

Gäubahn. Faktencheck Städtebau.

**Begutachtung der städtebaulichen Argumentation
der Landeshauptstadt Stuttgart
zur Vereinbarkeit der städtebaulichen Ziele der Stadt
für den neuen Stadtteil Rosenstein
mit einem dortigen temporären Verbleib der oberirdischen Gleise der
Gäubahn.**

Auftraggeber

Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg
Vertreten durch Herrn Verbandsdirektor Marcel Herzberg,
Geschäftsführer des Interessenverbandes Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn

Projektbearbeitung

Institut für Stadt- und Regionalentwicklung (IfSR)
Steinengrabenstraße 12-1
D-72622 Nürtingen
Telefon: 07022/250445
E-Mail: ifsr@hfwu.de

Professor Dr. Alfred Ruther-Mehlis
Dipl.-Ing. (FH) Heidrun Fischer

14.07.2023

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| 1 Auftrag | 3 |
| 2 Grundlagen der Begutachtung | 5 |
| 2.1 Unterlagen | 5 |
| 2.2 Gespräche | 5 |
| 2.3 Ortsbesichtigung | 6 |
| 2.4 Bauleitplanung | 6 |
| 2.5 Grundstückssituation und Flächenverfügbarkeit | 6 |
| 2.6 Städtebauliche Konzepte (Rahmenpläne, Wettbewerbe) | 7 |
| 3 Städtebauliche Argumentation der Landeshauptstadt Stuttgart | 9 |
| 3.1 Bedeutung für den Wohnungsbau, insb. für bezahlbares Wohnen in Stuttgart | 9 |
| 3.2 Auswirkungen auf angrenzende laufende Wohnbauprojekte | 10 |
| 3.3 Lärmauswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen | 11 |
| 3.4 Erschließung und städtebauliche Einbindung | 11 |
| 3.5 Verlagerung City Ring und neuer Bahnhofsvorplatz | 12 |
| 3.6 Teilweise Entwicklung der Flächen..... | 13 |
| 4 Fazit..... | 14 |

1 Auftrag

Auftraggeber

Der Regionalverband Schwarzwald Baar Heuberg (RVSBH) hat das IfSR mit Schreiben vom 15.05.2023 beauftragt, eine gutachterliche Stellungnahme zur Frage der Plausibilität der städtebaulichen Argumentation der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) zur Entwicklung des neuen Stadtteils Rosenstein abzugeben.

Auftragsinhalt

Grundlage der Begutachtung ist die vom RVSBH überlassene Präsentation von Bürgermeister Pätzold vom 25.11.2022 „Ziele und Projekte der LHS Stuttgart auf den Flächen Stuttgart 21“.

Geprüft wird die Konsistenz und Plausibilität der städtebaulichen Argumentation der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) auf der genannten Grundlage. Im Ergebnis wird eine kompakte Einschätzung dazu abgegeben, inwieweit ein temporäres Belassen von oberirdischen Gleisanlagen der Gäubahn auf den Flächen im neuen Stadtteil Rosenstein mit den städtebaulichen Zielen und der städtebaulichen Konzeption der LHS vereinbar ist.

Es ist nicht Aufgabe, die städtebauliche Konzeption der LHS prozessual und inhaltlich zu bewerten.

Die der Präsentation vom 25.11.2022 zugrunde liegenden Untersuchungen, wie die Potenzialanalyse Wohnen, die Zeitstufenliste Wohnen, die Wohnungsbedarfsanalyse der Landeshauptstadt Stuttgart oder die diversen städtebaulichen Gutachten werden nicht geprüft. Ebenso werden keine alternativen städtebaulichen Planungen bewertet oder erarbeitet oder Varianten der vorhandenen Planungen erstellt.

Die Begutachtung bezieht sich ausdrücklich nicht auf weitere Themenbereiche, wie die verkehrliche Abwicklung oder die technischen Anlagen. Eine Gesamtabwägung der unterschiedlichen lokalen, regionalen und überregionalen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird hier weder begutachtet noch vorgenommen.

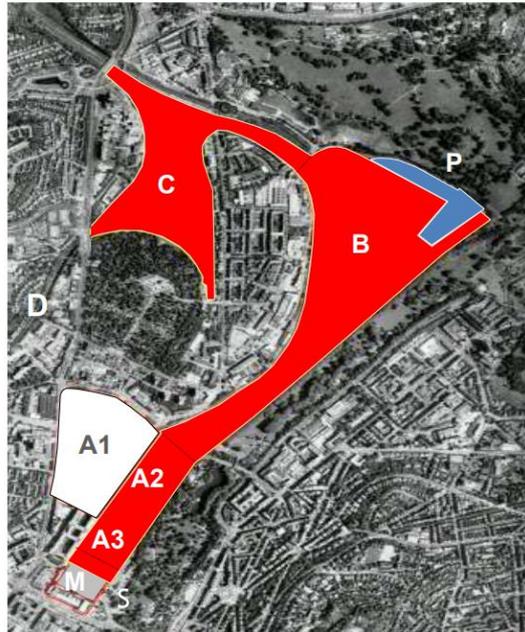
Räumlicher Umgriff

Die Begutachtung bezieht sich auf die Bereiche A2, A3 und B der Flächen von Stuttgart 21 (siehe nachfolgende Darstellungen aus den Präsentationsfolien „Ziele und Projekte der LHS Stuttgart auf den Flächen Stuttgart 21“ vom 25.11.2022, Folien 2 und 24).

Im Folgenden wird zur Vermeidung von Ungenauigkeiten angesichts der seitens der LHS unterschiedlich verwendeten Begriffe „Stuttgart-Rosenstein“, „Rosenstein“, „Stadtteil Rosenstein“, „Rosensteinviertel“, „Rosensteinquartier“ usw. auf diesen räumlichen Umgriff Bezug genommen, und dieser bezeichnet mit „neuer Stadtteil Rosenstein“, soweit nicht etwas anderes vermerkt ist.

**R O S E
S T E I N
T E I N**
Für alle.
Für morgen.

STUTTGART



Die Flächen von Stuttgart 21

| Gebiet | Fläche | Eigentümer |
|---------------------------|--------------|------------|
| A1 | 15,4 ha | DB |
| A2 | 10,5 ha | Stadt |
| A3 | 1,4 ha | Stadt |
| B | 43,1 ha | Stadt |
| C | 25,0 ha | Stadt |
| P | 4,6 ha | Post |
| Summe | 100,0 ha | |
| M Manfred-Rommel-Platz | 1,4 ha | DB |
| D Gäubahn | 37,7 ha | Stadt |
| Städtische Flächen | 85 ha | |

Landeshauptstadt Stuttgart – SWU

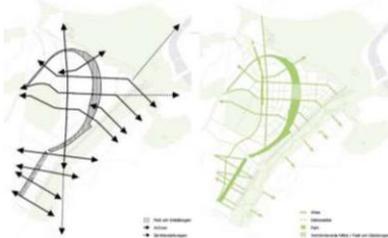
2

**R O S E
S T E I N
T E I N**
Für alle.
Für morgen.

STUTTGART



Stuttgart Rosenstein



asp

asp Architekten GmbH
Architektur | Stadtentwicklung | Prozess
Latalstraße 41
70388 Stuttgart
Tel +49 (0) 711 32 88 80
Fax +49 (0) 711 22 83 888
Projektleiter: p.01@roosensonn@asp-stuttgart.de

Cam Arat
Dipl.-Ing. Architekt BDA
Markus Wolmann
Dipl.-Ing. Architekt und Stadtplaner BDA und DWA

koerber landschaftsarchitektur

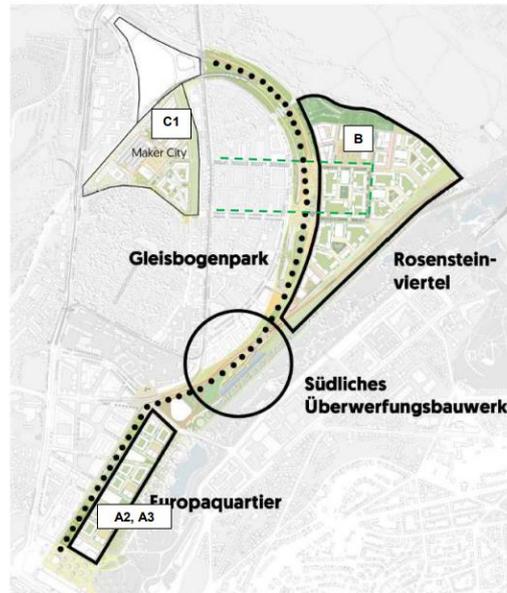
Koerber Landschaftsarchitektur GmbH
Koenigsplatz 31
70374 Stuttgart
Tel +49 (0) 711 883 45 99 0
Fax +49 (0) 711 552 45 99 089
Mail: info@koerber-la.de

Jochen Köber
Landschaftsarchitekt

Köhler & Leutwale

Köhler & Leutwale
Ingenieurbüro für Verkehrsplanung
Geschwändstraße 12
70279 Karlsruhe
Tel +49 (0) 724 96 200 0
Mail: info@koehler-leutwale.de

Stefan Wammetsberger
Verkehrsplaner



Landeshauptstadt Stuttgart – SWU

24

2 Grundlagen der Begutachtung

2.1 Unterlagen

Auftragsgemäß bezieht sich die Begutachtung auf die Präsentation

„Ziele und Projekte der LHS Stuttgart auf den Flächen Stuttgart 21“, vorgetragen und gezeigt beim Faktencheck Gäubahn am 25.11.2022 durch Bürgermeister Peter Pätzold.

Zur Kontextualisierung wurden für die Begutachtung ergänzend folgende Unterlagen herangezogen:

Deutsche Bahn AG: „Weiterbetrieb der bisherigen Bahnanlagen bis Stuttgart Hauptbahnhof“, vorgetragen und gezeigt beim Faktencheck Gäubahn am 25.11.2022 durch Dr.-Ing. Florian Bitzer.

DB Netze: „Gäubahn-Faktencheck“, vorgetragen und gezeigt beim Faktencheck Gäubahn am 25.11.2022 durch Rüdiger Weiß.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: „Weiterführung der Gäubahn-Züge bis zum Nordhalt“, vorgetragen und gezeigt beim Faktencheck Gäubahn am 25.11.2022 durch Gerd Hickmann – Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr.

Stellungnahme von Landesnaturschutzverband (LNV), Pro Bahn und Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu den Präsentationen bei der Veranstaltung Faktencheck Gäubahn am 25.11.2022 vom 15.12.2023.

Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.), Flächennutzungsplan 2010. Text und Erläuterungsbericht. 2004.

Teil B Auslobung Internationaler offener städtebaulicher Wettbewerb Rosenstein Ideen für den neuen Stadtteil (<https://www.stuttgart-meine-stadt.de/file/5b51bfb7c8a2fb077363eb12>)

Plangenehmigung gemäß §18 Abs. 1 AEG i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „Vaihingen – Bahnhof Stuttgart-Vaihingen, Neubau Nahverkehrsbahnsteige“ im Stadtbezirk Vaihingen der Landeshauptstadt Stuttgart. Bahn-km 15,300 bis 15,700 der Strecke 4860 Stuttgart-Horb.

VG Stuttgart, Urteil vom 17. Juli 2013 – 7 K 4182/11 -, juris. Bürgerbegehren zur Kündigung der Projektverträge zur Finanzierung des Projekts Stuttgart 21.

2.2 Gespräche

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden folgende Gespräche geführt, um die Argumentationen korrekt nachvollziehen zu können:

14.06.2023:

Rathaus Stuttgart. Termin mit der Stadtverwaltung Stuttgart, vertreten durch Herrn BM Pätzold, Frau Aufrecht, Frau Klett-Eininger, Herrn Zipperle und Herrn Hausiel.

Gesprächsinhalt: Erläuterung der Präsentation „Ziele und Projekte der LHS Stuttgart auf den Flächen Stuttgart 21“, vorgetragen und gezeigt beim Faktencheck Gäubahn am 25.11.2022.

29.06.2023:

Videoterminal. Termin mit Stefan Frey, Landesnaturschutzverband LNV und Wolfgang Staiger, PRO BAHN.

Gesprächsinhalt: Erläuterung der Stellungnahme von LNV, PRO BAHN und VCD zu den Präsentationen bei der Veranstaltung Faktencheck Gäubahn am 25.11.2022.

In beiden Gesprächen haben die Begutachtenden keine inhaltliche Position bezogen.

2.3 Ortsbesichtigung

Die Begutachtenden haben das Areal, soweit zugänglich, im Juni 2023 in Augenschein genommen.

2.4 Bauleitplanung

Flächennutzungsplan (FNP)

In Kapitel 5 „Stuttgart 21“ des Flächennutzungsplan 2010 der Landeshauptstadt Stuttgart, Text und Erläuterungsbericht, wird die Bedeutung für die Innenentwicklung der durch „Stuttgart 21“ freiwerdenden Bahnflächen in einem Umfang von 105 ha ausgeführt: „Mit dem Projekt sollen in modellhafter Weise die allgemeinen Grundsätze des Flächennutzungsplans 2010 (Vorrang der Innenentwicklung, Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch hohe Dichten, Nutzungsmischung, Aufwertung von Standorten mit guter ÖV-Infrastruktur) umgesetzt werden, als ein Modell für zukunftsfähigen und nachhaltigen Städtebau im 21. Jahrhundert.“

Es wird ausgeführt, dass das Projekt „Stuttgart 21“ Auswirkungen auf die weitere Stadtentwicklung hat. Genannt wird u.a. der Verzicht auf die Darstellung von geplanten Bauflächen im Außenbereich in einem Umfang von insgesamt 62 ha.

Es wird darauf hingewiesen, dass Möglichkeiten für die Aufwertung bestehender Stadtquartiere eröffnet werden und bisher unüberwindbare Barrieren zwischen den Stadtbezirken Stuttgart-Nord und Stuttgart-Ost beseitigt sowie der Rosensteinpark um ca. 20 ha Parkflächen erweitert werden kann und der Park an das Neckarknie („Stadt am Fluß“) herangeführt wird.

Im FNP wird auf die Verlagerung des City Rings hingewiesen: „Durch den Ausbau der Wolframstraße soll eine neue Ostspange des Cityrings als Voraussetzung für eine deutliche Verkehrsentlastung der Schillerstraße bzw. des Arnulf-Klett-Platzes sowie für die Aufgabe der Cannstatter Straße zwischen Wolfram- und Schillerstraße geschaffen werden.“

Bebauungspläne

Nach Angaben der LHS ist zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens kein Bebauungsplan für die Bereiche A2, A3 und B im Verfahren. Insoweit wird hier keine gutachterliche Einschätzung vorgenommen.

2.5 Grundstückssituation und Flächenverfügbarkeit

Die LHS hat im Jahr 2001 die Flächen für den neuen Stadtteil Rosenstein per Grundstückskaufvertrag von der Deutschen Bahn erworben. Die Verfügbarkeit des Areals für die Baureifmachung durch die LHS hängt vom Fortschritt des Bahnprojekts Stuttgart 21 ab.

2.6 Städtebauliche Konzepte (Rahmenpläne, Wettbewerbe)

In den folgenden Abbildungen aus der Präsentation „Ziele und Projekte der LHS Stuttgart auf den Flächen Stuttgart 21“ vom 25.11.2022 (Folien 4 und 5) wird die Zeitlinie der städtebaulichen Entwicklung zu Stuttgart 21 aufgezeigt. In keinem der dort aufgeführten städtebaulichen Konzepte (Rahmenpläne, Wettbewerbe) ist ein Verbleib von oberirdischen Gleisen vorgesehen. Grundlage für die Überlegungen der LHS zum Städtebau für den neuen Stadtteil Rosenstein war eine Aufgabe des oberirdischen Bahnverkehrs im Rahmen des Bahnprojekts Stuttgart 21 und kein Verbleib von Gleisen im Bereich des Gleisbogens.

Dies wird auch als Vorgabe im Städtebaulicher Wettbewerb 2018 im Auslobungstext „Internationaler offener städtebaulicher Wettbewerb Rosenstein Ideen für den neuen Stadtteil“ formuliert: „... auf dem Gleisbogen jedoch werden in Zukunft keine Gleise mehr liegen und auch kein Schienenverkehr mehr stattfinden.“ (S. 50/51 Teil B Auslobung Internationaler offener städtebaulicher Wettbewerb Rosenstein Ideen für den neuen Stadtteil (<https://www.stuttgart-meine-stadt.de/file/5b51bfb7c8a2fb077363eb12>)).

**R O S E
S T U T T G A R T
T E I L**

STUTTGART

Stuttgart 21 – Zeitlinie Städtebauliche Entwicklung 1

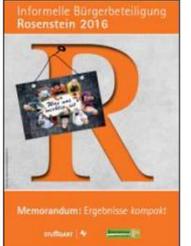
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |  |  |
| 1997 | 2001 | 2005 | 2007 | 2010 | 2011 |
| Rahmenplan S21 WB Hauptbahnhof | Grundstückskauf LHS Stuttgart Ziel: Bebauung ab 2010 | 1. Wettbewerb Rosensteinviertel | Grundstücke: Verzicht auf Verzugszinsen Neues Ziel: Bebauung ab 2020 | Schlichtung S21 | Volksabstimmung |

Landeshauptstadt Stuttgart – SWU 4

**R O S E
S T U T T G A R T
T E I L**

STUTTGART

Stuttgart 21 – Zeitlinie städtebauliche Entwicklung 2

| | | | |
|---|---|--|---|
|  |  |  |  |
| 2016-17 | 2018-19 | 2020-23 | 2021-23 |
| Beteiligungs- verfahren, <i>Memorandum Rosenstein</i> | 2. Wettbewerb Rosenstein | Rahmenplan Stuttgart Rosenstein | Bebauungsplan- verfahren C1 Stuttgart Rosenstein |

Landeshauptstadt Stuttgart – SWU 5

3 Städtebauliche Argumentation der Landeshauptstadt Stuttgart

Vorbemerkung, nicht Bestandteil der Begutachtung

In allen vorliegenden städtebaulichen Planungen zum neuen Stadtteil Rosenstein geht die LHS davon aus, dass die oberirdischen Bahngleise in dem Zeitfenster, in dem das Städtebauprojekt Stuttgart Rosenstein planerisch finalisiert und baulich umgesetzt werden sollte, durch die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt Stuttgart 21 nicht mehr benötigt werden. Zum Zeitpunkt der Auslobung des Wettbewerbs 2018 haben sich Verzögerungen beim Bahnprojekt Stuttgart 21 und insbesondere bei der Anbindung der Gäubahn an den neuen Tiefbahnhof abgezeichnet.

Im Zuge einer zeitgemäßen, adaptiven und resilienten Stadtplanung bestand spätestens bei der Auslobung des Wettbewerbs 2018 die Möglichkeit, hier vorsorgend Varianten zum Verbleib von Gleisen im Rahmen der weiteren Planungen prüfen zu lassen. Nach den vorliegenden Unterlagen wurde diese Möglichkeit nicht wahrgenommen. Eine diesbzgl. resiliente Planung ist nicht erkennbar. Ein weitgehend linear konzipierter Top-Down-Planungsprozess entspricht in weiten Teilen nicht dem aktuellen Stand des Wissens der beteiligten Disziplinen.

Begutachtete Aspekte der städtebaulichen Argumentation

Folgende Aspekte der städtebaulichen Argumentation der LHS, die in den Folien des Vortrags vom 25.11.2022 aufgezeigt sind und sich auf einen möglichen temporären Verbleib von oberirdischen Gleisen nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs des Bahnprojekts Stuttgart 21 beziehen, werden im Rahmen der Begutachtungen betrachtet:

1. Bedeutung für den Wohnungsbau, insb. für bezahlbares Wohnen in Stuttgart
2. Auswirkungen auf angrenzende laufende Wohnbauprojekte
3. Lärmauswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen
4. Erschließung und städtebauliche Einbindung
5. Verlagerung City Ring und Neuer Bahnhofsvorplatz
6. Teilweise Entwicklung der Flächen

3.1 Bedeutung für den Wohnungsbau, insb. für bezahlbares Wohnen in Stuttgart

Argumentation der LHS:

Bei einem temporären Verbleib von oberirdischen Gleisen nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs verschiebt sich die Wohnbebauung im neuen Stadtteil Rosenstein um min. 10 Jahre und es werden dringend benötigte bezahlbare Wohnungen deutlich verzögert.

Ergänzende Erläuterung der Stadtverwaltung zu den in den Vortragsfolien vom 25.11.2022 aufgezeigten Argumenten:

Der neue Stadtteil Rosenstein ist das größte Konversions- und Wohnungsbauprojekt der Stadt und somit ein zentraler Baustein für die Wohnraumversorgung und den sozialen Wohnungsbau (70 % der Wohnbauflächen sollen mit geförderten Wohnungen bebaut werden). Bei einer durch einen Verbleib von oberirdischen Gleisen notwendig werdenden Um- bzw. Neuplanung würde sich die Bebauung um mind. 10 Jahre verschieben und dringend

benötigter Wohnraum könnte nicht realisiert werden. Mit dem Stadtteil Rosenstein betreibt die Stadt eine aktive kommunale Bodenvorratspolitik zur Entlastung des Wohnungsmarktes.

Gutachterliche Einschätzung:

Wie auch aus der Begründung und dem Text zum Flächennutzungsplan 2010 der LHS erkennbar wird, verfolgt die Stadt Stuttgart seit vielen Jahren eine Konzentration ihrer Bauflächen auf die Innenentwicklung. In der Innenentwicklung sind in der LHS deutlich begrenzte Flächenpotenziale vorhanden. Es ist somit nachvollziehbar, dass die Flächen des neuen Stadtteils Rosenstein für den Wohnungsbau in Stuttgart eine zentrale Bedeutung besitzen, zumal sie sich im städtischen Eigentum befinden und hier eine hohe Einflussnahme darauf vorhanden ist, in welcher Form und für welche Zielgruppen Wohnraum geschaffen wird.

Bei einem temporären Verbleib der oberirdischen Gleise wird grundsätzlich auch eine abschnittsweise Realisierung einer Wohnbebauung als planerisch und technisch möglich eingeschätzt. Bei einer Bildung von Bau- und Erschließungsabschnitten für den Wohnungsbau ist von einem deutlichen finanziellen Aufwand für Umplanungen und ggf. Interimserschließungen auszugehen. Eine Zeitverzögerung, zumindest für Teile der Wohnbebauung, ist zu erwarten.

- Die Argumentation der LHS bzgl. eines temporären Belassens der oberirdischen Gleise der Gäubahn zu diesem Aspekt ist grundsätzlich konsistent und plausibel. Ein temporäres Belassen der oberirdischen Gleise ist mit den wohnungspolitischen und städtebaulichen Zielen der LHS nicht ohne Einschränkungen vereinbar. Die Argumentation ist durch den Entscheidungsspielraum der LHS abgedeckt.

3.2 Auswirkungen auf angrenzende laufende Wohnbauprojekte

Argumentation der LHS:

Bei einem temporären Verbleib von oberirdischen Gleisen nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs werden angrenzende laufende Wohnbauprojekte erschwert oder verhindert.

Ergänzende Erläuterung der Stadtverwaltung zu den in den Vortragsfolien vom 25.11.2022 aufgezeigten Argumenten:

Im Umfeld des Europaviertels sind bereits einige Wohnungsbauprojekte in weit fortgeschrittener Planung: Epple Rosensteinstraße, ca. 150 WE; Isaria ca. 356 WE; Maker City C1 ca. 510 WE. Diese Wohnungsbauprojekte gehen von einem Rückbau der Gleise aus. Bei einem temporären Verbleib der Gleise würden diese Vorhaben erschwert oder verhindert werden. Als Beurteilungsgrundlage zum Thema Lärmauswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen (insb. Wohnen) durch Schienenverkehr wurde für diese Projekte der Zustand nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs angenommen. Die Schallgutachten und ggf. die bauliche Ausführung der Projekte müssten im Falle Verbleibs von oberirdischen Gleisen angepasst werden. Die Planung der verkehrlichen Erschließung dieser Projekte ist auf die bestehenden städtebaulichen Überlegungen zu Erschließung und Freiraumstruktur im neuen Stadtteil Rosenstein (Athener Straße, Grünes Band) ausgelegt.

Gutachterliche Einschätzung:

Es ist auf Grundlage der vorliegenden Informationen zutreffend, dass die genannten Wohnbauprojekte bei einem temporären Verbleib von oberirdischen Gleisen erschwert würden.

- Die Argumentation der LHS bzgl. eines temporären Belassens der oberirdischen Gleise der Gäubahn zu diesem Aspekt ist grundsätzlich konsistent und plausibel. Ein temporäres Belassen

der oberirdischen Gleise ist mit der städtebaulichen Konzeption der LHS nicht ohne Einschränkungen vereinbar. Die Argumentation ist durch den Entscheidungsspielraum der LHS abgedeckt.

3.3 Lärmauswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen

Argumentation der LHS:

Bei einem Verbleib von oberirdischen Gleisen nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs entstehen Lärmauswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen (insbesondere Wohnen).

Ergänzende Erläuterung der Stadtverwaltung zu den in den Vortragsfolien vom 25.11.2022 aufgeführten Argumenten:

Bei einem Verbleib oberirdischer Gleise würden Vorhaben des Wohnungsbaus und der sozialen Infrastruktur erschwert werden.

Gutachterliche Einschätzung:

Es ist auf Grundlage der vorliegenden Informationen nachvollziehbar, dass die geplanten Wohnungsbauprojekte und Projekte der sozialen Infrastruktur bei einem temporären Verbleib von oberirdischen Gleisen durch die zu erwartenden Lärmauswirkungen erschwert würden. Eine Zeitverzögerung sowie erhöhte Kosten sind zumindest bei einem Teil der Projekte zu erwarten.

→ Die Argumentation der LHS bzgl. eines temporären Belassens der oberirdischen Gleise der Gäubahn zu diesem Aspekt ist grundsätzlich konsistent und plausibel. Die Argumentation ist durch den Entscheidungsspielraum der LHS abgedeckt.

3.4 Erschließung und städtebauliche Einbindung

Argumentation der LHS:

Eine Straßenverkehrserschließung der Flächen A2, A3 und B ist nur von Nordwesten möglich. Bei einem temporären Verbleib von oberirdischen Gleisen nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs werden städtebaulich wichtige geplante Elemente und wichtige geplante Verbindungen unterbrochen. Es kann zudem keine Anpassung der Topografie erfolgen, um die städtebauliche Einbindung des neuen Stadtteils Rosenstein herzustellen.

Ergänzende Erläuterung der Stadtverwaltung zu den in den Vortragsfolien vom 25.11.2022 aufgeführten Argumenten:

Der neue Stadtteil Rosenstein insgesamt ist verkehrlich nicht über die nördlich und östlich gelegenen Parkanlagen zu erschließen. Die Grundidee für die städtebauliche und straßenverkehrliche Einbindung in die Stadtstruktur ist die Erschließung von Nordwesten her über den Stadtteil Nordbahnhof und das Schleifen der Topografie zum Schlossgarten hin, um diese Barrierewirkung („Gleisgebirge“) zu reduzieren und verkehrliche Verbindungen weitgehend ohne zusätzliche technische Bauwerke (Brücken, Verbindungen etc.) realisieren zu können. Wenn Gleise erhalten bleiben, kann keine Anpassung der Topografie erfolgen.

Die Athener Straße als „grünes Band“ mit integrierten sowie direkt angrenzend gelegenen schulischen und sportlichen Nutzungen ist ein zentrales städtebauliches Element des Wettbewerbsergebnisses. Hier sind zudem wichtige verkehrliche Verbindungen (Radschnellweg, Fußwege, ...) vorgesehen. Bei einem temporären Verbleib von Gleisen im Bereich Europaquartier (A2, A3) und Gleisbogen können diese nicht wie geplant realisiert werden.

Der Gleisbogenpark Mitte mit der S-Bahnstation „Mittnachtstraße“ ist eine Grundvoraussetzung für eine von Beginn an auf den ÖPNV orientierte Mobilität und für einen deutlich reduzierten Stellplatzschlüssel im neuen Stadtteil Rosenstein. Bei einem Verbleib von Gleisen im Bereich Athener Straße und des geplanten Gleisbogenparks kann der Gleisbogenpark und die S-Bahnstation „Mittnachtstraße“ nicht zeitgleich zur ersten Phase der Aufsiedlung realisiert werden. Die Inbetriebnahme der S-Bahnstation „Mittnachtstraße“ muss deutlich vor der Fertigstellung des Wohnungsbaus erfolgen, um eine nachhaltige Mobilität der Bewohnerschaft sicherzustellen.

Gutachterliche Einschätzung:

Die Argumentation, dass wichtige Verbindungen bei einem temporären Erhalt der Gleise erschwert werden, ist nachvollziehbar. Die Erschließung und teilweise die Nutzung der geplanten Flächen für Schul- und Sporteinrichtungen wird erschwert.

Die Argumentation, dass hierdurch die städtebauliche Einbindung des Gebiets in die Stadtstruktur verhindert würde, trifft in der formulierten apodiktischen Form nicht zu. Eine städtebauliche Einbindung ist grundsätzlich auch mit Erhalt der Topografie möglich. Beispiele aus vielen Städten zeigen, dass eine städtebauliche Einbindung mit einer Integration auch von topographisch exponierten Gleisanlagen möglich ist.

Eine städtebauliche und verkehrliche Einbindung bei einem Erhalt der oberirdischen Gleise und der Topografie würde jedoch weitere Planungen erfordern und wäre mit einem erhöhten finanziellen Aufwand verbunden. Ebenso sind technisch-funktionale und gestalterische Einbußen gegenüber der vorliegenden Planung zu erwarten.

→ Die Argumentation der LHS bzgl. eines temporären Belassens der oberirdischen Gleise der Gäubahn zu diesem Aspekt ist grundsätzlich konsistent und plausibel. Ein temporäres Belassen der oberirdischen Gleise ist mit der städtebaulichen Konzeption der LHS nicht ohne Einschränkungen vereinbar. Die Argumentation ist durch den Entscheidungsspielraum der LHS abgedeckt.

3.5 Verlagerung City Ring und neuer Bahnhofsvorplatz

Argumentation der LHS:

Bei einem Verbleib von oberirdischen Gleisen nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs verschiebt sich die Umgestaltung des Arnulf-Klett-Platzes um min. 10 Jahre.

Ergänzende Erläuterung der Stadtverwaltung zu den in den Vortragsfolien vom 25.11.2022 aufgezeigten Argumenten:

Die Verlagerung des City-Rings ist Voraussetzung für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Arnulf-Klett-Passage und die somit geplante verbesserte Anbindung der Stuttgarter Innenstadt an den Hauptbahnhof. Der für eine Verlagerung des City Rings notwendige Umbau der Wolframstraße und der Heilmannkreuzung für den neuen City Ring ist bei einem Verbleib von Gleisen aufgrund der bestehenden Topografie und der Brückenbauwerke nicht möglich.

Gutachterliche Einschätzung:

Die Verlagerung des City Rings und die entsprechende Verkehrsentslastung der Schillerstraße bzw. des Arnulf-Klett-Platzes sowie die Aufgabe der Cannstatter Straße zwischen Wolfram- und Schillerstraße ist bereits im FNP 2010 als Zielsetzung genannt. Insofern hat die LHS zu diesem Aspekt stringent argumentiert und gehandelt.

Eine Umgestaltung der Arnulf Klett Passage und des neuen Bahnhofvorplatzes ist grundsätzlich auch unter Verkehrsbelastung möglich. Dies würde einen höheren Aufwand für Planung und ggf. die Erstellung von Interimselementen nach sich ziehen. Je nach Ausgestaltung der Planungen und deren Umsetzung können funktionale und gestalterische Einbußen auftreten. Die Interimsphase würde die geplante Verknüpfung der Citybereiche mit dem Hauptbahnhof erschweren.

- Die Argumentation der LHS bzgl. eines temporären Belassens der oberirdischen Gleise der Gäubahn zu diesem Aspekt ist grundsätzlich konsistent und plausibel. Ein temporäres Belassen der oberirdischen Gleise ist mit der städtebaulichen Konzeption der LHS nicht ohne Einschränkungen vereinbar. Die Argumentation ist durch den Entscheidungsspielraum der LHS abgedeckt.

3.6 Teilweise Entwicklung der Flächen

Argumentation der LHS:

Bei einem Verbleib von oberirdischen Gleisen nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs ist eine teilweise Entwicklung der Flächen nicht möglich.

Ergänzende Erläuterung der Stadtverwaltung zu den in den Vortragsfolien vom 25.11.2022 aufgezeigten Argumenten:

Eine teilweise Entwicklung der Flächen wegen eines temporären Verbleibs von oberirdischen Gleisen ist nicht Bestandteil der bisherigen Planungen. Ein Verbleib der Gleise stellt die städtebauliche Konzeption in Frage.

Gutachterliche Einschätzung:

Die Argumentation, dass bei einem temporären Verbleib von oberirdischen Gleisen nach der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs eine teilweise Entwicklung der Flächen nicht möglich ist, trifft in der formulierten apodiktischen Form nicht zu.

Eine teilweise Entwicklung der Flächen ist grundsätzlich auch bei einem temporären Verbleib von oberirdischen Gleisen nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs möglich. Eine teilweise Entwicklung in neu zu bildenden Bauabschnitten würde jedoch weitere Planungen erfordern und wäre mit einem erhöhten finanziellen Aufwand für Planung und ggf. Erschließungsbauwerke verbunden. Ebenso sind technisch-funktionale und gestalterische Einbußen gegenüber der vorliegenden Planung zu erwarten. Ggf. erforderlich werdende Interimsbauwerke lassen erhöhte finanzielle Aufwendungen und zeitliche Verzögerungen erwarten. Eine zeitliche Verzögerung eines Teils des Wohnungsbaus würde die geplante Entlastung des Wohnungsmarktes beeinträchtigen.

- Die Argumentation der LHS bzgl. eines temporären Belassens der oberirdischen Gleise der Gäubahn zu diesem Aspekt ist grundsätzlich konsistent und plausibel. Ein temporäres Belassen der oberirdischen Gleise ist mit der städtebaulichen Konzeption der LHS nicht ohne Einschränkungen vereinbar. Die Argumentation ist durch den Entscheidungsspielraum der LHS abgedeckt.

4 Fazit

Im Zeitraum der Aufstellung des Flächennutzungsplans 2010 sowie der Erarbeitung der ersten städtebaulichen Konzepte konnte die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) aufgrund der Abstimmungen, Planungen und Verträge davon ausgehen, dass die Gleise der Gäubahn durch die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt Stuttgart 21 nicht mehr benötigt werden. Grundlage für das Projekt neuer Stadtteil Rosenstein war eine Aufgabe des oberirdischen Bahnverkehrs ab Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs.

Im Zug der weiteren Planungen hat die LHS von dieser Rahmenbedingung ausgehend stringent die Planungen für den neuen Stadtteil Rosenstein betrieben.

Die hier begutachteten städtebaulichen Argumente der LHS sind für den neuen Stadtteil Rosenstein nach dem vorliegenden Informationsstand auf der Grundlage der Abstimmungen mit der Bahn und dem Land entwickelt worden und durch die kommunale Planungshoheit und den sich daraus ergebenden Entscheidungsspielraum der LHS abgedeckt.

Ausgehend von der Planungssituation zum Zeitpunkt der Erstellung der Begutachtung ist ein temporäres Belassen von oberirdischen Gleisen der Gäubahn mit deutlichen Beeinträchtigungen der städtebaulichen Ziele der LHS für die Entwicklung des neuen Stadtteils Rosenstein verbunden. Insbesondere sind hier die Wohnungsbaufertigstellungen und die Erschließung der geplanten Standorte für soziale und kulturelle Infrastrukturen hervorzuheben. Hinzu kommen zu erwartende funktionale Beeinträchtigungen und erhöhte finanzielle Aufwendungen.

Die Argumentation der LHS bzgl. eines temporären Belassens der oberirdischen Gleise der Gäubahn zu den begutachteten Aspekten ist grundsätzlich konsistent und plausibel. Ein temporäres Belassen der oberirdischen Gleise ist mit der städtebaulichen Konzeption der LHS nicht ohne Einschränkungen vereinbar. Die Argumentation ist durch den Entscheidungsspielraum der LHS abgedeckt.

Das Ergebnis bezieht sich auf die begutachteten Aspekte der städtebaulichen Argumentation in Bezug auf ein temporäres Belassen von oberirdischen Gleisen der Gäubahn. Zu weiteren Aspekten der städtebaulichen Planung sowie zu weiteren Belangen und Abwägungen wird an dieser Stelle keine gutachterliche Aussage vorgenommen.