



Stuttgart NeckarPark Rahmenplan ehemaliges Güterbahnhof-Areal
Neue Mischung in einem Netz hochwertiger Freiräume



Stuttgart NeckarPark I Rahmenplan ehemaliges Güterbahnhof-Areal
Neue Mischung in einem Netz hochwertiger Freiräume

Stuttgart NeckarPark | Rahmenplan ehemaliges Güterbahnhof-Areal | Neue Mischung in einem Netz hochwertiger Freiräume

Herausgeber:
Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
Referat Städtebau und Umwelt

Bearbeiter:
Heinrich Sonntag
Susanne Wehle-Faiß (Koordination)
Dieter Wietreck (Koordination)
Stefan Fuhrmann
Irmela Renner

Susanne Scherz

Friedemann Gschwind
Roland Bornemann
Martin Holch

Dr. Hermann-Lambert Oediger
Axel Fricke
Robert Schulze Dieckhoff

Wolfgang Maier
Hermann Degen

Hochschule für Technik Stuttgart
Prof. Dr. Christina Simon-Philipp
Dr. Monika Herrmann-Lobreyer

Verfasser:
Arbeitsgemeinschaft NeckarPark
P e s c h | R + T | L o h r b e r g

pp a | s pesch partner architekten stadtplaner
Firnhaberstraße 5 | 70174 Stuttgart
pps@pesch-partner.de | www.pesch-partner.de

Bearbeiter:
Prof. Dr. Franz Pesch
Dipl.-Ing. Mira Irion
Dipl.-Ing. Corinna Jung

Dipl.-Ing. Frank Dippold
Dipl.-Ing. Anna Sendlewska
Holger Everz (Redaktion)

R+T
Topp, Huber-Erler, Hagedorn Ingenieure für Verkehrspla-
nung
Julius-Reiber-Straße 17 | 64293 Darmstadt
darmstadt@rt-p.de | www.rt-p.de

Bearbeiter:
Dipl.-Ing. Carsten Hagedorn

lohrberg stadtlandschaftsarchitektur
Silberburgstraße 49 | 70176 Stuttgart
buero@lohrberg.de | www.lohrberg.de

Bearbeiter:
Dr.-Ing. Frank Lohrberg
Dipl.-Ing. Dirk Meiser

Stuttgart, März 2010

Inhalt

- 6 Vorworte
- 8 Anlass | Aufgabenstellung
- 10 Überblick der bisherigen Planungen auf dem Gelände | Historie NeckarPark
- 12 Städtebaulicher Wettbewerb | Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen
- 16 Städtebau: Nachhaltige Entwicklung NeckarPark
- 26 Freiraumkonzept: Stadt am Fluss
- 33 Mobilitätskonzept
- 38 Modellvorhaben „Nationale Stadtentwicklungspolitik“
- 39 Low Energy als Standortfaktor
- 41 Bildung als Standortfaktor
- 44 Ausblick

Vorwort



Als Teil des Stadtentwicklungskonzepts „Flusslandschaft der Zukunft“ (Leitprojekt Stuttgart Neckar) ist der NeckarPark ein wichtiger Schritt in der nachhaltigen, qualitätsvollen und zukunftsorientierten Entwicklung der Landeshauptstadt Stuttgart. Das insgesamt ca. 22 ha große ehemalige Güterbahnhof-Areal in Stuttgart-Bad Cannstatt gehört zu den bedeutendsten Entwicklungsflächen der Stadt, die im Rahmen des Projekts Stuttgart NeckarPark einer neuen Nutzung zugeführt werden. Dies ist zum einen in der landschaftlichen Qualität des Areals begründet, als integraler Bestandteil des Grünzugs Neckartal und des Projekts „Stadt am Fluss“. Besondere Bedeutung erhält das Gebiet durch seine großen Baupotenziale. Es ist die auf absehbare Zeit größte verfügbare Fläche für die Innenentwicklung in Stuttgart. Die guten Entwicklungschancen des Areals resultieren vor allem auch aus der hervorragenden infrastrukturellen Anbindung, den vorhandenen Sport- und Freizeiteinrichtungen, der Verknüpfung zu den Bestandsgebieten Veielbrunnen und Seelberg und den integrierten öffentlichen Einrichtungen.

Das kooperative städtebauliche Gutachterverfahren zur Neuordnung des Areals im Sommer 2008 hat weitere wichtige Vorschläge erbracht, die im nun vorliegenden Rahmenplan NeckarPark aufgegriffen worden sind. Übergreifendes Ziel für die weitere Entwicklung des Quartiers bleibt es, die Sport-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen zu sichern und zu stärken, die Bereiche am Veielbrunnen und an der Reichenbachstraße als gemischte Stadtquartiere mit hochwertiger Wohnbebauung weiterzuentwickeln und neue attraktive Freiraumpotenziale zu erschließen. So soll die Stadt näher an den Fluss rücken und es sollen Grünflächen als Bausteine für den regionalen NeckarPark realisiert werden.

Mit der Entwicklung dieses Areals kann ein Modellprojekt für die Innenentwicklung und damit auch ein Modellprojekt für die nachhaltige Stadtentwicklung realisiert werden.

Um eine wirksame zukunftsweisende Entwicklung zu gewährleisten, ist eine ausführliche Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger unerlässlich. Die vorliegende Broschüre will hierzu eine erste Informationsgrundlage bieten.

Matthias Hahn
Bürgermeister

Vorwort



Zu den wichtigsten Entwicklungspotenzialen im Rahmen des Stadtbauens der Landeshauptstadt Stuttgart zählt die Neuordnung des NeckarParks. Insbesondere die Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofsareals zu einem lebendigen Stadtquartier birgt das Potenzial, ein Stück Stadt weiterzubauen und neues urbanes Leben zu schaffen. Rund um das neue Parkband und den Quartiersplatz entsteht ein gut durchmischtes innerstädtisches Areal mit einer Vielzahl von Wohnungen, Arbeitsplätzen und öffentlichen Einrichtungen. Die Belichtung und Orientierung der Gebäude wurde unter Abwägung der städtebaulichen Belange gegenüber der Vorplanung modifiziert und energetisch optimiert. In der Nachbarschaft zum Stadtarchiv wird eine Bildungseinrichtung der besonderen Art entstehen, die Kindertagesstätte und Schule räumlich und pädagogisch vernetzt. Rund um den Platz am Archiv soll das neue Zentrum entstehen, hier werden Gastronomie und Läden angesiedelt, die den Platz beleben.

Das Freiraumkonzept sieht eine weiträumige und im Detail verfeinerte Grünstruktur vor, die als Auftaktmaßnahme bereits vor den ersten Bauabschnitten begonnen werden soll. Die Verknüpfung in den Bereich des Seelbergviertels und in das angrenzende Veielbrunnengebiet sowie der Brückenschlag über den Wasen an den Neckar sind dabei von großer Bedeutung.

Das frühzeitig in die Planung integrierte Mobilitätskonzept sowie die Freiraumgestaltung bieten die Chance, ein modernes Quartier zu entwickeln, das den hohen Ansprüchen der Landeshauptstadt Stuttgart und der zukünftigen Bewohner in Bezug auf einen nachhaltigen Städtebau gerecht wird. Begleitet wurde die Planung durch zwei Modellvorhaben im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik, „Bildung als Standortfaktor“ und „LowEnergy als Standortfaktor“, die das Projekt über die Stadtgrenzen hinaus zum Vorbild dafür werden lässt, wie sich integrative städtebauliche Planungen in Zukunft darstellen müssen.

Ich freue mich, dass mit dieser Broschüre die unterschiedlichen Aspekte der Planungen aufgezeigt werden. Sie sind eine wichtige Grundlage für die künftige Entwicklung des NeckarParks.

Dr.-Ing. Detlef Kron
Stadtdirektor

Mit der Konversion der Flächen des ehemaligen Stuttgarter Güterbahnhofs ist die große Chance für die Stadtentwicklung verbunden, Bad Cannstatt wieder an den Neckar heranzuführen. Die ca. 22 Hektar großen Gleisanlagen und Betriebsflächen zwischen Mercedesstraße, Daimlerstraße und Benzstraße werden als Kernstück des Projekts NeckarPark neu geordnet und einer nachhaltigen Nutzung zugeführt. Ziel ist es, ein vielfältig genutztes Stadtquartier mit hoher Lebensqualität zu entwickeln, das mit hochwertigen Freiräumen ausgestattet ist und über attraktive Wegeverbindungen an das Stadtteilzentrum, den Kurpark und den Neckar angebunden wird. Ein differenziertes Angebot an Miet- und Eigentumswohnungen im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus, an Geschosswohnungsbau und Stadthäusern soll eine ausgewogene Sozialstruktur fördern.

Im Jahr 2004 wurden die Potenziale des Güterbahnhof-Areals eingehend analysiert und – in Verbindung mit weiteren Projekten – unter dem Motto „Flusslandschaft der Zukunft“ zu einem Leitprojekt des Stadtentwicklungskonzepts zusammengeführt.

Der Neubau der Porsche-Arena und der Mercedes-Benz-Welt sowie die Erweiterung der Mercedes-Benz-Arena haben bereits dazu beigetragen, dass sich an der Mercedesstraße ein hochkarätiger Veranstaltungs- und Erlebnis-schwerpunkt um den Cannstatter Wasen he-

rausgebildet hat, dessen Ausstrahlung weit über die Region hinausreicht.

Das im Osten angrenzende Areal am Veielbrunnen wurde aufgrund seiner städtebaulichen Missstände – dem hohen Erneuerungsbedarf im Wohnungsbestand, der ungeklärten Situation der Brachflächen und der stark beeinträchtigenden Verkehrskonflikte – als Sanierungsgebiet förmlich festgesetzt. Mit dem Projekt eines Mobilitätszentrums, das auf Grund der städtischen Finanzsituation momentan auf unbestimmte Zeit zurückgestellt wurde, würde sich die Chance eröffnen, an der Mercedesstraße eine wichtige Einrichtung für Besucher aus Stadt und Region entstehen zu lassen, die die Attraktionen des NeckarParks sinnvoll ergänzen könnte.

Wenn es gelingt, diese aus unterschiedlichen Perspektiven resultierende Dynamik planerisch aufzugreifen und in einem synergetischen Konzept zusammenzuführen, kann im gesamten Gebiet eine neue Identität entstehen, die auch die bestehenden Bezüge zu den angrenzenden Gebieten Seelberg und Veielbrunnen besser zur Geltung bringt. In Zusammenarbeit mit der Verwaltung wurde deshalb ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet, der die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs aus dem Jahr 2008 präzisiert und weiterentwickelt. Besonderes Augenmerk wurde auf eine langfristig tragfähige Nutzungsstruktur in einer adäquaten

städttebaulichen Dichte gelegt. Besondere Berücksichtigung im Rahmenplan finden die ökologischen Aspekte des neuen Quartiers, die Integration der geplanten Hotelstandorte, der Sportanlagen und der Technologiezentren, die Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzepts und die Planung umsetzbarer Realisierungsschritte.

Verantwortlich zeichnet die Arbeitsgemeinschaft NeckarPark:

- pp a | s
pesch partner architekten stadtplaner,
Stuttgart/Herdecke
- lohrberg stadtlandschaftsarchitektur, Stuttgart und
- R+T Ingenieure, Darmstadt.

Übersicht der Flächen:	
Gesamt NeckarPark (Schloss Rosenstein bis Mercedes-Benz Museum)	ca. 162,0 ha
Größe der vom B-Plan erfassten Fläche	ca. 81,4 ha
Größe Güterbahnhofgelände	ca. 22,0 ha



Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs sollen einer neuen Nutzung zugeführt werden

Überblick der bisherigen Planungen auf dem Gelände | Historie NeckarPark

1984	Im FNP 1990, genehmigt am 14.06.1984, sind die NeckarPark-Flächen zum überwiegenden Teil als Gewerbliche Baufläche (Bestand) und Flächen für Bahnanlagen dargestellt.
1988	Mit Blick auf eine erste Bewerbung der Region Stuttgart für die olympischen Spiele 2004 entsteht ein erstes Neuordnungskonzept als Teil der „Olympia-Aue“.
2000	Im FNP 2010, genehmigt am 09.02.2000, sind erstmalig gemischte Bauflächen und Wohnbauflächen im Bereich des Cannstatter Bahnhofs dargestellt, der Bereich des Güterbahnhofs wird als gewerbliche Baufläche dargestellt. Außerdem wird der gesamte Bereich als Grünanierungsbereich gekennzeichnet. Mit der Darstellung von Grünkorridoren werden Bereiche gekennzeichnet, in denen die Grünvernetzung verbessert werden soll.
2001	Die Landeshauptstadt Stuttgart erwirbt das Güterbahnhofgelände von der Deutschen Bahn AG 2001 vollständig, um sich mit dieser Fläche u. a. an der Olympiabewerbung 2012 zu beteiligen.
2002	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erstellung des Masterplans für eine zweite Olympiabewerbung durch das Architekturbüro Auer und Weber im April 2002 ■ Beginn des EU-Projekts REVIT zur Revitalisierung von Brachflächen
2003	<ul style="list-style-type: none"> ■ Das Projekt ProSIDE beschäftigt sich von April 2003 bis März 2006 mit der Entwicklung von Baulandpotenzialen. Ziel ist es, Investoren zu gewinnen. ■ Mit der Neuordnung des Güterbahnhofs Bad Cannstatt als wesentlichem Bestandteil des Rahmenplans Mercedesstraße arbeitet die Landeshauptstadt Stuttgart seit November 2003 gemeinsam mit verschiedenen anderen europäischen Städten an der Revitalisierung innerstädtischer Brachflächen. ■ Aufnahme zweier EU-Projekte
2004	<ul style="list-style-type: none"> ■ Werkstattbericht im UTA 13.07.2004: erneute Planung, Festlegung neuer Rahmenbedingungen ■ Klausursitzung UTA/WA am 01.12.2004
2005	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vorstellung des Rahmenplans von Prof. Baldauf in verschiedenen Gremien; Beschlussfassung UTA am 7. Juni 2005 ■ Workshop vor Ort (Stadtarchiv, Bellingweg) am 18.10.2005 ■ Weiterbearbeitung auf der vorgenannten Grundlage; Vorstudie Freie Planungsgruppe 7: Erarbeitung von zwei Varianten im Oktober 2005
2006	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vorentwurf vom Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung zur Neuordnung der NeckarPark-Flächen ■ Überarbeitung des Vorentwurfs vom Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung mit Erhalt der EnBW-Wasserleitung ■ Vergabe einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hinsichtlich des künftigen Nutzungsgefüges und der Verkehrserschließung an die Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH
2007	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rahmenplan vom 23.01.2007: Darstellung der neuen Erkenntnisse ■ Workshop am 23.01.2007, Festlegung von 10 Gestaltungsmerkmalen für die nachhaltige Entwicklung des Güterbahnhof-Areals.
2008	Ausschreibung eines kooperativen städtebaulichen Gutachtens im Juli 2008 mit sechs eingeladenen Büros. 1. Preisträger: pp a s architekten stadtplaner Stuttgart. In das nun vorliegende Ergebnis sind die vom Preisgericht verlangten Änderungen eingeflossen.
2009	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit der FNP-Änderung Nr. 31 „Cannstatt Süd/Neckarpark“ (Aufstellungsbeschluss 17.02.2009), die eine Fläche von 73 ha umfasst, soll das städtebauliche Konzept für den Neckar Park, wie es im kooperativen städtebaulichen Verfahren erarbeitet worden ist, umgesetzt werden. Wesentlicher Inhalt der Planänderung ist die Darstellung des Güterbahnhofsgeländes als gemischte Baufläche für Dienstleistungen und urbanes Wohnen. ■ Im Regionalplan 2020 vom 22.07.2009 wird der Güterbahnhof Bad Cannstatt als Schwerpunkt des Wohnungsbaus mit gebietsscharfer Darstellung in der Raumnutzungskarte ausgewiesen.

EU-Projekt REVIT

Mit dem EU-Projekt REVIT (Towards more Effective and Sustainable Brownfield Revitalisation Policies) konnten von 2002 bis 2007 erste konkrete Maßnahmen der städtebaulichen Neuordnung auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs durchgeführt werden. Neben der Landeshauptstadt Stuttgart als federführende Partnerin wirkten die Städte Nantes (F), Tilburg, Hengelo (beide NL), Medway und Torfaen (beide UK) in einem der größten Projekte zusammen, das von der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III B Nordwesteuropa gefördert wurde.

Ziel der europäischen Zusammenarbeit war es, im gegenseitigen Erfahrungsaustausch neue Konzepte der Wiedernutzung von Brachflächen zu entwickeln und bestehende Ansätze zu verbessern. Die beteiligten Partner erarbeiteten Methoden zur Beteiligung von Interessengruppen, zur Finanzierung sowie zur Erhaltung und Förderung von industriellem Kulturgut. Sie konkretisierten ein System für die nachhaltige Evaluierung und ergänzten den integrativen Projektansatz um umwelttechnische Aspekte wie Altlastensanierung, Naturschutz und Wasserwirtschaft.

Das Modellprojekt auf dem ehemaligen Güterbahnhof in Bad Cannstatt bildete das größte, das im Zuge von REVIT bearbeitet wurde. Auf dem Areal, das zu Beginn des Projektes von 20 Hauptmietern genutzt war, begann der Rückbau der alten Bausubstanz. Für Planungsleistungen, Abbruchmaßnahmen, Altlastenuntersuchungen und -sanierungen standen in Stuttgart 4,4 Mio. € zur Verfügung, davon 2,2 Mio. € aus Mitteln des europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Diese finanzielle Förderung trug als Anschubfinanzierung erheblich zur weiteren Neuordnung des Areals bei.

Ein neuer Bildungsstandort soll in unmittelbarer Nachbarschaft zum Stadtarchiv entstehen. (Zustand 2008 vor Beginn der Umbauarbeiten)



Städtebaulicher Wettbewerb | Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen

Im Rahmen eines kooperativen städtebaulichen Gutachterverfahrens wurden Vorschläge für die zukünftige Nutzung und die städtebauliche Gliederung des Areals erarbeitet. Aus den Vorschlägen von sechs eingeladenen Büros wählte das Preisgericht im Juli 2008 das in Zusammenarbeit mit EGS Plan erstellte Konzept des Büros pp a | s pesch partner architekten stadtplaner als städtebauliches Gerüst aus. Während der Bearbeitung ergaben sich gegenüber dem Wettbewerbsbeitrag mehrere Modifikationen:

Der im Rahmen des kooperativen Verfahrens von den Entwurfsverfassern vorgetragene Vorschlag, das Technologiezentrum südlich der neuen Benzstraße anzusiedeln, wird im Rahmenplan teilweise aufgegriffen.

Dadurch kann die Wohnbebauung am Veielbrunnen ergänzt werden und das Freiraumpotenzial des Parkbandes besser als Standortvorteil genutzt werden. Der ursprüngliche Standort der öffentlichen Bildungseinrichtung wurde nach Norden verschoben und ist nun direkt an die Grünflächen entlang der Bahn und den neuen Platz am Stadtarchiv angebunden. Im weiteren Bearbeitungsprozess ergab sich die Notwendigkeit, auf dem Areal südlich der Benzstraße zwei Sportplätze zu integrieren.

Die Planung wurde eng mit den Anforderungen der Modellvorhaben „Bildung als Standortfaktor“ und „Low Energy als Standortfaktor“ im Rahmen des Bundesprogramms „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ abgestimmt.

Perspektiven des Gutachterverfahrens 2008: Quartierspark und Quartiersplatz am Neuen Stadtarchiv





Als Teil des Leitprojekts "Stadt am Fluss" ist der NeckarPark ein wichtiger Baustein im Sinne einer nachhaltigen, qualitätsvollen und zukunftsorientierten Entwicklung der Landeshauptstadt Stuttgart.







Blick vom Rotenberg ins Neckartal

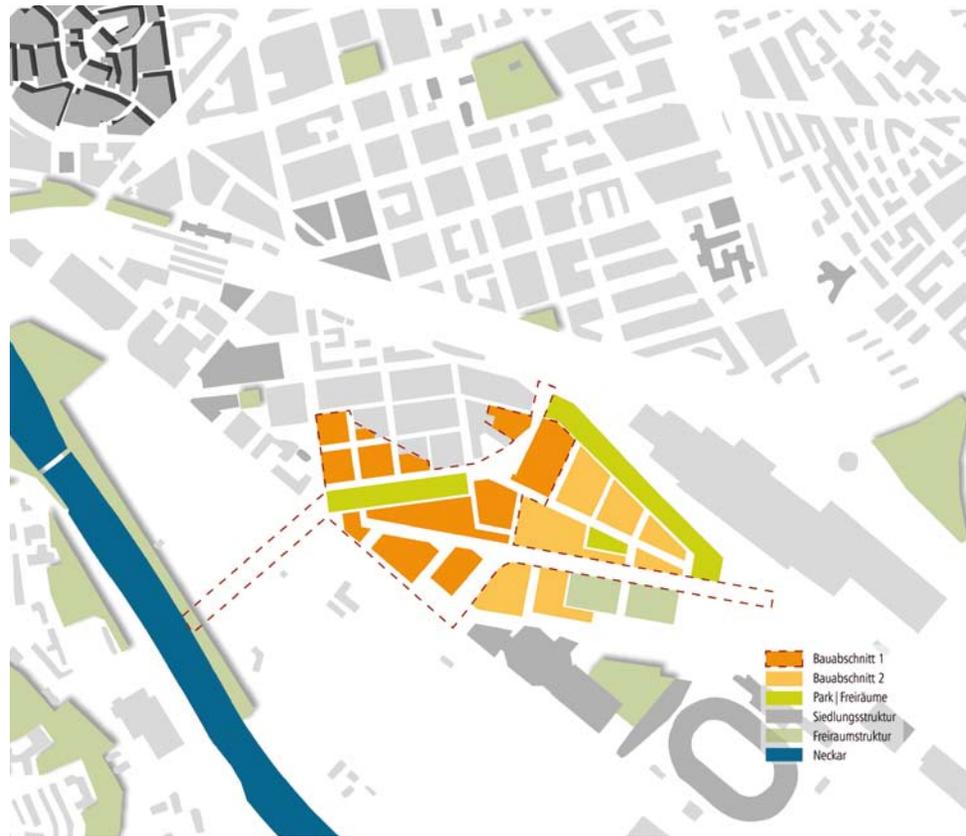
Lage in der Stadt

Bad Cannstatt erhält auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs die Chance, einen urbanen und zentral gelegenen Standort für ein attraktives Stadtquartier zu entwickeln. Die Lage des Areals zwischen Mercedes-Benz-Arena, Hanns-Martin-Schleyer-Halle, Cannstatter Wasen, Bahnanlagen und stark frequentierten Verkehrsstraßen erfordert ein städtebauliches Konzept, das über den engeren Planungsraum hinausweist, um den Raum aus seiner Eingeschlossenheit zu befreien. Die Öffnung des Areals wird die Alltagstauglichkeit für Bewohner, Beschäftigte und Besucher steigern und zugleich einen Lagewert erzeugen, für potenzielle Investoren an diesem Standort von erheblicher Bedeutung sein dürfte.

Das sukzessive Freiwerden des Güterbahnhof-Areals ist bei der Planung des neuen Quartiers zu berücksichtigen. Die Potenziale der Konversionsfläche sollen herausgearbeitet und verstärkt werden. Defizite, wie z. B. die unzureichende fußläufige Anbindung und die fehlende Wasenquerung, sind auszugleichen. Daher empfiehlt es sich, der städtebaulichen Integra-

tion des Gebiets in die heterogene Struktur des Neckarraums große Aufmerksamkeit zu widmen. Die bestehenden Wege sollen ertüchtigt und fehlende Verknüpfungen vervollständigt werden. Insbesondere soll das ehemalige Güterbahnhof-Areal mit dem Quartier Veielbrunnen und mit dem Cannstatter Bahnhof über ein aufgewertetes Wegenetz verknüpft werden. Die Altstadt und das Cannstatter Carré sollen über die Achsen der Seelbergstraße und Daimlerstraße sowie der Kurpark über den neu gestalteten Durchstich am Bahndamm verknüpft werden. Die zentrale Achse mit der Blickbeziehung zur Grabkapelle auf dem Württemberg verbindet die südlich der neuen Benzstraße liegenden großen Sportanlagen, Porsche-Arena und Mercedes-Benz-Arena, mit dem Zentrum am Stadtarchiv, das 2010 dort seinen neuen Standort finden wird. Der Stuttgarter Osten mit dem Park an der Villa Berg erhält seine Anbindung an das neue Quartier über einen neuen Brückenschlag über den Wasen und den Neckar. Der Herstellung dieser Verbindung ist größte Aufmerksamkeit zu widmen. Mit ihr steht und fällt die Attraktivität der neuen Adresse Neckar-Park.





Bauabschnitte

Bausteine des Rahmenplans

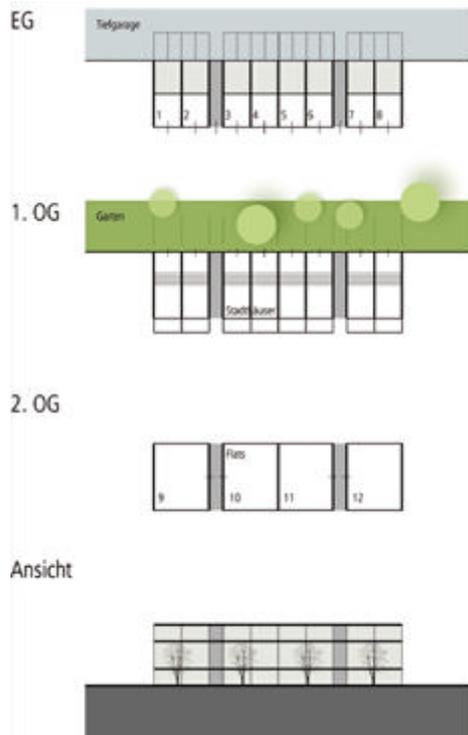
Stadtgrundriss | Baustruktur

Im städtebaulichen Entwurf ist der NeckarPark als gemischt genutztes, urbanes Quartier dargestellt, das in seiner städtebaulichen Struktur Maßstab und räumliche Gliederung Bad Cannstatts fortschreibt. Die Vernetzung mit der Umgebung erfolgt über drei hochwertige, in Qualität und Atmosphäre unterschiedliche Freiraumachsen, in deren Fokus sich der Platz am Stadtarchiv und Zollamt befindet. Hier soll – in einer bewussten Inszenierung der historischen Gebäude – eine attraktive Quartiersmitte in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bildungseinrichtung entstehen. Von dort führen die Wege in die Nachbargebiete entlang des Parkbands oder der Frachtstraße, die als Blick- und Wegeachse Richtung Stuttgart-Rotenberg erhalten bleibt. Der Park stellt die Verbindung vom Wasen zur Quartiersmitte her. Über eine landschaftsarchitektonisch gestaltete Traverse erreichen Fußgänger und Radfahrer den Neckar – eine Einschränkung der Festnutzung ist nicht erforderlich. Nördlich und südlich des Parkbands und der Frachtstraße sind unter anderem Wohnnutzungen angeordnet. Entlang der viel befahrenen Daimlerstraße wurde aus Gründen des Lärmschutzes für die dahinterliegenden Wohnbereiche ein Teil des Technologiezentrums angeordnet, der zweite Teil befindet sich südlich der Benzstraße. Durch die Verlegung der Benzstraße wird nördlich der Hanns-Martin-Schleyer-Halle und der Porsche-Arena eine Fläche

frei. Sie kann mit Dienstleistungsgebäuden für das Technologiezentrum und – nach eingehender Prüfung – mit zwei Sportplätzen belegt werden, die mit den nördlich der Benzstraße gelegenen Dienstleistungsgebäuden korrespondieren. Den südlichen Auftakt bildet der Eingangsplatz am Schnittpunkt von Daimler- und Mercedesstraße, der als „Balkon zum Neckar“ gestaltet werden soll. Die Verkehrsfunktion, die Stadtbahngleise eingeschlossen, wird durch die Gestaltung nicht eingeschränkt. An der Mercedesstraße werden ein städtebaulich markantes Eingangsgebäude sowie Hotels angeordnet, die durch einen Platz an der Mercedesstraße ein ansprechendes Entrée erhalten. Eine Realisierung des Parkbands in der ersten Baustufe würde sich sehr günstig auf die Entwicklung des Quartiers auswirken. Zeitgleich sollte die Verbindung zum Neckar hergestellt, die Benzstraße verlegt und die Bildungseinrichtung realisiert werden. Der Qualität der öffentlichen Räume kommt eine wichtige Rolle für die Entwicklung des Gebiets zu. In einem weitgehend neu strukturierten Konversionsgebiet tragen sie wesentlich zur Identitätsbildung bei.

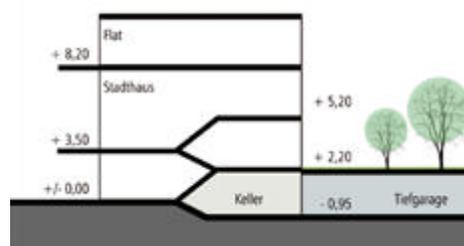
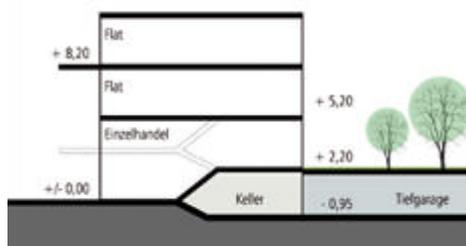
Bauabschnitte

Das NeckarPark-Areal soll in zwei Bauabschnitten realisiert werden: Zum ersten Bauabschnitt zählen die Verlegung der Benzstraße, das Technologiezentrum an der Daimlerstraße, die Hotels, die Wohnbebauungen südlich und nördlich des Parkbands, die Wohnbebauung südlich des



Typologie Stadthäuser und Flats

Querschnitte: Stadthäuser und Flats



Quartiersplatzes und die Bildungseinrichtung. Im zweiten Schritt sollen dann die Wohnbebauung um den kleinen Quartiersplatz und die Dienstleistungsgebäude sowie das Technologiezentrum an der neuen Benzstraße verwirklicht werden.

Netz der öffentlichen Räume | Freiräume

Wichtigste Maßnahme im ersten Bauabschnitt ist die Anlage eines Quartierspark, einer Kette von miteinander verbundenen, hochwertig gestalteten Freiräumen, die in ihrer ruhigen und großzügigen Gestaltung allen Nutzern des künftigen Quartiers attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Den Raum prägen hier lineare Elemente: der Wasserlauf als symbolische Interpretation der Flusslandschaft, das Lichtband auf der gegenüberliegenden südlichen Parkseite und das Spielband mit seinen attraktiven Angeboten.

Am neuen Quartiersplatz am Stadtarchiv sollen gastronomische und merkantile Nutzungen angeordnet werden, die den Platz bespielen und zum Verweilen einladen. Der Wasserlauf des Parks beginnt in der Platzmitte mit einem Wassertisch. Nördlich der Quartiersmitte schließt ein Grünzug mit ökologischer Ausgleichsfunktion entlang der Bahnlinie an, der das Wohngebiet gegen die Gleisanlagen und das Motorenwerk abschirmt und grüne Flächen mit Wegen und Spielmöglichkeiten anbietet.

Die in der Auslobung des Gutachtens geforderte „grüne Traverse“ vom Wasen bis zur Ver-

bindung in Richtung Seelberg wird als Freiraumkette mit wechselnden Angeboten und Atmosphären gestaltet. Große Bedeutung kommt der Aufwertung der Unterführung Richtung Karlsbader Straße zu, die als lichte, geradlinig verlaufende Passage konzipiert wurde. Die ehemalige Frachtstraße, in deren Blickachse sich die Grabkapelle auf dem Württemberg befindet, erhält im Knotenpunkt zur Benzstraße eine freiräumliche Erweiterung. Der so entstandene Platz soll begrünt werden und in seiner Gestaltung an einen klassischen Square erinnern.

Gebäudetypologie

Als idealer Bautyp für die Wohnnutzung wurde ein Stadthaus typ entwickelt. Er vermittelt durch Split-Level zwischen den unterschiedlichen Höhenniveaus der Straße und der Innenhöfe. Die Wege in den Höfen befinden sich wegen der darunterliegenden Parkdecks um 1,9 m über dem Niveau der Straßen. Das vorgeschlagene Stadthaus kombiniert autark erschlossene gereichte Wohnungen über 3 Geschosse mit Loft-Wohnungen in den Obergeschossen. Innerhalb der Stadthäuser werden somit unterschiedliche Wohnqualitäten gebildet, die auch die ebenerdige Straßenseite mit gut belichteten Zonen unterschiedlicher Funktionen (Home Office etc.) ausfüllt. Die Wohnungen haben direkten Zugang zu ihren privaten Gärten, die Loft-Wohnungen in den Obergeschossen erhalten mit vorgehängten Balkonen ebenfalls attraktive individuelle Freiräume. Entlang der Frachtstraße

werden aus stadtgestalterischen Gründen zur klaren Ablesbarkeit des Straßenraums Loggien vorgesehen. Die erhöhten Innenhöfe der städtischen Blocks werden über Freitreppen und Rampen erschlossen, die so angeordnet sind, dass eine halböffentliche Durchwegung möglich ist. Gut erreichbare Spielbereiche mit Bäumen bilden den grünen Mittelpunkt der Höfe.

Urbanität und Dichte

Das neue Quartier wird als urbanes Ambiente mit drei- bis fünfgeschossiger Bebauung entwickelt. Das 10-geschossige Gebäude in der Achse der Benzstraße und das 8-geschossige Dienstleistungsbauwerk am östlichen Quartierseingang an der Benzstraße sind neben der Mercedes-Benz Arena und dem Mercedes-Benz Museum als die neuen Landmarks im NeckarPark konzipiert.

Nach Beschluss des Gemeinderats sollen im NeckarPark maximal 450 Wohneinheiten verwirklicht werden. Der Wettbewerbsentwurf wurde entsprechend bearbeitet und weist nun eine kleinteilige Gebäudestruktur auf. Die Stadtver-

waltung hält auch eine höhere Anzahl von mehr als 450 Wohneinheiten für städtebaulich gut verträglich, um die Tragfähigkeit von Einrichtungen zur Versorgung der Bewohner und eine wirtschaftliche Nutzung der Baugrundstücke zu gewährleisten.

Energetische Optimierung

Im Rahmen des Forschungsprojekts „LowEnergy als Standortfaktor“ wurden Teilgebiete des städtebaulichen Entwurfs überprüft und bearbeitet. Um weitere Energieeinsparungen und eine Verbesserung des A/V-Verhältnisses (Verhältnis Oberfläche/Volumen) der Baukörper zu erzielen, wären eine behutsame Verdichtung der städtebaulichen Strukturen und eine kompaktere Bauweise von Vorteil. Auch Passivhaus-Bauweise der Gebäude und Solaranlagen sind im NeckarPark als Mindeststandard wünschenswert.

Zukunftsorientierte Funktionsmischung

Eine urbane, vitale Atmosphäre des Quartiers wird vor allem durch die angestrebte Nutzungsvielfalt erreicht. Im Zentrum sollen neue Formen

des Miteinanders von Wohnen und Arbeiten, Bildung und Freizeit stehen. Die räumliche Zuordnung der Nutzungen soll möglichen Konflikten vorbeugen. So sind zum Beispiel an der verkehrsbelasteten Benzstraße Lärmschutzbebauungen ohne Wohnnutzung vorgesehen. Das Vielbrunnenquartier wird aufgewertet und mit dem neuen Quartier verknüpft. Die Mischung von attraktiven Wohnungen (Miet- und Eigentumswohnungen), hochwertigen Arbeitsplätzen (z. B. Technologiezentrum, Dienstleistungsspanne) und geplanten Hotels wird durch das Freiraumgerüst begünstigt. Die an der Frachtstraße geplanten Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote werden allen Nutzungen zugutekommen.

■ Bildung: Die alternativen Standorte für die neue Bildungseinrichtung wurden in der Planung überprüft. Als Schulstandort wurde das Grundstück am ehemaligen Zollamt ausgewählt, da die Schülerinnen und Schüler hier besonders von den öffentlichen Freiräumen profitieren. Das pädagogische Konzept und die bauliche Dimensionierung der Schule wurden in einem projektbe-

links: Blick von der Mercedesstraße in die Daimlerstraße
rechts: Die Grabkapelle auf dem Württemberg als visueller Bezug



gleitenden Forschungsvorhaben, „Bildung als Standortfaktor“, erarbeitet.

■ Hotel: An zentraler Stelle des neuen Quartiers an der Mercedesstraße sind Hotels mit einem integrierten Parkhaus geplant. Die städtebauliche Figur dieser Projekte wird in einem gesonderten Planungsverfahren ermittelt.

■ Dienstleistungen: Das Technologiezentrum ist auf zwei Standorte verteilt. Der nördliche Abschnitt entwickelt sich parallel zum Parkband an der Daimlerstraße, der südliche Abschnitt befindet sich an der Benzstraße. Die gewählten Bautypologien sorgen für eine wohnverträgliche Entwicklung der gewerblichen Struktur. Als durchgrüntes Arbeitsquartier am Park erhält das Technologiezentrum zugleich eine attraktive Adresse. An der Benzstraße bietet das städtebauliche Konzept Raum für die Ansiedlung unternehmensbezogener Dienstleistungen. Diese können sich in unterschiedlichen Modulen auf optimal erschlossenen Parzellen entwickeln, gleichzeitig trägt die prominente Lage der

Gebäude an der Benzstraße zur Adressbildung bei. Die Parkierung der Dienstleistungsgebäude ist auf dem Grundstück nachzuweisen und soll über Parkdecks im Gebäude gewährleistet werden, die mit attraktiven Fassaden an den öffentlichen Raum grenzen.

■ Wohnen: Das Wohngebiet um die zentrale Achse an der Frachtstraße entsteht zwischen dem gleisparallel geführten Grünzug und dem kleinen Quartiersplatz auf rechteckigen Bau-feldern, die den Bad Cannstatter Maßstab zeitgemäß interpretieren. An den grünen Innenhöfen können sich unterschiedliche Wohnformen ansiedeln, Geschosswohnungsbau ebenso wie Stadthäuser.

Beiderseits der neuen Benzstraße – im Bereich des Dienstleistungsschwerpunkts – wäre Wohnen im Oberschoss (ggf. barrierefreies Penthouse-Wohnen) möglich.

Der am Grünzug entlang der Bahngleise angeordnete Wohnbereich ist nach Norden gegen

Lärm geschützt und kann über Wohnstraßen erreicht werden. Die in den letzten Jahren zunehmende Nachfrage nach preiswertem Bauland konnte bisher allenfalls punktuell bedient werden. Aufgrund der guten städtebaulichen Einbindung des Areals – dazu zählen auch der ÖPNV, die Lage zwischen Zentrum und Neckar und die geplanten Bildungseinrichtungen am Quartiersplatz – eignet sich der Standort hervorragend für die Realisierung neuer Wohn- und Trägerformen wie Genossenschaften und Bau-gruppen. Die städtebauliche Konzeption trägt diesem Anspruch Rechnung.

■ Sport: Nach der Neuordnung der Anlage des Eisenbahner Sportvereins Rot-Weiss Stuttgarter e.V. und der Realisierung des neuen Vereinsheims bietet die Verlegung der Benzstraße nach Norden die Chance zur Realisierung zweier weiterer Spielfelder. Damit entsteht hier in Ergänzung der großen Sportanlagen ein Schwerpunkt für den Breitensport.



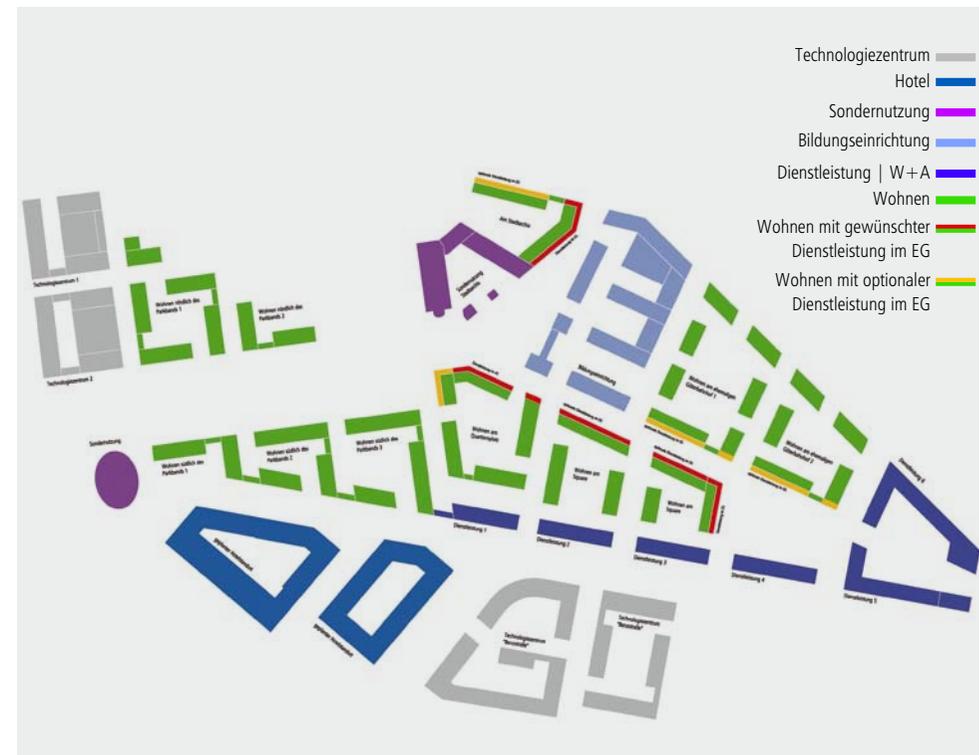
rechts: Sport- und Freizeiteinrichtungen als wichtige Standortfaktoren
links: Kinder- und familiengerechtes Wohnen, Beispiel Tübingen

■ Einzelhandel: Die Versorgung der Bewohner im Quartier NeckarPark mit Gütern des periodischen und aperiodischen Bedarfs übernimmt das Zentrum Bad Cannstatt. Für die Akzeptanz als Wohnstandort ist jedoch die Qualität der Nahversorgung von entscheidender Bedeutung. In Fußwegentfernung finden die Bewohner ein gutes Angebot, etwa das Cannstatter Carré oder die Läden an der Daimlerstraße.

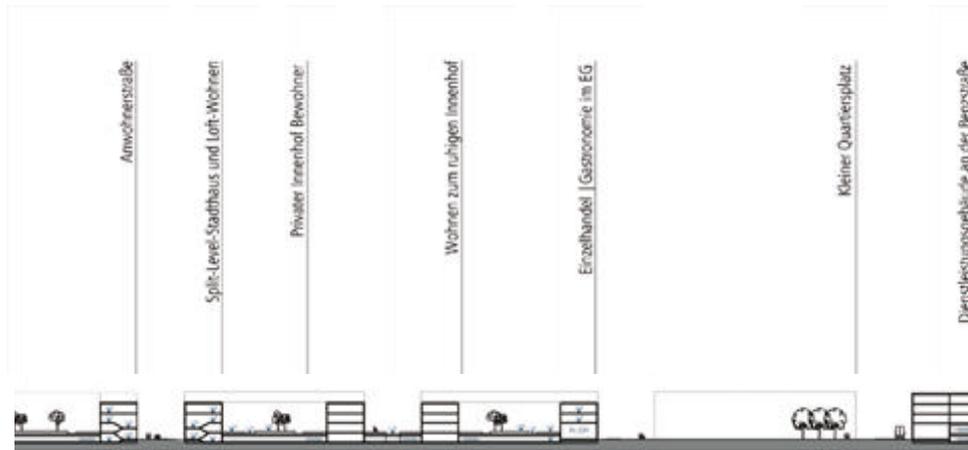
Darüber hinaus sieht der städtebauliche Rahmenplan an der Frachtstraße nur einzelne

Flächen für Handel, Dienstleistung und wohnverträgliches Gewerbe im Erdgeschoss vor. Diesen kleinteiligen gewerblichen Flächen kommt eine große Bedeutung für die wohnungsnah Nahversorgung, die Quartiersqualität und -bildung sowie als vielfältige Möglichkeitsräume zu. Mit ihrer Orientierung zur Straße sollen diese Flächen zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen. Bedingt durch den erhöhten Innenhof entstehen attraktive Raumhöhen, die sich für eine Vielzahl von Nutzungen eignen.

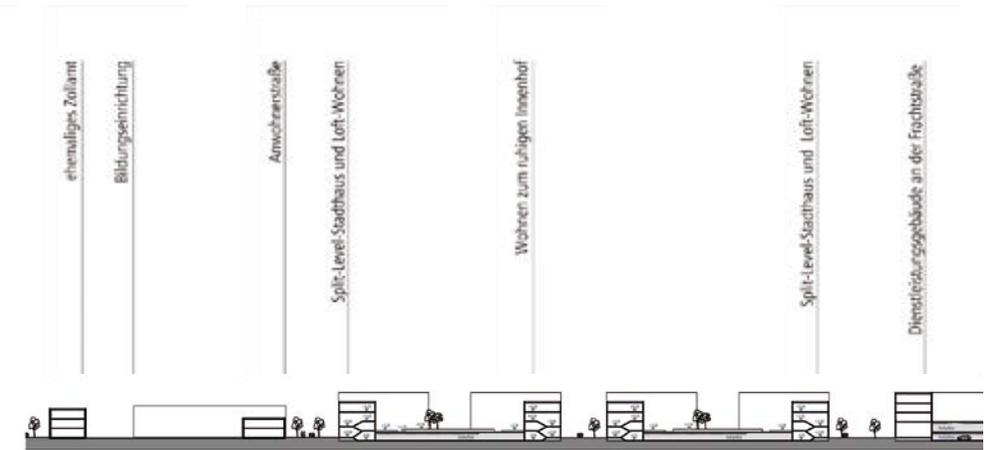
Nutzungskonzept



Vertiefung Wohnen am kleinen Quartiersplatz



Vertiefung Wohnen an der Frachtstraße





CarSharing



„Call a Bike“-Station der Deutschen Bahn

Verkehrskonzept



Erschließung und Parkierung

Das Verkehrssystem des NeckarParks schließt an die tangierenden Verkehrsstraßen Mercedesstraße, Benzstraße und Daimlerstraße an. Die Wohn- und Arbeitsgebiete sind jeweils über Erschließungsschleifen angebunden. Ziel ist es, die Freiräume nicht durch Fahrverkehr zu stören und veranstaltungsbedingte Schleichverkehre zu vermeiden. Der öffentliche Raum entlang des Parks, über den Platz am Stadtarchiv bis zur Bahnunterführung Richtung Karlsbader Straße, wird autofrei gestaltet. Die konsequente Verkehrsfreiheit bietet attraktive Nutzungs- und Erlebnisqualitäten. Die Straßen im Inneren des Quartiers sind als Tempo-30-Zonen organisiert. Die Stiche von der Frachtstraße in Richtung Norden sind verkehrsberuhigt und dienen nur der Anlieferung. Dort sind ebenfalls Tiefgaragenabfahrten angeordnet. Der ruhende Verkehr wird dezentral und blockbezogen in halbgeschossig versetzten Tiefgaragen oder Parkdecks organisiert.

Baugemeinschaften als neue urbane Nachfrage

In vielen prosperierenden Regionen der Bundesrepublik ist ein deutlicher Trend zu Baugemeinschaften als Bauherren zu verzeichnen. Auch die Quartiersentwicklung NeckarPark will diesem Trend entsprechen. Nach dem Vorbild von beispielhaften Partizipationsprojekten sollen Verfügbarkeit, Wohnungstypen und Parzellengrößen

im NeckarPark explizit auch auf Baugemeinschaften zugeschnitten sein.

„Bürgerschaftliches Bauen“ ist eines von vier Handlungsfeldern der kommunalen Strategie UrbanWohnen in Stuttgart. Dazu gehören z. B. neue Ansiedlungsmodelle für urbane Quartiere und besondere Formen des individuellen Wohnens auf der Parzelle. Die Beteiligung von Bürgern an größeren städtebaulichen Entwicklungsprojekten der Landeshauptstadt umfasst auch die Beteiligung an Bauprojekten. Baugemeinschaften im NeckarPark werden somit als ein Schlüsselprojekt angesehen, das Chancen auch für pilotartige Ansiedlungsverfahren bietet. Sie können auch der Stadtumbau-Maßnahme „Am Veielbrunnen“ neue Impulse geben.

Selbst geplante Bauprojekte, wie sie in Baugemeinschaften entwickelt werden, bilden die Avantgarde der Trendwende „Zurück in die Stadt“. Vor allem junge, gut ausgebildete Haushalte vor oder in Familiengründung können über gemeinschaftlich geplante und finanzierte Bauprojekte sowie innovative, individuelle Wohnkonzepte ihrem Lebensstil und ihren Wohnansprüchen gemäß bauliche Lösungen finden. Sie sind die „urbanen Pioniere“ einer Entwicklung, denen andere, etabliertere Haushalte folgen werden. Auch Haushalte mit Migrationshintergrund sollten angesprochen werden. Das Angebot soll nicht nur den Markterfordernissen entsprechen

(nachfragegerechter Wohnungsbau), sondern auch den Integrationserfordernissen (sozialräumlich ausgewogene Planungsstrategie).

Auch bei der Entwicklung der neuen Bebauung des ehemaligen Cannstatter Güterbahnhofs sollen Baugemeinschaften in besonderer Weise berücksichtigt werden, um das verdichtete individuelle Bauen in der Stadt zu fördern und zugleich, eingebettet in eine robuste und lebendige Stadtteilstruktur, eine hohe bauliche Vielfalt zu entwickeln.

Die gemeinschaftlichen Bauprojekte können im mehrgeschossigen (für alle Menschen barrierefreien) Stadthaus in der Reihe oder im freistehenden Mehrfamilienhaus auf der Parzelle entstehen. Baugemeinschaften tragen dazu bei, im Hinblick auf Bauplanung und Bauausführung maßgeschneiderte Architekturkonzepte zu finden. Durch Verzicht auf Zielrenditen und ein nutzerorientiertes Baukostenmanagement ist auch die Kostenobergrenze der kommunalen Wohnbauförderung eher zu erfüllen. So ist eine Eigentumsbildung breiter Gesellschaftsschichten, auch unter Einbeziehung unterer Einkommen (durch Quersubventionierung, Preisstaffelung und Mietpreisbindung), wieder möglich.

Da Baugemeinschaften zudem ein überdurchschnittliches Engagement für ihr Wohnviertel zeigen und hohe Wohnstandortbindung auf-

weisen, können sie besonders nachbarschaftswirksam sein. Aus sozialpolitischer Sicht gibt es hier eine weitere Implikation: Die Alterung der Stadtgesellschaft erfordert Strategien der Quartiersentwicklung, die zur Wahrung des Generationengefüges beitragen. Nahversorgung und Selbsthilfenetze, die angesichts des demografischen Wandels wichtiger werden, sollen aus der Mitte des neuen Stadtteils heraus entwickelt werden. Eine Orientierung auf ein erstes Baufeld im Kernbereich nahe dem Stadtarchiv sowie auf die Bildungs- und Betreuungseinrichtungen ist sinnvoll, um die gewünschten Wirkungen in Bezug auf den Zusammenhalt förderndes und zugleich auch kinderfreundliches Quartiersleben zu erzielen.

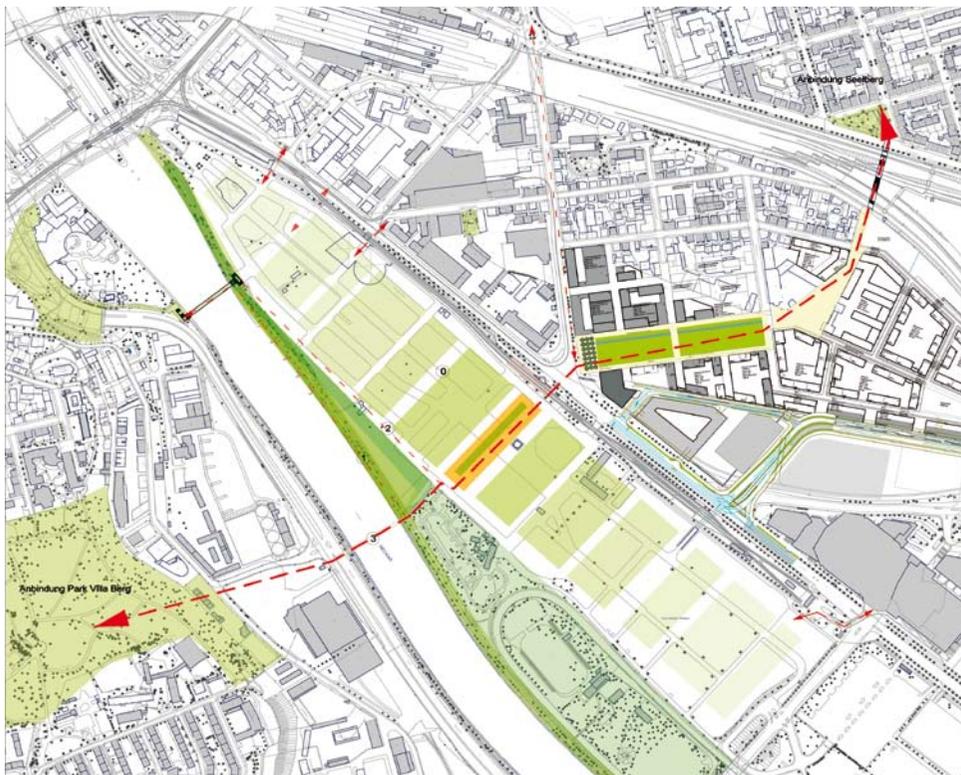
Kreative Ansiedlungs- und mehrstufige Beteiligungsverfahren

Bauherren und Architekten, aber auch Finanzierungsberater und andere Sachverständige sollen möglichst frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden werden. Ein abgestimmtes Vermarktungskonzept der städtischen Flächen auf Parzellenbasis könnte durchaus auch bei der Entwicklung von Konversionsflächen gelingen (siehe Burgholzhof). Voraussetzung ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Liegenschafts- und Planungsverwaltung. In den beiden Bauabschnitten des NeckarParks können parzellierbare Baufelder reserviert werden. Die Grundstücksgrößen sind offen bzw. als Parzellierungsraster

durch den Bebauungsplan zu definieren. Die exakte Parzellierung erfolgt im Aufsiedlungsprozess. Entscheidendes Vergabekriterium sind die konzeptionellen Qualitäten der Bauprojekte, die vor allem auch in Workshop- und Wettbewerbsverfahren herausgearbeitet werden können.

Freiraumkonzept: Stadt am Fluss

Vernetzung Fuß- und Radverkehr



Die Freiräume des NeckarParks wurden auf der Basis der im städtebaulichen Wettbewerbsbeitrag gesetzten Grünstrukturen entwickelt. Ihr zentrales Merkmal ist die Anbindung an und die Vernetzung mit den räumlich übergeordneten Freiraumstrukturen. Vor allem eine Verbindung vom Bad Cannstatter Quartier Seelberg durch das neue Quartier zum Neckar und weiter nach Berg kann helfen, einen möglichen „Inselcharakter“ des Quartiers zu vermeiden. Sie wird daher nicht allein als fußläufige Verbindung konzipiert, sondern als Folge unterschiedlich gestalteter Freiräume hoher Qualität. Die Weiterführung dieser Verbindung nach Süden über den Cannstatter Wasen bis zum Neckarufer ist wichtig, um das Image des NeckarParks als attraktives Wohngebiet am Neckar zu unterstützen. Wasen und Neckarufer erhalten ein neues Gesicht als attraktive Freiräume, auch unabhängig von Festveranstaltungen.

Eine zentrale Achse führt quer über den Wasen zum Neckarufer etwa in Höhe der Fruchtsäule. Sie könnte Auftakt einer schrittweisen Neuordnung des Wasens sein. Die Achse ist als hochwertige, baumbestandene Platzfläche mit Sitzangeboten ausgestaltet. Im Verhältnis zur Fläche des Wasens stellt sie eine kleine Intervention dar, die leicht in die Bepflanzung des Wasens integriert werden kann, ohne Einbußen der Nutzbarkeit für die Veranstalter. Zudem kann sie als eigenständiges Freiraumelement den Anschluss an das Neckarufer und einen ebenfalls noch zu entwickelnden Neckar-Uferpark entlang der Wasen-

kante herstellen. Der notwendige Schleusenausbau kann dazu die Gelegenheit bieten. Hauptaufgabe des Freiraumkonzeptes war es, ein Angebot unterschiedlicher attraktiver Freiräume entstehen zu lassen und den Freiraum als eigenständiges, starkes „grünes“ Rückgrat der Quartiersentwicklung zu formulieren. Der Quartierspark und der Quartiersplatz stellen zusammen mit dem Stadtarchiv und dem ehemaligen Zollamt das Herz des Quartiers dar und bilden das Initial für den ersten Bauabschnitt. Wie Beispiele anderer Kommunen zeigen, kann solcher hochwertig gestalteter Freiraum die Vermarktung des Gebietes beschleunigen.

Die Freiraumstruktur des NeckarParks umfasst Freiräume unterschiedlichster Prägung: Urbane Plätze wie der Platz am Stadtarchiv und der kleine Quartiersplatz oder großzügige Grünanlagen wie der Quartierspark und der Grünzug am Bahndamm. Es wurden Vorentwürfe erarbeitet und Überlegungen angestellt, wie die höher gelegenen Hofflächen erschlossen und gestaltet werden könnten.



Quartierspark

Der Quartierspark erhält mit großen, bespielbaren Rasenflächen, Bäumen und Pflanzflächen sowie zahlreichen Sitzgelegenheiten und breiten autofreien Promenaden einen hohen Aufenthaltswert.

Die lang gestreckte Form des Parks setzt sich aus drei Bereichen zusammen:

1. Die eigentliche Grünfläche ist als offene Spiel- und Liegewiese ausgebildet, die den Blick zum anschließenden Platz am Zollamt freigibt. Sie wird gerahmt von baumbestandenen Bereichen auf leicht erhöhten Pflanzflächen mit umlaufenden Sitzkanten und einem Spielplatz auf der Südseite sowie dem leicht abgesenkten Bachlauf mit einer langen Sitzplanke auf der Nordseite.
2. Die flankierenden Promenaden sind breit genug, um den Park von den umgebenden Gebäuden räumlich abzugrenzen.

3. Der Baumhain bildet den Abschluss des Parks zur Daimlerstraße. Er wirkt mit seinem dichten Baumraster wie ein Filter zwischen der stark frequentierten Straße und dem inneren Parkbereich, ohne den Park jedoch abzuschotten. Die Blickbeziehung zum Wasenanschluss bleibt durch die hochstigen Bäume frei. Der innere Wiesenraum selbst öffnet sich hingegen zum Platz am Zollamt und lässt so den Blick auf die historischen Fassaden von Zollamt und Stadtarchiv frei.

Der zentrale Platz am Zollamt bleibt freispielbar. Er wird belebt durch Außengastronomie am Stadtarchiv, Läden in den Erdgeschosszonen sowie die Schule mit Kita und eignet sich auch für größere Freiraumevents oder Märkte. In seiner Mitte befindet sich eine baumbest-

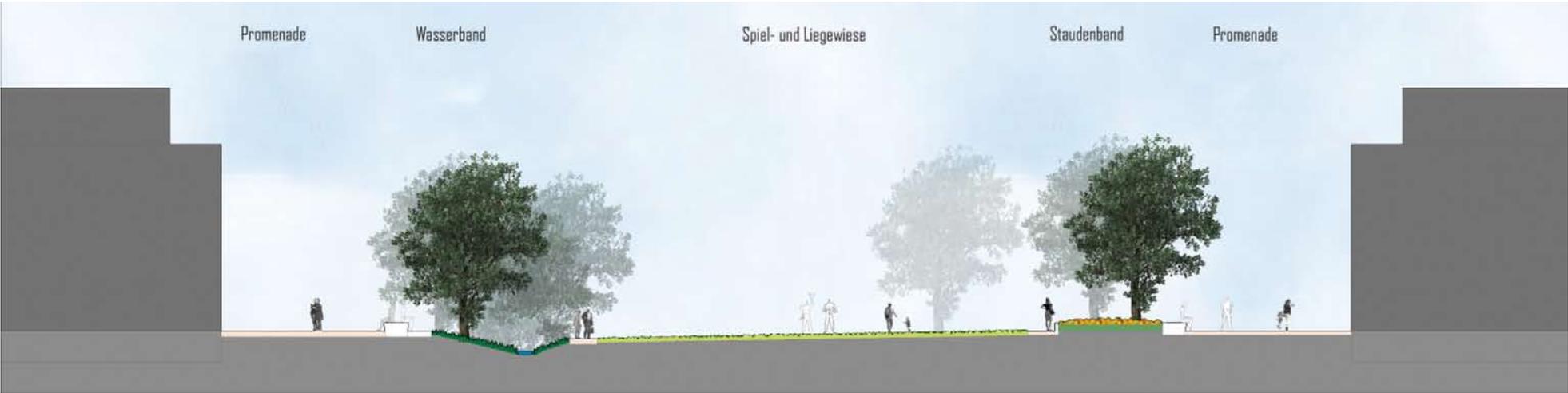
dene Fläche mit einem Wassertisch und Sitzgelegenheiten. Wasser als verbindendes Element des Freiraums nimmt dort seinen Anfang begleitet als Wasserlauf die Parkwiese und findet jenseits des Parks einen Endpunkt als Wasserbecken im Baumhain.

Auf dem Quartiersplatz treffen sich die wichtigsten Achsen des Quartiers: aus Richtung Daimlerstraße, dann aus Norden mit der Baumreihe von der Unterführung aus Richtung Seelberg sowie von der Frachtstraße mit ihren zweiseitigen Baumreihen und ihrem Blickbezug zur Grabkapelle im Osten.

links: Georg-Freundorfer-Platz in München
Mitte: Platz der Menschenrechte in München



Quartierspark



Neue Bahnunterführung

Für die Anbindung zum Seelberg gilt es ebenso die Vernetzung zu stärken. Eine großzügige Fuß- und Radverbindung sollte die Abschottung durch die breite Bahntrasse überwinden und die nicht zuletzt für den geplanten Schulstandort wichtige Quartiersvernetzung deutlich verbessern. Die Fußgängerunterführung öffnet sich zu dem neu gestalteten Platz an der Deckerstraße und bildet so den nördlichen Auftakt zum NeckarPark.

Kleiner Quartiersplatz

Im weiteren Verlauf der Frachtstraße nach Osten liegt der kleine Quartiersplatz. Er bildet, an der Haupteerschließungsachse aus Richtung Benzstraße gelegen, den Auftakt zum Viertel. Auch er ist als harte Platzfläche ausformuliert und weist einen urbanen Charakter auf, ist aber stärker auf

die nachbarschaftlichen Nutzer ausgerichtet. Im Gegensatz zum Quartiersplatz lockern hier grüne Raseninseln die Fläche auf. Mit ihren erhabenen Rasen- und Pflanzflächen mit den umlaufenden Sitzkanten sowie dem kleineren Kinderspielbereich lehnt er sich an die Formensprache des Parkbands an. Auch hier könnte Außengastronomie den Platz zusätzlich beleben.

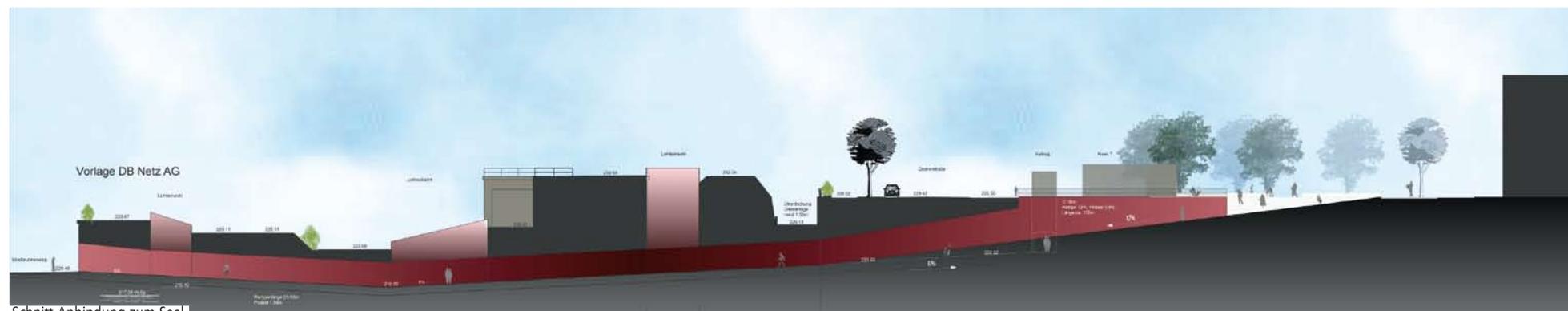
Grünzug Bahn

Das Quartier NeckarPark grenzt im Norden an das teilweise höher gelegene Bahngelände mit seinen Gleisanlagen. Es wird durch eine ca. 5 m hohe mit Gehölzen bewachsene Böschung abgefangen.

Ein ca. 60 m breiter Streifen bildet einen Freiraum, der die Bebauungskante von der Bahntrasse trennt. Dieser Bereich dient auch als Ausgleichsfläche und als Habitat für die umgesie-

delten Mauereidechsen und ist daher nur in Teilbereichen intensiv nutzbar. Die Reste alter Gleistrassen des vormaligen Güterbahnhofes und die darauf wachsende Ruderalvegetation im Osten des Grünzuges bilden den Ausgangspunkt für die zurückhaltende Gestaltung dieser Flächen. Schotterlinsen und Gabionen, die als Böschungsabfang, Wegekanten oder frei stehende Elemente in der Fläche angelegt sind sowie ein leicht befestigter Schotterweg entlang des Grünzuges, bilden die einzigen gebauten Elemente. Lediglich im Bereich der angrenzenden Schule wird ein Bolzplatz angelegt.

Weitere Wiesenflächen können für intensivere Nutzungen in Anspruch genommen werden, der Großteil der Flächen bleibt jedoch dem Habitat-schutz vorbehalten. Das Gelände ist mit den Wiesenflächen und einer zurückhaltenden Baumpflanzung weitgehend offen gehalten, um den Ansprüchen der Mauereidechse zu entsprechen.



Schnitt Anbindung zum Seel-

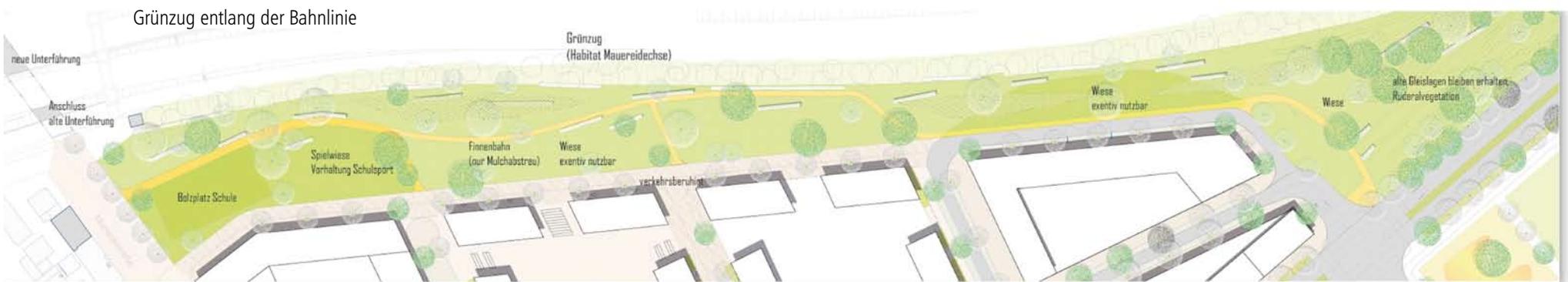
Grünfläche an der Kreuzung Deckerstraße/Karlsbader Straße

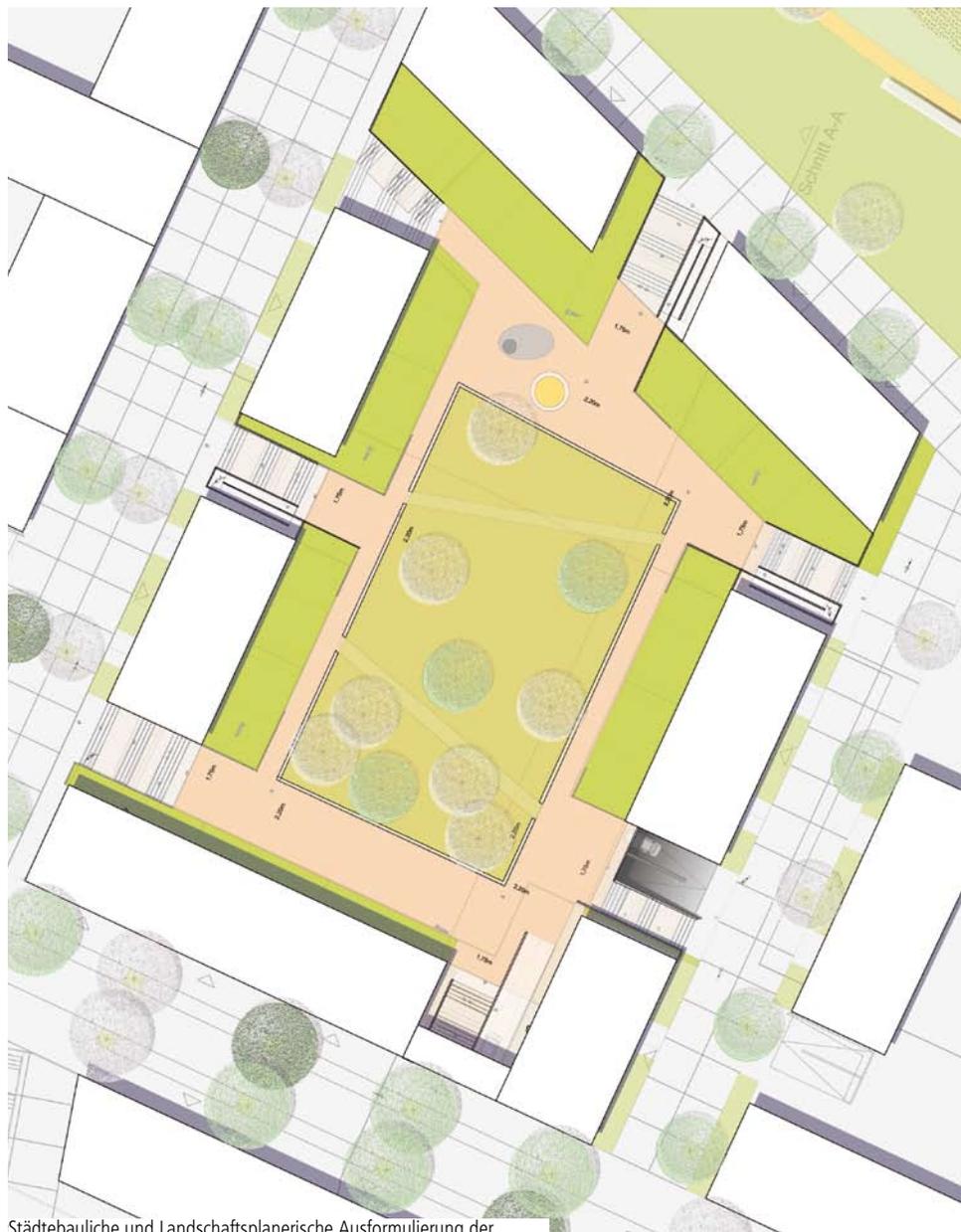


Kleiner Quartiersplatz an der Frachtstraße



Grünzug entlang der Bahnlinie





Städtebauliche und Landschaftsplanerische Ausformulierung der

Innenhöfe

Die Blockinnenhöfe liegen in der Regel ca. 2 Meter über dem Straßenniveau. Sie erhalten eine großzügige Gemeinschaftsfläche, die als baumbestandene Rasenfläche mit breiten umlaufenden Wegen angelegt ist. Die Wege grenzen den gemeinschaftlich genutzten Bereich von den privaten Grünbereichen ab. Alle ebenerdigen Wohnungen erhalten private Gartenflächen. Die Rasen- und Gartenflächen liegen höher und haben mit 50 cm (Gärten) bis 90 cm (Rasenfläche) auch eine ausreichend dimensionierte Vegetationstragschicht, um mit größeren Gehölzen bepflanzt zu werden.

Die Rasenfläche wird mit einer umlaufenden Sitzkante von der Wegefläche abgegrenzt. Spielzonen für Kleinkinder ergänzen das Angebot im Blockinnern.

Der Höhenunterschied zur Straße wird innerhalb der Gebäudetiefe überwunden. Für Treppen und Rampen sowie Tiefgaragenzufahrten werden die Gebäudelücken genutzt. Der barrierefreie Zugang ist durch Rampen von jeder Straßen- oder Außenseite aus möglich. Die Blöcke erhalten auf diese Weise relativ intime grüne Innenhöfe, bleiben aber durchlässig zu den umlaufenden Straßen.

Mobilitätskonzept



Heutige Erschließung

Das neue Quartier ist heute bereits gut an den ÖPNV angebunden. Es liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Bad Cannstatt und wird durch eine Stadtbuslinie und eine Nachtbuslinie erschlossen. Für Sport- und Sonderereignisse auf dem Wasen und in der Mercedes-Benz-Arena werden Bedarfsverkehre angeboten. Der nordöstliche Bereich des Planungsgebiets ist bisher noch nicht in das ÖPNV-Netz integriert, sodass aufgrund der Neubesiedelung eine Erweiterung und Anpassung des Angebots in diesem Bereich unerlässlich ist.

Das Gebiet ist direkt an die Benz- und Mercedesstraße angeschlossen. An das weiterführende Hauptverkehrsstraßennetz ist der NeckarPark im Westen an die König-Karl-Straße, im Osten über die Benzstraße (als Zubringer zur B14) und im Süden an die Talstraße angebunden. Über diese Hauptverkehrsstraßen ist der NeckarPark an das regionale und überregionale Straßennetz sehr gut angeschlossen.

Die innere Erschließung erfolgt heute durch Sammels- und Erschließungsstraßen, die direkt an die in Richtung Cannstatter Altstadt verlaufende Daimlerstraße angebunden sind. Diese Sammels- und Erschließungsstraßen sind gering belastet, so dass in den heutigen Wohnbereichen Radfahrer auf der Straße geführt werden können und Fußgänger die Fahrbahn freizügig queren können.

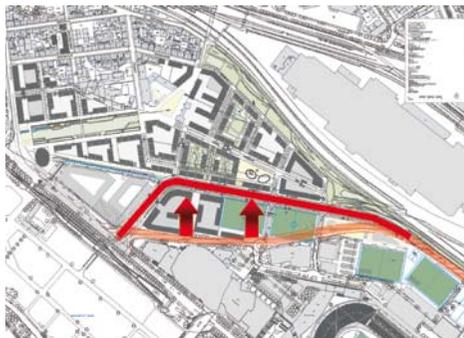
Künftige Straßenerschließung

Infrastrukturelle Voraussetzung für die künftige städtebauliche Entwicklung des NeckarParks ist die Verlegung der Benzstraße. Sie soll nach Norden verlegt und direkt über die überregionalen Wasserleitungen angeordnet werden, deren Verlauf ohnehin von Bebauung freizuhalten ist. Die neue Benzstraße erhält beidseitig Baumreihen und Radwegeverbindungen. Das Gebiet lässt sich in vier Bereiche unterteilen, die über die Daimlerstraße (Gebiet 1), die Mercedesstraße (Gebiet 2) und die Benzstraße erschlossen werden (Gebiet 3 und 4). Sie sind flächendeckend als Tempo-30-Zonen ausgewiesen und über Erschließungsstraßen an die Hauptverkehrs- und Sammelstraßen angebunden. Die Gebiete 1 – 3 nordöstlich von Mercedes- und Benzstraße sind untereinander mit Fuß- und Radwegen verbunden. Eine Durchfahrt für den Kraftfahrzeugverkehr ist mit Ausnahme von Rettungsfahrten nicht möglich.

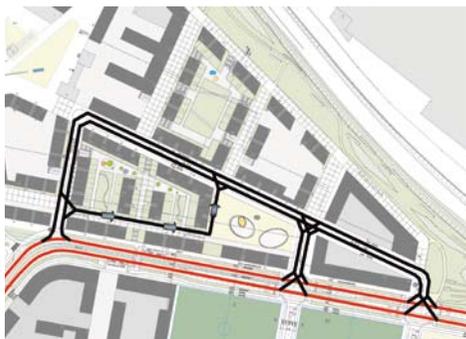
Aufgrund der Neubesiedelung mit Wohn- und Büroflächen sowie Hotels ist künftig ein Verkehrsaufkommen von insgesamt rund 10.000 Kfz/24 h zu erwarten. Dieses Verkehrsaufkommen wurde mit der heutigen Verkehrsbelastung, abzüglich der entfallenden Gewerbenutzungen rund um den ehemaligen Güterbahnhof, zur prognostizierten Gesamtbelastung im Straßennetz addiert. Auf Basis dieser Prognosebelastung wurden Leistungsfähigkeitsuntersuchungen durchgeführt



Unterteilung des Gebiets in vier Bereiche



Verlegung der Benzstraße



Lkw-Erschließung des Gebiets von der Benzstraße aus



Erschließung und „autofreie“ Bereiche

- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- Privatstraße
- „autofreier“ Bereich

und das Straßennetz mit Knotenpunkten dimensioniert.

Das neue Wohn- und Dienstleistungsgebiet nordöstlich der Benzstraße (Gebiet 3) wird mit einer Erschließungsstraße (Frachtstraße) über zwei Vollknoten und einen untergeordneten Knotenpunkt („rechts rein, rechts raus“) an die Benzstraße angebunden. Die Erschließung der Parkierungsanlagen erfolgt möglichst direkt von der Frachtstraße. Damit können die Straßenräume nordöstlich der Frachtstraße von Autoverkehr (Ausnahme Müllfahrzeuge und Lieferverkehr) freigehalten werden.

Lkw können über dieses Straßennetz das gesamte Gebiet erreichen, sodass die Anlieferung von Dienstleistung und Handel gewährleistet ist. Gleichzeitig kann auf eine Wendeanlage für Lkw im öffentlichen Straßenraum verzichtet werden.

Unterstützt wird dieses Erschließungskonzept durch die Anordnung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum. In der Frachtstraße werden ca. 60 bewirtschaftete Parkstände ausgewiesen, die den Bedarf an Kunden- und Besucherparkplätzen der dortigen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe decken. In den übrigen Straßenräumen in Gebiet 3 werden keine Parkstände im öffentlichen Straßenraum angeboten. Damit wird verhindert, dass im Veranstaltungsfall das Gebiet mit gebietsfremdem Parksuchverkehr belastet wird.

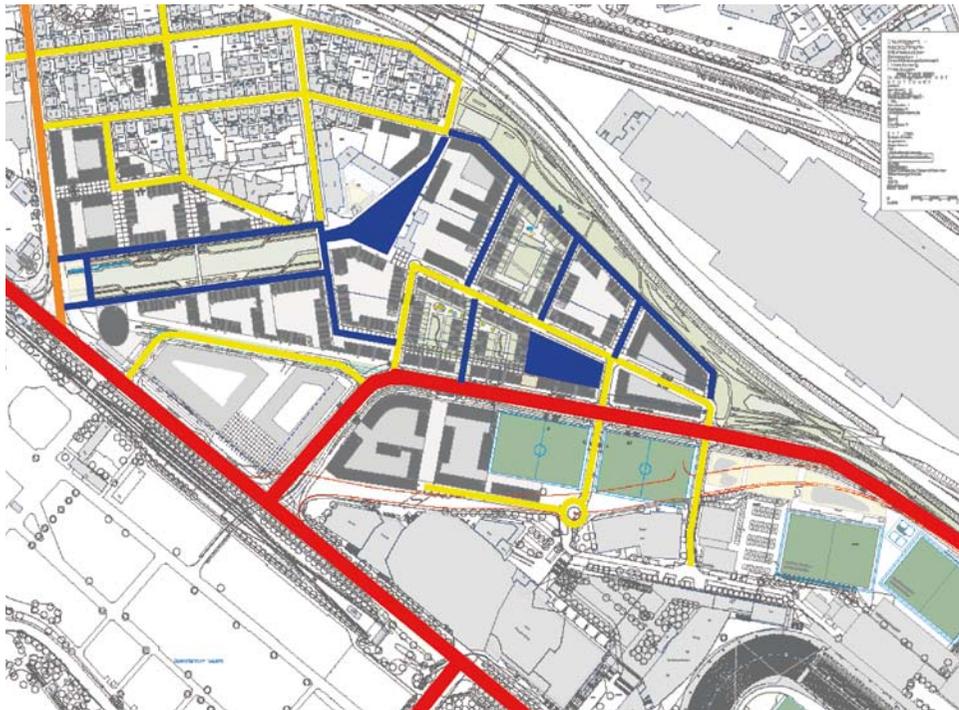
Den Bewohnern steht in der Regel pro Wohneinheit ein Stellplatz in den Parkierungsanlagen, die den Baublöcken zugeordnet sind, zur Verfügung. Die Parkierungsanlagen sollen so gestaltet werden, dass die Gebäudeerschließung direkt erfolgt und Einkäufe ohne Umwege vom Auto in die Wohnung bzw. in einen Abstellraum gebracht werden können.

Für die gewerblichen Nutzungen stehen ebenfalls Stellplätze in Parkierungsanlagen, die den Baublöcken zugeordnet sind, bereit. Die Gesamtzahl der Stellplätze wird entsprechend dem ÖPNV-Bonus gemäß der LBO und der VwV-Stellplätze berechnet und reicht aus, um die Stellplatznachfrage zu decken.

Mobilitätsverbund

Mit dem neuen Straßennetz verfügt der NeckarPark nicht nur über eine leistungsfähige Erschließung für den Kfz-Verkehr, sondern auch für einen zukunftsfähigen Mobilitätsverbund. Eine möglichst umweltfreundliche Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV, dem Taxi oder per CarSharing soll sich für die Bewohner, Erwerbstätigen, Kunden und Besucher des NeckarParks zu einer vollständigen, attraktiven und gleichwertigen Alternative zum Privatauto entwickeln.

Informationen über alle Angebote, Fahrplanauskünfte und ÖPNV-Tickets sollen künftig an einem zentral platzierten „Mobilitätspunkt“ er-



Künftiges Straßennetz

- Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße
- Erschließungsstraße
- „autofreier“ Bereich

Radverkehr in der Landeshauptstadt Stuttgart



hältlich sein. Dort könnte auch eine Fahrradstation für Leihfahrräder eingerichtet werden. Der „Mobilitätspunkt“ soll mit einer markanten und anspruchsvollen Gestaltung auf das Angebot des Mobilitätsverbunds hinweisen und das Image als modernen Mobilitätsstandort prägen.

Neben diesem Informationsangebot wird im NeckarPark eine attraktive Infrastruktur für die Verkehrsmittel des Mobilitätsverbunds geschaffen.

Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr ist ein zentrales Element der Verkehrsplanung für den neuen NeckarPark. Über ihre Verkehrsfunktion hinaus werden die Fußwege so gestaltet, dass sie auch zum Verweilen einladen. Die Mindestbreite beträgt daher 2,50 Meter. Mit den „autofreien“ Bereichen nordöstlich der Frachtstraße und mit den Wegen im Park stehen Fußgängern weitere attraktive Verbindungswege zur Verfügung. Alle wichtigen Ziele innerhalb des neuen Quartiers sind fußläufig erreichbar. So soll eine zentrale Fußwege- und Radverkehrsachse zwischen Bahnunterquerung im Nordosten und dem Knotenpunkt Mercedesstraße/Daimlerstraße im Südwesten künftig Schule, Stadtarchiv, Quartiersplatz und Quartierspark verbinden. Die Achse stellt das Rückgrat der Fußgängererschließung dar. Sie sollte südwestlich bis zum Neckar weitergeführt werden.

Im Nordosten sollte die Achse über eine direkte Verbindung nach Bad Cannstatt weitergeführt werden. Hierzu ist eine attraktive Unterführung der Bahn nötig, die barrierefrei zugänglich sein sollte. Da am nördlichen Eingangsbereich ein Höhenunterschied von ca. 7 Metern zu überwinden ist, ist für einen barrierefreien Zugang hier ein Aufzug erforderlich.

Radverkehr

Für den Radverkehr stehen mit den „autofreien“ Bereichen, der zentralen Fußwege- und Radverkehrsachse (siehe Abschnitt Fußgängerverkehr) und den Tempo-30-Zonen attraktive und umwegfreie Verbindungen zur Verfügung.

An der verlegten Benzstraße wird auf der südlichen Seite ein ausreichend dimensionierter Radweg im Zweirichtungsverkehr ausgewiesen, der im Südosten an den bestehenden Radweg anschließt. Am Knotenpunkt Benzstraße/Mercedesstraße soll in Verlängerung des Radweges eine signalgeschützte Furt für Fußgänger und Radfahrer eingerichtet werden. Damit ist auch eine Weiterführung Richtung König-Karls-Brücke gewährleistet.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird der großzügig dimensionierte Gehweg für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Auf kurzem Weg kann die nächste signalisierte Querungsmöglichkeit und damit die

durchgehende Radverbindung auf der südlichen Straßenseite erreicht werden.

Abstellanlagen für Fahrräder sollten an allen Einrichtungen, an denen mit verstärktem Radfahreraufkommen zu rechnen ist, in ausreichender Anzahl errichtet werden. Für die Wohnungen sind ebenfalls ausreichend Abstellanlagen für Fahrräder vorzusehen. Hierbei sind die Belange von Familien (z. B. Abstellplätze für Fahrradanhänger) zu berücksichtigen.

Mit dem Fahrradverleihsystem Call-a-Bike fix ist Stuttgart bundesweit Vorreiter beim öffentlichen Fahrradverleih. Am zentral gelegenen Quartiersplatz ist ebenfalls eine Call-a-Bike-Station geplant, sodass das neu zu entwickelnde Gebiet in das stadtweite System eingebunden ist.

ÖPNV

Die Anbindung an den städtischen ÖPNV erfolgt über zwei neue Haltestellen in der Benzstraße. Sie erschließen das Gebiet 3 mit Schule und Stadtarchiv. Damit ist von jedem neuen Gebäude aus eine Bushaltestelle in einer Entfernung von 5 Minuten (300 m Radius) zu erreichen. Durch den neuen Bushalt wird eine Änderung des Verlaufs der Linie 56 notwendig. Zur guten fußläufigen Erreichbarkeit sollte eine Bedarfs-

signalisierung für Fußgänger im Haltestellenbereich vorgesehen werden.

Da infolge von Veranstaltungen der Regelbetrieb des Linienbusses unterbrochen sein kann, sind die Haltestellen sowie der Informationspunkt am Quartiersplatz mit dynamischen Informationstafeln auszustatten.

Car-Sharing

Car-Sharing ist in Stuttgart bereits etabliert und soll im NeckarPark die vierte Säule im Mobilitätsverbund übernehmen. Es sollen Standplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge bereitgestellt werden, um den Bewohnern eine vollwertige Alternative zum privaten Auto bieten zu können.

Die erforderlichen Standorte sollen in den Parkhäusern der Dienstleistungsgebäude sowie auf Parkplätzen eingerichtet werden.

Straßenraumgestaltung

Um die Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer an die Straßenräume zu berücksichtigen, wurden in Abstimmung mit anderen Fachplanern und der Stadtverwaltung typische Straßenquerschnitte entwickelt.

Für die Benzstraße – die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 50 km/h – wurde ein vierstreifiger Querschnitt mit Radverkehrsanlagen, Grünstreifen mit zwei Baumreihen (ohne Parkstreifen) und großzügigen Gehwegen entwickelt.

Die Frachtstraße wird entsprechend der RAS 06 als „Quartiersstraße“ mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m, einem Längsparkstreifen mit Bäumen und großzügigen Gehwegen ausgebildet. Der Radverkehr wird in der Tempo-30-Straße auf der Fahrbahn geführt. Die „autofreien“ Bereiche werden als einheitliche Fläche gestaltet, die eine Befahrbarkeit für Müllabfuhr und Rettungsfahrzeuge gewährleistet und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität für die Anwohner bietet.

Erschließung im Veranstaltungsfall

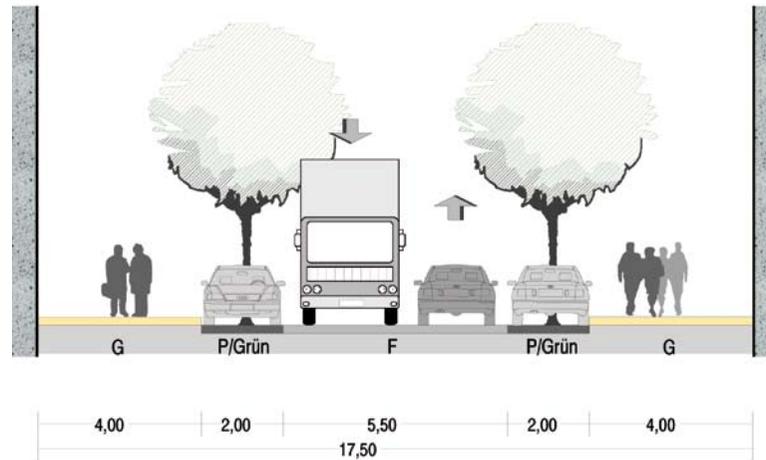
Bei Veranstaltungen in der Porsche-Arena, Hanns-Martin-Schleyer-Halle, Mercedes-Benz-Arena oder zum Cannstatter Wasen sind bedeutende Besuchermengen abzuwickeln, die temporäre Eingriffe in die Verkehrsführung nötig machen.

Bei Veranstaltungen ist die Mercedesstraße zwischen Gaisburger Brücke (Talstraße) und Mar-

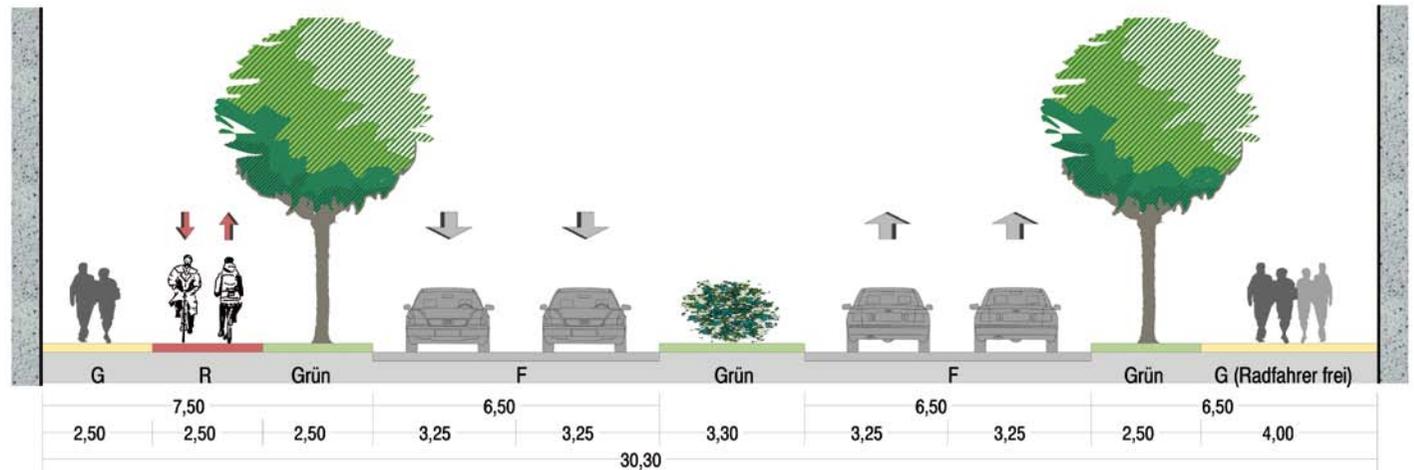
tin-Schrenk-Weg gesperrt. Der Busverkehr kann daher bei Veranstaltungen nur direkt von der Gaisburger Brücke über die Mercedesstraße zur Daimlerstraße (bzw. in der Gegenrichtung) verkehren. Eine Anfahrt der Haltestellen in der Benzstraße ist in dieser Zeit nicht möglich.

Vor und nach Fußballspielen können aus Sicherheitsgründen ad-hoc-Maßnahmen notwendig werden, die auch kurzzeitige Eingriffe in die Verkehrsführung der Benzstraße einschließen. Damit kann es im Kfz-Verkehr zu Beeinträchtigungen der Anfahrbarkeit des Gebiets an der Frachtstraße und des Technologieparks kommen. Diese Beeinträchtigungen sind im Vorfeld von Fußballspielen und im unmittelbaren Anschluss an diese zu erwarten. Die grundsätzliche Erreichbarkeit des Gebietes ist gegeben, Umwege bzw. Wartezeiten können aber entstehen.

In Zusammenarbeit mit der Polizei, der Integrierten Verkehrsleitzentrale der Stadt Stuttgart (IVLZ) und der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) werden für jede Veranstaltung Konzepte für die Verkehrsführung erarbeitet. Um Anwohner und Betriebe des NeckarParks über die jeweiligen Regelungen zu informieren, sind öffentliche Informationssysteme (Informationspunkt, dynamische Haltestelleninformationen, Verkehrsinformation im Internet) unerlässlich.



Geplanter Querschnitt Wohn- und Geschäftsstraße



Geplanter Querschnitt Benzstraße

Zwei Modellvorhaben im Rahmen der Initiative „Nationale Stadtentwicklungspolitik“



Profil für den NeckarPark

Der NeckarPark bietet ein großes Potenzial zur städtebaulichen Erneuerung im Neckartal. Gleichwohl bestehen Entwicklungshemmnisse und Belastungen, vor allem durch die Insellage zwischen Bahn- und Verkehrsstrassen. Um die städtebauliche Neuordnung des NeckarParks auf einen erfolgreichen Weg zu führen, bedarf es besonderer Entwicklungsimpulse. Daher soll sich das Gebiet über ein gelungenes städtebauliches Konzept hinaus durch Nachhaltigkeit und Bildungsqualität in besonderer Weise auszeichnen und attraktiv für bildungs- und umweltorientierte Familien als zukünftige Bewohner werden.

Dieses besondere Profil wurde mit zwei Projekten erarbeitet: „LowEnergy als Standortfaktor“ und „Bildung als Standortfaktor“. Beide Themenfelder gelten als Katalysatoren der Gebietsentwicklung und stehen im Blickpunkt öffentlichen Interesses. Die Projekte wurden daher 2007 bis 2009 als Modellvorhaben im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik gefördert. Mit dieser Initiative unterstützt der Bund Ideen, die dem in der „Leipzig Charta“ formulierten Ziel einer nachhaltigen europäischen Stadt dienen.

Die Modellvorhaben sind eng mit der Gesamtentwicklung südlich der Bahn in Bad Cannstatt verbunden. Westlich des ehemaligen Güterbahnhofs liegt ein gemischt genutztes Sied-

lungsgebiet, das mit Programmen der Städtebauförderung in den letzten Jahren durch Neugestaltungen von Straßenabschnitten und Bahnunterführungen, Gebäudemodernisierungen und Wohnungsbau auf untergenutzten Flächen eine deutliche Aufwertung erfahren hat.

Das zukünftige Stadtarchiv

Als „Leuchtturmprojekt“ kann das neue Stadtarchiv bezeichnet werden, das in einem ehemaligen Kontorgebäude untergebracht wird. Der Umbau des in den 1920er-Jahren entstandenen Gebäudes und seiner späteren Anbauten an der Nahtstelle zum Güterbahnhofsareal hat Signalwirkung für den NeckarPark. Die denkmalgeschützten Fassaden aus den 1920er-Jahren vermitteln die Geschichte des Ortes, das innovative Energiekonzept für die Klimatisierung des Magazinbereichs bildet einen Baustein der nachhaltigen Zukunftsentwicklung im NeckarPark. Das Stadtarchiv, als „Gedächtnis der Stadt“ eine wichtige kommunale Einrichtung, wird zum Jahreswechsel 2010/2011 am neuen Standort eröffnet. Mit seinem Lesesaal und seinem Veranstaltungssaal lenkt es öffentliche Aufmerksamkeit in das Quartier und bereichert das örtliche Bildungsangebot. In dem ehemaligen Pförtnerhäuschen kann eine dem Archivbetrieb angemessene öffentliche Nutzung untergebracht werden.

LowEnergy als Standortfaktor

Energieeinsparung und Klimaschutz

Die drastische Reduzierung fossiler Brennstoffe und damit des Ausstosses an Treibhausgasen sowie die verstärkte Nutzung regenerativer Energien sind Lebensfragen der städtischen Entwicklung. Mit dem Leitmotiv „Triple zero“ (zero energy, zero emission, zero waste) hat sich die Landeshauptstadt Stuttgart ein weitgreifendes Ziel gesetzt. Das Modellvorhaben „LowEnergy“ leistet dazu einen wichtigen Beitrag.

Hohe energetische Qualitätsstandards sollen Ansiedlungsanreize für Bauherren bieten, die mit ihrer individuellen Standortentscheidung einen Beitrag zu Klimaschutz und Schonung natürlicher Ressourcen beitragen wollen. Gleichzeitig besteht für die Landeshauptstadt Stuttgart die Chance, eine Vorreiterrolle in der nachhaltigen Stadtentwicklung einzunehmen.

Bereits im städtebaulichen Wettbewerbsverfahren wurden die Entwürfe energetisch vergleichend betrachtet und einer differenzierten quantitativen Bewertung hinsichtlich Einflussfaktoren wie Kompaktheit, Potenziale für solare Gewinne und Verschattung unterzogen. Die energetische Qualifizierung des Gebiets soll sich über alle Planungsstufen bis in die Objektplanung fortsetzen.

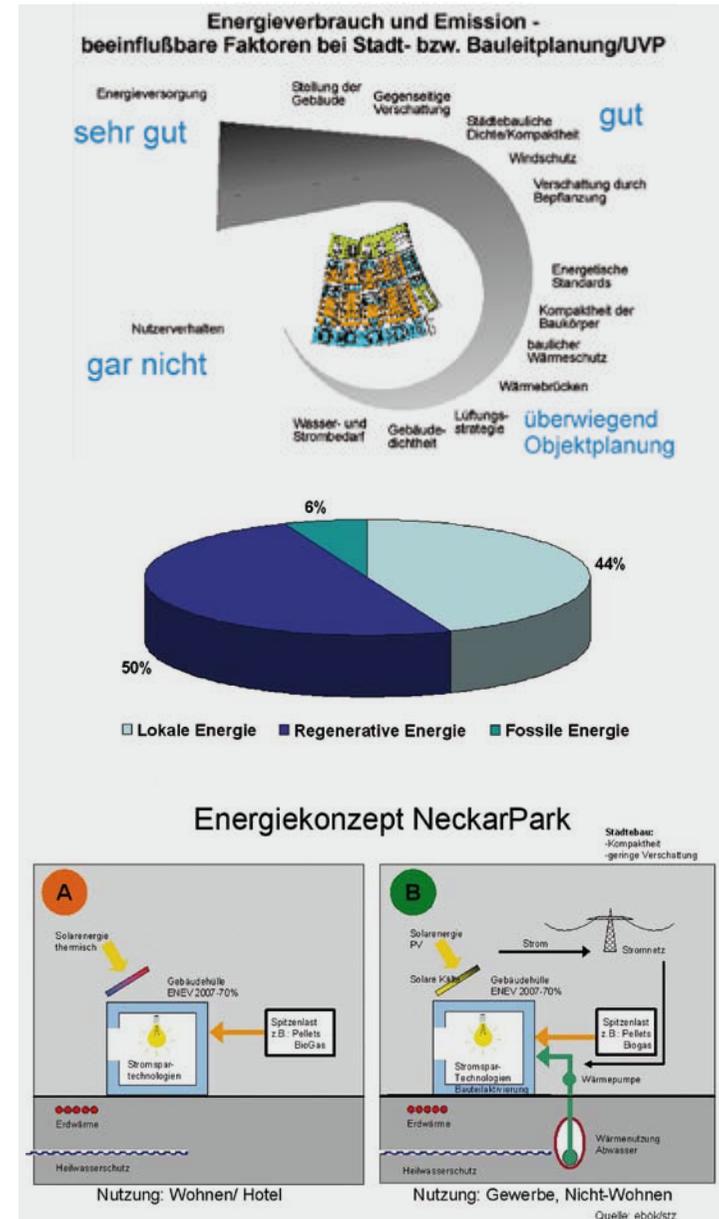
Das Projekt wurde vom Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung als Projektträger in Koope-

ration mit dem Amt für Umweltschutz, den Ingenieurbüros ebök und Steinbeistransferzentrum/EGS sowie der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e.V. (DGNB) bearbeitet.

Zukunftssicheres Energiekonzept

Im Zuge des Modellvorhabens wurde ein Energiekonzept für den NeckarPark erarbeitet, das in besonderer Weise auf Energieeffizienz und lokal vorhandene regenerative Energien setzt. Voraussetzung für diesen regenerativ basierten Versorgungsansatz ist ein hochwertiger Standard der Gebäudehülle. Ausgehend vom „Stuttgarter Standard“, der eine Unterschreitung der EnEV 2007 um 40 Prozent fordert, wird ein weiter erhöhter Dämmstandard empfohlen, der die EnEV 2007 um 70 Prozent unterschreitet.

Zur restlichen Versorgung des Gebiets mit Wärme wird ein dezentrales System vorgeschlagen. Für Baublöcke mit hohem Bedarf an Warmwasser (Wohnen, Hotels) wird eine Versorgung vorrangig mit Solarthermie vorgesehen, in eher gewerblich strukturierten Baublöcken soll vor allem die Abwasserwärme aus einem großen Hauptsammler, der das Gebiet kreuzt, herangezogen werden. Die Spitzenlasten sollen zur Verringerung der CO₂-Emission durch Holzpelletbeheizung abgedeckt werden. Dabei kann ein De-



ckungsgrad aus Solar- und Abwasserwärme von ca. 44 Prozent erreicht werden.

Das Energiekonzept wird ergänzt durch Geothermie, soweit angesichts des Heilwasserschutzes möglich, Photovoltaik sowie bauseitigen Maßnahmen der Bauteilaktivierung und der Reduzierung des Strombedarfs.

Nachhaltige Gebietsentwicklung

Über die Betrachtung von Energiekennwerten hinaus wurden weitere Nachhaltigkeitsaspekte aus den Bereichen Ökologie, Ökonomie und Soziales (drei Säulen der Nachhaltigkeit) untersucht. Mit der Arbeitsgruppe „Stadtquartiere“ der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e.V. (DGNB) wurde anhand eines breiten Spektrums von Kriterien Grundlagen für eine Zertifizierung des NeckarParks erarbeitet. Die vorhandenen Daten wurden gesichtet und in einem ersten Durchgang hinsichtlich der Ka-



ategorien Ökologie, soziokulturelle Qualitäten, Standort, Technik, Ökonomie und Prozessqualität bewertet.

Als weiterer Schritt ist 2010 geplant, an der Evaluierung mehrerer städtebaulicher Projekte in Deutschland und dem Ausland teilzunehmen und ein Vorzertifikat für den NeckarPark anzustreben. Für die Hochbauten im NeckarPark einschließlich der öffentlichen Einrichtungen wird ebenfalls eine Zertifizierung angestrebt. Ein möglichst hoher Anteil soll zumindest „Silberstandard“ erreichen, teilweise auch „Gold“.

Vermittlung und Marketing

Zur Vorbereitung von Marketingmaßnahmen wurden im Modellvorhaben Interviews mit Bürgern in ausgewählten Stadtteilen (Burgholzhof, Schelmenäcker) sowie mit Experten der Wohnungswirtschaft durchgeführt, um Erkenntnisse für die Entwicklung des NeckarParks hinsichtlich



der Machbarkeit hoher Nachhaltigkeitsstandards und der Verankerung des Themas in der Stadtgesellschaft zu gewinnen. Passivhausbewohner, aber auch Bewohner unsanierter Altbauten sowie Bauträger, Investoren und Architekten wurden über Ihre Erfahrungen und Wünsche bzgl. nachhaltiger Bauweisen befragt. Dabei hat sich beispielsweise herausgestellt, dass Passivhausbewohner ihre Erfahrungen mit dieser Wohnform durchweg positiv bewerten. Die Umfrage bestätigt nicht die häufig genannte Kritik, wonach die hohe Dichtigkeit der Gebäude angeblich ein negatives Wohngefühl erzeuge.

Fazit LowEnergy als Standortfaktor

Der NeckarPark bietet die Chance, auf einer zusammenhängende Fläche von rund 20 ha in zentraler Lage Anforderungen an die Stadt von morgen zu realisieren. Das Modellvorhaben legt dazu umfangreiches methodisches und technisches Material vor. Darauf aufbauend kann ein durchgängiger Planungsprozess strukturiert werden, der die Ergebnisse in einen „Energetischen Rahmenplan“ überführt, der Grundlage der technischen Umsetzung sowie der Grundstücksvermarktung werden kann. Damit können auch die energetischen Qualitätsstandards für die Hochbauplanung fixiert werden. In der Summe kann der Vorteil geringer Nebenkosten, guter Infrastruktur und gesunder Lebensbedingungen in einem Stadtquartier der zunehmenden Segregation der europäischen Stadt entgegen wirken.

Bildung als Standortfaktor

Motor Bildung

Ziel des Modellvorhabens ist es, die Bildungsplanung als Motor der Quartiersentwicklung einzusetzen. Dazu wird ein pädagogisches Konzept entwickelt, das dem NeckarPark hochwertige Bildungs- und Betreuungsangebote sichert und von Beginn an eng mit der städtebaulichen Entwicklung verknüpft ist.

Die Bemühungen der Städte um familienfreundliche Wohnangebote richten sich vor allem an die gut gebildete Mittelschicht. Gerade diese Bevölkerungsgruppe zieht jedoch zu einem hohen Prozentsatz aus der Stadt in das Umland, wenn die Familiengründungsphase beginnt oder spätestens, wenn die Kinder in die Grundschule kommen. Familien, die in den Städten verbleiben, entwickeln Ausweichstrategien, damit ihre Kinder Schulen „mit gutem Ruf“ und „besonderem Profil“ besuchen können. Dies sind überwiegend nicht die innerstädtischen



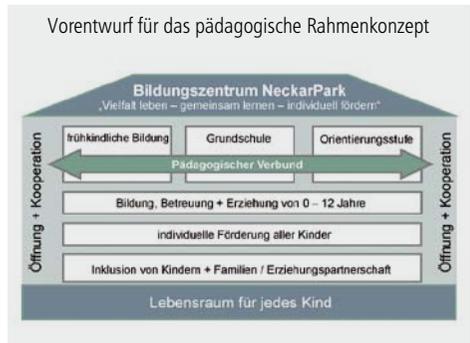
Schulen mit meist hohem Migrantenanteil, sondern Schulen in Randlage, darunter zunehmend private Schulen. „Die Segregation geht von der Mitte aus“, so Hartmut Häußermann auf dem 2. Kongress zur Nationalen Stadtentwicklungspolitik in München (2008).

Die Vernetzung innovativer, qualitativoller Betreuungs- und Bildungsangebote mit familien-gerechten Wohnungsangeboten in der Stadt ist eine nicht zu unterschätzende Herausforderung der Stadtentwicklung. Nachgefragte, städtebaulich attraktive Wohnstandorte und die Qualität der Betreuungs- und Bildungsangebote im Quartier, insbesondere im Vorschul- und Grundschulbereich (aufgrund ihres direkten Quartiersbezugs mit Einzugsbereichen und Schulbezirken) stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang. Auch im Rahmen der Stadterneuerung müssen die Betreuungs- und Bildungsangebote so er-tüchtigt werden, dass sie sich vom Standort-nachteil zum Standortvorteil verändern.



Städtebauliche Integration von Lernorten

Orte des Lernens haben einen entscheidenden Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung des Gebiets. Bereits bei der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs konnten Belange der Bildungsplanung berücksichtigt werden, damit auf einer Fläche in zentraler Lage eine neuartige Bildungseinrichtung in beispielhafter Qualität entstehen kann. Im weiteren Verlauf hat das Projekt die Planungen für den öffentlichen Raum, die Wegebeziehungen und die Infrastruktur maßgeblich beeinflusst. Zusammen mit dem Stadtarchiv bildet die Betreuungs- und Bildungseinrichtung den Rahmen für den künftigen Quartiersplatz des neuen Stadtteils.



Integratives pädagogisches Rahmenkonzept

Um synergetische Effekte zu nutzen, wird eine Grundschule, eine Tageseinrichtung für Kinder und Räume des Gemeinwesens unter einem Dach vereint. Eine Arbeitsgruppe mit Fachleuten aus den unterschiedlichen Bildungsbereichen, Elternvertretern, Vertretern der relevanten Fachämter und des staatlichen Schulamts hat die Grundlagen für ein Raumprogramm erarbeitet. Mit diesem pädagogischen Rahmenkonzept werden im Wesentlichen Aussagen getroffen zur individuellen Förderung, zum gemeinsamen Lernen zwischen 0 und 12 Jahren, zur Inklusion von Kindern mit Behinderung und zur Öffnung der Einrichtung in den Stadtteil. Das schulische Raumprogramm, das sich daraus ableitet, entspricht dem vom Land vorgegebenen Flächenbedarf. Es wird um die Flächenanforderungen einer Ganztageschule ergänzt, die die Integration von Kindern mit Behinderung sowie altersübergreifendes Spielen und Lernen erlaubt.

Frühzeitige Realisierung der Bildungs- und Betreuungseinrichtung

Die Bildungs- und Betreuungseinrichtung soll mit diesem Rahmenkonzept als besonderes Standortmerkmal zu einem frühen Zeitpunkt im Entwicklungsgebiet verwirklicht werden. Das dem Stadtarchiv östlich gegenüberliegende

Grundstück mit dem Bestandsgebäude „Altes Zollamt“ ist als Standort für das Bildungszentrum inzwischen städtebaulich festgelegt. Auf Grundlage des pädagogischen Rahmenkonzepts ist es möglich, die nach dem Schulgesetz zur Einrichtung einer eigenständigen Grundschule mit dem Modul einer Orientierungsstufe notwendigen Anträge beim Land vorzubereiten (Einrichtungsbeschluss und ggf. Schulversuch) und daraus wiederum einen Vorprojektbeschluss (konkretisiertes Raumprogramm) zu entwickeln.

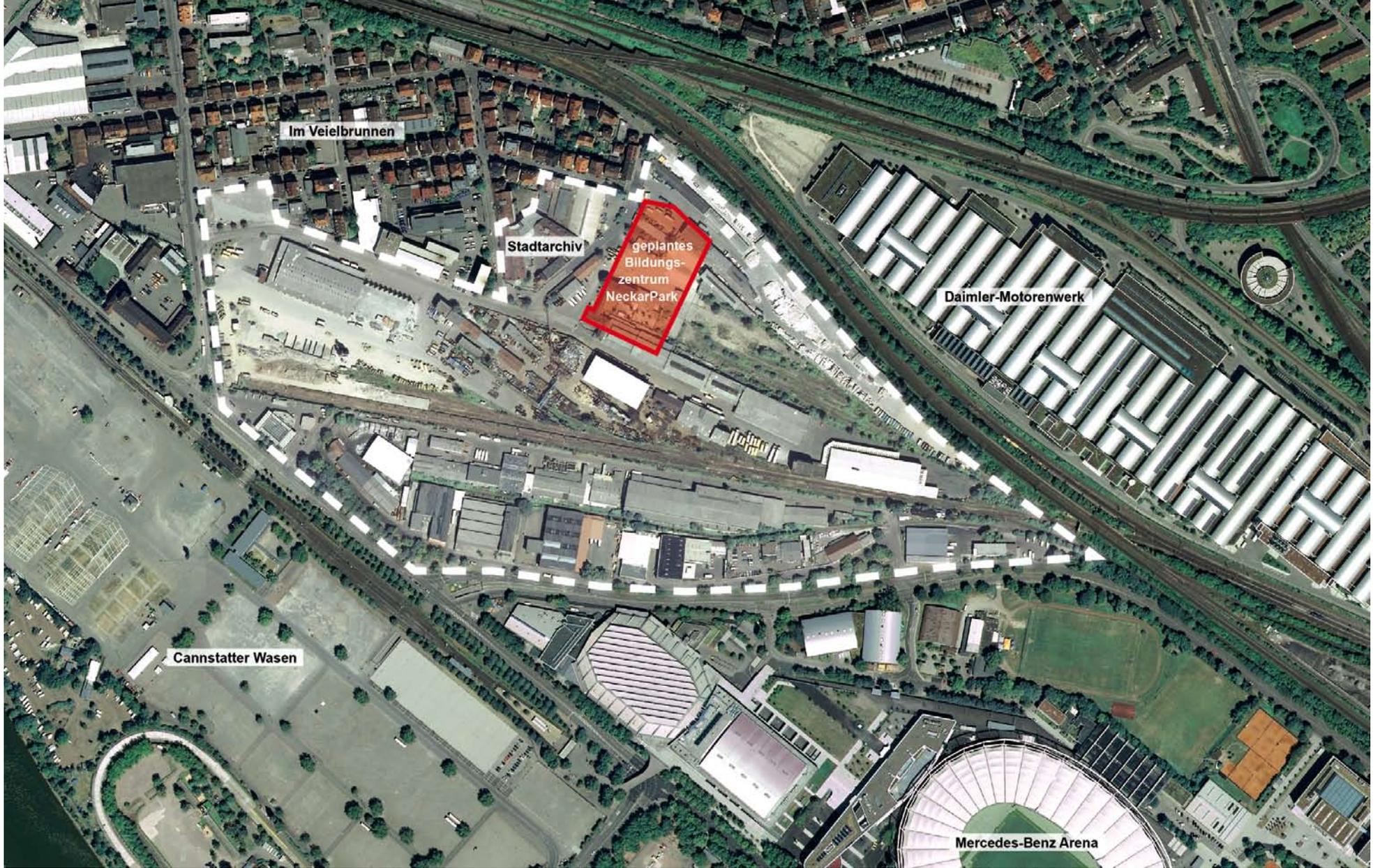
Innovative Merkmale des Modellvorhabens

- Tageseinrichtung und Grundschule werden als „Motor der Quartiersentwicklung“ konzeptionell frühzeitig in die Stadtteilentwicklung integriert und spielen städtebaulich eine zentrale Rolle.
- Eine modellhafte Konzeption wird nicht an einer privaten, sondern an einer öffentlichen Bildungseinrichtung umgesetzt.
- Mit den unterschiedlichen Zielgruppen aus dem Bestandsgebiet Veielbrunnen und aus der Neubebauung des NeckarParks wird das Bildungszentrum eine große Integrationsleistung erbringen. Aus dem Anspruch der Chancengleichheit ergibt sich ein Konzept des gemeinsamen Lernens von 0 bis 12 Jahren.

- Die Schule und Tageseinrichtung öffnet sich als Ort des Gemeinwesens nicht nur zum bestehenden und zum neuen Stadtteil, sondern auch zu den bestehenden Einrichtungen der Umgebung wie zum Beispiel dem Stadtarchiv oder dem Jugend- und Familienzentrum „CANN“. Es entsteht ein „Bildungspark“ im NeckarPark.

Fazit: Bildung als Standortfaktor

Neben den klassischen Themen wie Verkehr, Wirtschaft, Kultur, Tourismus usw. werden zukünftig die Themenfelder Wohnen und Bildung immer stärker in den Fokus der Stadtentwicklung rücken. Nur Städte, die ihr Bildungsangebot gut aufstellen und ein individuelles Bildungsprofil entwickeln, werden im zunehmenden Wettbewerb der Kommunen um Investoren und Wohnbevölkerung bestehen können. Die Bildungsorte in der Stadt und ihre Vertreter müssen deshalb frühzeitig in die Quartiers- und Stadtteilentwicklung eingebunden werden: Schulen, Kindertagesstätten, Volkshochschulen, Bibliotheken und Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit. Eine engere Verzahnung von Stadtentwicklungs- und Bildungspolitik ist ein wesentlicher Baustein für den notwendigen sozialen Ausgleich in unseren Städten. Stadt, Integration und Bildung stehen in einem engen Beziehungsgeflecht, das die Stadtentwicklung der Zukunft in erheblichem Maße bestimmen wird.



Entwicklungskonzept für NeckarPark





Vogelperspektive Güterbahnhof

Im Rahmen der städtebaulichen Neukonzeption des NeckarParks kann das ehemalige Güterbahnhof-Areal zu einem lebendigen urbanen Quartier für Wohnen, Arbeiten und Freizeit entwickelt werden. Mit seiner zukunftsorientierten Nutzungsmischung und den funktionalen Schwerpunkten Bildung und ökologische Nachhaltigkeit kommt dem Projekt Modellcharakter für künftige Stadtentwicklungsprojekte zu. So kann es in einem der größten Entwicklungsgebiete Stuttgarts aufgrund des innovativen und integrativen Ansatzes der städtebaulichen Planung gelingen, neben den klassischen Themen des Städtebaus und der Architektur auch den immer wichtiger werdenden Aspekten Klimaschutz und Bildung sowie Partizipation gerecht zu werden.

Nicht nur die gute fachübergreifende Zusammenarbeit aller Beteiligten spielt hierbei eine entscheidende Rolle, sondern auch die Ergebnisse der beiden begleitenden Modellvorhaben im Rahmen der „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“.

