

Für alle.
Für morgen.

R O S E
N

Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Rahmenplan Stuttgart Rosenstein

Stadtteil für alle



S
T E I N

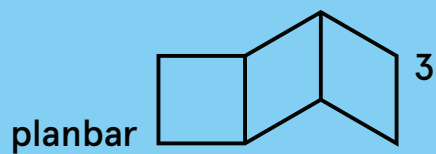
Im Auftrag der
Landeshauptstadt Stuttgart



Amt für Stadtplanung und Wohnen
Abteilung Städtebauliche Planung Rosenstein

Abteilung Kommunikation
Kommunikation Stuttgart Rosenstein

Verfasser:



bilden beteiligen planen
Böblinger Str. 59, 70199 Stuttgart
[www. planbar-hochdreier.de](http://www.planbar-hochdreier.de)

Erscheinungsdatum

26.09.2022

mit Änderungen vom 02.11.2022

Inhalt

1. Einführung	04
2. Auftakt	10
Workshopreihe	
3. Themenabend Nutzung	18
4. Themenabend Mobilität	34
5. Themenabend Freiraum	48
6. Kinder- und Jugendbeteiligung	60
7. Gespräch mit IG Bürger	66
8. Ergebnisse der Online-Beteiligung	68
9. Abschlussveranstaltung	82
10. Empfehlung für das weitere Vorgehen	88
11. Quellennachweis	92

Einführung

Ablauf der Beteiligung

Im Juni und Juli 2022 fand eine Reihe an Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung „Stadtteil für alle – Stuttgart Rosenstein“ statt.

Auftakt der Beteiligung

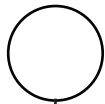
Am Dienstag, 21. Juni 2022, fand im Vorfeld der Beteiligungsveranstaltungen eine öffentliche Besichtigung statt. Dabei wurden die Teilnehmenden auf drei verschiedenen Routen über die Entwicklungsfläche des geplanten neuen Stadtteils Stuttgart Rosenstein geführt. Zwei Tage später folgte die Auftaktveranstaltung im

Ausstellungsraum Stuttgart Rosenstein, als Start zu einer spannenden Workshopreihe.

Teilnehmer:innen

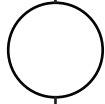
Als repräsentative Teilnehmer:innen wurden von der Stadt Stuttgart 1000 Bürger:innen per Zufallsauswahl angeschrieben. 30 Bürger:innen wurden nach den Kriterien Alter, Geschlecht und Wohnort ausgewählt und zu sechs Veranstaltungen eingeladen. Darüber hinaus wurden circa zehn maßgebliche Akteur:innen direkt eingeladen. Sie setzten sich zusammen aus Vertreter:innen betroffener Vereine, Initiativen, Institutionen sowie aus Vertreterinnen und Vertreter sozialer Belange. Für die Themenveranstaltungen konnten sich zudem 20 weitere Teil-





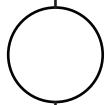
Besichtigung der Entwicklungsfläche

Dienstag, 21. Juni 2022, 16.00 Uhr



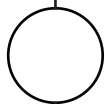
Auftaktveranstaltung

Donnerstag, 23. Juni 2022, ab 17.00 Uhr
im Ausstellungsraum Stuttgart Rosenstein



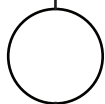
Themenabend Nutzung

Donnerstag, 30. Juli 2022, ab 17.00 Uhr
im Ausstellungsraum Stuttgart Rosenstein



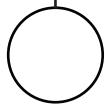
Themenabend Mobilität

Donnerstag, 07. Juli 2022, ab 17.00 Uhr
im Ausstellungsraum Stuttgart Rosenstein



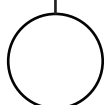
Themenabend Freiraum

Donnerstag, 14. Juli 2022, ab 17.00 Uhr
im Ausstellungsraum Stuttgart Rosenstein



Kinder- und Jugendbeteiligung

Donnerstag, 21. Juli 2022, ab 10.00 Uhr
im Ausstellungsraum Stuttgart Rosenstein



Abschlussveranstaltung

Montag 25. Juli 2022, ab 17.00 Uhr
im StadtPalais, Museum für Stuttgart

Online-Beteiligung

Vom 23. Juni-25. Juli war die Online Beteiligungsplattform geöffnet

nehmende ohne Einladung öffentlich anmelden, die sogenannten „Spontanbürger:innen“. Die Auftaktveranstaltung diente dem Kennenlernen und Vernetzen der Teilnehmenden sowie der Information über die wichtigsten Inhalte des Rahmenplans für Stuttgart Rosenstein. Alle Fragestellungen der Teilnehmenden wurden in der Auftaktveranstaltung gesammelt und in den folgenden Veranstaltungen beantwortet.

Die drei Themenabende

Die Themenabende starteten mit einem Input von Expert:innen zum jeweiligen Thema in Form von moderierten Gesprächen, Interviews oder einem Vortrag. Am interaktiven Modell wurden danach die themenspezifischen Planungen erläutert. Aktiv einbringen konnten sich die Teilnehmer:innen im zweiten Teil der Veranstaltungen. An zwei Stationen hatten sie die Möglichkeit, über die vorgesehene Planung zu diskutieren und ihre Anregungen abzugeben. Alle Anregungen der Teilnehmenden wurden dokumentiert und ausgewertet und in der hier

vorliegenden Dokumentation der Beteiligung zusammengefasst.

Der erste Themenabend war dem Thema Nutzung gewidmet. Hierbei wurden die Bereiche Gebäudenutzungen, Nutzungsmischungen, Nutzungskonflikte, Freiraumnutzungen sowie Soziales und Begegnung genauer beleuchtet und an zwei Stationen mithilfe eines visuell aufbereiteten Planteppichs in Gruppen diskutiert. Anregungen und Wünsche, aber auch Bedenken und Kritik wurden vorgetragen, im Gespräch erörtert und schriftlich festgehalten (s. S. 18).

Das Thema Mobilität wurde am zweiten Themenabend diskutiert. Genauer betrachtet wurden die Verkehrsstrukturen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), den Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) sowie der Rad- und Fußverkehr. Auch in dieser Themenveranstaltung wurde zur besseren Verständlichkeit mit einem thematisch und visuell aufbereiteten Planteppich gearbeitet (s. S.34).





Die Ausstellung
 Eine Ausstellung zum größten
 Stadtentwicklungsprojekt
 der Landeshauptstadt Stuttgart

Eintritt frei

Öffnungszeiten:

Di-So

12-18 Uhr



Am dritten und letzten Themenabend stand der Freiraum im Fokus der Diskussion. Hier ging es zunächst um globale Themen mit ihren lokalen Auswirkungen auf die Entwicklungsfläche Rosenstein, z. B. um die Folgen des Klimawandels, Extremwetterereignisse, notwendige Klimaanpassungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Erhalt der Biodiversität. Neben Anregungen zu diesen Themen konnten sich die Teilnehmenden zu möglichen Freiraumnutzungen einbringen. Besonders intensiv wurden Ideen für die Bereiche Gleisbogenpark insgesamt, Block Prag und Athener Straße gesammelt (s. S. 48).

Kinder- und Jugendbeteiligung

Wünsche und Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen spielen in der Planung eine besondere Rolle, da Sie die zukünftigen Bewohner des Stadtteils sein werden. Deshalb wurden Kinder und Jugendliche unterschiedlichen Alters befragt und eingebunden. Nach einer Einführung im Ausstellungsraum hielten sie ihre kreativen und vielfältigen Anregungen zur Gestaltung von Stuttgart Rosenstein fest (s. S. 60).

Online-Beteiligung

Vom 23. Juni–25. Juli 2022 konnten Interessierte an der Online-Beteiligung zur Planung Stuttgart Rosenstein teilnehmen. Auf der Website: <https://rosenstein-stuttgart.de/beteiligung> war ein Beteiligungstool zu den Themengebieten: Nutzung, Freiraum und Mobilität eingerichtet. Insgesamt beteiligten sich 373 verifizierte Personen an den Fragebögen.

Dokumentation, Auswertung und Abschluss

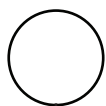
Alle Anregungen wurden vom Büro planbar hochdrei, das mit der Moderation und Durchführung der Beteiligung beauftragt war, dokumentiert, ausgewertet und in der Abschlussveranstaltung vorgestellt.

Die teilnehmenden Bürger:innen konnten dazu Rückmeldungen geben und wichtige Themen nochmals verdeutlichen. Planer, Verwaltung und Politik nahmen in einem Podiumsgespräch

Stellung zu den Ergebnissen der Beteiligung und Peter Pätzold, Bürgermeister Referat Städtebau, Wohnen und Umwelt, erläuterte die aktuellen Rahmenbedingungen und Wünsche der Stadt Stuttgart in Bezug auf die Entwicklung von Stuttgart Rosenstein.

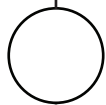
Weiteres Vorgehen

Die vielen fundierten Anregungen aus dem Beteiligungsprozess zeigen nicht nur ein Stimmungsbild der Teilnehmenden zur zukünftigen Entwicklung von Stuttgart Rosenstein auf, sie präsentieren auch ganz konkrete Änderungsvorschläge für den bestehenden Rahmenplan sowie Forderungen über die Spielräume des Rahmenplans hinaus. Alle Anregungen werden deshalb von der Stadtverwaltung geprüft und eine Überarbeitung des Rahmenplans dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt. Der beschlossene Rahmenplan wird damit Grundlage für die weitere Planung.



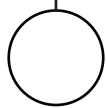
Prüfung und Beschluss der Ergebnisse

In Zusammenarbeit mit den planenden Büros werden die Ergebnisse von der Stadtverwaltung unter Beteiligung aller betroffener Ämter geprüft. Die Ergebnisse werden anschließend in den politischen Gremien vorgestellt und diskutiert.



Integration der Ergebnisse in den Rahmenplan

Nach Zustimmung durch den Gemeinderat werden die bewerteten Ergebnisse in den Rahmenplan integriert und für die nächsten Planungsschritte festgehalten.



Vorstellung des Rahmenplans mit integrierten Ergebnissen aus der Beteiligung

Der überarbeitete Rahmenplan wird in den Bezirksbeiräten und Ausschüssen vorgestellt und dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt. Die Zustimmung des Gemeinderats ist Voraussetzung für die weitere Umsetzung.



Rahmenplan

Das informelle Planungswerkzeug des Rahmenplans setzt einen Handlungs- und Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung der Flächen Stuttgart Rosenstein, stellt den Zusammenhang zur Umgebung dar und konkretisiert planerische Aussagen.

Dieser Planungsstand war die Grundlage für die Beteiligung: „Stadtteil für alle“ und ist das Resultat aus dem Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs von asp Architekten/Koeber Landschaftsarchitektur und den umfangreichen Ämterabstimmungen der Stadt Stuttgart zur Machbarkeit.

Auftakt

Zusammenfassung

Die Auftaktveranstaltung am 23. Juni war der Startschuss für die darauf folgende Workshopreihe. Kennenlernen, Vernetzen und Austauschen der Teilnehmenden standen dabei im Fokus sowie der inhaltliche Überblick über die wichtigsten Themen der Rahmenplanung. Es wurden Einblicke in die folgenden Themenworkshops gegeben und Fragestellungen und Erwartungen der Teilnehmenden geteilt.

Ablauf

Nach einem Empfang begrüßte Thorsten Donn, Leiter des Amtes für Stadtplanung und Wohnen der Stadt Stuttgart, die Teilnehmenden. Es folgten eine kurze Einführung zu Inhalt und Verfahren des Beteiligungsprozesses sowie die Sammlung von Fragen und Erwartungen der Bürger:innen an den Prozess. Ein moderiertes Gespräch mit der Stadtverwaltung gab einen kurzen Überblick rund um Stuttgart Rosenstein.

Im Anschluss konnten sich die Teilnehmenden bei kühlen Getränken austauschen und sich an vier verschiedenen Stationen zu den Themen Gesamtprojekt, Maker City, Mobilität und Topographie vertiefend informieren.

Markus Weismann von asp Architekten und Jochen Köber von Koeber Landschaftsarchitektur, die mit der Rahmenplanung für Stuttgart Rosenstein beauftragt sind, erläuterten im zweiten Teil Leitlinien und wichtige Themen des Rahmenplans. Die Teilnehmenden hatten danach die Möglichkeit, ihre Fragen an alle Experten des Abends zu stellen. Zum Abschluss der Veranstaltung wurde auf ein gemütliches Beisammensein eingeladen.

Einführung

Zu Beginn einer Beteiligung ist es notwendig, über Ziele und Prozess sowie über die Rahmenbedingungen und den Umgang mit den Ergebnissen zu informieren. In einem Interview mit Sarah Dahme vom Kultur Kiosk erläuterte Dörte Meinerling von planbar hochdrei deshalb ausführlich die Ziele der Beteiligung: die Einbindung der Öffentlichkeit, das Transparentmachen von Planungs- und Entscheidungsprozessen, die Bewertung der vorliegenden Planung, die gemeinsame Lösung von Problemen oder das Erkennen und Abbauen von Konfliktpotenzialen.

Dörte Meinerling machte klar, dass die Grundzüge der Planung wie das zugrunde liegende Leitbild, die Einteilung in verschiedene Quartiere, die Vernetzung und die groben Bebauungsstrukturen Ergebnisse aus vorangegangenen Beteiligungen und einem über zweijährigen Planungsprozess seien und somit den gesetzten Rahmen der Planung bildeten. Spielräume für die Einbringung von Anregungen und weitere Ideen gäbe es auf der nutzerbezogenen Seite, zum Beispiel für die geplanten Grünräume, Straßen, Plätze und Begegnungsorte sowie für Gebäudenutzungen, ihre Lage und ihre Mischung. Sie betonte, dass die Beteiligung aber darüber hinaus auch offen für jegliche Anregung sei, egal ob es sich um Lob oder Kritik handle.

Weiterhin führte sie aus, welcher Ablauf und welche Formate für die Veranstaltungsreihe vorgesehen waren. Auch Spielregeln für den weiteren Verlauf der Beteiligung wie Fairness, Akzeptanz, Transparenz und Verständlichkeit wurden von ihr vorgetragen. Auf die Frage, was mit den erarbeiteten Ergebnissen passiere, skizzierte Dörte Meinerling kurz das weitere Vorgehen: Alle Anregungen werden von planbar hochdrei dokumentiert, ausgewertet und veröffentlicht. Von der Verwaltung werden die Anregungen auf Machbarkeit geprüft und dem Gemeinderat zur Information und mit einem Entscheidungsvorschlag zum Umgang damit vorgelegt werden. Die Entscheidung liegt beim Gemeinderat.



Rückblick und Ausblick

Entstehung und Historie von Stuttgart Rosenstein wurden von Amtsleiter Thorsten Donn und Michael Hausiel, Leiter der Abteilung Städtebauliche Planung Rosenstein im Amt für Stadtplanung und Wohnen, im Gespräch mit Dörte Meinerling beleuchtet. Thorsten Donn betonte hierbei die Bedeutung der Entwicklungsfläche für Stuttgart. Er verbinde damit die große Chance, Stuttgart zukunftsgerecht weiterzuentwickeln. Auf aktuelle Herausforderungen wie dem Klimawandel, der Digitalisierung und dem demographischen Wandel sollten hier städtebauliche Antworten gefunden werden. Besonders hervorzuheben seien auch die Qualitäten, die allein durch die Lage der Entwicklungsfläche gegeben seien: die fußläufige Erreichbarkeit

der Innenstadt, die unmittelbare Verbindung zu Schlossgarten und Rosensteinpark sowie die Nähe zu den Ufern des Neckars. Aus diesen Gründen hätte sich die Stadt Stuttgart unter anderem entschieden, die Entwicklungsfläche zu erwerben.

Michael Hausiel erläuterte den bisherigen Entwicklungsprozess zu Stuttgart Rosenstein vom Jahr 2016, in dem bei der ersten informellen Bürgerbeteiligung Leitthemen für den neuen Stadtteil erarbeitet wurden, bis heute. Er ging dabei auf die Ergebnisse des Memorandums und die abgeleiteten Handlungsfelder ein, auf deren Basis aufbauend 2018–2019 ein Internationaler offener städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt wurde. Er erklärte, dass der Siegerentwurf von





asp architekten und Koeber Landschaftsarchitektur die Grundlage für nun vorliegenden Stand des Rahmenplans bilde. Außerdem beschrieb Michael Hausiel die Herausforderungen, die im Entwicklungsprozess aufgekommen waren. Während Rahmenbedingungen zur Stadtklimatologie, die planfestgestellte Ausgleichsfläche A₁ für den Planfeststellungsabschnitt 1.1, die Topografie sowie die Bestandsbauwerke bereits zur Auslobung des Wettbewerbs bekannt waren, ergaben sich im weiteren Prozess immer wieder neue Rahmenbedingungen, zum Beispiel an der Athener Straße oder zum Artenschutz auf dem vorhandenen Bahndamm.

Rahmenplan

An den Stationen zu den Themen Gesamtprojekt, Maker City, Mobilität und Topographie erhielten die Teilnehmenden einen Einblick in die Planung und konnten – je nach bisherigem Kenntnisstand der Planung – auch in vertiefende Gespräche mit Expert:innen einsteigen. Einen grundlegenden Einstieg in die Rahmenplanung gaben die Planer Markus Weismann und Jochen Köber in einer Präsentation. Zunächst beschrieben sie das Leitbild des Rahmenplans mithilfe der Schlagwörter (s. S. 14): Offene Freiräume, Gemeinschaftliche Konzepte, Co-Habitat – Mensch, Tier, Pflanze, Koproduktive Prozesse, kurze Wege, beispielbare Stadt, urbaner

Schwamm, bunter Nutzungsmix, flexible Strukturen, lebendiges Quartier, autofreie Nachbarschaft, soziale Vielfalt. Anhand weiterer sechs Diagrammen wurde zunächst der Gleisbogen, als großer, verbindender, urbaner Freiraum beschrieben, sowie die Ausbildung der Teilquartiere und die Grundstrukturen der verschiedenen Themenbereiche. (s. S. 14). Außerdem wurde der Entwicklungsprozess der Leitlinien und Ziele erklärt. Nach einer informellen Bürgerbeteiligung 2016 und einer Beteiligung zur Auslobung, wurde 2018 ein Wettbewerb ausgelobt. Urban, resilient und radikal grün waren die Leitlinien der eingereichten und mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit der Arbeitsgemeinschaft asp Architekten und Koeber Landschaftsarchitektur. Dieser Plan wurde in umfangreichen, ämterübergreifenden Abstimmungen mit der Stadt Stuttgart überarbeitet. Daraus resultierten die Leitlinien, die dem Bürgerbeteiligungsprozess nun zugrunde liegen: urban + gemischt, sozial + lebendig, vernetzt + klimaangepasst. Die Beschlüsse und Regelwerke sollen in Steckbriefen zum Rahmenplan und den einzelnen Quartieren festgehalten werden. In der weiteren Präsentation gingen Markus Weismann und Jochen Köber auf die Unterschiede, die Vernetzung und soziale Mischung der drei Quartiere ein. Auf den folgenden Doppelseiten befindet sich ein Auszug aus der Präsentation.

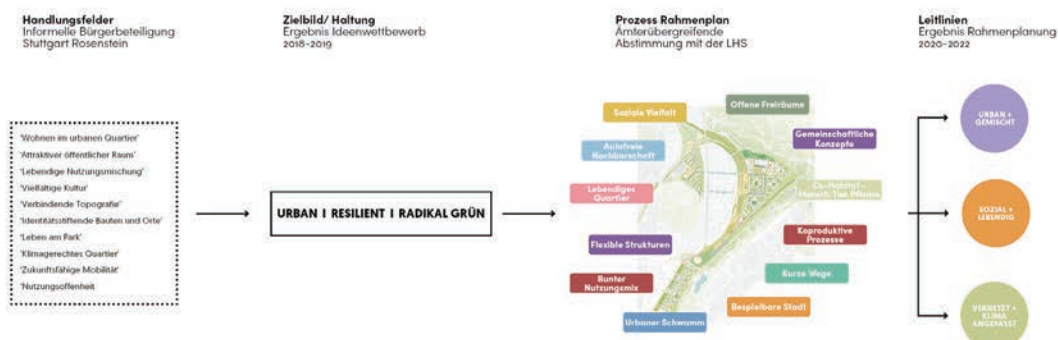
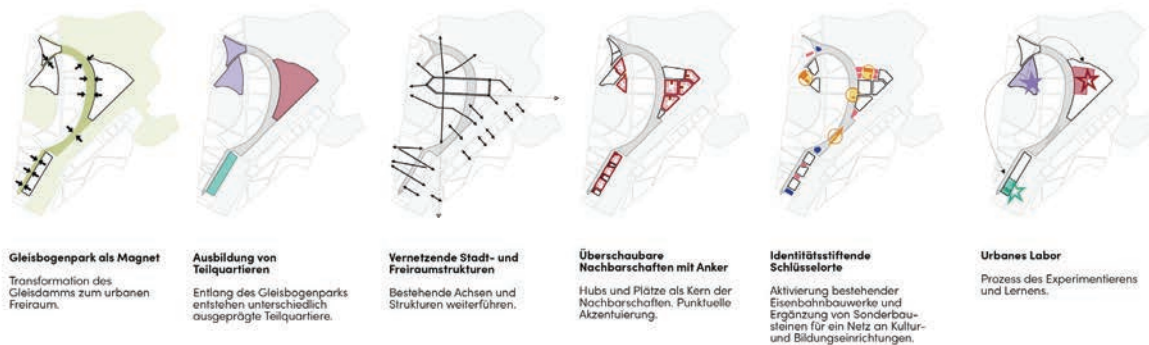
Leitbild

Resiliente und zukunftsfähige Stadt



Leitlinien Stuttgart Rosenstein





85 ha Planungsgebiet
4 Teilbereiche 3 Teilgebiete, Gleisbogenpark
910.000 m² max. BGF gesamt *
ca. 4.800 - 5.800 WE Wohneinheiten
8 Schulbausteine 2 Campus, 4 Grundschulen

* incl. Nachbarschaften, Sonder- und Schulbausteine

Teilgebiete
Europaquartier max. BGF gesamt 289.360 m²
Rosensteinquartier max. BGF gesamt 449.990 m²
Maker City max. BGF gesamt 169.030 m²



Sonderbausteine
Kulturhub BGF gesamt 8.680m²
Sonderbaustein Nordbahnhof BGF gesamt 10.720m²
Sonderbaustein Wolframstraße BGF gesamt 17.850m²
Sonderbaustein A3 BGF gesamt 40.740m²
Lokschuppen BGF gesamt 9.700m²

Schulbausteine
A I Gymnasium + Grundschule BGF gesamt 29.770m²
B I Campus Nord + Süd BGF gesamt 70.700m²
C I Grundschule BGF gesamt 14.710m²

Fragen und Erwartungen

Die folgenden Punkte stellen eine kurze Zusammenfassung der in der Auftaktveranstaltung notierten Fragen, Erwartungen, Wünsche und Bedenken dar. Einen Auszug der Zitate zeigen die Buntboxen auf der nächsten Seite.

Nutzung

Der Wunsch bzw. die Frage nach gemeinschaftlich genutzten Räumen in den verschiedenen Quartieren wurde geäußert – inklusive Spielplätze bzw. Bewegungsräume für alle Altersgruppen. Dazu kam die Frage nach Einbeziehung von Konzepten wie Mehrgenerationenhäuser und deren Umsetzungsstrategien auf. Auch Fragen, wie man attraktive Freizeitmöglichkeiten schaffen oder den Austausch der Bewohner:innen fördern könnte, um Anonymität zu vermeiden, wurden notiert. Weitere Fragen beschäftigten sich mit bezahlbaren Gewerbeflächen für Gastronomie, Kunst und Kultur sowie mit Förderungen für Kleinunternehmen, gemeinnütziges Gewerbe und Start-ups. Zudem wurde die Erwartung geäußert, dass eine Lösung für ein konfliktfreies Rosenstein auch nachts gefunden werden sollte. Die ausreichende, vielfältige medizinische Versorgung wurde ebenfalls als wichtiges Anliegen aufgeschrieben.

Wohnen

Viele Fragen und Gedanken drehten sich um das Thema bezahlbarer Wohnraum. So wurden Fragen nach dem prozentualen Anteil an Sozialwohnungen gestellt, nach der Art und Organisation der Vermietung sowie nach Konzepten für die angedachte soziale Mischung.

Vergabe, Verzahnung und Verbindung

Befürchtet wurde, dass dieses große Projekt so viel Aufmerksamkeit auf sich ziehe, dass andere Stadtteile vernachlässigt würden. Umliegende Stadtgebiete müssten einbezogen, angebunden und verzahnt werden. Viele Teilnehmer:innen wollten außerdem wissen, wie die Vergabe funktioniert und wer Projekte umsetzen kann. Sie fragten, wie eine Privatisierung verhindert werden kann und ob an kleine Genossenschaften gedacht sei.

Mobilität

Die Frage nach der Zukunft und Einbeziehung der Gäubahn war bereits in der Auftaktveranstaltung Thema. Außerdem wurde vereinzelt der Wunsch geäußert, genug Parkplätze für Besucher:innen und Bewohner:innen zu gewährleisten, sodass auch der neu entstehende Park angefahren werden könne. Eine Person wünschte sich Abstellplätze für die aktuell beliebten Reisemobile und Camper in der Planung. Gleichzeitig wurden jedoch Werte wie autofreie Flächen, die Umsetzung einer Fahrradstadt sowie Barrierefreiheit vielfach geäußert. Das momentane Verfahren des Carsharings wurde kritisiert. Es müsse deutlich vereinfacht werden. Als Beispiel wurde ein automatischer Fahrzeugscan zur Begutachtung vorgeschlagen.

Grün

Es wurden mehrmals Bedenken geäußert, dass das Gebiet zu dicht beplant sei und mehr Grünflächen umgesetzt werden sollten. Zudem kam der Wunsch nach grünen Begegnungsflächen und Gärten auf.

Gebäude

Folgende Themen wurden von den Teilnehmenden als wichtig erachtet: Dach- und Fassadenbegrünung, nachhaltige (solare) Energiegewinnung und Bauweise, geringe prozentuale Versiegelung, recycelbare Materialien, historische Fassadengestaltung, flexibler Grundriss. Außerdem wurde gefragt, warum nur Häuser/Gebäude in rechteckiger Form zu sehen wären und ob es beim Thema Wohnen, Leben, Arbeiten, Wohlfühlen nicht auch um Durchlässigkeit, und damit bewegte und offene Bauformen gehe.

Prozess

Es kam die Frage auf, ob es ein Begleitgremium gebe, das den Prozess begleite. Es könne den Prozess reflektieren und als Beratung funktionieren.

Beantwortet hätte ich gerne die Frage...

- Wo ist das Begleitgremium aus vorherigen Beteiligungen?
- Sind bei den Überwerfungsbauwerken auch Clubs & Livemusikspielstätten geplant?
- Stadt wird für den Tag geplant. Häufig treten Nutzungskonflikte jedoch nachts auf. Was wurde anders gemacht? Wie wurde das nächtliche Rosenstein geplant?

Beantwortet hätte ich gerne die Frage... Agent of Change für kulturelle Orte denkbar?

Beantwortet hätte ich gerne die Frage... „85 ha gehören der Kommune. Wie schaffen wir es, diesen Besitz nicht zu privatisieren? Neue Gemeinnützigkeit?“

Beantwortet hätte ich gerne die Frage...

Wo und wie fließt in den Planungsprozess ein, dass es möglicherweise noch 10+x Jahre Gleise der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof geben wird?

Richtig geil fände ich ja...

„Wenn erarbeitete Konzepte im gesamten Stadtgebiet angewendet werden – bei Neubau, Sanierung? (Schwammstadt, Grün, ÖPNV-Konzept, Fahrradwege)“.

Am meisten interessiert mich... Werden die Häuser (Dächer, Wände) für die Kühlung begrünt? Wird auf den Dächern jeweils eine Solaranlage als Energiegewinnung verbaut? Von 85ha werden wie viel Hektar versiegelt?

Wichtig fände ich ... Echte Begegnungsräume zu schaffen: Spielplätze für Kinder, Jugendliche...bis zu den Senioren (die sicherlich auch gerne Sport machen möchten) und Menschen mit Handicap.



Themenabend Nutzung

Einführung

Am 30. Juni startete der erste Workshop zum Thema Nutzung. Drei Stunden diskutierten die Teilnehmenden konzentriert und intensiv im Ausstellungsraum Stuttgart Rosenstein und brachten ihre Anregungen ein.

Ablauf

Abteilungsleiter Michael Hausiel begrüßte die Teilnehmenden herzlich, bevor er sich zusammen mit Frank Gwildis, Experte aus dem Sachgebiet Stadtentwicklungsplanung des Amtes für Stadtplanung und Wohnen zum Thema produktive Stadt, den Fragen von Dörte Meinerling stellte. Im Interview behandelt wurden grundlegende Fragen zu den Themen Nutzungsmischung und sozialer Mischung sowie zur Planung von Stadtquartieren allgemein. Vertiefende Erläuterungen bezüglich der Planungen von Stuttgart Rosenstein folgten im Anschluss mithilfe des interaktiven Modells. Cem Arat und Markus Weismann von asp Architekten und Luc Schüller von Koeber Landschaftsarchitektur beantworteten Fragen rund um die bisherige Planung.

Nach dem informativen Teil durch die Experten teilten sich die Teilnehmer:innen in zwei Gruppen auf und diskutierten nacheinander an den beiden Stationen Nutzung sowie Begegnung und Soziales. Grundlage für die Diskussion war jeweils ein mit dem Rahmenplan bedruckter Planteppich, der zusätzliche vertiefende Informationen zu den geplanten baulichen Nutzungen und ihrer Verteilung sowie den Nutzungen im Freiraum enthielt. Neben der Arbeit an den Stationen gab es während und nach der Veranstaltung Gelegenheit für die Teilnehmenden, sich untereinander auszutauschen und informelle Gespräche mit Planenden und weiteren Expert:innen zu suchen.

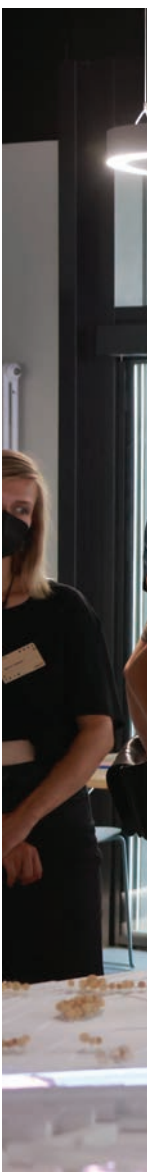


Einführung

Nach einem Rückblick auf die Auftaktveranstaltung kam Dörte Meinerling mit Michael Hausiel und Frank Gwildis ins Gespräch. Zunächst wurde über die Vorteile einer lebendigen Nutzungsmischung im Vergleich mit einer funktionsgetrennten Stadt diskutiert. Frank Gwildis stellte fest, dass die Problemlagen und Entwicklungen der heutigen Zeit neue Sichtweisen erfordere. Gemischte Strukturen könnten eine Lösung darstellen, aber auch weitere kreative Ideen und Gedanken seien in diesem Zusammenhang gefragt.

Außerdem war er der Meinung, dass es mehr Produktion in der Stadt geben solle und damit ein neues Leitbild entwickelt werden müsse.

Auf die Frage nach der Bedeutung einer sozialen Mischung in Wohnquartieren, antworteten die Gesprächspartner, dass eine soziale Mischung allein nicht ausreiche. Eine Heterogenität im Quartier könne die Vielfalt der Gesellschaft abbilden, wodurch vielfältige Synergieeffekte entstehen könnten. Wichtig sei allerdings, dass dies in der Planung frühzeitig mitgedacht werden würde, eben auch schon auf der Ebene



Gespräch am Modell und offene Fragen



ne des Rahmenplans. So seien durch eine soziale Mischung Konflikte vorprogrammiert, wenn nicht bereits in der frühzeitigen Planung gute bauliche Lösungen angedacht würden. Aber auch die Nutzer:innen müssten ihren Beitrag leisten zum Gelingen einer Mischung im Quartier. Hier seien mehr Akzeptanz und Toleranz notwendig als in monofunktionalen Wohnquartieren. Frank Gwildis appellierte zum Schluss daran, dass man sich von der Stadtentwicklung der Vergangenheit verabschieden müsse. Insbesondere die Anforderungen an den öffentlichen Raum seien gestiegen. Es solle weniger gestaltete Flächen, dafür mehr Aneignungsflächen geben, sowie auffindbare kreative Angebote wie zum Beispiel durch Initiativen betriebene Kreativgaragen.

Gespräch am Modell

Nach dem Expertengespräch über gemischte Strukturen, neue Sichtweisen und Leitbilder wie das der produktiven Stadt wurde das Gespräch am Modell weitergeführt. Mit Hilfe der Projektion von themenbezogenen Plänen und Piktogrammen erklärten Cem Arat, Markus Weismann und Luc Schüller die geplanten Nutzungen, ihre Verteilung in den drei Quartieren Europaquartier, Rosensteinquartier und Maker City sowie die jeweilige Nutzungsmischung im Quartier. Nach den Erläuterungen wurde die Frage aufgeworfen, wie fix die vorliegende Planung sei und wieviel Spielraum es für die Beteiligung noch gebe. Michael Hausiel erklärte daraufhin, dass der Rahmenplan, wie der Name schon sage, den Rahmen für die weitere Pla-



nung bilde. Die Grundstruktur mit Erschließung und Baufeldern stehe fest. Auch die Grundidee der aufgelösten Blockränder die sich aus dem bestehenden Nordbahnhofviertel ableitet, soll weiter verfolgt werden. Innerhalb dessen gebe es allerdings viele Freiräume zur Beteiligung. Feinheiten könnten ausgestaltet werden wie zum Beispiel die Gestaltung des öffentlichen Raums und der Bewegungsflächen, so Michael Hausiel. Außerdem würden in Zukunft weitere Wettbewerbe für eine detaillierte Planung durchgeführt werden. Frank Gwildis ergänzte, man müsse sich bewusst machen, dass sich die Planung zum jetzigen Zeitpunkt auf einem sehr hohen Abstraktionsgrad befinde. Es sei ein Regelwerk, das fortgeschrieben werden könne. Konkrete Vorschläge seien dafür die Basis. Nach diesen grundlegenden Erklärungen wurden am interaktiven Modell verschiedene Pläne eingeblendet, die auch die geplante Topographie mit ihren gestalteten Übergängen und Verbindungen zu den umliegenden Stadtteilen zeigten. Cem Arat erläuterte dazu, dass der Mittelteil des Gebiets, um den Block Prag herum, die Keimzelle der Planung sei. Von hier beginne die räumliche Ausdehnung. Die Größe der Baustrukturen der Quartiere Rosensteinviertel und Maker City orientiere sich an den umliegenden, bestehenden Strukturen, um Verbindungen zu schaffen. Der Rahmenplan zeige die Verknüpfung ebenfalls deutlich in der Erschließung und den geplanten öffentlichen Räumen. Der Gleisbogenpark bilde das Rückrat des neuen Stadtteils und diene als Verbindung zum bestehenden Nordbahnhofviertel. Dabei würden Flächen des heutigen Bahndamms zum Teil als grüne Inseln und Artenschutzflächen erhalten bleiben.

Markus Weismann beschrieb, wie das Motto „dicht, aber radikal grün“ im neuen Stadtteil mit einer umfassenden blau-grünen Infrastruktur funktionieren solle. Im Anschluss ging er auf die Unterschiede der drei Quartiere ein, die im Wesentlichen in Charakter und Nutzungsmischungen zu finden seien. Die Gebäude seien momentan nur „Platzhalter“ für die spätere architektonische Gestaltung.

Maker City

Die Maker City werde zur produktiven Stadt und könne zusammen mit Künstler:innen und der Kreativwirtschaft entwickelt werden. Außerdem werde die Maker City in zwei Teilen gedacht. Die Pioniere Urbaner Produktion, im Norden und die Öko- und Sozialpioniere im Süden. Der Schwerpunkt des nördlichen Bereichs liegt auf den sogenannten Nicht-Wohnnutzungen und erhält eine Vornutzung – die Interimsoper. Der Fokus auf dem südlichen Teilbereich liegt auf neuen Wohnformen.

Europaquartier

Das Europaquartier bestehe im Wesentlichen aus drei Nachbarschaften. Das grüne Band der Athener Straße werde als Verlängerung der Wege aus dem Gleisbogen ins Europaquartier weitergeführt. Eine Besonderheit des Quartiers sei außerdem die gestaltete Kante zum Schlossgarten.

Rosensteinviertel

Das Rosensteinviertel werde auch als „Gleisharfe“ bezeichnet und bestehe aus vier Nachbarschaften, welche flexibel entwickelt und einen unterschiedlichen Charakter ausbilden könnten. In diesem Quartier sei ein sehr hoher Anteil an Wohnnutzung von 70% geplant, 15% wären jeweils sozialen Nutzungen und Gewerbe vorbehalten. Diese Mischung entspräche in etwa der vorhandenen Mischung des Stuttgarter Südens oder Westens. Die Campus-Standorte werden hierbei nicht mit berechnet.

Fragen der Teilnehmenden

Ein Teilnehmender stellte im Anschluss an die Darstellung der nutzungsbezogenen Planung eine im Beteiligungsprozess immer wieder präsente Frage und wollte wissen, wie die Stadt die Grundstücke vergeben werde und wie bezahlbarer Wohnraum sichergestellt werden könne. Michael Hausiel erläuterte, dass sich die Entscheidungen dazu am Grundsatzbeschluss des Gemeinderats zur Neuausrichtung der Bodenpolitik orientieren würden. Bei Vergabe städtischer Baugrundstücke für Geschosswohnungs-



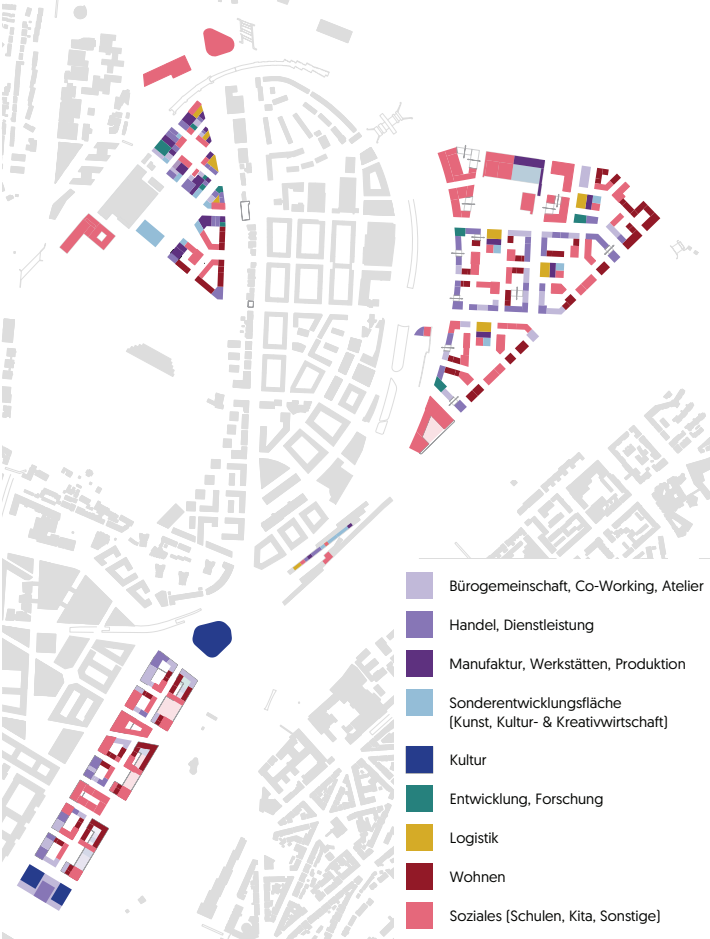
bau soll künftig das Instrument des Erbbaurechts gestärkt werden. Erbbaurecht, also Eigentum auf Zeit, solle eine der anzustrebenden Lösungen und zukünftig attraktiver gestaltet sein. Die Laufzeit von Erbbaurechten im Wohnungsbau beträgt künftig grundsätzlich 100 Jahre und die für Erbbaurechte für soziale Zwecke künftig bis zu 100 Jahre, was den Nutzer:innen große Gestaltungsspielräume ließe. Außerdem sollen z. B. Partner des Bündnisses für Wohnen, Stuttgarter Baugenossenschaften, die SWSG oder Baugenossenschaften mit genossenschaftlichem Ansatz bzw. Orientierung ein Wahlrecht Erbbaurecht oder Kauf erhalten. Ansonsten solle die Vergabe im Wege des Erbbaurechts erfolgen. Im Falle des Verkaufs werden zur Sicherung der städtischen Interessen Vor- und Wiederkaufsrechte im Vertrag verankert. Damit solle vermieden werden, dass die Stadt in Zukunft keinen Zugriff mehr auf die Grundstücke hat. Mehrere Teilnehmende äußerten Bedenken, dass in der vorliegenden Planung das angrenzende Nordbahnhofviertel noch zu wenig bedacht wäre. Das Viertel würde durch die neuen Planungen stark beeinflusst. Es dürfe nicht zu einem Durchgangsviertel ohne eigene Identität werden. Die Teilnehmenden fragten sich, wie das Nordbahnhofsviertel konkret in die bisherigen Planungen integriert werden solle und welche Maßnahmen dazu angedacht seien. Michael Hausiel gab zu verstehen, dass auch er die Integration der Bestandsquartiere in die Planung als wichtig erachte. Er berichtete, dass die Sanierung des Nordbahnhofsviertels schon angefragt wurde und das Umfeld des neuen Stadtteils selbstverständlich nicht vergessen würde. Allerdings habe das Projekt Stuttgart Rosenstein eine sehr lange Laufzeit. Der Fokus der Planungsabteilung liege deshalb zunächst auf der Planung des neuen Stadtteils selbst, darüber hinaus müsse mit den Kollegen ein Konzept für den Gesamtbereich mit den bestehenden Quartieren entwickelt werden. Ein weiterer Teilnehmer erzählte in diesem Zusammenhang von seinen Beobachtungen während eines Spaziergangs durch das Nordbahnhofsviertel vor nicht allzu langer Zeit. Es seien viele Gebäude in den letzten Jahren entstanden, vor

allem im Umfeld des UFA-Palasts. Außerdem gäbe es viele sanierte Altbauten. Insgesamt sei das Viertel für ihn als Besucher attraktiv gewesen. Die vorhandene Lebensqualität solle erhalten und im Zuge der Planungen von Stuttgart Rosenstein weiterentwickelt werden. Für einige Teilnehmende von hohem Interesse war die angedachte Nutzung und Gestaltung des C2. Im Rahmenplan wäre diese bisher nur ansatzweise in der Verortung einer Grundschule zu erkennen. Die Belegung weiterer Flächen sei unklar dargestellt. Michael Hausiel ging kurz auf die Verwendung der Bezeichnungen der Quartiere mit den Buchstaben A, B und C1 und C2 ein und erläuterte dann die vorgesehene Fläche von C2. An dieser Stelle sei von Seiten der Stadt die neue Paketposthalle vorgesehen, die von ihrem jetzigen Standort im Rosensteinquartier (B) weichen müsse. Man habe in ganz Stuttgart nach alternativen Standorten gesucht und diesen als geeignet befunden. Mit einer von der Verkehrsplanung angedachten Brücke habe er eine gute Anbindung, so dass der Schwerlastverkehr nicht durch das Nordbahnhofsviertel oder den neuen Stadtteil geführt werden müsse. Die Paketposthalle sei als flach liegender, eingegrabener Hallenbaukörper geplant und könnte mit begrüntem Dach für Artenschutzflächen ausgestattet werden. Nach den Gesprächen am Modell erklärte Dörte Meinerling das weitere Vorgehen zur Gruppenarbeit und stellte Sandra Schlegel als Moderatorin der Station Begegnung und Soziales vor. Die Teilnehmer:innen verteilten sich anschließend auf die beiden vorbereiteten Stationen.

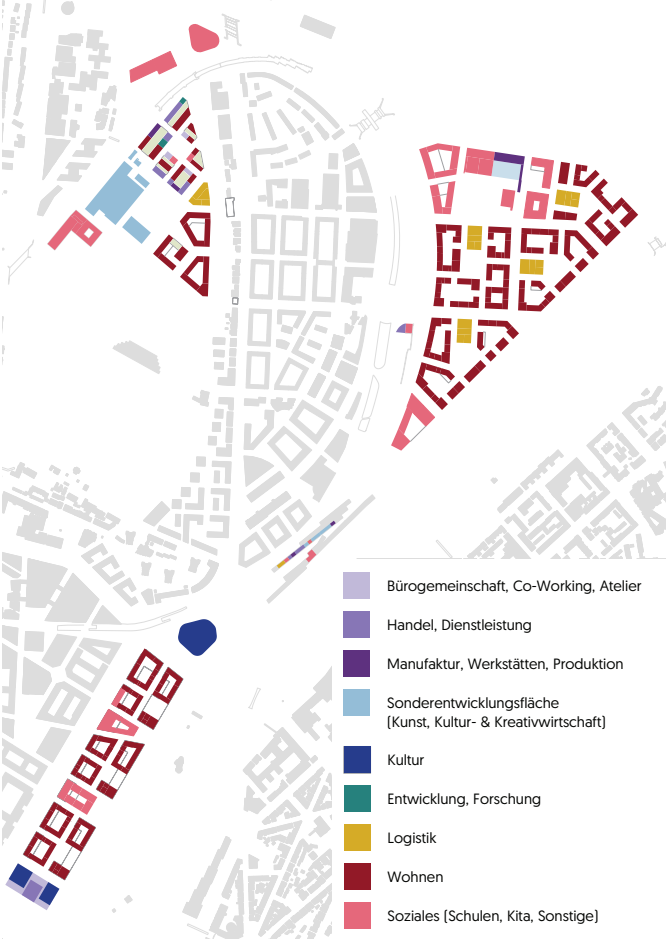
Nutzungspiktogramme

Diese Piktogramme (s. S. 23) geben Aufschluss auf die vorhandene Nutzungsverteilung im Erdgeschoss und Obergeschoss, die soziale Infrastruktur, sowie die Struktur im Quartier. Rot zeigt die Wohnnutzung an und Lila gewerbliche Nutzung. Das Diagramm zur sozialen Nutzung zeigt mithilfe der grünen Farbe die Lage der Kitas an. Rosa/Rot markiert sind die Standorte und der Grundschulen und weiterführenden Schulen.

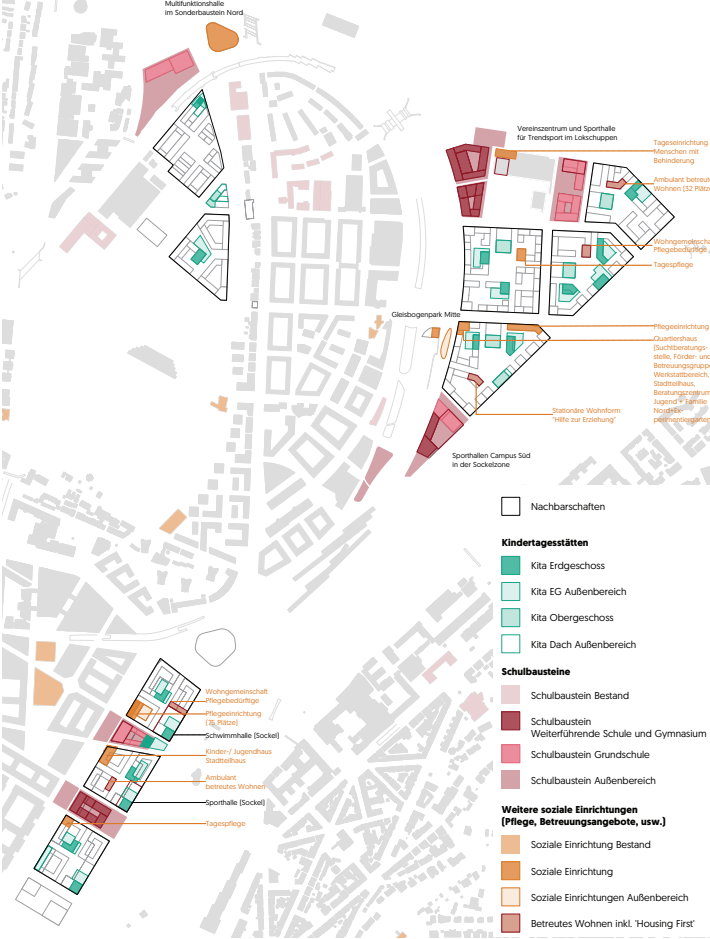
Nutzungen im Erdgeschoss



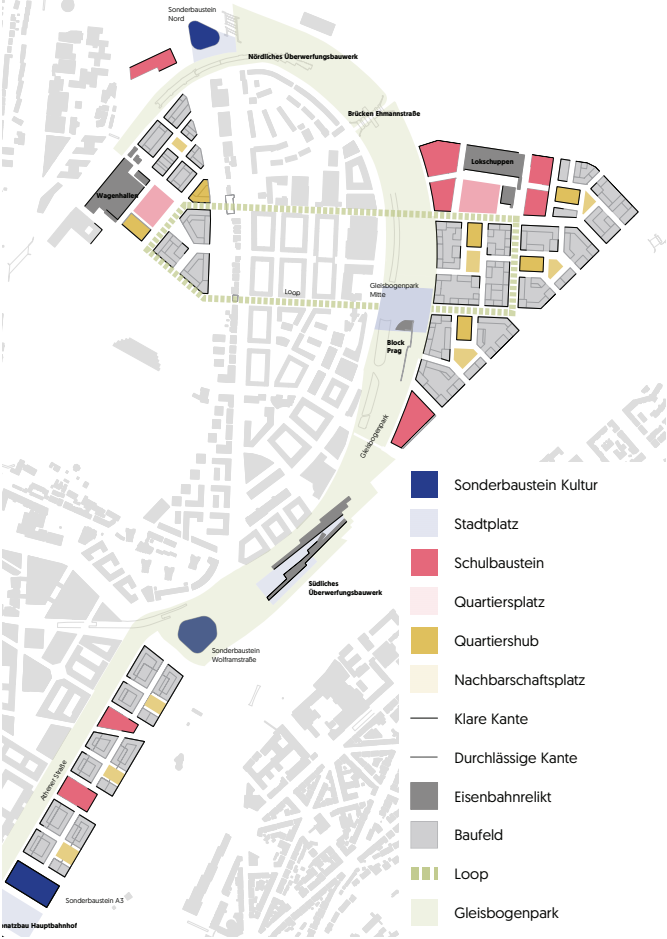
Nutzungen im Obergeschoss



Soziale Infrastruktur



Quartiersstruktur



Arbeit an den Stationen

In zwei Gruppen wurde an den zwei Stationen Nutzung sowie Begegnung und Soziales weitergearbeitet.

Station Nutzung

Beide Stationen arbeiteten auf Grundlage eines großen, mit dem Rahmenplan bedruckten Plan-teppichs. An der Station Nutzung wurde zusätzlich über dem Rahmenplan das Nutzungsprofil der einzelnen Stadtquartiere dargestellt. Gelbe Kartonboxen markierten die Quartier-Hubs und bunte Fähnchen zeigten die Lage von Schulen, Kitas, Sporthallen, Kinder- und Jugendhäusern, Quartiers- und Gemeinschaftshäusern, Pflegeeinrichtungen, betreutem Wohnen und Pfl-

gewohnen sowie weitere Sonderbausteine wie eine Multifunktionshalle.

Die Nutzungsmischung aus Wohnen, Gewerbe und Sozialem in den Quartieren war mit großen aufgestapelten Kartonboxen als dreidimensionale Grafik dargestellt und konnte direkt verglichen werden. Weitere vertiefende Informationen wie Kurztexte, Fotos, Planausschnitte und Axonometrien waren auf und um den Plan-teppich gestellt.

In den Diskussionen an dieser Station ging es um Fragen der Nutzung allgemein, um die prozentuale Mischung der Nutzungen in den unter-



schiedlichen Quartieren, ihre horizontale und vertikale Nutzungsverteilung sowie die Lage von konkreten Nutzungen in Quartier und Stadtteil.

Station Begegnung und Soziales

Der Fokus dieser Station lag auf den Nutzungen, die außerhalb der Gebäude, im Freiraum stattfinden sollten. Außerdem sollten Fragen diskutiert werden wie: Welche Anforderungen haben die jeweiligen Platztypologien? Was bedeutet Nachbarschaft? Welche Elemente können Begegnungen, Gemeinschaft und Austausch fördern? Wie können attraktive Freizeitmöglichkeiten geschaffen werden?

Bunte Fähnchen markierten hier die unterschiedlichen geplanten Platztypologien, den besonderen quartiersverbindenden Platz, den Quartiersplatz mit besonderer Strahlkraft, den Nachbarschaftsplatz sowie den grünen Quartiersplatz und Bewegungsraum.

Weitere vertiefende Informationen zu den einzelnen Plätzen und Zonen fanden die Teilnehmenden ebenfalls auf Fotos, Planausschnitten und Axonometrien auf und um den Planteppich.

Zum Thema Freiraum stand außerdem das von asp Architekten erstellte Arbeitsmodell mit der geplanten Topographie bereit, welches einen Ausschnitt rund um den Block Prag zeigte und von Cem Arat näher erläutert wurde.

Feedback, Anregungen und Ergebnisse

Anregungen, Feedback, Kritik und Wünsche wurden an den Stationen vorgetragen, diskutiert und auf Kärtchen dokumentiert. Die folgenden Seiten der Auswertung geben einen Überblick über die Ergebnisse dieses Themenabends.



Ergebnisse zu den gebäudebezogenen Nutzungen

An beiden Stationen wurden die Herausforderungen und Wünsche zu Nutzungsmischungen, baulichen Strukturen und sozialen Aspekte diskutiert.

Die aus den Diskussionen und Anregungen abgeleiteten Ziele und Maßnahmen befinden sich nach Themen sortiert in den folgenden Buntboxen. Auf den Seiten 26–28 wird auf die Ergebnisse der gebäudebezogenen Nutzungen eingegangen. Die Seiten 31–33 zeigen die Nutzungswünsche für den Freiraum.

Alle Anregungen und Aspekte der Teilnehmer:innen wurden nach den Veranstaltungen dokumentiert, ausgewertet und sortiert. Wichtige Aussagen, die sich in vielen Anregungen der Teilnehmenden widerspiegelten, wurden in Zielen zusammengefasst. Sie gliedern die Aussa-

gen der Teilnehmenden in Themenbereiche und sind als übergeordnete Zielsetzungen in den Überschriften der Buntboxen zu finden:

- Sozialgerechte/gemeinwohlorientierte Entwicklung der Quartiere umsetzen
- (Kleinteilige) Nutzungsmischung/ Stadt der kurzen Wege realisieren
- Konfliktfreie Nutzungsmischung ermöglichen
- Neue Wege der Versorgung im Quartier bedenken
- Flexible Nutzungsstrukturen von Gebäuden und Quartieren entwickeln
- Räume/ Strukturen für Begegnung und Teilhabe etablieren
- Gebäude für Kultur, Bildung und Freizeit vorsehen
- Nutzungen als Verbindungen in die Bestandsquartiere einsetzen
- Unterschiedliche Quartiere mit jeweils eigenem Charakter gestalten
- Bezahlbaren Wohnraum und nachhaltiges Vergabekonzept für Grundstücke umsetzen
- Räume für Sport und Bewegung einplanen

Die Aufzählungspunkte in den Buntboxen zeigen die Zusammenfassung der genannten Anregungen und Ideen sowie konkrete Beispiele.

Sozialgerechte/gemeinwohlorientierte Entwicklung der Quartiere umsetzen

- **Konzepte zur Ermöglichung einer sozialen Mischung in allen Quartieren, insbesondere im Europaquartier**
- Sozialorientierten Investitionsmöglichkeiten, z.B. Vermietung Immobilien für Sozialhilfeempfänger
- Soziale Konzepte bezüglich Wohnen und Versorgung, von denen alle profitieren
- Bezahlbare Flächen für kleine Versorger und Dienstleister
- Keine Vergabe der Erdgeschosszonen an große Mieter/ Eigentümer wie Aldi, Lidl
- Gemeinwohlorientiertes Kiezcafé in jedem Quartier
- Stadt- oder Bürgerkantine im Rosensteinquartier
- Sharing-Angebote auf vielen Ebenen, z.B. gemeinsame Nutzung von Werkzeugen, Fahrrädern, Sportgeräten, Autos, Grill + Zubehör, Sitzgelegenheiten, Gärten (urban gardening)
- Integration von Geflüchteten ins Quartier

(Kleinteilige) Nutzungsmischung/ Stadt der kurzen Wege realisieren

- **Umsetzung der geplanten Stadt der kurzen Wege mit Versorgungs-, Freizeit-, Arbeits- und Wohnangeboten in allen Quartieren**
- Mischung aus Nahversorgungsangeboten, Infrastruktur und Dienstleistungen mit kleinen, spannenden produzierenden Nutzungen, vor allem im Rosensteinquartier
- Kleinteilige Versorgungsstruktur/ Parzellierung der Erdgeschossflächen in allen Quartieren
- Freihalten der Erdgeschosszonen der Hubs für kleinteilige Nutzungsmischung aller Art (Paketservice, Läden, Pflegedienst, kleine Dienstleister)
- Zentral gelegener Supermarkt bzw. kleinere Versorger in jedem Quartier
- Gastronomie in jedem Quartier, von klein bis groß, von Kiosk wie „Palast der Republik“ bis zu Restaurant, Café
- Ausrichtung von Bars, Kneipen, Clubs in Richtung Park oder Unterbringung z.B. im Loksuppen/ oder Überwerfungsbauwerk

Neue Wege der Versorgung im Quartier bedenken

- Umsetzung von Lager- oder Kühlräumen in Gebäudefoyers mit Lieferantenzugang oder gekühlte Räume im Paket-Hub, um verderbliche Lebensmittel kurzfristig zu lagern
- Dezentrale „Versorgungshubs“ z.B. 24/7 geöffnete Tante-Emma-Läden oder Kiosk, insgesamt mehr Späti-Kultur zur Nahversorgung im Quartier
- Täglicher regionaler Markt am Loksuppen mit wechselndem Angebot je nach Wochentag
- Streetfood-Corner mit wechselndem Angebot

Konfliktfreie Nutzungsmischung ermöglichen

- Intelligente Konzepte für Co-Working in Hubs, so dass das Arbeiten nicht durch andere Nutzungen gestört wird
- **Konzepte für ein konfliktarmes Miteinander von Nutzungen, z.B. Spiel- und Sportplätze, Kultur, Gastro etc. in unmittelbarer Nähe zu Wohnen im Rosensteinquartier**
- Konzept zur Ermöglichung eines konfliktfreien Nachtlebens in den Quartieren, insbesondere in der Maker City
- Keine Wohnnutzung am Block Ecke Schlossgarten/ Wolframstraße, da hier mit einem erhöhtem Lärmpegel zu rechnen ist

Flexible Nutzungsstrukturen von Gebäuden und Quartieren entwickeln

- Temporäre Nutzungen für noch nicht in Entwicklung befindliche Flächen, Verwaltung der Flächen mit geeignetem Ansprechpartner
- öffentliche Nutzung von Dachflächen als Aufenthalts- und Bewegungsorte
- Flexible Nutzungsstruktur der Gebäude
- Doppelnutzung von Räumen, z.B. für Tag/ Nacht

Räume/Strukturen für Begegnung und Teilhabe etablieren

- Räume zur Begegnung von Generationen
- Integrative/ inklusive Nutzungskonzepte z.B. Kita und Tagespflege in Einem
- Räume, die für private Feiern angemietet werden können
- Begegnungsräume für Menschen mittleren Alters, z.B. in Multifunktionsgebäude im Gleisbogenpark

Gebäude für Kultur, Bildung und Freizeit vorsehen

- Kulturhaus in Multifunktionsgebäude im südlichen Gleisbogenpark mit Open-Air-Bühne
- Mehrzweckhalle im südlichen Gleisbogenpark, die unterteilbar, nach außen offenbar und 24/7 nutzbar ist
- Räume für Kunst
- Platz für Clubs in einem Tunnel
- Jugend- und Freizeitheime
- Familienzentren mit verschiedenen Freizeit- und Bildungsangeboten (für Jung+ Alt), z.B. in der Mitte der Plätze

Räume für Sport und Bewegung einplanen

- Räume für Indoor-Sport
- Räume für Yoga, Entspannungstraining, Kampfsport
- Schwimmhalle
- Mehr Sportmöglichkeiten auch für Vereine, z.B. Kletterhalle etc

Nutzungen als Verbindungen in die Bestandsquartiere einsetzen

- Verbindung der Innenstadt mit dem Europaquartier über öffentlichkeitswirksame Nutzungen in der Athener Straße
- Loop mit kleinteiliger Nutzungsmischung auch im Nordbahnhofviertel als verbindendes Element
- Stärkung und Weiterentwicklung der Mittnachtstraße, um Verbindung Nordbahnhofquartier-Maker City- Rosensteinquartier funktionsfähig zu machen, evt. Grundstückserwerb in Nordbahnhofstraße durch die Stadt sinnvoll

Unterschiedlicher Quartiere mit jeweils eigenem Charakter gestalten

- **Weitere Ausdifferenzierung der drei Quartiere durch stärkere individuelle und auf die Umgebung Bezug nehmende Gestaltung**
- Deutlichere Ablesbarkeit der – durch die Nähe zur Innenstadt bestehenden – Lebendigkeit und Urbanität des Europaquartiers durch die geplanten Nutzungen und die Gestaltung
- Stärkeres Herausarbeiten des eher ruhigen Charakters des Rosensteinquartiers als Wohnquartier
- Deutlicheres Herausstellen der Grundidee der Maker City im Sinne ihres Namens

Bezahlbaren Wohnraum und nachhaltiges Vergabekonzept für Grundstücke umsetzen

- **Bezahlbarer Wohnraum für alle sozialen Gruppen**
- Keine Vergabe der Grundstücke ausschließlich an „ausgewählte Partner“, die Begründung für diese „Allianz“ scheint nicht schlüssig
- Umsetzung des Erbpacht-Prinzips
- Ermöglichen von vielen kleinen Genossenschaftsprojekten, da diese Gruppen auch aktiv für das Quartier sein wollen

In vielen Punkten herrschte in den Diskussionen und Gesprächen zur Nutzungsmischung Einigkeit. Oftmals wurden Probleme und Herausforderungen angesprochen, für die in der Weiterentwicklung durchdachte und innovative Konzepte erwartet werden. Einige Aussagen wurden oft wiederholt und kristallisierten sich deshalb als besonders wichtig heraus. Diese Punkte sind in den Buntboxen in dickerer Schrift hervorgehoben. Es handelt sich bei den oft genannten Aspekten um folgende vorgeschlagene Maßnahmen:

- Konzepte zur Ermöglichung einer sozialen Mischung in allen Quartieren, insbesondere im Europaquartier.
- Bezahlbarer Wohnraum für alle sozialen Gruppen
- Konzepte für ein konfliktarmes Miteinander von Nutzungen, z.B. Spiel- und Sportplätze, Kultur, Gastro etc. in unmittelbarer Nähe zu Wohnen im Rosensteinquartier
- Weitere Ausdifferenzierung der drei Quartiere durch stärkere individuelle und auf die Umgebung Bezug nehmende Gestaltung
- Umsetzung der geplanten Stadt der kurzen Wege mit Versorgungs-, Freizeit-, Arbeits- und Wohnangeboten in allen Quartieren

Den Teilnehmer:innen war die soziale Mischung im ganzen Gebiet besonders wichtig. Hierzu gehört ihrer Meinung nach eine gemeinwohlorientierte Entwicklung, aber auch die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und die damit zusammenhängenden Vergabekonzepte. Es wurde angemerkt, dass ein gutes Konzept zur sozialen Mischung nur langfristig bestehen kann, wenn ein durchdachtes Vergabesystem dahinterstehe. Wie eine Vergabe in diesem Sinne funktionieren könne, wurde deshalb immer wieder hinterfragt. Konkrete Aussagen und Vorschläge dazu befinden sich in der rosa Box auf Seite 28.

Generell fand das angedachte Konzept der kurzen Wege und Nutzungsmischung großen Zuspruch. Versorgungs-, Freizeit-, Arbeits- und Wohnangeboten sollten laut Teilnehmer:innen

in allen Quartieren eingeplant werden und somit schnell erreichbar sein. Der Aspekt der Kleinteiligkeit und der lebendigen Erdgeschosszonen wurde oft angesprochen. Neben größeren Läden sind kleinere Geschäfte des täglichen Bedarfs erwünscht. Ein zentral gelegener Supermarkt oder kleinere Versorger werden in jedem Quartier als essentielles Element betrachtet.

Durch Nutzungsmischungen auf engem Raum können allerdings auch Konflikte entstehen. Einige Teilnehmer:innen äußerten deshalb Bedenken, dass die geplante Nutzungsmischung in der Umsetzung funktionieren würde. Bauliche und sonstige Maßnahmen zur Vorbeugung von Konflikten seien im bisherigen Konzept noch nicht ersichtlich genug. Mehrfach wurde deshalb die frühzeitige Entwicklung eines schlüssigen Konzepts für ein konfliktarmes Miteinander gefordert. Als Beispiele genannt wurden Konzepte, die einer Lärmbelästigung zwischen lauten und leisen Nutzungen wie z.B. Wohnen und nächtlicher Gastro oder Wohnen und Spielplätzen vorbeugen (siehe orangene Box auf S.27).

Ein weiteres großes Anliegen war die stärkere Ausdifferenzierung der drei Quartiere durch individuelle und auf die Umgebung Bezug nehmende Gestaltung (siehe rosa Box auf Seite 28). Der individuelle Charakter sollte laut Meinung der Teilnehmer:innen auch im Plan ablesbar und deutlich erkennbar sein: Das Europaquartier als urbanes, lebendiges Verbindungsquartier zur Innenstadt, das Rosensteinquartier als Wohnquartier mit dem eher ruhigeren Charakter und die Maker City als produktives Quartier mit noch breiteren Werkstraßen.

Ergebnisse zu den freiraumbezogenen Nutzungen

Die folgenden wichtigen Ziele gehen aus den Anregungen zu den freiraumbezogenen Nutzungen hervor:

- Halböffentliche Übergangszonen schaffen
- Intergenerationale Angebote und vielfältige Angebote für die Quartiergemeinschaft ermöglichen
- Raum für besondere Gruppen einplanen
- Angenehme, offene Atmosphäre für Aufenthalt und Begegnung im öffentlichen Raum erzeugen
- Flexible, nutzungsoffene öffentliche Räume gestalten
- Erlebbares Wasser einplanen
- Gastronomie und Versorgungsmöglichkeiten in den Stadtraum integrieren
- Basisinfrastruktur im öffentlichen Raum einrichten für Alltag und besondere Anlässe
- Urban Gardening/ Urban Farming als identitätsstiftendes soziales Element etablieren
- Flächen für Sport und Bewegung ins Quartier integrieren
- Nachbarschaftsplätze und Quartiersplätze durchlässig gestalten

Manche Aussagen für den öffentlichen Raum und Freiraum überschneiden sich mit den Aussagen zu den gebäudebezogenen Nutzungen und erreichen damit noch mehr Gewicht.

Mehrfach genannte Anregungen wurden als besonders wichtige Punkte ebenfalls in den Buntboxen dick markiert. Es handelt sich dabei um folgende Punkte:

- Nutzungsoffene Räume, die sich die Bewohner aneignen können
- Wasser als Beitrag zur Aufenthaltsqualität in Form von Wasserbecken und Wasserläufen und Kanälen, die in den Straßen fließen
- Trinkwasserspender im öffentlichen Raum für alle, auch für obdachlose Menschen
- Urban Gardening und Farming als identitätsstiftendes Element, das Gemeinschaft und Begegnungen fördert
- Urban Gardening und Gartenprojekte zur

Bildungsarbeit: Neue Wertschätzung und neues Bewusstsein für Obst-/ Gemüseanbau, v.a für Kinder, die in der Stadt aufwachsen

- Außengastronomie im öffentlichen Stadtraum und auf öffentlichen Plätzen als Treffpunkte und Begegnungsorte

Nutzungsoffene Räume und Aneignungsflächen sind für die Teilnehmenden ein sehr wichtiges und gefragtes Element (siehe orangene Box auf S. 31). Das Thema wurde an dieser Station mehrfach angesprochen und erörtert. Dabei wurde der Wunsch nach undefinierten flexiblen Flächen sehr deutlich. Nach Meinung der Teilnehmenden sind die Aneignungsflächen im Rahmenplan bisher nicht klar in ihrer Lage erkennbar und damit quantitativ und qualitativ nicht zu beurteilen.

Auch die Themen Wasser und öffentlicher Trinkwasserbrunnen wurde häufig genannt. Nicht nur Wasserbecken und Versickerungsgruben waren gewünscht. Das Wasser solle auch erlebbar und nutzbar sein. Fließendes Gewässer trage erheblich zur Aufenthaltsqualität bei. Es sei nicht nur attraktive Spielfläche für Kinder sondern Begegnungselement für alle Generationen. Die Bedeutung des Wassers zeigt folgendes Zitat einer Anregung:

„Was mir noch fehlt: WASSER!!!

- Kleine Bäche, wo Kinder ihre Füße reinhängen können: im Wohngebiet!
- Kneippbecken im Park
- Wasserspiele im Park
- Brunnen
- Teiche mit Seerosen“

Urban Gardening als gemeinschaftsförderndes, identitätsstiftendes Element, aber auch als Bildungsprojekt für Kinder und Jugendliche wurde von mehreren Teilnehmer:innen als wichtig

Halböffentliche Übergangszonen schaffen

- Übergangszone zwischen Gebäude und öffentlichem Raum, z.B. 3 m freihalten für halböffentliche Nutzungen (z.B. Nachbarschaftsbank)
- Halböffentliche Flächen in Wohnungsnähe, die von den Bewohner*innen individuell gestaltet werden können mit Bepflanzung, Mobiliar, Kunst etc.
- Offene Hinterhöfe für die Bewohner der Nachbarschaft

Raum für besondere Gruppen einplanen

- Eigene und individuell gestaltete Orte für verschiedene Gruppen, z.B. für Jugendliche und Kinder
- „Lounge“ zum Sitzen mit einem Getränkeautomaten neben der Schule

Angenehme, offene Atmosphäre für Aufenthalt und Begegnung im öffentlichen Raum erzeugen

- Verwendung natürlicher Materialien für mehr Gemütlichkeit, keine Betonwüsten wie am Mailänder Platz
- Gemütliche und klimagerecht gestaltete Sitzgelegenheiten und Treffpunkte
- Auf Teilflächen überdachte Sitzgelegenheiten oder Sitzgelegenheiten mit Tischen
- Natürliche Schattenspender

Flexible, nutzungsoffene öffentliche Räume gestalten

- Doppelnutzung von Flächen ermöglichen (z.B. Tag und Nacht) durch flexible Gestaltung
- **Nutzungsoffene Räume, die sich die Bewohner aneignen können**
- Vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, z.B. ruhiger, aber urbaner Platz kombiniert mit Spiel- und Bewegungsangeboten für Kurse, Feierabendgetränk, Lesen etc.
- Kombination und Mischung von unterschiedlichen Nutzungen in öffentlichen Räumen, z.B. Spielplatz mit Café und weiteren Angeboten für alle Altersklassen

Intergenerationale Angebote und vielfältige Angebote für die Quartiergemeinschaft ermöglichen

- Wunsch nach Plätzen für Alle mit gemeinsamen Nutzungsangeboten
- Gemeinsame Nutzungsangebote für alle Generationen und Menschen mit Handicap
- Gemeinsame Aktivitäten wie z.B. urbanes Gärtnern zur Stärkung der Gemeinschaft
- Platz für Veranstaltungen/ Events, z.B. Open Air Bühne
- Unterschiedliche Themen für Plätze z.B. lebenslanges Lernen
- Lernräume im Freien schaffen, z.B. „Klassenzimmer am See“
- Outdoor-Arbeitsplätze mit Lademöglichkeiten für Smartphone, Tablet, Notebook und Co
- Outdoor-Küchen (Kochfeld, Ofen, Abwaschmöglichkeiten, „natürlicher“ Kühlschrank)
- öffentliche Pizzaöfen
- Grillplätze (Elektrogrill wie Bsp. In Australien)
- Getränkeautomaten

erachtet (siehe orangene Box auf Seite 32). Es wurde der Wunsch geäußert, durch solche Projekte neues Bewusstsein und neue Wertschätzung von Natur in der Stadt zu erreichen.

„Urban Farming in unterschiedlichen Formaten einführen. Es könnte als identitätsstiftendes Element für manche Plätze/ Dächer gelten.“

Neben Aneignungsflächen, erlebbarem und nutzbarem Wasser sowie Flächen für Urban Gardening war das Thema der Außengastronomie in den Gesprächen sehr präsent. Außengastronomien wurden als wichtige Treffpunkte und Begegnungsorte eingestuft. Doch während einerseits Biergärten und Outdoor-Cafés gewünscht waren, wurde andererseits gefordert, leisere Nutzungen wie beispielsweise Wohnnutzungen dadurch nicht zu stören. Das Thema eines konfliktfreien Nebeneinanders von Nutzungen wurde auch für den Freiraum als besonders bedeutend eingeschätzt.

Urban Gardening/ Urban Farming als identitätsstiftendes soziales Element etablieren

- **Urban Gardening und Farming als identitätsstiftendes Element, das Gemeinschaft und Begegnungen fördert**
- Urban Gardening auf möglichst vielen Flächen und in unterschiedlichen Formaten als Identitätsstiftendes Element für Plätze sowie Dächer
- Nutzung und Begrünung der Dachflächen über Urban Gardening hinaus als Begegnungszonen
- Öffentlich zugängliche Gärten, Streuobstbäume, Beerensträucher
- **Urban Gardening und Gartenprojekte zur Bildungsarbeit: Neue Wertschätzung und neues Bewusstsein für Obst-/ Gemüseanbau, v.a für Kinder, die in der Stadt aufwachsen**
- Keine grünen Wiesen zwischen den Gebäuden ohne klaren Nutzen oder Aneignungsmöglichkeiten durch Nachbar*innen/ Bürger*innen

Gastronomie und Versorgungsmöglichkeiten in den Stadtraum integrieren

- **Außengastronomie im öffentlichen Stadtraum und auf öffentlichen Plätzen als Treffpunkte und Begegnungsorte**
- Aktiver Schallschutz für Gastronomie und Nachtnutzungen zur Konfliktvermeidung, z.B. durch Anordnung und Ausrichtung der Nutzungen
- Street Food mit Kiosken, Imbissbuden, Dönerbuden im öffentlichen Raum
- Plätze mit verschiedenen Gastronomie- und Street Food Angeboten Verbindung von Aufenthalt im Freien, Treffen von Menschen und kulinarischen Angeboten
- Marktplatz bzw. Fläche für unterschiedliche Arten von Märkten
- sinnvoll

Basisinfrastruktur im öffentlichen Raum einrichten für Alltag und besondere Anlässe

- Basisinfrastruktur in öffentlichem Raum, um öffentliche Veranstaltungen zu unterstützen und zu vereinfachen (Wasser, Strom, Toiletten, Lautsprecher, Open Air Bühne, etc.)
- Fläche für Festzeltplätze für Aktivitäten von Vereinen oder Privatpersonen
- **Trinkwasserspender im öffentlichen Raum für alle, auch für obdachlose Menschen**
- Öffentliche Toiletten, die ansprechend gestaltet sind und leicht zu finden
- Dungsangeboten (für Jung+ Alt), z.B. in der Mitte der Plätze

Nachbarschaftsplätze und Quartiersplätze durchlässig gestalten

- Gleichgewicht zwischen Privatsphäre und Öffentlichkeit in den Innenhöfen, auf den Nachbarschaftsplätzen und Quartiersplätzen, so dass man z.B. sein Mittagessen an einem ruhigen Platz essen kann
- Durchlässigkeit der Nachbarschaftshöfe
- Offene Architektur, z.B. Verbindung von Nachbarschaftsflächen, Gastronomie etc.
- Kombination von Vielfalt und Dichte, Olgaquartier als gutes Beispiel für halböffentliche Räume
- Wunsch nach Wasser, Schatten und Grillplätzen auf den Nachbarschaftsplätzen
- Vereine, z.B. Kletterhalle etc

Erlebbares Wasser einplanen

- **Wasser als Beitrag zur Aufenthaltsqualität in Form von Wasserbecken und Wasserläufen und Kanälen, die in den Straßen fließen**
- Abkühlung im Sommer durch Wasserspiele(Wasserspielplätze (Beispiel Marktplatz) und Becker für Fußbäder mit Sitzbänken für Eltern + Anwohner zum gemeinsamen Austausch
- Wasserläufe/-kanäle auch zum Plantschen in und durch die Nachbarschaftshöfe, z.B. für Kinder zum Schiffchen schwimmen lassen und als optimaler Begegnungsort für alle Generationen

Flächen für Sport und Bewegung ins Quartier integrieren

- Kombination von Sport- und Bewegungsflächen mit anderen Nutzungsmöglichkeiten und generationsübergreifenden Angeboten wie durch Planung vorgesehen
- Mehr Sportfelder für klassische Sportarten im Quartier wie Beachvolleyball, Basketball, Fußball
- Freibad oder Badensee
- Skatepark
- Boulder- und Kletterfelsen (frei zugänglich)
- Platz für Bürger*innengymnastik z.B. für „Sport im Park“
- Tischtennisplatten, Tischkicker,
- Flächen zum Boule spielen
- Minigolf, Playgolf-Platz
- Spielplätze in Verbindung mit Tischen und Sitzmöglichkeiten (z.B. für Picknicks)

Themenabend Mobilität

Einführung

Der Fokus des zweiten Themenabends am 07. Juli lag auf dem Thema Mobilität. Nach einem kurzen Experten-Vortrag zu den Herausforderungen der zukünftigen Mobilität wurden offene Fragen zum geplanten Mobilitätskonzept am Modell gestellt und geklärt. Danach wurde an zwei Stationen über Qualitäten und Anforderungen der Mobilität diskutiert und Anregungen, Vorschläge und Wünsche geäußert.

Ablauf

Auf die Begrüßung von Michael Hausiel und Dörte Meinerling folgte zunächst ein kurzer Vortrag von Lukas Hepperle aus dem Sachgebiet Verkehrsentswurfsplanung des Amtes für Stadtplanung und Wohnen zum Thema Mobilität der Zukunft. Neben den Herausforderungen der Mobilität wurden hier Beispiele und mögliche Impulse aus Europa zu den Themen Radverkehr und Mobility Hub aufgezeigt. Ähnlich wie in der vorangegangenen Veranstaltung wurden die mobilitätsbezogenen Planungen für Stuttgart Rosenstein danach am Modell erläutert und grundlegende Fragen zum Thema im Gespräch mit Michael Hausiel, Markus Weismann und Cem Arat geklärt. Nach einer Pause zur Erfrischung, dem Austausch und der Vernetzung konnten die Teilnehmer:innen an zwei Stationen weiter diskutieren. Der mit dem Rahmenplan bedruckte Planteppich zeigte dieses Mal ergänzend die unterschiedlichen Verkehrsstrukturen sowie zusätzliche vertiefende Informationen zu den einzelnen Straßenquerschnitten.

Einführung

Lukas Hepperle benannte in seinem Vortrag einführend die Herausforderungen der zukünftigen Mobilität. Dazu gehörten an erster Stelle die Digitalisierung, das autonome Fahren, ein „Ticket-für-Alles“, die neue Aufteilung des Verkehrsraum mit mehr Platz für Rad- und Fußverkehr sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit wie weniger Lärm, weniger Emissionen und mehr Grün. Außerdem verwies Lukas Hepperle

auf Ziele für die Verkehrswende in Baden-Württemberg. Die fünf folgenden übergeordneten Ziele sind hier formuliert, die auch im geplanten Stadtteil Stuttgart Rosenstein eine Rolle spielen:

Bis 2030 soll...

- eine Verdopplung des öffentlichen Verkehrs erreicht sein,
- jedes zweite Auto klimaneutral fahren,
- ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land unterwegs sein,
- jede zweite Tonne klimaneutral fahren,
- jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Im Weiteren ging Lukas Hepperle auf die zukünftige Bedeutung von Multimodalität und Intermodalität ein. Nicht nur der Modal Split werde sich in Zukunft zugunsten des ÖPNV und des Radverkehrs ändern und damit den ökologischen Fußabdruck deutlich reduzieren. Auch würden für einzelne Fahrten je nach Bedarf verschiedene Verkehrsmittel kombiniert werden. Um einen unkomplizierten Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln zu gewährleisten, würden in Zukunft Mobilitätshubs eine wesentliche Rolle in der Mobilitätsplanung spielen. Neben der Verkehrsvernetzung könnten sie auch einen Beitrag zu Fragen der städtischen Logistik liefern.

Mit Impressionen von einigen Best-Practice-Beispielen, wie zum Beispiel der Modellsied-



Gespräch am Modell und offene Fragen

lung Freiburg Vauban, zeigte Lukas Hepperle abschließend, wie umweltfreundliche und größtenteils autofreie Quartiere aussehen und zukunftsgerechte Mobilitätshub gestaltet werden können.

Auf die Frage von Dörte Meinerling, wie man den Umstieg zu einem umweltgerechteren Modal Split in die Umsetzung bringe könne, antwortete Lukas Hepperle, dass attraktive Angebote geschaffen werden müssten. So müsse die Radinfrastruktur deutlich verbessert werden. Auch sollten Haltestellen schneller fußläufig erreichbar sein als das Auto. Wichtig sei außerdem, dass die Mikromobilität gestärkt würde. Angebote wie Leih-Roller oder Leih-Räder mit Elektroantrieb könnten zur Überwindung der „letzten Meile“ dienen.

Im Anschluss an den Vortrag und das Gespräch mit Dörte Meinerling tauchte unter den Teil-

nehmenden die Frage auf, wie die stadtweite Weiterführung der in Stuttgart Rosenstein geplanten und für gut befundenen Radschnellwege funktionieren würde, beispielsweise bis nach Vaihingen. Lukas Hepperle führte dazu aus, dass die Verbesserung und Erweiterung der Radwege in der Innenstadt sowie in der Gesamtstadt in Planung seien, dass es sich hierbei jedoch um einen langen Planungsprozess handle, bis das städtische Radkonzept komplett umgesetzt ist.

Abschließend betonte er, dass – wie von einigen Teilnehmer:innen gewünscht – auch die Vernetzung der verschiedenen bereits existierenden und noch geplanten Einzellösungen zum Thema Mobilität wichtig sei. Momentan sei die Phase für vertiefende Planungen jedoch noch nicht erreicht. Konzeptionelle Überlegungen, z.B. in Verbindung mit Carsharing, wären aber bereits in Arbeit.



Moderiertes Gespräch am Modell

Cem Arat und Markus Weismann von asp Architekten erklärten am interaktiven Modell die Grundzüge des Mobilitätskonzeptes, die einzelnen geplanten Verkehrsstrukturen sowie die angedachten Verbindungen zwischen neuen und bestehenden Quartieren.

Verkehrsanker, Quartiershubs und Tiefgaragen

Cem Arat ging dabei zunächst auf die sogenannten „Verkehrsanker“ ein. Dies seien die Punkte, an welchen der Verkehr und die Logistik im Stadtteil abgefangen und verteilt würden. Auf Nachbarschaftsebene gäbe es im Rosensteinquartier sowie in der Maker City zusätzlich Quartiershubs. Sie beinhalteten neben oberirdischen Stellplätzen auch soziale Funktionen. Im Europaquartier würden aufgrund der Geländekante zum Schlossgarten unterirdische Stellplätze umgesetzt werden.

Block Prag als zentraler Verkehrsknotenpunkt

Als zentralen Platz mit Verteilerfunktion benannte Cem Arat den „Block Prag“. Er erklärte, dass hier in Zukunft alle sechs S-Bahn-Linien halten würden. Die Haltestelle mit dem Namen Mitternachtstraße sei einer der wichtigsten Knotenpunkte zum Umsteigen. Der neue Stadtteil Stuttgart Rosenstein sei damit nicht nur innerstädtisch sondern auch in die Region sehr gut angeschlossen.

Quartiersbus

Im neuen Stadtteil angedacht ist die Führung einer Quartiersbuslinie. Die Idee sei, dass ein autonomer Bus die sogenannte „letzte Meile“ bediene. Ein Beispiel hierfür gäbe es bereits in vielen Städten, so auch in Berlin (Charité). Ob ein autonomer Bus umgesetzt würde, sei jedoch noch unsicher. Ebenso wäre der Verlauf für die Linie noch im Weiteren festzulegen.



MIV

Markus Weismann erläuterte, dass über die Haupteerschließungsstraßen der Norden und Süden des neuen Stadtteils erschlossen werden könne. Ein Durchgangsverkehr sei nicht vorgesehen. Die weitere Quartierserschließung erfolge über Mischverkehrsflächen. Hier seien Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität und Grünbereiche vorgesehen. Die Nachbarschaften im Quartier seien autofrei.

Athener Straße

Eine Besonderheit im Stadtteil bietet die Athener Straße im Europaquartier. Sie ist als Verbindung zwischen Gleisbogenpark und Hauptbahnhof als breiter Boulevard (Stichstraße) geplant.

Planung City Ring

Michael Hausiel führte aus, dass es für den City Ring eine von Stuttgart Rosenstein unabhängige Planung gäbe, da der City Ring sehr stark befahren und von Durchgangsverkehr betroffen sei. Ziel ist es, die Schillerstraße zu beruhigen, dadurch wird der City Ring auf die Wolframstraße verlagert. Entlang des City Ring soll es zukünftig auch Radwege geben, die gem. Planungsabsichten der Verkehrsplanung möglichst nach den Standards der Radschnellwege gebaut werden.

Radverbindungen

Es wurde erläutert, dass bei der Planung auf eine konfliktfreie Führung der Radschnell- und der Fußwege geachtet wurde. Oft wurde die Kreuzung der Wege so gelöst, dass Wege für Fußgänger oben und Wege für Fahrräder unten geplant wurden. Ein Radweg führe so zum Beispiel durch das Überwerfungsbauwerk und könne somit konfliktfrei an Fußgängern vorbei geführt werden. Eine Schnellradwegverbindung führe außerdem von Zuffenhausen über den Bahndamm und Gleisbogenpark an den City Ring.

Fußgänger

Eine Herausforderung im neuen Stadtteil seien die Fußgängerverbindung zum Park, erklärte abschließend Markus Weismann. Im Europaquartier würden Rampen in den Park führen. Eine

weitere Besonderheit sei das Überwerfungsbauwerk, durch welches Wegeverbindungen aufgenommen werden. Allerdings seien direkt quer verlaufende barrierefreie Verbindungen zum Schlosspark nicht möglich, da ein Höhenunterschied von 16m bestehe. Deshalb seien diese längs ausgeführt.

Fragen der Teilnehmer:innen

Auf die Frage, welche Planungen im Schlossgarten vorgesehen wären, wurde erläutert, dass sich der Schlossgarten im Eigentum des Landes befinde. Die Wege seien nicht nur am Wochenende ziemlich voll und von vielen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern genutzt. Diese Situation würde durch die geplanten Radschnellwege deutlich entlastet werden.

Gefragt wurde auch, ob die neue Haltestelle Mitternachtstraße als wichtiger Knotenpunkt nicht auch baulich sichtbar werden sollte und sowohl Aufenthaltsqualität als auch Einkaufsmöglichkeiten und Fahrradstellplätze bieten sollte. Markus Weismann erklärte, dass der Block Prag im Bereich um die S-Bahn ein zentraler öffentlicher Platz werde. Die Mobilität werde mit der gebauten Stadt verknüpft und zusätzliche Nutzungen integriert.

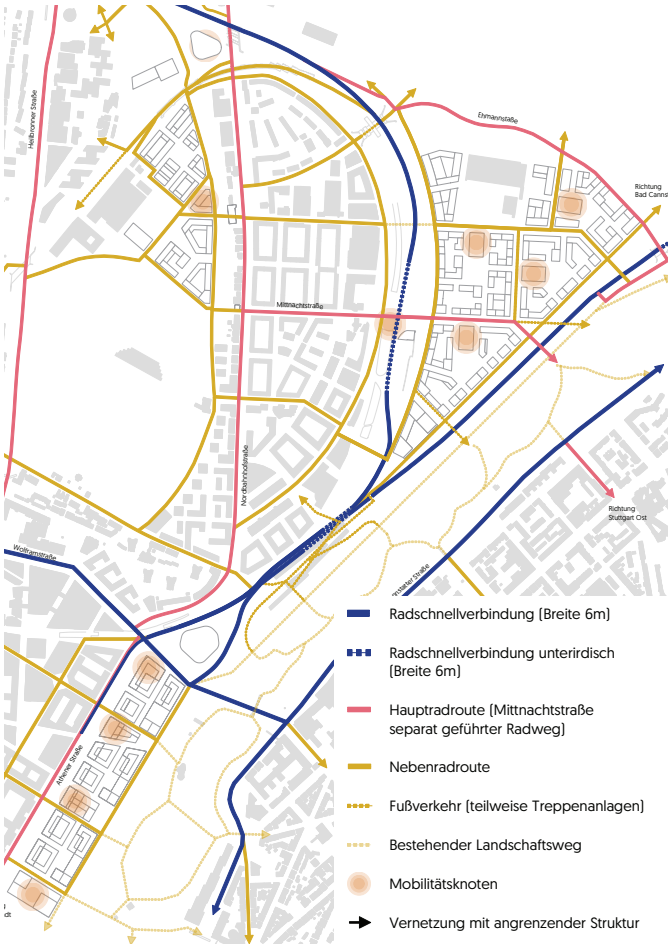
Einige Teilnehmer:innen waren interessiert daran, was aus den Plänen zur Führung einer Seilbahnstrecke im Bereich Stuttgart Rosenstein geworden war. Michael Hausiel berichtete, dass es Untersuchungen zu verschiedenen Trassen in Stuttgart gegeben habe sowie weitere Machbarkeitsstudien. Die Umsetzung einer Seilbahntrasse würde momentan nur noch für die Strecke in Vaihingen weiter näher untersucht.

Weitere Fragen der Teilnehmer:innen bezogen sich auf Themen, die im weiteren Verlauf der Veranstaltung an den Stationen geklärt wurden und zusammengefasst im Anhang zu finden sind.

Vernetzung der Fußgänger



Vernetzung des Radverkehrs



Vernetzung des MIV



Vernetzung des ÖPNV



Arbeit an den Stationen

An den Stationen wurde intensiv zum geplanten Mobilitätskonzept und zur Gestaltung der Straßenräume diskutiert. Eine Vielzahl an Verbesserungsvorschlägen und weiteren Ideen wurde geäußert.

Zum besseren Verständnis waren an diesem Themenabend die unterschiedlichen Straßentypologien auf dem Planteppich farblich markiert. Die Hauptverkehrsstraßen, Quartiersstraßen, Wohnwege, Werkstadtstraßen und Landschaftsbänder sowie Radschnellverbindungen und Hauptradrouten waren gekennzeichnet, und auch die verschiedenen ÖPNV-Linien und deren Haltestellen waren auf der Plane hervorgeho-

ben. Gelbe Boxen markierten wie in dem vorherigen Themenabend die Quartierhubs und somit themenbezogen die Stellplätze für den MIV sowie die Carsharing Station.

Zusätzlich zu den farblichen Markierungen gab es auf großen Tafeln zu jeder Straßentypologie erklärende Schnitte, Grundrisse und Beispiel-fotos, die die Unterschiede der verschiedenen Typologien verdeutlichten. Ein großer Kreis mit dem einem Durchmesser von 600 Metern, zeigte den Einzugsbereich einer Haltestelle an und konnte zur Überprüfung der Distanzen auf der Plane verschoben werden.

Anregungen, Zustimmung und Bedenken konnten in dieser Themenveranstaltung direkt mit roten und grünen Kärtchen – je nach positivem oder negativem Kommentar – an Klammern angebracht werden und auf dem Rahmenplan verortet werden.





Feedback, Anregungen und Ergebnisse

Auffällig war an diesem Themenabend, dass zu den Straßentypologien fast keine Bedenken geäußert wurden. Den Straßenraumkonzepten wurden größtenteils zugestimmt. Am meisten Diskussion und Bedenken löste der geplante Stellplatzschlüssel von 0,1 Stellplätzen pro Wohnung aus. Außerdem wurde die fehlende ÖPNV-Anbindung an die umliegenden Quartiere bemängelt.

Alle Ergebnisse der Diskussionen befinden sich als Zusammenfassung des Abends auf den folgenden drei Seiten.

Ergebnisse zum Thema Mobilität

An diesem Abend wurde viel diskutiert und weitere Ideen zur Verbesserung des Mobilitätskonzepts vorgeschlagen. Wichtige Themen wie Kreuzungspunkte verschiedener Verkehre, Park- und Abstellplätze sowie die Anbindung an die umliegenden Stadteile wurde durchdacht und von verschiedenen Blickwinkeln betrachtet.

Die Zusammenfassung der Ergebnisse zeigt insgesamt eine Zustimmung der Teilnehmer:innen zum geplanten Mobilitätskonzept. Allerdings gab es Bedenken zum geplanten Stellplatzschlüssel sowie einige weitere Forderungen und konkrete Ideen. Die folgende Aufstellung zeigt die übergeordnet diskutierten Ziele:

- Forderung nach einer gesamtstädtischen/ regionalen Strategie für die multi- und intermodale Mobilität
- Viel Zustimmung, aber auch Kritik zum Konzept für den ruhenden Verkehr
- Befürwortung autofreier Quartiere, aber Wunsch nach mehr Berücksichtigung des MIV in besonderen Fällen
- Berücksichtigung von Minderheiten sowie der Belange von Frauen und Kindern
- Unterstützung des Radwegekonzeptes mit weiteren Ideen
- Forderung nach ausreichend Raum für Fußgänger
- Unkomplizierte, sichere und kreative Abstellplätze für Fahrräder an allen wichtigen öffentlichen Orten
- Insgesamt Zustimmung zum ÖPNV-Konzept, aber Forderung nach mehr Barrierefreiheit und Durchgängigkeit
- Vorschläge für die Straßengestaltung der verschiedenen Straßentypologien.

In den Gesprächen an den Stationen zeichneten sich schnell Punkte ab, in denen Konsens herrschte. Dazu gehörte die Forderung nach einer gesamtstädtischen und regionalen Strategie für die multi- und intermodale Mobilität. Beispielsweise bestand die Forderung nach durchgängigen Radrouten, die auch in den innerstädtischen Bereichen weitergeführt werden, sodass man unkompliziert queren könne. Weitere Forderungen dazu befinden sich in der roten Box auf Seite 43. Eine weitere Forderung war die Berücksichtigung der Belange von Minderheiten, Frauen und Kindern. Hier war das Thema der Barrierefreiheit im Stadtraum, sowie im ÖPNV (besonders im Quartiersbus) sehr wichtig.

Außerdem wurde das Thema der Parkplätze und Tiefgaragen sehr kontrovers diskutiert. Einige Teilnehmer:innen waren der Ansicht, das der geplante Stellplatzschlüssel von 0,1 pro Wohnung nicht ausreiche. Gerade Familien und ältere Menschen seien auf ein Auto angewiesen, um den Alltag bewältigen zu können. Deshalb

Berücksichtigung von Minderheiten sowie der Belange von Frauen und Kindern

- Umsetzung einer behindertengerechten Mobilität, Gespräche mit Verbänden oder Aktivisten, z.B. Inklusionsberater, vor weiterer Detailplanung
- Barrierefreiheit mit abgesenkter Bordstein, wenig Steigung und Wegen, die nicht im „Nichts“ enden
- Sicherheitskonzept, insbesondere für Minderheiten und Frauen
- Erhebung von Belangen von Minderheiten wie LGBTQIA Community
- Behindertengerechter Zugang von der Nordbahnhofstraße aus zur S-Bahn-Haltestelle Nordbahnhofstraße
- Ausreichende Beleuchtung der Wege im Park, um Angsträume zu vermeiden

Forderung nach einer gesamtstädtischen/regionalen Strategie für die multi- und intermodale Mobilität

- **Umsetzung des multi- und intermodale Mobilitätskonzepts wie von Planung vorgesehen**
- Weiterführung der intermodalen und multimodalen Mobilität über das Quartier hinaus in Stadt und Region
- Keine Radschnellwege, die in der Innenstadt oder in anderen Bezirken Stuttgarts aufhören
- Verbund zwischen Bike-/Car-Sharing, ÖPNV und Quartiershubs
- Umsetzung von sehr guten Sharingangeboten
- Möglichkeiten zur unkomplizierten Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV 24/7
- Separater Fahrradmitnahmewagen in S- und U-Bahn
- Mietfahrrad-System mit festen Stationen an S- und U-Bahnstationen, Mietsystem muss im ÖPNV-Abo inbegriffen sein
- Ladestationen für E-Mobilität

Viel Zustimmung, aber auch Kritik zum Konzept für den ruhenden Verkehr

- **Umsetzung des Konzepts für den ruhenden Verkehr in Quartier-Hubs und mit Stellplatzschlüssel von 0,1 für Wohnungen wie in Planung vorgesehen**
- Gestaltung der Hubs als Ort für die Quartiersgemeinschaft
- Unterbringung der Parkplätze/ Hubs am Rande der Quartiere, damit der Weg zur S-Bahn und U-Bahn kürzer ist als zum Auto, z.B. Unterbringung von Parkplätzen unter dem Sportplatz nördlich des Rosensteinquartiers
- Parkhaus für Besucher – möglichst kostenlos – die mit eigenem Pkw anreisen, am Rande des Quartiers parken, von dort Nutzung des Angebots der intermodalen Mobilität
- Keine kostenlosen (Tiefgaragen)Parkplätze, da die Errichtung zu teuer ist, jedoch kostenneutrale Bewirtschaftung der Parkhäuser
- TG-Stellplätze/ Parkhäuser/ Hubs für sämtliche Fortbewegungsmittel (Pkw, Vans, Wohnwagen, Fahrräder, E-Bikes, E-Roller, etc.)
- Verbessern der Carsharing-Konzepte, da die Umsetzung des geringen Stellplatzschlüssels sonst nicht funktioniert (richtiges Fahrzeug steht zum richtigen Zeitpunkt bereit)
- Ausstattung eines gewissen Anteils der Wohngebäude mit Tiefgaragen oder Parkplätzen im Erdgeschoss für eine zuverlässige, spontane Mobilität für Behinderte, medizinische Notfälle und Haushalte mit Kindern
- Überarbeitetes Konzept für das Parkraummanagement in angrenzenden Quartieren wegen Gefahr von Fremdparken in angrenzenden Bestandsquartieren und damit erhöhtem Parkdruck
- Zonen, in denen umsonst geparkt werden kann in angrenzenden Bestandsgebieten

Unterstützung des Radwegekonzeptes mit weiteren Ideen

- **Umsetzung der geplanten Radschnellwege und Hauptradrouten wie im Konzept vorgesehen**
- Mitdenken und Vernetzen von Radverbindungen über den neuen Stadtteil hinaus
- Radwege mit Solarzellen (als Bodenpaneele oder Überdachung) zur Stromgewinnung
- Keine Ampel für Radfahrer
- Geschwindigkeitsbegrenzungen für Fahrradfahrer
- Direkte Rampe des Radschnellwegs von Ehmannstraße in den Rosensteinradtunnel zur Neckarbrücke

wurden von mehreren Personen Tiefgaragenstellplätze unter den Wohngebäuden gefordert. Nicht nur für Autos sondern auch zum Abstellen von Fahrrädern und als Lagerraum brauche man zudem eine Tiefgarage. Viele andere Teilnehmende waren mit diesen Vorschlägen allerdings nicht einig. Sie befürworteten eine noch konsequentere Verfolgung der autofreien Quartiere. Solange Autos fahren würden, könnten Kinder auf der Straße nicht sicher spielen, war das Argument dieser Teilnehmenden.

Auch der Glaube an einen reibungslosen Ablauf des Carsharings war für viele unvorstellbar. Ge-

rade an Wochenenden komme es zu Spitzen und der Bedarf können nicht gedeckt werden. Hier müssten verbesserte und auf den ÖPNV abgestimmte Konzept entwickelt werden.

Die ÖPNV-Anbindung von Stuttgart Rosenstein wurde von einigen Teilnehmer:innen als nicht ausreichend beurteilt. Es gäbe zwar die schnelle Verbindung der S-Bahnen, aber die Haltestelle läge außerhalb der Quartiere. Eine bessere Anbindung wurde gewünscht und vorgeschlagen, eine zusätzliche U-Bahnlinie durch die Quartiere zu legen. Der Quartiersbus wäre keine Alternative für mobilitätseingeschränkte Menschen oder Menschen, die mit dem Fahrrad unterwegs seien. Markus Weismann gab allerdings zu Bedenken, dass eine oberirdische U-Bahnlinie die Quartiere zerschneide und Lärm produziere.

Eine ÖPNV-Anbindung nach Stuttgart-Ost wurde von vielen Teilnehmenden gefordert. Wie genau diese Verbindung aussehen sollte, war allerdings umstritten. Nachdem Lukas Hepperle die Grundwasserproblematik erläuterte und erklärte, dass eine Bahn im Untergrund schwierig umzusetzen sei, wurde das Thema zur Weiterverfolgung einer Seilbahnstrecke als Alternative vorgeschlagen. Hier fanden sich in den Diskussionen sowohl Befürworter als auch Gegner. Die lange Diskussion zum Thema Anbindung Stuttgart-Ost zeigten, wie wichtig dieses Thema den Teilnehmer:innen war und wie unterschiedlich die Bedürfnisse und Vorstellung dazu waren.

Forderung nach ausreichend Raum für Fußgänger

- Umsetzung großzügiger Räumen für Fußgänger wie im Konzept geplant
- Noch breitere Fußwege mit vielen Möglichkeiten für Aufenthalt und Bewegung
- Getrennte Wege für Radfahrer und Fußgänger
- Keine Kreuzungen zwischen Rad- und Fußwegen
- Umsetzung eines radfreien Rosensteinparks sobald die Radschnellwege vorhanden sind zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern
- Shared Space-Zonen

Unkomplizierte, sichere und kreative Abstellplätze für Fahrräder an allen wichtigen öffentlichen Orten

- Unkomplizierte und kreative Möglichkeiten zur Parkierung von Fahrrädern, z.B. Stelen, die auch zum Anlehnen, Spielen, Turnen dienen können
- Sichere Abstellplätze für Fahrräder und Schutz vor Vandalismus, Diebstahl, etc. zuhause und unterwegs
- Vorgabe für ausreichend Radstellplätze für Wohngebäude über rechtliche Grundlage hinaus
- Einfach erreichbare, helle und kostenlose Fahrrad-Parkhäuser direkt an allen U- und S-Bahn-Stationen

Insgesamt Zustimmung zum ÖPNV-Konzept, aber Forderung nach mehr Barrierefreiheit und Durchgängigkeit

- **Umsetzung des geplanten ÖPNV-Konzepts**
- Attraktive Taktung und Ausstattung der Fahrzeuge, um Nutzung des ÖPNV zu garantieren, insbesondere Verbesserung der aktuellen Taktung des ÖPNV in Nachtstunden
- Zusätzliches Mobilitätskonzept zur Verbindung der öffentlichen Plätze im neuen Stadtteil für behinderte, mobilitäseingeschränkte, alte Menschen z.B. durch Stadtbahnlinie durchs Quartier
- Umsetzung Quartiersbus nur wenn Maßnahmen die Barrierefreiheit insbesondere für den Einstieg mit Rollstühlen, Kinderwagen, Einkaufstrollis garantieren
- **ÖPNV-Verbindung zwischen Stuttgart-Ost und Rosenstein**
- Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Bus, z.B. mit Fahrradträger (siehe Thuun, Schweiz)
- Wunsch nach einer Seilbahn als ÖPNV-Angebot
- Seilbahntrasse (*alternativ zu Bummelbähnchen wie auf Killesberg, vorzugsweise elektrisch) nicht als ÖPNV-Ersatz sondern als Attraktion: entweder quer Wagenhallen bis S-Ost und/oder entlang Gleisbogenpark bis Hbf

Befürwortung autofreier Quartiere, aber Wunsch nach mehr Berücksichtigung des MIV in besonderen Fällen

- Umsetzung von autofreien bis autoarmen Quartieren wie in Planung vorgesehen
- Vernetzung hauptsächlich über Fuß- und Fahrradwege und weniger über Autostraßen wie im Konzept geplant
- Komplette autofreie Umgebung von Schulen
- Umsetzung ganzer Quartiere als Spielstraße mit Tempo 10-20, damit Kinder sich wieder frei bewegen können und keine Barriere und keine Bordsteine bestehen
- Zukunftsmobilität in Form von Drohnen für Personen und Warenlieferung
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Bürger*innen, die gerne mit dem eigenen Fahrzeug unterwegs oder zu Besuch im Quartier sind
- Konzept gegen Verlagerungsverkehr, wenn Rosensteinstraße autoarm wird
- Berücksichtigung von Lieferverkehr und Ladezonen trotz Autofreiheit

Neben den allgemeinen Anregungen zum Thema der Mobilität wurden einige ganz konkrete Anmerkungen zu den verschiedenen Straßentypologien und Straßenräumen gegeben:

Wichtig war einigen Teilnehmer:innen, dass an den Wohnwegen einfach zugängliche und in ausreichender Anzahl vorhandene Fahrradabstellplätze geschaffen würden. Sie sollten möglichst direkt vor der Haustür oder im Innenhof liegen. Die einfache Zugänglichkeit, verbunden mit einer sicheren Abstellmöglichkeit des Fahrrads war ein wichtiges Thema. Für die Gestaltung der Straßen wurde die Verwendung von natürlichen Materialien angeregt. Gleichzeitig wurde jedoch auch vermerkt, dass Kopfstein oder Natursteinpflaster für Fahrräder, Roller und Skateboards sowie für mobilitätseingeschränkte Personen nicht empfehlenswert wäre.

Die Werkstattstraßen wurden teilweise als zu schmal empfunden. Es gab Bedenken, dass 15 Meter für den angedachten flexiblen und produktiven Nutzen und als geteilten Straßenraum zwischen Autos, Fußgänger und Fahrräder nicht ausreichen würden. Um eine echte Nutzungsflexibilität und individuelle Gestaltung zu ermöglichen, müssten die Straßen nach Meinung der Teilnehmenden breiter geplant werden.

Die Bereiche des Landschaftsbandes am Unteren Schlossgarten sollten laut einiger Teilnehmer:innen genügend Bäume auf den freien Flächen zum Kühlen und Ausruhen beinhalten. Außerdem sollten dort Gastronomie und weitere lebendige Erdgeschossnutzungen untergebracht werden.

Die Gestaltung des Loops als großzügige Shared-Space Fläche wurde vorgeschlagen.

Zur Athener Straße gab den Wunsch, den Radweg von der Straße und dem Gehweg baulich zu trennen, um Konflikte zu vermeiden. Genügend Bäume, Beschattung, Sport- und Spielflächen seien unterzubringen. Außerdem gab es den Wunsch, die Verbindung über die Wolframstraße noch großzügiger zu gestalten.

Vorschläge für die Straßengestaltung allgemein

- Gliederung des Straßenraums auch durch vor- und zurückspringende Bauteile bzw. Fassaden
- Geeignete Materialwahl und Konstruktion der Straßen, um Absackungen und Schlaglöchern durch trotz Autoarmut verkehrende Busse, Liefer- und Müllfahrzeuge zu vermeiden
- Konzept für ampelfreie Quartiere, da Ampeln alle Verkehrsteilnehmer behindern
- Miteinander von MIV und Fahrradverkehr
- Umsetzung des Konzepts der kurze Wege und Verbindungen zwischen den Plätzen im Quartier

Vorschläge Gestaltung Werk-Stadt-Straßen

- Erhalten der angedachten Nutzungsflexibilität im Straßenraum und Möglichkeit zur individuellen Gestaltung
- Vergrößerung der Breite der Werk-Stadt-Straßen, 15m scheinen nicht ausreichend für Aura-Zonen und Aneignungsflächen

Vorschläge Gestaltung Athener Straße

- Bauliche Trennung des Radwegs, um Konflikte mit Eltern, die Kinder zur Schule bringen, zu vermeiden
- Ergänzungsbahnhof jetzt planerisch berücksichtigen (siehe Berlin südl. Potsdamer Platz)
- Genügend Bäume als Lärmschutz
- Genügend Beschattung an Sport- und Spielflächen
- Großzügigere und breitere Verbindung von der Athener Straße über die Wolframstraße



Vorschläge Gestaltung Wohnwege

- Angemessene Anzahl an einfach zugänglichen Fahrradstellplätzen direkt an der Straße, vor der Haustür, im Innenhof etc., zusätzliche Stellplätze im Haus zur sicheren Verwahrung
- Möglichst wenig Asphalt, lieber Naturstein, Kopfsteinpflaster und viel Grün

Vorschläge Gestaltung Loop

- Großzügige Shared Space-Fläche, nicht zu kleinteilige Gliederung
- große Straßenbäume

Vorschläge Gestaltung Landschaftsband

- Bäume auf freien Flächen zum Kühlen und Ausruhen
- Umsetzung Promenade entlang der Hangkante am Rosensteinquartier und Ergänzung durch Erdgeschossnutzungen, z.B. kleine Einkehrmöglichkeiten und Läden
- Bäume entlang des Panoramawegs am Rosensteinquartier als Sicht- und Sonnenschutz für Wohnungen

Themenabend Freiraum

Einführung

Am letzten Themenabend lag der Fokus auf dem Freiraum von Stuttgart Rosenstein. Der Klimawandel, Extremwetter-Ereignisse, blau-grüne Infrastruktur, geteilte Grünräume zwischen Menschen, Flora und Fauna und die Möglichkeiten von Dachnutzungen kamen zur Sprache. Die Teilnehmer:innen schätzten ein, ob die angedachte Freiraumaufteilung funktionieren kann und welche Potentiale und Schwächen zu sehen sind.

Ablauf

Auf die Begrüßung und Einführung von Dörte Meinerling und Michael Hausiel folgte eine Interviewrunde zu den klimatischen Auswirkungen im Plangebiet sowie zu den daraus folgenden Maßnahmen zu Klimaanpassung und Biodiversität. Gesprächspartner von Dörte Meinerling waren Jasmin Hofgärtner aus dem Sachgebiet Klimaschutz und Klimaanpassung im Amt für Umweltschutz, Bernd Junge aus dem Sachgebiet Landschafts- und Grünordnungsplanung im Amt für Stadtplanung und Wohnen sowie Jochen Köber von Koeber Landschaftsarchitektur.

Es folgte ein moderiertes Gespräch am Modell, um offene Fragen zu klären und die Grundzüge der Freiraumplanung vorzustellen. Die Pause bot neben den Möglichkeiten zum Austausch und der Vernetzung die Gelegenheit für Interessierte, die geplante Topographie am Arbeitsmodell von asp Architekten nachzuvollziehen.

Im zweiten Teil des Abends konnten die Teilnehmer:innen die Planung für die Freiräume zunächst an zwei Stationen bewerten und Anregungen zur Verbesserung einbringen. In Kleingruppen erarbeiteten sie danach Vorschläge zur Gestaltung der Freiräume der Athener Straße, des zentralen Platzes am Block Prag und des Gleisbogenparks. Zum Abschluss fassten die Moderatorinnen des Abends, Dörte Meinerling und Sara Dahme, die Inhalte aus den Stationen für alle zusammen und luden herzlich zur Abschlussveranstaltung am 25. Juli ein.

Interview

Die erste Frage des Interviews bezog sich auf die durch die Kessellage allgemein vorherrschende eingeschränkte Belüftung und den verminderten Abtransport von Luftschadstoffen in Stuttgart. Hierzu wollte Dörte Meinerling von Jasmin Hofgärtner wissen, wie eine gute Durchlüftung auch in Zukunft, bei einer baulichen Entwicklung der Fläche von Stuttgart Rosenstein, garantiert werden könne. Im Bereich des Unteren Schlossgartens und auch im Bereich von Stuttgart Rosenstein seien heute Kaltluftströme vorhanden, die sowohl für die Entwicklungsfläche als auch für die Innenstadt eine bedeutende Rolle spielen würden.

Jasmin Hofgärtner erläuterte, dass die Gesamtdurchlüftung aus Wind und Kaltluftflüssen sowohl für die Stadt als auch für das Plangebiet von sehr großer Bedeutung sei – insbesondere im Hinblick auf die Folgen des Klimawandels. In die Planung fließe das beispielsweise durch Beschränkungen in der Höhenentwicklung und durch Öffnungen in den Gebäuden ein, sowie durch wesentliche Minimierung der thermischen Belastung bzw. der urbanen Wärmeinsel. Eine weitere Maßnahme wäre die Vermeidung von geschlossenen Innenhöfen in allen Quartieren. In Verbindung mit dem milden Klima Stuttgarts trete entsprechend häufig eine thermische Belastung auf. Wenn sich ein Gebiet am Tag sehr stark aufheize, komme es nachts kaum mehr zu einer merklichen Abkühlung, im Gegenteil, es gäbe einen ausgeprägten Temperaturüber-



Gespräch am Modell und offene Fragen

schuss gegenüber der freien Landschaft, was durch die Kessellage weiter verstärkt werde. Somit würde sich nachts eine sogenannte städtische Wärmeinsel ausbilden.

Die Ausführungen von Jasmin Hofgärtner ließen Dörte Meinerling die Frage aufwerfen, was Stuttgart und insbesondere den Bereich Stuttgart Rosenstein zukünftig im Hinblick auf Hitzetage und Dürreperioden erwarten. Nach derzeitigem Kenntnisstand könne man Stuttgart zu den Regionen Deutschlands zählen, die überproportional stark von den Folgen des Klimawandels betroffen seien, führte Jasmin Hofgärtner aus. Eine Stadtklimastudie von 2017 mit dem Deutschen Wetterdienst, in der die Anzahl der Tage mit starker Wärmebelastung bestimmt wurde, zeige, dass das Plangebiet Stuttgart Rosenstein im Ist-Zustand vergleichbar mit Teilen der dichten

Innenstadt sei und in Zukunft im günstigsten Fall mit etwa 50 Tagen mit starker Wärmebelastung zu rechnen sei, im ungünstigsten Fall mit etwa 60 Tagen. Was eine umfassende Begrünung bringe, würde beim Blick auf den Unteren Schlossgarten deutlich. Dieser weise mindestens zehn Wärmebelastungstage weniger auf. Auf die Frage, welche Maßnahmen in Stuttgart Rosenstein angedacht seien, um mit den zu erwartenden klimatischen Bedingungen und Extremwetterereignissen umzugehen, erläuterten Bernd Junge und Jochen Köber das in Stuttgart Rosenstein verfolgte Prinzip der Schwammstadt. Das Prinzip beruhe auf einer zeitweisen Aufnahme und einer verzögerten Abgabe von Wasser. Dach- und Fassadenbegrünung, vielfältige Versickerungsflächen und weitmögliche wasserdurchlässige Oberflächenbeläge seien Maßnahmen, die dieses Prinzip stützten.





Der vielfältige Grünraum würde zudem den Erhalt der Biodiversität im Quartier unterstützen.

Gespräch am Modell und offene Fragen

Am Modell erläuterten Markus Weismann und Cem Arat und Jochen Köber anhand von unterschiedlichen projizierten Plänen die Grundzüge der Freiraumplanung, die unterschiedlichen Freiraumschichten, die angedachten Elemente der Freiraumgestaltung, die geplante blau-grünen Infrastruktur und die vorgesehenen Flächen für den Artenschutz.

Michael Hausiel erklärte auf die Frage, warum nicht mehr Flächen von Stuttgart Rosenstein für Grün- und Parkflächen eingeplant seien, dass dies eine Abwägung zwischen den vielen vorliegenden Bedarfen sei. Andere Themen, wie zum Beispiel die Realisierung von Wohnraum seien momentan ebenfalls sehr wichtig zu bedenken.

Zu den geplanten Artenschutzflächen im Gleisbogenpark interessierte die Teilnehmer:innen ob diese Artenschutzflächen ausschließlich für

Flora und Fauna gedacht wären oder ob sich dort auch Menschen aufhalten und durchbewegen könnten. Bernd Junge führte daraufhin aus, dass eine Durchwegung in diesen Bereichen vorgesehen wäre. Auch andere Nutzungen wären möglich, immer jedoch mit Rücksicht auf den Artenschutz. Generell müssten sich Artenschutz und Nutzung durch den Menschen nicht ausschließen. Insgesamt würde für den neuen Stadtteil beispielsweise der Ansatz des Animal-Aided-Design verfolgt und somit die Bedürfnisse von stadtwohnenden Tieren von Anfang an in die Planung integriert.

Nachgefragt wurde auch, ob die auf den Dächern vorgesehenen Grünflächen, Bewegungs- und Aufenthaltsflächen nach der Einführung der Photovoltaik-Pflicht-Verordnung umgesetzt werden könnten. Gemäß der Verordnung sind 60 % bzw. 75 % der Dachflächen zur Solarnutzung heranzuziehen. Herr Weinbrenner antwortete, dass eine Kombination von Grünflächen und Photovoltaik sowie eine Nutzung der Fassaden für Photovoltaik möglich wären.

Arbeit an den Stationen

Die Gespräche an den Stationen beschäftigten sich mit den vielfältigen Anforderungen an den Freiraum wie Klimaanpassung, Biodiversität, Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten durch Bewohner:innen und Besucher:innen.

Der Planteppich mit dem Rahmenplan diente auch in dieser Veranstaltung wieder als Grundlage des Austauschs und der Arbeit an den Stationen. Im Gegensatz zu den anderen Themenabenden war der Rahmenplan jedoch nicht mit weiteren Darstellungen überlagert sondern diesmal eine „leere“ Fläche mit Aufforderungscharakter für die gemeinsame Gestaltung.

Denn schon die Diskussionen über Freiräume in den geplanten Nachbarschaften, über Maßnahmen gegen Hitzestress, Formen der urbanen Landwirtschaft sowie über Begegnungsräume und Aneignungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum zeigten, dass die Teilnehmer:innen eine Vielzahl von Anregungen und konkreten Ideen mitbrachten, die es nun aufzunehmen galt. Für die Bereiche Athener Straße, Block Prag und Gleisbogenpark hatten die Teilnehmer:innen deshalb die Möglichkeit, ihre Anregungen in Kleingruppen von zwei bis drei Personen zu diskutieren und ortsspezifische Vorschläge für die Gestaltung der Freiräume zu machen.

Um den Teilnehmer:innen einen Eindruck von der geplanten Atmosphäre und Gestaltung der Freiräume zu geben, wurden Beispiele von Freiraumgestaltungen unterschiedlicher Art aus anderen Städten zur Beschreibung herangezogen und als Fotoreferenzen für einzelne Orte in





Stuttgart Rosenstein aufgestellt. Alle Vorschläge, Anregungen und Ideen zu bestimmten Orten wurden auf Kartonwürfel geschrieben und direkt an den Ort der Bestimmung gestellt und zum Abschluss in der größeren Gruppe vorgestragen und erörtert. Weitere allgemeine Anregungen und Bedenken konnten auch in dieser Themenveranstaltung wieder direkt in der Gruppe vorgebracht oder auf Karten notiert werden.

Die Ergebnisse des Themenabends Freiraum befinden sich als Zusammenfassung des Abends auf den folgenden drei Seiten.

Ergebnisse zum Thema Freiraum

Die Gespräche in dieser Veranstaltung beschäftigten sich mit den Anforderungen an den Freiraum und umfassten vielseitige Bereiche wie: Grünflächen, Versiegelung, Biodiversität, Urbane Landwirtschaft, Möglichkeitsräume. Maßnahmen zur Klimaanpassung, Beispielbare Stadt und Sauberkeit.

Neben den Anforderungen, Wünschen und Bedenken wurden hier auch einige konkrete Vorschläge zu den großen Freibereichen wie den Block Prag und den Gleisbogenpark gemacht.

Die Zusammenstellung zeigt die übergeordneten Aussagen der Veranstaltung:

- Unterstützung der Idee von einem radikal grünen Stadtteil und Forderung einer geringen Versiegelung
- Forderung nach noch mehr Möglichkeitsräumen zur Aneignung durch urbane Landwirtschaft und zur Unterstützung von Biodiversität
- Maßnahmen zur Klimaanpassung/ Minderung von Hitzestress/ Null-/Plus-Energie-Bauweise
- Umsetzung der Idee des Rahmenplans zur beispielbaren Stadt für alle Generationen
- Sauberkeit und Hygiene im öffentlichen Raum mitbedenken
- Sicherheitskonzept planen

Hierbei waren besonders häufig genannte und bedeutungsvolle Unterpunkte folgenden:

- Umsetzung einer großzügigen Begrünung, min. in der geplanten Größe des Rahmenplans
- Umsetzung eines geringen Versiegelungsgrades im gesamten Entwicklungsgebiet

- Flächen für urbanes Gärtnern im gesamten Entwicklungsgebiet verteilt zur Gestaltung der Grünräume
- Aneignungsflächen im gesamten Entwicklungsgebiet
- Maßnahmen zur guten Durchlüftung in den Quartieren
- Umsetzung der im Rahmenplan hinterlegten Idee der beispielbaren Stadt, gerne für alle Generationen (Schachttische, Tischtennis, „Minisport“)

Zusammenfassend kann man also hervorheben, dass ein radikal grüner Stadtteil sehr begrüßt wird, allerdings noch mehr grün erwartet wird, als die bisher geplanten Grünflächen und Baumbepflanzungen, die im Rahmenplan momentan zu sehen sind. Gleichzeitig sollte auf einen möglichst kleinen Versiegelungsgrad geachtet werden. Es sollte überprüft werden, welche Flächen nicht zwingend versiegelt sein müssen. Außerdem wurde die Umsetzung von Aneignungsflächen im gesamten Entwicklungsgebiet begrüßt. Es soll laut Teilnehmer:innen noch mehr Möglichkeitsräume geben, sowie im Gebiet verteilte Flächen für urbanes Gärtnern. Diese Art der eigenen Gestaltung der Grünflächen war für viele Teilnehmer:innen ein großes Anliegen, wie die beiden untenstehenden Zitate aus den Anregungskarten zeigen:

„Überall Aneignungsflächen für die Menschen, die dort Leben und Arbeiten „frei“ lassen. „

„Selbstorganisierte „Stadtacker“ an mehreren Orten“

Als wichtige Maßnahme zur Klimaanpassung wurde die gute Durchlüftung der Quartiere genannt. Diese wird von den Teilnehmer:innen als besonders wichtig erachtet und sollte in die Planung der Bebauungsstruktur integriert werden.

Unterstützung der Idee von einem radikal grünen Stadtteil und Forderung einer geringen Versiegelung

- **Umsetzung einer großzügigen Begrünung, min. in der geplanten Größe des Rahmenplans**
- **Umsetzung eines geringen Versiegelungsgrades im gesamten Entwicklungsgebiet**
- Optische und gestalterische Stärkung der Grünvernetzung
- Enge Baumbepflanzung, da es lange dauert bis ein Baum groß ist
- Planung und Umsetzung von mehr Bäumen als im Rahmenplan vorgesehen
- Bestehenden Baumbestand und bestehende Grünflächen und ihre Biodiversität erhalten
- Beschattung von Aufenthaltsorten mit Bäumen (keine Sonnensegel, Dächer etc.)
- Fassadenbegrünung mit wildem Wein > im Sommer kühlend, im Winter gute Isolation
- Gestaltung der Flächen im Wohnumfeld: guter Mix aus persönlicher Nutzung (gern genutzte Flächen mit gemähtem Rasen, Sitzgelegenheiten, Beschattung) und Artenschutz (nicht so gerne genutzte Flächen, naturbelassen und unzugänglich, für Flora und Fauna)
- Ausreichende private Grünflächen direkt vor den Gebäuden
- Keine einjährigen Zuchtpflanzen in Beeten, da sie wenig Mehrwert für Insekten haben

Forderung nach noch mehr Möglichkeitsräumen zur Aneignung durch urbane Landwirtschaft und zur Unterstützung von Biodiversität

- Konzept zur Nutzung der Expertise des Stadtackers für weitere Initiativen der urbanen Landwirtschaft im Bereich Aneignung, Gärtnern, etc., z.B. Rolle eines Coaches
- **Flächen für urbanes Gärtnern im gesamten Entwicklungsgebiet verteilt zur Gestaltung der Grünräume**
- Erhaltung der bestehenden urbanen Landwirtschaft und der erreichten Biodiversität
- Bessere Vernetzung von Bestandsflächen der urbanen Landwirtschaft und neuen Entwicklungsflächen
- Urbane Landwirtschaft entlang des Loops
- **Aneignungsflächen im gesamten Entwicklungsgebiet**
- Aneignungsmöglichkeiten für Brachen bzw. noch nicht entwickelte Flächen
- Öffentlich zugängliche Stadtgärten als Bildungsorte in unterschiedlicher Ausprägung, z.B. Streuobstwiesen, Wildkräuter, Erklärtafeln, Apothekergarten (Lübeck), Demeterhof
- Stadt-Imkerei
- Erfahrbar- und Sichtbarmachen der Biodiversität in der Stadt
- Quartiersverwaltung für Freiflächen, z.B. Hilfestellung bei Genehmigungsprozessen

Außer den Themen zu Grünraum, Versiegelung, Aneignungsflächen und Durchlüftung war ein weiteres wichtiges Thema die beispielbare Stadt für alle Generationen. Somit sollte darauf geachtet werden, dass die Angebote verschiedene Altersgruppen ansprechen und nicht nur die junge Generation. Ein Beispiel sind Schachbretter und spezielle Bewegungsgeräte auch ältere Menschen ansprechen und Tischtennis ebenfalls von allen genutzt werden kann.

Weitere konkrete Vorschläge zu den Freiräumen Block Prag, Gleisbogenpark und Athenerstraße sowie zur Maker City befinden sich auf den folgenden Seiten 58–59.

Umsetzung von Maßnahmen zur Klimaanpassung und Minderung von Hitzestress

- **Maßnahmen zur guten Durchlüftung in den Quartieren**
- Kühlung der Quartiere durch Wind , Idee: große Windräder in großer Höhe
- Öffentliche Dachterrassen für jedermann bzw. alle Anwohner, um Abkühlung durch Durchlüftung/ Wind genießen zu können
- Wassermanagement im Gebäude und im Quartier, insbesondere Grauwassernutzung
- Fließendes Wasser, Wasserläufe, Wasserspiele, Brunnen, Teiche auch im öffentlichen Raum der Quartiere und in der Nachbarschaft zur Kühlung im Sommer
- Schattenspender im öffentlichen Raum, vor allem auf Plätzen
- Schattenspender vor der Haustür, z.B. durch Bäume, Pergola, Balkon im Stockwerk drüber
- Trinkwasserbrunnen an möglichst vielen öffentlichen Plätzen
- Umsetzung von Plus-Energie-Quartieren
- Umsetzung von Null-Energie-Häusern durch clevere Bebauungskonzepte, z.B. Energiespeicherung im Winter über große Fensterflächen, Bäume nicht zu nah am Haus, kompakte Bauweise zur Verringerung der Wärmeverluste, Dämmung durch Doppelwand mit Luft dazwischen als Isoliermedium
- Windkraftträder mit großer Höhe für kurze Wege von Stromerzeugern zu Stromverbrauchern, Lärmimmissionen werden durch Höhe der Windräder verringert, Windausbeute vergrößert
- Alleiniger Einsatz von CO₂ neutralen, nachhaltigen und wiederverwertbaren Baumaterialien,
- Umsetzung der Kreislaufwirtschaft bei Gebäudeneubau und bei Quartiersversorgung (Beispiel Holzmarkt Berlin)
- Verwendung natürlicher Materialien für Stadtmöbel im Freiraum

Umsetzung der Idee des Rahmenplans zur beispielbaren Stadt für alle Generationen

- Umsetzung der im Rahmenplan hinterlegten Idee der beispielbaren Stadt, gerne für alle Generationen (Schachtische, Tischtennis, „Minisport“)
- Kleine Spielplätze bzw. Spielorte in regelmäßigen Abständen, die nicht die typische Ausstattung aufweisen sondern naturnah mit unterschiedlichen Motiven gestaltet sind (Beispiel Insel Hiddensee)
- Nicht nur angelegte Spielorte sondern „Spielraum“ und „Freiraum“ für Kinder und Jugendliche, Mensch und Tier in den Quartieren, wo unbeaufsichtigtes Spielen möglich ist
- Spielorte in der Natur
- Liege- und Picknickwiesen
- Zeltplatz
- Flächen für Hunde
- Öffentliche Nutzung der Schulsportanlagen

Sauberkeit und Hygiene im öffentlichen Raum mitbedenken

- Öffentliche Toiletten an den großen Quartiersplätzen
- Genügend Mülleimer
- Innovatives, smartes Müllkonzept zur Müllsammlung und -trennung vor Ort und Müllsammlung, z.B. unterirdische Müllsammlung sowie zur Müllentsorgung im Quartier insgesamt

Sicherheitskonzept planen

- Sicherheitskonzept, insbesondere für Frauen, z.B.: Straßenbeleuchtung mit Bewegungssensor, die auch Tier-/Insektenfreundlich ist, keine geschlossenen Alleen, keine Tunnel ohne „Fluchtweg“, keine Ecken ohne Einblick, keine dunklen Unterführungen
- Gute Beleuchtung überall im Quartier, Beleuchtung, geregelt durch Bewegungsmelder
- Identifikation durch Ermöglichung von spontanen Konzerten etc. und damit Vorbeugen von Vandalismus
- Sicherheitskonzept für Radunterführung 24/7 bei Block Prag
- Polizeistation, evt. unterirdisch

Vorschläge für den Block Prag

Gestaltung der zentralen Mitte durch mehrere kleinere, zusammenhängende Flächen unterschiedlicher Ausprägung

- Gliederung der Platzfläche in unterschiedliche Bereiche, keine einheitliche Gestaltung für eine große Fläche, kein „Riesenplatz“

Herausarbeiten eines individuellen und unverwechselbaren Charakters

- Landmark, z.B. besonderes Kunstwerk
- Illumination

Stärkere Begrünung des Platzes, auch als Sonnenschutz

- Ausreichend Platz für Bäume, große Baumscheiben
- Mehr Pflanzen, Beete
- Grüne Sitzgelegenheiten
- Viele Sonnenschutzelemente und Schattenspende, gerne in Form von Bäumen

Offene Flächen ohne vorfestgelegte Nutzung und in kreativer Ausgestaltung

- Alltägliche, konsumfreie Aufenthaltsorte
- Offene Räume und Flächen für Yoga und Workouts
- Viele Sitzgelegenheiten in unterschiedlicher Ausprägung, kreativ, organisch, und teilweise mit Überdachung

Flächen für Kultur und Kunst schaffen

- Unterbringung von lauter Kulturnutzung wie Clubs, aber auch Bars und Gastro an lautem Transitort (S_Bahn-Haltestelle)
- Flächen für Festivals/ Feste, kleine Bühnen
- Flächen für Straßenmusiker/ Kultur und Kunst
- Wechselnde Kunstinstallationen, z.B. Licht oder Graffiti
- Einladende Haltestellen, z.B. durch Kunst, Ausstellungen
- Kulturraum im Freiraum, dezentrale kleine Orte zum kulturellen Experimentieren
- Natürlich wachsende Kunst, Baubotanik

Versorgungsmöglichkeiten in der zentralen Mitte mitdenken

- Bäcker, Späti
- Post, Bank
- Markt mit regionalen Produkten
- Wochenmarkt unter Arkaden
- Street Food
- Gastronomie

Flächen für urbanen Sport und Spiel

- Skaterpark
- Topographie nutzen, z.B. Riesenmurmelbahn
- Wassererlebnisbereiche wie Brunnen und Wasserspiele für alle Generationen

Infrastruktur mitdenken

- Mülleimer, Aschenbecher, Pfandflaschensammelplatz für Flaschensammler
- Ansprechende öffentliche Toiletten, vielleicht als Kunst gestaltet (Beispiel Tokio)

Vorschläge für den Gleisbogenpark

Aussichtspunkte setzen

- Unterschiedlich gestaltete Aufenthaltsplätze mit unterschiedlichen Sichtbeziehungen
- Unterschiedlich gestaltete Aussichtspunkte

Artenschutzflächen als Potenzial für Umweltbildung und Naturbeobachtung

- Artenschutzflächen für Flora und Fauna mit Möglichkeiten zur Durchwegung für Spaziergänger
- Naturlehrpfad
- Lehrgarten mit heimischen Pflanzen und Kräutern, z.B.
- Informationszentrum oder Informationshub „Natur“ zum Artenschutzgebiet
- Urbane Imkerei, auch als Lehrimkerei für Schulen und Kitas
- Botanischer Garten in Kleinformat

Erholungs- und Entspannungsorte schaffen

- Meditationsorte, „Wellness-Orte“ in der Natur, Ort der Ruhe, Erholung, Entschleunigung, z.B. Kneipanlage oder Barfusspfad, Yogaflächen
- Musikpfad
- Wasserspiel(platz) als Abkühlmöglichkeit und Attraktion für alle Generationen
- fließendes Wasser (Beispiel Vondelpark Amsterdam)
- Wasserfälle oder Wasserläufe

Sportflächen für unterschiedliche Nutzergruppen anbieten

- Jogging und Trimm-Dich-Pfad durch den gesamten Gleisbogenpark bis in die Athener Straße, Trimm-Dich-Geräte als Stromerzeuger
- Calistenics Park
- „Jugendspielplatz“, Z.B. Halfpipe
- Neckarwelle am südlichen Überwerfungsbauwerk

Open Air Kulturort und Freizeitflächen schaffen

- Open Air Flächen, Amphitheater oder Freilichtbühne im südlichen Teil des Parks
- Ausstellungsflächen
- Außengastronomie/ Kiosk

Ausdifferenzierung von Anschnitten unterschiedlicher Gestaltung und Schwerpunkt

- Einteilung des Parks in Abschnitte mit unterschiedlicher Gestaltung, z.B. Landschaftspark, Künstlerpark, öffentliche Streuobstwiesen

Vorschläge für die Athener Straße

Herausarbeiten eines individuellen und unverwechselbaren Charakters

- Mehr Charakter und „Persönlichkeit“
- Stadtstrand
- Musik durch Lautsprecher am Straßenrand
- Beleuchtete Böden, Beleuchtung betrieben durch Bewegungsenergie

Sportmöglichkeiten für viele Nutzergruppen

- Kletterwand und andere vertikale Spielflächen
- Befahrbare Flächen für Inlineskater, Skateboarder, Biker etc.
- Grüne Wiese als Spielfläche
- Tischtennis
- Öffentliche Nutzung der Schulsportanlagen

Verzahnung von Grün, Gebäuden, Infrastruktur

- Verzahnung von Grünflächen und Gebäuden
- Integration von Grünflächen auf Radwegen
- Home Office im Freien
- Bepflanzung im Kleinstadtflair bzw. individuelle Grünbereiche
- Mehr Bäume
- Mülleimer

Gastronomie im Grünen

- Biergarten/ Café im Grünen

Platz für Kunst und Kultur und Erhalt der Geschichte der Gleise

- Urbane Freiraumgestaltung als Hauptverbindung zwischen Innenstadt und neuem Quartier, neben Grünflächen auch Platz für Kunst, Tanz, Boule etc.
- Geschichte des Ortes erlebbar machen > Gleise erhalten, Waggons als Restaurant nutzen (Beispiel Gleisbogenpark Berlin)

Vorschläge für die Maker City C1

- Erhalt des Stadtrackers in seiner vorhandenen Größe
- Neue urbane Landwirtschaftsflächen

Kinder- und Jugendbeteiligung

Einführung

Schüler:innen unterschiedlichen Alters kamen am 21. Juli in den Ausstellungsraum von Stuttgart Rosenstein, um sich am Rahmenplan zu beteiligen.

Ablauf

Kinder und Jugendliche wurden in zwei Altersgruppen eingeteilt und beteiligt. Die erste Gruppe bestand aus Grundschüler:innen aus den Klassen 1-4. Von den Vertreter:innen der Stadtverwaltung und dem Büro planbar hochdrei wurden sie am Modell im Ausstellungsraum in das Thema Stuttgart Rosenstein eingeführt. Nach den Erläuterungen zum neuen Stadtteil, der Beantwortung einer Vielzahl von Fragen und dem selbstständigen Ausprobieren des interaktiven Modells, konnten die Kinder draußen vor dem Ausstellungsraum an dem kindgerecht

aufgearbeiteten Planeteppich aktiv werden. Es wurden ihnen von planbar hochdrei verschiedene Fragen zum Alltag und den Wünschen gestellt. Die Fragen bezogen sich auf die Themen Nutzungen, Freiraum und Mobilität. Die Antworten wurden von den Kindern aufgeschrieben und aufgemalt. Der größte Wunsch eines jeden Kindes wurde auf ein Kärtchen notiert und an einen Wunschbaum angehängt. Die kreativen und produktiven Ideen der Kinder wurde mit einem kleinen „Dankeschön“ in Form eines Puzzles belohnt.

In der zweiten Runde konnten Jugendliche einer 8. Klasse ihre Anregungen zur Planung für Stuttgart Rosenstein abgeben. Ebenfalls anwesend waren Mitarbeiter:innen der Koordinierungsstelle für die Beteiligung Jugendlicher am kommunalen Geschehen. Auch bei den Jugendlichen standen die Themen Nutzung, Freiraum und Mobilität im Fokus der Diskussionen. Nach





einer Erläuterung der Planungen am Modell arbeiteten die Schüler:innen in Kleingruppen zu den Themen.

Dialog mit Kindern und Jugendlichen

Der Einstieg in die Planung erfolgte mit den Grundschüler:innen über das Verorten von bekannten Gebäuden am Modell. Der Hauptbahnhof, das Naturkundemuseum im Rosensteinpark und weitere markante Gebäude wurden von den Kindern sofort erkannt und benannt. Ein Kind, welches im Nordbahnhofsviertel wohnt, konnte sogar sein Haus mit etwas Hilfe ausfindig machen. Nachdem das Plangebiet durch die Lage bekannter Gebäude an seinen Rändern eingegrenzt war und sich die Kinder orientieren konnten, wurde von Dörte Meinerling der Maßstab des Modells über Größenvergleiche erläutert. Danach ging Dörte Meinerling mit Hilfe der Visualisierungen des Luftbilds und des Rahmenplans im Modell auf die vorgesehene Planung ein. Die Bedeutung der dargestellten farbigen Flächen und Symbole wurde erklärt und Fragen

der Kinder beantwortet. Nach einer kurzen selbstständigen Experimentierphase am interaktiven Modell versammelten sich die Kinder am Plan-teppich draußen vor dem Ausstellungsraum.

Hier konnten die Kinder ihre Erfahrungen und Gewohnheiten aus ihrem Alltag einbringen und auf deren Grundlage Wünsche für den neuen Stadtteil äußern. Ganz konkret durften sich die Kinder beispielsweise vorstellen, in welcher Art von gestalteter Umgebung sie ihre Freizeit gerne verbringen würden, wo der Ort ihrer Hobbys und Freizeitbeschäftigungen in Bezug zu ihrer Wohnung liegen sollte, wie sie dort hinkommen wollten und was sie auf dem Weg alles gerne erledigen würden. Neben der Gestaltung von Freiräumen und Freizeitorten ging es auch um das Thema Mobilität. Insbesondere für den Schulweg wurden viele Vorschläge gesammelt, wie sich Kinder sicher fühlen und gleichzeitig spielerisch und sportlich aktiv sein können. Zu

allen Fragen erzählten die Kinder engagiert, schrieben ihre Gedanken auf und malten ihre Visionen.

Auch mit den Jugendlichen der 8. Klasse wurde zunächst das Plangebiet am Modell erkundet, bevor der Rahmenplan mit Hilfe von Visualisierungen themenspezifischer Pläne am Modell erläutert wurde. Bereits in diesem ersten Teil des Workshops wurden von Jugendlichen viele Fragen insbesondere zum Thema Mobilität im neuen Stadtteil gestellt und rege Diskussionen geführt.

Viele der Diskussionen konnten in der Kleingruppenarbeit im zweiten Teil des Workshops weitergeführt und konkrete Ideen am Plan-teppich entwickelt werden. Jeweils zwei der fokussierten Themen Nutzung, Mobilität und Freiraum wurden in den Kleingruppen intensiv behandelt. Weiteren Input sowie vertiefende Erläuterungen





erhielten die Jugendlichen von planbar hoch-drei sowie den Vertreter:innen der Stadtverwaltung. So entstanden eine Vielzahl von gut begründeten Ideen und Wünschen sowie konkrete Anregungen in Skizzenform.

Auch die Jugendlichen hielten ihren persönlich größten Wunsch fest und hängten ihn an den Wunschbaum. Am Ende des Workshops überreichten sie den Wunschbaum mit allen gesammelten Ergebnissen der Kinder- und Jugendbeteiligung an Bürgermeister Peter Pätzold.

Die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung befinden sich als Zusammenfassung auf den Seiten 64-65.



Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung

Die Kinder und Jugendliche stimmten in vielen Bereichen mit den Aussagen der Teilnehmer:innen der Themenabende überein. Neben schriftlichen Anregungen drückten einige Kinder und Jugendlichen ihre Ideen mithilfe von Skizzen aus.

Grüner Stadtteil

Sie wünschten sich ebenfalls ein noch grüneren Stadtteil mit vielen Grünflächen, Alleen, Wälder, Natur und Pflanzen. Außerdem wurden private Gärten und grüne Höfe sowie Aussichtspunkte gewünscht. Zu den spezielleren Wünschen, die in den bisherigen Veranstaltungen nicht geäußert wurden gehört ein Klettergarten und Baumwipfelpfad. Außerdem sind ein Zeltplatz und Gewächshäuser/ Schmetterlingshäuser gerne gesehen. Als Vorbild für das Stadtbild schlug ein Kind Altbauten mit Baumalleen im Straßenraum vor.

Aussagen der Kinder und Jugendlichen zum Thema Nutzungen

„Gratis Toiletten, Kinos, Freibad/ Hallenbad, Jugendhäuser, warme Essensmöglichkeiten, Unverpacktläden, 24h-Kiosk, Jugendbars, Bücherei, Museum der Illusionen, Restaurants, Kickboxen“

Autofreies Quartier mit Fuß- und Radwegen

Auch die Anregungen, Wünsche und Bedenken zu dem Thema Mobilität stimmte mit den Aussagen aus den Themenveranstaltungen überein. Die Kinder und Jugendliche wollten ebenfalls ein autofreies Quartier bzw. weniger Autos im Straßenraum und wünschen sich gleichzeitig mehr Fuß- und Radwege. Als öffentliches Fortbewegungsmittel wurde mehrmals eine Mini-Dampfloch und eine Seilbahn genannt. Kreative Antworten wurden bei der Frage: Wie würde ich am liebsten zur Schule gehen genannt (siehe grüner Kasten). Neben dem Fahrrad und Roller als Lieblings-Fortbewegungsmittel zur Schule gehen einige Kinder auch gerne mit dem Pferd oder mit dem Schlitten in die Schule.

Kurze Wege, vielfältige 24/7-Versorgung

Kurze Wege und eine vielfältige Versorgung im Quartier war den Kindern und Jugendlichen ebenfalls wichtig. Es sollte Bio- und Unverpacktläden geben, sowie Kioske und 24/7-Shops. Außerdem brauchen Kinder und Jugendliche eine Anlaufstelle für warmes Essen, Jugendbars und Ladestationen für Handys, sowie WLAN. Außerdem gab wurde geäußert, dass es Telefonzellen geben sollte, für die Kinder, die noch kein Handy besitzen.

Erlebbares Wasser

Im Hinblick auf die Nutzungswünsche war auch bei den Kindern das erlebbare Wasser ein wichtiges Element. Das Thema Baden und schwim-

„Öffentliche Räume für Jugendliche, mehr Supermärkte in Wohngebieten, öffentliche Küchen, mehr Schulen in direkter Nachbarschaft, mehr Gemeinschaftsflächen“

Zitate der Kinder und Jugendlichen zum Thema Mobilität

„Ich wünsche mir breitere Fahrradwege, damit man andere Radfahrer überholen kann.“

„Günstigere Tickets für Bus und Bahn, E-Scooter, Ladestationen für E-Bikes und andere E-Autos. Ein Zug, der die Sehenswürdigkeiten des Quartiers zeigt“

Wie würde ich am liebsten zur Schule gehen?

- 1... Mit dem Fahrrad/ Roller
- 2... Mit Inlinern
- 3... Zu Fuß
- 4... Mit dem Pferd
- 5... Mit der Seilbahn
- 6... Über Wasserwege/ Boot

„Keine Parkstreifen an den Straßen sondern eher Bäume und Autos müssen in Garagen.“

men beschäftigte nicht nur die Erwachsenen. Vorgeschlagenen Nutzungen mit dem Thema des erlebbaren Wassers waren: Ein Schwimm-/ Spaßbad mit Rutschen, ein Badesee, kostenlose Wasserspender, Wasserspiele und Wasserläufe. Zudem soll es Schatten geben. Entweder durch Bäume oder schattenspendende Tücher erzeugt.

Orte für Kultur und Freizeit

Als Nutzungen für ihre Freizeit fehlt den Kindern und Jugendlichen eine Hall of Fame, ein Ort an welchem legal Graffiti gesprüht werden darf. Außerdem werden (Indoor)Sportmöglichkeiten gewünscht wie: Skatepark, Sprungbude, Inlinerparkours, Turn- und Tanzhallen. Aber auch Orte für Kultur sollten laut den Kindern und Jugendlichen entstehen. Sie wünschten sich Straßengalerien, Kunstausstellungen, Museum der Illusionen, Büchereien und ein Virtual Reality Raum. Aber auch verschiedene Arten an Kinos sind erwünscht (z.B. Outdoor- und Auto-Kinos). Als Nutzung für stillgelegte Tunnel wünschen sich die Jugendlichen Restaurants/Bars in der Röhre.

Sicherheit

Generell machten sich insbesondere die Jugendlichen Gedanken um das Thema Sicherheit. Hier könne laut den Jugendlichen eine gute Beleuchtung Abhilfe schaffen.



Gespräch mit IG Bürger

Am 5. Juli 2022 fand mit der Interessensgemeinschaft Bürger für Baden-Württemberg e.V. (IG Bürger) ein Gespräch über den vorliegenden Rahmenplanentwurf statt. Die IG Bürger wurde zu diesem Termin eingeladen, da sie sich seit vielen Jahren mit dem Verkehrs- und Städtebauprojekt Stuttgart 21 beschäftigt und dabei insbesondere auch die Entwicklungen von Stuttgart Rosenstein im Blick hat. Die Vertreter:innen der IG Bürger kennen sich besonders gut mit den Rahmenbedingungen der Entwicklungsflächen aus und konnten in ihrem Gespräch mit den Vertreter:innen der Stadt Stuttgart Anregungen und Hinweise für den vorliegenden Rahmenplan und die das weitere Verfahren abgeben.

Bestandsgebäude zeitnah und detailliert untersuchen

- Vertiefende Untersuchungen zu Schadstoffbelastungen, Tragwerk und möglichen Nachnutzungen für alle Bestandsgebäude zur späteren Risikominimierung, insbesondere für Lokschuppen, Paketpostamt, Bahnbetriebswerk, Stellwerk, Überwerfungsbauwerke und Neckarbrücke
- Detaillierte Untersuchungen zum Lokschuppen: Schadstoffuntersuchungen des Tragwerks, Asbestuntersuchung des Dachs, Brandschutzkonzept, Untersuchung auf Altlasten im Boden im Bereich der Verschiebebühne, Machbarkeitsstudie zu möglichen Nachnutzungen

Voraussetzungen schaffen für eine schnelle, gut geplante gesamte Entwicklung

- Zügige Einleitung von Baugrunduntersuchungen, um Klarheit zu bekommen über Bodenbeschaffenheit, Altlasten und Lage von Kampfmitteln aus dem Zweiten Weltkrieg
- Klare Aussagen zu „blinden“ Flecken, z.B. zu Gestaltung und Machbarkeit der vorgesehenen Erschließung des geplanten Paketpostamts in C2
- Erarbeitung eines Einzelhandelskonzepts

Kontinuität und Flexibilität der Planung ermöglichen

- Herausarbeiten von Konstanten und Variablen der Planung
- Beibehalten und Weiterentwicklung der Konstanten
- Sichtbar machen im Rahmenplan und transparente Kommunikation über Bereiche, in denen noch Änderungen möglich sind
- Planung in Varianten, um auf mögliche Änderungen der Rahmenbedingungen flexibel reagieren zu können
- Berücksichtigung von Erweiterungsoptionen für DB und S-Bahn

Stuttgart Rosenstein im städtebaulichen Kontext verknüpfen

- Städtebauliche Querbeziehung und ÖPNV-Verbindung zwischen Rosenstein und Stuttgart-Ost
- Sozialräumliches Konzept für Rosenstein und die angrenzenden Quartiere, insbesondere das Nordbahnhofviertel
- Landschaftliche Neugestaltung des Schloßgartens von herrschaftlich zu bürgerlich
- Überprüfung Logistikwege im gesamtstädtischen Kontext

Projektorganisation langfristig anlegen

- Gründung einer unabhängigen Projektgesellschaft in Besitz der Stadt
- Externe Projektsteuerung auch von Aufgaben wie Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Topografie alltagstauglicher gestalten

- Verringerung des Gefälles am Parkrand, so dass Barrierearmut überall gewährleistet wird
- Verringerung der Barriere des teilweise erhaltenen Bahndamms

Offenen und transparenten Beteiligungsprozess führen

- Beteiligungsmöglichkeiten für alle am Projekt Interessierten über die Online-Beteiligung hinaus
- Iterativen Beteiligungsprozess für die weitere Planung
- Digitale 3D-Modelle, um mit den Bürger:innen zu arbeiten und Varianten zu

Ergebnisse der Online-Beteiligung

Vom 23. Juni bis zum 25. Juli 2022 konnten Interessierte an der Online-Beteiligung zu Stuttgart Rosenstein teilnehmen. Dazu wurde auf der Website rosenstein-stuttgart.de ein umfangreiches Beteiligungs-Tool bereitgestellt.

Ablauf der Online-Beteiligung

Die Teilnehmenden bewerteten verschiedene Aspekte der Planung in einem Spektrum von „Ich stimme voll zu“ bis „Ich stimme nicht zu“. Ihre Entscheidungen begründeten sie anschließend in ihren eigenen Worten. Insgesamt erfreute sich die Online-Beteiligung großer Resonanz: So nahmen insgesamt 373 verifizierte Personen teil und es wurden 535 Fragebögen ausgefüllt. Diese verteilen sich auf die Themenfelder Nutzungen (252 ausgefüllte Fragebögen), Freiraum (117 ausgefüllte Fragebögen) und Mobilität (166 ausgefüllte Fragebögen). Innerhalb der Themenfelder bekam das aktuelle Freiraumkonzept die größte Zustimmung (53 Prozent stimmten voll zu). Geteilter Meinung waren die Teilnehmenden beispielsweise bei der Frage „Ich würde gerne auf ein eigenes Auto verzichten, wenn das bedeutet, dass meine Miete dann deutlich preiswerter als die eines Autobesitzers ist.“ Eine knappe Mehrheit von 51 Prozent stimmte dieser Aussage zu.

Zusammenfassung und Stimmungsbild

Zusammenfassend kann man sagen, dass die grundlegenden Konzepte der drei Themenbereiche viel Zustimmung erfahren haben. Trotz allem war diese Zustimmung oftmals mit Vorbehalten, Verbesserungsvorschlägen und Bedingungen verknüpft. Begegnungsräume für unterschiedliche Generationen und Nachbarschaften, soziale Mischung und Treffpunkte wurden im Konzept begrüßt. Durch kurze Wege zur Erledigung des alltäglichen Bedarfs steigt

für viele Befragte die Lebensqualität. Bedenken gab es vor allem zum Konfliktpotential durch Lärm bei der geplanten Nutzungsmischung. Produktion in der Stadt wurde von vielen als positiv bewertet, unter der Bedingung, dass keine Belästigung durch Lärm oder erhöhtes Verkehrsaufkommen entstehe. Ruhe und Erholung sollten nach den Meinungen vieler Befragten im Wohnumfeld und im öffentlichen Raum trotzdem möglich sein. Ein wichtiges Anliegen war die Ermöglichung von bezahlbarem Wohnraum durch nachhaltige Vergabekonzepte. Von einigen wurde die Meinung vertreten, dass im bisherigen Konzept noch zu wenig Wohnraum umgesetzt wurde. Das Freiraumkonzept wurde von vielen wegen des integrierten Arten- und Naturschutzes, der Verbesserung des Stadtklimas und der angedachten Erholungs- und Begegnungsorte als positiv bewertet. Auch das Thema der beispielbaren Stadt und der gemeinschaftlich genutzten Bewegungsräume fand viel Zustimmung. Dennoch könnte die Planung noch grüner werden: Eine deutliche Mehrheit gab an, dass Begrünung nicht nur im Park und im öffentlichen Raum, sondern auch auf Dächern und Fassaden umgesetzt werden sollte.

Das Mobilitätskonzept fand ebenfalls viel Zuspruch. Allerdings gab es hier auch die meisten Gegenstimmen und Bedenken, sowie weitere Verbesserungsvorschläge. Das autofreie Konzept wurde mehrheitlich unterstützt. Es herrscht jedoch Konsens darüber, dass sich hierfür im ganzen Großraum Stuttgart die Kapazität, Barrierefreiheit und Taktung des ÖPNVs deutlich verbessern muss. Außerdem ist die Anbindung nach Stuttgart Ost ein wichtiges Anliegen. Viele Bedenken wurden auch zum Sharing-Konzept geäußert. Circa 1/4 der Befragten kann sich nicht vorstellen, unter den momentanen Bedingungen auf das Auto zu verzichten. Neben der Zustimmung gab es auch Befragte, die das Konzept ablehnten. Mehr Parkplätze und Tiefgaragenplätze müssten umgesetzt werden. Auch der Stellplatzschlüssel wurde von einigen als zu gering eingestuft. Außerdem würde die Anbindung durch den ÖPNV noch nicht ausreichen.

Zitate der Online-Beteiligung

„(..) Generell sehe ich es kritisch, nicht ausreichend Stellplätze durch fehlende Tiefgaragen zur Verfügung zu stellen.“

„(..) Bahn- und Busverkehr auch außerhalb mehr ausbauen! Und Tickets sollten preiswerter sein als aktuell.“

„...und natürlich maximale Anzahl an Bäumen, und zwar echte, keine Mini-Zwerge wie so oft!!!“

„Besitze seit 10 Jahren kein Auto und muss die rein auf MIV orientierte Verkehrspolitik ertragen. Es ist Zeit das zu ändern.“

„...dass Kunstwerkstätten und Co etwas mehr Raum bekommen, sowie ggf. an Urban Gardening Flächen o.ä. gedacht wird.“

„Mehr bezahlbarer Wohnraum wäre wünschenswert.“

„Nähe zum Park und Distanz zu innerstädtischem Lärm und Hektik.“

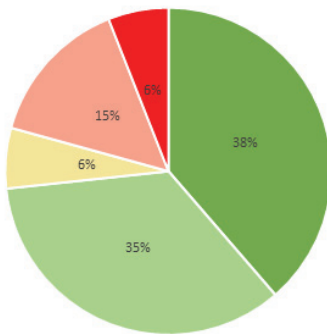
„Kultur und nächtliche Nutzung MÜSSEN auch laut sein dürfen –

(...) immer aber mit dem Anspruch die Nutzung WIRKLICH ausüben zu können, um vorauszusagende Konflikte zu vermeiden.“

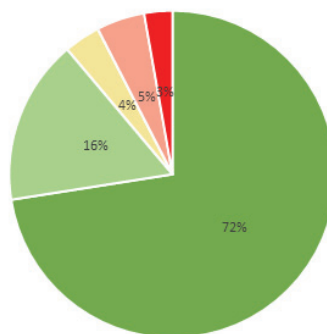
„(..) dass alte Menschen und kleine Kinder unkompliziert zusammen kommen können – zwischen ihnen entsteht so wertvolle Interaktion, sei es nur durch Beobachten und Blickkontakt“

Ergebnisse des Fragebogens: Nutzung

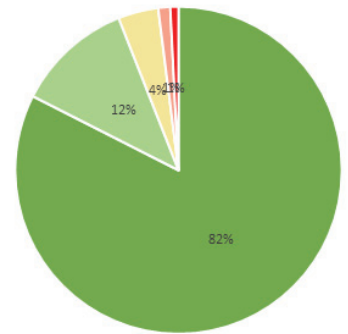
(1) Die für Stuttgart Rosenstein vorgeschlagene Nutzungsverteilung finde ich gut.



(2) Eine vertikale Nutzungsmischung in Stuttgart Rosenstein halte ich für wichtig und zeitgemäß.



(3) Die Mehrfachnutzungen von Flächen halte ich für unerlässlich und zeitgemäß



- stimme voll zu**
- stimme teilweise zu**
- neutral**
- stimme weniger zu**
- stimme nicht zu**

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 01:

Eine Befragte lobt die Möglichkeit, dass Kinder und ältere Menschen unkompliziert zusammenkommen können und dadurch wertvolle Interaktion entstehen kann. Trotz allem werden weitere Bedarfe und Wünsche formuliert, um die Nutzungsmischung weiter zu verbessern.

- unkommerzielle Orte sog. „Third Places“ im Erdgeschoss ohne Konsumzwang, die von allen (Jugendlichen, Menschen mit wenig Geld...) genutzt werden können
- kleine Boutiquen und individuelle Cafés, weniger Ketten

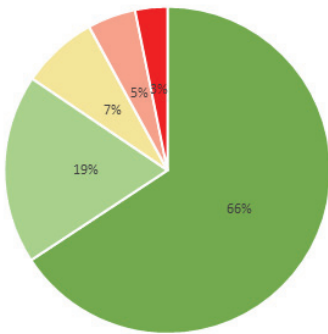
Unter den 21 % der Befragten, die weniger oder nicht zustimmen, begründen einige ihre Antwort

damit, dass bezahlbarer Wohnraum die höchste Priorität sein sollte. Bedenken gibt es zudem am Lautstärkepegel und den Gewerbeflächen. Es wird befürchtet, dass durch die Nutzungsmischung sehr viele Geräusche entstehen und man durch mangelnden Lärmschutz keine Ruhe findet und der Park seinen Erholungscharakter verliert. Andere Befragte würden gerne eine bessere Mischung zwischen Wohnen und Arbeiten umsetzen. Zudem wird befürchtet, dass in Zeiten von Homeoffice und Ladenschließungen zu viele Gewerbeflächen eingeplant sind. Weitere Bedenken werden zum Thema Entsorgung geäußert. Es besteht die Befürchtung, dass es lange Wege zu Entsorgungsstandorten geben wird und Straßen mehrfach befahren werden müssen, was Lärm erzeugt. Hier wird sich eine Abladestation innerhalb von 50 m pro Gebäude gewünscht.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 02:

Sofern sich die Lärmentwicklung zwischen Nutzraum und Wohnraum trennen lässt, wird die vertikale Strukturierung vorwiegend als positiv wahrgenommen, da somit der Flächenverbrauch reduziert werden kann. Dabei ist den Befragten allerdings eine barrierefreie Ausführung besonders wichtig. Die größten Bedenken

(4) Die für Stuttgart Rosenstein vorgeschlagene „gemischte Stadt“ in der ich Wohnen, Arbeiten und Leben kombinieren kann, finde ich gut.



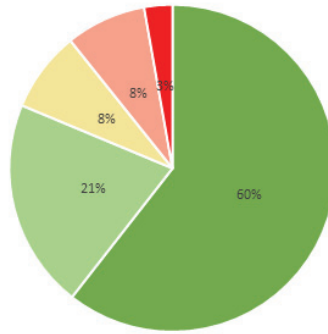
wurden in Zusammenhang mit dem Thema Lärm geäußert. Es besteht die Befürchtung, dass ohne ein gutes Lärmschutzkonzept die Mischung zwischen Kita, Kultur, Gastro und Wohnen nicht funktionieren kann. Die Wohnung ist für viele eine Ruhezone und ein Rückzugsort. Diese gegensätzlichen Bedürfnisse aufeinander abzustimmen und Konflikte zu vermeiden, gilt als schwierig bis unmöglich bei einigen Befragten.

Ein weiteres, wichtiges Anliegen ist die Abstimmung und Ergänzung der Tages- und Nachtnutzungen.

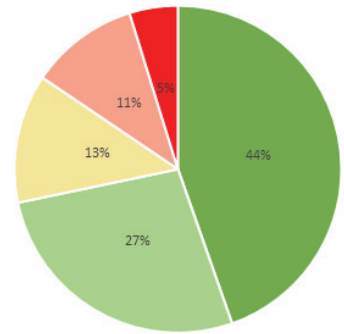
Vereinzelt wird eine gewisse Distanz von Arbeitsplatz und Kita zum eigenen Wohnort als angenehm empfunden. Einigen Befragten ist die geplante vertikale Struktur sogar noch zu wenig ausgebildet. Sie schlagen Hochhäuser vor.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 03: Mehrfachnutzungen werden als innovatives Konzept wahrgenommen. 82 % bewerten dieses Konzept als unerlässlich und zeitgemäß. Hier zählen für die Befragten auch offene, gemeinschaftlich bewirtete Gartenflächen dazu. Die Gärten und außerschulisch genutzte Flächen wie die Schulhöfe würden das Quartier

(5) Die Nutzungen, die im Quartiers-Hub zusammengeführt werden, sind eine sinnvolle und kommunikationsfördernde Mischung



(9) Produktion wieder in die Stadt zu holen halte ich für ...



beleben. Voraussetzung sei eine digitale Infrastruktur, eine geklärte Verantwortlichkeit und starke Nachbarschaftsinitiativen sowie inklusive Ansätze. Trotz der starken Zustimmung bestehen Bedenken wegen eines erhöhten Pflege- und Wartungsbedarfs für ein aktives Nutzungsmanagement. Es wird vorgeschlagen, die Sportvereine einzubinden und flexible Flächen ohne vorfestgelegte Nutzungsstrukturen einzuplanen. Vereinzelt wird die Errichtung von Wohnraum als wichtiger erachtet als die Mehrfachnutzung der Räume.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 04: Das Prinzip der gemischten Stadt wird ebenfalls mehrheitlich als positiv empfunden. Als Gründe werden die vielfältigen, spontanen Begegnungen angegeben. Außerdem wird angegeben, dass Lebensqualität entstehe, wenn man die Besorgungen in direkter Nachbarschaft und ohne Auto erledigen könne. Des Weiteren sei dieses Konzept ökologisch sinnvoll. Trotzdem wird von vielen die Priorisierung des Wohnens gewünscht. Und zwar ein bezahlbares, vielfältiges und soziales Wohnen.

Einige wenige können sich nicht vorstellen, dass Bewohner:innen in diesem Viertel auch eine

passende Arbeit finden werden. Von Anderen wird sogar eine gewisse räumliche Distanz zur Arbeit als positiv empfunden, um besser abschalten zu können. Deshalb wird eine gute Verkehrsanbindung gefordert, da davon ausgegangen wird, dass trotzdem ein großer Anteil der Bewohner:innen pendeln wird. Auch die Lebendigkeit wird zum Teil eher als Belästigung wahrgenommen, die keine Trennung zwischen dem Ruheort zuhause und der Lärmbelastung der Straßen zulässt. Einige finden, dass überproportional viele Büro- und Gewerbeflächen eingeplant sind, da gerade in Zeiten des Home-office viele bereits bestehende Flächen frei werden und lieber Co-Working Spaces oder offene buchbare Arbeitsplätze entstehen sollten. Auch die Ausgestaltung von Nutzungszonen wird erwünscht, um den Lärmkonflikt zwischen Kultur, Veranstaltungen und Wohnen bestmöglich zu vermeiden.

Außerdem wird gefordert, die Bezahlbarkeit der Flächen zu gewährleisten, um auch für Kleingewerbe und nicht nur für große Ketten attraktiv zu sein. Auch umliegende Stadtviertel sollen einbezogen werden, sodass keine Interne Community entsteht, die sich ausschließlich im Viertel aufhält.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 05:

Generell wird die Nutzungsmischung innerhalb des Quartiershubs als sinnvoll und kommunikationsfördernd bewertet. 60 % stimmen diesem Konzept voll zu, da die Straßen in Innenstädten vermehrt als Orte der Begegnung und Kommunikation genutzt werden sollten. Um dazu beizutragen, sollen die öffentlichen Flächen grüner (mehr Park- und Grünfläche, Urban Gardening, und vertikales Grün) und inklusiver gestaltet werden. Trotz allem wird gefordert, ein Konzept zu entwickeln, welches saubere, ordentliche und Vandalismus freie Gemeinschaftsflächen garantiert. Um die Gemeinschaft anzukurbeln, wird vorgeschlagen, kostenlose Fläche an Bands und Vereine zu vergeben und durch sozialpädagogisches Personal die gewünschte soziale Mischung zu ermöglichen und zu begleiten.

Weitere Anliegen betreffen die Mobilität. Die Infrastruktur für Elektromobilität soll besser ausgebaut werden. Das soll beispielsweise durch ausreichend Ladesäulen für Autos und E-Bikes (11 kw Ladeplatz), Bezuschussung und kostenfreies Parken geschehen. Neben der Zustimmung gibt es einige Stimmen, die die Umsetzung von Tiefgaragen (und generell mehr Parkplätze) unter den Wohnhäusern fordern. Der Platz des Mobility-Hubs könnte anstatt dessen für Kulturelles, Soziales und weiteren Wohnraum genutzt werden. Einige Befragte sind skeptisch, ob dieses Konzept funktionieren kann und fordern einen Plan B, falls Carsharing und Gemeinschaftsflächen nicht angenommen werden.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 09:

Insgesamt hielt die Mehrheit der Befragten die Idee, die Produktion wieder in die Stadt zu holen für (sehr) sinnvoll. Den größten Mehrwert, der dadurch erzeugt werden kann, sahen die Teilnehmer:innen in den kurzen Wegen (Transportwege, Arbeitswege, ...) und den damit einhergehenden schonenden Umgang mit der Umwelt. Ein weiterer wichtiger Aspekt war der Bezug zu den lokalen Unternehmen und die Synergien, die daraus resultieren. Man bekomme Einblicke in die Herstellungs- und Produktionsprozesse durch die räumliche Nähe und lerne die dahinterstehenden Personen kennen. Gerade für Kinder und Jugendliche könne so Interesse geweckt werden an Handwerk und Traditionsberufen.

Außerdem entstehe so eine nachhaltigere, umweltschonende und lebendige Stadt mit Ko-produktionsmöglichkeiten und einem Nachbarschaftsgefühl, anstatt einer Schaufenster-City. Des Weiteren wird die Idee eines regionalen statt globalen Konsums unterstützt. Dies fördere kleinere, individuellere, lokalere und traditionellere Unternehmen. Diese Unternehmen seien schon immer Teil des Stuttgarter Stadtbildes gewesen. Die daraus resultierende Diversität und Durchmischung bringen Charme, Qualität, Kreativität und Individualisierung mit sich.

Allerdings kann sich die Mehrheit eine Produktion nur vorstellen, wenn sie geräusch-, geruchs- und emissionsarm ausgeführt werden kann und den Individual- und Lieferverkehr nicht befördert. Es wird befürchtet, dass die Ansiedlung der Produktion ein Katalysator für den Verkehr werden könnte. Neue Arten der Mobilität werden angesprochen, um diese Problematik zu lösen.

Es wird ein gutes Konzept erwartet, um eine Produktion zu ermöglichen, die den Bedürfnissen nach Ruhe und Entspannung im Wohnumfeld zulässt und bezahlbare Mieten für kleinere, lokale Unternehmen sicherstellt. Außerdem wird befürchtet, dass dieses Konzept wirtschaftlich nicht umsetzbar sein wird, da sich Kleinunternehmen die Mietpreise nicht leisten können. Außerdem wird befürchtet, dass Arbeiter:innen und Produzent:innen sich die Mieten in der Stadt ebenfalls nicht leisten können und trotzdem lange Anfahrtswege entstehen. Oft wird die Meinung vertreten, Produktion gehöre nicht in die Stadt und passe nicht ins Stadtbild. Niemand möchte neben einer Fabrik wohnen, die durch Lärm und Gestank krank mache. Viel zu viel Platz werde benötigt und diese Flächen würden für die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum gebraucht.

(6) Stellt euch einen typischen Tag im Leben in Stuttgart Rosenstein vor. Welche Dinge des alltäglichen Bedarfs möchtest du zu Fuß oder mit dem Fahrrad innerhalb von maximal fünf Minuten erreichen?

Deutlich wird bei der Frage nach der Erreichbarkeit von Dingen des alltäglichen Bedarfs, dass eine Überzahl der Teilnehmenden Einkaufsmöglichkeiten für relevant hält. Gastronomische Angebote wie Restaurants und Cafés sollten ebenfalls schnell erreichbar sein.

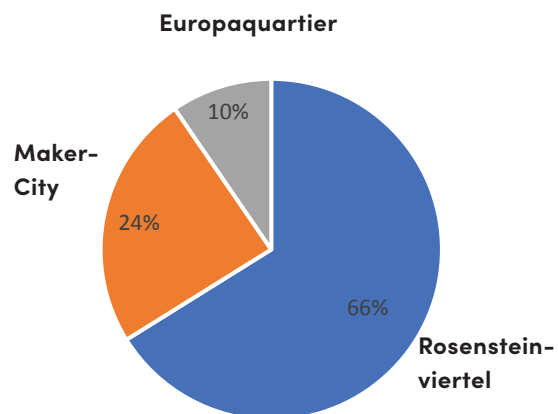
Aber auch Freizeit- und Erholungsangebote, wie Parkflächen oder Sportmöglichkeiten wollen die Befragten in unmittelbarer Nähe zu ihrem Wohnort nutzen. Infrastrukturangebote wie Schulen und Ärzte sollen ebenfalls nicht mehr-

als fünf Minuten Fußweg entfernt von der Wohnung sein.

(7) Was stellt ihr euch unter einem Spielplatz für mehrere Generationen vor? Was müsste dieser in eurer Altersgruppe enthalten? Bitte auch um Angabe der jeweiligen Altersgruppe.

Es lässt sich feststellen, dass die meisten der Befragten bei der Frage nach der Ausstattung von Mehrgenerationsspielplätzen, das Angebot an Sportgeräten und Spielgeräten nennen. Aber auch Flächen oder Ausstattung für andere sportliche Aktivitäten, wie Ballsport oder Tischtennis sind erwünscht. Rückzugsorte mit Sitzgelegenheiten, viel Grün, Schattenplätzen und Wasser sollen dabei nicht fehlen. Beliebte Hobbys wie Skaten, Klettern oder Grillen, aber auch Freizeitaktivitäten wie Schaukeln für Erwachsene und Spiele spielen sollen möglich sein.

(8) Welches Quartier sagt euch am meisten zu und warum?

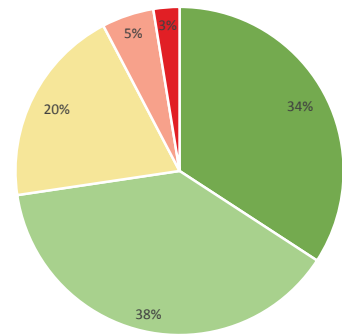
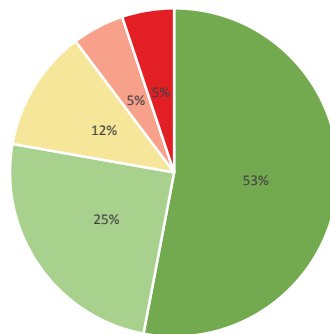
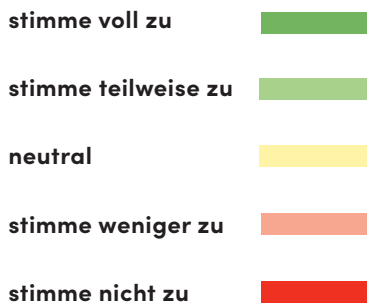


Die Antworten der Teilnehmenden zeigen, dass das Rosensteinviertel aufgrund der Kombination aus Wohnen und Grünraum sehr beliebt ist. Auch die Mischung aus urbanen Strukturen und gleichzeitiger Nähe zum Park und zur Innenstadt macht das Viertel als Wohnort attraktiv. Eine gute Nutzungsmischung und die Förderung von Subkultur und Kreativität, sowie die Erhaltung des Bestands sind bei den Befragten Gründe, sich für ein Viertel zu entscheiden.

Ergebnisse des Fragebogens: Freiraum

(1) Die für Stuttgart Rosenstein vorgeschlagene Freiraumplanung finde ich gut.

(2) Die Spiel-, Sport- und Bewegungsflächen erscheinen in ihrer Art ausreichend und qualitativ.



Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 01:

Als positiv wurde mehrheitlich die Beachtung des Naturschutzes bewertet, sowie das grüne Konzept für Erholung und Begegnung und zur Verbesserung des Stadtklimas. Trotz 53 % Zustimmung zum Freiraumkonzept wurden weitere Bedingungen und Wünsche formuliert:

- Noch grünere Planung (zusätzliche Parks, schattenspendende, hitzeresistente Bäume für besseres Stadtklima, Moosbepflanzung, Fassaden und Dachbepflanzung)
- Größerer Stellenwert der Tiere: z.B. Vergrößerung der Artenschutzflächen, Naturschutzgebiete und Animal Aided Design
- Gute Vernetzung der Teilquartiere mit dem Schlosspark (freie Durchwegung für Fußgänger, bewegungsfördernde Nutzungen) und umfassende ÖPNV-Erschließung
- Stärkere Strahlwirkung in benachbarte Gebiete
- Trennende Wirkung durch Bahndämme, Gleisruinen und Fahrradwege
- Integration von Wasser
- Versiegelung vermeiden
- Integration der Gäubahn in den Park

Einer der Gründe gegen das Freiraumkonzept war der Wegfall der Gäubahnstrecke. Außerdem wurde die Meinung vertreten, der Freiraum sei viel zu großzügig, und es solle lieber mehr Wohnraum (auch im Bereich des Gleisbogens) entstehen.

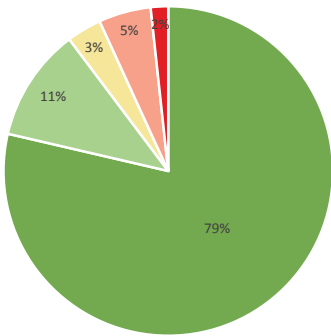
Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 02:

Die Teilnehmer:innen, die vollständig zugestimmt haben, fanden zum einen den Begriff „Bespielbare Stadt“, also die unterschiedlichen, gemeinsam genutzten Flächen zur Förderung von Bewegung, gut. Außerdem wurde die großzügige Sport- und Bewegungsfläche an den Schulen als positiv hervorgehoben. Gelobt wurden außerdem die familienfreundlichen Straßenräume und Spielflächen mit schattigen Sitzelementen und getrennten Fahrradwegen. Trotz der hohen Zustimmung wird eine gute Infrastruktur mit Trinkbrunnen, gepflegten Toiletten, Kiosk, täglicher Müllbeseitigung, Platz für Konzerte und Kultur, Solarbänken, Bäumen und Wasser gewünscht.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 03:

Die Begrünung von Fassaden findet große Zustimmung. Bei der integrativen Planung sollte die Expertise von Biologen mit einbezogen wer-

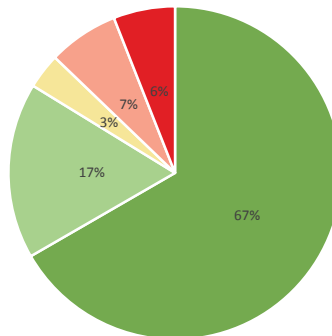
(3) Ich finde gut, dass in Stuttgart Rosenstein nicht nur im Park, sondern auch an Fassaden etc. und im Stadtraum Raum für Tiere (z.B. Vögel, Schmetterlinge und Fledermäuse) geschaffen wird.



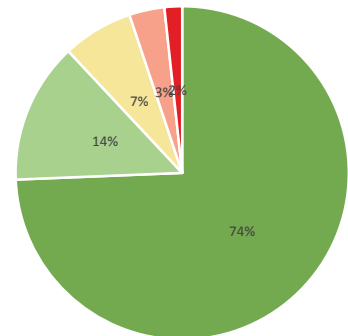
den, um gute Lebensräume für die Tierwelt zu schaffen. Externe Expertise wird außerdem laut einzelner Befragter bei der Integration von erneuerbaren Energien benötigt. Trotz allem bestehen einige Bedenken, was das Zusammenreffen von Mensch und Tier betrifft. Es soll an Schutz gegen Vogelkot gedacht werden. Eine Maßnahme, die das Eindringen der Insekten ins Haus verhindert, wird ebenfalls erwartet.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 04: Mehrheitlich wurde das Prinzip der Schwammstadt und die Regenwassernutzung unterstützt, gerade im Hinblick auf den Klimawandel. Einige Teilnehmende waren der Meinung, man brauche gar keine Autos in der autofreien Stadt, wenn ein alternatives, attraktives Mobilitätsangebot genutzt werden kann. Trotz wenig versiegelter Fläche im Gesamtkonzept, werden asphaltierte Flächen für Skateboards, Inline-Fahrer und Fahrradfahrer gefordert. Vielen Teilnehmer:innen ist es zudem wichtig, das Schwammstadtprinzip mit Tiefgaragen zu denken. Parkflächen und Tiefgaragen seien vor Ort wichtig und sollten ausgewogen zu Grünflächen bestehen bleiben. Außerdem werden Tiefgaragen als unverzichtbar wahrgenommen, um Autos, Lastenräder und sonstige Individualfahrzeuge nicht auf der Stra-

(4) Das Schwammstadtprinzip und der damit verbundene Verzicht auf Tiefgaragen und eine Reduktion von Flächenversiegelung im Straßenraum finde ich richtig und wichtig.



(5) Die parkähnliche, durchgehende Verbindung vom Hauptbahnhof bis zu den Wagenhallen über die Athener Straße und den Gleisbogenpark finde ich gut.



ße parken zu müssen. Es wird befürchtet, dass man die Chance für eine gute Tiefgarageninfrastruktur verpasse und hinterher teuer nachkorrigieren müsse. Die Nutzung des Untergeschosses wird von einigen Befragten als Potentialfläche für die Smart-City, Gütertransport, Wallboxen, Lagerräume etc. gesehen.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 05: Da die Verbindung und Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad durch den grünen Park ohne Verkehrslärm gewährleistet werden soll, bekommt der Vorschlag mehrheitliche Unterstützung. Allerdings wird gleichzeitig dafür plädiert, diese Fahrrad- und Fußgänger Verbindung auf die ganze Stadt auszuweiten und Richtung Kräherwald und Killesberg weiterzuführen. Erst ein ganzheitliches Konzept würde die Menschen dazu bewegen, vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen. Zudem wird die Trennung von Fahrrad- und Fußgängerwegen als wichtiger Aspekt wahrgenommen, ebenso wie die Trennung von schnellen und langsamen Radwegen.

(6) Zusammenfassung: Diese Freiraumelemente fehlen in meinen Augen noch:

Das Thema Wasser wird bei dieser Frage mit Ab-

stand am häufigsten erwähnt. Wasser wird nicht nur in Form eines Badesees, sondern auch als Gestaltungselement gewünscht. Wichtig ist den Teilnehmenden die Nutzbarkeit als Spielelement und zum Abkühlen im Sommer. In diesem Zusammenhang werden häufig Fließgewässer genannt. Dabei ist vielen Teilnehmer:innen wichtig, dass Sauberkeit gewährleistet und einer Mückenplage oder Eutrophierung entgegen gewirkt wird. Laut den Teilnehmenden mangelt es zudem an einem Angebot an Sportgeräten im Freien, sowie an Flächen für sportliche Aktivitäten, wie zum Beispiel Skateparks.

Es wird zu bedenken gegeben, dass sich Nutzungen nicht gegenseitig stören sollten, wie das z.B. bei Radfahrern und Inlineskatern der Fall sein kann. Generationenspezifische Angebote wie Lernräume in der Natur für Kinder, Platz für Jugendliche und genügend Sitzgelegenheiten und Schattenplätze für Ältere werden häufig genannt. Dazu sind vielfältige kulturelle Angebote und eine ausreichende Nahversorgung in Form eines Kiosks sowie öffentliche Toiletten für den Aufenthalt erwünscht. Auch der Artenschutz soll bei der Begrünung mehr berücksichtigt werden, und nutzungsoffene Räume oder Aneignungsflächen sollen im Gebiet verankert werden.

(7) Folgenden Nutzungen würde ich als Einwohnerin/Einwohner von Stuttgart Rosenstein gern selbst etablieren:

Das gemeinschaftliche Gärtnern in der Stadt wird bei dieser Frage am häufigsten genannt und kann mit der Verkleinerung des bestehenden Stadtparks in Zusammenhang gebracht werden. Generell wird deutlich, dass Urban Gardening in Stuttgart ein wichtiges und erwünschtes Thema ist und auf den neu entstehenden Flächen verankert werden sollte. Parcours, Pumptracks und andere Nutzungen, die in Verbindung mit unterschiedlichen, sportlichen Aktivitäten stehen, würden gerne

selbst initiiert und etabliert werden. Flächen für Gastronomie, Werkstätten sowie für das gemeinschaftliche Leben, Lernen und Arbeiten werden ebenfalls häufig genannt.

(8) Zum Thema Wasser im Stadtraum habe ich noch folgende Anregungen und Anmerkungen:

Am wichtigsten sind den Teilnehmenden Bademöglichkeiten. Da dies aufgrund der mangelnden Wasserqualität im naheliegenden Neckar und Max-Eyth-See nicht möglich ist, wünschen sie sich, dass diese Chance in Stuttgart Rosenstein genutzt wird. Das Wasser soll eine gute Qualität haben und in Form von Seen, Bächen, Kanälen, Wasserspielen und Trinkwasserspendern realisiert werden.

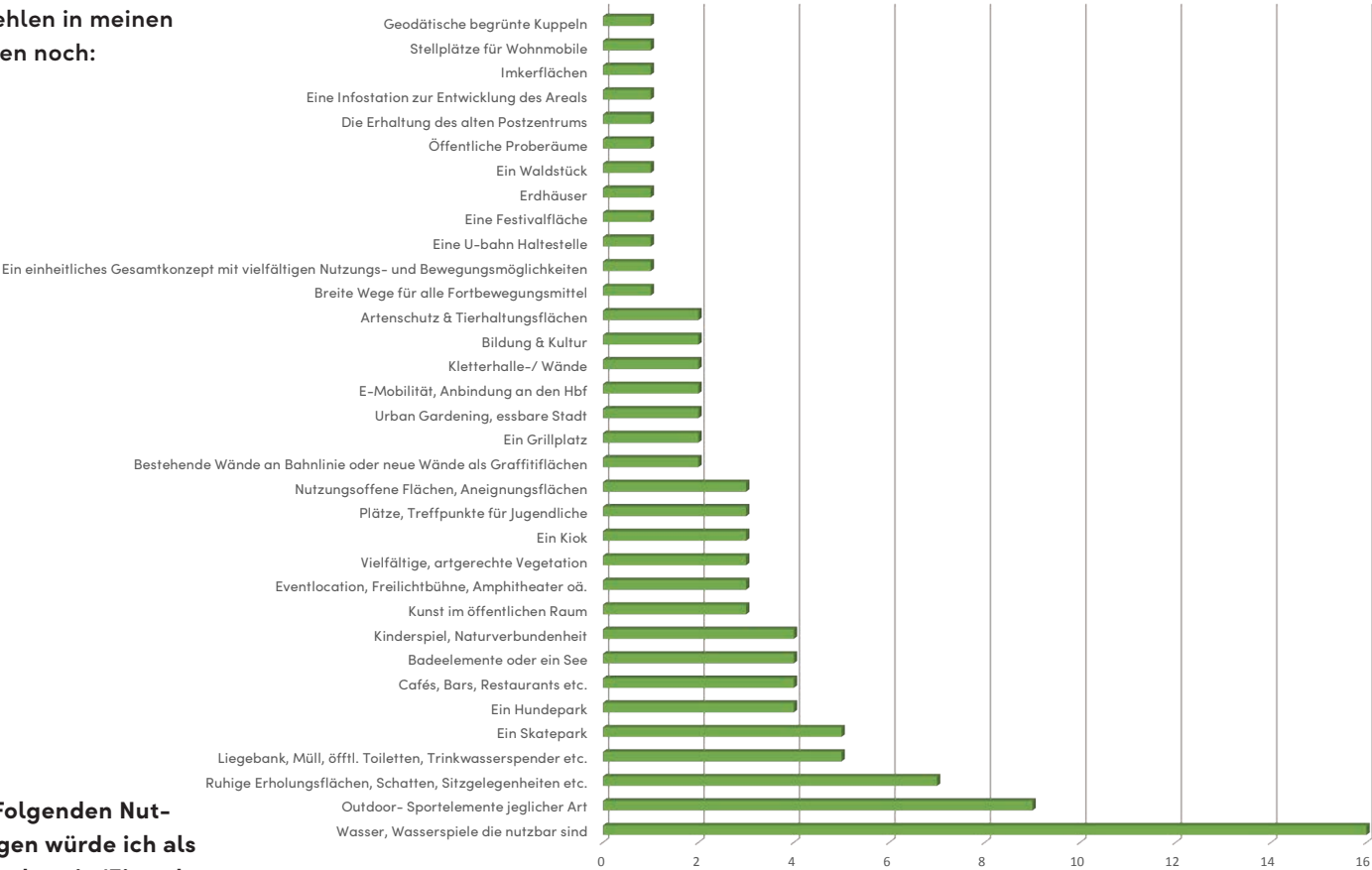
(9) Welche Maßnahmen fallen euch positiv auf, was fehlt in euren Augen noch?

Den Beteiligten gefallen die vielen geplanten Grünflächen und die Berücksichtigung des Artenschutzes. Die Anzahl der Bäume, die als Schattenspender dienen, und die Diversität in der Begrünung sind den Antworten zufolge noch zu steigern. Gleichzeitig scheint die Bebauungsdichte für viele Beteiligte nicht ausreichend zu sein. Insgesamt sollen die Flächen effektiver und nachhaltiger genutzt werden und gleichzeitig divers gestaltet sein. Die Trennung von Rad- und Fußwegen für ein konfliktfreies Miteinander ist dabei auch ein wichtiges Thema. Die Innenhöfe sollen in vielen Nennungen einen öffentlichen Zugang haben.

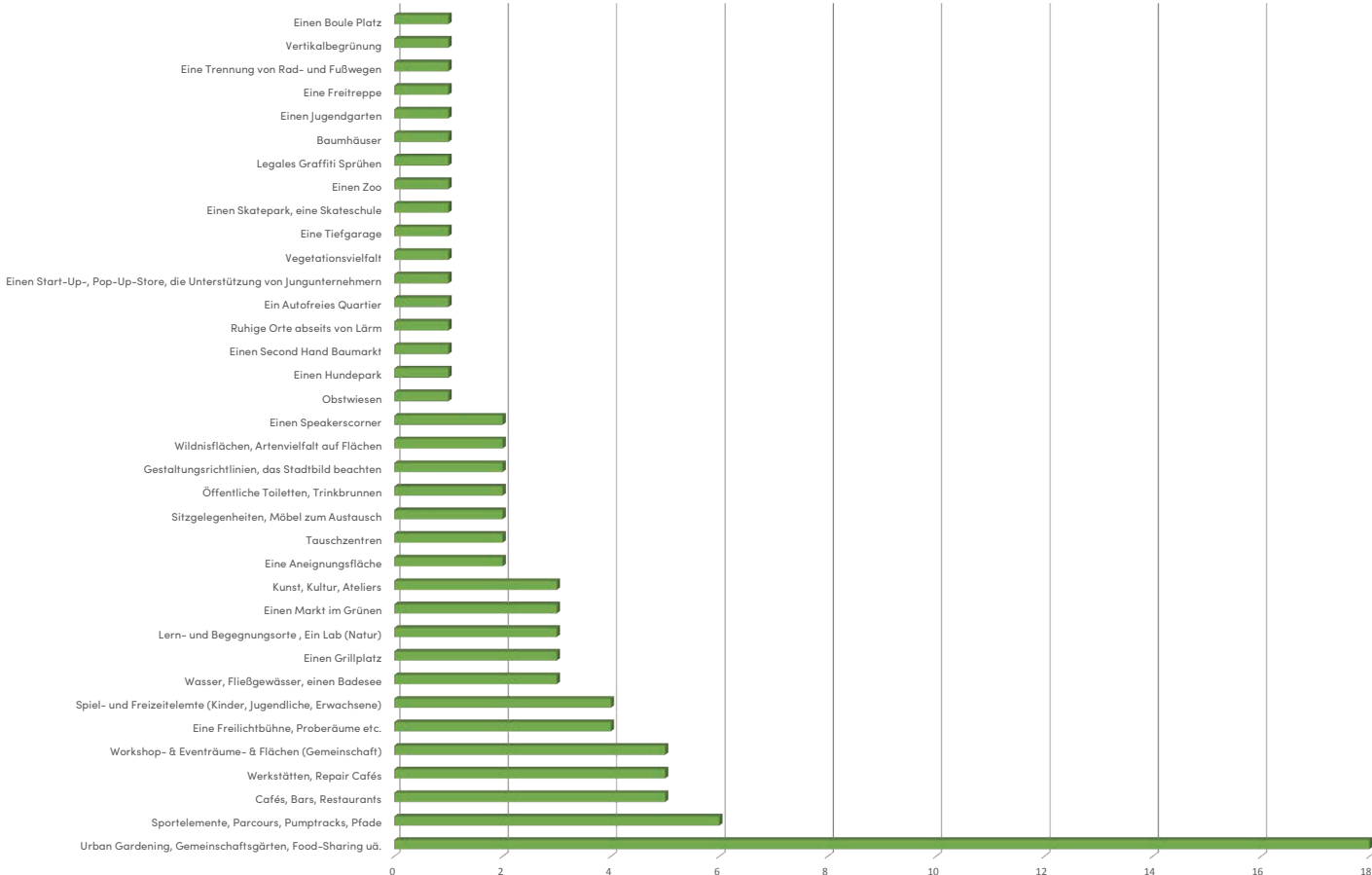
(10) Zur Einbindung des Artenschutzes und dem Erhalt schützenswerter Bäume in die städtebauliche Planung habe ich folgende Haltung:

Die meisten Teilnehmenden halten Artenschutz für wichtig, allerdings sollen die Lebensräume professionell und divers gestaltet werden und damit Effektivität und Nachhaltigkeit für alle Beteiligten im Vordergrund stehen.

**(6) Zusammenfassung:
Diese Freiraumelemente
fehlen in meinen
Augen noch:**

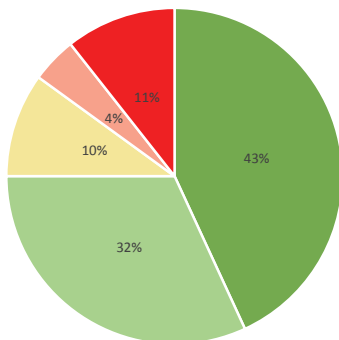


**(7) Folgenden Nut-
zungen würde ich als
Einwohnerin/Einwohner
von Stuttgart Rosenstein
gern selbst etablieren:**

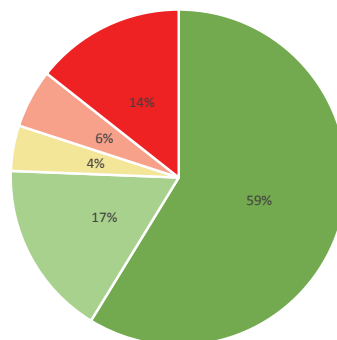


Ergebnisse des Fragebogens: Mobilität

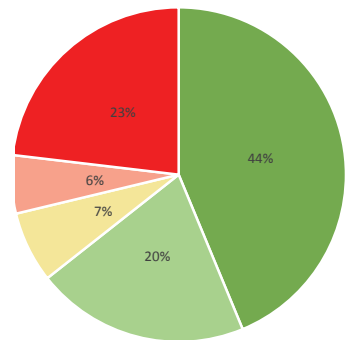
(1) Das für Stuttgart Rosenstein vorgeschlagene Mobilitätskonzept für den ÖPNV finde ich gut.



(2) Ich würde in Stuttgart Rosenstein das Fahrrad im Alltag nutzen. Z. B., um zur Arbeit oder in die Schule/Berufsschule zu gelangen.



(3) Die Bündelung der Mobilitätsangebote und Parkflächen in den Quartiers-Hubs finde ich richtig und die Anbindung für motorisierte Fortbewegungsmittel ist ausreichend.



- stimme voll zu
- stimme teilweise zu
- neutral
- stimme weniger zu
- stimme nicht zu

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 01: Die Mehrheit der Befragten gibt an, dass sie das vorgeschlagene Mobilitätskonzept für den ÖPNV unterstützt. Allerdings gibt es eine Vielzahl an Verbesserungsvorschlägen.

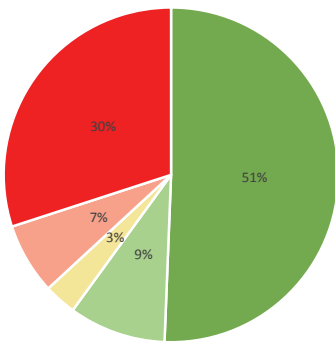
Zum einen sollte eine Verbindung nach Stuttgart-Ost sollte ermöglicht werden (ÖPNV-Verbindung und Fußverbindungen). Hier werden Ringbahnen oder Ringbusse vorgeschlagen, um den Schlosspark zu queren und die Mineralbäder anschließen zu können. Einige Befragte geben an, sich eine komplett autofreie Planung zu wünschen – mit größerem Fokus auf die Nahmobilität. Taktung und Größe der bisherigen Bahnen sei nicht ausreichend und müsse erhöht werden. Der dringende Bedarf an nächtlich fah-

renden U- und S-Bahnen wird geäußert, da der ÖPNV auch nachts funktionieren müsse. Außerdem sei der Anschluss an die Bahnen ebenfalls nicht optimal und mit zu langen Wegen verbunden. Insgesamt werden die Wünsche nach einem barrierefreien Quartier deutlich, in dem man für bestimmte Gelegenheiten mit dem Auto bis vor die eigene Wohnung fahren kann und außerdem ausreichend barrierefreie Fortbewegungsmittel zur Verfügung stehen. Kurze, sichere Wege, die auch ältere Menschen problemlos bewältigen können, werden erwartet.

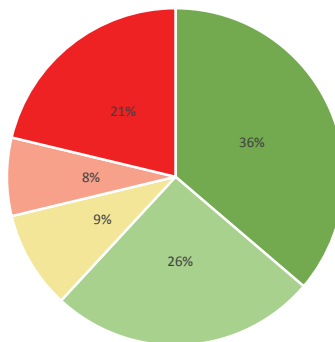
Bedenken werden auch gegenüber dem Quartiersbus geäußert. Er wird als schwerfällig, unzuverlässig und nicht barrierefrei beschrieben. Es müsste zudem mehr Haltestellen geben. Jeder Umstieg sei mit der Gefahr verbunden, sich zu verspäten. Daher wird der Quartiersbus als keine praktikable Lösung angesehen.

Zweifel bestehen außerdem zum geplanten Sharingkonzept. Einige Teilnehmende hinterfragen ein reibungsloses Funktionieren des Konzepts, da gute Beispiele fehlen. Sie wünschen sich eine autofreundlichere Planung mit mehr Parkplätzen und eine bessere Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr, da sonst in

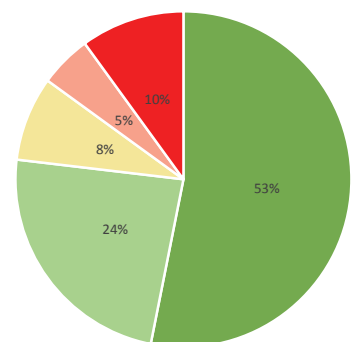
(4) Ich würde gerne auf ein eigenes Auto verzichten, wenn das bedeutet, dass meine Miete dann deutlich preiswerter ist als die eines Autobesitzers.



(5) Die vorgeschlagenen Mobilitätsangebote in Stuttgart Rosenstein reichen aus, um auf ein eigenes Auto zu verzichten.



(9) Die alten Bahnbauwerke und Relikte wie z.B. der alte Bahndamm, der viergleisige Rosensteintunnel, die Fachwerkbrücken oder das südliche Überwerfungsbauwerk für Radschnellverbindungen zu nutzen, finde ich ...



umliegenden Gebieten geparkt werden würde. Außerdem wird vereinzelt Unmut gegenüber rücksichtslosen Fahrradfahrern geäußert.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 02: 59 % der Befragten gaben an, das Fahrrad auch im Alltag nutzen zu wollen. Einige Befragte würden es jedoch nur nutzen, wenn auch im restlichen Stadtgebiet ein lückenloser Ausbau der Fahrradwege umgesetzt würde. Eine klare bauliche Trennung von Auto- und Radspuren und sichere Nebenradrouten werden gefordert.

Für andere ist das sichere Abstellen des Fahrrads an der Bahnhaltestelle eine wichtige Voraussetzung. Zudem sollte im Winter auf den Fahrradwegen Glätte vorgebeugt werden. Vereinzelt wird eine Überdachung der Radwege als Schutz vor schlechtem Wetter vorgeschlagen. Manchen Befragten überzeugen würden auch weitere Dienstleistungen wie ein Ausleihdienst für Fahrradanhänger. Sorge bereitet vereinzelt die Topographie Stuttgarts.

Befragte, die aus verschiedenen Gründen kein Fahrrad fahren können, wünschen sich sichere und getrennte Fußwege, um Konflikte zu vermeiden und einen guten Anschluss an die Bahn.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 03: 44 % finden das Konzept eines größtenteils autofreien Quartiers richtig. 23 % stimmen dem Konzept nicht zu. Dies hat unterschiedliche Gründe. Einerseits geben einige Befragte an, es sei immer noch zu viel Autoverkehr möglich und fordern die weitere Reduzierung der Anliegerwege auf ein Minimum, sodass ein wirkliches, autofreies Quartier entstehen kann. Außerdem sei das Konzept der Quartiershubs inkonsequent und mit zu vielen Stellplätzen gedacht. Parkplätze am Stadtrand seien die Lösung, den Individualverkehr aus den Quartieren heraus zu bekommen.

Auf der anderen Seite reichen einigen Befragten die Stellplätze in den Quartieren nicht aus. Sie wünschen sich eine größere Berücksichtigung des motorisierten Individualverkehrs und Stellplätze in der Nähe der eigenen Wohnung, da sie nicht auf das Auto verzichten können oder wollen. Hier werden mehr Tiefgaragen oder ein unterirdisches Straßennetz gewünscht. Aus diesen Gründen wird das Konzept von 23 % der Befragten abgelehnt.

Weitere 20 % der Teilnehmenden begrüßen das Konzept teilweise. Unter anderem mit der Be-

dingung, dass ausreichend Stellplätze im Quartiershub zur Verfügung stehen, und man Einkäufe direkt zum Haus bringen kann. Zusätzlich wird eine Bürger-Rikscha gewünscht, die von Nachbarn gefahren wird und für in ihrer Mobilität eingeschränkte Bürger:innen sehr attraktiv sein könnte.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 04:

Von 51 % der Befragten wird diese Aussage als gut und zukunftsfähig beschrieben. Nicht nur aus finanziellen, sondern auch aus Nachhaltigkeitsgründen wollen Befragte auf ein Auto verzichten. Allerdings sollten über kurze Wege alle Nutzungen des Alltags zu Fuß erreichbar sein. Bezahlbarer Wohnraum wird als oberste Priorität gesehen und kein Auto zu besitzen als „Normalfall“. Andere sehen die von Autos dominierenden Straßenräume eher als Grund an, auf ein Auto zu verzichten und nicht die günstige Miete. Von der Entscheidung abhängig sei auch die Qualität des Carsharingangebots sowie ein preiswerterer, barrierefreier und besser ausgebauter ÖPNV. Auch die nächtliche Sicherheit sei ein Entscheidungsgrund. Somit würden einige Befragte erst auf ein eigenes Auto verzichten, wenn sich der ÖPNV deutlich verbessert und das Sharing-Angebot umfangreich gestaltet ist und gut funktioniert.

30 % Teilnehmenden lehnen den Vorschlag klar ab. Der Bedarf für Stellplätze sei da und selbst wenn man ihn nicht brauche, könne man ihn trotzdem vermieten. Außerdem seien einige Menschen einfach aus beruflichen oder familiären Gründen auf ein Auto angewiesen oder wollen sich die Freiheit, die ein Auto mit sich bringt, bewahren.

Des Weiteren wird aufgeführt, dass ein Autobesitzer doch sowieso schon mehr bezahlt, beispielsweise einen Garagenplatz. Somit wird diese Aussage als „ungerecht“, „fatale Fehlentwicklung“ und „Bevormundung“ empfunden. Ebenfalls wird angezweifelt, dass der Verzicht auf Parkplätze die Mieten wirklich günstiger machen könnte und deshalb als falscher Rück-

schluss empfunden. Dies seien „Abhängigkeiten wie damals in der DDR-Planwirtschaft“.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 05:

Nur 36 % der Befragten stimmten zu, dass die vorgeschlagenen Mobilitätsangebote ausreichen würden, um auf ein eigenes Auto zu verzichten. Alle anderen haben Vorbehalte und Verbesserungsvorschläge:

- Busse und Bahnen in höherer Taktung und auch nachts (24/7) fahren lassen, preiswerter und barrierefreier machen
- Fahrradmitnahme gewährleisten
- Vor Vandalismus sichere Fahrradabstellplätze schaffen und das Stuttgarter Radnetz besser ausbauen, ohne Fußgänger einzuschränken
- Die Wege zu den Bahnhaltestellen verkürzen (beispielsweise eine weitere Haltestelle im Rosensteinviertel)
- Durchgängige, unkomplizierte Barrierefreiheit (Zugänge, Wege, Quartiersbus) gewährleisten
- E-Roller, Fahrräder und sonstige Fortbewegungsmittel ausschließlich in Abstellzonen parken lassen, um Zugänge für Blinde und Rollstuhlfahrer etc. nicht zu verstellen
- Transporter, Fahrradanhänger, Lastenräder und Drohnen (Volocopter) Teil des Sharing Angebots werden lassen - um Baumarkteinkäufe und Umzüge zu erleichtern

Einigen Befragten reicht das bisherige Mobilitätskonzept nicht aus. Sie fordern ein komplett autofreies Quartier – ohne private Autos in den Quartiershubs und ausschließlich mit Sharing-Konzepten. Andere fordern Tiefgaragenstellplätze und Entscheidungsfreiheit, was das eigene Auto betrifft. Ein Tunnelsystem mit unterirdischen Parkplätzen wird an dieser Stelle vorgeschlagen. Skeptisch wird die Anbindung ohne Auto in den ländlichen Raum der Region gesehen. Solange eine Fahrt mit dem ÖPNV erheblich länger dauert als mit dem eigenen Auto, ist der Umstieg auf die Bahn für viele Befragten unattraktiv.

(6) Diese Mobilitätsangebote fehlen in meinen Augen noch in Stuttgart Rosenstein ...

Die Beteiligten erwähnen in ihren Antworten häufig, dass eine autofreie Stadt ihrer Meinung nach nicht funktionieren und der MIV besser berücksichtigt werden sollte. Außerdem fällt auf, dass es den Teilnehmenden sehr wichtig ist, zu Fuß komfortabel vom Quartier in die Innenstadt oder in angrenzende Stadtteile zu gelangen. Die Barrierefreiheit und die Berücksichtigung von mobilitätseingeschränkten Menschen spielen dabei eine große Rolle. Fußwege sollen z.B. in Form von diversen anderen Mobilitätsangeboten ergänzt werden.

(7) In welchem Zeitraum möchten Sie ein Car-sharing-Fahrzeug erreichen, zur nächsten Haltestelle gelangen oder den Quartiersbus erreichen? Bitte Angabe der Dauer (in Minuten) und Entfernung (in Metern)

Bei der Frage, was die Erreichbarkeit von Haltestellen angeht, fällt auf, dass sich die meisten Beteiligten eine Erreichbarkeit innerhalb von 5 Minuten wünschen bzw. einen Laufweg von 500 Metern auf sich nehmen würden. Wenn es darum geht, das Carsharing Mobil zu erreichen, wird eine Zeitspanne von 3 bis zu 15 Minuten bzw. ein Fußweg von 150 bis zu 1.000 Metern am häufigsten genannt.

(8) Wo sollte der Abstellort für das eigene Fahrrad am Wohnort im Idealfall sein?

Es ist eindeutig, dass sich die meisten der Teilnehmenden einen Abstellplatz unmittelbar vor dem Haus, d.h. vor der Haustür oder in Sichtweite wünschen. Allen Beteiligten ist es wichtig, einen witterungsgeschützten und sicheren Abstellplatz gewährleistet zu bekommen. Viele bevorzugen auch einen Raum im Haus, welcher eventuell noch mit einer Lademöglichkeit gekoppelt ist. Ebenerdigkeit erwähnen auch viele der Befragten. Außerdem sollte der Stellplatz allgemein nie weiter als 5 Gehminuten entfernt sein.

Ergänzung zum Stimmungsbild der Frage 09: 53 % der Befragten finden die Erhaltung der Bahnbauwerke und Relikte für Radschnellverbindungen sehr sinnvoll und weitere 24 % erachten den Erhalt als sinnvoll. Allerdings sollte auf die Funktionalität und Fahrradtauglichkeit (Steigung, Barrierefreiheit, Aufheizung der Zementflächen) geachtet werden, und die Relikte sollten ordentlich und gepflegt erscheinen. Integration historischer Bauwerke erhalte die Geschichte und erzeuge individuelle attraktive Quartiere – Charakter und Charme werden in diesem Zusammenhang oft genannt. Aber auch Nachhaltigkeitsgründe werden angegeben, denn Nachnutzung sei immer sinnvoller als neue Versiegelung.

Gefordert wird allerdings, dass Denkmalschutz nicht höher gewichtet wird als eine optimale Wegeführung und die Priorisierung der Radwege und andere Klimaschutzbelange, wie z.B. Dach-/Fassaden-PV. Des Weiteren wünschen sich Befragte, die Topographie des Bahndamms anzupassen und teilweise abzutragen. Außerdem wird vorgeschlagen, die Relikte zu begrünen, zu beleuchten und für Radfahrer zu asphaltieren, sodass Freundlichkeit und Sicherheit ausgestrahlt werden.

Andere sind der Meinung, dass die Relikte vollständig beseitigt werden sollten, um teure Planungsfläche nicht zu verschenken und Wohnraum schaffen zu können. „Die alten Sachen“ würden doch niemanden mehr interessieren, keinen Mehrwert bringen und zudem die Landschaft zerschneiden. Hier solle man lieber wirtschaftlich handeln. Es solle vielmehr neu und optimal für die Zukunft geplant werden. Außerdem wird befürchtet, dass die Strukturen mit Graffiti besprüht werden und ein Treffpunkt zum „Herumlungern“ werden könnten.

Abschlussveranstaltung

Als feierlicher Ausklang der Beteiligung fand am 25. Juli die Abschlussveranstaltung im StadtPalais statt, an welcher die Ergebnisse der Themenabende, der Kinder- und Jugendbeteiligung sowie der Online-Beteiligung vorgestellt wurden.

Ablauf

Dr. Torben Giese, Direktor des StadtPalais – Museum für Stuttgart eröffnete als Hausherr am 25. Juli die feierliche Abschlussveranstaltung. Bürgermeister Peter Pätzold, Referat Städtebau, Wohnen und Umwelt, schloss sich ihm mit begrüßenden Worten an. Es folgte nach einer kurzen Einführung durch Dörte Meinerling von planbar hochdreiein ein Interview mit Nicole Kunert aus der Abteilung Städtebauliche Planung Rosenstein sowie die Vorstellung der Ergebnis-

se der Beteiligung durch Dörte Meinerling und Sara Dahme.

Danach wurde das Wort den Teilnehmenden für eine Feedbackrunde übergeben. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung wurden von Fabian Schöttle, Leiter Kommunikation Stuttgart Rosenstein und Nicole Kunert, Projektkoordinatorin Rahmenplanung präsentiert.

Mit den Podiumsgästen Cem Arat von asp Architekten und Jochen Köber von Koeber Landschaftsarchitektur, Thorsten Donn, Leiter des Amtes für Stadtplanung und Wohnen und Bürgermeister Peter Pätzold sprach Dörte Meinerling über die Ergebnisse und Chancen der Beteiligung sowie die weiteren Panungsschritte für Stuttgart Rosenstein. Zum Abschluss zeigte ein Kurzfilm spannende Einblicke in den vergangenen Beteiligungsprozess. Alle Teilnehmer:innen des Prozesses wurden zu einer gemeinsamen Bürgerreise nach Straßburg eingeladen. Bei Getränken und Musik wurde der Abend feierlich beendet.





Einführung

Nach der Begrüßung durch Dr. Torben Giese, Bürgermeister Peter Pätzold und Dörte Meinerling erläuterte Nicole Kunert in wenigen Worten die Zielsetzung des Rahmenplans Stuttgart Rosenstein. Sie skizzierte auch den bisherigen Prozess der Beteiligung seit 2016. Sie benannte die Ziele, die man mit dem jetzigen Prozess verfolge und erklärte, wie die Anregungen der Teilnehmenden in den Rahmenplan einfließen würden. Außerdem erläuterte Sie den Grundaufbau des Beteiligungsprozesses und die Zusammensetzung der Teilnehmer:innen. Sie bekräftigte, dass sich die Beteiligung aus ihrer Sicht sehr gelohnt habe.

Ergebnisse der Workshops

Dörte Meinerling und Sara Dahme präsentierten im Anschluss die Zusammenfassung der Anregungen aus den Auftaktveranstaltung und den drei Themenabenden sowie die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung.

Feedback zu den Ergebnissen

Ein Teilnehmer meldete sich im Anschluss der Ergebnissvorstellung zu Wort und gab die Rückmeldung, dass er die Ideen und die Planung für Stuttgart Rosenstein mit Begeisterung aufgenommen habe. Für ihn sei nun die Frage, wie die gute Planung in die Umsetzung komme. Für ihn sei es vor allem wichtig, dass die Entscheidungsträger die Planungen und die Rückmeldungen der Bürger:innen ernst nehmen und die richtigen Entscheidungen für die planmäßige Umsetzung treffen.

Eine weitere Teilnehmerin gab zu bedenken, dass sie befürchte, Stuttgart Rosenstein werde ein supertoller, aber auch elitärer Stadtteil und der Rest der Stadt würde von den Entwicklungen abgehängt. Sie bat deshalb darum, auch die anderen, vor allem die benachbarten Stadtviertel zu beachten und in die Planung miteinzubeziehen.

Als nächstes wurde von der Kinderbeauftragten Maria Haller-Kindler im Namen der Kinder

gesprochen. Sie äußerte die Befürchtung, dass sich die Planung einer beispielbaren Stadt für alle wirklich gut anhöre, in der Realität vielleicht aber nicht so gut funktioniere. Ihre Erfahrung zeige, dass Kinder und Jugendliche sich auch gerne auf „eigenen“ Plätzen aufhalten würden. Sie bräuchten manchmal mehr Platz als andere und machten manchmal vielleicht auch mehr Lärm. Darauf solle man in der Planung achten. Im Anschluss bedankte Sie sich für die Kinderbeteiligung und Einbeziehung der Kinderwünsche.

Ergebnisse der Online-Beteiligung

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung wurden von Nicole Kunert und Fabian Schoettle vorgestellt. Sie gaben zunächst einen Einblick in die Grundstruktur und den Aufbau der Online-Beteiligung und griffen dann einige Zitate auf, bevor Sie eine Auswertung der Ergebnisse der spannendsten Fragen präsentierten.

Podiumsgespräch

Auf dem Podium richtete Dörte Meinerling die erste Frage an Jochen Köber und wollte wissen, welche Anregungen und Aspekte in der Beteiligung für ihn besonders interessant gewesen waren. Jochen Köber meinte, dass im Beteiligungsprozess in vielen Ebenen gedacht und zum Teil weiter ins Detail gegangen worden war, als die Planungen im Rahmenplan es aufzeigten. Trotzdem habe die Forderung, die umliegende Quartiere in die Planung einzubeziehen, nachdenklich gemacht. Ein elitäres Viertel zu schaffen, sei keinesfalls ein Planungsziel.

Cem Arat führte aus, dass die Ergebnisse für ihn keine Überraschungen darstellten. Er schätze die offenen Diskussionen und die Zustimmung. Trotzdem werde man selbstkritischer und überprüfe die Anregungen, zum Beispiel die Realisierbarkeit der beispielbaren Stadt. Deutlich machte Cem Arat aber auch, dass es immer wieder Interessenskonflikte geben werde. Für ihn sei jedoch eine wichtige Erkenntnis gewesen, dass nicht nur durch die Planung, sondern auch mit Politik, der Verwaltung und der Öffentlich-



keit ein Konsens erreicht werden kann.

Auf die Frage, wie nun mit dem Ergebnis der Beteiligung weiter verfahren werde, gab Thorsten Donn das Versprechen, dass alles geprüft werde. Trotzdem gab er zu bedenken, dass es oft Zielkonflikte gäbe, und man es nicht jedem recht machen könne. Manche Sachen könnten auch nicht in den Rahmenplan fließen, weil sie zu detailliert wären, sie würden aber trotzdem nicht vergessen werden.

Auch Cem Arat gab nach der Frage zu seinem Resümee zur Antwort, dass viele der Anregungen mit dem jetzigen Stand der Planung möglich und umsetzbar seien. Das Thema des Wassers sei allerdings eine besondere Herausforderung, vor dem Hintergrund, dass es zukünftig immer weniger Wasser geben werde. Hier müsse man vielleicht auf innovative Konzepte der Wissenschaft zurückgreifen, um die vielen Hindernisse überwinden zu können.

Jochen Köber bekräftigte die Aussagen von Cem Arat und fügte hinzu, dass zum Teil sehr verrückte Ideen in der Beteiligung ausgesprochen worden waren, die motivierten, Grenzen zu überspringen, zum Beispiel auch die Grenzen des Stadtteils zu anderen Quartieren.

Auf der Grundlage der Fragen aus der Beteiligung wollte Dörte Meinerling von Bürgermeister Peter Pätzold wissen, welche strategischen Ansätze es gebe, die Multimodalität in Stuttgart gezielt zu fördern, so dass mit der Fertigstellung von Stuttgart Rosenstein eine durchgängige kommunale, vielleicht sogar regionale Funktionsfähigkeit gewährleistet werden könne. Bürgermeister Peter Pätzold antwortete, dass die Konzepte von Stuttgart Rosenstein natürlich auch auf die Gesamtstadt übertragen werden würden. Es gebe bereits ein Verkehrskonzept zur nachhaltigen Mobilität. Die Bahn habe bereits 30 neue Bahnen bestellt und eine Abstellfläche beantragt. Quartiersparkhäuser wie zum Beispiel im Neckarpark und Radschnellwege seien Beispiele für größere, bereits in Realisierung

befindliche Konzepte. Auch das Konzept des autofreien Platzes vor dem Hauptbahnhof mit Verlegung des Verkehrs auf die Wolframstraße sei bereits mit der Rosensteinplanung eng verzahnt. Darüber hinaus gebe es zahlreiche weitere Verknüpfungen im Bereich Mobilität.

Auf die Frage, welche Strategien der Stadt Stuttgart bezahlbaren Wohnraum für alle sozialen Gruppen gewährleisten könnten und welche Rolle die Vergabe hierbei spiele, verwies Bürgermeister Peter Pätzold darauf, dass die Flächen der Stadt gehörten und – bis auf wenige Ausnahmen – nur noch in Erbpacht vergeben werden würden. Somit würden die Flächen der Bodenpolitik entzogen. Als Beispiel nannte er das Entwicklungsgebiet Neckarpark, bei dem ein soziokulturelles Zentrum und die Bestandsgebäude erhalten und eine kleinteilige Vergabe angestrebt werde. Außerdem sehe die Stadt die Einbindung der SWSG als städtischen Partner vor.

Die Frage nach den Auswirkungen des Weiterbetriebs der Panoramabahnstrecke von Vaihingen zum Stuttgarter Hauptbahnhof auf die Planungen zu Stuttgart Rosenstein kam im Beteiligungsprozess immer wieder auf und wurde nun an Bürgermeister Peter Pätzold weitergegeben. Er führte aus, dass der Weiterbetrieb gravierende städtebauliche Auswirkungen auf die jetzige Planung hätte und eine Zerschneidung des Stadtteils zur Folge hätte. Dies würde auch bedeuten, dass nur ein deutlich geringerer Anteil an Wohnraum als geplant realisiert werden könne. Deshalb stimme eine deutliche Mehrheit im Gemeinderat trotz der laut werdenden Forderungen zum Erhalt der Panoramastrecke dafür, im Gleisbogen keine Schienen liegen zu lassen. Eine Option wäre ein Nordhalt mit Umstiegs Möglichkeiten.

Die abschließende Frage an Thorsten Donn zielte darauf ab, wie die Bürger:innen im folgenden Planungsprozess weiter einbezogen werden könnten. Thorsten Donn verdeutlichte, dass bereits viele Anregungen im Rahmen unterschied-



licher Beteiligungen aufgenommen worden waren. Doch auch wenn Beteiligung viele Ressourcen kostete, lohnte sie sich. Die Beteiligung sei deshalb noch nicht zu Ende.

Rückblick auf den Prozess

Als abschließendes Highlight wurde ein Zusammenschnitt des Beteiligungsprozesses in Form eines Kurzfilms gezeigt, welcher die Atmosphäre der Beteiligung sehr gut vermittelte und einige Teilnehmer:innen zu Wort kommen ließ.

Feedback zu Prozess und Umsetzung

Im Laufe der Beteiligung wurden immer wieder positive Rückmeldung zum guten Prozess und der gelungenen Umsetzung gegeben, die an der Abschlussveranstaltung wiederholt wurden:

„Bei weiterer Detailplanung alle Bevölkerungsteile beteiligen, um Akzeptanz für Nutzungen zu fördern. Beispiel: Lärm stört,

wenn man nicht beteiligt ist...“

Eine weitere Person sprach sich ebenfalls für die Weiterführung der Bürgerbeteiligung aus und zeigt damit beispielhaft, dass von Seiten der Bürgerschaft ein großes Interesse an der Mitgestaltung des neuen Stadtteils vorhanden ist.

„Das tolle Format der Bürgerbeteiligung sollte weitergeführt werden, z.B. unter Freunde des Rosensteinquartiers“

Ausklang

Als Abschluss wurden alle Teilnehmer:innen des Prozesses auf die Bühne gebeten. Sie bekamen als Dankeschön einen Lavendelstrauch überreicht und wurden als große Überraschung zu einer gemeinsamen Bürgerreise nach Straßburg eingeladen.

Empfehlungen für das weitere Vorgehen

Zusammenfassend möchten wir aus einer externen und neutralen Perspektive noch einige Empfehlungen zum weiteren Vorgehen an die Stadtverwaltung Stuttgart aussprechen, die aus unserer Sicht geeignet sind, die Weiterführung und Umsetzung der Planungen zu Stuttgart Rosenstein zu begünstigen:

Vor dem Hintergrund der Fülle bemerkenswerter, fundierter Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sowie dem großen Engagement der Beteiligten empfehlen wir eine äußerst detaillierte Prüfung der Ergebnisse auf ihre Umsetzbarkeit im Rahmenplan sowie in den darauf folgenden Planungsschritten und damit die Weiterführung und Weiterentwicklung der Planung Stuttgart Rosenstein unter Einbeziehung der Anregungen und Ideen aus dem Beteiligungsprozess. Über den Beschluss und die weiterentwickelte Fassung des Rahmenplans sollte zeitnah in der Öffentlichkeit berichtet und insbesondere die Teilnehmenden der Beteiligungsworkshops in einer Veranstaltung informiert werden.

Der mit der Bürgerbeteiligung wieder aufgenommene Prozess zur Entwicklung des neuen Stadtteils sollte unserer Meinung nach zielorientiert und transparent weitergeführt und über einzelne Beteiligungsveranstaltungen zu bestimmten Planungsphasen hinaus gesamtheitlich gedacht werden. Eine Teilhabe für alle sollte bis zur Umsetzung konsequent weiterverfolgt werden. Grundlage für einen solchen weiteren Prozess könnte eine Art Begleitgremium aus Akteuren sein, das sich regelmäßig trifft und das wichtige Planungs- und Umsetzungsschritte wie bspw. Wettbewerbe, Vergabe, Nutzung von Aneignungsflächen etc. mit vorbereitet. Gleichzeitig könnte über ein solches Gremium auch entschieden werden, wie und wann weitere Akteure und soziale Gruppen, insbesondere auch Minderheiten, einbezogen werden sollen.

Themen, die für die Einarbeitung in den Rahmenplan geprüft werden sollten, beziehen sich vor allem auf die Gestaltung und die Nutzung der Quartiere und Nachbarschaften. Besonders

interessant und verfolgenswert finden wir die Anregung, den jeweiligen Charakter der drei Quartiere in Nutzung und Gestaltung noch stärker auszudifferenzieren, unterschiedliche „Begabungen“ zu betonen und damit eine Identifikation der (späteren) Nutzer:innen mit ihrem Quartier weiter zu fördern.

Sowohl in den Beteiligungsveranstaltungen als auch in der Online-Beteiligung wurden die geplante kleinteilige Nutzungsmischung sowie die Umsetzung der produktiven Stadt mehrheitlich befürwortet und sollten konsequent in allen Planungsschritten bis in die Umsetzung weiterverfolgt werden. Allerdings wurden in diesem Zusammenhang auch viele Fragen aufgeworfen, wie das Nebeneinander von Wohnen und lärmintensiveren Nutzungen wie Produktion oder Nachtleben tatsächlich in der Realität konfliktfrei umgesetzt werden kann. Wir schlagen vor, bereits im Rahmenplan beispielhaft aufzuzeigen, welche baulichen und stadtgestalterischen Möglichkeiten es gibt, um Nutzungskonflikte zu vermeiden. Darüber hinaus sollte dieses Thema im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess kontinuierlich weiterverfolgt werden.

Der radikal grüne Ansatz der vorliegenden Planung wird von den Teilnehmenden unterstützt und eine noch stärkere Durchgrünung gefordert. Für eine Übernahme in den Rahmenplan geprüft werden sollten unserer Meinung nach weitere Grünflächen in den Quartieren als Begegnungsräume sowie als Flächen für den Artenschutz. Neben den gestalteten Grünflächen sollten in jedem Quartier Aneignungsflächen untergebracht und im Rahmenplan entsprechend gekennzeichnet werden, um Möglichkeitsräume aufzuzeigen und für die spätere Umsetzung zu sichern. Besonders die Nutzung durch urbane Landwirtschaft in vielfältigen Formen ist hierbei zu bedenken.

Das Stichwort Wasser wurde im Zusammenhang mit den Themen Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume sowie mit den Themen Klimaschutz und Klimaanpassung sehr häufig eingebracht. Ne-



ben dem geplanten See am südlichen Überwurfungsbauwerk sowie den Wasserflächen auf den Nachbarschafts- und Quartiersplätzen wünschen sich die Teilnehmenden fließendes Wasser in Form von künstlichen Bachläufen oder Wasserspielen auch in den Straßenräumen als geeignete Begegnungsorte für alle Generationen und zur Abkühlung im Sommer. In Übereinstimmung mit den geplanten Maßnahmen zur blau-grünen Infrastruktur sollten die Möglichkeiten zur Umsetzung dieser Vorschläge im Rahmenplan untersucht werden.

Die gute Durchlüftung des neuen Stadtteils ist vielen Bürger:innen wichtig. Mit einer Umsetzung des neuen Stadtteils verbunden ist außerdem die Sorge, dass die Luftqualität der Innenstadt und angrenzender Bereiche weiter beeinträchtigt wird. In den Veranstaltungen wurden deshalb einige Maßnahmen zur guten

Durchlüftung diskutiert, die im weiteren Verlauf geprüft werden sollten.

Mehrheitlich wurde dem geplanten Mobilitätskonzept von den Teilnehmenden der Veranstaltungen und der Online-Beteiligung zugestimmt. Damit der in der Planung vorgesehene Modal Split auch tatsächlich Realität werden kann, fordern die Teilnehmenden jedoch weitere Verbesserungen des ÖPNV-Angebots, die bereits im Rahmenplan – eventuell auch in Alternativen – bedacht werden sollten. Dies betrifft vor allem die Barrierefreiheit, die Taktung und die Verortung von Haltestellen im Planungsgebiet selbst sowie die Anbindung des neuen Stadtteils Stuttgart Rosenstein an die bestehenden Strukturen in Stuttgart Ost.

Da die Meinungen der Teilnehmenden im Bereich Mobilität im Vergleich mit allen anderen

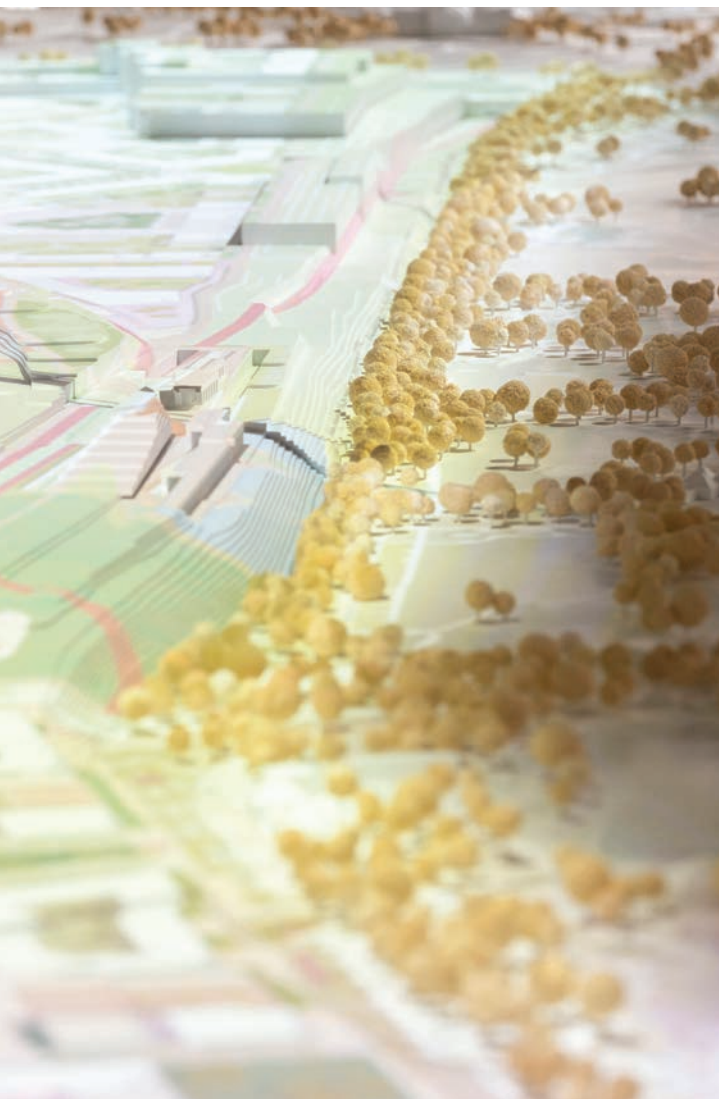
Themen teilweise auch kontrovers ausfallen, sind der weiteren Mobilitätsplanung im neuen Stadtteil sowie der angedachten weiteren Schritte und Maßnahmen besondere Aufmerksamkeit in der Kommunikation mit den Bürger:innen zu schenken.

Neben den baulichen und gestalterischen Anregungen nahmen im Beteiligungsprozess auch soziale Themen einen großen Raum ein. Die Forderung nach einer sozialgerechten und gemeinwohlorientierten Entwicklung der Quartiere wurde in vielen Anregungen und Vorschlägen zum Ausdruck gebracht. Insbesondere die Erarbeitung passgenauer Konzepte zur Umsetzung einer sozialen Mischung in allen Quartieren sowie zur Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums für alle sozialen Gruppen und damit einer sozialen Bodenordnung wird erwartet. Auch

wenn diese Themen erst in den nächsten Planungsschritten von Bedeutung sind und dort konsequent weiterverfolgt werden sollten, ist unserer Meinung nach bereits im Rahmenplan im Sinne des aufgestellten Leitbildthemas „soziale Vielfalt“ ein Aufzeigen von Lösungsansätzen notwendig, zum Beispiel im Rahmen des Stuttgarter Innenentwicklungsmodells. In der Politik sind die Lösungsansätze für eine soziale Bodenordnung frühzeitig zu diskutieren und weiterzuentwickeln.

Um die Vielzahl der schon heute vorhandenen Akteure zu koordinieren und insbesondere die Ideen und Projekte der bereits in und um das Entwicklungsgebiet agierenden Personen, Vereine und Initiativen in Planung und Umsetzung zu integrieren, halten wir die Einrichtung eines Quartiersmanagements bereits in der





weiteren Planungsphase für hilfreich. Somit könnten frühzeitig gemeinschaftliche Projekte weitergeführt und neu entwickelt sowie mögliche Konflikte verhindert werden. In der Umsetzungsphase würde das Quartiersmanagement die Verantwortungsgemeinschaft in den neuen Quartieren stärken und eine Identifikation ihrer Nutzer:innen deutlich steigern.

Insgesamt und über die Planung von Stuttgart Rosenstein hinaus ist für viele Bürger:innen eine gute Vernetzung des neuen Stadtteils mit den angrenzenden Quartieren sowie die Einbettung in die Strukturen der Gesamtstadt von großer Bedeutung – sowohl baulich und gestalterisch als auch sozial und infrastrukturell. Bestehende Planungen und die Weiterentwicklung gesamtstädtischer Konzepte sollten in Verbindung mit der weiteren Planung zu Stuttgart Rosenstein deshalb in der Öffentlichkeit aufgezeigt und kommuniziert werden.

Quellennachweis

Pläne und Visualisierungen

asp Architekten / Koeber Landschaftsarchitektur

Rahmenplan (S.9, S.47, S.59)

Folienauszüge der Präsentation (S.14, S.15)

Schichtenpläne der Nutzungen (S.23)

Schichtenpläne der Mobilität (S.39)

Fotos

Dominique Brewing (S. 4, S. 6-7, S.11, S.12-13, S.17, S.35, S.36-37, S.40-41, S.49, S.50-51, S.52-53, 60-61, S.62-63, S.82-83, S.85, S.87, S. 90-91),

Ilona Scheffbuch (S.18-19, S.20-21, S.24-25, S.89)

planbar hochdrei (S.65)

Illustrationen

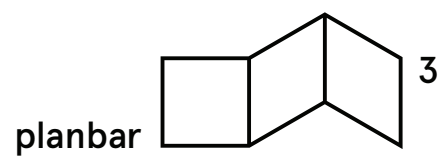
Brussobaum (Titel, Rückseite)

**Im Auftrag der
Landeshauptstadt Stuttgart**

Amt für Stadtplanung und Wohnen
Abteilung Städtebauliche Planung Rosenstein

Abteilung Kommunikation
Kommunikation Stuttgart Rosenstein

Verfasser:



bilden beteiligen planen
Böblinger Str. 59, 70199 Stuttgart
[www. planbar-hochdrei.de](http://www.planbar-hochdrei.de)

Erscheinungsdatum
26.09.2022

mit Änderungen vom 02.11.2022

