

Protokoll

Expertenpanel zur „Informellen Bürgerbeteiligung Rosenstein“ vom 13. September 2016

Datum: 13. September 2016

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 20:00 Uhr

Ort: Großer Sitzungssaal, Rathaus, Marktplatz 1, 70173 Stuttgart

Teilnehmer/innen:

siehe Teilnehmerliste

Moderatorin & Moderator:

Beate Voskamp & Stefan Kessen (MEDIATOR GmbH)

Protokollantin:

Jana Friedrich (MEDIATOR GmbH)

Tagesordnung:

1. Begrüßung

2. Intro: Teilnehmer/innenkreis, Rahmen und Ziel der Veranstaltung, kurzer Überblick über den aktuellen Stand der Informellen Bürgerbeteiligung Rosenstein, Umgang mit den Ergebnissen

3. Einstieg in die gemeinsame Arbeit an den fünf Thementischen:

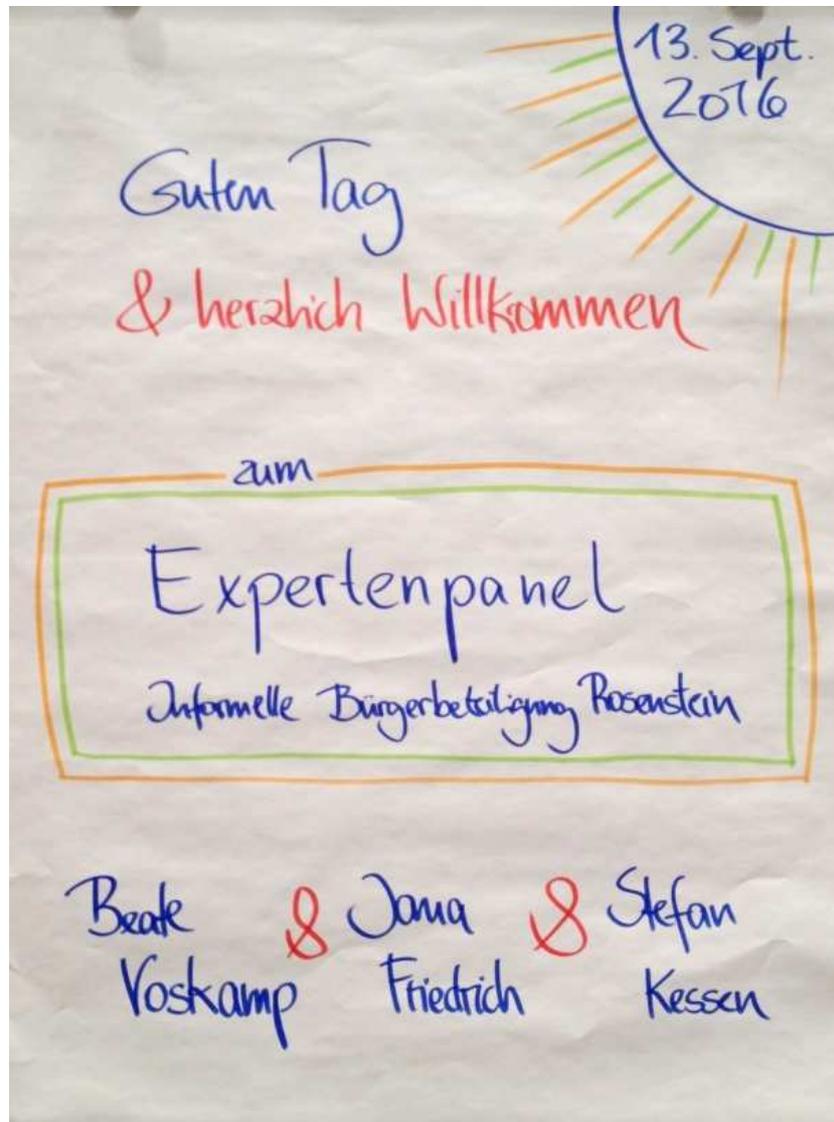
| | | |
|------------------------|-------|----------|
| Mobilität | | Seite 6 |
| Freiraum/Umwelt | | Seite 16 |
| Bauen/Nutzungsmischung | | Seite 26 |
| Stadt der Zukunft | | Seite 35 |
| Soziale Infrastruktur | | Seite 47 |

4. Expertenpuzzle in Form mehrerer Runden an den o.g. fünf Thementischen, Ablaufskizze:

1. Expertinnen und Experten für eines der o.g. Themen jeweils unter sich: Austausch zum jeweiligen Thema des Tisches
2. Gruppenpuzzle: aus jeder Gruppe geht jede Expertin/jeder Experte in jeweils eine andere Gruppe, so dass ganz neue Gruppen entstehen, die jeweils aus Experten mit unterschiedlichen Fachrichtungen bestehen: Austausch
3. Zurück zur Ausgangsgruppe, Expertinnen und Experten wieder unter sich: Austausch
4. Resümee im Plenum, gruppenweise.

5. Ausblick

6. Verabschiedung



1. Begrüßung

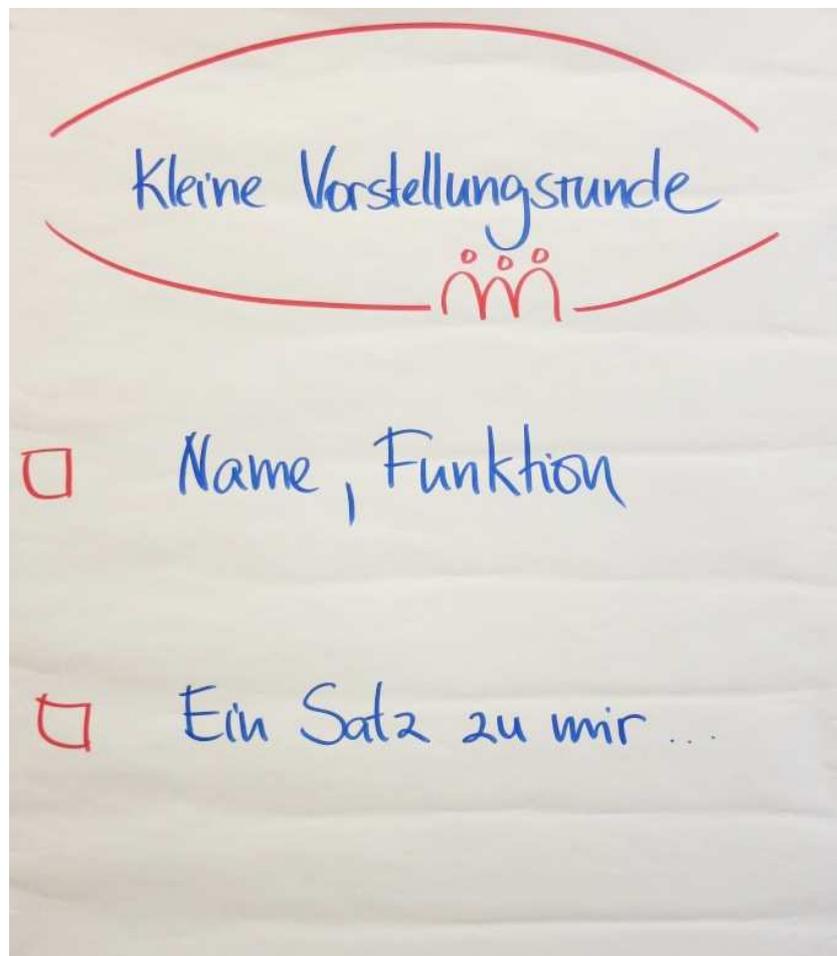
Die Moderatoren begrüßten die 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Expertenpanel im Rahmen der „Informellen Bürgerbeteiligung Rosenstein“ und stellten das Moderationsteam der MEDIATOR GmbH vor.

Bürgermeister Peter Pätzold bedankte sich bei allen für ihre Bereitschaft, sich die Zeit zu nehmen für diese Veranstaltung, miteinander in Dialog zu treten und sich mit ihrer jeweiligen Expertise im Rahmen der Informellen Bürgerbeteiligung Rosenstein einzubringen.

Er erläuterte, dass seitens der Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger sehr großes Interesse an diesem Beteiligungsprozess bestehe und die Möglichkeiten genutzt werden, sich auf vielfältige Weise einzubringen. Gleichwohl sei geplant, das Verfahren etwa im Herbst diesen Jahres 2016 mit einem „Memorandum Rosenstein“ abzuschließen. Die heutige Veranstaltung diene insbesondere dazu, Anregungen und Diskussionsbeiträge von Expertinnen und Experten zu den fünf zentralen Themenfeldern Mobilität, Freiraum/Umwelt, Bauen/Nutzungsmischung, Stadt der Zukunft sowie Soziale Infrastruktur aufnehmen, um einen weiteren wichtigen Input und Baustein für das Memorandum zu erhalten.

2. Intro

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer stellten sich in einer kleinen Runde jeweils einzeln vor.



Die Moderatoren Beate Voskamp und Stefan Kessen erläuterten kurz die verschiedenen Bausteine der Informellen Bürgerbeteiligung Rosenstein, die etwa seit Anfang des Jahres 2016 läuft. So haben sich insbesondere bereits viele Initiativen der Stadtgesellschaft in Form von zahlreichen sogenannten Offenen Formaten mit dem eingebracht, was ihnen im Hinblick auf den Umgang mit der Entwicklungsfläche Rosenstein wichtig ist und was dabei

aus ihrer Sicht zu bedenken und zu beachten ist. Dieses Expertenpanel sei ein weiterer Baustein dieses Beteiligungsverfahrens.

Bisher wurden vom Moderationsteam all jene Aspekte, die den Bürgerinnen und Bürgern Stuttgarts hinsichtlich der Entwicklungsfläche Rosenstein wichtig sind, in die schrittweise entstehende sogenannte Interessensammlung aufgenommen. Mit dem Beteiligungsformat des Expertenpanels wird den Expertinnen und Experten Gelegenheit gegeben, sich mit dem, was bereits gesammelt wurde, auseinanderzusetzen. Sie können sich aus ihrer Expertensicht und mit ihren Wissenshintergründen aus den Bereichen der Wissenschaft, der Innovation und Forschung sowie aus der freiberuflichen Praxis und aus der Verwaltung einbringen. Unter den Fragstellungen „Welche Themen und Aspekte müssten aus Ihrer Sicht noch weiterbearbeitet bzw. vertieft werden? Welche sollten noch miteinander verknüpft bzw. verbunden werden? Was ist aus Ihrer Sicht konkret für die weiteren Planungen und zur Planung der Entwicklungsfläche Rosenstein zu beachten/zu berücksichtigen/zu bedenken?“ wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingeladen, sich auszutauschen und miteinander zu diskutieren. Die daraus entstehenden Erkenntnisse und Ergebnisse wurden festgehalten, um diese in den Beteiligungsprozess einspeisen zu können.

3. Einstieg in die gemeinsame Arbeit an den fünf Thementischen „Mobilität“, „Freiraum/Umwelt“, „Bauen/Nutzungsmischung“, „Stadt der Zukunft“, „Soziale Infrastruktur“: Vorgehensweise Expertenpuzzle

Nachfolgend stellte das Moderationsteam den Ablauf des sogenannten Expertenpuzzles vor, welches in mehreren Runden (à 30 – 45 min) an den o.g. fünf Thementischen stattfand:

- Expertinnen und Experten für eines der o.g. Themen jeweils unter sich: Austausch zum jeweiligen Thema des Tisches
- Gruppenpuzzle: aus jeder Gruppe geht jede Expertin/jeder Experte in jeweils eine andere Gruppe, so dass ganz neue Gruppen entstehen, die jeweils aus Experten mit unterschiedlichen Fachrichtungen bestehen: Austausch
- Zurück zur Ausgangsgruppe, Expertinnen und Experten wieder unter sich: Austausch
- Resümee im Plenum, gruppenweise.

4. Expertenpuzzle in Form mehrerer Runden an den fünf Thementischen

Unter Berücksichtigung der nachfolgenden Leitfrage und auf Basis der bereits im Vorfeld der Veranstaltung erarbeiteten Thesenpapiere der einzelnen Expertinnen und Experten tauschten die Teilnehmer/innen sich an den jeweiligen Thementischen aus.

Diese Thesenpapiere sowie die in der Veranstaltung entstandenen Ergebnisse und Erkenntnisse und die im Nachgang zu Veranstaltung von fast allen Expertengruppen verfassten Resümees sind im Folgenden nach Thementischen sortiert dokumentiert.

Leitfrage

„Was ist aus Ihrer jeweiligen Expertensicht konkret für die weiteren Planungen und zur Gestaltung der Entwicklungsfläche Rosenstein zu beachten / zu berücksichtigen / zu bedenken?“

Thementisch „Mobilität“: Thesenpapiere der Expertinnen und Experten

Stephan Oehler, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

1. Die hohe Zentralität des Gebiets mit einer herausragenden ÖPNV-Anbindung und umfassenden Voraussetzungen für attraktive Fuß- und Radwegenetze eröffnet die Realisierung einer Mobilitätskultur mit starker Ausrichtung auf die Verkehrsarten des Umweltverbunds.
2. Daraus ergibt sich die Grundlage für ein autoarmes bzw. autofreies Gebiet (auch beide Ansätze für Teilgebiete), Aufgabenfelder sind dabei auch die Themen Anlieferung, Zentralisierung von Parkierungsangeboten und Logistik.
3. Wesentlicher Bestandteil eines Mobilitätskonzepts ist ein breites Angebot von allgemein zugänglichen Fortbewegungsmöglichkeiten (Carsharing, bike-sharing mit entsprechenden Informationsportalen etc.). Im Gebiet sollen daher mehrere multi- und intermodale Mobilitätspunkte realisiert werden.
4. Das Straßen- und Wegenetz ist vor allem im Hinblick auf die Qualitäten des öffentlichen Raums zu entwickeln, Ansätze von Mischung und Separation der Verkehrsarten sind abhängig von der städtebaulichen Struktur gegeneinander abzuwägen.
5. Durch den hohen ÖPNV-Erschließungsgrad und ein optimiertes Angebot für Fußgänger und Radfahrer wird ein reduziertes Stellplatzangebot ermöglicht.
6. Liefern und Beladen soll in der Regel nur auf privaten Flächen möglich sein.
7. Elektromobilität soll durch Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur gefördert werden.
8. Die Fuß- und Radwegenetze sind durchgängig und barrierefrei ausgebildet und an die umgebende Netzstruktur angeschlossen. Weitere Merkmale sind eine ausreichende Dimensionierung sowie die Einhaltung von Sicherheitsaspekten (ausreichende Beleuchtung, keine Angsträume).
9. Wichtige Aufgabe bei der Konzeption der Wegenetze ist die Bildung von Platzbereichen bzw. Platzsequenzen mit Aufenthaltsqualitäten.
10. Die Attraktivität der Wegenetze aller Verkehrsarten ist durch begleitende Grün- bzw. Baumkonzepte zu stärken.
11. Die Verwendung von Anlagen aus der früheren Bahnnutzung für separierte Fuß- und Radwegeverbindungen ist zu prüfen und ggf. in der Netzkonzeption zu berücksichtigen (Bahntunnel Rosensteinpark, Gäubahntrasse).

Vision: autofreies / autoreduziertes Rosensteinviertel

Das Rosensteinviertel kann zum autofreien bzw. autoreduzierten Quartier entwickelt werden. Die Reduktion von motorisiertem Individualverkehr (MIV) hängt von der Qualität der Mobilitätsalternativen ab: Das Rosensteinviertel bietet aufgrund seiner guten Anbindung viele Möglichkeiten auf emissionsarme Verkehrsmittel umzusteigen. Richtung Ost grenzt der neue Stadtteil direkt an den Park an, im Park liegt die Hauptradroute 1, zahlreiche Fußwegen sowie die Stadtbahnhaltestelle Mineralbäder. Das bestehende Mobilitätsangebot ist breit, muss aber weiter ausgebaut und zielgruppenspezifisch aufbereitet werden: (e-)Carsharing, Rad- und Pedelecsharing, eRoller (Stella, SWS), Stadtbahn und Bus sind bereits im nahen Umfeld vorhanden. Zukünftig wird es eine S-Bahnanbindung geben.

Auf dem Weg zum autoarmen oder autofreien Stadtquartier muss das Potential der Mobilitätsalternativen ausgeschöpft und als vernetztes Alternativangebot ausgebaut werden. Dies kann durch ein integriertes Mobilitätskonzept auf Quartiersebene gelingen, das eng mit der städtebaulichen Entwicklung verzahnt sein muss. Zugangshemmnisse müssen abgebaut werden, z.B. verkehrsträgerübergreifendes Ticketsystem (polygoCard) oder auch Infrastruktur, z.B. Straßen als „Fahrradstraßen“ (Vorfahrtstraße für Fahrräder wie etwa in der Tübinger Straße seit kurzem umgesetzt), ggf. Durchfahrtsverbote (Ausnahme Wirtschaftsverkehr) und weitere Fuß- und Radwegeninfrastruktur („Radboxen“ vor den Ampeln etc.).

Autofreie Quartiere sind auch im Maßstab des Rosensteinviertels möglich: Ein sehr gutes Beispiel für eine autofreie Entwicklung ist das ‚GWL Terrain‘ in Amsterdam, am Rand der Altstadt. Mit 600 Wohneinheiten und einem sehr niedrigen Stellplatzschlüssel von 0,2 Stellplätzen/WE wurde versucht, den Verkehr drastisch zu reduzieren. Da die Stellplätze am Rand des Quartiers ausgewiesen wurden, ist das Areal nahezu autofrei. Zwei Sackgassen im Norden dienen der Entschleunigung des motorisierten Individualverkehrs. Zum Mobilitätsangebot gehören eine Bus- und Straßenbahnanbindung am Ostrand sowie eine Carsharing-Station im angrenzenden Stadtteil Westerpark. Zur Wahrung des autofreien Charakters unterschreiben Käufer und Mieter einen entsprechenden Vertrag. Das Projekt ist 1998 realisiert worden und dokumentiert, dass eine umfassende und ganzheitliche Strategie notwendig ist, um unsere Städte lebenswert zu machen.

Planungsleitbilder: Die „kompakte Stadt“ als Utopie / Nachhaltigkeit

- Auf dem Weg zu autofreien Quartieren sind Viertel mit einer hohen Nutzungsmischung im Vorteil. Die ‚Kompakte Stadt‘ ist ein wichtiges und modernes Leitbild für urbane Mobilität; v.a. i.S.v. Reduktion von Mobilitätsansprüchen (Verkehrsnachfrage) durch Nutzungsmischung, Nahversorgung etc. Ziel ist eine hohe räumliche Verflechtung etwa zwischen Versorgungsinfrastruktur und Wohnstandort, so resultieren kurze Wege und Fußläufigkeit. Menschen müssen durch die Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen zum Gehen eingeladen werden. Verhältnisse und Verhalten bedingen sich gegenseitig.
- Stärkung der Idee der „kompakten europäischen Stadt“ als Leitbild für Urbanität und Lebensqualität im Quartier („Verflechtungsindikator“, vgl. v. Winning)
- Grenzen des Leitbildes: Utopie der Verkehrsreduktion aufgrund Mischung Wohnen / Gewerbe; Arbeitsplatznähe nur ein Faktor unter vielen bei der Wohnstandortwahl (aufgrund niedriger Mobilitätskosten in Deutschland)

- Leitbild Nachhaltigkeit (STEK): Neben Effizienz-Strategien sind auch Suffizienz-Strategien zu diskutieren. Im Bereich Mobilität bedeutet dies z.B., Alternativen zu bieten um die Verkehrsnachfrage allgemein und den Autobesitz im Besonderen zu reduzieren; das Leitbild sollte entsprechend ausgestaltet und auch im Hinblick auf Suffizienz-Strategien wirksam werden.
- Auch quantitative Zielvorgaben sinnvoll zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele (2000 Watt Gesellschaft o.ä.)

Nutzerperspektive

Wohnungsneubau-Projekte eignen sich gut, um Mobilitätsroutinen zu durchbrechen und die Bewohner als Nutzer für innovative Mobilitätssysteme zu gewinnen (Umzug als Zeitpunkt der Neudefinition vieler Lebensbereiche). Das Angebot muss auf die Bewohnerstruktur abgestimmt werden. Darüber muss frühzeitig diskutiert werden. Zielgruppenspezifische Ausrichtung innovativer Mobilitätssysteme (Zielgruppen-Prognose sollte Standort-spezifisch durchgeführt werden, häufig gibt es hier relativ kleinteilige Unterschiede, daher Analyse in großen Plan-Maßstäben). Zielgruppen-Prognose im Wohnungsneubau jedoch häufig problematisch (v.a. für frei-finanzierten Wohnungsbau; Prognosen für Zielgruppen nur für die 20% geförderten Wohnungsbau mit Einschränkungen möglich, das über SIM gesichert wird). Kombinierte Analyse aus Mobilitätsansprüchen verschiedener Zielgruppen und daraufhin abgestimmtes Mobilitätsangebot, insbesondere für Zielgruppen, die bisher noch nicht oder nur wenig die alternativen Mobilitätsangebote nutzen (Senioren; Familien ...): Dies betrifft nicht nur die Verortung von beispielsweise Mobilitätsstationen sondern auch Dimensionierung und Angebotsmix, System-Kalibrierung, Preisgestaltung; Aktivierung. Zielgruppenspezifische Angebote tragen zur Auslastung und damit der finanziellen Tragfähigkeit innovativer Mobilitätssysteme bei.

Veränderungen des Mobilitätsverhaltens durch Mobilitätmanagement ist ein wichtiger Ansatz zum autofreien oder autoreduzierten Stadtquartier. Neben der Schaffung und Koordination von intelligenten Mobilitätsangeboten haben dabei Information und Beratung hohe Bedeutung. Auch durch Nudging (Aktivierungsmaßnahmen) lässt sich auf die Wahl der Transportmittel einwirken.

Umsetzungsbeispiele:

- Durch ein zielgruppenspezifisches Neubürgermarketing (oder: Bürger-Informationspakete) werden Verhaltensänderungen beim Wohnortwechsel gefördert.
- Im Bereich der Wohnkosten kann das Carsharing-Angebot bereits in den Nebenkosten als Standardangebot integriert sein (Mietwohnungen). Somit sind alle Bewohner zugleich auch zum Carsharing angemeldet und ein gesonderter Anmeldeprozess entfällt. Die Bewohner haben jederzeit auch die Möglichkeit, das Carsharing-Angebot zu kündigen.
Ergänzend können
- Werbemaßnahmen mit normativen Benachrichtigungen entwickelt werden, die auf das Verhalten anderer aufmerksam machen (z.B. "Immer mehr Personen nutzen Carsharing und sparen so Kosten, die mit dem Autobesitz verbunden sind.").
- Kombinierte Nutzung von Carsharing durch Private und Unternehmen: Unternehmen als Ankermieter zur Ergänzung der eigenen Flotte, Privates Carsharing als Ergänzung an Tagesrandzeiten oder am Wochenende – Potentiale im Rosensteinviertel aufgrund angestrebter Nutzungsmischung Wohnen / Gewerbe (und ergänzendes betriebliches Mobilitätsmanagement). Problematik Nutzung eines Carsharing-Autos durch Dritte – siehe Gutachten Siedlungswerk.

Wohnen & Mobilität

- **Stellplatz-Einsparung:** Durch (e)Carsharing und (e)BikeSharing Systeme kann die Anzahl Pkws im Privatbesitz gesenkt werden (unterschiedliche Studienlage: zw. 5 und 14 Pkws werden durch ein Carsharing Auto ersetzt). In der Folge werden weniger Stellplätze benötigt. Dies kann zur Reduktion der Stellplatzabläse führen und dadurch Sharing-Systeme vom Projektentwickler gegenfinanziert werden (Win-Win-Situation). Bei hochpreisigem Wohnungsbau und Gewerbeimmobilien (Handel) ist aber auch das Gegenteil denkbar: Über-Erfüllung der Stellplatzanforderungen und dadurch (zu) hoher Flächenverbrauch für ruhenden Verkehr – hier regulative Maßnahmen erforderlich.

Integration innovativer Mobilitätssysteme in das direkte Wohnumfeld eröffnet gute Perspektiven für die Aktivierung von (potentiellen) Nutzern für innovative und nachhaltige Mobilitätssysteme: Hohe Identifikation der Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen Nutzer („unser Carsharing Auto“).

Der Anstieg gemeinschaftlicher Wohnformen wie Baugemeinschaften, Alten-WGs im Sinne des Trends einer Share-Economy eignet sich zur Sensibilisierung für Dienste des „Mobility Sharing“.

Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT)

Der gezielte Einsatz der „Share Economy“ in Kombination mit „Smart-Ansatz“ ist lohnenswert und zukunftsweisend: Der Mehrwert für Nutzer und Städte muss dabei im Fokus stehen. Dabei sollten größere räumliche Einheiten zusammengeschlossen werden, beispielsweise auf Ebene von Stadtquartieren. So lassen sich aus der Dynamik der „Share-Economy“ und dem „Smart-Ansatz“ neue Nutzermodelle im Bereich Wohnungsbau, Mobilität und Energiegewinnung initiieren. Ein Beispiel könnte der konsequente Einsatz der Stellplatzabläse zur Einrichtung von Sharing-Angeboten oder Quartiersgaragen sein.

(Planungs-)Instrumentarium

Push- und Pull-Faktoren zielen darauf ab, die Attraktivität und somit die Kosten von Mobilitätsangeboten zu verändern. Nachhaltige Mobilität erfordert große Anstrengungen im Bereich der Angebotsplanung (Pull-Faktoren, Mobilitätsangebote; Mobilitätsmanagement, Fuß- und Radwegeplanung; Radabstellplätze, Lademöglichkeiten etc.), sollten aber durch regulative Maßnahmen (Push-Faktoren) ergänzt werden, um den MIV im Vergleich zum Umweltverbund zu verteuern (Straßenquerschnitte, Parkplatzverknappung, Durchfahrverbote etc.).

Stärkung insbesondere des Fuß- und Radverkehrs (fußläufige Stadt): derzeit im Rosensteinviertel überdurchschnittlich hohe ÖV-Nutzung im Vergleich zur Stadt Stuttgart aber weniger Fuß- und Radwegeanteile.

Prozessuale Stadtplanung: Stärkung der Aneignung von Grundstücken und Wohneigentum von Genossenschaften und Baugruppen (Fallbeispiel Hunziker Areal, Zürich); Aneignung des Quartiers und Stärkung Urbaner Mobilität durch eigengenutzten Wohnraum; positive Effekte auf Flächennutzung im Quartier für nachhaltige Mobilität („Mobilitätsstation“ im Erdgeschoss – vgl. Hunziker Areal, Zürich)

Fortsetzung des Bürgerdialoges sowie der Einbindung fachlicher, administrativer, wissenschaftlicher und anderer Akteure in eine fortlaufende Prozessbegleitung der planerischen Umsetzung („Dynamischer Masterplan“)

Mobilität im neuen Stadtteil Rosenstein

Stadtverträglicher Verkehr

Die räumlichen Ortsveränderungen von Menschen und Gütern müssen als Voraussetzungen für ein funktionsfähiges Stadtquartier im neuen Stadtteil Rosenstein sichergestellt werden. Die Stärken der unterschiedlichen Verkehrsträger für das jeweilige Einsatzspektrum sind gezielt zu nutzen und zu fördern. Es muss eine anforderungsgerechte Verknüpfung der Verkehrsträger geschaffen werden, um die individuellen Mobilitätsbedürfnisse stadtverträglich zu bewältigen. Der Kraftfahrzeugverkehr, mit Ausnahme von Bussen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), sollte im Stadtteil Rosenstein auf wenigen Achsen, nach Möglichkeit unterirdisch gebündelt werden. Angebote des Carsharing, insbesondere beim Free-Floating-Carsharing, sollten Bestandteil der Planungen sein.

Multimodalität

Ziel bei der Entwicklung des neuen Stadtteils Rosenstein sollte die Bereitstellung von Infrastruktur für die Verkehrsträger SPNV (S-Bahn), ÖSPV (Stadtbahn und Bus), Kfz (MIV), Rad und Fußgänger sein. Durch eine optimale Vernetzung der Verkehrsträger kann eine multimodale situationsabhängige Nutzung der Angebote erreicht werden. Mit kurzen Taktzeiten für den ÖPNV, Radwegen und Fußgängerflächen ist der Umweltverbund im neuen Stadtteil Rosenstein zu fördern. Der Individualverkehr mit dem Kraftfahrzeug ist im Stadtteil Rosenstein auf notwendige Fahrten zu begrenzen.

Innovative Transportangebote

Die Angebote für neue verkehrsträgerübergreifende Formen des Transports sollten im Stadtteil Rosenstein realisiert werden. Die Bereiche für den Übergang zwischen den Verkehrsträgern sind mit geeigneten Infrastrukturmaßnahmen attraktiv und nutzerfreundlich zu gestalten.

Ruhender Verkehr

Im öffentlichen Raum sollte nur eine beschränkte Anzahl von Kurzzeitparkständen für Kfz und Lieferverkehr ausgewiesen werden.

Die Anlage von sicheren und dezentral angeordneten Radabstellanlagen im öffentlichen Raum zur Stärkung des Radverkehrs. Das Parken von Kraftfahrzeugen sollte auf den privaten Grundstücken realisiert werden.

Dr. Konrad Götz, ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung

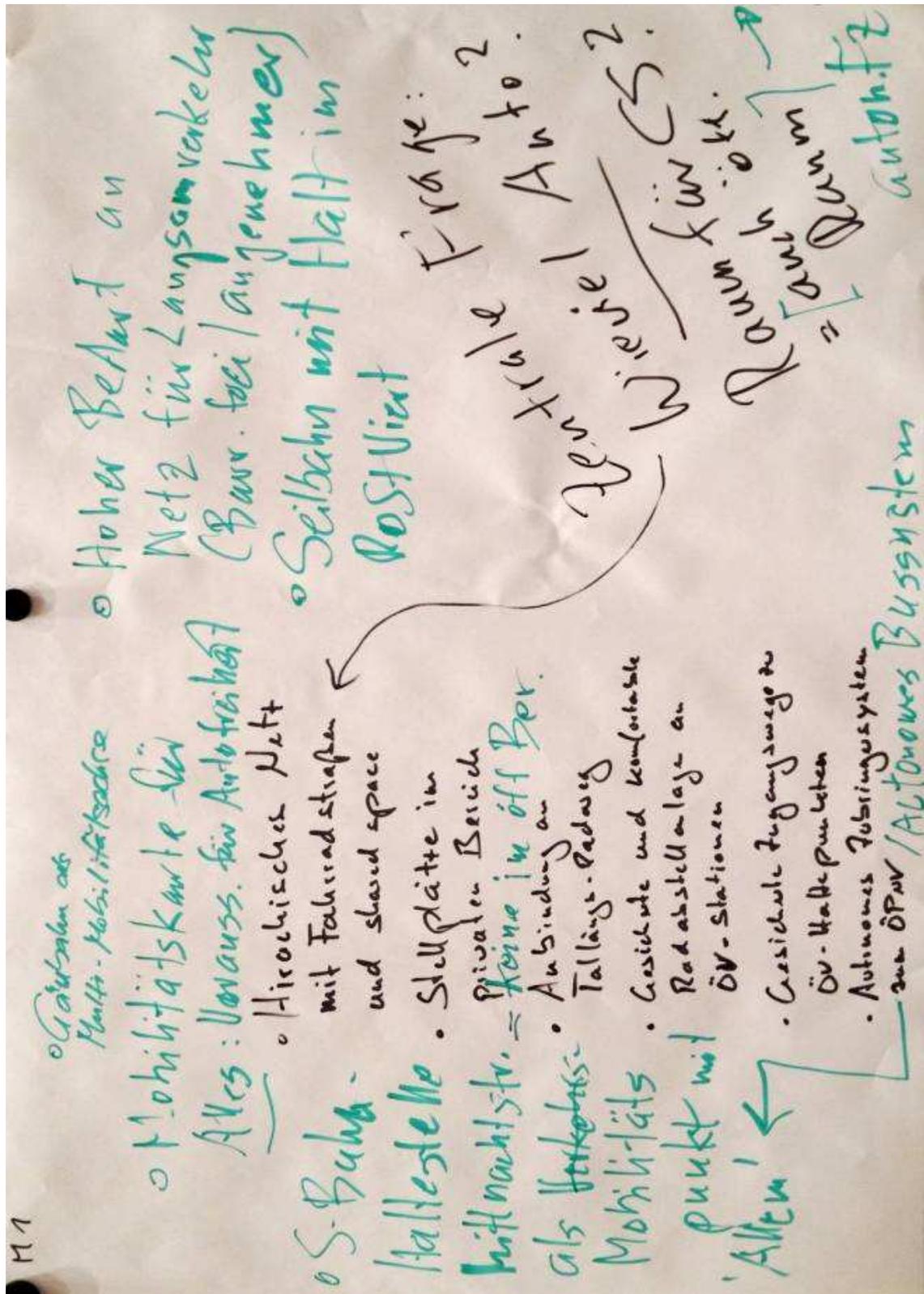
Wir unterscheiden zwischen Mobilität und Verkehr. Mobilität ist Beweglichkeit zur Bedürfniserfüllung (Einkauf, Arbeit, Freizeit, Versorgung). Bedürfnisse können mit mehr oder weniger Verkehr erfüllt werden. Ziel im Rosensteinviertel ist eine umweltfreundliche, sozial angemessene und soziokulturell vielfältige Mobilitätskultur.

Die Planung muss mit den Bedürfnissen und Wünschen sozialer Gruppen, Milieus, Lebensstile korrespondieren. Es stellt sich also die Frage: Wer wird mit der geplanten Bebauung angesprochen?

Wer sind die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner? Sind sie für Konzepte nachhaltiger Mobilität offen? Wird das Thema Mobilität Teil der Vermarktung bzw. Mietergewinnung?

- Angestrebt werden sollte ein urbaner Mix aus experimentellen, traditionellen und Mainstream-Milieus. Experimentelle Formen gemeinschaftlichen Wohnens sind wichtig weil sie erfahrungsgemäß selbst Initiativen für nachhaltige Mobilität ergreifen.
- Das Viertel bietet in dieser Lage und mit der umgebenden Infrastruktur gute Chancen für einen multioptionalen Mix der Fortbewegungsformen. Zu Fuß gehen, Fahrrad-, E-Bike fahren und der schnelle, bequeme ÖPNV-Zugang sollten Vorrang haben.
- Aber es muss auch überlegt werden wie mit Automobilität umgegangen wird. Hier gilt es intelligente, den Raum nicht belastende, aber der Symbolik gerecht werdende Konzepte zu entwickeln.
- Wichtig ist eine gute Nahversorgungsmischung, die zu Fuß und mit dem Rad erreicht werden kann. Nicht alle Bedürfnisse werden im Rosensteinviertel erfüllt. Daher muss es schnelle Verbindungen zu Fuß und mit dem Fahrrad zum ÖPNV in die Stadt und zum HBF geben.
- Beim Fahrradparken muss genügend gesicherter Platz für die künftig vielen, teuren Zweiräder der Haushalte vorgesehen werden. Diese müssen sowohl in den Häusern als auch ÖPNV nah, bequem und schnell eingeparkt und heraus gefahren werden können.
- Bei der Infrastruktur muss gesichert werden, dass sich der Fahrrad- und E-Bike-Verkehr heute und in Zukunft auch in der Geschwindigkeit ausdifferenziert.
- Eine Elektrofahrzeug- und Sharing-Infrastruktur sollte großzügig vorgesehen und nach Bedarf ausgebaut werden (E-Bike, Lastenräder, Autos).
- Die Mobilität Älterer muss gut durchdacht werden. Einschließlich möglicher Konflikte mit dem schnellen Teil des Radverkehrs.
- Insgesamt sollte durchdacht werden, wie mit Zielkonflikten zwischen unterschiedlich schnellen Fortbewegungsformen und Personen umgegangen wird. Nach dem Prinzip der Trennung (schneller vs. langsamerer Radverkehr, abgegrenztes zu Fuß gehen, Autos peripher)? Oder nach dem Konzept der Begegnungszonen (Verlangsamung durch Vorsicht und Interaktion). Wenn es die finanziellen Rahmenbedingungen zulassen, sollten Kombinationen eruiert und internationale Beispiele einbezogen werden.

Thematisch „Mobilität“: Ergebnisse aus den Diskussionsrunden



Zentrale Frage: Wieviel Auto? – Raum für Carsharing? = (auch öffentlicher Raum) → autonome Fahrzeuge

- Hierarchisches Netz mit Fahrradstraßen und shared space
- Stellplätze im privaten Bereich = keine im öffentlichen Bereich
- Anbindung an Tallängsweg
- Gesicherte und komfortable Radabstellanlage an ÖV-Stationen
- Gesicherte Zugangswege zu ÖV-Haltepunkten
- Autonomes Zubringersystem zu ÖPNV /Autonomes Bussystem
- S-Bahn-Haltestelle Mittnachstr. als Mobilitätspunkt mit „Allem“
- Gäubahn als Multi-Mobilitätsachse
- Mobilitätskarte für Alles: Voraussetzung für Autofreiheit
- Hoher Bedarf an Netz für Langsamverkehr (barrierefrei/angenehmer)
- Seilbahn mit Halt im Rosensteinviertel

Thementisch „Mobilität“: Resümee der Expertengruppe

Vision

Grundsätzlich wurde das Leitbild eines stark autoreduzierten Rosensteinviertels entwickelt. Die Vision beinhaltet kein generelles Einfahrverbot für Autos, sondern öffnet sich dem Wirtschaftsverkehr sowie reduziertem Autoverkehr in räumlich stark eingegrenzten Teilgebieten des Quartiers.

Strategie

(1) Als strategisch zielführend wird angesehen, nicht auf reine Angebotsplanung zu setzen (Pull-Maßnahmen), sondern diese durch regulative Maßnahmen (Push-Maßnahmen) seitens der Stadt zu ergänzen.

Angebotsplanung: Die in der Stadt Stuttgart bereits bestehende Vielzahl an Angeboten des erweiterten Umweltverbundes für das Rosensteinviertel sollen punktuell ergänzt werden (siehe weiter unten in der detaillierten Darstellung der Maßnahmenvorschläge). (z.B. Sharing-Stationen; S-Bahn-Anbindung wie geplant; Rad- und Fußwegeinfrastruktur)

Regulativ: Reduzierung der Stellplatzanforderungen im Wohnungsneubau; weitere Stadt- und Verkehrsplanerische Regulativen (siehe weiter unten in der detaillierten Darstellung der Maßnahmenvorschläge).

(2) Vorhalten von Infrastruktur durch Stadt Stuttgart: Aufsiedlung des Gebietes durch Pioniere (Baugemeinschaften; Genossenschaften etc.) kann durch Zwischenfinanzierung der Grundstücke durch die Stadt unterstützt werden (z.B. aufgrund der typischerweise zeitlich intensiveren Planungsphase bei Baugruppen). Im Hinblick auf Verkehrsinfrastrukturplanung/Angebotsplanung ergibt sich ebenfalls ein hoher Bedarf an Zwischenfinanzierung im Fall pionierhafter Besiedelung bei hoher Planungsdynamik (ggf. neue Planungsinstrumente von Vorteil, „dynamischer Masterplan“ o.ä.).

Umsetzung

Die Vorschläge zur Umsetzung des autoreduzierten Rosensteinviertels kann man anhand der Maßstabsebenen Gebäude, Quartier und Gesamtstadt gliedern.

(1) Gebäudeebene

- Angebote für Mobilitätsformen des (erweiterten) Umweltverbundes und Mobilitätsmanagement im Gebäude, z.B. „Mobilitätsstation“ im Gebäude (Parallel zur Frage Umgang mit EG im Teilthema „Städtebau“)
- evlt. Leihstationen für (e)CarSharing oder Pedelec-/Bike-Sharing
- Ausreichende Anzahl und Qualität von Fahrradabstellplätzen
- Informationsangebote im Gebäude
- Zielgruppen-spezifische Aktivierungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit Bewohnern/Wohnungsbauunternehmen
- Selbst-Verpflichtung der Bewohner zum Autoverzicht
- Mobilitätskarte für ALLES (polygo Card Stuttgart)

- auch denkbar: Kombinierte Miete & Ticketing für Mobilitätsangebote; Erfüllung aller bzw. der wenigen verbleibenden zu erfüllenden Stellplätze & Parkplätze im Gebäude

(2) Quartier

- Verzicht auf Parkplätze im Quartier ist zu prüfen (aber Besucherverkehr muss abgefangen werden; ggf. Besucherparken an ausgewiesenen Sammelparkplätzen oder direkt am Gebäude – siehe oben)
- „Mobilitätsstationen“ oder „Quartiersgaragen“ zur Bündelung innovativer Mobilitätsangebote: (e)CarSharing oder Pedelec-/Bike-Sharing; eScooter Sharing; möglicher Standort: S-Bahn-Station; weitere Standortvorschläge bei derzeitigem Planungsstand nicht möglich
- Ausreichend dimensionierte Radabstellplätze an den ÖPNV-Stationen im/am Quartier
- Autonome Shuttle-Bus-Service zur Verbindung von Quartiersgaragen und ÖPNV-Stationen (da diese ggf. nicht fußläufig erreichbar sind)
- Hoher Bedarf an einem Netz für Langsamverkehr: Innere Erschließung als Mix aus Fahrradstraße (30 km/h; Fahrrad als hochrangigerer Verkehrsträger; keine Fußgänger etc.) und Shared-Space (alle Verkehrsarten - auch Fußverkehr - gleichrangig); Auf diese Weise könnte Wirtschaftsverkehr abgewickelt werden, und gleichzeitig der MIV „verteuert“ werden; Anspruch: Shared-Space gestalterisch ansprechend zu planen
- Verzahnung von Freiraumplanung und Mobilitätsplanung: Planung öffentlicher Räume ist auch immer Planung von Mobilitätsräumen

(3) Einbindung in die Gesamtstadt

- S-Bahn-Anbindung unbedingt wie geplant erforderlich; Geplanter Standort wird als ausreichend im Hinblick auf die Erreichbarkeit im Quartier angesehen (insbesondere in Verbindung mit Ausbau Radinfrastruktur und autonomen Bus als Zubringersystem)
- Gute Anbindung des Quartiers auch an weitere ÖPNV-Angebote (Tram- und Buslinien), daher insgesamt starke Alternativen zum MIV vorhanden
- Anbindung an schnelle Radverbindung, z.B. Tallänge Radweg (Priorität: im Park verbleibend) sowie Durchwegung durch Tunnel am Bhf. (falls machbar).
- Anbindung an Gäubahn als Multimobilitätsachse (Ausgestaltung fraglich)

Thementisch „Freiraum/Umwelt“: Thesenpapiere der Expertinnen und Experten

Wolfgang Maier, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

Betrachtungsebene Stadtlandschaft:

- Herstellung städtebaulicher und freiräumlicher Bezüge zum Neckar und den Projekten des Masterplans „Landschaftspark Neckar in Stuttgart – Stadt am Fluss“
- Sicherung, Herstellung und Betonung der Sichtbezüge in die Stadtlandschaft/zu Landmarken wie Rosenstein, Rotenberg, Uhlandshöhe, Frauenkopf und Fernsehturm
- Entwicklung freiraumbestimmter Verbindungen in die benachbarten Quartiere, insbesondere Verbindungen in die Schlossgärten und über diese hinweg/hindurch in den Stuttgarter Osten, Überwindung der Barriere Cannstatter Straße
- Einbindung der neuen Grünflächen sowie der Naturschutzmaßnahme A 1 in den Biotopverbund (umliegende Grünflächen und Biotope entlang der Gäubahntrasse)
- Radschnellwege Innenstadt – Überwerfungsbauwerk – Stuttgart-Nord und Innenstadt – Rosensteintunnel – Neckarbrücke - Neckarpark

Betrachtungsebene Städtebauprojekt Rosenstein:

- Naturschutzfachlich sachgerechte und anspruchsvolle Gestaltung der Naturschutzmaßnahme A 1 sowie der Parkerweiterungsflächen
- Sicherung und Visualisierung des „Spannungsdreiecks“ der denkmalschutzrechtlichen Sachgesamtheit Neckareisenbahnbrücke – Rosensteintunnel – Überwerfungsbauwerk – (Lockschuppen-) Gäubahnbogen.
- Inwertsetzung der alten Eisenbahninfrastruktur durch Nachnutzung der Trassen mit Brücken und Bauwerken als Rad- und Fußweg und als Leitlinien für den Biotopverbund
- Topografie der „Schiefen Ebene“
- Entwicklung eines städtebaulichen Konzeptes, welches die herausragende zentrale Lage am (erweiterten) Schlossgarten, Rosensteinpark in unmittelbarer Nähe zum Neckar u.a. auch dahingehend gerecht wird, dass möglichst viele zukünftige Anwohner mit ihren Wohnungen von den Parkrandlagen unmittelbar profitieren.

Betrachtungsebene Quartier:

- Platz sparen: Mehrfachnutzung / Multifunktionalität des Freiraums für Niederschlagswassermanagement, Spielflächen, Bewegungsräume und Quartiersparks, Autofreies Quartier (für Blech ist der Stadtraum zu schade)
- Klimawandelanpassung: Konsequente Durchgrünung der Quartiere (Straßenraum, Dachbegrünung, Fassadenbegrünung)
- Den Klimawandel vermeiden: CO2-frei / Nullenergiequartiere Durchmischung / kurze Wege / Nahversorgung / Mobilitätspunkte / Radverkehrskonzept für die Quartiere und die Anbindung an den Stadtraum

ROSENSTEINVIERTEL ALS VORBILD FÜR DIE STADT DER ZUKUNFT

Im Rahmen einer möglichen Internationalen Bauausstellung Region Stuttgart sollte man einer hohen Qualität der Stadträume im Rosensteinviertel höchste Priorität beimessen. Ein neues Vorzeigequartier für Stuttgart und seine Bewohner kann hier entstehen.

Landschaft, Vielfalt und Nachbarschaften

Leitthemen könnten in der Konzeption des Rosensteinviertels in drei Bereiche gegliedert sein: „Landschaft und Natur“, „Vielfalt und Mischung“, „Nachbarschaften“. Mit diesen Leitthemen wird hier das übergreifende Ziel eines zukunftsfähigen, ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltigen Quartiers für Stuttgart definiert.

Die Leitthemen sollten im Städtebau angelegt sein und werden in der Gestaltung der öffentlichen Freiräume umgesetzt. Sie sollen durch die Gestaltung der privaten Baublöcke unterstützt werden, sodass sich ein einheitliches, von diesen Prinzipien durchwirktes Ganzes ergibt.

Multifunktionale Flächenkonzepte

Dies ist aus Kostensicht notwendig, aus sozialen Gründen unverzichtbar, funktional sinnvoll und im Hinblick auf das konkrete Flächenangebot sowie das allgemeine Ziel einer effektiven Flächennutzung unumgänglich.

Verkehrsflächen können in Mischnutzung als beispielbarer Lebensraum fungieren, Grünflächen können eine Überlagerung von Regenwasserrückhaltung und Spiel- und Sport erfahren.

Integration von nachhaltiger Infrastruktur

Das Thema Mobilität hat heute in Städten wesentlichen Einfluss auf die Erlebnisqualität von städtischen Freiräumen. Hierbei ist vor allem eine optimale Vernetzung von unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmitteln und individuellen, langsamen Verkehrsmitteln (Fahrrad, Fußgänger) im Freiraum anzustreben.

Die sogenannte Blau-Grüne Infrastruktur sollte in einem intelligenten System in das städtebauliche Konzept integriert sein.

Natürliche Systeme in Freiräume integrieren

Freiräume im Rosensteinviertel sollen eine physische Integration von Elementen erfahren, um die Erlebnisqualität und Nachvollziehbarkeit von natürlichen Prozessen für die Anwohner zu steigern. Nur was man kennt und als positiv bewertet, wird die nächste Generation auch bereit sein zu schützen.

Wasser, Boden, Biodiversität sind hier wesentliche Themen, die in das Programm der Freiräume einfließen sollten, um damit ökologische Funktionen auch nach einer erfolgten Bebauung des Stadtquartiers zu gewährleisten.

Diese Sichtbarkeit und Nachvollziehbarkeit natürlicher Prozesse im Alltag ist elementarer Bestandteil einer lebendigen Stadt. Es werden sich nur solche Nachhaltigkeitsmaßnahmen, die einen im Alltag erfahrbaren, sinnlichen Mehrwert sowie Momente erlebbarer Schönheit und Lebendigkeit mit sich bringen, dauerhaft im Bewusstsein der Stadtbewohner spiegeln und so anhaltende Effekte auf das Handeln der Menschen haben.

Stadtklima – Abpufferung der Extreme

Kleinräumige Abkühlung durch Verdunstung und Durchlüftung sollten bei der Gestaltung von Stadträumen als wichtige Kriterien zugrunde liegen. Wasser, in temporärer Form oder permanent integriert, hilft kleinräumige Verbesserungen des Stadtklimas zu erreichen.

Lebenswerte Stadträume - Netzwerk von öffentlichen und private Freiräumen

Mit einer differenzierten Abstufung von öffentlichen, halböffentlichen, halbprivaten und privaten Freiräumen kann eine ausgewogene Entwicklung von lebendigen Nachbarschaften gefördert werden. Allerdings sollten auch symbolträchtige öffentliche Orte entstehen, die dem Rosensteinviertel einen Wiedererkennungswert verleihen.

Der Stadtraum wird im Rosenstein durch ein engmaschiges Netzwerk von öffentlichen Orten, Plätzen, Parks oder auch fußgängerfreundlichen Straßenräumen gebildet.

Prof. Dr. Frank Lohrberg, Lohrberg Landschaftsarchitektur

Allgemein

- Bebauung und Freiraum gemeinsam entwickeln
- Monofunktionale Stadtbausteine vermeiden: mischen, überlagern, vernetzen
- Öffentlichen Raum als Ort von interkultureller Begegnung/Integration verstehen
- Planfestgestellte Kompensationsflächen in Freiraumgestaltung integrieren

Stadtlandschaft

- Neuer Park im Anschluss an Schlossgarten und Rosensteinpark
- Anbindung an Neckarufer und Villa Berg
- Elemente der Eisenbahngeschichte erhalten, insbesondere Auffahrt Gäubahn und Überwerfungsbauwerk
- Überwerfungsbauwerk als besonderen, co-produzierten Ort im Park für Kultur und Präsumtion entwickeln
- Umliegende Quartiere, insbesondere Nordbahnhofviertel hochwertig anbinden, Barrieren überwinden

Städtebau

- Durch hohe Dichte im Wohnungsbau viel Platz für öffentliche und gemeinschaftliche Freiräume im Quartier gewinnen
- Dächer als gemeinschaftliche Lebensräume ausbilden: kein Dach ungenutzt!
- Straßenräume ohne Parkplätze, stattdessen breite Fußwege, offene Entwässerung oder Gemeinschaftsflächen
- Bewaldung der Straßenräume, standardmäßige Fassadenbegrünung hofseitig

**Prof. Antje Stokman, Institut für Landschaftsplanung und Ökologie
Universität Stuttgart**

Mit Landschaft Stadt machen: Rosensteinquartier als Laborraum und Modellgebiet für grüne Stadtquartiere im 21. Jahrhundert

Das zukünftige Quartier Rosenstein entsteht im Herzen Stuttgarts, mit direktem Bezug zur wichtigsten Freiraumverbindung Stuttgarts, dem Grünen U zwischen Innenstadt und Neckar. Damit stellt sich im Themenfeld Freiraum/Umweltqualität die Kernfrage, welchen Ansprüchen der Freiraum in einer zukünftig dichter bebauten, wachsenden Stadt genügen muss - und wie man ihre Freiraumqualitäten trotz zunehmender baulicher Verdichtung nicht nur sichern, sondern sogar verbessern kann. Im Sinne des aktuellen Architekturbiennale-Beitrags „Celebrating the Human Footprint“ von Michael Baumgart bietet das Rosensteinquartier die Chance, den Stuttgartern und der Weltöffentlichkeit zu demonstrieren, wie in einer sich verdichtenden Stadt durch ein mehr an Stadt, ein mehr an Landschaft entstehen kann.

Auf die Lebensqualität wachsender Städte hat insbesondere die Qualität des Freiraums einen maßgeblichen Einfluss. Viele deutsche und europäische Städte, wie z.B. Hamburg („Qualitätsoffensive Freiraum“), München (Konzeptgutachten „Freiraum 2030“) oder Wien („Leitbild zum öffentlichen Raum“ für Wien gesamt bzw. "Partitur des Öffentlichen Raumes" für Seestadt Aspern) nehmen sich dem Thema der Zukunft der urbanen Freiräume momentan sehr intensiv an. Dabei wird insbesondere das Ziel verfolgt, strategische Ansätze zu entwickeln, einen Dialog zu initiieren und übergeordnete Leitlinien für Maßnahmen der öffentlichen und privaten Hand festzulegen.

Die Stadt Stuttgart sollte die Entwicklung des Rosensteinquartiers und den zentralen Aspekt der Freiraumqualitäten als Anlass nehmen, sich in der internationalen Debatte zu positionieren und hier eine wegweisende Rolle einzunehmen. Dabei geht es auch um die Verbindung zwischen der quartiersbezogenen Freiraumplanung und großräumigen Freiraumvernetzung als Impuls und Rahmen für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region Stuttgart.

Freiraum verbindet: Handlungsfeld kooperative und gemeinschaftliche Freiraumentwicklung

Die städtischen Freiräume, insbesondere die öffentlichen Freiräume in Form von Straßen, Plätzen und Parks, sind die umfassendste kulturelle Einrichtung des Rosensteinquartiers und der Stadt Stuttgart. Als Labor, in dem sich öffentliches städtisches Leben entfaltet, sind sie zentral für das Zusammenleben der Stadtgesellschaft - sowohl für das Erlebnis von Gemeinschaft als auch die individuellen Entfaltungsmöglichkeiten. Dabei stellt die sich wandelnde Stadtgesellschaft auch neue Ansprüche an die Freiraumgestaltung und -nutzung, wie z.B. durch den zunehmenden Anteil älterer Menschen, bei denen die Aufenthaltsqualität und Bewegungsfreundlichkeit des direkten Wohnumfelds einen ganz wesentlichen Beitrag zur Gesundheitsförderung leistet. Um die Bedürfnisse der Stadtgesellschaft einzubeziehen, bedarf es umfassendere und neuere Ansätze der Co-Kreation urbaner Freiräume, an der Schnittstelle zwischen Verwaltung, Bürgerschaft und Investoren. Dabei sollte ein Teil der Gesamtkosten reserviert werden für von Bürgerinnen und Bürgern mitentwickelte Projekte, die ihre Ideen einreichen und mitentscheiden können, welche Projekte umgesetzt werden sollen. Dabei sollte auch die zeitliche Perspektive einbe-

zogen werden, um unbebaute Flächen und Bauerwartungsland zunächst durch temporäre Freiraumnutzungen zu bespielen und parallel zu der zunehmenden städtebaulichen Verdichtung Freiraumnutzungen ebenfalls zu verdichten und intensivieren, mit baulichen Nutzungen (z.B. in Form begehbare Dächer) zu überlagern und Nischen zu aktivieren. Letztendlich bringt die städtische Verdichtung eine Zunahme von Oberflächen hervor, die durch intelligente Gestaltungskonzepte multicodiert und vielfältig genutzt werden können.

Freiraum ist Ressource: Handlungsfeld Ressourcenschutz, Klimaschutz und Klimaanpassung

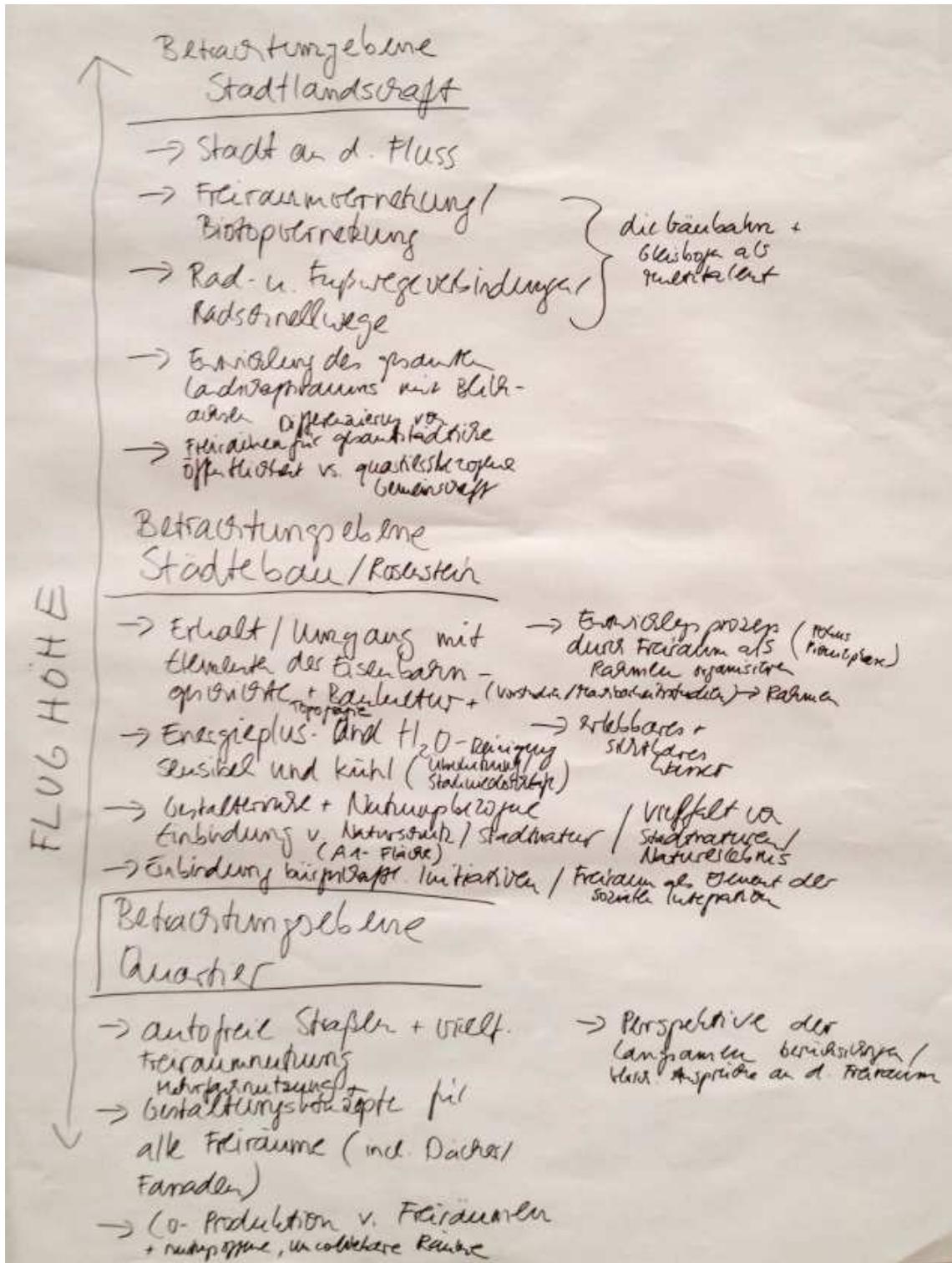
Die Stadt muss nicht nur der Ort sein, wo Ressourcen verbraucht werden: Das zukünftige Rosensteinquartier bietet vielfältige Möglichkeiten, den gesellschaftlichen Stoffwechsel so neu zu organisieren, dass es auch Ressourcen produziert. Deshalb kommt zukunftsweisenden Freiräumen eine herausragende Bedeutung zu, um den schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen und Kreisläufen der Stadt zu befördern. Die Frage ist wie Dachflächen, Parks, Sportanlagen, privates und gemeinschaftliches Grün und Straßenbäume so gestaltet und als System verknüpft werden können, dass sie z.B. Energie und Nahrungsmittel produzieren, die Stadt kühlen, Wasser speichern und reinigen. Unterstützt werden derartige Konzepte durch den aktuellen gesellschaftlichen Wandel im Umgang mit Konsumprodukten und dem damit verbundenen Ressourcenverbrauch. Mit dem Klimawandel und der damit verbundenen Erwärmung wird eine erhöhte Nutzungsintensität der städtischen Grün- und Freiflächen einhergehen. Es müssen Räume geschaffen werden, in denen Regenwasser für die Bewässerung der Vegetation in Trockenzeiten gespeichert werden und in denen die bei Starkregenereignissen zunehmenden Wassermassen gefahrlos zwischengespeichert und abgeleitet werden können. Dabei kommt der multifunktionalen Nutzung der vielfältigen Oberflächen der Stadt eine wichtige Bedeutung zu, denn Klimaschutz und -anpassung können nur im Huckepack mit anderen Nutzungen umgesetzt werden: z.B. durch Plusenergiehäuser ohne Regenwasserabfluss oder Straßen und Parks als kühlende Verdunstungsräume und temporäre Stauflächen bei Starkregenereignissen. Wo einige Jahrhunderte lang Emanzipation und Abkopplung von den natürlichen Kreisläufen im Vordergrund standen, geht es nun darum zu zeigen, welchen Beitrag verdichtete Stadtquartiere zur energieproduzierenden, hitzereduzierenden und wassersensiblen Stadtentwicklung leisten können. Um das Stadtwachstum von den negativen Wirkungen auf die Umwelt zu entkoppeln, bedarf es Entwicklung innovativer Maßnahmen und instrumentell-rechtlichen Verankerung neuer Instrumente wie z.B. der Klima- und Wasserleitplanung. Mit Blick auf die besonderen klimatischen Herausforderungen Stuttgarts und die wichtige Funktion des Rosensteinquartiers und angrenzenden Rosensteinparks als Kaltluftschneise für die gesamte Stadt bietet es sich an, hier ein Klimamodellquartier zu entwickeln.

Freiraum schafft gutes Leben - Handlungsfeld Gesundheit, Biodiversität und Stadtnatur

Bei der zukünftigen Entwicklung des Rosensteinquartiers müssen wir die Perspektive der vielfältigen Wohlfahrtswirkungen der städtischen Grünflächen stärker in den Blick nehmen. Denn die Lebensqualität urbaner Räume hängt erheblich davon ab, wie die Gestaltung der Gebäude und Freiräume die durch die Stadt gegenüber der unbebauten Landschaft veränderten Umweltbedingungen beeinflussen. Städtische Grünräume haben eine

erhebliche Public-Health-Relevanz und können dazu beitragen, gesundheitliche Risiken (z. B. als Folge von Lärm, Luftverschmutzung, klimatischen Extrema) zu verringern. Insofern sollte die städtische Vegetation dahingehend optimiert werden, dass sie stärker zur Lärminderung und zur Verbesserung der Luftqualität durch das Binden von Schadstoffen aus der Umgebungsluft beiträgt. Darüber hinaus leisten urbane Freiräume sowohl durch die Entschleunigung im Sinne der Förderung von Entspannung, Ruhe und Naturerlebnis, als auch durch die Beschleunigung im Sinne der Förderung von körperlicher Bewegung und sportlicher Betätigung, einen essentiellen Beitrag zu Gesundheit und Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürger. Deshalb sollten für die zukünftigen Freiräume des Rosensteinquartiers definierte Qualitätskriterien zur Ausschöpfung des gesundheitsförderlichen Potenzials formuliert und mit Konzepten der städtischen Gesundheitsförderung verknüpft werden. Dabei spielen auch Aspekte der Wahrnehmung von biologischer Vielfalt von Pflanzen und Tieren in der Stadt, der verschiedenen Erscheinungsformen des Stadtgrüns (Wildnis vs. intensiv gestaltete Freiräume), der Möglichkeit des Zugangs und der Nutzung von Wasserflächen, der Barrierefreiheit, Funktionalität und Sicherheit eine wichtige Rolle. Die Förderung der natürlichen Lebensgrundlagen und biologischen Vielfalt und der damit verbundenen Leistungen durch neue Formen von Stadtnatur führt also zu wesentlichen positiven gesellschaftlichen Effekten, die bei der Planung des zukünftigen Quartiers eine wichtige Rolle spielen sollten.

Thementisch „Freiraum/Umwelt“: Ergebnisse aus den Diskussionsrunden



Betrachtungsebene Stadtlandschaft

- Stadt am Fluss
- Freiraumvernetzung/Biotopvernetzung } die Gäubahn + Gleisbogen als
- Rad- und Fußwegeverbindungen/Radschnellwege } Multitalent
- Entwicklung des gesamten Landschaftsraums mit Blickachsen
- Differenzierung von Freiräumen für gesamtstädtische Öffentlichkeit vs. quartiersbezogene Gemeinschaft

Betrachtungsebene Städtebau/Rosenstein

- Erhalt/Umgang mit Elementen der Eisenbahngeschichte + Baukultur + Topografie
→ Entwicklungsprozess durch Freiraum als Rahmen organisieren (Fokus Pionierphase)
(Vorstudien/Machbarkeitsstudien) → Rahmen
- Energieplus- und H₂O-Reinigung sensibel und kühl (Übernutzung/Starkniederschlag)
→ erlebbares + sichtbares Wasser
- Gestalterische und nutzungsbezogene Einbindung von Naturschutz/Stadtnatur/Vielfalt von Stadtnaturen/Naturerlebnis (A1-Fläche)
- Einbindung von bürgerschaftlichen Initiativen und bürgerschaftlichem Freiraum

Betrachtungsebene Quartier

- Autofreie Straßen + vielfältige Freiraumnutzung → Perspektive der Langsamen berücksichtigen/verschiedene Ansprüche an den Freiraum
- Mehrfachnutzung + Gestaltungskonzepte für alle Freiräume (inkl. Dächer/Fassaden)
- Co-Produktion v. Freiräumen + nutzungsoffene, umcodierbare Räume

Thementisch „Freiraum/Umwelt“: Resümee der Expertengruppe

Die Expertengruppe Freiraum und Umwelt hat auch Themen identifiziert, die in der Bürgerbeteiligung nicht oder nur marginal erwähnt wurden:

1. Migration – Freiraum als Ort der Integration
2. Eisenbahngeschichte – der Freiraum birgt ein faszinierendes kulturelles Erbe (Überwerfungsbauwerk, Brücken, Rampenbauwerke), das großes Potential für eine spätere Parkentwicklung bietet und daher sorgfältig kartiert und vorerst bewahrt werden sollte.

Zwischenzeitlich kam während der Diskussion die Frage auf, inwieweit die Freiräume zwischen den bestehenden und den neuen Quartieren soziale Aspekte berücksichtigen bzw. mögliche soziale Spannungen lösen sollen. Klar festgestellt wurde, dass nicht gruppenspezifisch geplant werden soll, sondern robuste öffentliche Freiräume und Grünflächen entstehen sollen, die von allen bekannten (und heute ja auch noch nicht bekannten) Bevölkerungsgruppen / Anwohnergruppen genutzt werden können. Eine Ausrichtung der Planung auf bestimmte soziale Gruppen ist nicht zielführend. Auch die Idee des ein oder anderen Stadtplaners, dass die Freiräume die möglichen Konflikte zwischen sozial schwach (Bestandsquartiere Nordbahnhofviertel) und sozial besser gestellt (voraussichtlich in den Baufeldern A und B) lösen sollen, kann nicht weiter verfolgt werden. Soziale Probleme, die aus dem Städtebau resultieren, kann der Freiraum nicht lösen, so die einhellige Meinung der Sozialplaner!

Thementisch „Bauen/Nutzungsmischung“: Thesenpapiere der Expertinnen und Experten

Axel Fricke, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

Städtebauliche Vielfalt und städtische Vitalität leben von der Offenheit einer Stadt und auch vom Trend in die Stadt. Denn dort wollen jetzt alle hin. Aber wie bereitet man sich allein auf den Zuzug von 20.000 Menschen vor, die unterschiedliche Bedürfnisse und Lebenskonzepte mitbringen und viele Erwartungen an die Stadtplanung haben?

Der neue Stadtteil Rosenstein kann kreatives Gründergebiet und Werkstatt bzw. Labor für zukunftsfähiges Wohnen, Wirtschaften und Zusammenleben (Integration und Inklusion statt Isolierung) sein. Wie kann Bürgern ein möglichst großer Spielraum bei der Verwirklichung ihrer eigenen Vorstellungen eingeräumt, entstehende Stadtteilinitiativen und der Stadttrendite-Gedanke eingebunden werden?

Wie aus vielen Beiträgen angenehm komponierte, lebendige Innenstadtquartiere funktionieren, wie sie konzipiert sein müssen, wissen Bürger und erfahrene Stadtplaner eigentlich genau.

Ratlosigkeit herrscht - auch mit besonderem Blick auf das Europaviertel - einzig bei der Frage, wie sich solche Quartiere unter den gegenwärtig vorherrschenden ökonomischen und administrativen Bedingungen realisieren lassen.

Daher ist auf differenzierte Pläne und Verfahren zu achten, die sicher eine Menge Detailarbeit, Gestaltungseifer und kooperativer Projektsteuerung erfordern. Stattdessen wird häufig – zumal unter erhöhtem Bedarfsdruck – der „große Wurf“ bevorzugt. Statt sich mit Dutzenden von Grundstückseigentümern und Bauherren mit individuellen bzw. gemeinschaftlich organisierten Vorstellungen (z.B. Baugruppen) auseinander zu setzen, einigt man sich lieber auf einige wenige, die bereits professionell und effektiv handeln – und gerät dabei durchaus in Abhängigkeit von Generalunternehmen agierenden Projektentwicklern, die auch große Bauvorhaben schnell realisieren wollen.

Zwei Dutzend Baustellen in jedem Häuserblock bedeuten für die Verwaltung ungleich mehr Aufwand als ein großes (siehe Olga-Areal im Stuttgarter West vs. ehemalige Frauenklinik in Berg) Bauprojekt. Auch innerhalb und für die Stadtverwaltung ist es äußerst mühsam, dieser Rationalisierungstendenz entgegen zu wirken.

Um Mischung und Vielfalt zu gewährleisten sind sorgfältige Voruntersuchungen und eine überlegtes Vorgehen bei der Planung und Entwicklung von Baufeldern und Baugrundstücken erforderlich. Zur Sicherung der Nahversorgung und der Gemeinbedarfsinfrastruktur ist unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und im Hinblick auf Bedarf und Nachfrage zu untersuchen, wie tragfähig die vorgesehene städtebauliche Mindestdichte ist.

Und um ein Gebiet adäquat in einem Parzellenstädtebau, einer in wichtigen Quartiersbereichen offenen Erdgeschosszone, mit gewünschten hybriden Nutzungs- und Aufenthaltszonen durch zu komponieren, sind differenzierte Ansiedlungsstrategien für Nutzungs- und Bauträgerformen und experimentelle Gebäudekonzepte erforderlich.

Die der gegenwärtigen Stadtentwicklungs- und Städtebaupraxis, und auch den entsprechenden Ausbildungsgängen zu Grunde liegende Leipzig-Charta von 2007 beinhaltet die Leitvorstellung der „Europäischen Stadt“.

Damit erfolgt formal Ablösung der sehr ideologischen Charta von Athen von 1933 und damit vor allem siedlungsstruktureller Fehlentwicklungen wie der (autobedingten) Funktionstrennung und Auflockerung der Stadt, die seit den 1970er Jahren durch stadtkulturell und stadtoökologisch orientierte sowie wieder kontextuell arbeitende Planungsvertreter in Frage gestellt wurden. Ein wichtiger Punkt gewinnt an Bedeutung: Die Stadt muss angenehm gefügt und gestaltet sein. Es geht darum, Identität und originäre (Bau-)Kultur zu erhalten und neu zu interpretieren, auch durch Einbindung vorhandener Substanz.

Viele der größeren Entwicklungsprojekte der letzten 25 Jahre, sei es in Berlin, Kassel, in Tübingen, in Freiburg oder Hamburg haben diese Korrektur – auch in Verbindung mit IBA-Konzepten chronologisch und programmatisch aufeinander aufbauend und in unterschiedlichen Ansätzen vorgezeichnet.

Dazu zählen die Vermeidung von Monotonie, von einseitigen Besitzansprüchen, technischer Überforderung und Isolierung von den an der Stadtteilgestaltung mitwirkenden Gruppen. Es geht um eine integrierte und den Gemein Sinn und Akzeptanz voran stellende Stadtentwicklung. Eines der Leitgedanken ist es, Bürger mitzunehmen, und das planerisch „bis auf die Baustelle“.

Aus Sicht einer konzeptionell denkenden Stadtentwicklung sind folgende Fragestellungen von Relevanz:

1. Was ist angesichts stadtgesellschaftlicher Erwartungen und in der skizzierten Tradition guter Städtebau im Sinne eines Leitkonzepts? Wie können im Hinblick auf zukünftige Veränderungen robuste und zugleich anpassbare Quartiere entstehen? Was sind die Kernforderungen zur Gewährleistung von Urbanität?

z.B. Dichte, Mischung, Vielfalt, kurze Wege in überschaubaren Quartiersnachbarschaften und hybride Freiflächen- und Gebäudelösungen, Parzelle und Programm

2. Was sind die Gefahren im Umgang mit großen innerstädtischen Entwicklungsflächen? Und was wollen wir in der Zielvorstellung vermeiden?

z.B. ungesunde Lebensumfelder, Abrisswut, Verunstaltungen, und nicht nutzbare Resträume, durchnormierter monotoner Massenwohnungsbau, hochzertifizierte (teure) Bauten, postmoderne Briefmarkenplanung mit modischer Retroarchitektur, gated communities, falsche Idylle (Dorf in der Stadt).

3. Welches Vorgehen wird empfohlen und sind wir in Stuttgart mit einigen Grundsatzbeschlüssen nicht längst auf dem Weg?

Prof. Franz Pesch, pp a | s pesch partner architekten

Rosenstein 2030 – ein Szenario

Was wird ein Gast antreffen, der im Jahre 2035 das Rosensteinviertel besucht? Die Stadt Stuttgart hatte sich ihrer Verantwortung gestellt und einen Beitrag zur Entwicklung eines zukunftsfähigen Städtebaus leisten wollen: Welche Art des Experiments könnte diesem Anspruch besser gerecht werden als das neueste Quartier der Stadt: Ressourcen schonend, sozial orientiert und von hohem architektonischem Anspruch.

Welche Merkmale prägen das neue Rosensteinviertel?

- 1 Die Vorteile der **Innenentwicklung** werden offensiv genutzt: Bei der Gestaltung des neuen Quartiers wurden Vielfalt, Dichte und Mischung als Entwurfsprinzipien verfolgt – getreu dem Prinzip „Mit einem Weniger an Fläche ein **Mehr an Stadt** erzeugen“. Die Verkleinerung der städtebaulichen Module, der reduzierte Störungsgrad und die erhöhte Flexibilität in der Arbeitsorganisation haben es erlaubt, Wohnen und Arbeiten wieder zusammenzurücken. Sogar kleine Produktionen und Handwerk konnten sich im Quartier ansiedeln.
- 2 Die **Freiräume im Quartier** – der mit einem neuen Park erweiterte Schlossgarten, verknüpft mit den inneren Freiräumen des neuen Stadtteils und seiner Quartiere – sind das Herzstück eines übergreifenden grünen Netzes, das Stadt und Landschaft in die Region einbindet. So ist das Quartier trotz seiner Dichte ein „grüner Trittstein“ in der Stadtregion Stuttgart geworden. Kunstvoll gestaltete Plätze mit Baumdächern prägen die einzelnen Nachbarschaften und sind trotz ihres städtischen Charakters **Grüne Zimmer** im Rosensteinviertel.
- 3 Das Wagnis ist gelungen, ein **urbanes Quartier** mit individuellen Gebäuden zu schaffen. Orientiert am beliebtesten Stadtteil im Talkessel, dem Stuttgarter Westen, wurden Häuser auf der Parzelle zu überschaubaren Nachbarschaften gruppiert – individuell gestaltet, orientiert an einem gestalterischen Rahmen. Aus der Verbindung verschiedener **Besitzformen und Wohntypologien** an einem Wohnhof, getragen von klassischen Bauinvestoren und experimentellen Trägerformen konnte das Konzept „Wohnen für alle“ erfolgreich umgesetzt werden. Auf kurzem Weg erreichen die Bewohner alle Nahversorger. Alle Geschäftsflächen und Gemeinschaftseinrichtungen sind in die Erdgeschosse der Wohnhäuser integriert.
- 4 Die in Stuttgart dringliche Klimaanpassung verlangt nach besonderer Sorgfalt bei der Planung der Außenräume. Urbanität und **Stadtgrün** sind im Rosensteinquartier keine Gegensätze. Schattenspendende Alleen prägen den öffentlichen Raum, der reduzierte Stellplatzschlüssel erlaubt es, in den Höfen große Bäume zu pflanzen. Die Loggien und Terrassen sind begrünt. Auf den Dächern werden grüne Terrassen angeboten.
- 5 Ein zukunftsfähiges **Mobilitätskonzept** setzt auf eine reibungslose Intermodalität: Der Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln – ob Bahn, Fahrrad, Car-sharing, Bus oder E-Bike – stellt keine Hemmschwelle mehr dar. Diese Veränderung in den Mobilitätsstrukturen steigert die Lebensqualität. Jede Hausgruppe verfügt über einen Pool für E-Bikes und E-Cars. Wichtiger Treiber für die neuen Mobilitätsstrategien ist die zunehmende Digitalisierung. Apps, GPS und Ubiquitous Computing sind in den Alltag integriert und reduzieren den Bedarf an physischem Transport.
- 6 Straßen sind nicht mehr allein Verkehrsraum, sondern ein **Raum für Alle**. So schafft das neue Mobilitätskonzept beste Voraussetzungen für ein lebenswertes Quartier: Wohnen beginnt auf der Straße! Die **Architektur der Straße** und Plätze bestimmt die Identität des Rosensteinviertels.

- 7 Im Rosensteinquartier ist die **Kreislaufwirtschaft** Realität. Ohne Karbon-Emissionen verkörpert das Rosensteinviertel das Klimaquartier des 21. Jahrhunderts: Gebaut wird mit Holz und Recyclingmaterialien. Die **energetische Optimierung** der Gebäude erfolgt ohne giftige Dämmung und aufwendige Haustechnik im Low-Tech-Prinzip. Die Energie für Heizung und Mobilität wird am Ort gewonnen und gespeichert. Der effiziente Betrieb wird über **vertikale Mobilität** innerhalb der Gebäude hergestellt. Sie stellt die Berechnungsgrundlage für Strombedarf, Kühlung, Heizung und Wasserverbrauch: Optimal gesteuert, ermöglicht es die ressourceneffiziente Nutzung aller Einrichtungen im Quartier. Im Ergebnis wird von den privaten Haushalten weniger Energie benötigt, weniger Trinkwasser verbraucht, und weniger Restmüll erzeugt.
- 8 Der große Druck auf dem Stuttgarter Wohnungsmarkt hat eine schnelle Realisierung erforderlich gemacht. Der Stuttgarter Anspruch nach Baukultur und Architekturqualität war nur in **qualitätssichernden Verfahren** umzusetzen. Grundlage waren eine Zielvereinbarung und Gestaltleitlinien, auf die sich alle Akteure verpflichten ließen. **Konzeptwettbewerbe** bei der Grundstücksvergabe und **Realisierungswettbewerbe** für die Gebäude gehörten zum Pflichtprogramm. Eine der wichtigsten Forderungen: Jedes Gebäude musste in seiner Erdgeschosszone Nutzungen anbieten, die einen Beitrag zur Belebung des öffentlichen Raums leisten: z.B. Läden, Dienstleistungen, Home-Offices, Gemeinschaftseinrichtungen.

Das Geheimnis des Erfolges: Nicht unendlich lange Kriterienlisten haben das Rosensteinviertel zur meist besuchten Städtebaumaßnahme des letzten Jahrzehnts werden lassen, sondern eine **Strategie**, die auf Analyse der größten Hindernisse gegen einen humanen Städtebau basierte. Über einen Beteiligungsprozess, in dem sich die Akteure auf Augenhöhe trafen, konnte das Wichtigste erreicht werden: Die Fokussierung der Projektideen.

Thomas Kiwitt, Verband Region Stuttgart

Rosenstein – ein neuer Stadtteil im regionalen Kontext

Die Region Stuttgart ist erfolgreich:

- Wirtschaftsstark: Bruttonettoprodukt wie manche EU-Staaten
- Innovativ: Hohe Konzentration von Forschung und Entwicklung
- Zuwanderungsmagnet: 30% der Zuwanderung Baden-Württembergs in der Region

Die Region Stuttgart ist ressourcenschonend:

- Effiziente Siedlungsstruktur, geringe Pendlerdistanz
- Hoher Anteil an geschützten Freiflächen
- Deutlich unterdurchschnittliche pro-Kopf-Flächeninanspruchnahme

Die Region Stuttgart ist ohne Zuwanderung nur bedingt leistungsfähig:

- Die Geburtenrate liegt deutlich unter 2 Kindern / Frau. Es gibt damit keine „Eigenentwicklung“.
- Die „geburtenstarken Jahrgänge“ aus Mitte der 1960er Jahre verlassen in den kommenden 15 Jahren den Arbeitsmarkt und bewirken eine „Deckungslücke“ von bis zu 150 000 Stellen.
- Das Durchschnittsalter der Bevölkerung bewegt sich auf Richtung „Mitte 40“ – für die Innovationsfähigkeit ist die damit verbundene Erfahrung nicht ausschließlich vorteilhaft.

Die Region Stuttgart zeigt „Wachstumsschmerzen“:

- Flächen für den Bau bezahlbarer Wohnungen aber auch die Erweiterung von Industrie- und Gewerbegebieten sind knapp.
- Die Infrastruktur – insbesondere im Kern der Region – erreicht ihre Kapazitätsgrenzen. Eine umfassende Erweiterung für zunehmende Bevölkerungszahlen und Wirtschaftsleistung ist nicht absehbar.
- Neue Baumaßnahmen jeder Art treffen auf immer größere Vorbehalte: Freiflächenschutz, Sicherung guter Böden, Offenhaltung der Nachbarschaft und des Wohnumfeldes.

Die Region Stuttgart muss räumliche Antworten für diese Zukunftsaufgaben finden:

- Anders als in anderen Ballungsräumen stehen „Konversionsflächen“ aus wirtschaftlichem oder militärischem Strukturwandel kaum zur Verfügung.
- Die bestehende Nachfrage nach neuem Wohnraum – aber auch nach Arbeitsstätten – muss an verkehrsgünstigen, gut erreichbaren Standorten erfolgen. Denn die Infrastruktur wächst nicht mit.
- Städtebau muss hinsichtlich Dichte, Qualität und Erreichbarkeit/Mobilität weiterentwickelt werden.

Rosenstein – eine mögliche Antwort auf viele Fragen:

- Geringe Eingriffe in Natur und Landschaft, keine gute Böden – dennoch „Grüne Umgebung“
- Hervorragende Erreichbarkeit – Chance als Stadtquartier mit neuen Mobilitätskonzepten
- Lage und Dichte als Voraussetzung für bezahlbaren Wohnraum

Potenzial für Innovation: Mittendrin und trotzdem lebenswert

Alexander Kentsch, Siedlungswerk Stuttgart

Fragestellung: Welche Punkte sollten im Rahmen des weiteren Entwicklungsprozesses besonders berücksichtigt werden?

Aufzählung ist weder vollständig noch in priorisierender Reihenfolge:

- Der Außenraum der Gebäude ist der Innenraum der Stadt: qualitativ hochwertige Außengestaltung der Gebäude und gute Freiraumgestaltung. Zonierung in öffentliche, halböffentliche und private Bereiche.
- Platzsituationen müssen zum Verweilen einladen: Spielen, schauen, erleben, warten, kaufen, genießen.
- Arbeiten & Wohnen, EG-Zonen an geeigneten Stellen mit gewerblicher Nutzung zur Belebung der Straßen und Platzräume.
- Mobilitätskonzept entwickeln: Individual-Motorverkehr einschränken, Sharing-Angebote (Auto und Fahrrad) zulassen, ÖPNV nicht unter der Erde verstecken (soziale Kontrolle, Belebung).
- Gemischte Quartiere schaffen. Mischung in Hinblick auf:
 - Altersstruktur (Jung & Alt)
 - Einkommenssituation (Arm & Reich)
 - Eigentumsverhältnisse (Eigentum & Miete & Sozialmiete: 50:25:25)
 - Herkunft (Alt- & Neubürger)
 - Ausgangssituation (Pflegebedürftige, Behinderte, Geflüchtete etc.).
- Konzeptvergaben für Grundstücke
- Hohe Verdichtung ermöglichen, um Urbanität erlebbar zu machen und Platz für Freiräume zu schaffen.
- Kleinteilige abwechslungsreiche Fassadengestaltung, ohne enge Grundstückszuschnitte
- Freiheiten im Planungsrecht, kein zu enges Korsett welches optimale Lösungen (eher) verhindert. Masterplanung als Orientierung
- Ökologisches Energiekonzept für Wärme und Strom
- Sozialkonzept zur Einbindung der Bewohner in die Nachbarschaftsstruktur
- Schaffung von Gemeinschaftsräumen und Begegnungsstätten

Thementisch „Bauen/Nutzungsmischung“: Resümee der Expertengruppe

- Die Lage des Europa- und Rosensteinviertels wird durch die modernisierte Verkehrsinfrastruktur enorm aufgewertet. Es stellt sich die Frage, was aus regionalpolitischer Sicht die richtige Antwort für diesen Standort ist?
- Europa- und Rosensteinviertel sind als Innenstadterweiterung zu sehen, allerdings mit unterschiedlicher funktionaler und gestalterischer Ausprägung in den Teilbereichen. Allerdings sollen sich die Anteile von Handel, Dienstleitungen und Gastronomie von Süd nach Nord verringern: City rd. 90 – 100%, A1 und A2 rd. 60% bzw. 40% und im eigentlichen Rosensteinviertel beiderseits des Nordbahnhofviertels 30%.
- Für die kleinteilige Nutzungsmischung werden ins Feld geführt:
 - Der höhere tertiäre Anteil auf den Standorten A1 und A2
 - Die voraussichtlich große Wohnungsnachfrage in Stuttgart
 - Die Nachbarschaft des mit einer Erhaltungssatzung belegten Nordbahnhofviertels
 - Der Mindestanteil an Nichtwohnnutzung, deren Anteil an der Wertschöpfung und im Hinblick auf die Daseinsvorsorge beim Gemeinbedarf durchaus nicht zu vernachlässigen ist.
- Die These, dass im Rosensteinviertel Produktions- und Logistikstandorte angeboten werden sollten, wird von den Experten nicht geteilt.
- Die Nutzungsmischung sollte zum prägenden Merkmal des Stadtteils, mit teilräumlicher Schwerpunktbildung werden. Allerdings muss dafür Sorge getragen werden, dass die Balance zwischen der Wohnfunktion und insbesondere gastronomischen Angeboten gewahrt bleibt.
- Ein Großteil der Erdgeschosse soll für Versorgungseinrichtungen und kleingewerbliche und gemeinwohlorientierte Aktivitäten frei gehalten werden. Dies wird wahrscheinlich nur gelingen, wenn die Nutzflächen zumindest teilweise querfinanziert werden. Ansonsten dürfte es nicht gelingen, die gewünschte Vielfalt zu erreichen.
- Ein wichtiger Baustein für die gewünschte Urbanität ist die Entwicklung des Gebiets über Parzellen. Der Parzellenstädtebau bietet die Chance für die Aktivierung lokalen Kapitals und die Koexistenz von traditionellen Trägerschaften und die für die Etablierung neuer Trägerschaften.
- Für die Gewinnung guter Wohnkonzepte und guter Architektur ist eine Konzeptvergabe der ideale Weg. So viel Zeit muss sein!
- Im Planungsprozess ist Flexibilität gefragt, um individuelle Vorstellungen und neue Erkenntnisse zu berücksichtigen. Ein schon fertiger Bebauungsplan wäre nicht hilfreich, um der Kreativität Raum zu geben. Die Quartiersentwicklung kann auch auf Basis eines informellen Masterplanes und der Empfehlungen eines Gestaltungsbeirats erfolgen.
- Die Befürchtung, dass die etwas aufwendigere Haus-für-Haus-Strategie – wie sie von der Stadt Stuttgart zurzeit auf dem Olga-Areal erprobt wird, aufgrund der aktuellen Wohnungsnotstands wieder aufgegeben wird, ist nicht nur in Stuttgart ein Thema. Aber ehe man wieder zu den eingefahrenen Spuren der Großbauvorhaben zurückkehrt, sollte nach Meinung der Teilnehmer erwogen werden, die Vorhaben durch Ty-

pisierung und Wiederholung zu beschleunigen – Wohnhöfe mit mehreren typengleichen Gebäuden (auf Basis mehrerer kostengünstig seriell herstellbarer Prototypen) dürften den gewünschten Beschleunigungseffekt garantieren. Ferner könnte durch eine weitgehend autoreduzierte Konzeption auf die kostenintensive Herstellung von Tiefgaragen zu Gunsten hochwertiger Fassaden- und Außenraumgestaltung verzichtet werden.

- Zur Sicherung der sozialen Durchmischung des neuen Rosensteinquartiers sollten neben Eigentumswohnungen auch frei finanzierte Mietwohnungen und Sozialmietwohnungen in einem breiten Preisspektrum angeboten werden. Auch inklusive Angebote gehören dazu. Eine ausgewogene Durchmischung bis in die einzelne Parzelle hinein ist hierbei zu bevorzugen.
- Um das Rosensteinviertel als vitalen Baustein im Kanon der Stuttgarter Innenstadtquartiere zu entwickeln muss es gut mit den Nachbarschaften vernetzt werden. Mit seinen Freiräumen soll es über die Versorgung der Bewohner auch einen Beitrag für die gesamte Innenstadt leisten.
- Die Expertenrunde ist der Auffassung, dass im Rosensteinviertel – im Gegensatz zur allgemeinen Zurückhaltung in dieser Frage – städtebauliche Dichte gefragt ist. Stuttgart kann den Beweis antreten, dass Dichte, Vielfalt und damit Qualität keine Gegensätze sind.
- Es fällt auf, dass in der informellen Bürgerbeteiligung das Bild eines Quartiers gezeichnet worden ist, dass mit seinen Merkmalen im Gegensatz zur immobilienwirtschaftlichen Realität und aktueller wohnungspolitischer Forderungen der Stadt Stuttgart steht.

Franz Pesch, Axel Fricke, Thomas Kiwitt, Alexander Kentsch
Stuttgart, 16. September 2016

Thementisch „Stadt der Zukunft“: Thesenpapiere der Expertinnen und Experten

Prof. Wolfgang Everts, Karlsruher Institut für Technologie

Stadt der Zukunft

Utopisches Wunschbild oder abzuwehrendes Szenario – gleich welche Zukunftsbilder das Thema Stadt besetzen, sie sollten vor allem Aussagen enthalten über (1) die Art des Gemeinwesens, (2) die Struktur der Bewohner, (3) den Prozess des Sesshaftwerdens, (4) die Art der Bebauung, (5) den Rahmen für regulierendes Handeln, und letztlich (6) die zugrundeliegenden ethischen und materiellen Wertsetzungen.

(1) Voraussetzung für eine Stadtbildung war und ist der Wunsch der Menschheit, sesshaft zu werden und sich in Gemeinschaften zu organisieren, damit jeder das findet, was er benötigt. Schon in der Zeit der großen Urbanisation hat ein arabischer Denker (Al-Farabi ca. 930 n.Chr.) festgestellt, dass die Vollkommenheit nur in großen Städten erreicht werden kann, Stadtteile und kleinere Siedlungen dem großen Ganzen dienen sollen und dass Regierende und Bewohner der Stadt immer wieder von neuem nach der Vollkommenheit des Gemeinwesens streben müssen. **In welcher dienenden Funktion liegt die Zukunft vom Rosenstein?**

(2) Das Wunschbild künftigen Stadtlebens wird immer noch von tradierten europäischen Stadtbildern geprägt. Für das Neue aber sollten vorhandene oder visionäre Zielgruppen bestimmt und deren Bedürfnisse ermittelt werden. Dabei sollte die heutige Vielheit der Vielen (Multitude) zugrunde gelegt werden, die einerseits weit über die Stadtgrenzen hinaus vernetzt ist, andererseits aber das selbstbestimmte Wohnen und Arbeiten an überschaubaren „heimatlichen“ Orten sucht. **Sollen im Rosenstein segregierte Bewohnerstrukturen in nachbarschaftlichem Nebeneinander zugelassen oder sogar bevorzugt werden?**

(3) Siedeln ist vom Bewohner aus gesehen immer ein Prozess: Zielort wählen, Wohn- und Arbeitsfeld suchen, als Pioniergeneration ankommen, Baustrukturen besetzen, sich niederlassen, erste Beziehungsmuster erzeugen, sich gemeinschaftlich organisieren, lokales arbeitsteiliges Stadtleben entwickeln, kulturelles Gemeingut schaffen und dabei für die städtebauliche Ausgestaltung sorgen. Wie auch immer die Orientierung am Markt interpretiert wird, am Anfang sollten modellhafte Vorstellungen über das Entstehen von gemeinschaftlichem Leben in Siedlungseinheiten stehen. **Können oder sollen im Rosenstein Pionierphasen eingeplant werden, die über niederschwellige Flächenangebote gefördert werden und erst nach und nach den Bedürfnissen angepasst werden?**

(4) Ankommen, Wohnen, Arbeiten, Sich Erholen – die Art der Bebauung soll die Daseinsgrundfunktionen in einem zukünftigen Standard berücksichtigen. Stadtteilbezogene Warenumschlagplätze, wohnviertelbezogene zentrale Standflächen für Pkws und engmaschiges ÖPNV-Angebot sind Grundlage für ein weitgehend störungsfreies Nebeneinander der Verkehrsarten. Wohnen und Arbeiten an einem Ort verändern die Erdgeschosebene und setzen Höfe voraus. Grün- und Erholungsflächen sollen sich vernetzen. **Soll im Rosenstein eine Bebauung entstehen:**

- **die eine Verinselung von kleineren Arealen mit eigener Entwicklungsdynamik vorsieht?**
- **die angebunden an Verkehrswege und eingebunden im vernetzten Grün ist?**
- **die anfangs gemischte Bebauung, niederschwellig geregelt und erst nach und nach im Sinne einer attraktiven Stadtarchitektur ausbaubar ist?**

(5) Sich niederlassen, besetzen, besitzen - cui bono: wer ist Nutznießer der Planung, wer steht am Ende der Wertschöpfungskette? Rechtsicherheit herstellen und zugleich über städtebaulichen Parameter steuern, sollten Grundaufgaben des regulierenden Handelns sein. Robustes Baurecht könnte der Übertrag von Gedanken der Staffelbauordnung in modernes Planungsrecht liefern. „ ... ein Planungsrecht, das in ähnlicher Weise räumlich wirksam, langfristig tragfähig, extrem flexibel für Investoren und instrumentell sparsam ist“ (Wolfrum 2012). Die Umsetzung setzt auch autorisierte Handelnde voraus, die fachlich kompetent und den zugrunde liegenden Werten verpflichtet, in der Lage sind, langfristig komplexe Siedlungsprozesse zu steuern. **Kann der Rosenstein als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme mit schlankem Baurecht auf Erbpachtbasis überplant werden und wie sehen dazu autorisierte Konzepte der stadtpolitisch und fachlich Verantwortlichen aus?**

(6) Fragestellung: Braucht der planerische Umgang mit der räumlichen Siedlungsentwicklung ethische Zielsetzungen und eine daraus verantwortete Moral? Reichen die Erkenntnisse über Kapitalmarkt, Smart-City, Nachhaltigkeit, Resilienz oder Resonanz aus? Obwohl die sogenannte Wertegemeinschaft immer wieder zitiert und zur Begründung planerischer Maßnahmen bemüht wird, fehlen die ethischen Forderungen selbst, und es fehlt auch unter Raum- und Stadtplanern die Auseinandersetzung darüber, wie ein nicht zeitgebundenes Wertebewußtsein, das orientiert an humanistischen Maximen gleichermaßen individuelles und gesellschaftliches Handeln umfasst, verankert werden kann. **Kann ein Wertekanon für den Rosenstein aufgestellt werden, der alle Akteure gleichermaßen verpflichtet und über den aushandelbaren Abwägungen öffentlicher und privater Interessen steht?**

Steffen Braun, Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation

- **Wohnen & Arbeiten:** Wohnen, Arbeiten und Innovation von Anfang an zusammen-denken (neue urbane Gebietstypologien, keine Trennung mehr)
- **Klimaschutzziele Stuttgart:** Festlegung eines (performativen) Zielwerts für ener-getische Gesamtbilanz des Quartiers in der Nutzung
- **Strategische Planung:** Aufbau eines konkreten und legitimierten ‚Zielsystems‘ bzw. Leitlinien für die städtebauliche Entwicklung
- **Nachhaltige Mobilität:** Intelligente und zukunftsfähige (geteilte) E-Mobilität als in-tegralen Bestandteil des städtebaulichen Konzepts verankern (z.B. Shared E-Mobility kann 2030 mehr als 30% der Gesamtmobilität leisten im Quartier)
- **Hybride Flächennutzung:** Horizontale, vertikale und zeitliche Flexibilität der Nut-zungsmischung und –ausprägung im Gesamtkonzept ermöglichen (Co-Working, Ur-bane Produktion, hybride Gebäude, ...)
- **Energetisches Bauen:** Zukünftige Gebäude ab 2020 als energieneutrale Verbrau-cher oder –erzeugende ‚Kraftwerke‘ im Energiesystem berücksichtigen
- **Gesellschaftlicher Wandel:** Veränderung von kulturellen Werten und sozialen Be-dürfnissen im Lebenszyklus des Quartiers offen halten
- **Urbane Innovation:** Teile der Infrastruktur oder der Flächen als „Reallabor“ oder Experimentierfeld für Innovation aufbauen
- **Digitale Planungs- und Bauprozesse:** Aufbau eines digitalen und durchgängigen Informations- und Datenaustausch ab der Konzeptionsphase
- **Lokale Baukultur:** Quartiersentwicklung im Kontext der neuen IBA mit Ausbildung stilbildender und identitätsstiftender Architektur
- **Zielvision:** Fokussierung der Planungsprozesse und –inhalte auf gemeinsame Vision aller relevanten Stakeholder → gesamtstädtischer Szenarienentwicklung mit Betrei-bern, Investoren, Versorgern, Bürgern etc.

**Prof. Dr. Birkmann, Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung
(IREUS)**

„Stadt der Zukunft“

Der demographische Wandel (Alterung + Zuwanderung) und der Klimawandel (insbesondere Hitzestress) werden die Anforderungen an ein zukunftsfähiges Innenstadtquartier wie das Rosensteinviertel erheblich erhöhen.

Eine hohe Aufenthaltsqualität im Grün der Stadt (außerhalb von Malls) und die Möglichkeit der nahräumlichen Mobilität für unterschiedliche Altersgruppen sind wichtige Elemente der Stadt der Zukunft.

Das Rosensteinquartier bietet aufgrund seiner zentralen Lage erhebliche Vorteile für die Realisierung des Quartiers oder sogar der Stadt der kurzen Wege und der Funktionsmischung (Wohnen, Arbeiten, Erholung, ärztliche Versorgung, etc.).

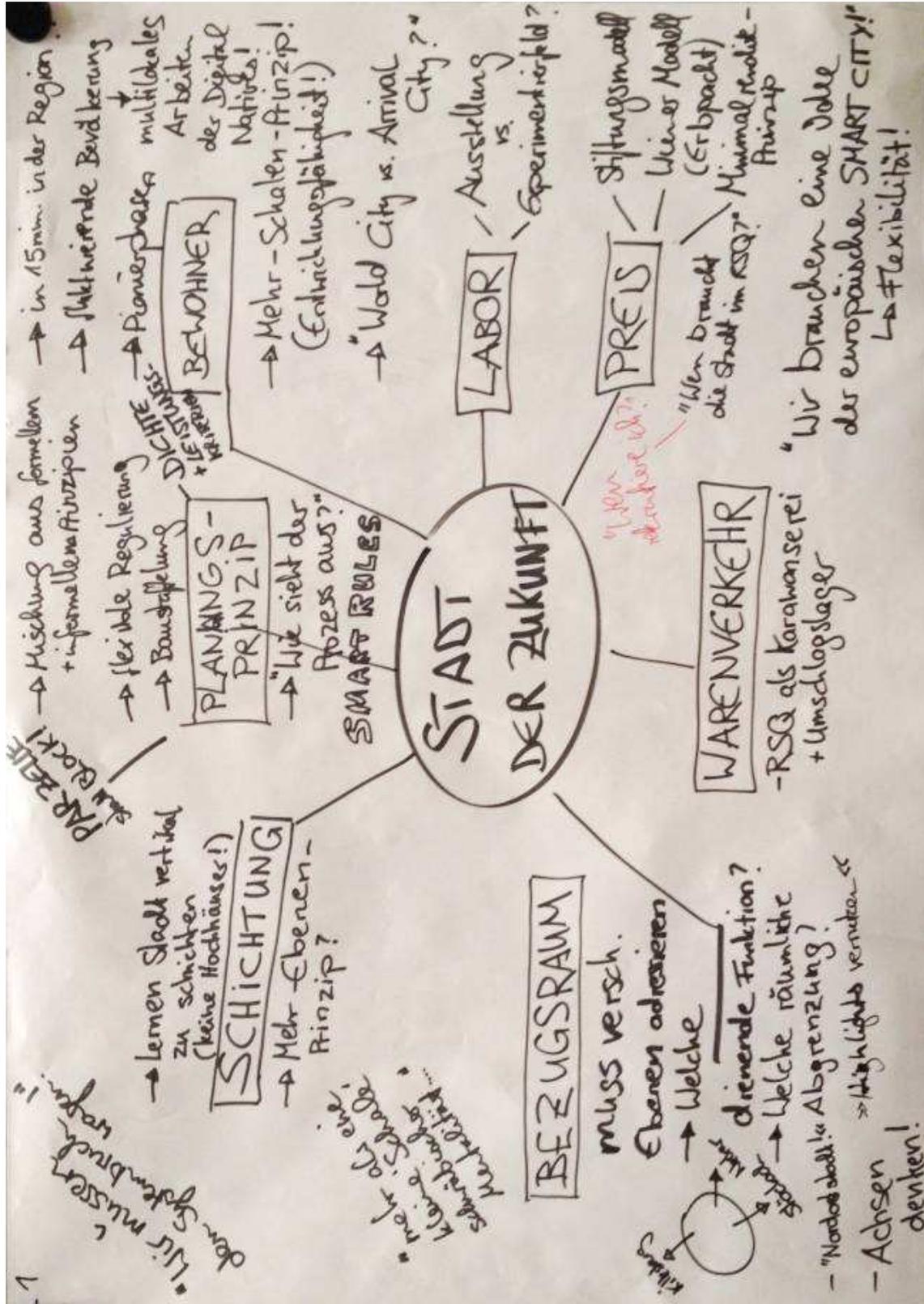
Wo heute noch Schienen und Straßen gravierende Barrieren darstellen, sollte das Rosensteinviertel im Sinne der Stadt der Zukunft wichtige Highlights der Stadt Stuttgart sinnvoll verknüpfen (Stadtbibliothek, Planetarium, Schlossplatz, Wilhelma, Neckar, etc.).

Neben den Bauten, wie Cineplex und Shopping Malls – mit den ubiquitär in jeder Stadt erhältlichen Angeboten von XENOS, C&A, Bonita und H&M, sollte gerade das Rosensteinviertel eine identitätsstiftende Wirkung haben.

Wo heute noch Züge fahren und Menschen unterschiedlicher Nationalität in Stuttgart ankommen (Verkehrsknoten), sollte Internationalität (über 170 Nationalitäten) als identitätsbildendes Element und als Wettbewerbsvorteil von Stuttgart in Zukunft erfahrbar werden.

Eine Stadt der Zukunft bedeutet zudem die Fähigkeit zum Wandel, zur Transformation und zur Anpassung. In dieser Hinsicht ist auch ein sensibler Umgang mit der Vergangenheit gefragt. Schienenstrecken als Achsen von Wegen sollten in der einen oder anderen Form erfahrbar und sichtbar bleiben, um den Wandel und die Transformation als Prozess der Zukunftsstadt am Beispiel des Rosensteinviertels erkennbar zu machen. Soziale und ökologische Innovationen sollten fassbar werden.

Thematisch „Stadt der Zukunft“: Ergebnisse aus den Diskussionsrunden



Schichtung

- Lernen Stadt vertikal zu schichten (keine Hochhäuser!)
- Mehr-Ebenen-Prinzip!

Planungsprinzip

- Mischung aus formellen + informellen Prinzipien
- Flexible Regulierung
- Baustaffelung
- „Wie sieht der Prozess aus?“
- Parzelle statt Block!
- Dichte + Leistungskriterien

Bewohner

- In 15 min. in der Region?!
- fluktuierende Bevölkerung → multilokales Arbeiten der Digital Natives!
- Pionierphasen
- Mehr-Schalen-Prinzip! (Entwicklungsfähigkeit!)
- „World City vs. Arrival City?“

- Labor

- Ausstellung vs.
- Experimentierfeld?

- Preis

- Stiftungsmodell
- Wiener Modell (Erbpacht)
- Minimalrendite-Prinzip

- Warenverkehr

- RSQ als Karawanserei + Umschlagslager

- Bezugsraum

Muss verschiedene Ebenen adressieren

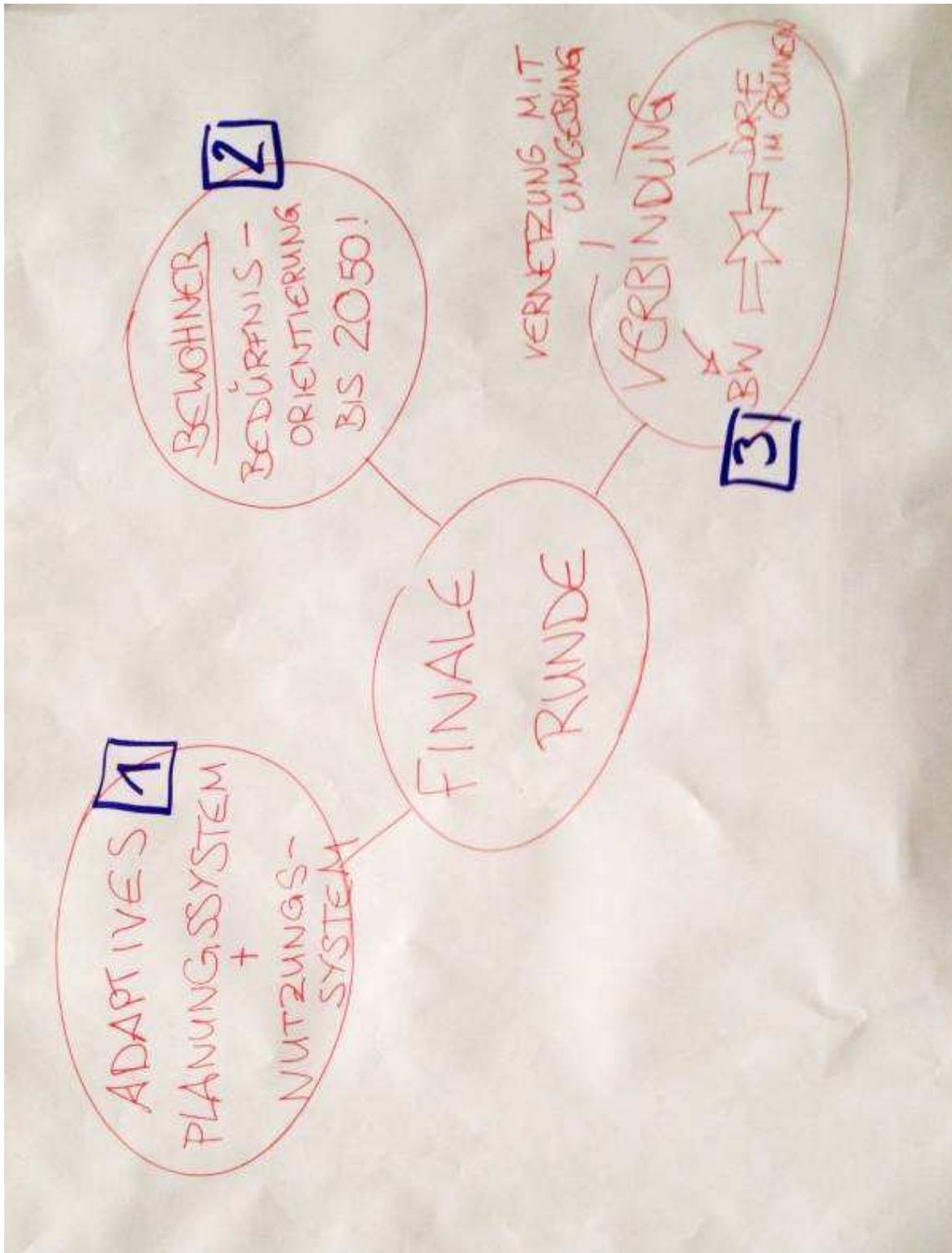
- Welche dienende Funktion?
- Welche räumliche Abgrenzung?
- „Highlights vernetzen“
- Achsen denken!
- Killesberg-Neckar-Stöckach

- Smart Rules

- „Wir müssen den Systembruch wagen!“
- „Mehr als eine kleine Schale schwäbischer Mentalität...“
- „Wen rekrutiere ich?“- „Wen braucht die Stadt im Rosensteinquartier?“
- Wir brauchen eine Idee der europäischen SMART CITY! -Flexibilität!

Review-Runde:

- Im 60 min. Bereich wohnen 6-8 Mio. EW → ab 2030 Abnahme Bevölkerung
- Im 60 min. Bereich wohnen 6-8 Mio. EW → Innenstädte werden sich signifikant ändern!
- In den 60 min. Bereichen wohnen 6-8 Mio. EW ↔ „Nirgendwo anders kann ich für die Region so gut erschlossene Arbeitsplätze anbieten!“
- „mehr Flughöhe!“ vs. „andere Flughöhe erwartet“ → Bsp. Mobilität Fahrrad > Pkw
- Rosensteinquartier systemisch einzigartig in Metropolregion → „Im Auge des Orkans“ → Wie gehen wir mit der speziellen Erreichbarkeit um?
- Geht nicht beides? → Büro/Gewerbe + Wohnen/Freizeit
- Wie erhalte ich 2030+ das Oberzentrum funktionsfähig?
- Rosensteinquartier als moderner Campus für Leben & Arbeiten
- Rosensteinquartier als Bienenstock der Stadt?



Finale Runde

- 1 Adaptives Planungssystem + Nutzungssystem
- 2 Bewohner: Bedürfnisorientierung bis 2050
- 3 Verbindung: Vernetzung mit Umgebung ↔ BW ↔ Dorf im Grünen

Thementisch „Stadt der Zukunft“: Resümee der Expertengruppe

In einer sehr intensiv verlaufenden Gesprächsrunde wurde vieles zu einzelnen Aspekten einer „Stadt der Zukunft im Rosenstein“ nur angerissen, sodass eine vertiefende Darstellung einer Zukunftsvision nicht vorgestellt wird. Gleichwohl haben die Diskussionsbeiträge in ihrem Nebeneinander und den angedachten Verknüpfungen einige Ideen zum Zukünftigen enthalten, die hier kurz in Stichworten referiert werden.

1. Lokale Identität oder translokale Vernetzung

Unter der eingangs in den Raum gestellten Frage, welche dienende Funktion das Gebiet „Rosenstein“ in Zukunft haben wird, werden zwei Denkmodelle angesprochen – einerseits ein Gebietstyp, der vorwiegend auf lokale Identität ausgerichtet ist, und andererseits ein Gebietstyp, der vorwiegend auf translokale Vernetzung ausgerichtet ist.

Wird der Kerngedanke auf die **lokale Identität** gerichtet, dann wird die Einbettung in den Stadtteil S-Nord oder sogar S-Nordost vordringliche Aufgabe, mit der Folge: Berücksichtigung des Eigenbedarfs (Wohn- und Arbeitsplätze) aus dem Stadtteil, kleinräumiges Gefüge, schlankes Baurecht mit bedarfsgerechten Parzellengrößen, Baulose für private Investoren und genossenschaftliche Bauträger, Erbpacht und gefördertes Wohnen, Vielfalt der Bewohner und Vielfalt des Wohnangebots, Werkhöfe, Chancen für eigendynamische Entwicklungen, störungs- und belastungsarme Organisation des Personen- und Warenverkehrs im Quartier.

Bei der Ausrichtung auf **translokale Vernetzung** steht vorab die günstige Lage des Gebiets

- zu wichtigen Verkehrsverteilern (wie HBF, S-Bahn/Gäubahn, Anbindung an den Flughafen, B10/B27)
- zu den großen attraktiven Arbeitgebern (z.B. Automobilkonzern/Elektronik/öffentliche Verwaltung/Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen) und
- zu prägenden Einrichtungen (wie Stadtbibliothek, Wilhelma, Neckaranleger, Mineralbäder, Wasen und Stadtzentrum mit Museen/Oper/Märkten/Kaufzentren).

im Vordergrund mit der Folge: Berücksichtigung der regionalen und überregionalen Nachfrage einer qualifizierten Arbeitnehmerschaft, verdichteter Wohnungsbau ohne Wohnhochhäuser auszuschließen, mobile Bewohner in internationaler Zusammensetzung, häufig in hoher Fluktuation und mit geringer nachziehender Mantelbevölkerung (Familien und Kinder, Dienstleister der sozialen Infrastruktur), große Baufelder mit gesichertem Baurecht durch qualifizierte B-Pläne, Wohnangebot auf gehobenem Standard in geringer Variation der Wohntypen, hohe Qualität der Mobilitätsinfrastruktur (vertikale Organisationsformen), geringerer lokaler Versorgungsbedarf vor Ort. Gesucht wird ein städtischer Akzent, der keine Eigendynamik entwickeln muss.

Die Teilnehmer der Expertenrunde neigen mehr zum Modell der lokalen Identität, ohne die Realität translokaler Vernetzungen auszuschließen und dafür im Fall eines ermittelten Bedarfs auch Baufelder (20%?) vorzusehen.

2. Erschließung, Mobilität, Wohnen und Arbeiten

Die Gebietsmodelle lokal/translokal haben die Fragen nach der Binnenstruktur und den Außenbeziehungen aufgeworfen, die sich im Wesentlichen auf die Verkehrsmobilität und die erforderlichen stationären Einrichtungen (Parkierung, Bahnhöfe und Verladestationen, Haltepunkte, Logistik, Werk- und Anlieferhöfe) konzentrieren. Wie werden die Personenverkehre und die Warenverteilung gesteuert?

Klar ist, dass das Gebiet von querendem Kraftfahrzeugverkehr weitgehend freigehalten werden soll. Es entsteht eine Vorstellung über die Ausbildung von Gebietsrändern und Stationen, in denen Personen und Waren gleichsam umgeschlagen werden, die wie Wehre für nichtstörende Bewegungsarten durchlässig sind, die störenden aber ableiten oder auffangen. Begünstigt durch die topografischen Gegebenheiten könnten die Ränder/Stationen auch in das Gelände hineingeschoben (z.B. Parkdecks) und damit vertikal organisiert werden. Die Binnenstruktur wird dann nur von Mischverkehren und E-mobility bestimmt (Reallabor).

Die Themen zum Miteinander von Wohnen und Arbeiten, die Möglichkeit von Werkhöfen oder Werkstraßen, sowie das Anliefern und Lagern wurden nicht vertieft.

Im Wechselgespräch (mit Sozialer Infrastruktur/Mobilität/Grün) entsteht der Gedanke, dass die lokale Verkehrsausstattung als Teil der sozialen Infrastruktur identifiziert werden könnte, dergestalt, dass Ausgangspunkt nicht die modellhaften Verkehrsbewegungen und -mittel sind, sondern die Bedürfnisse der Bewohner vor Ort (die je nach Gebietstyp „lokal“ oder „translokal“ verschieden sein können), verbunden mit flexiblen Vorhalteflächen.

3. Siedlungsprozess und „Erstbewohner“

Bei all den modellhaften Überlegungen steht die Frage, wie wird der Siedlungsprozess gestartet, im Hintergrund. Welche Vorgaben zur „Landnahme“ werden getroffen? Wie wird Grunderwerb und Baurecht geregelt? Welche Baustruktur und Bewohnerschaft wird dadurch bevorzugt? Wird eine flexible Besiedlung ermöglicht, die sich nach einer Startphase eigendynamisch entwickeln kann? Welchen Einfluss kann oder soll die Stadt als Eigentümer ausüben?

In einer gewachsenen Stadt wie Stuttgart sollte ein 100 ha-Gebiet nicht auf einmal als städtebauliche Setzung besiedelt werden, sondern auch Möglichkeiten für künftige Entwicklungen enthalten. Damit rückt die individuelle und gesellschaftliche Struktur der Erstbewohner ins Blickfeld und damit die Frage, wie und durch wen werden diese angesprochen, also angeworben oder „rekrutiert“? Die neuen Bewohner wollen ja nicht nur sich niederlassen und sich einrichten, sondern sie bringen auch Beziehungen, Vernetzungen und Ideen mit, die den neu entstehenden städtischen Alltag beeinflussen werden. Dazu wäre auch hilfreich, wenn Ort und Umfang der Startphase (Bewohnergruppe, Bautypen, Immobilienmarkt) frühzeitig festgelegt werden könnten.

4. Smart City

Unter dem Stichwort Smart City werden die zukunftsorientierten Verknüpfungen von technischen, ökologischen und gesellschaftlichen Systemen eingeführt. Dabei werden die Chancen für Innovationen angesprochen und wieweit in das Rosensteingebiet Innovationskeime implementiert werden könnten, die ein Experimentierfeld für urbane Innovationen erzeugen könnten. Konkret die Verknüpfung von energetisch ausgerichteter Baustruktur, nachhaltiger Mobilität und technischen Systemen: so könnten zum Beispiel Be-

wohner/Besucher/Lieferanten am ÖPNV- oder Logistikterminal (Parkierung, Lager, Verladung) ankommen, auf Shared E-Mobility umsteigen oder umladen, halbautonome Zubringerdienste in Anspruch nehmen und während der Fahrt die Gebäudetechnik (Beleuchtung, Türen, Aufzug/Warenlift, Heizung/Sonnenschutz u.a.) individuell steuern.

Zur Umsetzung sollte ein legitimes Zielsystem mit Leitlinien für die Städtebauliche Entwicklung erstellt werden, in welches die technischen Innovationen integriert sind.

5. Vision

Eine gemeinsame ganzheitliche Vision für das Rosensteingebiet ist noch nicht in Sicht, aber eine solche ist dringend erforderlich.

Thementisch „Soziale Infrastruktur“: Thesenpapiere der Expertinnen und Experten

Prof. Dr. rer. pol. habil. Tilman Harlander (em.), Universität Stuttgart

Soziale Infrastruktur

Für die Entwicklung eines lebendigen, funktional und sozial gemischten, vielfältigen Stadtquartiers besitzt die soziale Infrastruktur eine kaum zu überschätzende Bedeutung. Über ihren traditionellen Beitrag zur Daseinsvorsorge hinaus hängt von ihrer Ausgestaltung wesentlich ab, ob die - etwa in der Leipzig-Charta (2007) formulierten - Ziele des „sozialen Zusammenhalts“ und des „sozialen Ausgleichs“ im Quartier verwirklicht werden können.

Die Grenzen zu anderen Aufgabenbereichen sind hier fließend. Generell ist zu denken an: Die Bereiche Bildung und Aus- bzw. Fortbildung, Kinderbetreuung und Spielflächen sowie die spezifischen Bedarfe von Jugendlichen, die differenzierten Bedürfnisse von älteren und von behinderten Menschen (mobile und stationäre Pflegeeinrichtungen, Mehrgenerationenprojekte etc.), Gesundheit und Prävention, Kultur und Religion (Bsp. Ökumenisches Forum Hafencity Hamburg), Kommunikation und Begegnung (Bürgerhaus, Nachbarschaftszentrum, Stadtteiltreff, Haus der Kulturen etc.), Sport und Freizeit und nicht zuletzt auch die öffentliche Sicherheit (städtebauliche Kriminalprävention).

Richtwerte und Kennzahlen bieten dabei nur eine erste grobe Orientierung (eine aktuelle Publikation: BMVI-Online-Publikation, Nr. 01/2015, Kennzahlen in der Daseinsvorsorge), viel wichtiger ist, dass sich insgesamt eine „tragfähige soziale Alltagskultur“ (Latz+Partner) entwickelt, die Menschen aus unterschiedlichen sozialen Milieus und Kulturen Integrationschancen und Teilhabe ermöglicht. Hierzu ist von Anfang an eine intensive Beteiligung der Bürger essentiell. Nur so kann einerseits Bedarfsgerechtigkeit gesichert und andererseits (Selbst-)Verantwortung und Bereitschaft zur Selbsthilfe stimuliert werden. Besonders bewährt haben sich als Quartiers-„Ankerpunkte“ multifunktionale Projekte wie das Stuttgarter „Generationenhaus West“, das unter einem Dach Einrichtungen für Kinder, ältere Menschen und für die Quartiersnachbarschaft zusammengefasst hat.

Grundsätzlich geht es im Rahmen sozial nachhaltiger Quartiersplanung nicht primär um Sondermaßnahmen für einzelne Alters- oder ethnische und soziale Gruppen, sondern um Qualitätssteigerungen, die letzten Endes allen Bewohnern zugutekommen. Gleichsam rahmensetzende Bedeutung kommt dabei der Qualität des öffentlichen Raums als Erweiterungsfläche des privaten Wohnens, als Erholungsfläche und als Kommunikations- und Begegnungsraum für Menschen aller Altersgruppen zu.

Der Kreativität der Beteiligten in der Entwicklung und Erprobung neuer Verkehrs- (Bsp. „shared space“) und/oder Grünkonzepte (Bsp. „urban gardening“), eines veränderten Umgangs mit Wasser (Bsp. Bächefreilegungen) oder mit Kunst im öffentlichen Raum (Bsp. temporäre Installationen) oder auch neuer Interpretationen des Übergangs von privaten und öffentlichen Räumen sind dabei keine Grenzen gesetzt. Eine Schlüsselbedeutung erhält die Öffnung der Erdgeschosszonen, durch die der öffentliche Straßenraum eine nachhaltige „urbane“ Belebung und Aufwertung erfährt.

Der Ausbau der sozialen Infrastruktur muss auch stimmige Antworten auf den demografischen Wandel und die Pluralisierung und Differenzierung der Haushaltstypen beinhalten. Gerade in Stuttgart (vgl. Konzept „Kinderfreundliches Stuttgart 2015-2020“) muss ein

Schwerpunkt auf der kinder- und familiengerechten Ausgestaltung des Stadtteils und des Wohnumfeldes liegen. Wichtiger noch als die Planung einer ausreichenden Zahl von Spiel- und Bolzplätzen und von zugeordneten Grün- und Freiflächen ist die Verwirklichung einer möglichst durchgängigen Bespielbarkeit der öffentlichen Räume. Die Antwort auf die zunehmende Alterung muss neben der Bereitstellung barrierearmer/barrierefreier Wohnungen auch eine entsprechende Anpassung des Wohnumfeldes und die Herstellung einer qualitativ hochwertigen – und bezahlbaren (!) – Pflege- und Versorgungssicherheit im Quartier sein.

Immer wichtiger für ein gelingendes Miteinander sozialer Infrastrukturplanung „von oben“ und bürgerschaftlicher Initiative und Beteiligung „von unten“ wird die Mitwirkung und der Einbezug interessierter zivilgesellschaftlicher Gruppen, von Vereinen und vor allem auch von neuen Bauträgerformen wie Baugemeinschaften und (neuen) Genossenschaften, die für mehr und mehr Kommunen zu strategischen Partnern einer sozialen und nachhaltigen Quartiersentwicklung geworden sind.

Soziale Infrastruktur

Bedeutung:

- Allgemein gilt für die Lebensqualität und die örtliche Identifikation: die soziale Infrastruktur in einem Stadtgebiet attraktiv ausbauen und an den Bedürfnissen der Bewohner und Beschäftigten ausrichten.
- Alle Einrichtungen zur Versorgung, Daseinsvorsorge, Bildung, Freizeit und Erholung sind in Zusammenhang zu sehen. Sie dienen meistens über ihre unmittelbare Zweckbestimmung hinaus auch zur Kommunikation und als lokaler Treffpunkt.
- In Neubaugebieten, in Gebieten mit hoher Fluktuation, bei zerstückelter Gebietsstruktur und einer heterogenen Bewohnerschaft mit großen sozialen Unterschieden sind die sozialen Einrichtungen wichtige Ankerpunkte für gemeinsame Interessen, Zusammenhalt und örtliche Identifikation. Die über sie entstehenden Kontakte und örtlichen Netzwerke tragen wesentlich dazu bei, dass sich in der Nähe lebende Menschen kennenlernen und übermäßige Anonymität vermieden wird.

Ausgangslage:

- Das in die Überlegungen einzubeziehende Gebiet mit seinen Neubauflächen und den dazu gehörenden und umgebenden Stadtgebieten ist in mehrere heterogene Teilgebiete zerstückelt. Diese liegen in einer bislang nicht verbundenen Umgebung mit zahlreichen Barrieren. Kein Gebiet alleine ist aufgrund seiner Einwohnerzahl und Sozialstruktur ausreichend tragfähig für eine soziale Infrastruktur, die für die meisten Lebensbezüge befriedigend ist (z.B. Einkaufen, Schulen, Gastronomie, Sozialstation, Gemeindezentren). Das nahegelegene Milaneo schwächt zudem eine Nahversorgung und Gastronomie, die nahe an den Wohnquartieren liegt.
- Welche Sozialräume werden sich ausbilden? Was wird als zusammengehörend erlebt? Wohin werden sich die Bewohner in den Teilgebieten orientieren? Was ist der Rosenstein – ein RosensteinViertel für sich oder Teil eines neuen Stadtteils? Lässt sich und will man "aus der Vielfalt eine Einheit mit Identität schaffen", wie es in der Amtsblatt Beilage 2003 als Ziel genannt wurde? Oder geht man davon aus, dass die Bewohner in der Neubebauung im Rosensteinpark wenig mit den benachbarten Vierteln zu tun haben werden und sich hier nur ein Bezug aufs eigene Viertel herausbildet?

Quartiere: das Nordbahnhofviertel mit dem historischen Eisenbahnerdörfle, das Löwentorzentrum, das Quartier um die Sarwey/Störzbachstraße mit den Häusern der 20er Jahre, die Wohngebäude der Expo93, die Wohnblöcke am Pragfriedhof, Blöcke um die Mönchfeldstraße, die Neubauquartiere C, B und auch A mit dem Europaviertel? Die Bewohner im Gebiet A werden sich vermutlich durch die Trennwirkung der Wolf-ramstraße und die Entfernungen eher Richtung City orientieren, die nächste Grundschule liegt aber zum Beispiel nördlich in der Friedrichstraße, jenseits der Heilbronnerstraße.

- Die sukzessive Wohnbauentwicklung über längere Zeiträume erschwert zum einen das gesamte Nachfragepotenzial der Teilgebiete zu nutzen, um die soziale Infrastruktur bedarfsgerecht mit dem sukzessiven Zuzug der Bewohner auszubauen. Zum anderen erleichtert sie aber auch Anpassungen. Konkrete Beteiligung und Initiativen der Bevölkerung zur Entwicklung innovativer und geeigneter Angebote haben es zwar mangels Masse schwer, können aber spezifische Chancen nutzen und quartierübergreifend interessant sein.

Strategien:

Eine nach Alter, Haushaltsstruktur und Einkommensverhältnissen annähernd normale Bevölkerungsstruktur und keine allzu einseitige Konzentration von zum Beispiel Single- und Paarhaushalten ohne Kinder, Zweitwohnungen für Pendler und preisgünstigen Mietwohnungen sind auch Grundlage für eine qualifizierte und dauerhaft benötigte soziale Infrastruktur. Dies ist bei der Entwicklung des Wohnungsangebots sehr zu beachten. Auch am Standort gut integrierte Arbeitsplätze stärken insbesondere das Einkaufs- und Gastronomieangebot.

Möglichst viel Vernetzung zwischen den Teilgebieten bietet die besten Chancen für die Entwicklung einer lebendigen und bedarfsgerechten Infrastruktur. Dazu sind wichtig:

- Attraktive, die Teilgebiete verbindende Wegenetze und gute Lösungen zur Überwindung von physischen und auch sozialstrukturellen Barrieren.
- Weil nicht alles in allen Teilgebieten sein kann, sollten möglichst viele Verschränkungen bei der Infrastruktur erreicht werden, so dass sich Angebote ergänzen und die Bewohner den ganzen Stadtteil im Blick und in ihrem Aktionsradius haben.
- Bestehende Schwerpunkte – insbesondere die im Nordbahnhofviertel – sollten gestärkt und mit der neuen Nachfrage so qualifiziert werden, dass sie auch von den neuen Bewohnern und Beschäftigten geschätzt werden. Wichtig ist dies nicht nur bei Geschäften und Gastronomie, sondern auch sehr relevant bei den Schulen, dem Gemeindezentrum, den Haltestellen.
- Ein erster wichtiger Schritt wird sein, abzuprüfen, welche Reserven vorhandene Angebote auch für den neuen Bedarf haben und welche Möglichkeiten es gibt, sie weiter zu entwickeln und damit auch zu qualifizieren. Auf der anderen Seite ist festzustellen, was der zusätzliche Bedarf an den Neubaustandorten ist.
- Was im Neubaugebiet neu hinzukommt, sollte immer an möglichst zentralen Standorten mit Mehrfachnutzungen gebündelt und nicht 'verkleckert' werden. So sollen sich auch neue kleine Mittelpunkte herausbilden. Dazu gehören z.B. Standorte an denen Ärzte, Apotheken, Bäcker, Spielplätze, Sitzbänke, Haltestellen, Vereine benachbart sind und die auch als Treffpunkt fungieren.
- Haltestellen sind wichtige Treffpunkte, wo werden Haltestellen sein, um die sich weiteres bündeln kann?
- Vereine und Initiativen aus der Bevölkerung, auch privatwirtschaftliche Dienstleistungen aller Art (im Bereich Gesundheit, Spiel und Sport, Beratung, Reparatur/Wartung usw.) tragen sehr zur Belebung und Qualität eines Viertels bei. Oft sind sie auf günstige Konditionen angewiesen. Hier sollte ein Übriges getan werden, damit sich solche Aktivitäten und Angebote entwickeln können.

Soziale Infrastruktur

Veränderungsareale im städtischen Kontext fokussieren den Blick und binden die Diskussion. Aus einem Teil der städtischen Gesamtheit wird eine Insel.

1. Diese planerische Insel wirkt gleichzeitig wie eine Projektionsfläche für alle städtischen Wunschvorstellungen.
2. Bei dem Gebiet Rosenstein fehlt das unmittelbare Betroffenenkorrektiv, da Bewohner und Bewohnerinnen erst Akteure werden, wenn Festlegungen getroffen wurden.
3. Die räumlich angrenzenden Viertel Stuttgart-Ost mit einer deutlich über dem Stuttgarter Durchschnitt liegende Siedlungsdichte und Stuttgart-Nord mit einer deutlich über dem Stuttgarter Durchschnitt liegenden Erneuerungsquote weisen Eigenarten auf, die sich auch in der Sozialstruktur widerspiegeln.
4. Schlossgarten und Rosensteinpark sind weiterhin angrenzende Areale, die den Verteilungsprozess einer Stadtgesellschaft um Dominanzsignale realisieren.
5. Sozialstruktur lässt sich realerwise nicht designen; insofern werden die Bedarfe von Stuttgart-Ost in das Gebiet am Rosenpark hineingetragen werden. Das Nordbahnhofviertel als Erneuerungsgebiet und in ständiger Entwicklung begriffen wird unerfüllte oder unerfüllbare Ansprüche hineinragen.
6. Insofern ist der Infrastrukturbedarf des Gebiets am Rosensteinpark nicht nur in Korrespondenz zur geplanten Wohnbebauung zu entwickeln, sondern unter Einbeziehung der Bedarfe aus den beiden angrenzenden Stadtteilen. Beispiel: Möglicherweise ist nicht nur eine Schule mit Sporthalle erforderlich, sondern eine deutlich größere Sporthalle, weil diese Bedarfe in den angrenzenden Gebieten nicht realisiert werden kann.
7. Es müssen deshalb infrastrukturelle Erhebungen zum Bestand ebenso mit einbezogen werden, als auch Vereine und Initiativen befragt werden; doch nicht zu ihrem Wunschkatalog an das neue Gebiet, sondern zu den Erfahrungen in ihrem Stadtteil. Und daraus sind dann die Hinweise abzuleiten, die zu dem erkennbaren Infrastrukturanspruch hinzuzunehmen sind.
8. Dasselbe gilt für die aktuelle Nutzung des Rosensteinparks und des Schlossgarten. Auch hier gibt es Nutzungsspuren und Nutzungserfahrungen, die auszuwerten sind.
9. Während der städtebauliche Entscheidungsprozess aus einer Gesamtsicht politisch akzentuiert wird, sollte die infrastrukturelle Entwicklung deduktiv aus den Nachbargebieten genauso gesteuert werden, wie induktiv aus der beabsichtigten Bebauung.

**Dr. Hermann-Lambert Oediger, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung,
Stuttgart**

Soziale Infrastruktur

Ziele und Anforderungen

- Soziale Mischung aller Bevölkerungsgruppen gewährleisten und unterstützen, Verdrängung der angestammten Bewohnerstruktur vermeiden/verlangsamen, Wechselwirkungen Bestandsquartier Nordbahnhofviertel und Neuquartier Rosenstein abschätzen und berücksichtigen.
- Soziale, kulturelle und schulische Infrastruktur sowie fußläufige Nahversorgung für den neuen Stadtteil und seiner Quartiere sicherstellen, multifunktionale Einrichtungen/Mehrfachnutzungen anstreben.
- Zielgruppenspezifische Anforderungen aufstellen (z.B. Kinder, Menschen mit Behinderung, Migranten).
- Zusammenleben zwischen Alt- und Neubewohnern und unterschiedlicher Kulturen und sozialer Gruppen unterstützen und Orte schaffen.
- Öffentliche Infrastruktur als besondere Identifikationspunkte ausprägen, historische Eisenbahnbauten nutzen.
- Niedrigschwellige Beteiligung der Anwohnerschaft Nordbahnhofviertel zum Stadtentwicklungsprojekt Rosenstein sicherstellen.

Notwendige Planungen, Prozessinhalte und Instrumente

- Aufbau eines Sozialraum- und Gentrifizierungsmonitorings (Kontextbeobachtung) und Entwicklung eines sozialräumlichen Leitbildes.
- Nutzung aller zur Verfügung stehenden Werkzeuge zur sozialen Integration und zur Vermeidung und Minderung von Verdrängung: Neben der bestehenden Milieuschutzsatzung und des vorhandenen Stuttgarter Innenentwicklungsmodells (SIM) bedarf es ergänzend einer Sozialverträglichkeitsprüfung für städtebauliche Einzelvorhaben, eines Sozialplans nach § 180 BauGB sowie der Installation der Gemeinwesenarbeit (GWA-Gebiet).
- Erstellung und periodische Aktualisierung eines Infrastrukturkonzeptes (inkl. der kulturellen und religiösen Bedarfe) für den Gesamtstandort Nordbahnhofviertel/Auf der Prag/Rosenstein und seiner Einzelquartiere unter Einbeziehung der Träger und Bewohnerschaft vor Ort und Reservierung konkreter Flächen (z.B. für Moscheestandort), Sicherstellen einer frühzeitigen Realisierung der sozialen Infrastruktur.
- Schaffung eines Stadtteiltreffs als Begegnungs- und Kristallisationsort für die Alt- und Neubewohner.
- Schaffung kommerziell entlasteter Räume für informelle und selbstbestimmte Angebote.
- Erstellung eines Nahversorgungskonzeptes für den alltäglichen Bedarf (Einzelhandel, Wochenmarkt, Dienstleister, Gastronomie und örtliches Gewerbe) und Reservierung konkreter Flächen, Nordbahnhofstraße/Mitnachtstraße als Stadtteilzentrum qualifizieren und weiterentwickeln, Schaffung eines Gewerbehause/-hofes für wohnungsnah Kleingewerbe/Handwerk und gemeinnützige Werkstätten.
- Regelmäßige Evaluierung und Berichterstattung.

Schnittstellen zur anderen Themen, Planungen und Prozessen

- Nutzungsschlüssel zwischen Wohnen, Gewerbe und sozialer Infrastruktur festlegen, quartierskonkrete Programmplanung erstellen.
- Städtebauliche Integration gewährleisten: Soziale Infrastruktur als Teil der angestrebten Nutzungsmischung im Gebäude oder Baublock.

- Spezifische Bedarfe des Wohnens z.B. für betreutes Wohnen, inklusives Wohnen, Mehrgenerationenhäuser festlegen.
- Schaffung von barrierefreien öffentlichen Räumen als Treffpunkte, Orte für gemeinschaftliche Aktivitäten sowie Spiel- und Bewegungsflächen.
- Sportbedarfe contra Freiraumentwicklung: Realisierung von Sportflächen mit hoher Nutzungsdichte im bzw. am Rande des Stadtteils im Sinne einer qualitativen Bedarfsbefriedigung.

Thementisch „Soziale Infrastruktur und soziale Stadtteilentwicklung“: Resümee der Expertengruppe

Empfehlungen für die Entwicklung des Stadtteils Rosenstein:

Für die Entwicklung eines lebendigen, funktional und sozial gemischten, vielfältigen Stadtquartiers besitzen die soziale Infrastruktur sowie der soziale Zusammenhalt und der soziale Ausgleich der Bewohnerschaft eine essentielle Bedeutung. Hieraus resultieren folgende Empfehlungen:

1. Das Gesamtgebiet ist durch starke Barrieren in einzelne, sehr unterschiedliche und in der Bewohnerstruktur heterogene Stadtviertel mit jeweils eigenem Viertelbewusstsein zerstückelt. Es ist unabdingbar, das **Gesamtgebiet als einen Stadtteil zu betrachten und zu verzahnen**. Die Verzahnung erfolgt im Wesentlichen über den öffentlichen Raum und die sozialen Einrichtungen.
2. Dem **historischen Gleisbogen** mit seinen weiteren baulichen Anlagen (Lokschuppen, Überwerfungsbauwerk etc.) kommt in diesem fragmentierten Raum **als verbindendem Band** für die gemeinsame Identität eine herausragende Bedeutung zu. Es soll Ausgangspunkt der Entwicklung des Stadtteils sein. Die historischen Eisenbahnbauten bieten auch besondere Möglichkeiten zur Unterbringung der sozialen Infrastruktur.
3. Unter sozialer Infrastruktur sind nicht nur Bildungs- und Betreuungseinrichtungen zu verstehen, sondern auch Einrichtungen für Gesundheit und Prävention, Kultur, religiöse Betätigung (z.B. ökumenisches Zentrum und Moschee), Kommunikation und Begegnung (z.B. Bürgerhaus oder Stadtteiltreff), Spiel- und Bewegung sowie für die Nahversorgung (Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie, örtliches Kleingewerbe, Handwerk und gemeinnützige Werkstätten).
4. Alle Einrichtungen zur sozialen Infrastruktur und öffentlichen Daseinsvorsorge sind im Zusammenhang zu sehen. Sie dienen meistens über ihre unmittelbare Zweckbestimmung hinaus auch zur Kommunikation und als lokaler Treffpunkt. Es wird empfohlen, die notwendige neue Infrastruktur – soweit sinnvoll – an zentralen Standorten zu bündeln (z.B. neue Haltestelle Mittnachtstraße) und nicht räumlich zu „verkleckern“. Die soziale Infrastruktur sollte durch ein Wegenetz verbunden sein, so dass ein soziales Netz für die verschiedenen Quartiere entsteht. Es sind möglichst multifunktionale soziale Einrichtungen zu schaffen (wie Generationenhaus West), die Begegnungen unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen ermöglichen, eine große Strahlkraft in den Stadtteil entfalten und als Quartiers-„Ankerpunkte“ fungieren. Um einen lebendigen, funktional und sozial gemischten Stadtteil zu schaffen, ist ein möglichst großer Teil der sozialen Infrastruktur **in der Erdgeschosszone der Wohnbebauung unterzubringen**. Für das wohnungsnahes Kleingewerbe/Handwerk und gemeinnützige Werkstätten wird die Schaffung eines Gewerbehäuses/-hofes empfohlen.
5. Zur Schaffung einer tragfähigen sozialen Alltagsversorgung ist von Anfang an eine intensive Beteiligung der Bürger und Träger essentiell. Nur so kann einerseits Bedarfsgerechtigkeit gesichert und andererseits (Selbst-)Verantwortung und Bereitschaft zur Selbsthilfe stimuliert werden. Bestehende Schwerpunkte – insbesondere die im Nordbahnhofviertel – sollten gestärkt und mit der neuen Nachfrage so qualifiziert werden, dass sie auch von den neuen Bewohnern und Beschäftigten geschätzt werden. Unter diesen Prämissen ist ein **soziales Infrastrukturkonzept** für den gesamten Stadtteil und seine Stadtquartiere zu erstellen und periodisch anzupassen. Das Konzept ist auch im Kontext der angrenzenden Stadtteile und der Gesamtstadt zu entwickeln.

6. Das soziale Infrastrukturkonzept muss in die **Entwicklung eines sozialräumlichen Leitbildes** in Verbindung mit der **Erarbeitung eines Wohnraumkonzeptes** zur Bestimmung des Wohnungsgemenges, der Wohnungsbauförderung und der Belegungsstruktur eingebettet sein. Hierzu gehört auch die Festlegung der spezifischen Bedarfe des Wohnens z.B. für betreutes Wohnen, inklusives Wohnen oder Mehrgenerationenhäuser. Als Grundlage für das zu erarbeitende sozialräumliche Leitbild ist der Aufbau eines Sozialraum- und Gentrifizierungsmonitorings (Kontextbeobachtung) erforderlich.
7. **Zur Vermeidung, Minderung bzw. Verlangsamung von Verdrängung** der angestammten Bevölkerung durch das Stadtentwicklungsprojekt Rosenstein - insbesondere im Nordbahnhofviertel und auch im Gebiet Stöckach - sowie zur sozialräumlichen Integration, **sind alle zur Verfügung stehenden Werkzeuge zu nutzen**: Neben der bestehenden Milieuschutzsatzung für das Gebiet Nordbahnhofviertel sollte eine solche Satzung auch für das Gebiet Stöckach geprüft werden. Im Nordbahnhofviertel sollte wie im Gebiet Stöckach ein Gebiet der Gemeinwesenarbeit installiert werden. Ferner wird eine Sozialverträglichkeitsprüfung für städtebauliche Einzelvorhaben und die aktive Nutzung des Instruments des Sozialplans nach § 180 BauGB als erforderlich angesehen.
8. Grundvoraussetzung für eine soziale Stadtteilentwicklung ist eine **dem Gemeinwohl dienende Bodenpolitik**: Die städtischen Grundstücke sind nach einem erfolgten Konzeptwettbewerb, in Erbpacht, in Form eines Grundstücksfonds oder vergleichbarer Instrumente zu vergeben. Vereine und Initiativen aus der Bevölkerung, auch privatwirtschaftliche Dienstleistungen aller Art (z.B. im Bereich Gesundheit, Spiel und Sport, Beratung, Reparatur/Wartung) tragen zur Belebung und Qualität des Viertels bei und sind auf mietpreisgünstige Räume angewiesen. Es sollten kommerziell entlastete Flächen geschaffen werden.
9. Immer wichtiger für ein gelingendes Miteinander sozialer Infrastrukturplanung von „oben“ und bürgerschaftlicher Initiative und Beteiligung „von unten“ sind die Mitwirkung und der **Einbezug interessierter gesellschaftlicher Gruppen, von Vereinen und auch von neuen Bauträgerformen** wie Baugemeinschaften und (neuen) Genossenschaften. Im Gebiet Rosenstein fehlt das unmittelbare Betroffenenkorrektiv, da auf den zukünftigen Aufsiedlungsflächen noch nahezu keine Bewohner leben. Es ist von daher eine **breite Beteiligung der Anwohnerschaft** insbesondere vom Nordbahnhofviertel, Auf der Prag und Europaviertel zum Stadtentwicklungsprojekt Rosenstein sicherzustellen. Diese muss niedrigschwellig sein, um auf genügend Resonanz zu stoßen.
10. Der **Pionierphase der Aufsiedlung** des zukünftigen Stadtteils kommt eine besondere Bedeutung zu. Die soziale Infrastruktur ist frühzeitig zu realisieren. Für die Entwicklung des Stadtteillebens und für den Aufbau selbstbestimmter gemeinschaftlicher Treffpunkte und Orte sind städtische Räume und finanzielle Ressourcen (Bewohnerfond) zur Verfügung zu stellen.

Prof. Dr. rer. pol. habil. Tilman Harlander (em.), Prof. Dr. Rotraut Weeber (em.), Prof. Bernhard Meyer, Dr. Hermann-Lambert Oediger

5. Ausblick

Die Moderatoren bedankten sich herzlich bei den Expertinnen und Experten für ihr Engagement, die intensiven Gespräche und den konstruktiven Austausch im Rahmen des Expertenpanels. Sie baten darum, ihnen etwaige noch ausstehende Resümees zeitnah zu übersenden.

Die Ergebnisse aus dieser Veranstaltung werden als voraussichtlich separater Teil in das „Memorandum Rosenstein“ einfließen.

6. Verabschiedung

Das Protokoll der heutigen Sitzung wird von der MEDIATOR GmbH erstellt und an den Beteiligtenkreis verteilt sowie online auf der Beteiligungsplattform www.stuttgart-meine-stadt.de/rosenstein veröffentlicht werden.

Die Moderatoren beendeten die Sitzung um 20:00 Uhr und verabschiedeten sich von allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern.

Informelle Bürgerbeteiligung Rosenstein

Expertenpanel am 13. September 2016

Teilnehmer/innenliste

Mobilität

| | |
|------------------------|---|
| Stephan Oehler | Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung Stuttgart |
| Prof. Dr. Wolfgang Rid | FH Erfurt Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie Uni Stuttgart, Städtebauinstitut |
| Dr. Jürgen Karajan | KARAJAN • Ingenieure Beraten + Planen Ingenieurgesellschaft mbH |
| Dr. Konrad Götz | ISOE - Institut für sozial-ökologische For- schung |

Freiraum/Umwelt

| | |
|--------------------------|--|
| Wolfgang Maier | Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung Stuttgart |
| Dieter Grau | Ramboll Studio Dreiseitl GmbH |
| Prof. Dr. Frank Lohrberg | Lohrberg Landschaftsarchitektur |
| Prof. Antje Stokman | Institut für Landschaftsplanung und Ökolo- gie, Universität Stuttgart |

Bauen/Nutzungsmischung

| | |
|-------------------|---|
| Axel Fricke | Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung Stuttgart |
| Prof. Franz Pesch | pp a s, pesch partner architekten |
| Thomas Kiwitt | Verband Region Stuttgart |
| Alexander Kentsch | Siedlungswerk Stuttgart |

Stadt der Zukunft

| | |
|-----------------------|---|
| Diane Achilles | Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung Stuttgart |
| Prof. Wolfgang Everts | Karlsruher Institut für Technologie |
| Steffen Braun | Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation |
| Prof. Dr. Birkmann | Institut für Raumordnung und Entwick- lungsplanung (IREUS) |

Soziale Infrastruktur

| | |
|---|--|
| Prof. Dr. rer. pol. habil. Tilman Harlander | Universität Stuttgart Institut für Wohnung und Entwerfen |
| Prof. Dr. Rotraut Weeber | Weeber + Partner Stuttgart - HfWU Nürtin- gen |
| Prof. Bernhard Meyer | Evangelische Hochschule Darmstadt – Lehr- stuhl für Sozialplanung, Gemeinwesenarbeit, Pädagogik nichtprivile- gierter Gruppen und neue Technologien |
| Dr. Hermann-Lambert Oediger | Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung Stuttgart |