

Stuttgart, 06.07.2020

## **Fortführungsentscheidung Bebauungsplanverfahren Stuttgart 21 - Teilgebiet C1 (Stgt 151) im Stadtbezirk Stuttgart-Nord**

### **Beschlussvorlage**

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	21.07.2020
Bezirksbeirat Nord	Beratung	öffentlich	27.07.2020
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	28.07.2020

### **Beschlussantrag**

Die Verwaltung wird beauftragt, das Verfahren Stuttgart 21 - Teilgebiet C1 (Stgt 151) im Stadtbezirk Stuttgart-Nord fortzuführen, mit dem Ziel, das Ergebnis des „Internationalen offenen städtebaulichen Wettbewerbs Rosenstein“ vom 22. Juli 2019 (siehe Anlage 2) umzusetzen und den Bebauungsplan zur Rechtskraft zu bringen.

Die Planungen im Teilgebiet C1 unterstehen hierbei den übergeordneten städtebaulichen Zielen der

- Schaffung der „Maker-City“ gemäß Wettbewerbsergebnis mit der Möglichkeit einer Zwischennutzung als Interimsoper,
- der Realisierung eines städtischen IBA Projektes bis zum Präsentationsjahr 2027 sowie
- der Schaffung des ersten Bausteins als Experimentierfeld/Inkubator für das Rosensteinquartier.

Es wird Kenntnis davon genommen, dass die städtebauliche Planung im Teilgebiet C1 mit der parallel stattfindenden Rahmenplanung Rosenstein (Gesamtfläche) in Einklang gebracht wird. Ziel ist die vollständige Umsetzung der sogenannten „Maker-City“ nach Verfügbarkeit sämtlicher Flächen.

### **Kurzfassung der Begründung**

#### Sachstand und Erforderlichkeit:

Nach der nahezu abgeschlossenen Aufsiedlung in Teilgebiet A 1 des Städtebauprojekts Stuttgart 21 sollen nun die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bebauung des Teilgebiets C 1 geschaffen werden.

Der künftige Stadtteil Rosenstein wird als neues Bindeglied zur Innenstadt fungieren und einen neuen Übergang zu den bisher durch die Gleisanlagen weitestgehend abgeschirmten Stadtbezirken Stuttgart-Mitte, -Nord und -Ost schaffen.

Das Rosenstein-Quartier stellt einen eigenständigen und wichtigen Baustein für die Stadtentwicklung Stuttgarts dar. Die Strategie der Landeshauptstadt Stuttgart zur Entwicklung des Gebiets sah dabei zunächst die Durchführung eines internationalen offenen städtebaulichen Wettbewerbs vor. Das Ergebnis liegt mit Entscheidung des Preisgerichts vom 22. Juli 2019 vor und wird zurzeit zu einem neuen Rahmenplan überarbeitet. Dieser soll im 1. Quartal 2021 in den städtischen Gremien beschlossen werden.

Das Rosenstein-Quartier soll insgesamt zu einem urbanen Stadtteil mit hoher Nutzungsvielfalt, attraktiven öffentlichen Räumen, identitätsstiftenden Orten und international angesehenen kulturellen Angeboten ausgebaut werden.

Gleichzeitig soll die Gelegenheit genutzt werden, im Rahmen der IBA StadtRegion Stuttgart 2027 entstehende Ideen zu entwickeln und umzusetzen.

Die stufenweise Realisierung des Bahn- und Städtebauprojekts wird sich über einen längeren Zeitraum erstrecken. Es ergibt sich ein Bauflächenpotenzial für die nächsten Jahre und Jahrzehnte, das Entwicklungsmöglichkeiten für das Wohnen und Arbeiten in der Innenstadt bietet.

Teile des Geltungsbereiches sind zurzeit noch eisenbahnrechtlich gewidmet. Dies betrifft im Wesentlichen den vorhandenen und aktuell noch für den Abtransport von Baumaterial der S21-Baustelle genutzten Schienenstrang im östlichen Bereich, angrenzend an die Bebauung an der Nordbahnhofstraße und nördlich des Deportationsmahnmals. Diese Flächen werden wahrscheinlich auch über das geplante Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes Mitte 2022 noch nicht von der Eisenbahnnutzung freigestellt sein. Da dieser Umstand ein Inkrafttreten des vollumfänglichen Geltungsbereiches ausschließt, wird dieser voraussichtlich vor dem Auslegungsbeschluss auf die für die Realisierung der Interimsoper gegebenenfalls notwendige Fläche reduziert und zur Rechtskraft gebracht. Der Bebauungsplan auf den verbleibenden Flächen kann nach der Freistellung durch das Eisenbahn-Bundesamt zur Rechtskraft gebracht werden.

Der Bereich des Städtebauprojekts Stuttgart 21 ist im Regionalplan vom 22. Juli 2009 als regional bedeutsamer Siedlungsschwerpunkt dargestellt. Die Planung steht mit den Zielen der Regionalplanung im Einklang. Sie schafft die Voraussetzung für neue Wohn- und Arbeitsstätten in einem zentrumsnahen Bereich und ermöglicht somit die Schonung von Freiflächen in peripheren Lagen.

Im Flächennutzungsplan 2010 der Landeshauptstadt Stuttgart ist für diesen Bereich eine Gemischte Baufläche (M) dargestellt. Durch das Plangebiet verläuft ein „Grünkorridor/Grünvernetzung“, dieser verbindet den östlich gelegenen Schlierholzweg im Nordbahnhofviertel mit dem westlich angrenzenden Wagenhallenareal im Bereich der Panoramastrecke.

#### Stand des Bebauungsplanverfahrens:

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Stgt 151 erfolgte am 16. Juli 2002. Aus dem damaligen Geltungsbereich wurde in den Jahren 2009/2010 das Umfeld der Wagenhallen sowie der angrenzenden Hedwig-Dohm-Schule herausgelöst und in einem separaten Verfahren als Bebauungsplan Stgt 151.1 am 3. Februar 2011 zur Rechtskraft gebracht.

Eine Fortführung des Bebauungsplanverfahrens über die gesamte Fläche des Geltungsbereichs von ca. 16,7 ha wird zunächst beabsichtigt. Eine Bildung von weiteren Teilabschnitten im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wird hinsichtlich Freimachung/Freistellung seitens der Deutschen Bahn AG und daraus folgender zeitlicher Verfügbarkeit wahrscheinlich notwendig.

#### Ziele des städtebaulichen Entwurfs:

Für das Teilgebiet C1 wird die von asp Architekten als „Maker-City“ bezeichnete Struktur vorgeschlagen. Das Gebiet soll Wohnen, Arbeiten und Produktion eng miteinander verweben und in einer modularen, flexiblen und innovativen Weise erstellt werden. Der Planungsbereich soll die vorhandene Struktur des Nordbahnhofviertels stadträumlich und funktional ergänzen. Durch den Wegfall der Bahnnutzung und der damit einhergehenden räumlichen Trennung kann das Gebiet städtebaulich entwickelt werden und damit die umliegenden Stadtbereiche neu vernetzen und besonders die Ost-West-Verbindung stärken.

Als (äußerlich) gliedernde Elemente sind im städtebaulichen Entwurf je eine Grünfuge im Bereich der gegenwärtigen Gäubahntrasse (Panoramastrecke) sowie eine Grünverbindung zwischen der Fachwerkbrücke über den Nordbahnhof (an der Grenze zum Teilgebiet C2) in südlicher Richtung zum Deportationsmahnmal vorgesehen.

Die im städtebaulichen Wettbewerbsentwurf vorgesehene Grünfuge nördlich der Wagenhallen parallel zur heutigen Gäubahntrasse entspricht nicht der Beschlusslage der Landeshauptstadt Stuttgart. Gemäß dieser soll und wird in diesem Bereich weiterhin Schienenverkehr auf der sogenannten Panoramastrecke verkehren. Es wird ein neuer Nordhalt der Gäubahn im Bereich des Gewerbegebietes an der Presselstraße und somit ein Umstiegspunkt auf die S- und Stadtbahn geschaffen. Diese Situation ist planerisch zu beachten.

Im zentralen Bereich soll ein neuer Platz im räumlichen Vorfeld der Wagenhallen in geltendes Planrecht überführt werden. Die baulichen Strukturen gliedern sich in Blöcke, die sich am Maßstab des bestehenden Nordbahnhofviertels orientieren. Mit diesen Strukturen soll zudem die Möglichkeit geschaffen werden, die Interimsoper unterzubringen. Im nördlichen Bereich wurden daher die Gebäudekubaturen des städtebaulichen Entwurfs mit dem Entwurf zur interimistischen Unterbringung der Staatsoper abgeglichen. Im November 2018 hatte sich der Verwaltungsrat der Staatstheater auf die Weiterentwicklung des Baufelds C1 an den Wagenhallen als prioritären Standort für ein Interim verständigt.

Das Teilgebiet C1 ist im Wettbewerbsergebnis als gemischt genutzte Fläche dargestellt und wird mit dieser Vorgabe in die Rahmenplanung überführt. Es besteht ein großes Potenzial für eine anspruchsvolle Nutzungsmischung aus Gewerbe, Kreativwirtschaft, Kultur und Wohnen.

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

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

Es sollen folgende Ideen in die Bauleitplanung - soweit möglich - überführt werden:

- **Nachbarschaften:**  
Ausgangspunkt der Quartierentwicklungen bilden überschaubare Nachbarschaften. Den Kern der Nachbarschaften bildet jeweils ein Quartiersplatz mit zugeordnetem hybridem Quartiers-Hub. In dem Hub werden Nahversorgung, soziale Infrastruktur, neue Mobilität, Energiezentrale und urbane Stoffströme auf nachhaltige Weise gebündelt.
- **Soziale Durchlässigkeit:**  
Der Zusammenhalt in den einzelnen Nachbarschaften wird durch den klaren äußeren Rahmen gestärkt. Vielfältige Öffnungen, Höhenstaffelungen im Inneren sowie die freie Modifizierung der Baulinien in den Wohnstraßen ermöglichen unterschiedliche Durchblicke, Typologien und Wohnformen. Dabei werden nicht nur die räumlichen Beziehungen gestärkt, auch die soziale Durchlässigkeit innerhalb der Nachbarschaften wird erhöht. Gleichzeitig wird die Vegetation der Hof- und Platzräume blockübergreifend wahrgenommen.
- **„Maker-City“:**  
Ein wichtiges, mit der Sanierung der Wagenhalle verbundenes Projektziel der Stadt ist es, den etablierten Nutzergruppen eine langfristige Entwicklungsperspektive zu eröffnen. Die Wagenhallen bilden den Impulsgeber für das neue Kreativquartier. Hier wird gewohnt, gearbeitet und getüftelt. Modular, flexibel, innovativ, leicht und experimentierfreudig soll die Bebauung, welche in Holzbauweise errichtet und somit zum Pionier dieser Bauweise in Stuttgart wird, wachsen können.
- **Kleinteilige Baukörper erhalten erdgeschossig sogenannte „Aurazonen“, die von den jeweiligen Bewohnern und Nutzern bespielt werden und damit die Grenze zwischen öffentlich und privat neu definieren.**
- **„Sonderentwicklungsfläche Kultur“:**  
Neben den Neubauprojekten besteht zudem ein großer Bedarf an Flächen für informelle Subkultur. Um kreatives Potenzial in der Stadt zu halten, müssen Flächen und Räume für Subkultur sowohl geschützt, als auch geschaffen werden, denn Subkultur kann die Identität und das Image der gesamten Stadt prägen und positiv beeinflussen.

Durch Prüfung der Nutzbarkeit von inspirierenden und identitätsstiftenden (Bahn)-Bauwerken und Orten, durch Bereitstellung eines vielfältigen Kulturangebotes, eingebettet in einen abwechslungsreichen und kleinteiligen Städtebau und durch Ermöglichung einer abschnittswisen Bebauung mit Erhalt von temporär oder dauerhaft nutzungs-offenen Flächen könnte der Städtebau Flexibilität gegenüber sich verändernden Bedürfnissen (generationenübergreifende Planung) gewährleisten.

Im städtebaulichen Entwurf wurden insgesamt ca. 25.000 m<sup>2</sup> dieser „nutzungsoffenen Flächen“ vorgeschlagen. Diese sollen in geltendes Planrecht überführt und Teil des aufzustellenden Bebauungsplans sein. Ein Vorschlag zu einer adäquaten Nutzungsmischung mit besonderer Beachtung der kulturellen Nutzungen, vor allem im Umfeld der Wagenhallen und auf dem Baufeld nördlich des Tiefbahnhofs wird im Zuge der Rahmenplanung erarbeitet. Grundsätzlich soll nicht nur die Hochkultur Beachtung finden, sondern auch niederschwellige, kleine (sub-)kulturelle Nutzungen mitgedacht werden. So soll die Sicherung des sogenannten „Bauzug Y3G“ gemäß städtebaulichem Entwurf im aufzustellenden Bebauungsplan berücksichtigt werden.

- **Grün- und Freiräume:**  
Die Bodenversiegelung ist insgesamt auf ein Minimum zu reduzieren. Alle Grün- und Freiräume sind im Sinne einer Schwammstadt auszubilden (blaugrüne Dächer mit PV-Anlagen). Es erfolgt eine konzeptuelle Schwerpunktsetzung über Stadtacker, Gemeinschaftsgärten, Urban Gardening und Nutzung der Dachflächen als Dachgärten.
- **Wagenhallenplatz und teilweise Wagenhallen (außerhalb des Geltungsbereichs):**  
Hierbei ist von besonderem Interesse, dass ein „weicher“ baulicher (wohnungsverträglicher) Übergang von den Wagenhallen zu den umgebenden baulichen Strukturen geschaffen wird. Die bestehende Verkehrsfläche im räumlichen Vorfeld der Wagenhallen soll im Zuge dieses Bauleitplanverfahrens als Teil des Geltungsbereichs als „Wagenhallenplatz“ geplant werden.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die erwarteten Kosten für das Verfahren teilen sich auf in Kosten für die Erstellung des Bebauungsplans (HOAI-Leistung), des Umweltberichts sowie eines Lärmgutachtens und summieren sich auf ca. 150.000 € - 200.000 €.

Die erforderlichen Mittel stehen im Teilhaushalt des Amtes für Stadtplanung und Wohnen durch Haushaltsbeschluss zur Verfügung.

### **Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Keine

### **Vorliegende Anfragen/Anträge:**

Keine

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Keine

Peter Pätzold  
Bürgermeister

Anlagen

1. Geltungsbereich, Stand 11. Mai 2020
2. „Maker-City“, Wettbewerbsergebnis 2019
3. Lageplan möglicher Standort Interimsoper, Stand 15. Mai 2020

<Anlagen>