzungsmischung als Fokus der Stadtteilprogrammierung .....	54
4.2	Wohnen .....	55
4.3	Arbeiten / Gewerbe .....	56
4.4	Kultur .....	57
4.5	Soziale Infrastruktur .....	60
4.6	Sportflächen.....	61
4.7	Maß der baulichen Nutzung.....	62
4.8	Mobilität.....	63
4.9	Fokus Radwegeverbindungen .....	63
4.10	Fokus Mobilitätspunkte .....	64
4.11	Fokus S-Bahn-Halt Mittnachtstraße .....	65
4.12	Panoramastrecke.....	65
4.13	P-Option und Nordkreuz.....	66
4.14	Wolframstraße/Cannstatter Straße und Vorplatz Hauptbahnhof/Schillerstraße .....	67
4.15	Grüne und blaue Infrastruktur .....	67
4.16	Topografie .....	70
4.17	Blickachsen .....	71
4.18	Erhalt und Umnutzung von Bahnbauwerken .....	71
4.19	Paketpostamt .....	72
4.20	Landmarken.....	72
4.21	Energiekonzept.....	73
4.22	Stadtklimatische Aspekte.....	73
4.23	Arten und Biotope, Biodiversität.....	75
4.24	Altlasten .....	75
4.25	Grundwasser- und Heilquellenschutz .....	75
<b>5</b>	<b>Kontext: Rosenstein - Stuttgart - Region .....</b>	<b>75</b>
5.1	Historie.....	76
5.2	Pläne und Entwicklungskonzepte .....	78
5.3	Planfeststellungen .....	80

## Anlagenverzeichnis

## Lage im stadträumlichen Kontext



## Teil A

# Allgemeine Bedingungen



## 1. Ausloberin

Ausloberin des vorliegenden  
Planungswettbewerbs ist die

Landeshauptstadt Stuttgart  
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung  
Eberhardstraße 10  
70173 Stuttgart.

### **Durchführung und Koordination:**

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung,  
Eberhardstraße 10, 70173 Stuttgart

Dipl.-Ing. Winfried Börner  
Tel.: (0711) 216-20019  
Fax: (0711) 216-20331  
E-Mail: [winfried.boerner@stuttgart.de](mailto:winfried.boerner@stuttgart.de)

Dipl.-Ing. Benjamin Gab  
Tel.: (0711) 216-20165  
Fax: (0711) 216-20097  
E-Mail: [benjamin.gab@stuttgart.de](mailto:benjamin.gab@stuttgart.de)

An der Vorbereitung und Auslobung dieses  
Wettbewerbs hat die Architektenkammer  
Baden-Württemberg beratend mitgewirkt.  
Die Auslobung wurde dort unter der Nr.  
2018 – 1 – 20 registriert.

Aus Gründen der Praktikabilität wird im  
Folgenden bei der Wortwahl nicht nach  
Geschlechtern unterschieden. Eine Wertung  
ist damit nicht verbunden.

## 2. Aufgabe

Gegenstand des Planungswettbewerbs ist  
die Erarbeitung eines städtebaulichen und  
freiraumplanerischen Entwurfsvorschlags als  
Leitbild für die zukünftige Entwicklung des  
Stadtgebietes Rosenstein im zentralen  
Bereich der Landeshauptstadt Stuttgart.

Der Wettbewerb ist zweiphasig aufgebaut,  
um schrittweise zwei Ziele zu entwickeln:

### **Bearbeitungsphase 1:**

Die erste Phase des Wettbewerbs wird als  
offener Wettbewerb durchgeführt, um eine  
größtmögliche Vielfalt an Lösungen für die  
zukünftige Entwicklung zu eruieren.



Dieses Zukunftsbild soll eine übergeordnete städtebauliche Idee im gesamtstädtischen Kontext schaffen, die eine Vision für den zu entwickelnden Stadtteil einschließlich Freiräumen und Parkerweiterung erkennen lässt und auf Grundlage der in Kapitel 2.2 formulierten Handlungsfelder ein „starkes Konzept“, Leitideen formuliert. Es bildet die Grundlage für die sich anschließende Konkretisierung in Phase 2.

### **Bearbeitungsphase 2:**

Nach der Auswahl von ca. 10 Teilnehmern aus der Phase 1 sollen die dort erarbeiteten Zukunftsbilder von den Teilnehmern konkretisiert und definiert werden. Mittelfristiges Ziel der Stadtplanung ist die Erarbeitung eines Rahmenplans.

Neben der Konkretisierung der in Phase 1 aufgezeigten Vision soll die Erreichbarkeit der Planungsvorgaben erkennbar und rechnerisch aufgezeigt werden. Dies ist maßgeblich für die Beurteilung der Arbeiten.

Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens soll als Ergebnis ein städtebauliches Gesamtkonzept vorliegen, das als Orientierungsrahmen für die weitere Entwicklung des Stadtteils Rosenstein dient.

Der Wettbewerb soll Vorschläge zu folgenden Themenfeldern beinhalten:

- bezahlbarer Wohnraum,
- Umgang mit der Topografie,
- erhaltenswerte bestehende Bauwerke,
- Quartiersbildung und Nutzungsverteilung,
- geeignete Parkerweiterung,
- (Grün-)Verbindungen,
- innovative Infrastruktur,
- vielfältige Sport- und Bewegungsflächen,
- kulturelle Einrichtungen im Gebiet,
- Definition von Teilgebieten.

Die Ergebnisse dienen als Grundlage für nachfolgende Rahmenpläne und sonstige Fachpläne sowie darauf aufbauende Bauleitplanungen und Realisierungen.



Auch wenn der größte Teil der Flächen erst frühestens nach 2025 zur Verfügung stehen wird, sollen im Rahmen der IBA 2027 StadtRegion Stuttgart neue Konzepte und Ideen zur Zukunft der Stadt und Region entwickelt und beispielhafte Projekte auch im Rosenstein angestoßen werden.

Das neue Quartier soll dabei die Wünsche der Öffentlichkeit berücksichtigen, miteinander in Einklang bringen und damit möglichst umfänglich befriedigen. Zentrales Ziel ist dabei die deutliche Erweiterung des Rosensteinparks/Schlossgartens um 20 ha und die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum.

Das Wettbewerbsgebiet umfasst insgesamt rd. 85 ha.

### 3. Wettbewerbsart/-verfahren

Der Wettbewerb ist als offener Zweiphasiger Planungswettbewerb gemäß § 3 (4) der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) 2013 ausgelobt. Die Wettbewerbssprache ist deutsch. Für alle am Wettbewerb Beteiligten ist die RPW 2013 verbindlich, soweit diese Ausschreibung nicht ausdrücklich davon abweicht.

Die Phase 1 dient zur Findung von grundsätzlichen Lösungsansätzen (*siehe Ziffer 13*). Nach der ersten Phase beurteilt das Preisgericht die eingereichten Arbeiten. Es werden ca. 10 Teilnehmer für die Bearbeitung der Phase 2 ausgewählt.

### 4. Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind natürliche und juristische Personen, welche die geforderten fachlichen Anforderungen erfüllen. Teilnahmeberechtigt sind außerdem Bürgergemeinschaften aus natürlichen und/oder juristischen Personen. Jedes ihrer Mitglieder muss die Anforderungen erfüllen, die an natürliche oder juristische Personen gestellt werden.





Voraussetzung bei natürlichen Personen ist, dass sie entsprechend den Regelungen ihres Heimatstaates zur Führung der Berufsbezeichnung „Stadtplaner, Architekt oder Landschaftsarchitekt“ berechtigt sind. Eine Hinzuziehung von Ingenieuren der Fachrichtung Verkehrsplanung/Tiefbau als Berater wird in Phase 1 des Wettbewerbs empfohlen. Die Teilnehmer müssen Arbeitsgemeinschaften (ARGE) aus Stadtplanern / Architekten und Landschaftsarchitekten bilden.

Eine Hinzuziehung von Ingenieuren der Fachrichtung „Verkehrsplanung / Tiefbau / Mobilität“ als Partner der Arbeitsgemeinschaft wird in Phase 2 vorgeschrieben. Eine Hinzuziehung eines Experten für den Fachbereich Nachhaltigkeit wird empfohlen.

Dies ist nicht erforderlich bei Büros oder Bergergemeinschaften, die über Mitarbeiter bzw. Mitglieder mit allen von der ARGE geforderten Befähigungen verfügen.

Erforderlich ist der Nachweis der Führung der Berufsbezeichnung von allen Mitgliedern (Kammernachweis, bei ausländischen Bewerbern Nachweis nach dem Recht ihres jeweiligen Heimatstaates).

Ist im Herkunftsland des Bewerbers die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so bestimmen sich die fachlichen Anforderungen nach der einschlägigen EU-Richtlinie.

Bei Arbeitsgemeinschaften muss jedes Mitglied teilnahmeberechtigt sein, dies gilt auch für die Beteiligung von freien Mitarbeitern. Mitglieder von Arbeitsgemeinschaften sowie freie Mitarbeiter, die an der Ausarbeitung einer Wettbewerbsarbeit beteiligt waren, dürfen nicht zusätzlich am Wettbewerb teilnehmen. Verstöße hiergegen haben den Ausschluss sämtlicher Arbeiten der Beteiligten zur Folge. Bei Arbeitsgemeinschaften ist von den Teilnehmern das federführende Büro zu benennen (Verfassererklärung).



Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn der satzungsgemäße Geschäftszweck Planungsleistungen sind, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen. Außerdem müssen der zu benennende bevollmächtigte Vertreter und der oder die Verfasser der Wettbewerbsarbeit insgesamt die oben genannte fachliche Anforderung erfüllen.

Die Voraussetzungen für die Teilnahmeberechtigung müssen zum Zeitpunkt der Auslobung gegeben sein. Die Teilnehmer dürfen während des gesamten Verfahrens keine anderen als die in der Verfassererklärung genannten Personen am Wettbewerb beteiligen, weder als Mitverfasser noch als freie Mitarbeiter.

## 5. Teilnahmehindernisse

Teilnahmehindernisse sind in § 4 (2) RPW beschrieben.

## 6. Preisgericht

Das Preisgericht wurde vor der endgültigen Fassung dieser Auslobung gehört und setzt sich wie folgt zusammen:

### **Fachpreisrichter (11), stimmberechtigt**

- Prof. Dr. Vanessa Miriam Carlow (Architektin / Stadtplanerin, Braunschweig)
- Prof. Fabienne Hoelzel (Architektin, Stuttgart)
- Andreas Hofer (Architekt, Zürich)
- Prof. Dr. Martin Lanzendorf (Mobilitätsforschung, Frankfurt a. M.)
- Prof. Ulrike Lauber (Architektin/Stadtplanerin, Berlin / München)
- Markus Müller (Architekt, Präsident der Architektenkammer B-W)
- BM Peter Pätzold (Architekt, Referat Städtebau und Umwelt, Stuttgart)
- Prof. Dr. Franz Pesch (Architekt / Stadtplaner, Stuttgart / Dortmund)
- Prof. Dipl.-Ing. Christa Reicher (Architektin / Stadtplanerin, Dortmund)



- Prof. Matthias Schuler  
(Umwelttechnologien, Stuttgart /  
München / Harvard)
- Prof. Antje Stokman  
(Landschaftsarchitektin, Hamburg)

### **Stellvertreter Fachpreisrichter (5)**

- Prof. Ulrike Böhm  
(Landschaftsarchitektin, Stuttgart)
- Dr.-Ing. Detlef Kron (Raumplaner,  
Stuttgart)
- Stephan Oehler (Verkehrsplaner,  
Stuttgart)
- Prof. Leonhard Schenk (Architekt /  
Stadtplaner, Konstanz / Stuttgart)
- RBm. Carolin zur Brügge (Stuttgart)

### **Sachpreisrichter (6) stimmberechtigt**

- OBM Fritz Kuhn (Stuttgart)
- Stadtrat Alexander Kotz (Stuttgart)
- Stadtrat Andreas Winter (Stuttgart)
- Stadtrat Martin Körner (Stuttgart)
- Stadtrat Hannes Rockenbauch  
(Stuttgart)
- Kai Fischer, Land BW Abteilung  
Vermögen und Hochbau

### **Stellvertreter Sachpreisrichter (5)**

- Stadtrat Dr. Carl-Christian Vetter  
(Stuttgart)
- Stadträtin Gabriele Munk (Stuttgart)
- Stadtrat Jürgen Zeeb (Stuttgart)
- Stadtrat Bernd Klingler (Stuttgart)
- Stadtrat Michael Conz (Stuttgart)

### **Sachverständige Berater (12)**

- BV Mitte Veronika Kienzle (Stuttgart)
- BV Nord Sabine Mezger (Stuttgart)
- BV Ost Tatjana Strohmaier (Stuttgart)
- Robin Bischoff, Bürgervertreter (Stuttgart)
- Jochen Hammer, Bürgervertreter  
(Stuttgart)
- Josef Klegraf, Bürgervertreter (Stuttgart)
- Thomas Rossmann, Bürgervertreter  
(Stuttgart)
- Dr. Michael Hascher, Landesamt für  
Denkmalpflege
- Thomas Zügel, Amt für Liegenschaften  
und Wohnen Stuttgart



- Dr. Hans-Wolf Zirkwitz, Amt für Umweltschutz Stuttgart
- Marijana Curic, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung Stuttgart
- Wolfgang Maier, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung Stuttgart
- Jochen Hutt, Tiefbauamt Stuttgart
- Jürgen Rein, Garten-, Friedhofs- und Forstamt Stuttgart

## 7. Vorprüfung

Die Vorprüfung wird von beauftragten Fachleuten und Mitarbeitern der Stadtverwaltung durchgeführt. Bei Bedarf werden weitere Sachverständige hinzugezogen. Dabei vergewissert sich die Ausloberin, dass alle an der Vorprüfung beteiligten Personen unbefangen und unvoreingenommen im Sinne der RPW 2013 sind.

## 8. Ausgabe der Unterlagen

Ab dem 20.07.2018 werden den Teilnehmern die Arbeitsgrundlagen nach E-Mail-Anforderung bei der Wettbewerbskoordinierungsstelle (siehe Ziffer 1) per Downloadlink digital bereitgestellt. Die digitalen Pläne stehen im Format AutoCAD-dwg/dxf Version 2013 im Gauß-Krüger-Koordinatensystem zur Verfügung. Andere Formate können nicht bereitgestellt werden.

## 9. Rückfragen

Rückfragen sind schriftlich per E-Mail oder per Post bis Ablauf des 26.07.2018 an die unter Ziffer 1 genannte Adresse Herrn Börner zu richten. Sämtliche eingegangenen Fragen werden schriftlich beantwortet bzw. im öffentlichen Kolloquium erörtert. Rückfragen und Antworten werden Teil der Auslobung und allen Teilnehmern anonymisiert zur Verfügung gestellt.



## 10. öffentliches Rückfragenkolloquium

Es ist vorgesehen, am **27.07.2018 von 13:00 bis 15:00 Uhr im großen Sitzungssaal (3. OG) des Stuttgarter Rathauses**, Marktplatz 1, 70173 Stuttgart, ein öffentliches Kolloquium mit dem Preisgericht, allen Teilnehmern und interessierten Bürgern durchzuführen. Die Teilnahme wird den Teilnehmern empfohlen. Dabei erhalten alle Teilnehmer die Gelegenheit, der Ausloberin und dem Preisgericht Fragen zu stellen, die für die weitere Bearbeitung des Wettbewerbs erforderlich sind.

Im Anschluss des Kolloquiums besteht die Möglichkeit, in direkten Kontakt zu interessierten Bürgern zu treten. Im Zuge des Kolloquiums ist vormittags ab 09:00 Uhr eine Begehung des Gebietes vorgesehen. Eine Teilnahme wird empfohlen.

Nähere Informationen sowie der genaue zeitliche Ablauf des Kolloquiums können den städtischen Online-Portalen ([www.stuttgart.de/wettbewerbe/rosenstein](http://www.stuttgart.de/wettbewerbe/rosenstein) und [www.stuttgart-meine-stadt.de/rosenstein](http://www.stuttgart-meine-stadt.de/rosenstein)) entnommen werden.

Die Teilnahme am **Begleitprogramm** (Begehung des Gebietes und Mittagessen) bedarf der Anmeldung unter Angabe der teilnehmenden Personen bis zum **23. Juli 2018** an

[protokoll@stuttgart.de](mailto:protokoll@stuttgart.de)

## 11. Abgaben der Arbeiten in Phase 1

In Phase 1 ist kein Modell anzufertigen.

Abgabetermin für die Pläne und die CD-ROM/DVD mit allen Plänen, Berechnungen und Angaben in Phase 1 ist der **10.10.2018, 23:59 Uhr**. An diesem Tag müssen die Arbeiten unter dem Stichwort „Rosenstein“ - im

**Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung  
Planauslage EG  
Eberhardstr. 10**

## 70173 Stuttgart-Mitte

eingereicht sein. Bei persönlicher Abgabe bis spätestens 15:30 Uhr (danach schließt die Dienststelle).

Im Falle der Einlieferung per Post, Bahn oder einem vergleichbaren Transportunternehmen ist die gleichlautende Adresse zu benutzen. Als Zeitpunkt gilt der Tagesstempel auf dem Versandbeleg, unabhängig von der Uhrzeit. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift der Ausloberin zu verwenden.

## 12. Verfassererklärung

Jeder Teilnehmer gibt eine Erklärung (2-fach) mit den Namen und der Anschrift der Verfasser (Partnerschaften), aller Mitarbeiter und aller Fachberater in einem verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag ab. Jeder Verfasser hat seine Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen und durch die Beigabe einer Kopie seines Befähigungsnachweises zu belegen.

Als Planungsgrundlagen sind die ausgegebenen Unterlagen zu verwenden. Eine farbige Darstellung ist erwünscht. Von allen verlangten Planungsleistungen ist ein zweiter Plansatz für die Vorprüfung und eine CD-ROM/ DVD bzw. Datenstick mit allen Plänen abzugeben.

Die Nichteinhaltung der formalen Kriterien führt zum Ausschluss.

## 13. Leistungen in Phase 1

Alle eingereichten Pläne sind durch eine Kennzahl aus 6 arabischen Ziffern (max. 6 cm lang, 1 cm hoch) an der rechten oberen Ecke zu bezeichnen. Für die Darstellung aller Leistungen der Phase 1 werden **zwei DIN A0** Pläne verlangt. Auf Karton gezogene Pläne sind nicht zulässig

Als Planungsgrundlagen sind die ausgegebenen Unterlagen zu verwenden. Eine farbige Darstellung ist erwünscht. Von



allen verlangten Planungsleistungen ist ein zweiter Plansatz für die Vorprüfung und eine CD-ROM/ DVD bzw. Datenstick mit allen Plänen abzugeben.

Die Nichteinhaltung der formalen Kriterien führt zum Ausschluss.

Im Einzelnen werden verlangt:

#### **Darstellung der Baumassen**

Nicht photorealistisch, z.B. Perspektive, Isometrie, etc.

(Standpunkt siehe Anlage I 16)

#### **Skizzenhafte Darstellung der Vision / der Kernideen / der städtebaulichen Leitbilder** (Frei wählbar)

#### **Funktionsflächenlayout M 1: 5.000**

Auf Grundlage der Berechnungstabelle (Anlage III 16) eine nach Erdgeschoss und Regelgeschoss getrennte Nutzungsverteilung mit Quartiers- bzw. Zentrenbildung als Funktionsflächenlayout mit farbiger Kennzeichnung sowie allen Eintragungen zur Ermittlung der Flächen (städtebauliche und landschaftsplanerische Kennzahlen):

- Flächen für Wohnungsbau (**dunkelrot**)
- Flächen für gewerbliche Nutzungen (**violett**)
- Flächen für Erschließung (**gelb**)
- Grün- und Freiflächen (**dunkelgrün**)
- Flächen für Soziale Infrastruktur (**hellrot**)
- Flächen für Kultur (**blau**)
- Sonderentwicklungsfläche(n) (**blau schraffiert**)
- Flächen für Sport und Bewegung (**hellgrün**)

#### **Lageplan M 1: 5.000**

mit Darstellung folgender Inhalte:

- städtebauliche Konfiguration / Teilquartiere
- stadträumliche Einbindung, Raumbildung, öffentliche Freiräume
- Grün- und Freiflächen mit Aussagen zur Nutzung und Zuordnung der öffentlichen Grün- und Freiflächen



- Mobilitätskonzept mit Aussagen zur künftigen Verkehrsführung und Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen
- Umgang mit Bestandsbauwerken

### **Topografie**

Frei wählbare Art der Darstellung anhand von Skizzen, Piktogramme, Systemschnitte, etc. zur Vermittlung der Topografie (nicht photorealistisch).

### **Freie Darstellungen**

Freie Darstellungen, Piktogramme und erläuternde Skizzen, soweit zum Entwurfsverständnis erforderlich (keine photorealistischen perspektivischen Darstellungen).

### **Erläuterungsbericht**

Gefordert ist die Erläuterung der Konzeption und ihrer Umsetzung unter folgenden Stichworten:

- Städtebauliche Leitbilder / Kernideen für den Stadtteil
- Integration in die umgebenden Strukturen
- Städtebauliches Grundkonzept
- Funktionale Qualität (Topografie, Zentrenbildung, Nutzungsmischung, Quartiersbildung, Umgang mit Bestandsbauwerken, Qualität und Gestaltung öffentlicher Räume und Plätze, Mobilitätskonzept, Verkehrserschließung, Verbindungen, etc.)
- Freiraumplanerisches Konzept (Zonierung öffentlicher und privater Freiräume)
- Ökologisches Konzept, u.a. Nachhaltigkeit, Energie (nach Bedarf mit konzeptionellen Skizzen)
- Sonstige zum Verständnis notwendige Erklärungen.

Der Erläuterungsbericht soll zusätzlich unabhängig von den Plänen abgegeben werden und darf 2 DIN A 4 Seiten (Schriftgröße 12) nicht überschreiten.





## Sonstiges

- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen
- Ausgefüllte und unterschriebene Verfassererklärung in separatem, verschlossenem Umschlag.
- Powerpoint-Folien der Arbeiten für die Preisgerichtssitzung. Diese müssen sich auf die Inhalte der Abgabepläne beschränken, es dürfen keine zusätzlichen Leistungen/Planungen enthalten sein. Diese werden in der Preisgerichtssitzung nicht gewertet.

Hinweis: In Phase 1 ist kein Modell anzufertigen.

## 14. Vorprüfung/Beurteilungskriterien

Die eingereichten Arbeiten werden mit Hilfe eines Kriterienkataloges vorgeprüft. Bei der Erfüllung dieser Aufgabe können die Sachverständigen zur Unterstützung der Vorprüfung hinzugezogen werden. Dem Preisgericht werden die Ergebnisse der Vorprüfung in Form eines Vorprüfberichtes als Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt, die Beurteilung der Arbeiten bleibt dem Preisgericht vorbehalten.

### Beurteilungskriterien

Folgende planerischen Anforderungen müssen durch die Teilnehmer in Phase 1 als Vorgabe behandelt werden. Es kann dabei nach eigenem Ermessen eine Gewichtung auf bestimmte Themen vorgenommen werden.

- Städtebauliches Grundkonzept
- Funktionale Qualität (Topografie, Nutzungsmischung, etc.)
- Gestalterische Qualität (Identitätstiftende Bauten, attraktiver öffentlicher Raum, etc.)
- Umweltqualität (Nachhaltigkeit, Mobilität, etc.)
- Sozialräumliche Qualität (Versorgung mit Infrastruktur, Aufenthaltsqualität, etc.)



Die Reihenfolge der Beurteilungskriterien stellt keine Gewichtung dar.

## 15. Preisgerichtssitzung nach Phase 1 zur Auswahl der Teilnehmer für Phase 2

Nach Abschluss der Phase 1 tritt das Preisgericht zur Beurteilung der eingereichten Wettbewerbsarbeiten zusammen.

Es werden ca. 10 Teilnehmer für die Teilnahme in Phase 2 ausgewählt. Die Beurteilung der Arbeiten erfolgt unter den unter Ziffer 14 aufgeführten Beurteilungskriterien. Die für die Wettbewerbsphase 2 vom Preisgericht ausgewählten ARGE dürfen nachträglich nicht verändert oder neu gebildet werden. Fachberater ohne eigene Teilnahmeberechtigung dürfen abweichen

Die Sitzung des Preisgerichts nach Phase 1 findet am **28.11.2018 ab 9:00 Uhr** im

**ImWerk8**  
**Siemensstrasse 140**  
**Stuttgart-Feuerbach**

statt.

Die Bewertungen des Preisgerichts werden in allgemeiner Form protokolliert und allen Teilnehmern von Phase 2 per E-Mail zugesandt. Die Erkenntnisse sind maßgebend für die weitere Bearbeitung.

Alle Teilnehmer der Phase 1 erhalten die Benachrichtigung, ob sie für Phase 2 zugelassen wurden, per E-Mail. Die hierfür erforderliche Aufhebung der Anonymität erfolgt nur vorübergehend durch eine von Preisgericht und Vorprüfung unabhängige Stelle.

## 16. Start der Phase 2

Ab dem **12.12.2018** stehen die Unterlagen für die Bearbeitung der Wettbewerbsphase 2 zur Verfügung. Sie werden den ausgewählten Teilnehmern per Downloadlink (Versand per E-Mail) zugänglich gemacht. Das Modell



wird den verbleibenden Teilnehmern zugesandt.

## 17. Abgabe der Arbeiten in Phase 2

Abgabetermin für die Pläne und die CD-ROM/DVD mit allen Plänen, Berechnungen und Angaben in Phase 2 ist der **13.03.2019**, 23:59 Uhr. An diesem Tag müssen die Arbeiten unter dem Stichwort „Rosenstein“ - bei persönlicher Abgabe bis spätestens 15:30 Uhr (danach schließt die Dienststelle) - im

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung  
Planauslage EG  
Eberhardstr. 10  
70173 Stuttgart-Mitte

eingereicht sein.

Es ist ein Massen-Modell im M 1:2.000 mit Darstellung der Gebäude sowie der Topografie anzufertigen. Abgabetermin für das **Modell** ist der **20.03.2019**, 23:59 Uhr. An diesem Tag muss das Modell unter dem Stichwort „Rosenstein“ - bei persönlicher Abgabe bis spätestens 15:30 Uhr (danach schließt die Dienststelle) - unter der o. g. Adresse eingereicht sein.

Im Falle der Einlieferung per Post, Bahn oder einem vergleichbaren Transportunternehmen ist die gleichlautende Adresse zu benutzen. Als Zeitpunkt gilt der Tagesstempel auf dem Versandbeleg, unabhängig von der Uhrzeit. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift der Ausloberin zu verwenden.

## 18. Leistungen der Phase 2

Alle eingereichten Pläne sind durch eine Kennzahl aus 6 arabischen Ziffern (max. 6 cm lang, 1 cm hoch) an der rechten oberen Ecke zu bezeichnen. Als Planungsgrundlagen sind die ausgegebenen Unterlagen zu verwenden.



Eine farbige Darstellung ist erwünscht. Von allen verlangten Planungsleistungen ist ein zweiter Plansatz für die Vorprüfung und eine CD-ROM/ DVD bzw. Datenstick mit allen Plänen abzugeben. Auf Karton aufgezogene Pläne sind nicht zulässig.

### **Die Nichteinhaltung der formalen Kriterien führt zum Ausschluss.**

Im Einzelnen werden verlangt:

#### **Darstellung der Baumassen**

- Farbige Darstellung der Nutzungen entsprechend Funktionsflächenlayout
- Angaben zu BGF

Nicht photorealistisch, z.B. Perspektive, Isometrie, etc.  
(Standpunkt siehe Anlage I 16)

#### **Funktionsflächenlayout M 1: 2.000**

Auf Grundlage der Berechnungstabelle (Anlage III 16) und des Funktionsflächenlayouts aus Phase 1 mit Angabe der vorgesehenen Flächenanteile und konkreter Verortung der spezifischen Nutzungen als Funktionsflächenlayout – getrennt nach Erd- und Regelgeschoss - mit farbiger Kennzeichnung sowie allen Eintragungen zur Ermittlung der Flächen (städtebauliche und landschaftsplanerische Kennzahlen):

- Flächen für Wohnungsbau (**dunkelrot**)
- Flächen für gewerbliche Nutzungen (**violett**)
- Flächen für Erschließung (**gelb**)
- Grün- und Freiflächen einschließlich Parkerweiterung (**dunkelgrün**)
- Flächen für Soziale Infrastruktur (**hellrot**)
- Flächen für Kultur (**blau**)
- Sonderentwicklungsfläche(n) (**blau schraffiert**)
- Flächen für Sport und Bewegung (**hellgrün**)



## Lageplan M 1: 2.000

mit Darstellung folgender Inhalte:

- städtebauliche Konfiguration / Teilquartiere
- stadträumliche Einbindung
- Grün- und Freiraumplanung mit Aussagen zur Nutzung und Zuordnung der öffentlichen Grün- und Freiflächen
- Mobilitätskonzept mit Aussagen zur künftigen Verkehrsführung und Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen
- Anschlüsse an den stadträumlichen Kontext

## Topografie

Frei wählbare Art der Darstellung anhand von Skizzen, Piktogramme, Systemschnitte, etc. zur Vermittlung der Topografie (nicht photorealistic).

## Vertiefungsbereich M 1:500

- Darstellung einer selbst zu wählenden, aussagefähigen Vertiefung im Grundriss M 1:500.
- Darstellung von 2 Querschnitten der topografischen Kanten im Maßstab 1:500 (Lage der Querschnitte siehe Anlage I 17).

## Freie Darstellungen

Freie Darstellungen, Piktogramme und erläuternde Skizzen, soweit zum Entwurfsverständnis erforderlich (keine photorealistic perspektivischen Darstellungen).

## Perspektivische Darstellung (nicht photorealistic)

Eine perspektivische Darstellung zur Vermittlung des räumlichen Eindrucks und der Atmosphäre (Standpunkt siehe Anlage I 16)



## Erläuterungsbericht

Gefordert ist die Erläuterung der Konzeption und ihrer Umsetzung unter folgenden Stichworten:

- Städtebauliche Leitbilder / Kernidee für den Stadtteil
- Integration in die umgebenden Strukturen
- Städtebauliches Grundkonzept
- Funktionale Qualität (Topografie, Zentrenbildung, Nutzungsmischung, Quartiersbildung, Umgang mit Bestandsbauwerken, Qualität und Gestaltung öffentlicher Räume und Plätze, Mobilitätskonzept, Verkehrserschließung, Verbindungen, etc.)
- Freiraumplanerisches Konzept (Zonierung öffentlicher und privater Freiräume)
- Ökologisches Konzept, u.a. Nachhaltigkeit, Energie (nach Bedarf mit konzeptionellen Skizzen)
- Sonstige zum Verständnis notwendige Erklärungen.

Der Erläuterungsbericht soll zusätzlich unabhängig von den Plänen abgegeben werden und darf einen Umfang von 2 DIN A 4 Seiten (Schriftgröße 12) nicht überschreiten.

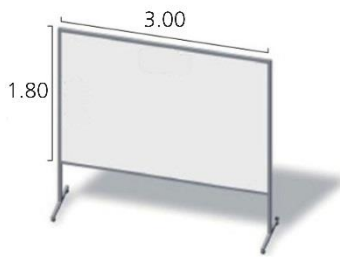
### Sonstiges

- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen
- Ausgefüllte und unterschriebene Verfassererklärung in separatem, verschlossenem Umschlag.

### Modell

Massen-Modell im M 1: 2.000 mit Darstellung der Gebäude sowie der Topografie. Die Grundplatte wird den Teilnehmern in Phase 2 durch die Ausloberin zur Verfügung gestellt.





### Darstellung

Für die Präsentation der Wettbewerbsarbeiten steht pro Wettbewerbsteilnehmer eine Tafel mit einer max. Hängefläche **1,80 m** (Höhe) x **3,00 m** (Breite) einseitig behängt zur Verfügung.

## 19. Preisgerichtssitzung nach Phase 2

Die Sitzung des Preisgerichts zur Phase 2 findet am **08.04.2019 ab 9:00 Uhr** im

Kulturbetrieb Wagenhallen  
Innerer Nordbahnhof 1  
70191 Stuttgart

statt.

## 20. Verfassererklärung Phase 2

Jeder Teilnehmer der Phase 2 gibt eine Erklärung (2-fach) mit den Namen und der Anschrift der Verfasser (Partnerschaften), aller Mitarbeiter und aller Fachberater in einem verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag ab. Jeder Verfasser hat seine Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen und durch die Beigabe einer Kopie seines Befähigungsnachweises zu belegen.

Für die öffentliche Ausstellung wird zusätzlich eine Karte DIN A5 (im verschlossenen Umschlag) mit den Namen der Verfasser und aller Beteiligten verlangt.

## 21. Beurteilungskriterien Phase 2

Das Preisgericht wird sein Urteil aus der Qualität der Wettbewerbsarbeiten bilden und dabei einen Bewertungsrahmen unter Beachtung der Beurteilungskriterien der Phase 1 zugrunde legen. Folgende beispielhaft aufgeführte Kriterien sind von Bedeutung:



## Phase 2

### Städtebauliches Grundkonzept

- Leitideen für den Stadtteil und gestalterische Qualität
- Parkerweiterung

### Funktionale Qualität

- Qualität der Topografie, nachhaltige Topografie
- Städtebauliche Gliederung / Quartiersbildung
- Verkehrsführung und Verkehrssicherheit, Fuß- und Radwege, Erschließung, Ruhender Verkehr
- räumlich funktionale Gliederung in Bezug auf unterschiedliche Nutzungsansprüche, Freizeit- und Erholungsnutzung,
- Gliederung und Differenzierung der Grün- und Freiflächen
- Einbindung in den stadträumlichen Kontext, Ortsbezüge
- Einbindung in das Grünflächen- und Freiraumsystem der Stadt
- Nutzungsoffenheit, lebendige Nutzungsmischung
- Verbindende Mobilität

### Gestalterische Qualität

- Attraktiver öffentlicher Raum, Aufenthaltsqualität
- Gestaltqualität der Quartiere, Identitätsbildung
- Gestaltung und Qualität der Parkerweiterung sowie der Grün- und Freiräume im Quartier räumlich-gestalterische Gliederung
- Korrespondenz und Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren
- Identitätsstiftende Bauten

### Umweltqualität

- Mobilität, Nachhaltigkeit
- Klimagerechtes Quartier
- Ökologische Qualität der Parkerweiterung sowie der Freiräume
- Grünausstattung im Quartier
- Stadtklimatologische Qualität
- Umgang mit Wasser und Niederschlagswasser
- Energieversorgung / CO<sub>2</sub>-Neutralität





- Anpassung an den Klimawandel / Resilienz

### **Sozialräumliche Qualität**

- Korrespondenz mit den angrenzenden Quartieren
- Aufenthaltsqualität
- Versorgung mit sozialer Infrastruktur / Nahversorgung
- Quartiersbildung und Maßstäblichkeit
- Identitätsbildung
- Soziale Nachhaltigkeit

### **Die Kriterien aus den Erkenntnissen der Preisgerichtssitzung zu Phase 1.**

Die Reihenfolge der Beurteilungskriterien stellt keine Gewichtung dar.

## **22. Honorar/Preise**

Die Ausloberin stellt eine Wettbewerbssumme von insgesamt 350.000 € (Brutto) zur Verfügung. Diese wird hälftig auf Bearbeitungshonorare für die Wettbewerbsphase 2 und Preisgelder verteilt.

Jeder der für die Wettbewerbsphase 2 qualifizierten Teilnehmer (insgesamt ca. 10) erhält für die Bearbeitung der Wettbewerbsphase 2 ein Bearbeitungshonorar, das sich aus der Hälfte der gesamten Preissumme errechnet. Dieses wird anteilig an die qualifizierten Teilnehmer aus Phase 2 ausgezahlt. Teilnehmer, die keine Arbeit einreichen oder wegen nicht erfüllter Leistungen vom Preisgericht für eine Beurteilung ausgeschlossen werden, erhalten keine Erstattung des Bearbeitungshonorars.

Das Preisgericht entscheidet über die Verteilung der nicht abgerufenen Bearbeitungshonorare auf die Preise und Anerkennungen.

Folgende Aufteilung der Preissumme in Höhe von 175.000 € (Brutto) ist vorgesehen:

1. Preis	70.000 €
2. Preis	50.000 €
3. Preis	35.000 €
4. Preis	20.000 €



Dem Preisgericht bleibt auf einstimmigen Beschluss eine andere Aufteilung der Preissumme vor Aufhebung der Anonymität vorbehalten.

Die Auszahlung der Honorare/Preise erfolgt durch Rechnungstellung der Teilnehmer an die Adresse der Ausloberin (siehe Ziffer 1).

## 23. Ergebnis

Das Ergebnis des Wettbewerbs wird allen Teilnehmern unverzüglich mitgeteilt. Die Ausloberin hat das Recht, alle zum Verfahren zugelassenen Entwürfe in geeigneter Form öffentlich auszustellen.

## 24. Weitere Bearbeitung

Die Ausloberin wird, unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts sowie vorbehaltlich der Zustimmung der städtischen Gremien, einen oder mehrere Preisträger (§ 8 (2) RPW 2013) mit folgenden Leistungen gemäß HOAI 2013 / Anlage 9 beauftragen:

Konkretisierung des Siegerentwurfs oder anderer prämierter Entwürfe im Sinne einer städtebaulichen Rahmenplanung/Masterplanung. Dies beinhaltet mindestens die Komplettierung des Wettbewerbsbeitrags zum städtebaulichen Entwurf entsprechend Merkblatt 51 AKBW.

Die Ausloberin wird in diesem Fall im Anwendungsbereich der Vergabeverordnung (VgV) mit allen Preisträgern über den Auftrag verhandeln. Die dabei anzuwendenden Auftragskriterien und ihre Gewichtung werden im Zuge der Einladung zur Verhandlung bekannt gegeben.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden die durch den Wettbewerb bereits erbrachten Leistungen der Entwurfsverfasser nicht erneut vergütet, wenn der Entwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird. Werden nur Teilbereiche bearbeitet, so



erfolgt die Anrechnung in einem angemessenen Verhältnis.

Die Beauftragung erfolgt stufenweise.

## 25. Eigentum

Die mit Preisen/Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Die nicht ausgezeichneten Leistungen können innerhalb von acht Wochen nach Sitzung des Preisgerichts beim Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung Stuttgart, Eberhardstraße 10, abgeholt oder von dort angefordert werden. Wettbewerbsleistungen, die bis zum angegebenen Zeitpunkt nicht abgeholt oder angefordert wurden, können von der Ausloberin nicht weiter aufbewahrt werden.

## 26. Urheberrecht/Nutzungsrecht

Die Preisträger übertragen der Ausloberin jeweils die für den vorgesehenen Zweck erforderlichen Nutzungsrechte. Die Übertragung wird mit den Honoraren und dem Preisgeld abgegolten.

## 27. Terminübersicht

Start/Ausgabe der Unterlagen:	20.07.2018
Rückfragen bis:	26.07.2018
öffentl. Rückfragenkolloquium:	27.07.2018
Abgabe der Leistungen Phase 1:	10.10.2018
Preisgericht Phase 1: zuzüglich ggfs. ½ Tag am	28.11.2018 29.11.2018
Start Phase 2:	12.12.2018
Abgabe der Leistungen Phase 2:	13.03.2019
Abgabe Modell Phase 2:	20.03.2019
Preisgericht Phase 2: zuzüglich ggfs. ½ Tag am	08.04.2019 09.04.2019

## 28. Nachprüfung

Wettbewerbsteilnehmer können von ihnen vermutete Verfahrensverstöße bei der Ausloberin rügen. Im Anwendungsbereich der VgV können sich Wettbewerbsteilnehmer zur Nachprüfung vermuteter Verstöße an die zuständige Vergabekammer wenden.

Regierungspräsidium Karlsruhe  
Vergabekammer Baden-Württemberg  
Durlacher Allee 100  
76137 Karlsruhe  
Tel: 0721 926-8730  
Fax: 0721 926-3985





Teil B

# Wettbewerbsaufgabe



## Teil B enthält keine bindenden Vorgaben im Sinne der RPW, die zum Ausschluss führen.

### 1 Einleitung - Anlass und Ziel des Wettbewerbs

In der Landeshauptstadt Stuttgart werden künftig hinter dem Hauptbahnhof ca. 85 Hektar Fläche nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt. Für die Stadt eröffnet sich damit die einmalige Chance, in zentraler Lage im ansonsten beengten Talkessel wertvolle Flächen für eine städtebauliche Entwicklung und Parkerweiterung zu nutzen. Kernstück des Projekts ist die städtebauliche Entwicklung des Rosenstein-Quartiers und die Erweiterung der Parkanlagen um 20 ha. Durch das Projekt wird eine wichtige städtebaulich-landschaftliche Innenentwicklung ermöglicht.

Der künftige Stadtteil Rosenstein wird als neues Bindeglied zur Innenstadt fungieren und einen neuen Übergang zu den bisher durch die Gleisanlagen weitestgehend abgeschirmten Stadtbezirken Stuttgart-Mitte, -Nord und -Ost schaffen. Das Rosenstein-Quartier stellt einen eigenständigen und wichtigen Baustein für die Stadtentwicklung Stuttgarts dar.

Die Strategie der Landeshauptstadt Stuttgart zur Entwicklung des Gebiets sieht dabei zunächst die Durchführung eines internationalen offenen städtebaulichen Wettbewerbs vor. Darauf aufbauend werden weitere Wettbewerbe und Workshop-Verfahren zu Teilgebieten erfolgen, die im Anschluss die Basis für die Bebauungsplanverfahren und Grundsatzvorlagen für die Vermarktung und Entwicklung bilden werden.

Parallel zu diesen Planungsschritten sind zahlreiche Einzelthemen zu klären, die direkt oder indirekt in Zusammenhang mit dem Städtebauprojekt stehen. Ziel der Landeshauptstadt ist es, die erforderlichen Bebauungsplanverfahren bis zur Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs zu beenden, um eine zügige Realisierung des Rosenstein-Quartiers zu gewährleisten.

An die Entwicklung des Rosenstein-Quartiers im Herzen der Stadt Stuttgart werden viele Interessen und Bedürfnisse geknüpft. Es soll ein nachhaltiger Stadtteil mit modellhaften Stadtvierteln bzw. Quartieren entstehen, der nicht allein den heute gängigen städtebaulichen Leitbildern und dem aktuellen Stand der Technik entspricht, sondern darüber hinaus in die Zukunft weist. Die neuen Quartiere sollen dabei die Wünsche der Öffentlichkeit, wie sie zuletzt im Rahmen der informellen Bürgerbeteiligung geäußert wurden, berücksichtigen, miteinander in Einklang bringen und damit möglichst umfangreich befriedigen. Zentrales Ziel ist dabei weiterhin die deutliche Erweiterung des Rosensteinparks/Schlossgartens und die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum.

Es bietet sich für die Planer aber auch die Chance, den Stadtteil mit seinen Strukturen, Nutzungen und Verflechtungen im Stadtgefüge von Grund auf neu zu denken.

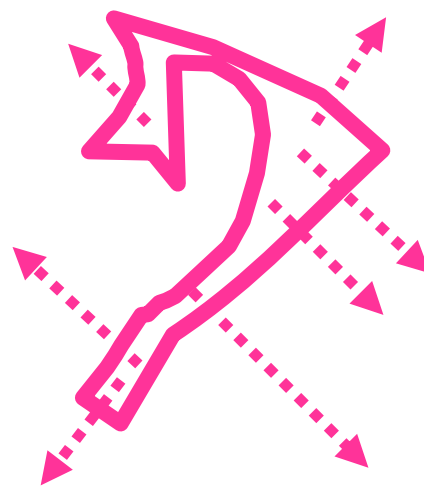


Abbildung 1 Verflechtungspotenzial

Im „internationalen offenen städtebaulichen Wettbewerb Rosenstein – Ideen für den neuen Stadtteil Rosenstein“ soll eine Vision für das neue Stadtquartier mit Parkerweiterung auf ca. 85 ha freierwerdenden Gleisflächen (Entwicklungsfläche Rosenstein) und den im räumlichen Zusammenhang stehenden angrenzenden Stadtquartieren (Transformationsflächen) erarbeitet und damit die Grundlage für alle weiteren Planungen geschaffen werden.

Das Rosenstein-Quartier soll zu einem urbanen Stadtteil mit hoher Nutzungsvielfalt, attraktiven öffentlichen Räumen, identitätsstiftenden Orten und international angesehenen kulturellen Angeboten ausgebaut werden. Gleichzeitig soll die Gelegenheit genutzt werden im Rahmen der IBA StadtRegion Stuttgart 2027 entstehende Ideen zu entwickeln und umzusetzen.

## 1.1 Wettbewerbsgebiet

Den Kern des Wettbewerbsgebiets bilden die freierwerdenden Gleisflächen als sogenannte „Entwicklungsfläche Rosenstein“. Sie erstrecken sich zwischen Hauptbahnhof im Süden, Nordbahnhofviertel und Presselstraße im Westen, Rosensteinpark im Norden und Schlosspark im Osten. Das Gebiet liegt im nördlichen Anschluss an die Stuttgarter Innenstadt, an der Grenze zwischen den Stadtbezirken Stuttgart Nord, Stuttgart Ost und Bad Cannstatt. Es verfügt aufgrund seiner Lage über ein besonderes Lagepotenzial: die Gleisflächen grenzen auf einer Länge von ca. 3 km an die wichtigen Landschaftsräume des Neckartals und des sogenannten "Grünen U", bestehend aus Höhenpark Killesberg, Rosensteinpark und Schlossgarten.



Abbildung 2 Blick auf Schlossgarten und Rosensteinpark „Grünes U“

Bisher wird die Entwicklungsfläche in die Teilgebiete A1, A2, A3, B, C1 und C2 geteilt, die sich aus dem Kaufvertrag mit der Deutschen Bahn ergeben haben (siehe Anlage I 5 – Lageplan Teilgebiete/Flächengrößen).

Diese bisherige Unterteilung soll nicht als Vorgabe im Wettbewerb gelten und für die zukünftige Aufteilung der Teilgebiete dienen, sondern ist - in Abhängigkeit vom vorgeschlagenen Konzept - grundsätzlich neu zu definieren.

Die Fläche A1 bildet das heutige „Europaviertel“ und ist weitestgehend aufgesiedelt. Die Flächen A3 und A2 schließen direkt nördlich des Tiefbahnhofs und des Straßburger Platzes (künftig: Manfred Rommel Platz) an und werden, wie die B-Fläche (heutiger Abstellbahnhof) heute noch durch den Bahnbetrieb genutzt. Die Fläche C1 (innerer Nordbahnhof) befindet sich nördlich des Pragfriedhofs und beinhaltet im Wesentlichen das Umfeld der Wagenhallen. Die Fläche C2 (äußerer Nordbahnhof) schließt nördlich an und wird heute durch Schienentrassen aus drei Richtungen begrenzt.

Der zukünftige Stadtteil umfasst jedoch nicht nur die Entwicklungsfläche Rosenstein, sondern auch die unmittelbar angrenzenden Bereiche sowie den weiteren Bezugsraum mit dem Neckarknie und benachbarten Stadtteilen. Die Entwicklung der ehemaligen Gleisflächen wird Auswirkungen auf die Nachbarschaft haben, weshalb für den Stadtteil selbst ein größerer Betrachtungsrahmen notwendig wird. Die Entwicklungsflächen müssen mit ihrer Nachbarschaft zusammenwachsen, um einen vitalen Baustein der Stadt zu bilden.

Die Entwicklungsfläche Rosenstein wird deshalb in ihren Randbereichen ergänzt um sogenannte „Transformationsflächen“ (siehe Anlage I 3 – Katasterplan Entwicklungsfläche Rosenstein). Diese Flächen befinden sich im Gegensatz zu den Gleisflächen nicht in städtischem Besitz. Bedingt durch die eingeschränkte Verfügbarkeit, aber durchaus mit Flächenpotenzial ausgestattet, sind sie im Wettbewerb als ergänzende Flächen und Verknüpfungsraum im Stadtgefüge miteinzubeziehen.

Das Rosenstein-Quartier wird in Zukunft vor allem von seiner besonderen Lage profitieren. So sind von der räumlichen Mitte der Entwicklungsfläche Rosenstein – und somit vom potenziellen Zentrum des neuen Stadtteils - die zentralen öffentlichen Einrichtungen, wie etwa der Hauptbahnhof, in 12 bis 15 Minuten zu Fuß erreichbar. Schlosspark und Rosensteinpark liegen direkt vor der Haustür, zum Neckar, der im Rahmen des Projektes „Erlebnisraum Neckar – ein Masterplan für Stuttgart als Stadt am Fluss“ für Freizeit und Erholung deutlich aufgewertet werden soll, sind es nur wenige Minuten. Darüber hinaus ist das Gebiet durch seine direkte Nachbarschaft zum bestehenden Nordbahnhofviertel bereits heute gut erschlossen. Die Entwicklungsfläche spielt aber auch eine wichtige Rolle, wenn es um die Vernetzung der bisher durch die Bahngleise getrennten Stadtteile S-Nord und S-Ost geht.

### 1.1.1 Überblick: Stadt und Region Stuttgart

#### Wachstumsregion und Stadt im Kessel

Als wirtschaftliches Schwergewicht im Südwesten ist Stuttgart eine Zuzugsregion und seit dem Jahr 2000 um ca. 40.000 Menschen gewachsen. Der „Trend in die Stadt“ hält entgegen früherer Prognosen weiterhin ungebrochen an und verstärkt sich noch. Weitere auch andernorts spürbare Effekte wie der Anstieg der Zahl der Haushalte aufgrund der Verkleinerungen der Haushaltsgröße und der wohlstandsbedingte Anstieg der Pro-Kopf-Wohnfläche erhöhen den Nachfragedruck auf dem Wohnungsmarkt. Unter Wachstumsbedingungen steigen auch die Flächenansprüche im Bereich der Infrastruktur, der Wirtschaft und Freizeitaktivität.





Durch seine Topografie und Kessellage ist das Stadtwachstum Stuttgarts eng begrenzt. Dem Flächendruck kann nicht ohne Weiteres durch neue Baulandausweisungen begegnet werden, will man nicht gerade die angesichts des Klimawandels und der Feinstaubbelastung wertvollen Grünflächen minimieren. Auf dem Wohnungsmarkt kommt es daher zu Verdrängungseffekten unter denen nicht nur sozial schwache Gruppierungen leiden, sondern inzwischen auch der Mittelstand. Für Stuttgart stellt sich die Frage wie unter diesem Flächendruck noch qualitativvoller und gleichzeitig bezahlbarer Wohnungsbau mit verträglichen Dichten realisiert werden kann.

### **Wirtschaftsregion und Produktive Stadt**

Stuttgart und die Region zählen zu den innovativsten und stärksten Industrieregionen in Europa und bildet innerhalb Deutschlands eine der einwohnerstärksten Metropolregionen mit gut 2,7 Millionen Menschen und auch zukünftig anhaltendem Wachstum. Die intakte produzierende Industrie bildet die wirtschaftliche Grundlage für den Wohlstand in Stuttgart. Aber auch die Wirtschaftsstandorte in Stuttgart und der Region sind von der Globalisierung und vom Strukturwandel betroffen. Zur Stärkung der Produktion sind neue Konzepte gefragt - nicht weiteres Wachstum mit enormem Flächenverbrauch, sondern die Produktion in nutzungsgemischten Gebieten und Kreativquartieren unter Aufgabe der Funktionstrennung.

### **Polyzentrale Region und Kernstadt**

Die Region Stuttgart ist eine polyzentrale Region mit dem Zentrum Stuttgart. Die dadurch bedingten starken Pendlerströme führen zu alltäglichen Staus und hohen verkehrsbedingten Emissionen insbesondere in der Landeshauptstadt Stuttgart. Hier sind neue Mobilitätskonzepte gefragt, Stichwort: Integrale und intermodale Verkehrssysteme.

### **Landeshauptstadt Stuttgart**

Die Landeshauptstadt ist wirtschaftliches und kulturelles Zentrum von Baden-Württemberg und Sitz zahlreicher Bildungs-, Forschungs-, Regierungs- und Verwaltungseinrichtungen. Sie hat 608.705 mit Hauptwohnsitz gemeldete Einwohner (Stand: 31. Januar 2017) bei einer durchschnittlichen Einwohnerdichte von 2.938 Einwohnern pro km<sup>2</sup>. Die Stadt verfügt über eine relativ hohe topografische Differenz innerhalb der Gemarkungsfläche. Während die durchschnittliche Höhe bei etwa 260 Meter über Normalnull liegt, befindet sich der tiefste Punkt mit 207 m über N.N. im Bereich des Hofener Wehrs am nördlichen Rand, während der höchste Punkt mit 549 m über N.N. im Bernhartswald nahe des Autobahnkreuzes Stuttgart-Vaihingen im Süden des Stadtgebiets liegt.

## **1.1.2 Umfeld des Wettbewerbsgebiets**

### **Südlich angrenzende Stadtquartiere**

Die Entwicklungsfläche Rosenstein befindet sich mit ihrem Teilgebiet südlich der Wolframstraße im Stadtbezirk Stuttgart-Mitte. Dieser heutige Bezirk umfasst im historischen Zentrum die im 10. Jahrhundert erstmals als "Stutengarten" erwähnte Fläche. Hier entwickelte sich über viele Jahrhunderte hinweg das alte Stuttgart, bevor Anfang des 19. Jahrhunderts aufgrund der Industrialisierung des Mittleren Neckarraumes die eigentliche Siedlungsexpansion einsetzte.



Während des Luftangriffs des Zweiten Weltkrieges wurde dieses historische Zentrum Stuttgarts weitgehend zerstört. Der dem Zeitgeist der 50er und 60er Jahre entsprechende Wiederaufbau des Straßennetzes erfolgte zusammen mit einem auf das Zentrum hin ausgerichteten Ausbau des Straßennetzes. Trotz des zwischenzeitlich eingeleiteten Rückbaus einzelner Verkehrsschneisen ist die im Stadtbezirk Mitte gelegene City von der breiten Theodor-Heuss-Straße, Paulinenstraße, Konrad-Adenauer-Straße und der Schillerstraße am Hauptbahnhof, dem Cityring, umgeben.

Mit dem Schlossplatz und den sich bis an den Neckar hineinziehenden Schlossgartenanlagen besitzt die Stuttgarter City eine der schönsten innerstädtischen Grün in Deutschlands.

Mit einer Verkaufsfläche von etwa 300.000 m<sup>2</sup> in Einzelhandelsgeschäften - überwiegend an die Fußgängerzone angebunden - und rund 100 000 Arbeitsplätzen in Handel, Dienstleistung, Verwaltung und Politik liegt in diesem Stadtbezirk das wirtschaftliche, politische und kulturelle Zentrum von Baden-Württemberg. Die Einkaufsmeile Königstraße vom Hauptbahnhof bis zum Rothebühlplatz, bzw. in der Verlängerung bis zum Einkaufszentrum „Das Gerber“ ist für Fußgänger die wichtigste Achse im Talkessel. Das Areal um den Hauptbahnhof, dem Startpunkt der Königstraße, befindet sich zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der Maßnahmen im Rahmen des Projekts "Stuttgart 21" im Umbruch.

### **Europaviertel**

Zwischen der Wolframstraße und dem Bahnhof liegt das Europaviertel. Bis in die 1980er Jahre befand sich auf dieser Fläche der zentrale Güter- und Rangierbahnhof für die Versorgung der Stuttgarter Innenstadt. Es ist inzwischen weitgehend bebaut. Mit Entwicklung des Europaviertels rückt der Hauptbahnhof ins Zentrum der Innenstadt. Ein großer Vorteil des neuen Quartiers sind die kurzen Wege in zentraler Lage. In einem Radius von 500 Metern liegen der Hauptbahnhof, die Einkaufsmeile Königstraße und die Grünanlagen des Schlossgartens. Die Grundstücke werden von der Deutschen Bahn AG vermarktet.

Die Straßen des Europaviertels in Ost-West-Richtung („Talschaukeln“) verknüpfen die Grünbereiche des Killesbergs mit dem Mittleren Schlossgarten und weisen in weiterer Folge zu den grünen Gegenhängen. Baumpflanzungen in diesen Straßen betonen diese Grünverbindung. Die Quer zum Hang liegende Moskauer Straße und Lissabonner Straße sind städtische Boulevards und Verbindungsstraßen. Die Moskauer Straße ist die zentrale Achse im neuen Stadtquartier. Alle übrigen Straßen und Plätze sind Fußgängerzonen.

Mit dem Bau der neuen Bibliothek wurde im Europaviertel ein neues kulturelles Zentrum am Mailänder Platz geschaffen. Durch den Bau des MILANEO, mit 43.000m<sup>2</sup> Verkaufsfläche das größte Einkaufszentrum der Innenstadt, ist im Europaviertel ein weiterer urbaner, hochfrequentierter Hotspot entstanden. Leider mangelt es auf dem Weg zwischen dem Hauptbahnhof und dem Mailänder Platz an adäquaten Nutzungen.





Abbildung 3 Europaviertel

### Nördlich und westlich angrenzende Stadtquartiere

Der künftige Stadtteil Rosenstein liegt nördlich der Wolframstraße im Stadtbezirk Stuttgart-Nord und umfasst den Pragfriedhof, die geplanten Parkerweiterungen am Schlossgarten und Rosensteinpark, die bestehenden Quartiere und ca. 60 Hektar Neubauf Flächen. Der Stadtbezirk Stuttgart-Nord umfasst von Südwesten her das Gebiet vom Hegelplatz über die Hegelstraße und den Herdweg bis hin zum Kräherwald und dem Killesberg. Nördlich und östlich erstreckt sich das Bezirksgebiet vom Pragsattel entlang des Rosensteinparks bis zum Unteren Schlossgarten sowie der Wolframstraße, der Heilbronner Straße und der Panoramastraße.

Zentrum ist das historische Nordbahnhofsviertel. Mit dem Bau des Hauptbahnhofs und der umfangreichen Eisenbahnanlagen Anfang des 20. Jahrhunderts wurde das Viertel weitgehend durch den bogenförmigen Bahndamm eingekreist. So entstand ein in sich geschlossenes Viertel mit der markanten D-Form. Seine Lage verleiht dem Stadtbezirk Stuttgart Nord einen eigenen Reiz: die Gegensätzlichkeit zwischen den im Talkessel liegenden Gewerbe- und Dienstleistungsflächen sowie den dichter bebauten, teilweise älteren Wohnsiedlungen (wie z. B. dem „Eisenbahnerdörfle“, einer Arbeitersiedlung aus der Zeit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert) einerseits und den Hanglagen mit ihrer Einzelbebauung und Gärten sowie dem sich oben anschließenden Höhenpark Killesberg andererseits. Westlich des inneren und äußeren Nordbahnhofs befindet sich ein Büro- und Dienstleistungsquartier (Gebiet Presselstraße) mit einer hohen baulichen Dichte und teils großmaßstäblichen Bebauung.



Abbildung 4 Gebiet Presselstraße

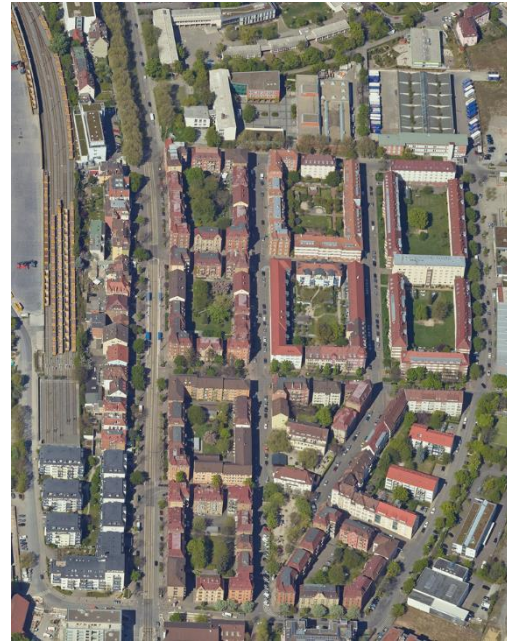


Abbildung 5 historisches Eisenbahndörfle

Die Weinberge Stuttgarts ziehen sich hier im Stadtbezirk Stuttgart-Nord bis direkt in die Innenstadt hinein. Die durch die Internationale Gartenbauausstellung (IGA) 1993 ausgebauten weitläufigen Grünflächen, als Fortentwicklung des „Grünen U“, prägen das Bild des Stadtbezirks nachhaltig.

Das Nordbahnhofviertel befindet sich zudem seit einiger Zeit im Wandel: die Konversion des ehemaligen Auto Staiger-Areals am Pragfriedhof ermöglichte die Entwicklung eines mischgenutzten urbanen Stadtquartiers, das in Verbindung mit der bereits konzipierten nördlich angrenzenden Wohnbebauung des Schmidtgen-Areals den neuen Auftakt zum Nordbahnhofviertel bildet.

### **Gebiet Budapester Platz / Friedhofstraße**

Im Jahr 2016 wurde ein Wettbewerb zum Plangebiet im Bereich Wolframstraße, Einmündung Nordbahnhofstraße, Budapester Platz und Friedhofstraße nördlich des Europaviertels durchgeführt. Er diente zur grundsätzlichen Neuordnung der städtebaulich defizitären Flächen und der Entwicklung einer dem Standort angemessenen baulichen Dichte. Das Wettbewerbsgebiet beinhaltet auch die bisher unbebauten Grundstücke an der Ecke Wolframstraße/Nordbahnhofstraße. Die als Siegerentwurf gekürte Planung dient als Grundlage für den bereits aufgestellten Bebauungsplan Stgt 275, Wolframstraße/Nordbahnhofstraße. (siehe Anlage III 2 – Wettbewerb Budapester Platz)

### **Östlich angrenzende Stadtquartiere**

Die Entwicklungsfläche Rosenstein grenzt im Osten - nördlich der Wolframstraße, entlang der Felix-Mendelssohn-Bartholdy-Allee, bis zum Paketpostamt - auf einer Länge von ca. 1,5 km an den Stadtbezirk Stuttgart-Ost. Dieser ist der Innenstadtbezirk mit den zweitmeisten Einwohnern und fasst insgesamt 47.224 (Stand: 2014) Personen bei einem Durchschnittsalter von 41,5 Jahren und einer durchschnittlichen Wohnfläche pro Einwohner von 39,3 m<sup>2</sup>. Der Anteil von Einwohnern mit Migrationshintergrund liegt bei knapp 45 %

(21.248 Personen; Stand 2014). Der Stadtbezirk zeichnet sich stadträumlich durch ausgesprochen gegensätzliche Strukturen aus.

Die Flächen des künftigen Rosenstein-Quartiers und der Stadtbezirk Stuttgart-Ost sind heute trotz räumlicher Nähe nicht bzw. nur am Rande miteinander vernetzt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass zwischen den beiden Gebieten zum einen die Bahnanlagen eine nicht überwindbare Barriere bilden, welche nur an der Wolframstraße und an der Ehmannstraße überquert werden kann. **Zum anderen trennt die ebenerdig verlaufende Cannstatter Straße (B14) den Stadtbezirk Stuttgart-Ost von den Parkanlagen des Unteren Schlossgartens und im Weiteren vom künftigen Rosensteinviertel.** Die Cannstatter Straße kann fußläufig nirgends ebenerdig überquert werden. An der Wolframstraße und der Heinrich-Baumann-Straße kann sie über Fußgängerstege gekreuzt werden.



Abbildung 6 Cannstatter Straße

Es gibt Überlegungen, die trennende Wirkung der Straße dadurch zu minimieren, indem diese ganz oder teilweise abgesenkt und in einem Tunnel geführt werden soll. Alternativ könnte auch eine Überwölbung der Straße durch einen begrünten Deckel in Frage kommen.

Die Bebauung im sich östlich anschließenden Stadtteil Stöckach weist eine heterogene Bau- und Nutzungsstruktur auf. Diese Flächen zwischen Cannstatter Straße (B14) und Neckarstraße sind vorwiegend durch Gewerbebetriebe geprägt. Die Nutzung in den sich östlich der Neckarstraße anschließenden Gebieten ist vorwiegend eine Wohn- und Mischnutzung.

Weiter nördlich und östlich schließen sich die in ihren Kernen durch mittelalterlich-ländliche Strukturen charakterisierten Stadtteile Berg, Gaisburg und Gablenberg an. Berg ist als Burgsiedlung - die Burgen wurden bereits im Mittelalter zerstört - entstanden und war durch seine Mühlen am Mühlkanal schon früh ein bedeutender Industrieort. Im Stadtteil liegen die Villa Berg, der Gebäudekomplex des Südwestrundfunks, der hier seinen Sitz hat, und die Mineralbäder Berg und Leuze.

Zu den gewachsenen Strukturen finden sich in Stuttgart-Ost auch planmäßig angelegte Arbeitersiedlungen (Ostheim, Raitelsberg). Ostheim entstand Ende

des 19. Jahrhunderts als Siedlung des "Vereins zum Wohl der arbeitenden Klasse". Mit kleinen Reihenhäusern im Grünen, ohne dunkle Hinterhofsituationen, mit gesunder Infrastruktur und an der Peripherie der Stadt gelegen, wurde Ostheim eine Musterkolonie. 350 der ursprünglich 383 "Arbeiterwillen" sind erhalten geblieben, außen liebevoll renoviert und innen zeitgemäß modernisiert.

Im Neckartal wiederum erstrecken sich weitläufige Industrie- und Gewerbeflächen. Als Wahrzeichen des Stadtbezirks gilt der 1928 errichtete Gaskessel. Die Höhen- und Halbhöhenlagen werden durch Villen und villenähnliche Gebäude geprägt (Gänsheide, Uhlandshöhe, Plettenberg, Buchwald, Frauenkopf).

### 1.1.3 IBA-Memorandum

Im Jahr 2027, genau 100 Jahre nachdem die europäische Architekten-Avantgarde in der Weißenhofsiedlung ihr damals radikales „Wohnprogramm für den modernen Großstadtmenschen“ vorstellte, soll die „IBA 2027 StadtRegion Stuttgart“ ganz neue Antworten finden auf die Frage: Wie leben, wohnen, arbeiten wir im digitalen und globalen Zeitalter? Orientierung bietet die „4 x 4 IBA-Themenwelt“ (siehe Anlage III 10. - IBA-Memorandum), die in einem breit angelegten partizipatorischen Prozess zur Vorbereitung der IBA entwickelt wurde. Die Themenwelt umfasst vier Leitthemen: „Baukultur einer Neuen Moderne“, „Integrierte Quartiere“, „Neue Technologien für die lebenswerte StadtRegion“ sowie „Region ist Stadt und Stadt ist Region“. Alle IBA-Projekte sollen sich zudem an vier Querschnittsqualitäten orientieren: Mobile, Nachhaltige, Solidarische sowie Partizipative Region. Dieses Grundgerüst wird während der zehnjährigen Laufzeit der IBA unter Einbeziehung nationaler und internationaler Experten und der regionalen Akteure offen diskutiert, weiterentwickelt und durch Bauprojekte in die Praxis umgesetzt.

Gesteuert wird die IBA von der IBA 2027 StadtRegion Stuttgart GmbH. Gründungsgesellschafter sind die Landeshauptstadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH, die Architektenkammer Baden-Württemberg sowie die Universität Stuttgart. Mit neuen Strategien für die Herausforderungen des Wachstums will die IBA 2027 StadtRegion Stuttgart die Erneuerung der Region vorantreiben, so dass diese auch langfristig erfolgreich und lebenswert bleibt. Die IBA 2027 tritt an, ein internationales Schaufenster für Architektur und Ingenieurbaukunst, Technologie und Baukultur zu werden. Mit der IBA 2027 will die Region Stuttgart zur Modellregion für industriell geprägte, polyzentrische Wachstumsräume werden.

Obwohl der Großteil der Flächen des Rosensteinquartiers erst nach der geplanten Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs (2025) und dem Rückbau der Gleisanlagen (ca. 2026/27) zur Verfügung steht, sollen dennoch die IBA und deren Themen eine Rolle bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers spielen. Flächen die zeitlich früher entwickelt werden können, sollen Teil der IBA StadtRegion Stuttgart 2027 werden und Flächen die zeitlich später als 2027 entwickelt werden können, sollen dennoch von den Ergebnissen der IBA profitieren.



## 2 Planerische Zielsetzungen

Es wird erwartet, im Wettbewerb eine Stadtteilprogrammierung unter Maßgabe der nachfolgenden Zielsetzungen und Anforderungen zu generieren:

Das Wettbewerbsergebnis soll insbesondere Antworten zu den Fragen

- nach bezahlbarem Wohnraum,
- einer geeigneten Topografie,
- nach erhaltenswerten Bauwerken,
- nach dem städtebaulichen Funktionsgefüge,
- nach einer Quartiersbildung und kleinräumigen Nutzungsverteilung,
- nach geeigneter Parkerweiterung,
- nach (Grün-)Verbindungen,
- nach innovativer Infrastruktur,
- nach vielfältigen Sport- und Bewegungsflächen und kulturellen Einrichtungen

im Gebiet beantworten sowie Teilgebiete definieren. **Gewünscht ist dabei eine integrierte konzeptionelle Antwort, die die vielfältigen Wechselwirkungen und Abhängigkeiten der Einzelthemen berücksichtigt und zu einem Gesamtbild zusammenfügt.**

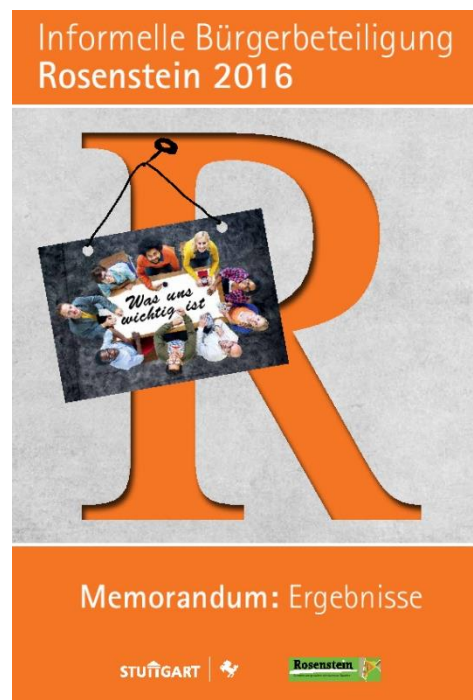


Abbildung 7 Memorandum Rosenstein

### 2.1 Memorandum Rosenstein

Die „Informelle Bürgerbeteiligung Rosenstein“ im Jahr 2016 diente dem Ziel, bezüglich der planerischen Zukunft der Entwicklungsfläche Rosenstein sowie den zentralen Fragestellungen des Zusammenlebens in Stuttgart ein möglichst breit akzeptiertes Ergebnis zu erzielen. Als Ergebnis des Prozesses steht das Memorandum Rosenstein (siehe Anlage III 9 – Memorandum Rosenstein).

**Im Rahmen des Wettbewerbs soll daher das Memorandum ebenfalls beachtet und die darin geäußerten Wünsche der Öffentlichkeit möglichst umfangreich befriedigt werden.** Als Ergebnis der Beteiligung lässt sich zusammenfassen, dass die Bürger/-innen sich ein Viertel mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität wünschen.

Ziel ist ein vielfältiger und sozial durchmischter Stadtteil mit abwechslungsreichem und kleinteiligem Städtebau. Eine klare Absage wird mono-funktionalen Strukturen erteilt. Vielmehr sollen im Stadtteil gemischte Nutzungen und eine große Offenheit und Flexibilität gegenüber sich ändernden Bedürfnissen und Rahmenbedingung ermöglicht werden. Den Bürgerinnen und Bürgern ist es wichtig, dass in erheblichem Maße Wohnraum geschaffen wird. Den Kindern ist ebenfalls ein soziales Miteinander wichtig. Sie

wünschen sich zahlreiche Treffpunkte und Orte, die verschiedenen Sport-, Bewegungs- und Spielbedarfen gerecht werden. Sie legen großen Wert auf die Nutzungsmöglichkeit von Grünräumen, die Erlebbarkeit von Wasser und die Mobilitäts- und Versorgungsinfrastruktur im Rosensteinviertel.

Aus der Bürgerbeteiligung sind damit entscheidende Beiträge zum Charakter des zukünftigen Stadtteils Rosenstein eingegangen.

## 2.2 Handlungsfelder

Die Ergebnisse der „Informellen Bürgerbeteiligung Rosenstein“ wurden durch die Landeshauptstadt Stuttgart ausgewertet und, ergänzt um planerische Absichten, in Handlungsfelder übersetzt, deren Bearbeitung durch die Wettbewerbsteilnehmer – besonders in Phase 1 des Wettbewerbs – erfolgen muss. Ziel muss dabei sein, die komplexen, sich teilweise überlagernden und gegenseitig bedingenden Einzelthemen und Handlungsfelder zu einer Vision zu verbinden und daraus ein übergeordnetes Zukunftsbild für das Rosenstein-Quartier zu entwickeln.

Es müssen alle nachfolgend genannten Handlungsfelder und ihre zugrundeliegenden Anforderungen im Wettbewerb beachtet werden. Es ist jedoch den Bearbeitern freigestellt, den Fokus auf bestimmte Themen zu legen, um eine tragfähige Idee, eine Vision, für das Stadtgebiet zu entwickeln.

### **Handlungsfeld „Wohnen im urbanen Quartier“:**

Ein wesentliches Augenmerk wird zukünftig auf der Schaffung von bezahlbarem und zugleich qualitativ hochwertigem Wohnungsbau liegen. Dabei muss die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum sich nicht nur an Bedürftige, sondern auch an Menschen mit durchschnittlichem Einkommen widmen. Durch die Vielfalt an Lebensstilen und Kulturen ist die Nachfrage nach zeitgemäßen, flexiblen Wohnungen zum Beispiel für Familien und generationenübergreifende Wohnprojekte gestiegen. **Letztlich geht es auch um die Frage, wie viel Quadratmeter braucht der Mensch zum guten Leben?** Der räumlichen Trennung von Funktionen kann durch Nutzungsmischung in integrierten Quartieren begegnet werden. Urbanes Wohnen bietet Raum für Innovation in Architektur und Städtebau, es werden Vorschläge für innovative individuelle und auch gemeinschaftsorientierte Wohnformen erwartet. In Tradition der Stuttgarter Gründerzeitviertel soll das Wettbewerbsgebiet zum gemischt genutzten Quartier gestaltet werden. Dabei sollen auch die Reste historischer Bausubstanz, die sich in dieses Profil einfügen, integriert werden. Es muss beachtet werden, dass im Entwurf eine qualitätsvolle städtebauliche Dichte erreicht wird. Die urbane Textur soll ihren Charakter zusätzlich durch hervorgehobene Orte (z. B. Plätze zum sozialen Austausch, Quartiersmittelpunkte, Aussichtspunkte, kulturelle Bausteine, Sport-, Bewegungs- und Spielflächen etc.) erhalten und akzentuieren.

### **Handlungsfeld „Attraktiver öffentlicher Raum“**

Von besonderer Relevanz wird die Ermöglichung von Begegnungsorten für ein soziales Miteinander sein. Dem Freiraumkonzept muss hierfür eine zentrale Rolle zukommen. Es darf nicht an eine reine Freiraumversorgung gedacht werden, sondern ihm müssen im Zusammenhang mit der städtischen Entwicklung unterschiedliche Funktionen und Nutzungen sowie





entsprechende Qualitäten zugeordnet werden, die sich in der Hierarchisierung von Freiflächen wiederfinden. **Straßenräume und Freiflächen müssen als Schwerpunkte der Planung betrachtet werden und dürfen nicht als Restflächen zwischen den Gebäuden, bzw. Baublöcken dienen.** Um der Wohnungsnot zu begegnen, brauchen wir neue Planungsleitbilder für gemischte Quartiere mit dichter Bebauung und verträglicher Mobilität. Die Lebensqualität in diesen Quartieren ist hoch, denn Maßstab ist der Mensch. Der öffentliche Raum soll deshalb durch attraktive Gestaltung zur Nutzung (als Verkehrsfläche, als Aufenthaltsraum, als Bewegungsfläche etc.) einladen und wichtige Ziele gut miteinander verbinden. Ein guter Freiraum fördert den sozialen Austausch und schafft somit öffentliches Leben, indem er z.B. zum gemeinsamen Aktivsein einlädt. Dabei sollen sich möglichst auch z. B. Wohnungen zum öffentlichen Raum orientieren, um durch die soziale Kontrolle ein grundlegendes Maß an Sicherheit zu schaffen. Die Erdgeschosszonen entlang bedeutender Straßen und Plätze sollen für öffentliche Zwecke (Geschäfte, Einrichtungen, etc.) vorgesehen werden. Zuletzt muss eine wichtige Maßnahme zur Umsetzung eines attraktiven öffentlichen Raumes auch sein, die Verkehrsräume, insbesondere die des motorisierten Individualverkehrs, auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

#### **Handlungsfeld „Lebendige Nutzungsmischung“:**

Ein Hauptaugenmerk muss - neben der Berücksichtigung von Nutzungen von gesamtstädtischer Bedeutung (kulturelle Nutzungen) - auf der Nutzungsmischung im Quartier liegen. Bei Verteilung der Nutzungen und Dimensionierung der Nutzungseinheiten muss neben der horizontalen sowie vertikalen Verteilung ein Fokus auf die Belebung der Erdgeschosszonen, das Bauen auf der Parzelle und die Ermöglichung von Baugruppen/ Baugemeinschaften (durch entsprechende Block- und Grundstücksgrößen) gelegt werden. Vorschläge zur Schaffung von lebendigen Quartieren werden erwartet. **Grundlage hierfür muss ein abwechslungsreicher und kleinteiliger Städtebau sein.**

#### **Handlungsfeld „Vielfältige Kultur“:**

Ein Vorschlag zu einer adäquaten Nutzungsmischung mit besonderer Beachtung der kulturellen Nutzungen, vor allem im Umfeld der Wagenhallen und auf dem Baufeld nördlich des Tiefbahnhofs wird erwartet. **Grundsätzlich soll nicht nur die Hochkultur Beachtung finden, sondern auch niederschwellige, kleine (sub-)kulturelle Nutzungen mitgedacht werden.** Für eine „kulturelle Grundversorgung“ der Entwicklungsfläche Rosenstein sollen wirksame kulturelle Bausteine und Infrastrukturen identifiziert und ihre Verortung dargestellt werden. Eine wesentliche Rolle spielt dabei auch der Umgang mit den Bahnbauwerken. Es soll überprüft werden, inwiefern diese erhalten und einer neuen (freiräumlichen, kulturellen oder sonstigen) Nutzung zugeführt werden können. Nicht zuletzt muss man sich damit beschäftigen, wie es gelingt ein modellhaftes Quartier zu bauen, dass nicht als Verfügungsfläche für Fehlendes in Stuttgart fungiert, sondern einen vorbildlichen Baustein im Kontext der Gesamtstadt bildet und kulturelle Nutzungen von gesamtstädtischer Bedeutung beinhalten kann.

#### **Handlungsfeld „Verbindende Topografie“:**

Der Umgang mit der Topografie und das Zusammenspiel mit den Entwicklungsabsichten ist von zentraler Bedeutung für den Stadtteil. **Es bietet sich die einmalige Gelegenheit, das Gelände neu zu formen.** Dieses wird den



Stadtboden für das neue Quartier bilden. Bei der Modellierung sind besonders die umlaufenden Ränder (Parkrand), Raum- sowie Sichtbezüge und die Übergänge (harte Kante - Terrassierung - sanfter Übergang) zu den angrenzenden Gebieten detailliert zu betrachten und situationsabhängig zu konzipieren. Dabei muss immer auch die potenzielle Integration der Bestandsbauwerke berücksichtigt werden.

#### **Handlungsfeld „Identitätsstiftende Bauten und Orte“:**

Die Schaffung von Identität für das neue Quartier – z. B. durch Bauten und Orte – ist im städtebaulichen Entwurf von zentraler Bedeutung. Dabei spielt nicht nur deren Neuerrichtung eine Rolle, sondern insbesondere in diesem Zusammenhang ist der Erhalt von bereits vorhandenen, identitätsstiftenden sowie teilweise denkmalgeschützten Bauten und Orten (z.B. Lokschuppen, Überwerfungsbauwerke, Brücken, Gleisbogen), unter Beachtung der möglichen Nachnutzungen, einzubeziehen.

#### **Handlungsfeld „Leben am Park“:**

Der im Handlungsfeld „Topografie“ bereits erwähnte Umgang mit der Topografie, die Parkerweiterung und die Gestaltung der Parkränder haben unmittelbare Auswirkungen auf die gewünschte Erlebbarkeit von Grünräumen. Dabei spielt die Lagegunst des Wettbewerbsgebiets im direkten Umfeld des „Grünen U“ eine wichtige Rolle und ist entsprechend zu nutzen und durch Raumbezüge zu stärken. Teilaspekte sind u.a. die Ermöglichung von Sichtachsen, Raumbezügen und neuen Übergängen in die Umgebung.

#### **Handlungsfeld „Klimagerechtes Quartier“:**

Der Klimawandel und die angesichts der Erhöhung durchschnittlicher Temperaturen erforderliche Klimaanpassung erfordern eine auf die Zukunft ausgerichtete, klimagerechte Planung (beim Städte- und Wohnungsbau, bei der Gestaltung öffentlicher Aufenthaltsräume und bei Grünflächen) des neuen Quartiers. Es müssen die Anforderungen an eine klimagerechte Stadtentwicklung erfüllt werden können, die über die heute geltenden und üblichen Vorschriften und Maßnahmen hinausgehen. Es werden Vorschläge für die Realisierung eines „klimagerechten Quartiers“ unter Beachtung von klimawirksamer, energiesparender städtebaulicher Typologie und Orientierung erwartet. Entsprechend des Leitbilds des „Energie Plus Quartiers“, sollen die künftigen Gebäude mehr Energie erzeugen, als dass sie verbrauchen.

Die Gestaltung der Erholungsräume soll besondere Beachtung finden. So wurden im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung von Seiten der Bürger/Innen vielfach naturnahe Wassererlebnisse in unterschiedlichster Form gewünscht. Die mögliche Anbindung und damit verbesserte Erlebbarkeit des Neckars ist zu untersuchen. Genauere Angaben zur Verfügbarkeit von Wasser im Planungsgebiet siehe unter Kapitel 3.15 Grüne und blaue Infrastruktur.

#### **Handlungsfeld „Zukunftsfähige Mobilität“:**

Die Gestaltung der Verkehrs- und Verbindungsräume muss besondere Beachtung finden. Das Konzept „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ (siehe Anlage III 12 – Konzept „Nachhaltig mobil in Stuttgart“) ist die Grundlage der Entwicklung eines zukunftsfähigen nachhaltigen Mobilitätskonzeptes. Eine Idee für eine nachhaltige Stadtentwicklung ist es das Rosenstein-Quartier vom Autoverkehr weitestgehend zu befreien.

Neue Mobilitätsanforderungen ergeben sich aus unterschiedlichen Ursachen: infolge der Abnahme der räumlich wirksamen Funktionstrennung, der veränderten Alltagsorganisation der Haushalte durch Anpassung von Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl, die Einführung integraler und intermodaler Verkehrssysteme sowie der Wiederentdeckung der Straßen als öffentliche Aufenthaltsräume. Von Seiten der Bürger/Innen wurden vielfach attraktive Rad- und Fußwegeverbindungen gewünscht. Dabei ist neben der Mobilität von Menschen auch die der Güter mitzudenken und muss entsprechend gewährleistet und optimiert werden. Potenzielle Synergien (z. B. von Mobilitätspunkten und Logistik-Hubs/Paketverteilstationen) müssen identifiziert und genutzt werden. Von den übergeordneten, gesamtstädtischen Verbindungen ist das nach Wegfall der durch die Gleisanlagen geschaffenen Barriere im Stadtkörper einmalige Potenzial zur Schaffung von Verbindungen zwischen Stuttgart-Nord und Stuttgart-Ost zu nutzen.

#### **Handlungsfeld „Nutzungsoffenheit“:**

Es soll ermöglicht werden, die Planung offen zu gestalten und eine Flexibilität gegenüber sich verändernden Bedürfnissen (generationenübergreifende Planung) zu gewährleisten. **Es werden Vorschläge zur Umsetzung einer abschnittsweisen Bebauung (z. B. mit Erhalt von temporär oder dauerhaft nutzungsoffenen Flächen), auch unter dem Aspekt der kreativen Aneignung, erwartet.**

Dabei muss stets in überschaubaren Nachbarschaften gedacht werden und Bedürfnisse von Nachbarschaften identifiziert werden. Es bedarf daher eines Vorschlags zur potenziellen teilgebiets-, quartiers-, und nachbarschaftsgerechten Nutzungsoffenheit von Flächen.

**Diese Liste der Handlungsfelder ist nicht als abgeschlossen zu betrachten. Es können, auch im Zuge der Bearbeitung des Wettbewerbs neue Felder benannt und ergänzt werden.**



### 3 Planungsvorgaben

Die nachfolgenden Planungsvorgaben gliedern sich in wesentliche, die Stadtentwicklung betreffende Themen. Sie sind als zu erfüllende Vorgaben im Wettbewerb zu verstehen und sollen unter anderem Antworten geben zu den Fragen nach

- einer geeigneten Topografie und nach erhaltenswerten Bauwerken,
- nach einem funktionalen, stabilen Grundgerüst aus öffentlichen Räumen, Nutzungsschwerpunkten und Versorgungseinrichtungen für den neuen Stadtteil,
- nach einer nachbarschaftswirksamen Quartiersbildung und kleinräumig funktionierenden Nutzungsverteilung,
- nach geeigneter Parkerweiterung, (Grün-)Verbindungen und Grünausstattungen,
- nach innovativer Mobilitäts-, Bildungs-, Freizeit- und Sport- und Bewegungsinfrastruktur sowie
- standortprägenden und ausstrahlenden kulturellen Einrichtungen im Gebiet

sowie Teilgebiete definieren.

Die Einzelthemen erfordern - entsprechend der Bearbeitungsphase – teilweise unterschiedliche Bearbeitungstiefen. Daher sieht die Gliederung der Planungsvorgaben zunächst eine abgestufte Detaillierung der Anforderungen sowie eine nachfolgende Erläuterung vor.

Es soll bei der Erstellung der Konzepte, unter Berücksichtigung der Planungsvorgaben, immer beachtet werden, dass in der ersten Phase des Wettbewerbs die Entwicklung eines Zukunftsbildes für das Rosensteinquartier das Ziel ist. Dabei soll eine übergeordnete städtebauliche Idee im gesamtstädtischen Kontext geschaffen werden, die eine Vision für den zu entwickelnden Stadtteil erkennen lässt und ein „starkes Konzept“ als Leitidee formuliert.

Das Zukunftsbild aus dieser ersten Phase soll anschließend den maßgeblichen Rahmen für die Konkretisierung der spezifischen Nutzungen in Phase 2 bilden und die weiteren, auch detaillierteren Planungsvorgaben erfüllen.

#### 3.1 Nutzungsmischung als Fokus der Stadtteilprogrammierung

Als Ergebnis wird ein Konzept für eine Nutzungsmischung als Fokus der Stadtteilprogrammierung stadtverträglicher Nutzungsformen in unterschiedlicher Ausprägung – ein „urbaner Nutzungsmix“ - erwartet

##### Planungsvorgabe für Phase 1:

Nutzungsverteilung mit Quartiers- bzw. Zentrenbildung als Funktionsflächenlayout mit farbiger Kennzeichnung (siehe Teil A 11. Abgabe der Arbeiten in Phase 1):



- Flächen für Wohnungsbau
- Flächen für gewerbliche Nutzung
- Flächen für Erschließung
- Flächen für Freiraum-/Grünräume
- Flächen für Soziale Infrastruktur
- Flächen für Kultur
- Flächen für Sonderentwicklungsfläche(n)
- Flächen für Sport und Bewegung

## Planungsvorgaben für Phase 2:

Weitere Detaillierung mit Angabe der vorgesehenen Flächenanteile und konkrete Verortung der spezifischen Nutzungen als Funktionsflächenlayout mit farbiger Kennzeichnung:

- **Flächen für den Wohnungsbau:**

Die Geschossflächen für den Wohnungsbau sind mit Angabe der Anzahl der Wohneinheiten geordnet nach Teilgebieten/Quartieren aufzuteilen und plausibel zu verorten.

- **Flächen für gewerbliche Nutzungen:**

Der Entwurf soll spezifische Anteile der gewerblichen Nutzungsarten vorschlagen und durch seine städtebaulichen und architektonischen Qualitäten plausibilisieren.

- **Flächen für Erschließung:**

Funktionale Konzeption der öffentlichen und privaten Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr, für Fuß- und Radverkehr, Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

- **Flächen für Freiraum-/Grünräume:**

Freiflächenkonzept mit öffentlichen und privaten Flächen mit Lage und Zuordnung der unterschiedlichen Freiraumfunktionen (z. B. Spiel-, Sport-, Gemeinschaftsflächen, Baumstrukturen)

- **Flächen für Soziale Infrastruktur:**

- Flächen für 2 Campusstandorte (Grundschule und weiterführende Schulen),
- Fläche für 1 Schwimmhalle/Schwimmbad,
- Flächen für 3 Grundschulstandorte,
- Flächen für 4 Pflegeeinrichtungen (2 stationäre Pflegeeinrichtungen und 2 Tagespflegeeinrichtungen)
- Fläche für Quartiershaus
- Weitere Flächen für Bedarfe der Kinder- und Jugendhilfe

- **Flächen für Kultur:**

- Fläche für Neubau Lindenmuseum
- Fläche für Konzerthaus
- Fläche für Kongresszentrum

- **Flächen für Sonderentwicklungsfläche(n):**

- Flächen für nutzungsoffene Räume



- **Flächen für Sport:**
  - Flächen für gedeckte Sportanlagen
  - Flächen für Freianlagen
  - Flächen für Vereinsportanlagen

## 3.2 Wohnen

### Planungsvorgaben für Phase 1:

Darstellung der Wohnbauflächen und Anzahl der möglichen gesamten Wohneinheiten (Richtwert sind ca. 5.600 WE).

### Planungsvorgaben für Phase 2:

Die Geschossflächen für den Wohnungsbau sind mit Angabe der Anzahl der Wohneinheiten geordnet nach Teilgebieten/Quartieren aufzuteilen und plausibel zu verorten. Die neuen Stadtviertel sind für die Schaffung von ca. 5.600 neuen Wohnungen im Wettbewerbsgebiet vorzubereiten. Im Wettbewerbsgebiet ist für Wohnen eine Bruttogeschoss-fläche von mindestens 560.000 m<sup>2</sup> unterzubringen, d.h. Wohnraum für mindestens 14.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Als vereinfachter Rechenansatz wurden 100 m<sup>2</sup> BGF / 2,5 EW je WE unterstellt.

## 3.3 Arbeiten / Gewerbe

### Planungsvorgaben für Phase 1:

Darstellung der Flächen für gewerbliche Nutzungen

### Planungsvorgaben für Phase 2:

Die genaue Zusammensetzung der Nutzungen ist konzept- und entwurfsabhängig zu bestimmen: Der Entwurf soll spezifische Anteile der Nutzungsarten vorschlagen und durch seine städtebaulichen und architektonischen Qualitäten plausibilisieren. Die genaue Zusammensetzung der Nutzungen ist konzept- und entwurfsabhängig zu bestimmen: Der Entwurf soll spezifische Anteile der Nutzungsarten vorschlagen und durch seine städtebaulichen und architektonischen Qualitäten plausibilisieren. Als Richtwert können mindestens ca. 1/3 des Umfangs der Wohnbauflächen angenommen werden.

## 3.4 Kultur

### Planungsvorgaben für Phase 1 und Phase 2:

Ein Neubau des Lindenmuseums/Haus der Kulturen (15.700 m<sup>2</sup> BGF), ein Neubau einer Konzerthalle (12.000 m<sup>2</sup> BGF) und ein Neubau eines Kongresszentrums (ca. 5.000 m<sup>2</sup> BGF) sind im Wettbewerbsgebiet zu verorten.

Hierzu bestehen grundsätzlich zwei Standortoptionen:

- „Kulturquartier“ nördlich des Bahnhofs/Manfred-Rommel-Platzes  
Dabei ist es auch möglich die geplanten Einrichtungen in einem Nutzungskomplex zusammenzuführen.



- Dezentrales Standortkonzept  
Alternativ können die Wettbewerbsteilnehmer einen Vorschlag für eine dezentrale Platzierung der genannten Einrichtungen liefern.

Dessen ungeachtet ist im Rosenstein-Quartier insgesamt eine Fläche von etwa 5 Hektar vorzusehen und zu verorten, die als „Sonderentwicklungsfläche Kultur“ Raum für Nutzungsoffenheit bietet. Eine Entwicklung innerhalb bestehender und zu erhaltener Gebäude oder eine Kombination mit diesen ist möglich. Es sollen auch Vorschläge erbracht werden, in welchen Bereichen bereits im Entwicklungs- und Aufsiedlungsprozess des Rosenstein-Quartiers (subkulturelle) Interimsnutzungen (wie bereits schon in den Jahren zuvor) ermöglicht werden könnten, um so den Grundstein einer kulturellen Identität des neuen Stadtteils Rosenstein zu legen.

### 3.5 Soziale Infrastruktur

#### **Planungsvorgaben für Phase 1 – Bedarf an sozialer Infrastruktur:**

Auf der Entwicklungsfläche Rosenstein (ohne Transformationsflächen) sind für die Unterbringung der sozialen Infrastruktur insgesamt ca. 283.000 m<sup>2</sup> BGF, davon 257.500 m<sup>2</sup> BGF für Schulen vorzusehen. Diese sind sinngemäß im Quartier zu verteilen und müssen eine Differenzierung entsprechend den Planungsvorgaben in Phase 2 zulassen.

#### **Planungsvorgaben für Phase 2 – Bedarfe an Kindertagesbetreuung:**

Auf der Entwicklungsfläche Rosenstein (ohne Transformationsflächen) sind 13.390 m<sup>2</sup> BGF (für 19 Kindertageseinrichtungen: zwei 4-gruppige, vier 5-gruppige, acht 6-gruppige, zwei 7-gruppige und drei 8-gruppige Kitas) als Flächen für soziale Infrastruktur vorzusehen.

Die Flächen sollen dezentral der Wohnbebauung - im Sinne „kurze Beine, kurze Wege“ zugeordnet sein. Auf eine gute Anbindung an den ÖPNV und eine sichere Erreichbarkeit zu Fuß und per Rad wird besonderer Wert gelegt. Die benötigten Außenflächen sind in der Planung mitzudenken.

#### **Planungsvorgaben für Phase 2 – Weitere Bedarfe der Kinder- und Jugendhilfe:**

Im Wettbewerbsgebiet sind 2.545 m<sup>2</sup> BGF als Flächen für soziale Infrastruktur (ein Beratungszentrum Jugend und Familie mit 630 m<sup>2</sup> BGF, ein Stadtteil- und Familienzentrum/Generationentreff mit 450 m<sup>2</sup> BGF, ein Kinder- und Jugendhaus mit 700 m<sup>2</sup> BGF sowie ein Flächenbedarf für stationäre Wohnformen „Hilfen zur Erziehung“ mit 765 m<sup>2</sup> BGF) nachzuweisen.

#### **Planungsvorgaben für Phase 2 – Bedarfe für soziale Teilhabe:**

Im Wettbewerbsgebiet sind 8.800 m<sup>2</sup> BGF (für 4 Pflegeeinrichtungen, davon 2 stationäre und 2 Tagespflegeeinrichtungen) und ein Quartiershaus (mit 1 Stadtteil- und Familienzentrum) mit 950 m<sup>2</sup> BGF als Flächen für soziale Infrastruktur nachzuweisen und zu verorten.

#### **Planungsvorgaben für Phase 2 – Bedarfe an Schulen:**

Auf der Entwicklungsfläche Rosenstein (ohne Transformationsflächen) sind nachzuweisen:



- 2 Campusstandorte (Grundschule und weiterführende Schulen) mit jeweils max. 100.000 BGF m<sup>2</sup>
- 3 Grundschulen mit jeweils max. 18.000 m<sup>2</sup> BGF
- eine Schwimmhalle/Schwimmbad mit max. 3.500 m<sup>2</sup> BGF nachzuweisen.

### 3.6 Sportflächen

#### Planungsvorgaben für Phase 1 – Bedarfe an Sportflächen:

Auf der Entwicklungsfläche Rosenstein (ohne Transformationsflächen) sind insgesamt 70.500 m<sup>2</sup> MGF für Sportfreianlagen und Vereinsportanlagen und 6.910 m<sup>2</sup> BGF für gedeckte Anlagen nachzuweisen.

#### Planungsvorgaben für Phase 2 – Bedarfe an Sportflächen:

Auf der Entwicklungsfläche Rosenstein (ohne Transformationsflächen) sind

- die Sportfreianlagen mit 3 – 4 Sportplätzen á 7.000 m<sup>2</sup> MGF, 2 Leichtathletikflächen mit insgesamt 6.000 m<sup>2</sup> MGF und einer Tennisanlage mit 5.000 m<sup>2</sup> MGF auf 2 Standorte aufzuteilen und zu verorten. Des Weiteren können im Bereich der Sportfreianlagen weitere 27.500 m<sup>2</sup> MGF als Kleinspielfelder und als Flächen für Trendsport nachgewiesen werden. Ansonsten können die 27.500 m<sup>2</sup> auch in den Grünanlagen oder auch in der Parkerweiterung (siehe auch Kapitel 3.15 bzw. 4.15 Grüne und blaue Infrastruktur) nachgewiesen und verortet werden.
- die Vereinsportanlagen mit 1 Vereinszentrum á 3.000 m<sup>2</sup> MGF und 1 Vereinszentrum á 1.000 m<sup>2</sup> MGF zu verorten. Die Kombination mit Sportfreianlagen ist sinnvoll jedoch keine zwingende Vorgabe.
- die gedeckten Anlagen mit 1 dreiteilbaren Halle für 1000 Zuschauer á 2.750 m<sup>2</sup> BGF, 2 zweiteilbaren Hallen á 1.760 m<sup>2</sup> BGF und einer Turnhalle á 640 m<sup>2</sup> BGF zu verorten. Eine Nähe zu den Campus-Standorten wird aufgrund der Synergieeffekte als sinnvoll erachtet.
- Bedarf an multifunktionalen öffentlichen Anlagen liegt bei 17.500 m<sup>2</sup> MGF und kann sowohl in die Grünanlagen als auch in die Parkerweiterung (siehe auch Kapitel 3.15 bzw. 4.15 Grüne und blaue Infrastruktur) integriert werden.

### 3.7 Maß der baulichen Nutzung

#### Planungsvorgaben für Phase 1 – Maß der baulichen Nutzung

- Nachweis über Flächenbilanz

#### Planungsvorgaben für Phase 2 – Maß der baulichen Nutzung

- Dichteverteilung mit GFZ-Angabe je Teilgebiet/Quartier mit farbiger Kennzeichnung
- Höhenentwicklung mit grundsätzlichen Geschossangaben mit farbiger Kennzeichnung





## 3.8 Mobilität

### Planungsvorgaben für Phase 1 - Mobilitätskonzept:

Von den Teilnehmern wird ein innovativer Ansatz für ein nachhaltiges Mobilitätskonzept erwartet, das die nachfolgenden Grundbedingungen erfüllt, miteinander in Einklang bringt und sich in das bestehende Verkehrsnetz der Stadt einfügt. Idee ist es das Rosenstein-Quartier weg vom MIV mit einem nachhaltigen Mobilitätskonzept zu entwickeln.

Hierbei soll das Auto aber keineswegs als zu negativ betrachtet werden, sondern vielmehr der Fokus auf ein angenehmeres Zusammenleben für Fußgänger, Radfahrer und Autos gelegt werden.

- Rad- und Gehwege:  
Grundsätzlich ist besonders für Fußgänger und Radfahrer auf die gute Anbindung an die umliegenden Quartiere und Stadtbereiche (Rosensteinpark, Schlossgarten) zu achten.  
Das Verkehrsaufkommen kann insgesamt dadurch reduziert werden, dass im Quartier – z. B. durch intelligente Nutzungsmischung – kurze Wege ermöglicht werden, die bestenfalls zu Fuß zurückgelegt werden können (z.B. Nahversorgung). Dabei soll der Fortbewegung per Rad (sicher, klar beschildert) und zu Fuß (sicher, barrierefrei, breit, attraktiv) möglichst ein Vorrang zugestanden werden (siehe auch Kapitel 3.9 – Fokus Radwegeverbindungen).

Es ist zu prüfen, wo eine gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen (verkehrsberuhigte Bereiche in Wohnbereichen, Shared-Space-Konzepte in Geschäftsbereichen) im Quartier sinnvoll und möglich ist.

- Motorisierter Individualverkehr:  
Die Entwürfe sollen möglichst keinen Durchgangsverkehr durch Wohnquartiere erzeugen, es ist dabei allgemein auf eine autoarme Quartiersgestaltung zu achten.  
Eine strukturelle Dominanz des MIV ist nicht erwünscht. Die Regelgeschwindigkeit ist niedrig anzusetzen (z. B. durch entsprechende Straßenquerschnitte). Es ist darauf zu achten, dass die Anzahl der Stellplätze für PKW im öffentlichen Raum auf ein Mindestmaß reduziert wird. Trotz Reduzierung des MIV sind Logistikflächen (z. B. für Lieferverkehr, Handwerker, etc.) nach Ermessen, unter Berücksichtigung der wachsenden Bedarfe in der ambulanten Versorgung, vorzusehen. Von Bedeutung sind Flächen für Sondernutzungen, wie z. B. (Car-)Sharing. Diese sind sinngemäß an zentralen und frequentierten Orten, bzw. an Mobilitätspunkten vorzusehen.
- Mobilitätspunkte:  
Ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept erfordert inter- / multimodale Knotenpunkte als Mobilitätspunkte im Quartier. Bei der Planung ist zu beachten, dass diese über eine klare Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit verfügen. Neben den für den öffentlichen Raum notwendigen Plätzen zum Verweilen für Passanten müssen auch die ÖPNV-Haltestellen eine Aufenthaltsqualität vorweisen und der Umstieg auf Car-, Bike- und E-Roller-Sharing gewährleistet werden. Taxi-Aufstellflächen müssen Anwendung



finden und On-Demand-Verkehre im ÖPNV (für die letzte Meile) ermöglicht werden. (siehe auch Kapitel 3.10 Fokus Mobilitätspunkte)

- Verbindungen in umliegende Stadtbereiche:  
Es muss auch im Zuge des vorgeschlagenen Mobilitätskonzepts darauf geachtet werden, dass Verbindungen in die angrenzende Stadt gestärkt und neugeschaffen werden müssen, besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Fuß- und Radwege-Verbindungen. Es ist sinnvollerweise auch die Anbindung der neuen Quartiere an das vorhandene übergeordnete Straßennetz zu skizzieren, ohne dass das vorhandene Straßennetz mit Verkehr und damit die vorhandene Wohnbebauung mit Verkehrslärm übermäßig strapaziert wird.

#### **Planungsvorgaben für Phase 2 - Mobilitätskonzept:**

Das entworfene Mobilitätskonzept ist dem Maßstab eines Rahmenplanes entsprechend auszudifferenzieren und anhand von Schichtenplänen (z. B. Straßen, Fuß- und Radwege, ÖPNV, Mobilitätspunkte) darzustellen. Die Bedarfe mobilitätseingeschränkter Nutzer sind zu berücksichtigen.

### **3.9 Fokus Radwegeverbindungen**

#### **Planungsvorgaben für Phase 1 und 2 - Radschnellwege:**

Als Teil des Mobilitätskonzepts werden Vorschläge zur Schaffung von Radschnellwegen erwartet.

### **3.10 Fokus Mobilitätspunkte**

#### **Planungsvorgaben zu Phase 1 und 2 - Mobilitätspunkte:**

Im Mobilitätskonzept sind Mobilitätspunkte nach Ermessen – abhängig vom gewählten Entwurfs- und Erschließungskonzept – nachzuweisen. Im Bereich der neuen S-Bahn-Haltestelle „Mittnachtstraße“ ist ein Mobilitätspunkt vorzusehen.

### **3.11 Fokus S-Bahn-Halt Mittnachtstraße**

#### **Planungsvorgaben für Phase 1 und 2 – Erweiterung Mittnachtstraße:**

Das städtebauliche Konzept muss die Möglichkeit zur Erweiterung der Haltestelle berücksichtigen um deren langfristige Realisierungsmöglichkeit – auch im Hinblick auf einen nachträglichen Umbau - nicht einzuschränken.

### **3.12 Panoramastrecke**

#### **Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:**

Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 benötigt die Deutsche Bahn den innerstädtischen Abschnitt der Gäubahn, die sogenannte Panoramastrecke, nicht mehr. Der Schlichterspruch im Rahmen der Schlichtung zu S 21 sieht jedoch vor, dass die „Gäubahn (Panoramastrecke) aus landschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Gesichtspunkten“ erhalten bleibt. Derzeit werden vom Land Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart und

der Stadt Stuttgart verschiedene Untersuchungen durchgeführt, um zu ermitteln, ob und welche verkehrliche Nutzung für die Panoramastrecke möglich ist. Konkret wird geprüft, ob es im Bereich zwischen der S-Bahn-Station Nordbahnhof und der Stadtbahnstelle Löwentorbrücke einen neuen Endhalt und Verknüpfungspunkt geben kann (siehe Anlage III 11 - Gutachten Gäubahn). Dieser muss in seiner Bedeutung als ÖPNV-Halt und Frequenzbringer für den öffentlichen Raum in den Entwürfen entsprechend behandelt werden. Es soll geprüft werden, ob dieser sich – in Kombination mit dem bestehenden S-Bahn-Halt „Nordbahnhof“ – zum Mobilitätspunkt eignet. Dabei soll auch der Aspekt, die Umsteigesituation zwischen der S-Bahn „Nordbahnhof“ und dem neuen Haltepunkt attraktiv zu gestalten, beachtet werden.

Die Entwürfe müssen langfristig eine Anbindung der Panoramastrecke an das Nordkreuz mit Weiterführung nach Bad Cannstatt und Feuerbach ermöglichen. Hierzu müssen die Trassen im Entwurf entsprechend beachtet werden (siehe Anlage III 8 – Nordkreuz: P- und T-Option). Eine Überbauung ist möglich, aber aufwändig sowie kostenintensiv und muss gegenüber einer Freihaltung entsprechend abgewogen werden.

Auf dem Gleisbogen jedoch werden in Zukunft keine Gleise mehr liegen und auch kein Schienenverkehr mehr stattfinden.

### 3.13 P-Option und Nordkreuz

#### Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:

Die aufgezeigten langfristigen Ausbauoptionen sollen durch die städtebaulichen Planungen nicht verhindert oder wesentlich erschwert werden.

### 3.14 Wolframstraße/Cannstatter Straße und Vorplatz Hauptbahnhof/Schillerstraße

#### Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:

Im Wettbewerb sind Vorschläge gewünscht, wie mit der Situation im Bereich des City-Rings in Zukunft umgegangen werden kann. Dies betrifft Teilaspekte wie das allgemeine Verkehrsaufkommen, Immissionsschutz, aber auch insbesondere die potenzielle Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen in Tallängsrichtung. Weiterhin soll die Trennwirkung der Straße zwischen den Parkanlagen vermindert werden.

### 3.15 Grüne und blaue Infrastruktur

#### Planungsvorgaben für Phase 1 – Grün- und Freiflächenkonzept:

Von den Teilnehmern wird ein zusammenhängendes Grün- und Freiflächenkonzept mit Parkerweiterung, Anschlüssen an die umliegenden Grünräume sowie Aufwertung des Schlossgartens erwartet. Sportfreianlagen, multifunktionale Flächen, Ausgleichsflächen und landschaftsplanerisch umgestaltete oder in das Freiraumkonzept integrierte Bahnbauwerke können innerhalb der Grünflächen liegen.



Es ist die konzeptabhängige Möglichkeit zur Schaffung von Wasserflächen und Wassererlebnissen im Quartier zu prüfen.

Ein Flächennachweis über mindestens 20 ha Parkerweiterung ist zu führen, Die planfestgestellte Ausgleichsfläche aus dem PFA 1.1 (Herstellung trocken-warmer Standorte auf einer Fläche von 3,7 und parkartige Gestaltung auf einer Fläche von 2,1 ha) ist dabei gestalterisch und funktional in das Freiraumkonzept zu integrieren (siehe auch Kapitel 5.3 Planfeststellungen – Ausgleichsmaßnahme A1, PFA 1.1).

#### **Planungsvorgaben für Phase 2 – Grün- und Freiflächenkonzept:**

Das entworfene Grobkonzept ist dem Maßstab eines Rahmenplanes (M 1:2.000) entsprechend auszudifferenzieren und anhand von erläuternden Plänen darzustellen. Die Flächen sind konzeptabhängig entsprechend nachzuweisen.

### **3.16 Topografie**

#### **Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:**

Die aktuelle Topographie, insbesondere zum Schlossgarten, stellt eine Barriere im bestehenden Stadtraum dar. Ziel ist es die Topographie so zu entwickeln, dass eine Verbindung der bestehenden umgebenden Stadträume entsteht und die trennende Wirkung aufgehoben wird. Von den Wettbewerbsteilnehmern wird ein Vorschlag zum Umgang mit und zur Neuformung der Geländesituation erwartet, die nicht nur die Grundlage für den neuen Stadtteil sein wird, sondern auch Verbindungen in die umgebenden Stadtteile ermöglichen muss. Diese ist abhängig vom städtebaulichen Entwurf und den Wechselwirkungen mit dem etwaigen Abriss/Erhalt von Bestandsbauwerken. Konkrete Vorschläge zur Modellierung des Geländes unter Beachtung der Auswirkungen des Erhalts von Bahnbauwerken (siehe auch nachfolgendes Kapitel 3.18 Erhalt und Umnutzung von Bahnbauwerken) werden bereits in Phase 1 des Wettbewerbs erwartet.

### **3.17 Blickachsen**

#### **Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:**

Sichtbeziehungen im öffentlichen Raum – vor allem in bebauten Siedlungsgebieten und Straßen-/ Verkehrsräumen – werden über mittlere und weite Distanzen besonders durch Blickachsen ermöglicht. (siehe Anlage I 11 – Achsen und Blickbeziehungen)

### **3.18 Erhalt und Umnutzung von Bahnbauwerken**

#### **Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:**

Für die langfristige Quartiersentwicklung ist zu prüfen, ob Teile der teilweise denkmalgeschützten Bahnbauwerke erhalten und in den Entwurf integriert werden können (siehe auch Kapitel 3.4 Kultur – Sonderentwicklungsflächen) oder zugunsten einer geordneten städtebaulichen Entwicklung aufzugeben sind. Die Erschließung im Bereich der Bestandsgebäude ist im Rahmen eines übergeordneten Erschließungs- und Freiraumkonzeptes anzupassen. Es



werden generell Vorschläge zum Umgang der Bahnbauwerke als mögliche verbindende und tragende Elemente des Wettbewerbskonzeptes selbst erwartet. Dabei ist optional zu prüfen, ob sich ein durchgehender und die Bahnbauwerke bis zum großen Überwerfungsbauwerk verbindender Panorama-Radweg (von den Halbhöhenlagen in die Innenstadt) realisieren lässt.

### 3.19 Paketpostamt

#### Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:

Städtisches Ziel ist der Erwerb des Grundstücks, der Abbruch des Gebäudes und eine Erweiterung des Rosensteinparks.

### 3.20 Landmarken

#### Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:

Es ist darauf zu achten, dass die mögliche Schaffung neuer Landmarken im Wettbewerbsgebiet den durch die vorhandene Bebauung und Topografie vorgegebenen Maßstab nicht verzerren. Bereits existierende Landmarken sind im städtebaulichen Entwurf entsprechend zu würdigen (z. B. mit Freihaltung und Betonung von Blickachsen) und ggfs. zu ergänzen.

### 3.21 Energiekonzept

#### Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:

Die neuen städtebaulichen Strukturen müssen zur Erreichung des im Energiekonzept „Urbanisierung der Energiewende in Stuttgart“ formulierten langfristigen Ziels einer klimaneutralen Landeshauptstadt beitragen. Dementsprechend ist für das vorliegende Planungsgebiet das Leitbild des „Plusenergie-Quartiers“ zu entwickeln, sodass die künftigen Gebäude mehr Energie erzeugen, als sie verbrauchen.

### 3.22 Stadtklimatische Aspekte

#### Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:

Im Gebiet ist durch Grünausstattung grundsätzlich eine hohe Aufenthaltsqualität zu erzielen. Um die Durchlüftungsmöglichkeiten nicht zu behindern, sind die bodennahen Kaltluftströmungen zu berücksichtigen und ist von einer hohen, „sperrigen“ Bebauung möglichst abzusehen. Darüber hinaus soll als Planungsvorgabe eine klimatische Verzahnung der bestehenden klimabedeutsamen Freiflächen mit dem zukünftig bebauten Gebiet ermöglicht werden. Die zukünftige Bebauung ist durch Grünzüge zu gliedern und die Teilgebiete mit grüner Infrastruktur auszustatten. Eine mögliche Erweiterung des Schlossgartens ist zu prüfen.



### 3.23 Arten und Biotope, Biodiversität

#### Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:

Die umliegenden Parkanlagen stehen als LSG und FFH-Gebiet unter besonderem Schutz. Die Belange des Arten- und Biotopschutzes sowie die Aspekte Biodiversität und innerstädtischer Biotopverbund müssen bei der Entwicklung der Parkerweiterungsflächen sowie der Grün- und Freiflächen beachtet werden.

### 3.24 Altlasten

**Keine Planungsvorgaben.**

### 3.25 Grundwasser- und Heilquellenschutz

#### Planungsvorgaben für Phase 1 und 2:

Für Geothermieanlagen (z.B. Erdwärmesonden, Energiepfähle) bestehen im Planungsgebiet deutliche Restriktionen. Je nach Lage des gipsführenden Horizonts bzw. der Grenzfläche zwischen Grundgipsschichten und Grendolomit sind hier die Bohrtiefen ggf. auf wenige 10-er Meter m zu begrenzen. Zusätzliche Einschränkungen können sich aufgrund verbliebener Schadstoffe im Untergrund ergeben.

## 4 Erläuterungen zu den Planungsvorgaben

### 4.1 Nutzungsmischung als Fokus der Stadtteilprogrammierung

Mit ca. 5.600 neuen Wohnungen für ca. 14.000 Bewohner soll das Rosenstein-Quartier als urbanes, sozial und funktional gemischtes Stadtquartier einen wichtigen Beitrag zur Wohnungsbaustrategie der Landeshauptstadt Stuttgart leisten. Es soll ein lebendiges Stadtquartier mit einer **kleinteiligen funktionalen Mischung, bautypologischen Vielfalt und einem breit gefächerten Wohnungsangebot** entstehen, das unterschiedliche Bevölkerungsgruppen anspricht und den demografischen Wandel berücksichtigt.

In nachhaltiger Durchmischung von Quartieren, in der Kombination, Schichtung und Überlagerung von diversen Nutzungen, in der Nachbarschaft von produzierenden Arbeitsstätten, Büros, Kultur und Kreativwirtschaft, Sport und Bewegung, Handel und Dienstleistungen, Wohnen und Wohnfolgeeinrichtungen. Es geht um den „urbanen Mix“ – in verdichteter, differenzierter quartierspezifischer Ausformung. Im Rosenstein-Quartier bietet sich aufgrund der zentralen Lage und der aktuellen Entwicklungsmöglichkeiten die Chance für eine intensivere, dichtere und vielfältigere Nutzung als in vergleichbaren Quartieren im Bestand.

Dabei sollen je nach Lage zur City, zum Schlossgarten, zu den bestehenden Siedlungsgebieten sowie zu den Erschließungseinrichtungen funktionale



Schwerpunkte gebildet werden, insbesondere im Einzugsbereich der Stadtbahn- und S-Bahnhaltestellen. In den neuen Stadtquartieren sollen nutzungsflexible Baustrukturen entstehen, die eine Integration von innerstädtischem Wohnen, Arbeiten, Sport-, Bewegungs- und Kultureinrichtungen und den zugehörigen Gemeinbedarfseinrichtungen erlauben und somit der möglichen Entwicklung neuer Arbeitsplatzstrukturen Rechnung tragen. Von besonderer Bedeutung sind daher die Vernetzung mit dem Umfeld und die Durchlässigkeit des neuen Quartiers.

Zugleich geht es um die Entwicklung von Nachbarschaften, um lokale Wertschöpfung, wohnungsnaher Dienstleistung und Versorgung, um die Förderung zivilgesellschaftlicher Initiativen, um die Anpassungsfähigkeit und Lernfähigkeit von städtebaulichen Strukturen.

Das Rosenstein-Quartier als neuer Stadtteil am Schlossgarten und am Rosensteinpark setzt sich aus bestehenden und künftigen Quartieren zusammen, die durch ein zu konzipierendes differenziertes funktionales und Freiraumgerüst, als verbindendes Element, ein natürliches Zusammenwachsen der Stadtquartiere ermöglichen sollen. (siehe Anlage I 7 – Planwerk Rosenstein: Nutzung und Anlage I 10 – Planwerk Rosenstein: Freiflächen)

Der Begriff Nachhaltigkeit ist stets eng mit dem Begriff Ressourcenbedarf einer Gesellschaft und damit mit der Ressourceneffizienz verbunden. Dabei wird stets vorausgesetzt, dass Flächenbedarf zwangsläufig mit Zuwachs an gebauter Fläche verbunden ist. Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte zeigt, dass in Wachstumsregionen wie Stuttgart die umbauten Volumina und Nutzflächen zunehmen, die Personendichte jedoch abnimmt. Die Flächennutzungseffizienz ist dadurch beschränkt hoch. Im baulichen Bestand bestehen (nicht nur) in Stuttgart, sowohl in Gebäuden als auch in Gebäudeteilen, nutzungsfreie Zeiträume sowie untergenutzte und leerstehende Räume, die jedoch durch geringe bauliche und logistische Interventionen geöffnet und für Gast- und Mehrfachnutzungen zur Verfügung gestellt werden könnten.

Im Wettbewerbsgebiet sollen auch Vorschläge erbracht werden, ob es eine Koexistenz zwischen Tag- und Nachtnutzung, bzw. Werktag und Wochenendnutzung von Gebäuden geben kann und welche Nutzungen für die in „Teilzeit“ genutzten Gebäude (Bürogebäude, Schulen etc.) ermöglicht werden können.

## 4.2 Wohnen

Auf absehbare Zeit besteht in Stuttgart noch ein erheblicher Bedarf an neuem bezahlbarem Wohnraum zur Miete und zur Eigentumsbildung. Die Wohnungsknappheit betrifft vor allem Haushalte mit mittlerem und niedrigem Einkommen, für die es zunehmend schwierig ist, bezahlbaren innerstädtischen Wohnraum zu finden. **Alle Grundstücke der Entwicklungsfläche Rosenstein befinden sich und verbleiben im Eigentum der Landeshauptstadt Stuttgart und ermöglichen der Stadt somit Einfluss auf die Qualität der Stadtentwicklung zu nehmen.** Die Stadt kann dadurch Nutzungen des Rosenstein-Quartiers ermöglichen, die unter freien Marktbedingungen nicht umzusetzen wären. Mit Grundsatzbeschlüssen wie zum Stuttgarter



Innenentwicklungsmodell (SIM), einer Quotenregelung auf städtischen Arealen zugunsten einer programmatisch breit angelegten Wohnbauförderung, Konzeptverfahren für Baugenossenschaften und Baugemeinschaften sowie der Option Grundstücke im Erbbaurecht zu vergeben hat die Landeshauptstadt Stuttgart das Instrumentarium für eine sozial ausgewogene und städtebaulich qualifizierte Bodennutzung in Stuttgart geschaffen.

Mit dem Ziel einer sozialen Mischung und demografischen Vielfalt soll sich das Wohnungsangebot im Stadtteil Rosenstein vorwiegend an mittlere und geringe Einkommenschichten richten. Der Wohnungsbau sollen eine an der jeweiligen Wohnlage orientierte, angemessene städtebauliche Dichte generieren und quartiersweise durchkomponiert werden können. Er soll eine Vielzahl an Bauvorhaben mit unterschiedlicher Trägerschaft sowie entsprechend der Differenzierung der Wohnvorstellungen nachfrage- und bedarfsgerecht eine breite Palette an Wohnungstypologien und deren kleinteilige Zuordnung und Mischung innerhalb der Baufelder ermöglichen. Angestrebt werden flexible Bautypologien, die auch Hybridformen von Wohnen und Arbeiten ermöglichen. Die unmittelbaren „Wohnfolgeeinrichtungen“ (z. B. Kindertagesstätten) sind wohnortnah zuzuordnen.

Grundsätzlich ist sowohl der Anteil der Wohnnutzung an der Geschossfläche als auch die Verteilung der Wohnformen im jeweiligen Planungs- und Bauabschnitt zu bestimmen deren Standorte plausibel darzustellen und im Kontext des Gesamtkonzepts zu begründen. Das vorzuschlagende städtebauliche Konzept soll Flexibilität hinsichtlich möglicher Vorhabenträger, Entwicklungsetappen sowie der konkreten Ausgestaltung der Gebäude im Einzelnen aufweisen.

### 4.3 Arbeiten / Gewerbe

Stuttgart steht als "Produktive Stadt" für eine Kultur der Tüftler und des Erfindergeistes, für Handwerk und Gewerbe, für hochtechnologische Industrieproduktion und "Industrie 4.0" und nicht zuletzt für Visionen urbaner Produktion und Wissensproduktion. Das kreativ-produktive Handeln am Standort materialisiert sich deshalb in ganz unterschiedlichen Formen – in hochverdichteten industriellen Produktionsquartieren der vernetzten Automobilwirtschaft und des Maschinenbaus, in "alltäglichen" Gewerbegebieten des Mittelstandes und der lokalen Ökonomien, in spezialisierten Forschungs- und Wissenschaftsstandorten, in kreativen Quartieren. Stuttgart als "Produktive Stadt" manifestiert sich in einer hochvernetzten Arbeits- und Produktionswelt. Diese Vielfalt und Bandbreite an Arbeitsstättengebieten und Wirtschaftsflächen – die Stuttgarter Mischung – gilt es zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Büros, Dienstleistungen und gewerbliche Nutzungen generieren im prozentualen Anteil den stabilen und gleichzeitig anpassungsfähigen Kern zur Etablierung einer lebendigen Mischung anderer Nutzungen aus Freizeit- und Versorgungsangeboten, sowie Wohnen. Die bestehende Einzelhandelsstruktur entlang der Versorgungssachse Nordbahnhofstraße soll gesichert und weiterentwickelt sowie am zukünftigen S-Bahnhof Mittnachtstraße ergänzt werden. (siehe Anlage I 7 – Planwerk Rosenstein: Nutzung)



Das Spektrum der innerstädtischen Wirtschaftsflächen kann alle Formen kompakt organisierbarer Arbeit, wie z. B. Handwerk, Servicebetriebe, Urban Manufacturing, Unternehmenscluster aus der Kreativwirtschaft und dem F&E-Bereich (Gewerbehöfe, Kreativareale, Co-Working Spaces), dezentrale (stadtverträgliche) Produktionsstätten, spezielle Formen von Bildungseinrichtungen und Einrichtungen der Last-Mile-Logistik der Warendistribution beinhalten. **Für alle gewerblichen Nutzungen ist das Kriterium der Verträglichkeit immer unabdingbare Voraussetzung für den angestrebten Nutzungsmix.**

Es sollen Räume für alle Lebensbedürfnisse des Alltags und für Menschen in allen Altersklassen geschaffen werden. Der enge räumliche Bezug zu den Bestandsgebieten in der Innenstadt, dem Nordbahnhofviertel und an der Neckarstraße bietet dabei die Chance, alle Angebote auch für die dortigen Bewohner ebenso wie für die künftigen Nutzer zu öffnen.

**Die Nordbahnhofstraße und der künftige S-Bahn-Haltepunkt Mittnachtstraße bilden zwei städtebauliche „Scharniere“ mit Versorgungsfunktion im neuen Stadtteil Rosenstein.** Die Mittnachtstraße und die Steinbeisstraße sind die beiden Verbindungsachsen zwischen diesen „Scharnieren“ und bieten weitere gewerbliche und Versorgungsangebote in der Erdgeschosszone an. Im Bereich des künftigen S-Bahn-Haltespunktes Mittnachtstraße bietet es sich daher an im Rahmen des Wettbewerbs ein Büro- und Dienstleistungsquartier mit Büro-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen und Nahversorgungsangeboten anzusiedeln.

Um Umfeld der Wagenhallen und des Büroquartiers Presselstraße besteht ein großes Potenzial für eine anspruchsvolle Nutzungsmischung aus Gewerbe, Kreativwirtschaft, Kultur und Wohnen.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Nutzung und Ausbildung der Sockelzonen zu legen. Insbesondere bei einer Wohnnutzung ist auf eine Abgrenzung zum öffentlichen Raum und angemessene Privatheit zu achten. **Belebte Erdgeschosszonen mit vielfältiger Mischung, Gastronomie und Nahversorgungsangeboten werden bevorzugt.**

Gemäß der Vorgabe von Nutzungsmischung als Fokus der Quartiersprogrammierung sollte der Anteil der gewerblichen Flächen in etwa die Größenordnung des Anteils der Flächen für soziale Infrastruktur aufweisen. Der Anteil für gewerbliche Flächen sollte jedoch nicht kleiner als 1/3 der Flächen für den Wohnungsbau sein.

## 4.4 Kultur

Stuttgart ist ein bedeutendes kulturelles Zentrum im süddeutschen Raum mit Einrichtungen und Veranstaltungen von europäischem Rang. In den letzten Jahren hat die Stadt mit wichtigen Standortentscheidungen die Weichen für Investitionen gestellt, die den Ruf als Kulturstadt festigen werden. **Das Niveau der kulturellen Angebote beeinflusst die Attraktivität und das Ansehen Stuttgarts maßgeblich und ist als weicher Standortfaktor vor allem für Unternehmen in den Zukunftsbranchen von großer Bedeutung.** Als



hochgradig verflochtener Wirtschaftssektor leistet die Kulturwirtschaft zudem einen wichtigen Beitrag für den lokalen Arbeitsmarkt.

Die „Kulturmeile“ bündelt entlang der B14/ Konrad-Adenauer-Straße (Teil des Cityrings) im Abschnitt zwischen Gebhard-Müller-Platz und Charlottenplatz auf einer Länge von rund 800 Metern die großen Kulturinstitutionen, u.a. die Oper Stuttgart, die Staatsgalerie, die Landesbibliothek als auch das Stadtpalais – Museum für Stuttgart. Mit der kulturellen Entwicklung des Rosenstein-Quartiers könnte ein neues Kapitel Kultur- und Stadtgeschichte aufgeschlagen werden. Als Weiterentwicklung der „Kulturmeile“ könnte ein lebendiges „Kulturband“ entlang des öffentlichen Schlossgartens entstehen, das vom Kunstmuseum und Kunstgebäude/ WKV am Schlossplatz, über die Oper, Staatsgalerie und Stadtmuseum bis hin zu neuen Kulturinstitutionen im künftigen Rosenstein-Quartier im Norden reicht.



Abbildung 8 Konrad-Adenauer-Straße "Kulturmeile"

Die **Wagenhallen** haben sich als herausragender künstlerisch-kultureller Standort in Stuttgart etabliert. Das großzügige und kostengünstige Raumangebot und das daran angrenzende Gelände waren ein entscheidender Faktor für die Entwicklung des Areals zu einem der wichtigsten Produktionsorte für die freie Kunstszene in Stuttgart. Ein wichtiges, mit der Sanierung der Wagenhalle verbundenes Projektziel der Stadt ist es, den etablierten Nutzergruppen eine langfristige Entwicklungsperspektive zu eröffnen. Als Inkubator kreativer Milieus nehmen diese bereits eine Schlüsselrolle in der Stadt ein. Mit den sanierten Wagenhallen als Identifikationsort mit sozialem wie kulturellem Zentrum könnte z. B. ein gemischt genutztes Wohn- und Arbeitsquartier - das Wagenhallen-Quartier - entwickelt werden, das neben unterschiedlichen (auch experimentellen) Wohnformen auch gewerbliche Nutzungen (stadtverträgliches Gewerbe/ Gewerbehof/ Handwerkerhof), weitere kultur- und kreativwirtschaftliche Nutzungen aufweisen könnte. Hierbei ist von besonderem Interesse, dass ein „weicher“ baulicher (wohnungsverträglicher) Übergang von den Wagenhallen zu den umgebenden baulichen Strukturen geschaffen wird.

Es gibt auch Neubauten, die in das Quartierskonzept zu integrieren sind:

### **Neubau Lindenmuseum/Haus der Kulturen**

Das Linden-Museum, derzeit unter beengten Verhältnissen in einem neoklassizistischen Altbau am Hegelplatz am Rande der Innenstadt untergebracht, repräsentiert als staatliches Museum für Völkerkunde die kulturelle Vielfalt in Stuttgart und soll als Ethnologisches Museum eine angemessene Präsentationsfläche (Flächenbedarf von ca. 15.700 m<sup>2</sup>) im Rosenstein-Quartier erhalten.

Das „Haus der Kulturen“ sieht ein Haus mit Veranstaltungs-, Werkstatt- und Büroräumen vor, insbesondere einen größeren Saal sowie Veranstaltungsräume in unterschiedlicher Größe, Seminar- und Proberäume sowie Büros für Migrantenvereine (keine Vereinsräume). Aktuell wird dieses als eigenständiges Haus oder als Teil des Linden-Museums diskutiert. Die integrale Option birgt die Chance für eine zeitgemäße ethnologische Museumsarbeit, bei der mit Hilfe von Migrantenvereinen die Multiperspektivität und Vielstimmigkeit in Aufarbeitung und Präsentation der Exponate einbezogen wird.

### **Neubau Kongresszentrum**

Der Bedarf an neuen Tagungs- und Veranstaltungsflächen ist in Stuttgart hoch. Ein Neubau eines Kongresszentrums muss daher, als Ergänzung bzw. Erweiterung zu dem bestehenden tagungs-/kongressrelevanten Angebot, für Veranstaltungen bis max. rund 1.200 bis 1.500 Teilnehmern konzipiert werden. Es bedarf eines differenzierten Raumprogramms (Flächenbedarf von ca. 5.000 m<sup>2</sup> BGF) mit unterschiedlich großen Räumen/Bereichen, das sich idealerweise durch eine zentrale Lage, fußläufige Distanzen und eine allgemein gute verkehrliche Positionierung auszeichnet.

### **Neubau Konzertsaal**

Der Neubau einer Konzerthalle (für U- und E-Musik) wird insbesondere von den großen Orchestern und Veranstaltern in der Stadt („Konzertinitiative“) für Stuttgart als dringend erforderlich angesehen, um den sehr hohen Nutzungsdruck auf bestehende Veranstaltungsorte (insbesondere das Kultur- und Kongresszentrum Liederhalle) zu entlasten und zu entflechten. Das aktuell skizzierte Raumprogramm sieht einen Flächenbedarf von ca. 12.000 m<sup>2</sup> vor. Das neue Konzerthaus soll ein Haus für alle sein, für Offenheit und Nahbarkeit stehen, Konzerterlebnisse auf Weltklasseniveau bieten und so zu einem der Wahrzeichen der Landeshauptstadt Stuttgart werden.

### **Sonderentwicklungsfläche Kultur**

Neben den Neubauprojekten besteht zudem ein großer Bedarf an Flächen für informelle Subkultur. Um kreatives Potenzial in der Stadt zu halten, müssen Flächen und Räume für Subkultur sowohl geschützt, als auch geschaffen werden, denn Subkultur kann die Identität und das Image der gesamten Stadt prägen und positiv beeinflussen.

Durch Prüfung der Nutzbarkeit von inspirierenden und identitätsstiftenden (Bahn)-Bauwerken und Orten, durch Bereitstellung eines vielfältigen Kulturangebotes, eingebettet in einen abwechslungsreichen und kleinteiligen Städtebau und durch Ermöglichung einer abschnittsweisen Bebauung mit Erhalt von temporär oder dauerhaft nutzungs-offenen Flächen könnte der



Städtebau Flexibilität gegenüber sich verändernden Bedürfnissen (generationenübergreifende Planung) gewährleisten.

Ein „**Haus der Religionen**“ sieht eine Begegnungsstätte von kulturellen und religiösen Gemeinschaften aus der Stadt vor, die diverse Glaubenstraditionen repräsentieren können. Das Haus der Religionen soll Veranstaltungsort für interreligiöse Begegnungen aller Art sein. Es soll einen interreligiösen Lernort für Kinder, Jugendliche und Erwachsene, für Schulklassen und generell für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt darstellen.

Entwurfsabhängig können weitere Orte und Räume mit öffentlichem Charakter – z. B. attraktive Angebote am Abend – die Identität des Quartiers stärken. **Vorschläge für weitere Nutzungen oder weitere Standorte, die nach Auffassung der Wettbewerbsteilnehmer wegen ihrer Lagegunst für künftige öffentliche Nutzungen vorzuhalten sind, sind konzeptabhängig möglich und erwünscht, auch Flächen ohne konkrete Nutzungsvorschläge können als anzueignende und beispielbare Räume relevanter Teil des städtebaulichen Entwurfs sein.** Im Rosenstein-Quartier könnte somit ein Ort des Ankommens und Willkommens insbesondere die Kultur und die Internationalität der Stadt sichtbar machen und damit ein deutliches Zeichen der Werte und der Geisteshaltung der Landeshauptstadt setzen und beispielsweise neues Zentrum des bürgerschaftlichen Dialogs werden.

## 4.5 Soziale Infrastruktur

Eine Durchmischung der sozialen Zielgruppen in den Stadtquartieren ist ein wichtiges Anliegen. Darum sollten die Bedarfe kleinteilig und eingestreut in den jeweiligen Quartieren konzipiert werden.

**Im Rosenstein-Quartier bietet sich die Chance zur Entwicklung eines „inklusive Quartiers“.** Das heißt, es müssen Voraussetzungen geschaffen werden, dass sich selbstbestimmtes und gemeinschaftliches Zusammenleben aller Einwohnerinnen und Einwohner entwickeln kann. Das bedingt ein inklusives und barrierefreies Umfeld und eine entsprechende soziale Infrastruktur. Im Rosenstein-Quartier soll ein „Quartiershaus“ entstehen, dessen Türen für alle Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils offenstehen. In diesem Haus soll es sowohl für Kinder und Familien als auch für Senioren und besondere Bedarfsgruppen Angebote geben. Mit einem offenen Café und Bildungs-, Gesundheits-, Begegnungs- und Beratungsangeboten sowie Stadtteilarbeit und Begleitung von Ehrenamtlichen kann im „Quartiershaus“ ein Gefühl der Zugehörigkeit erreicht, Einsamkeit vorgebeugt und Kontakte und Begegnungen ermöglicht werden. Aufgrund des demografischen Wandels und der Unterversorgung der benachbarten Stadtteile ist abzusehen, dass entsprechende Einrichtungen (z. B. mit Beschäftigungsangeboten in der Werkstatt für behinderte Menschen, Förder- und Betreuungs- sowie Tagesbetreuungsangeboten, ambulant betreutes Wohnen), die eine soziale Integration befördern, erforderlich sein werden.

**Die Vernetzung von Kindergarten-, Schul- und Freizeitpädagogik durch zentrale Campusstandorte ist der moderne und visionäre Ansatz zur weiteren Steigerung der Bildungsqualität im urbanen Raum.** Durch die ganztägige Betreuungsform und die unmittelbare Nähe einzelner Bildungs-, Sport- und



Bewegungseinrichtungen können Synergien fließend genutzt und eine ganzheitliche Bildungskontinuität gewährleistet werden. Im Wettbewerbsgebiet werden daher Vorschläge erwartet, die eine sinnvolle Verortung im Quartier als auch eine intelligente bauliche Umsetzung beinhalten. Die Verortung der Grundschulen soll wohnortnah erfolgen. Aufgrund des größeren Einzugsgebietes, sollten die Standorte der weiterführenden Schulen mit einer guten Verkehrsanbindung gewählt werden. **Um Synergien für die erforderlichen schulischen Freiflächen zu schaffen, bietet es sich an, die Standorte der Schulcampusse nahe bzw. angrenzend an die Parkanlage zu wählen (z.B. im Kontext zum vorgeschlagenen Freiflächenkonzept).**

## 4.6 Sportflächen

Das Ziel der Landeshauptstadt Stuttgart ist es, ein engmaschiges und qualitativ hochwertiges Versorgungsnetz für Sport- und Bewegungsaktivitäten aller Menschen auf- und auszubauen. **Der übergeordnete Leitgedanke ist, die Landeshauptstadt Stuttgart als vernetzten Bewegungsraum zu entwickeln, der für die Bürgerinnen und Bürger in unterschiedlichen Lebensbereichen Gelegenheiten für körperliche Aktivitäten bietet und die Lebensqualität in jedem Alter sichert.**

Die bedarfs- und zielgruppengerechte Umsetzung von Sport und Bewegung in der Landeshauptstadt definiert sich neben dem Schul- und Vereinssport u.a. durch die etablierten Programme „kitafit“, „schwimmfit“, „Sport im Park“ und „fit ab 50“. Derzeit wird ein Konzept „Sport und Bewegung 2030“ als auch ein Masterplan zum Thema Trendsport- und Bewegungsflächen entwickelt. Die Stuttgarter Sportvereine übernehmen – größtenteils ehrenamtlich – Verantwortung für das gesellschaftliche Leben in Stuttgart. Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt die Sportvereine neben Bau und Instandhaltung von Sportstätten auch bei der Durchführung ihres Sportbetriebs.

Mit der Aufsiedlung des Rosenstein-Quartiers ist zu erwarten, dass eine zusätzliche Nachfrage nach Sport- und Bewegungsmöglichkeiten generiert wird. Sport- und Bewegungsflächen sollen so verortet werden, dass sie für Schulen, Vereine und die Öffentlichkeit gut erreichbar und zugänglich sind. Mit dem Leitmotiv der „bewegten Stadt“ ist das Thema Bewegung vielmehr als roter Faden zu sehen, der sich durch den Planungsbezirk ziehen soll. Insbesondere in Anbetracht der beschränkten Raumkapazitäten kommen zwei Paradigmen eine entscheidende Rolle zu: der Multinutzung/multifunktionale Flächen sowie der mehrstöckigen Bauweise. Zudem ist eine hohe Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen. Trotz zentraler, urbaner Lage soll ein attraktiver, naturnaher Raum für Freizeit, Sport und Bewegung entstehen. Es ist daher durchaus denkbar, den Charme des „Historischen“ zu nutzen und z. B. ehemalige Tunnelabschnitte für den urbanen Trendsport zu nutzen.

Multifunktionale Anlagen erfüllen mehrere Aufgaben und decken verschiedene Bedürfnisse der Nutzer (z. B. Kunststoff-Kleinspielfeld mit verschiebbarem Netz für Badminton, Fußballtennis etc.). Dies können auch Tischtennis- und Basketball-, Boule-, Slackline- und Parkour-Anlagen sein, die sich in das Gelände harmonisch einfügen. Der Bedarf an multifunktionalen öffentlichen Anlagen liegt bei 17.500 m<sup>2</sup> MGF und kann sowohl in die Grün-



anlagen als auch in die Parkerweiterung (siehe auch Kapitel 3.15 Grüne und blaue Infrastruktur) integriert werden.

Die moderne Sportentwicklung zeichnet sich durch große Dynamik und Vielfältigkeit aus. Dies bedeutet, dass Sportbedarf bzw. -nachfrage und gebaute Sportanlagen nicht immer übereinstimmen. Je nach aufkommenden Sporttrends muss bei der Planung neuer Sportanlagen der Gedanke der Nutzungsumwidmung bzw. multifunktionalen Nutzung eine zentrale Rolle spielen. Der Sportanlagenbau muss daher von vorneherein mögliche Veränderungen der Nutzungsanforderungen in der Planung mitberücksichtigen. Hier sind kreative Lösungen gefragt, die auch die Bereitstellung anpassungsfähiger Baustruktur miteinschließen. Eine Nähe zu den Campus-Standorten wird als sinnvoll erachtet.

## 4.7 Maß der baulichen Nutzung

Die Entwicklungsfläche Rosenstein hat eine Bruttobaulandfläche von ca. 85 Hektar und ermöglicht Geschossflächen in einer Größenordnung von ca. 1,0 Millionen Quadratmetern (zwischen 0,8 und 1,2 Millionen), auf denen rechnerisch ca. 5.600 Wohneinheiten und ca. 14.000 Einwohner untergebracht werden können. Die Abgrenzungen der Bauflächen sind Grundlage für die Berechnung des Maßes der baulichen Nutzung (siehe Anlage I 5 - Lageplan Teilgebiete/Flächengrößen).

**Große, ungegliederte, monofunktionelle Baustrukturen sind zu vermeiden. Gewünscht ist ein lebendiges Stadtbild mit urbanen Strukturen, das dem Stuttgarter Maßstab entspricht (Vorbild: Stuttgart-West, teilweise Stuttgart-Süd).**

Die Abgrenzungen werden von den topographischen, klimatischen, landschaftsplanerischen und städtebaulichen Anforderungen bestimmt. Im Sinne einer nachhaltigen und kompakten Stadtentwicklung soll für das Wettbewerbsgebiet eine Höhenentwicklung zwischen sechs- bis siebengeschossiger Bebauung entwickelt werden. Aufgrund der Lage am Nordausgang des Stuttgarter Talkessels ist auf die Höhenentwicklung der Gebäude zu achten. Bei der Festlegung von Gebäudehöhen muss die Höhenlage in der Topografie beachtet werden. Überschreitungen der Hochhausgrenze sind denkbar, sollten aber die Ausnahme bleiben und nur – z. B. zur Betonung bestimmter städtebaulicher „Schwerpunkte“ – behutsam eingesetzt werden. Von den Teilnehmern werden dem Wettbewerbsmaßstab entsprechende Vorschläge zur Geschossigkeit der Baukörper/Baublocks, unter Beachtung der stadtklimatischen Anforderungen (siehe auch Kapitel 4.22 Stadtklimatische Aspekte) erwartet.

Die Strukturen des Städtebaus sollen einerseits eine städtebaulich angemessene Dichte generieren und gleichzeitig bedarfsgerecht eine breite Palette an Wohnungstypologien ermöglichen. Geeignete Maßstäbe bei der Quartiersentwicklung sind zu finden. Nutzungskonzepte für Teilräume und gezielte Standortentwicklungen, aber auch Nutzungsangebote für die Nachnutzung des Bestandes, insbesondere der denkmalgeschützten Baustrukturen und Objekte, werden erwartet. Die Verdichtung findet ihre Grenze in der Abwägung mit der erforderlichen Qualität der Wohn- und



Freiraumnutzungen. Um eine hohe gestalterische Qualität zu gewährleisten („qualifizierte Dichte“), ist eine besondere Gestaltung des städtebaulichen Umfeldes und der Gebäude notwendig.

Es werden Entwürfe erwartet, die unterschiedliche Quartiere mit eigenständigem Charakter entwickeln. Diese sollen die umliegende Bezüge wie (Sicht-)Achsen und Anknüpfungspunkte in der signifikanten Stadtfigur und -landschaft Stuttgarts berücksichtigen und entsprechend behandeln. Bei der Dimensionierung der Quartiere selbst ist ein hohes Augenmerk auf die Parzellierung zu legen.

## 4.8 Mobilität

Die Stadtplanung war jahrzehntelang vom Vorrang des Automobils und dadurch bedingte Infrastrukturen geprägt. Zeitgemäße Ansätze in der Planung, das Umdenken in der Bevölkerung und dadurch bedingte Veränderungen im Mobilitätsverhalten, aber auch die durch MIV verursachten Belastungen für Mensch und Umwelt erfordern ein grundsätzliches Neudenken in Mobilitätsfragen. Im Wettbewerb wird daher ein visionärer Vorschlag erwartet, der die Mobilität im Rosenstein-Quartier und die notwendigen Verknüpfungen an die bestehende Infrastruktur der umliegenden Stadt nachhaltig und zukunftsweisend vorsieht.

Langfristig ist es das Ziel der Landeshauptstadt Stuttgart, die „autogerechte“ Stadt zu einer Stadt der nachhaltigen Mobilität zu machen (siehe auch Anlage III 12 – Konzept „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ sowie das städtische „Verkehrsentwicklungskonzept 2030“). Zur Erreichung der gesetzten Ziele muss das strukturelle Erschließungs- und Mobilitätskonzept folgende Eckpunkte beinhalten.

## 4.9 Fokus Radwegeverbindungen

Die Landeshauptstadt Stuttgart fördert den Fahrradverkehr im Stadtgebiet. Grundlage ist das Radverkehrskonzept Stuttgart und dessen Leitlinien (siehe Anlage III 12 – Konzept „Nachhaltig mobil in Stuttgart“):

- Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes in Stuttgart.
- Das Fahrrad ist selbstverständlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik.
- Das Fahrrad wird bei allen Konzepten für Mobilität, Stadtentwicklung und Raumordnung angemessen berücksichtigt.
- Konzept des Hauptradroutennetzes.

Radschnellverbindungen stellen eine wichtige Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs dar. Durch die vom Fußgänger- und Kfz- Verkehr getrennte Führung auf eigenen Wegen kann ein attraktives Angebot für Fahrradfahrer geschaffen werden. Dadurch ist ein Anreiz gegeben um z. B. vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen.



Im Rosenstein-Quartier könnten sich hierfür vor allem zwei durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 freiwerdende Trassenverläufe als neue Radverkehrsachsen anbieten:

- Innenstadt/Hauptbahnhof- Rosenstein- heutiger Bahntunnel- Bahnbrücke- Bad Cannstatt/Neckartal
- Innenstadt/Hauptbahnhof- Gleisbogen-heutiger Bahntunnel unter Pragsattel- Feuerbach/Zuffenhausen

Für diese Relationen besteht ein großes Potenzial, wenn die Wege attraktiv, durchgängig und möglichst kreuzungsfrei geführt werden können.

Weitere Radverbindungen: Das Rosensteinviertel wird von der Hauptradroute 5 (Innenstadt – Pragsattel – Zuffenhausen) durchquert. Die Route verläuft vom Mittleren Schlossgarten kommend entlang der Wolfram- und Nordbahnhofstraße und zweigt am Nordbahnhof in die Parkanlagen Richtung Pragsattel ab.

Des Weiteren sind die Verbindungen vom Rosenstein in Richtung S- Ost durch den Schlossgarten zu berücksichtigen. Die Führung weiterer Radverbindungen (in Talquerrichtung) ist zu prüfen.

Radabstellanlagen / Radverleihstationen: Im Gebiet und an der neuen S-Bahnstation sollte von sicheren Radabstellanlagen wie z.B. Quartiersfahrradparkhäuser ein Angebot geschaffen werden. Im Gebiet ist die Möglichkeit zur Einrichtung von Radverleihstationen (z.B. bei Mobilitätspunkten) zu berücksichtigen.

## 4.10 Fokus Mobilitätspunkte

Die Landeshauptstadt Stuttgart verfolgt im Sinne der Förderung nachhaltiger Mobilität das Ziel, mit der Realisierung von Städtebauprojekten situationsangepasste Mobilitätskonzepte umzusetzen. Dabei sollen einerseits alle Mobilitätsbelange der vorgesehenen Nutzungen wie z. B. Wohnen oder Gewerbe/Dienstleistung hinsichtlich ihrer Funktionalität berücksichtigt werden, andererseits soll in diesem Kontext ein Schwerpunkt des Mobilitätsangebots im Bereich der Verkehrsarten des Umweltverbunds (ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer, Carsharing) gesetzt werden. Um deren Nutzung zu verstärken und die Systeme miteinander zu vernetzen, sollen sogenannte Mobilitätspunkte eingerichtet werden.

An einem Mobilitätspunkt können Informationen über das Angebot der Verkehrsarten des Umweltverbunds eingeholt und diese Angebote idealerweise auch direkt in Anspruch genommen werden. Mobilitätspunkte sollen an Stellen eingerichtet werden, an denen sie zentral wahrgenommen werden und eine maximale öffentliche Präsenz erreichen. Dafür bieten sich insbesondere die Haltestellen des ÖPNV als Standorte an.

Ein Mobilitätspunkt besteht aus mehreren Elementen: Informationsstele, Fahrradabstell- und Verleihmöglichkeiten, ergänzt durch begrenzte Fahrzeugangebote für E-Mobilität und Carsharing. Die angebotene Informationsplattform soll im optimalen Ausbaustandard den Nutzer auf



Nachfrage über ein verkehrsmittelunabhängiges Mobilitätsangebot informieren.

Im Wettbewerb wird die angemessene Dimensionierung und Verortung von Mobilitätspunkten zur Erschließung des neuen Quartiers und zur Anbindung an die bestehenden Stadtfelder erwartet. Die Einrichtung eines Mobilitätspunktes an der neu entstehenden S-Bahn-Haltestelle Mittnachtstraße ist in jedem Fall zu berücksichtigen.

#### 4.11 Fokus S-Bahn-Halt Mittnachtstraße

Die sich im Bau befindliche neue S-Bahn-Haltestelle „Mittnachtstraße“ erweitert die Stammstrecke um einen Halt und bündelt alle S-Bahn-Linien, bevor sich diese im weiteren Verlauf in nördlicher Richtung aufteilen.

Im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs ist aber auch ein **perspektivischer 3-gleisiger Ausbau der Station mit den entsprechenden Zulaufstrecken hinsichtlich des anzunehmenden Flächenbedarfs und der erforderlichen Zuwegungen zur Station als planerische Vorgabe zu beachten und im Konzept evtl. von Bebauung freizuhalten (siehe Anlage III 3 – Planfeststellung S-Bahn-Haltestelle Mittnachtstraße)**. Die bisher vorgesehenen Gleise und der Bahnsteig bleiben in ihrer Lage unverändert. Es ist vorgesehen, dass die erforderlichen Zulaufgleise im Tunnel verlaufen. Für das zusätzliche Gleis und den Bahnsteig an der Station Mittnachtstraße wird eine Verbreiterung des Troges nach Osten vorgesehen. Auf der Westseite der Station ist die mögliche Ergänzung eines Außenbahnsteigs zu berücksichtigen. Planunterlagen für diese Maßnahmen liegen vor. Die schraffierten Flächen, „Freizuhaltende Fläche Bahnsteig West“ und „Freizuhaltende Fläche 3. Gleis und Bahnsteig Ost“ beinhalten auch die Baustelleneinrichtungsflächen. Auf diesen Flächen kann eine Bebauung geplant werden, sie sollten jedoch größenordnungsmäßig ausgewiesen werden. Die eigentliche Tunnelaußenbreite für die eingleisige Strecke wird unter 10m betragen, so dass beidseitig des Tunnels gegründet werden kann. Bei einer Überbauung dieser Bereiche müsste je nach zeitlichem Ablauf entweder das 3. Gleis zuerst gebaut, oder diese Bereiche müssten vorab überbrückt werden.

#### 4.12 Panoramastrecke

Bei der „Panoramastrecke“ handelt es sich um den nördlichsten Streckenabschnitt der historischen Schienenverbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen Stuttgart und dem Bodensee. Die Besonderheit ist die Streckenführung entlang der Stuttgarter Halbhöhenlage (Panoramabahn) und die dabei erlebbaren Aussichten über die Innenstadt. Neben der Nutzung als Regionalbahnstrecke dient sie heute als Ausweichstrecke für die S-Bahn bei Ausfällen und Sperrungen der Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen. Durch das Projekt Stuttgart 21 wird der Streckenverlauf über die neuen (Tunnel-)Strecken über den Flughafenbahnhof verlagert.



Ein Weiterbetrieb der Panoramastrecke als Schienenverbindung ist von unterschiedlichen Seiten gewünscht - auch um in Zukunft eine Ergänzung und Ausbauoption für die S-Bahn vorzuhalten.

Für die Entwürfe ist hierbei zu beachten, dass ein neuer Halt am Nordbahnhof entstehen kann. Jedoch wird ein Schienenbetrieb auf dem sogenannten Gleisbogen, der durch das Wettbewerbsgebiet verläuft, nicht mehr vorgesehen werden.

### 4.13 P-Option und Nordkreuz

Für den Fall, dass die Verkehrsnachfrage in Zukunft noch deutlich über die bereit gestellte Kapazität hinausgeht, sind in der Planung von Stuttgart 21 bereits langfristige Ausbauoptionen berücksichtigt. Davon profitieren sowohl der Fern- und Regional- als auch der S-Bahn-Verkehr.

Mit der **P-Option** (siehe Anlage III 8 – Nordkreuz: P- und T-Option) würde der zukünftig am stärksten belastete Zulauf auf den Hauptbahnhof Stuttgart entlastet, indem für den Regional- und Fernverkehr ein 3. und 4. Gleis aus Richtung Feuerbach/Zuffenhausen in den Tunnel Bad Cannstatt – dem zukünftig am wenigsten belasteten Zulauf – eingefädelt werden. In diesem Zusammenhang würde die im Rahmen von Stuttgart 21 nicht mehr benötigte Fernbahn-Röhre des Pragtunnels reaktiviert.

Mit der **T-Spange** (siehe Anlage III 8 – Nordkreuz: P- und T-Option) würde eine direkte S-Bahn-Querverbindung zwischen Bad Cannstatt und Feuerbach geschaffen. Die neue Strecke würde zwischen Pragtunnel und Nordbahnhof aus der S-Bahn-Bestandsstrecke ausfädeln, dann den südlichen Rand des Rosensteinparks unterfahren und vor der neuen Eisenbahnbrücke über den Neckar in die neue, vom Bahnhof Mittnachtstraße kommende, S-Bahn-Strecke einfädeln. Am Nordbahnhof wäre dazu ein neuer unterirdischer Bahnsteig vorgesehen.

Die Option **Nordkreuz** (siehe Anlage III 8 – Nordkreuz: P- und T-Option) baut auf der T-Spange auf und würde mit der Panoramastrecke eine zweite Nord-Süd-Achse im Stuttgarter S-Bahn-Netz schaffen. Die Panoramastrecke würde dabei sowohl an die bestehende S-Bahn-Strecke Richtung Feuerbach als auch Richtung Bad Cannstatt angeschlossen. Die Option geht auf eine Machbarkeitsstudie des Verbands Region Stuttgart von 1999 zurück.

Alle drei Optionen sind in der Planung von Stuttgart 21 bereits berücksichtigt. So werden beim Bau der neuen Fern- und S-Bahn-Tunnel von Bad Cannstatt insgesamt vier unterirdische Abzweigbauwerke gleich eingebaut, an die später die neuen Strecken ohne längere Betriebsunterbrechungen angebunden werden können. Darüber hinaus liegen die vier aus Bad Cannstatt kommenden neuen Tunnelröhren in diesen Abschnitten auf unterschiedlichen Tiefenniveaus, damit in verschiedenen Richtungen fahrende Züge ohne Behinderungen über- und untereinander hinweg geführt werden können.



## 4.14 Wolframstraße/Cannstatter Straße und Vorplatz Hauptbahnhof/Schillerstraße

Die Wolframstraße kreuzt und durchquert die Parkanlagen zurzeit ebenerdig und bildet die Grenze zwischen dem Mittleren und dem Unteren Schlossgarten. Es ist vorgesehen den bestehenden Innenstadtumfahrungsring (City-Ring) von der Schillerstraße in die Wolframstraße und die angrenzende Cannstatter Straße zu verlegen. Durch die Verlagerung des City-Rings ist jedoch zu erwarten, dass das Verkehrsaufkommen im Bereich der Wolframstraße und der Cannstatter Straße deutlich zunehmen wird.

**Ziel ist es, anschließend den MIV vor dem Hauptbahnhof aus der Schillerstraße herauszunehmen und diese zurückzubauen. Dort sollen zukünftig nur noch Taxen und Busse den Talkessel queren dürfen. Somit werden die Verknüpfungen in der Schillerstraße und am Hauptbahnhof für Fußgänger und Radfahrer in Tallängsrichtungen gestärkt.**

Gleichzeitig wird es die Möglichkeit geben, durch den Rückbau der Schillerstraße und den Umbau des Arnulf-Klett-Platzes hin zu einem verkehrsfreien Platz eine deutliche Verbesserung des öffentlichen Raums zu erhalten. Der Hauptbahnhof erhält somit wieder einen ansprechenden Vorplatz und damit auch eine Verknüpfung mit der Königstraße und der Innenstadt.

## 4.15 Grüne und blaue Infrastruktur

Das Plangebiet liegt am Ausgang des Talkessels oberhalb der Talniederung des Nesenbaches, abgerückt vom Neckar hinter dem Rosenstein, eingebettet in die umliegenden und zusammenhängenden Parklandschaften des Killesberges, des Rosensteinparkes sowie den Schlossgarten („Grünes-U“) und den Park der Villa Berg (siehe Anlage I 10 – Planwerk Rosenstein: Freiflächen). Die über dem Talgrund liegende Lage ermöglicht Blickbeziehungen in die umliegende Stadtlandschaft auf die Keuperhänge des Schurwaldes jenseits des Neckars (Kappelberg und Grabkapelle auf dem Württemberg) sowie auf die gegenüberliegende Seite des Nesenbachtals (Frauenkopf, Fernsehturm). **Diese Blickbeziehungen prägen den Ort und sind Teil seiner Identität. Die außergewöhnliche innerstädtische, topografisch – stadtlandschaftliche Gunstlage gilt es für den städtebaulichen Entwurf zu nutzen.**

- Möglichst viele Gebäude und Wohnlagen sollen von der topographischen Lage und der Lage an den Parkanlagen profitieren. Das ist bei der Anordnung, Höhe und Stellung der baulichen Anlagen zu berücksichtigen.
- Die Blickachsen auf markante Punkte, Wahrzeichen und Landmarken in der umliegenden Stadtlandschaft sind zu berücksichtigen und herauszuarbeiten
- Bei der Entwicklung der einzelnen Quartiere sind die Qualitätsziele analog SIM für den Freiraum einschließlich der darin aufgeführten Maßzahlen verbindlich
- Anordnung, Höhe und Stellung der baulichen Anlagen, sind so zu konzipieren, dass eine gute Durchlüftung, die klimatisch günstige Wirkung



von Parkanlagen und Grünflächen sowie die Kaltluftströmungen gewährleistet werden. (siehe Anlage III 4 – Umwelt: Klima)

Durch die in Zusammenhang mit den Planungen zum Erlebnisraum Neckar – ein Masterplan für Stuttgart als Stadt am Fluss stehenden Projekte sollen die Freiflächen entlang des Neckars maßgeblich aufgewertet und über die Jahre hinweg ein zusammenhängendes Freiraumsystem errichtet werden. Am Neckarknie treffen Grünes U und das zukünftige Blaue Band entlang des Neckars aufeinander.

Im Kontext der historischen Parklandschaft mit ihren spezifischen Überplanungen, Erneuerungen und Ergänzungen sowie den neuen Freiflächen entlang des Neckars sind zusammenhängende Parkerweiterungsflächen in einer Größe von mindestens 20 Hektar zu planen. **Es bleibt den Teilnehmern des Wettbewerbs freigestellt, die Parkerweiterung als zusammenhängende Parkerweiterungsfläche auch an anderen Stellen des Wettbewerbs vorzunehmen.** Es bietet sich jedoch in diesem Zuge das große Potenzial, die Parkerweiterung auch zur Verbreiterung des Schlossgartens zu nutzen. Die planfestgestellte Ausgleichsfläche (naturschutzrechtliche Maßnahmenfläche aus dem PFA 1.1) mit einer Größe von ca. 5,8 ha im Bereich der Platanenallee kann Teil der Parkerweiterung sein und ihre Lage (siehe Anlage III 6 – Umwelt: Biotope) kann hierbei als Orientierungsrahmen für eine potenzielle Verbreiterung der Engstelle betrachtet werden.

**Parkerweiterung und städtebaulicher Entwurf müssen dabei eine Einheit bilden und sich gestalterisch und funktional gegenseitig ergänzen. Quartiersbezogene Grünflächen und Freiräume sollen im Kontext zu den Parkerweiterungsflächen stehen und ein übergeordnetes Grün- und Freiraumsystem bilden, welches das gesamte Wettbewerbsgebiet erfasst.** Das im Ergebnis erwartete Spektrum an Grün- und Freiflächen umfasst dabei nicht nur „klassische“ Park- und Grünflächen, es sind in den Konzepten auch z.B. Flächen für Urban Gardening und Gemeinschaftsgärten vorzusehen. Zudem müssen auch die Spiel-, Sport- und Bewegungsflächen besondere Beachtung finden und sinnvoll integriert werden (siehe auch „Spielflächenleitplan“ der Stadt Stuttgart).

Mit dem Bogen des Pragfriedhofes (Lage der ersten Gäubahntrasse mit Startpunkt am ehemaligen Bahnhof an der Bolzstraße), dem Gleisbogen (heutige Gäubahntrasse) (Hinweis: Der Gleisbogen umfasst nicht nur die Gäubahntrasse sondern auch die von Norden/ Feuerbach kommenden Trassen) und dem Grünen U ziehen sich drei Bögen durch den Stadtraum nördlich der Schlossgärten. Zu prüfen ist, ob Elemente des Gleisbogens als Grünfläche und Wegeverbindung entwickelt werden könnten und wie sich ein solcher Bogen als Freiraum in die Stadt- und Freiraumstruktur einfügen könnte. Hierbei muss beachtet werden, dass ein möglicher Erhalt - auch in Teilen - Wechselwirkungen mit der Schaffung potenzieller Ost-West-Verbindungen haben kann.

Die Bahnflächen des Gäubahnbogens haben derzeit herausragende Bedeutung als Lebensraum für seltene und gefährdete Arten und für den innerstädtischen Biotopverbund und würden sich aufgrund der Steigungsverhältnisse als Wegeverbindung von den mittleren Schlossgärten



hinauf zum Nordbahnhof und den Städtebauflächen im inneren und äußeren Nordbahnhof eignen. In diesem Zusammenhang steht auch die Frage ob und inwieweit das südliche Überwerfungsbauwerk, das nördliche Überwerfungsbauwerk sowie die Brückenbauwerke der Gäubahntrasse erhalten und mit welchen Nutzungen sie belegt und wie sie in die neue Stadt- und Freiraumstruktur eingebunden werden könnten. Sowohl Erhalt und Nachnutzung als auch Abriss und Beseitigung von Gäubahnbogen und der zugehörigen Bauwerke müssen schlüssig zum städtebaulichen Entwurf und der Gestaltung der Freiräume stehen und gestalterisch wie funktional überzeugen.

Bei dem Entwurf von Freiflächen und Parkerweiterung ist die Anbindung an die umliegenden Parkanlagen, den Neckar und die umliegenden Stadtquartiere zu berücksichtigen. **Besonderer Bedeutung kommt dabei der Anbindung der neuen Quartiere an den Stuttgarter Osten durch die unteren Schlossgartenanlagen zu. Hier sind neue Wegeverbindungen vorzusehen, ohne das historisch gewachsene Wegesystem der „doppelten Tal-Längerschließung“ im Schlossgarten zu sehr zu beeinträchtigen.** Der Charakter der Schlossgärten als eigenständige Parkanlage muss gewährleistet bleiben. Die städtebauliche Situation im Bereich der angrenzenden B 14 (Neckarstraße) kann umgestaltet werden.

**Hinsichtlich der Ermöglichung von Wasser im Quartier sollten die wasserwirtschaftlichen Anforderungen für eine integrierte und nachhaltige, naturnahe Wasserbewirtschaftung Maßstab sein.** Der Anspruch muss dabei jedoch sein, z.B. die anfallenden Niederschlagsmengen innerhalb des Plangebietes vollständig zu bewirtschaften und so die Wasserbilanz des erschlossenen Siedlungsgebiets so weit wie möglich an die natürlichen Verhältnisse des unbebauten Zustandes anzugleichen.

Dieses Ziel kann insbesondere durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Vermeidung von Oberflächenabfluss durch Dachbegrünung und Minimierung von Flächenversiegelung.
- Dezentrale Versickerung von gering belastetem Oberflächenwasser in Mulden unter Berücksichtigung der gegebenen Randbedingungen (Hydrogeologie, Altlasten), dabei sollte das auf öffentlichen und privaten Grundstücken anfallende Niederschlagswasser getrennt bewirtschaftet werden.
- Dezentrale Retention und Nutzung von Niederschlagswasser.

Die Maßnahmen der naturnahen Regenwasserbewirtschaftung können in die Freiraumplanung integriert werden. Teilweise stehen diese aber in Konkurrenz zu anderen Anforderungen an die Flächen. Daher ist es wichtig, den Platzbedarf für Regenwasserbewirtschaftungsanlagen so früh wie möglich zu ermitteln, damit diese Flächenbedarfswerte in die weitere Planung eingehen können.

Das Plangebiet war vor der Installierung der Eisenbahninfrastruktur von zwei Nesenbachzuflüssen durchströmt. Da die ehemaligen Nesenbachzuläufe als Wasserquelle ausscheiden, muss für die Nutzung von Wasser als Gestaltelement und als Mittel zur Minderung klimatischer Belastungen mit den anfallenden Niederschlagsmengen und deren über das Jahr hinweg unterschiedlichen Verfügbarkeit gearbeitet werden. Darüber hinaus besteht



die Möglichkeit, erhebliche Mengen Mineralwasser über eine Pumpe aus den Quellen der Mineralbäder Berg und Leuze zu beziehen.

## 4.16 Topografie

Die Innenstadt Stuttgarts liegt in einem Talkessel und ist fast vollständig von einem Höhenkranz umgeben, der sich nur im Nordosten zum Neckar hin öffnet. **Diese besondere landschaftliche Situation ist identitätsstiftend und ein Alleinstellungsmerkmal.** Die den Talkessel umgebenden Grün- und Freiflächen verleihen der Stadt eine unverwechselbare Gestalt, gliedern die Siedlungsbereiche und wirken als verbindender Landschaftsraum.

Das Wettbewerbsgebiet liegt im Talgrund. Wenn auch in weiten Teilen nahezu eben, so ist das Gebiet doch durch erhebliche Geländeversprünge gekennzeichnet. Diese wirken teilweise als Barriere, stellen jedoch auch Identifikationsmerkmale dar. Besonders markant ist der sogenannte **Stuttgarter Gleisbogen**, der vorwiegend als Bahndamm, ergänzt durch Brücken- und Überwerfungsbauwerke, das Nordbahnhofviertel umgibt.



Abbildung 9 Stuttgarter Gleisbogen

Die Entwicklungsfläche weist in Nord-Süd-Ausdehnung ein relativ homogenes Höhenniveau (ca. 245 m über N.N.) auf und bildet im Wesentlichen ein Höhenplateau, das sich im Bereich des Abstellbahnhofs (B-Gebiet) aufweitet. Signifikante Geländesprünge befinden sich mit bis zu 10 m Differenz an der südöstlichen Nahtstelle zum Schlossgarten sowie durch die Ausbildung des Gleisbogens als westliche Barriere zum Nordbahnhofviertel mit bis zu 24 m Differenz zu den umliegenden Flächen. Das Gelände steigt im Bereich des Nordbahnhofs auf bis zu 275 m über N.N. an. Aufgrund der komplexen topografischen Lage wird zur Veranschaulichung auf die Möglichkeit, die Topografie und die örtlichen Gegebenheiten anhand des 3D-Stadtmodells zu erfassen, verwiesen. Es kann online unter folgender URL abgerufen werden:

<http://www.3d.stuttgart.de>

Im Kaufvertrag Stuttgart 21 zwischen Landeshauptstadt Stuttgart und Deutscher Bahn aus dem Jahr 2001 ist der Verkauf der von Stuttgart 21

tangierten Teilgebiete an die Stadt geregelt sowie der für die Übergabe an die Landeshauptstadt herzustellenden Rückbauzustand der Flächen nach Freimachung des Gleisvorfelds (Vertragsgelände). Das Vertragsgelände ist im Kaufvertrag sowohl textlich (bezogen auf die einzelnen Teilgebiete) als auch zum Teil in Form von Geländeschnitten geregelt. In den Geländeschnitten wird durch eine „rote Linie“ in Teilgebieten der Zustand nach der Freimachung dargestellt. Der Kaufvertrag beinhaltet wesentliche die Topografie betreffende Punkte zur Freimachung und zum Umgang mit den Bahnbauwerken.

Bisher gibt es unterschiedliche Überlegungen zum Umgang mit der Topografie. Denkbar sind (in Teilbereichen) harte Parkkanten sowie sanfte Übergänge – abhängig von der jeweiligen Bebauung. Auch Annäherungen an den ursprünglichen Geländeverlauf – ein in Richtung Nordosten stetig abfallender Hang – werden diskutiert.

#### 4.17 Blickachsen

Neben Identifikationspunkten und Landmarken ist im Entwurf auf die Aufrechterhaltung, Ergänzung und Neuschaffung von signifikanten Blickachsen und Sichtbeziehungen zu achten. Auch diese tragen wesentlich zur Orientierung und Identitätsstiftung bei und sollten mit Identifikationspunkten und Landmarks korrelieren und korrespondieren. Auf die bereits im Europaviertel angelegten Raum- und Sichtbezüge in den Schlossgarten hinein ist zu achten.

#### 4.18 Erhalt und Umnutzung von Bahnbauwerken

Im Wettbewerbsgebiet sowie im direkten räumlichen Zusammenhang befinden sich insgesamt 15 Bahnbauwerke. Davon liegen 12 direkt auf der Entwicklungsfläche und 3 im unmittelbaren Umfeld. 13 Bauwerke sind als Sachgesamtheit geschützt. (siehe Anlage I 14 – Planwerk Rosenstein: Denkmalschutz und Anlage II 1 – (Bahn-)Bauwerke im Rosensteinviertel). Der Erhaltungszustand der (meisten) Bahnbauwerke konnte auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Bauwerksbücher der Deutschen Bahn AG ermittelt werden. Demnach könnten aufgrund ihres baulichen Zustands alle untersuchten Bauwerke erhalten werden, mit Ausnahme der Stahlbetonbrücken über die Wolframstraße und der Eisenbahnbrücken über die Ehmannstraße, die bereits teilweise für den Neubau der S-Bahn-Trasse abgerissen wurden und für die neue Führung der Wolframstraße/des Cityrings abgebrochen werden müssen. Die meisten Bauwerke weisen entsprechend der Bauwerksbücher zwar größere bis umfangreiche Schäden an Bauwerksteilen auf, diese beeinflussen die Sicherheit jedoch nicht. Eine Instandsetzung ist noch möglich. Zu beachten ist dabei, dass durch eine voraussichtlich andere Nutzung der Bauwerke eine geringere Last auf das Bauwerk kommt.

Die städtebauliche Wertigkeit eines Bahnbauwerks lässt sich jedoch nicht allein anhand Denkmalstatus und Erhaltungszustand bewerten, sondern ist erst im Gesamtzusammenhang zu beurteilen. Unstrittig ist, dass die Bahnbauwerke zur Identitätsstiftung beitragen. Denkmalpflegerisches Ziel



beim Umgang mit dem flächigen Kulturdenkmal „Sachgesamtheit Stuttgarter Hauptbahnhof“ ist, dass sich die ursprüngliche Ausdehnung und Funktion dieses als Gleisvorfeld und Abstellbahnhof des Stuttgarter Hauptbahnhofs dienenden Geländes auch nach der städtebaulichen Neugestaltung ablesen lässt. (siehe Anlage I 14 – Planwerk Rosenstein: Denkmalschutz und Anlage II 1 – (Bahn-)Bauwerke im Rosensteinviertel)

Es müssen daher die Potenziale zu einer sinnvollen Nach-/Umnutzung (z. B. als Wegeverbindungen, Gebäude oder Landmark) ausgelotet und gegen andere städtebauliche Interessen abgewogen werden.

#### 4.19 Paketpostamt

Das Paketpostamt befindet sich im Eigentum der Deutschen Post AG. Der Erwerb durch die Landeshauptstadt Stuttgart ist angestrebt und die Fläche ist in die städtebauliche Konzeption einzubeziehen. Aufgrund seiner neuralgischen Lage, am Übergang zwischen Schlossgartenanlagen, Rosensteinpark und der Entwicklungsfläche Rosenstein, spielt das Grundstück des Paketpostamts für die Zugänglichkeit zu Schlossgarten und Rosensteinpark und die Erlebbarkeit der Parkanlagen vom zukünftigen Stadtquartier aus eine entscheidende Rolle.

Der Parkrand entlang des zukünftigen Stadtquartiers weist eine Länge von ca. 3 km auf, wovon das Grundstück des Paketpostamts eine Parkkante von ca. 620 m belegt.



Abbildung 10 Parkkante im Unteren Schlossgarten (mit Paketpostamt im Hintergrund)

Das Ziel einer Parkerweiterung am Übergang zum Schlossgarten und Rosensteinpark und damit eine Verbreiterung der Parkanlagen wird daher auch weiterhin als sinnvoll erachtet.

#### 4.20 Landmarken

Das Wettbewerbsgebiet ist geprägt von einigen umliegenden Landmarken und den zuzuordnenden Blickbeziehungen. Die wesentlichen sind, von



Norden im Uhrzeigersinn gesehen: der Turm im Stadtteil Burgholzhof, das Schloss Rosenstein, der Kappelberg und die Grabkapelle jenseits des Neckartals, der Funkturm auf dem Frauenkopf, Uhlandshöhe, der Stuttgarter Fernsehturm, der Birkenkopf, der Bismarckturm, der Aussichtsturm am Killesberg sowie der Grünbereich des Leibfriedschen Gartens im Bereich des Pragsattels. **Es können durch den Entwurf neue Landmarken geschaffen werden, die auch über weitere Entfernungen – Stuttgart liegt in einem Talkessel mit ca. 4 km Durchmesser – die Stadtsilhouette prägen und Orientierungspunkte schaffen.** (siehe Anlage I 11 – Achsen und Blickbeziehungen)

## 4.21 Energiekonzept

Mit der Verabschiedung des Energiekonzepts „Urbanisierung der Energiewende in Stuttgart“ (siehe Anlage III 13 – Konzept „Urbanisierung der Energiewende“) im Januar 2016 hat der Gemeinderat die Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Energiewende in Stuttgart gesetzt. Teil dieses Konzepts ist der Entwurf des „Masterplans 100% Klimaschutz“ (<https://www.stuttgart.de/masterplan-klimaschutz>). Die Vision für 2050 ist die Entwicklung zur klimaneutralen Landeshauptstadt. Hierzu sind die langfristigen Klimaschutzziele der Stadt „Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 95 %“ und „Halbierung des Endenergieverbrauchs“ bis 2050 (gegenüber dem Basisjahr 1990) zu erreichen. **Für das Rosensteinviertel ist deshalb ein zukunftsweisendes Energiekonzept zu entwickeln, das maßgeblich zur Erreichung dieser Ziele beiträgt. Die Stadt strebt die Realisierung des Plusenergieniveaus und damit ein klimaneutrales Stadtquartier an.** Der trotz höchster energetischer Anforderungen notwendige Energiebedarf der zukünftigen Bebauung ist vor allem durch am Standort oder in der unmittelbaren Nähe verfügbare Energie aus erneuerbaren Quellen zu decken. Ist es nicht möglich den kompletten Energiebedarf im Gebiet zu decken, kann die notwendige Restwärme über das Fernwärmenetz bezogen werden. Voraussetzung ist jedoch, dass die Energiebilanz des Quartiers und die Fernwärme klimaneutral sind. Die Realisierung fossiler Energieerzeugungsanlagen ist im neuen Quartier auszuschließen.

## 4.22 Stadtklimatische Aspekte

Stuttgart ist durch ein mildes, sehr windschwaches Klima geprägt. Diese Eigenschaften der Klimaregion werden durch die Lage des Stadtkerns in einem Talkessel noch weiter verstärkt. Daneben gehört die Region Stuttgart zu denjenigen Regionen Europas, die nach derzeitigem Kenntnisstand von den Folgen des Klimawandels überproportional stark betroffen sind und sein werden. Infolgedessen ist u. a. mit einer stärkeren Belastung durch zunehmende Hitze und häufigeren Hochwasserereignissen zu rechnen. **Bereits heute weist das Wettbewerbsgebiet eine der Innenstadt vergleichbare Anzahl an Tagen mit Wärmebelastung auf. Die positive Wirkung von Freiflächen und Grünanlagen ist daran erkennbar, dass Rosensteinpark, Schlossgarten sowie der Pragfriedhof ca. ein Drittel weniger Tage mit Wärmebelastung verzeichnen.** Mit der Intensivierung der Umnutzung von Gleisanlagen für bauliche Zwecke ist zudem eine unerwünschte Zunahme des urbanen Wärmeinseleffektes verbunden.



Bedingt durch die Orographie kann für Stuttgart keine einheitliche Windrose angegeben werden. Neben Parkanlagen und Grünflächen sind es vor allem die für Stuttgart typischen Berg- und Talwindssysteme, die zum thermischen Ausgleich beitragen. **In Bezug auf das Wettbewerbsgebiet ist neben der Tallängsachse des Nesenbachtals auch der Höhenrücken, durch den der Stuttgarter Talkessel vom nordwestlich parallel verlaufenden Feuerbacher Tal getrennt wird, von lokalklimatischer Bedeutung.** Vom Killesberg fallen die Geländeeinschnitte der Wartberg- und der Steinbergklinge zur Heilbronner Straße ab. Im Zuge des ehemaligen Störzbachtals kann diese Geländemulde entlang der Ehmannstraße bis in den unteren Schlossgarten weiterverfolgt werden. Daneben bestehen die Eckartshalde, die beim Pragfriedhof einmündet und die Mönchhalde, die vom vorspringenden, den Talkessel stark einengenden Kriegsberg über die Türlen-, Tunzhoferstraße und die Wolframstraße zu verfolgen ist. Ferner dokumentiert sich am östlichen Rand des Plangebiets der Einfluss aus dem Neckartal einfließender Kaltluft. Für den Luftaustausch der Innenstadt-Kessels ist die Luftströmung entlang des Nesenbachtals von großer lufthygienischer Bedeutung, während die weiteren, bodennahen Kaltluftströme eher kleinräumige Auswirkungen in lufthygienischer bzw. bioklimatischer Sicht haben, damit aber eine direkte Wertigkeit für das Plangebiet aufweisen.

Neben der – auch durch andere Anforderungen bedingten – flächenmäßigen Vergrößerung der Vegetationsflächen durch den Wegfall der Gleisflächen sind insbesondere Gesichtspunkte der Durchlüftung zu beachten. Für das Stuttgarter Stadtgebiet sind dabei die Möglichkeiten des lokalen Luftaustauschs durch nächtliche Kaltluftflüsse von besonderem Interesse und zu berücksichtigen. **Grundsätzlich ist die Durchlüftung im Zuge der Tallängsachse nicht zu verschlechtern.** Dafür wird eine Verbreiterung des Unteren Schlossgartens auch aus stadtklimatischer Sicht als notwendig erachtet. Daneben sind für das Plangebiet gleichwertig die kleinräumigen Frischluftströme entlang der Talquerrichtung zu berücksichtigen, um im Plangebiet ihre Wirksamkeit entfalten zu können (siehe Anlage III 4 – Umwelt: Klima). Eine Zurücknahme der Raumkante im Bereich des ehemaligen Paketpostamts ist aus stadtklimatischer Sicht sinnvoll. Im Zuge einer Arrondierung wird aus klimatischer Sicht empfohlen, die Flächen im Bereich der Ehmannstraße und des ehemaligen Paketpostamts dem Rosensteinpark zuzuschlagen. Eine Neugestaltung des Störzbaches, ggf. verbunden mit dessen Freilegung ist anzudenken. Die Gebäudehöhen sollten sich aus stadtklimatischer Sicht an den in Stuttgart und insbesondere im näheren städtebaulichen Umfeld vorherrschenden Maßstab orientieren. Danach ist überwiegend von einer Gebäudehöhe von ca. 20 m auszugehen. Aus stadtklimatischer Sicht ist hinsichtlich der städtebaulichen Dichte auf die besondere Situation entlang der Parkränder und des Pragfriedhofs zu reagieren.

Aktuelle Angaben zu den durch die Umnutzung im Plangebiet und dessen Umgebung erwarteten Emissionen liegen nicht vor. Insgesamt stellt sich das Plangebiet überwiegend günstig dar, da es an wenig belastete Parkanlagen angrenzt. Es wird aber von stark belasteten Straßenzügen umgeben.

**Hinsichtlich der Weiterentwicklung des Gebiets ergeben sich aus lufthygienischer Sicht die Planungserfordernisse, die zu entwickelnden Plangebiete effektiv zu erschließen, ohne damit eine Ausweitung**

immissionsbelasteter Bereiche in das Entwicklungsgebiet hinein zu fördern. Daneben ist auf eine weiterhin geringe Emissionsfreisetzung im Plangebiet selbst zu achten.

#### 4.23 Arten und Biotope, Biodiversität

Keine Erläuterung.

#### 4.24 Altlasten

Zu den Auswirkungen der Altlasten auf die städtebauliche Planung ist zusammenfassend festzustellen, dass nach intensiven Untersuchungen keine derart gravierenden Altlasten bekannt sind, die eine städtebauliche Nutzung einschränken. Alle Schäden sind technisch sanierbar. Jedoch kann die Niederschlagsversickerung im Teilgebiet C1 nach abgeschlossenen Altlastensanierungsmaßnahmen auf Grund verbleibender Restschadstoffe im Untergrund eingeschränkt sein.

#### 4.25 Grundwasser- und Heilquellenschutz

Die Teilgebiete A2/A3 und B liegen in der Innenzone, Teilgebiet C1 in der Außenzone des Heilquellenschutzgebiets (siehe Anlage I 5 – Lageplan Teilgebiete/Flächengrößen).

Der Mineralwasserleiter (Oberer Muschelkalk) ist im Bereich der o.g. Teilgebiete durch ein 30 bis 70 m mächtiges Schichtpaket, bestehend aus quartären Lockergesteinen sowie den Schichten des Gips- und Unterkeupers überdeckt. Je nach Teilgebiet und Lage werden die oberflächennahen Grundwasservorkommen (Quartär bzw. Gipskeuper) ab Tiefen von ca. 5 bis ca. 15 m angetroffen. Der Druckspiegel des gespannten Mineralwasserleiters erreicht stellenweise (z. B. Teilgebiet A3) ein Niveau von 10 m unter Gelände. Je nach Tiefe der baulichen Eingriffe ist mit heilquellenschutzspezifischen Restriktionen zu rechnen. So sind z. B. in der Innenzone Grundwasserhaltungen nur in eingeschränktem Umfang zulässig sowie Bauwerksgründungen in der Tiefe begrenzt, was ggf. im Falle von Vorhaben mit mehreren Untergeschossen bzw. bei ungünstigen Baugrundverhältnissen zu Planungskonflikten führen könnte. Genauere Informationen zur Hydrologie in den Teilgebieten A, B und C sind in folgender Broschüre des Amts für Umweltschutz zu finden: „Städtebauprojekt Stuttgart 21. – Untersuchungen zur Umwelt Stuttgart 21“, Band 3, Ufrecht, W. & Hagelauer, W.D. (1996); Link: [www.stuttgart.de/img/mdb/publ/14529/21040.pdf](http://www.stuttgart.de/img/mdb/publ/14529/21040.pdf)



## 5 Kontext: Rosenstein - Stuttgart - Region

### 5.1 Historie

#### Entwicklungsfläche Rosenstein

Auf der ersten Katasterkarte von Stuttgart aus den Jahren 1822 bis 1825 ist die Entwicklungsfläche Rosenstein Teil der Königlichen Parkanlagen (Oberer, Mittlerer und Unterer Schlossgarten) von Nikolaus Friedrich von Thouret zwischen Stuttgart und Bad Cannstatt. Im Jahr 1846 wurde der erste Stuttgarter Bahnhof in der heutigen Bolzstraße eröffnet. Von ihm führten Gleise nach Bad Cannstatt und in Richtung Feuerbach. Hierzu wurden der Rosensteintunnel und die eingleisige hölzerne Brücke über den Neckar gebaut und in Betrieb genommen.

#### Geplante Stadterweiterung

Aufgrund des schnellen Wachstums der Regierungsstadt Stuttgart musste der Bahnhof schon bald erweitert werden. Ein neues Bahnhofgebäude wurde zwischen 1864 und 1867 mit einer Prunkfassade an der heutigen Bolzstraße im klassizistischen und Neorenaissance-Stil errichtet. Für die gestiegenen Wohnbedürfnisse plante man 1895 eine Stadterweiterung auf dem Gebiet des heutigen Gleisvorfeldes, zu der es jedoch vorerst nicht kam.

#### Neubau Bahnhof und Herstellung Gleisvorfeld

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

1928 wurde der heutige, 16-gleisige von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer entworfene Kopfbahnhof fertig gestellt. Für das 1914 begonnene Vorhaben mussten die Grünanlagen und Parkflächen der Entwicklungsfläche für Gleise und Bahnanlagen weichen und die 1895 geplante Stadterweiterung wurde somit verworfen.

#### Stuttgart 21 und neue Stadterweiterung

Mit dem 1994 vorgestellten Projekt Stuttgart 21 sollten die oberirdischen Gleisanlagen wieder zurückgebaut und Platz für einen neuen Stadtteil geschaffen werden. Nachdem der Güterverkehr bereits in den 80er Jahren nach Kornwestheim verlagert worden war, wurden 1998 die Gleisanlagen im heutigen Europaviertel (ehemals als Güterbahnhof genutzt) abgebaut und 2001 die ersten Neubauten errichtet.

Am 31.12.2001 erwarb die Landeshauptstadt 117,7 ha durch Stuttgart 21 freiwerdende Bahnflächen zur Verbesserung der Voraussetzungen für eine kommunal bestimmte städtebauliche Entwicklung. Nach gut 100 Jahren Bahnnutzung - nach Fertigstellung des Tiefbahnhofs und Rückbau des Gleisvorfeldes - können diese Flächen einer städtebaulichen Entwicklung zur Stadterweiterung zugeführt werden.



### Die umliegenden Parkanlagen

Die Schlossgärten fanden ihren Ursprung als königlicher Garten östlich des Alten Schlosses. Hier wurde als erste gestaltete Gartenanlage 1483 der Garten der Herzogin Barbara von Gonzaga zwischen Burg und ehemaliger Stadtmauer geschaffen. Er wurde im Laufe des 16. Jahrhunderts in mehreren Ausbausritten erweitert und umgestaltet. Mit der Fertigstellung des neuen Schlosses wurden im Auftrag von König Friedrich I die mittleren Schlossgärten nach Plänen des Hofbaumeisters Thouret realisiert und nach weniger als 2 Jahren Bauzeit im Jahr 1808 auch für die Öffentlichkeit „zu Promenaden sowohl zu Fuß als im Wagen und zu Pferd“ geöffnet. Unmittelbar danach folgte die Erweiterung der Parkanlagen im feuchten und sumpfigen Wiesental des Nesenbaches Richtung Neckar. Die Parkanlagen fanden sich nach dem zweiten Weltkrieg in einem desolaten Zustand. Im Zuge der Bundesgartenschau 1961 wurden der obere und der mittlere Schlossgarten neugestaltet und mit zeitgenössischen Elementen versehen. Mit der Bundesgartenschau 1977 folgte die Umgestaltung der unteren Schlossgartenanlagen nach Plänen von Max Bächer, Hans Luz und Bernhard Winkler. Maßgeblich war nicht allein eine an der Nutzbarkeit für die Bevölkerung ausgerichtete Gestaltung, sondern die Öffnung der Parkanlagen zum Neckar durch Überdeckung der Straßentrasse von B10 und B 14 (Leuzetunnel, Schwanentunnel), die durch Modellierung gelungene Einbindung von Stadtbahn- und Straßentrassen und die Verbindungen zum Rosensteinpark und zum Park der Villa Berg. Nicht überwunden werden konnten die Barrieren der Bahnanlagen und die der Trasse der B 14 (Neckarstraße), so dass sich der Park auch heute noch weitgehend isoliert von den umliegenden Stadtquartieren als langgezogene Grünfläche in der Tallängsrichtung erstreckt. Nichtsdestotrotz ist er eine der wichtigsten und meistgenutzten innerstädtischen Grünflächen Stuttgarts.



Abbildung 11 Unterer Schlossgarten (Felix-Mendelssohn-Bartholdy-Allee)

Der Rosensteinpark ist der größte Landschaftsgarten Südwestdeutschlands. Er wurde mit umfangreiche Modellierungen des ehemaligen Kahlensteins durch



König Wilhelm I angelegt, Baubeginn war 1822. Das auf dem Hochpunkt des Kahlensteins situierte Schloss Rosenstein wurde von Giovanni Salucci entworfen und in der Zeit von 1825-1829 als königliches Landhaus errichtet. Es beherbergt heute das Rosensteinmuseum mit naturkundlich ausgerichteten Dauer- und Sonderschauen. Ebenfalls von Giovanni Salucci stammt die Grabkapelle auf dem Württemberg, die in direkter Blickbeziehung über das Neckartal hinweg zum Schloss Rosenstein steht. Mit der Wilhelma, dem Wilhelmatheater und dem Löwentormuseum liegen heute wichtige kulturhistorisch bedeutsame Einrichtungen auf ehemaligen Flächen des Rosensteinparks.



Abbildung 12 Schloss Rosenstein

Dem Kahlenstein auf der anderen Seite des Talausganges gegenüber liegt erhöht über Nesenbachtal und Neckar die Villa Berg mit zugehörigen Parkanlagen. Sie wurden als Sommerresidenz des Kronprinzen Karl konzipiert und im Zeitraum von 1845-1853 im italienischen Renaissance Stil errichtet.

Mit der IGA 1993 konnte zwischen Killesbergpark und Rosensteinpark durch Errichtung der Gartenanlagen auf dem Wartberg und dem Leibfriedschen Garten die Lücke im Grünflächensystem geschlossen und so das Grüne U vollendet werden. Mit der neuen Grünen Fuge auf dem ehemaligen Messegelände wurde die Verbindung hinauf zur Feuerbacher Heide maßgeblich gestärkt.

## 5.2 Pläne und Entwicklungskonzepte

Auf gesamtstädtischer Ebene existieren verschiedene Pläne und Konzepte, die Einfluss auf die Planung des neuen Stadtteils haben können. **Diese sollen nicht als Vorgabe für den Wettbewerb verstanden werden und können im Zuge der Bearbeitung grundsätzlich überdacht und hinterfragt werden.**

## Rahmenplan Stuttgart 21

Der städtebauliche Entwurf des Planungsbüros Trojan, Trojan + Neu diente als Grundlage für den vom Stadtplanungsamt erarbeiteten abstrahierenden Entwurf zum Rahmenplan Stuttgart 21. Auf Grundlage des Rahmenplans wurden die Bebauungspläne für das Europaviertel erstellt.

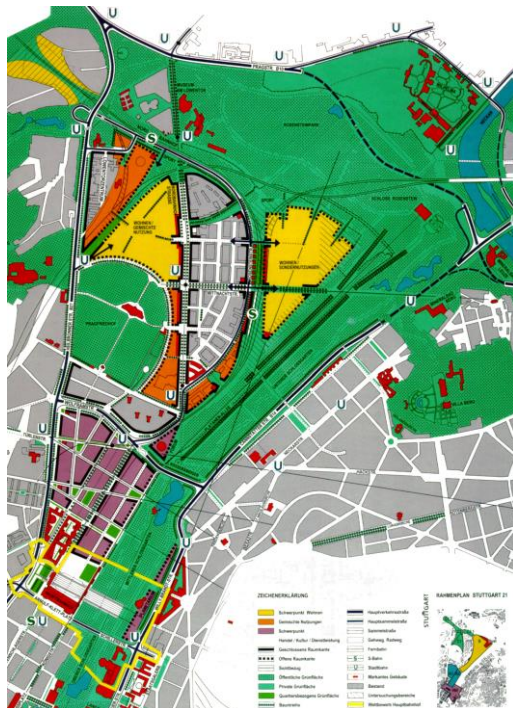


Abbildung 13 Rahmenplan Stuttgart 21 (1997)



Abbildung 14 Ausschnitt FNP (seit 2001 rechtswirksam)

## Flächennutzungsplan Stuttgart (FNP)

Der aktuelle Flächennutzungsplan mit Stand vom 1. September 2016 stellt für die Wettbewerbsfläche folgendes dar:

- Gleisvorfeld südl. Wolframstraße: Gemischte Baufläche.
- Gleisvorfeld nördl. Wolframstraße: in wesentlichen Teilen Wohnbaufläche, im südlichen und westlichen Bereich entlang des Bahndamms Gemischte Baufläche sowie im nordwestlichen Teil Gemeinbedarf.
- Innerer und äußerer Nordbahnhof: Gemischte Bauflächen, im Bereich der Wagenhallen und Hedwig-Dohm-Schule Gemeinbedarf.
- Die übrigen Flächen sind im Wesentlichen Grünflächen.
- Die Mitnachtstraße sowie die sich in ihrer Flucht anschließende Achse Richtung Osten zum Gleisvorfeld ist als Grünkorridor/Grünvernetzung durch Siedlungsbereiche festgesetzt.

Die Darstellungen im Flächennutzungsplan beruhen zurzeit auf den Planungen der Siegerentwürfe des Kooperativen Gutachterverfahrens von 1996 (Trojan, Trojan + Neu) sowie des Wettbewerbs von 2005 (Pesch & Partner). Sie sollen nicht als Prämisse für zu erwartende Planungen und Konzepte dieses Wettbewerbs verstanden werden. Sie sollen im Zuge der Bearbeitung des Wettbewerbs grundsätzlich überdacht und hinterfragt werden. Dennoch ist der Nachweis von mind. 20 ha Parkerweiterungsfläche zu führen (vgl. 3.15 Grüne und blaue Infrastruktur). Der Flächennutzungsplan kann im Zuge einer

Fortschreibung auf Grundlage der Wettbewerbs-ergebnisse sowie der weiteren Planungen aktualisiert werden.

### **Stadtentwicklungskonzept Stuttgart (STEK)**

Als "Navigationshilfe" für zukünftige Planungen und Entscheidungen hat der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart ein Stadtentwicklungskonzept (STEK, 2004-2006) erarbeiten lassen. In einem mehrjährigen Planungsprozess wurde ein konzeptionelles Planwerk erstellt, das die funktionalen und räumlichen Qualitäten und Entwicklungspotenziale Stuttgarts für die Gesamtstadt für den Zeitraum der nächsten 15 Jahre erstmalig und ressort-übergreifend aufzeigt.

Die Leitziele des STEK umfassen die Nachhaltigkeit als Prinzip, die Stärkung urbaner Qualitäten und den Ausbau der Kooperation in der Region, aber auch die Förderung der Integration und des sozialen Miteinanders, die Sicherung des Wohnraums und urbaner Wohnformen, den Ausbau wirtschaftlichen Standortfaktoren und die Gestaltung einer stadtverträglichen Mobilität.

### **Erlebnisraum Neckar – Ein Masterplan für Stuttgart als Stadt am Fluss**

Die in Zusammenhang mit den Planungen zum Erlebnisraum Neckar – ein Masterplan für Stuttgart als Stadt am Fluss stehenden Projekte sollen die Freiflächen entlang des Neckars maßgeblich aufwerten. So soll über die Jahre hinweg ein zusammenhängendes Freiraumsystem entlang des Neckars errichtet werden (siehe <https://www.stuttgart.de/masterplan-neckar>). Am Neckarknie treffen Grünes U und das zukünftige Blaue Band entlang des Neckars aufeinander (siehe Anlage III 17 – Siegerentwurf Wettbewerb Neckarknie).

## **5.3 Planfeststellungen**

Das Planungsgebiet Rosenstein ist durch zwei Planfeststellungsabschnitte, PFA 1.1. und PFA 1.5. betroffen.

### **PFA. 1.1. Talquerung mit Hauptbahnhof**

Nördlich des Tiefbahnhofs und im Anschluss an den Manfred-Rommel-Platz befindet sich das A3-Gelände, auf dem das sogenannte nördliche Bahnhofsgebäude entstehen soll. Dieses Gebäude soll im Wettbewerbsverfahren neu überplant und mit adäquaten Nutzungen versehen werden, obwohl die unteren Ebenen (0, -1 u. -2) planfestgestellt sind. Diese müssten dann ggf. auf dem Wege der Planänderung im Rahmen der Planfeststellung angepasst werden. Die darüber liegenden Geschosse sind in der Planfeststellung (Ebene +1 bis +7) nur nachrichtlich dargestellt. Die nur nachrichtlich dargestellte Ebene +1 ist bezogen auf den Manfred-Rommel-Platz das Erdgeschoß. Der Schlossgarten und der dortige Zugang zur Bahnhofshalle liegen wie der Zugang am Bahnhofsturm eine Ebene tiefer. Dort bildet die planfestgestellte Ebene 0 das Erdgeschoss.

Die Nutzungen der Untergeschosse, insbesondere der Zugang zur Bahnhofshalle muss weiterhin auf dieser Fläche berücksichtigt werden. Zudem ist die Bahnhofshalle dafür ausgelegt mit einer Galerie an dieses Gebäude anzuschließen.





Diese Fläche stellt sowohl den Auftakt für das neue Rosenstein-Quartier direkt am neuen Hauptbahnhof dar, hat aber auch die Funktion, das neue Quartier mit der Innenstadt zu verbinden. Da das Gebäude sowohl den Straßburger Platz (künftig: Manfred Rommel Platz) fassen wird, als auch über das Gebäude ein Zugang zum Tiefbahnhof erfolgt, wäre es sehr zu begrüßen, wenn an dieser prominenten Stelle eine öffentliche Nutzung angesiedelt wird.

Im Gespräch befinden sich derzeit drei öffentlich-kulturelle Nutzungen:

- Kongresszentrum
- Konzerthaus
- Neues Lindenmuseum / Haus der Kulturen

Angesichts der Größe der Fläche, gegebenenfalls mit einer klugen Erweiterung auf die Fläche A2, sind räumlich die Voraussetzungen gegeben, um als Auftakt in das neue Rosenstein-Quartier eventuell auch alle drei öffentlich-kulturellen Nutzungen unterzubringen.

### **PFA 1.5. Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt**

Der PFA 1.5 umfasst die Fernbahn- und die S-Bahnzuführung in Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt. Die Fernbahntunnel in bergmännischer Bauweise schließen direkt an den PFA 1.1. und somit im Nordwesten an die Bahnhofshalle an. Diese haben keine Auswirkungen auf das Planungsgebiet Rosenstein. Der Fernbahntunnel Richtung Bad Cannstatt endet im Rosensteinpark am Neckar und führt dort über eine neue Stahlbrücke neben der bestehenden Bogenbrücke. Die alte Brücke steht nach Rückbau der Gleise zur Disposition.

### **S-Bahn Bestand**

Die bestehende S-Bahntrasse taucht bisher im Gleisvorfeld auf und führt auf einer Brücke über die Wolframstraße. Richtung Feuerbach verläuft die Trasse auf dem Gleisbogen bis zur Haltestelle Nordbahnhof. Parallel dazu verläuft derzeit die Gäubahn (Regionalbahn und S-Bahn Ausweichstrecke) (siehe auch Kapitel 4.12 Panoramastrecke), welche die S-Bahn kurz vor der Nordbahnhofstraße überquert und auf der Panoramastrecke nach Vaihingen führt. Die S-Bahn Richtung Feuerbach wird nach Querung der Wolframstraße im Überwerfungsbauwerk an den Rand des Schlossgartens geführt. Sie verläuft am Parkrand bis zum Ende der Platanenallee auf Höhe des Paketpostamts und führt dann im Tunnel bis zur Neckarbrücke.

### **Neue S-Bahnführung**

Die neue S-Bahntrasse wird nicht mehr im Bereich des Europaviertels nach oben geführt, sondern verbleibt in Tieflage unter der zukünftigen Athener Straße. Im Anschluss an die neue Haltestelle Mitnachtstraße zweigt die S-Bahn Richtung Bad Cannstatt unterirdisch ab und führt ab dem Neckar gemeinsam mit der Fernbahn über die neue Stahlbrücke. Richtung Feuerbach taucht die S-Bahn nach der Haltestelle Mitnachtstraße auf und ist kurz nach Erreichen der Steinbeisstraße auf der gleichen Höhelage mit der Rosensteinstraße. Im weiteren Verlauf wird die S-Bahn 3 m tiefer als bisher über eine neue Brücke (siehe PFA 1.5., Ordner 11; Ansicht Anlage 7.3.2.2, + Querschnitt Anlage 7.3.2.3, Bl.1) über die Ehmannstraße geführt und schließt im Bereich des Viadukts an die bestehende Trasse an.



### **S-Bahn Bereich Athener Straße**

Für die neue S-Bahnführung wird in der zukünftigen Athener Straße ab dem Baufeld A1.1, Höhe Carl-Etzel/Warschauer Straße ein neuer Tunnel bis zur Tiefhaltestelle Mittnachtstraße erstellt. In diesem Überbauungsbereich sind Tiefgeschosse teilweise nicht möglich bzw. ist mit erhöhten Aufwendungen für Gebäudegründungen und notwendigem Erschütterungsschutz gebäudeseitig zu rechnen. Aufgrund der Höhenlage des neuen S-Bahntunnels muss die zukünftige Wolframstraße im Bereich des Budapester Platzes um ca. 2,50 m gegenüber dem Bestand angehoben werden.

### **S-Bahnhaltestelle Mittnachtstraße und Gleisrampe**

Bei dieser Haltestelle handelt es sich um eine nach oben offene Tiefhaltestelle mit jeweils einer Treppe, zwei Rolltreppen und einem Aufzug an den beiden Bahnsteigenden. Die bisher geplante und planfestgestellte Standardüberdachung der Tiefhaltestelle sollte aus stadtgestalterischer Sicht überprüft werden. Fraglich ist, ob die Tiefhaltestelle und die anschließende Rampe Richtung Ehmannstraße in der bisher planfestgestellten Version offenbleiben oder ob man diese Öffnungen besser - zumindest teilweise - durch Bauwerke überbrückt. Es ist zu beachten, dass die Wände der Haltestelle und die Rampe bereits fertiggestellt sind. (siehe PFA 1.5., 18.PÄ)

Visualisierung:

<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/media/s-bahn-station-mittnachtstrasse/mediaParameter/show/Medium/>

<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/media/pfa-15-zufuehrung-feuerbach-und-bad-cannstatt-planfeststellungsbeschluss-planaenderungen/mediaParameter/show/Medium/>

Aktuelle Planfeststellung, 18.PÄ:

[http://s21.plaene-bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/index.php?dir=PFA-1-5-Zufuehrung-Feuerbach-und-Bad-Cannstatt%2F18\\_Pumpenraum%2F05\\_Bauwerksplaene%2F](http://s21.plaene-bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/index.php?dir=PFA-1-5-Zufuehrung-Feuerbach-und-Bad-Cannstatt%2F18_Pumpenraum%2F05_Bauwerksplaene%2F)

### **Gäubahn**

Die Gäubahn führt derzeit vom Stuttgarter Hauptbahnhof bis Hattingen Richtung Bodensee. In Stuttgart verläuft sie über den Gleisbogen am Nordbahnhof, über das Viadukt an der Nordbahnhofstraße und quert das C-Gebiet über eine Stahlfachwerkbrücke. Anschließend führt sie hinter den Wagenhallen durch den Stuttgarter Norden, den Stuttgarter Westen und Süden bis nach Vaihingen.

Die Gäubahn dient außer der regionalen Verbindung auch als Ausweichstrecke für S-Bahn bei Tunnelsperrungen. Auf diese Trassenführung im Bereich des Wettbewerbsgebiets (Gleisbogen) kann nach Fertigstellung von S21 verzichtet werden und somit steht die Fläche der Gleisführung auf dem Gleisbogen und dem Viadukt und der Stahlbrücke für anderweitige Nutzungen (Radschnellweg, Panoramaweg) zur Verfügung.



### **Rettungszufahrt Ehmannastraße**

Im Bereich der Ehmannastraße ist eine Rettungszufahrt zu den Fernbahngleisen mit Rettungsschacht zur S-Bahn planfestgestellt. Diese Rettungszufahrt befindet sich im Bau und kann weder verändert noch verschoben werden. (siehe PFA 1.5, 22. PÄ., Anlage 4.5, Blatt 4B von 5)

### **Ausgleichsmaßnahme A1, PFA 1.1.**

Teil der Parkerweiterung ist eine im Rahmen der Planfeststellungen zum Bahnprojekt Stuttgart 21 festgelegte naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche von 5,8 ha im Süden des Wettbewerbsgebietes entlang der Platanenallee. Sie ist als Biotop für Tiere und Pflanzen trocken-warmer Standortansprüche zu entwickeln und dauerhaft zu unterhalten. Zweckbestimmung und Lage dieser Fläche sind fixiert, die Maßnahmenfläche ist gestalterisch wie funktional in das Grünflächen- und Freiraumkonzept einzubinden. Eine Änderung der Lage muss gut begründet sein und würde eine aufwändige Planänderung in der Planfeststellung erfordern.

Bei der Gestaltung sind folgende Maßnahmen zu berücksichtigen:

- Ausbau von Fremdmaterial (Rückbau der Gleise),
- Anlage einer Parkfläche auf 21.310 m<sup>2</sup> durch Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern, wie. z. B. Platane, Spitz-Ahorn, Sommer-Linde, Kastanie (insgesamt 100 Stück, Pflanzgröße 35/40 cm), Einsaat von Parkrasen, Anlage von Wegen und Staudenbeeten (A 1),
- Anlage von Trockenstandorten auf 36.920 m<sup>2</sup> durch Einbringen und Einarbeiten von geeignetem Material aus dem Bahngelände (Schotter und Feingrus), durch Sammlung von Saatgut aus dem Bahngelände, stellenweise Aussaat des Samenmaterials auf der Ausgleichsfläche und durch Herstellung von Strukturelementen, wie z. B. kleine südexponierte Geröllhalden, Blockhalden oder breittufige Trockenmauern (A1). Siehe Anlage Lageplan und Maßnahmenbeschreibung aus dem LBP zur Planfeststellung



# Anlagenverzeichnis

## 0. Wettbewerbsausschreibung

### I. Grundlagen

1. Übersichtsplan  
(PDF; Maßstab 1:5.000)
2. Stadtplan  
(PDF; Maßstab 1:5.000)
3. Katasterplan Entwicklungsfläche Rosenstein (inkl. geplanten Bauwerken)  
(PDF; Maßstab 1:5.000) (DWG)
4. Luftbild Entwicklungsfläche Rosenstein  
(PDF; Maßstab 1:5.000)
5. Lageplan Teilgebiete/Flächengrößen  
(PDF; Maßstab 1:5.000) (DWG)
6. Lageplan Stadtbezirke  
(PDF; Maßstab 1:5.000) (DWG)
7. Planwerk Rosenstein: Nutzung  
(PDF; Maßstab 1:5.000)
8. Planwerk Rosenstein: Verkehr 1 (Individualverkehr, Straßen, etc.)  
(PDF; Maßstab 1:5.000)
9. Planwerk Rosenstein: Verkehr 2 (ÖPNV, Mobilitätspunkte, etc.)  
(PDF; Maßstab 1:5.000)
10. Planwerk Rosenstein: Freiflächen  
(PDF; Maßstab 1:5.000)
11. Planwerk Rosenstein: Achsen und Blickbeziehungen  
(PDF; Maßstab 1:5.000)
12. Planwerk Rosenstein: Geschossigkeit  
(PDF; Maßstab 1:5.000)
13. Planwerk Rosenstein: Soziale Infrastruktur  
(PDF; Maßstab 1:5.000)
14. Planwerk Rosenstein: Denkmalschutz  
(PDF; Maßstab 1:5.000)
15. Topografie: Bestand  
(3D-Modell) (DXF)
16. Standpunkt für Darstellung der Baumassen  
(PDF)
17. Lage der darzustellenden Querschnitte  
(PDF)

### II. Detailpläne Bestand

1. (Bahn-)Bauwerke im Rosensteinviertel  
(PDF)
2. Bestandsbauwerke: Stahlbetonbrücken Wolframstraße  
(2D-Pläne) (PDF)
3. Bestandsbauwerke: Südliches Überwerfungsbauwerk  
(2D-Pläne + 3D-Modell) (PDF) (DXF)
4. Bestandsbauwerke: Viergleisiger Rosensteintunnel  
(2D-Pläne + 3D-Modell) (PDF) (DXF)



5. Bestandsbauwerke: Eisenbahnbrücke Neckar  
(2D-Pläne + 3D-Modell) (PDF) (DXF)
6. Bestandsbauwerke: Paketpostamt  
(2D-Pläne) (PDF)
7. Bestandsbauwerke: Alter Rosensteintunnel  
(2D-Pläne) (PDF)
8. Bestandsbauwerke: Lokschuppen  
(2D-Pläne + 3D-Modell) (PDF) (DXF)
9. Bestandsbauwerke: Eisenbahnbrücken Ehmmanstraße  
(2D-Pläne + 3D-Modell) (PDF) (DXF)
10. Bestandsbauwerke: Stahlfachwerkbrücken Nordbahnhofstraße  
(2D-Pläne + 3D-Modell) (PDF) (DXF)
11. Bestandsbauwerke: Nördliches Überwerfungsbauwerk  
(2D-Pläne + 3D-Modell) (PDF) (DXF)
12. Bestandsbauwerke: Fachwerkbrücke Nordbahnhof  
(2D-Pläne + 3D-Modell) (PDF) (DXF)
13. Bestandsbauwerke: Bahndamm  
(Fotos)(PDF)
14. Bestandsbauwerke: Kreuzungsbauwerk am Block Prag  
(Fotos)(PDF)
15. Bestandsbauwerke: Wartungswerkstatt  
(2D-Pläne) (PDF)
16. Bestandsbauwerke: Stellwerk Stuttgart Hauptbahnhof  
(2D-Pläne) (PDF)

### III. Vertiefende Informationen

1. Wagenhallen (aktuelle Planung Atelier Brückner)  
(PDF)
2. Wettbewerb Budapester Platz  
(PDF)
3. Planfeststellung S-Bahn-Haltestelle Mitnachtsstraße (Lageplan/Schnitte)  
(PDF)
4. Umwelt: Klima  
(PDF)
5. Umwelt: Altlasten  
(PDF)
6. Umwelt: Biotope  
(PDF)
7. Umwelt: Geologie  
(PDF)
8. Nordkreuz: P- und T-Option (Lageplan, Schnitte)  
(PDF)
9. Memorandum Rosenstein  
(PDF)
10. IBA-Memorandum  
(PDF)
11. Gutachten Gäubahn  
(PDF)
12. Konzept „Nachhaltig Mobil in Stuttgart“  
(PDF)



13. Konzept „Urbanisierung der Energiewende“  
(PDF)
14. Konzept „Wohnen in Stuttgart“  
(PDF)
15. Übersicht Planungen, Links, Webseiten  
(PDF)
16. Berechnungstabelle  
(PDF)
17. Siegerentwurf Wettbewerb Neckarknie  
(PDF)
18. Ergebnisse Bürgerbeteiligung zum Wettbewerb  
(PDF)

