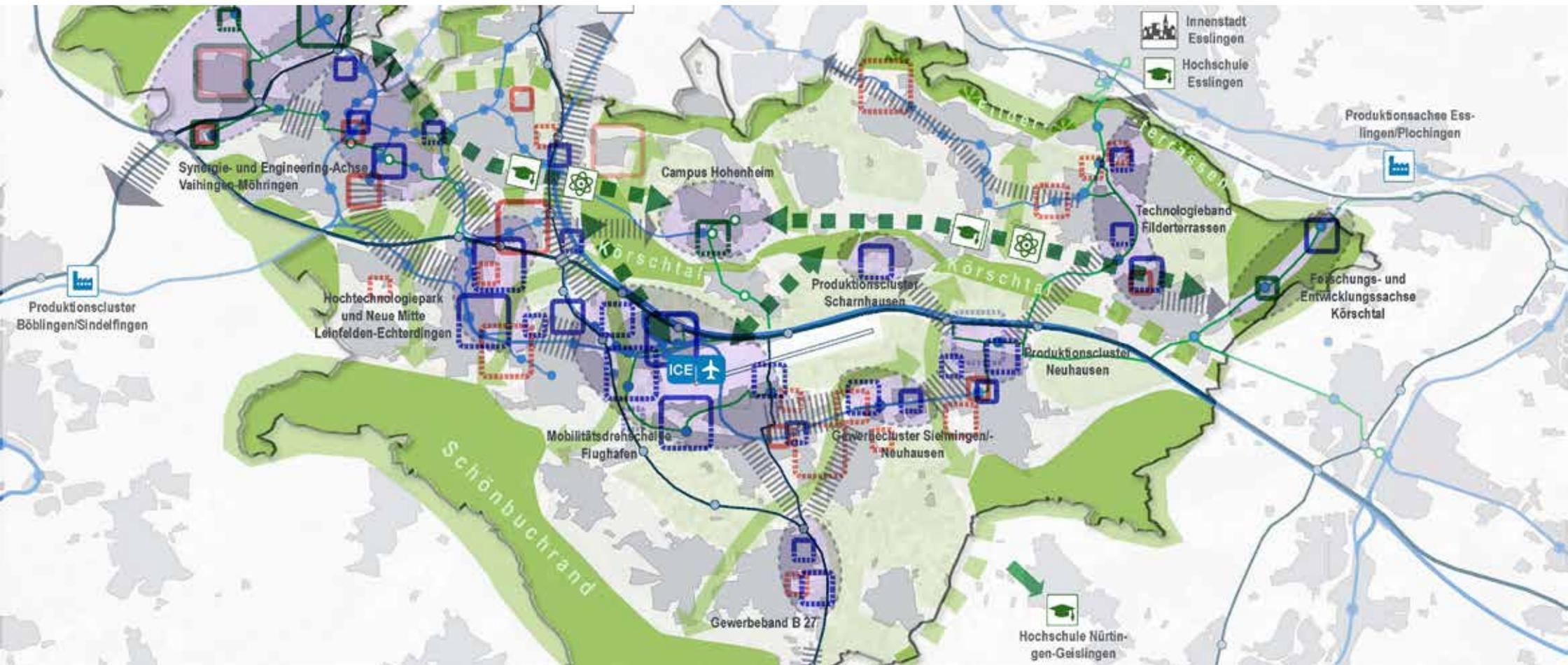


Überprüfung und Weiterentwicklung der räumlichen Wachstumspotenziale im Filderraum

durch die Erweiterung des Knotenpunkts Messe, Flughafen und S-Bahnanschluss durch ICE- und Regionalbahnhof





Überprüfung und Weiterentwicklung der räumlichen Wachstumspotenziale im Filderraum

durch die Erweiterung des Knotenpunkts Messe, Flughafen und S-Bahnanschluss durch ICE- und Regionalbahnhalt

Oktober 2018

Auftraggeber



**Verband Region
Stuttgart**

Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Thomas Kiwitt
Martin Wiemann

info@region-stuttgart.de
T +49 711 22759 0
F +49 711 22759 70



Kommunaler Arbeitskreis Filder
Bernhäuser Straße 9
70771 Leinfelden-Echterdingen

Oberbürgermeister Christoph Traub
Erste Bürgermeisterin Eva Noller

g.muhs@le-mail.de
T +49 711 1600 610
F +49 711 1600 703

Auftragnehmer

AS+P

architects/planners

AS+P Albert Speer + Partner GmbH
Hedderichstraße 108 - 110
60596 Frankfurt am Main

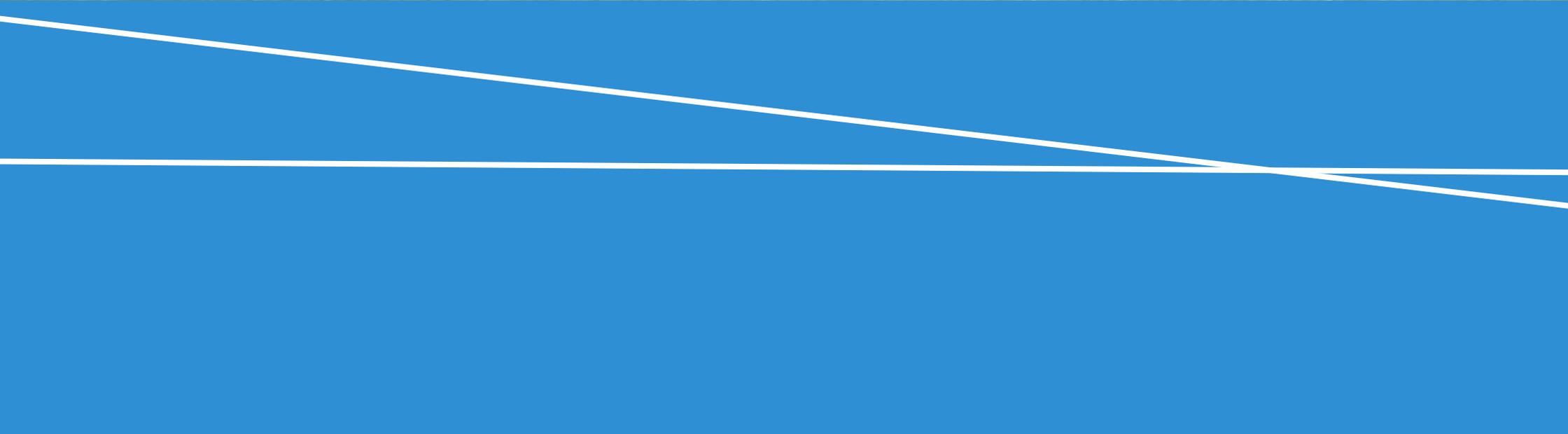
Dipl.-Ing. Stefan Kornmann
Dipl.-Ing. Christian Hübner

mail@as-p.de
T +49 69 605011 0
F +49 69 605011 500

INHALT

1. EINSTIEG	6
1. 1 Anlass und Ziele der Planung	8
1. 2 Herangehensweise	9
1. 3 Standortübersicht	10
2. STANDORTANALYSE	12
2. 1 Bevölkerung und Siedlung	14
2. 2 Wirtschaft und Beschäftigung	16
2. 3 Forschung und Hochschulen	18
2. 4 Mobilität	19
2. 5 Landschaft und Natur	20
2. 6 Kommunale Planungen	24
2. 7 Regionalplanung	26
2. 8 Sonstige relevante Planungen	28
2. 9 Raumwiderstand	30
2. 10 Raumeignung	32
3. TRENDS UND BEISPIELE	34
4. 1 Entwicklungstrends	36
4. 2 Erreichbarkeit und neues Raum-Zeit-Gefüge	38
4. 3 Referenzbeispiele	40
4. ENTWICKLUNGSSZENARIEN	48
4. 1 Herangehensweise	50
4. 2 Szenario „Konzentration an der Mobilitätsdrehzscheibe“	52

4. 3 Szenario „Dezentrale Transitknoten“	54
4. 4 Szenario „Unkoordinierte Entwicklung“	56
4. 5 Bewertung	58
5. RAUMBILD	60
5. 1 Aufgaben und Ziele	62
5. 2 Grundprinzipien	64
5. 3 Raumentwicklung	66
5. 4 Wohnpotenziale	68
5. 5 Gewerbepotenziale	70
5. 6 Wissenspotenziale	72
5. 7 Landschaft	74
5. 8 Mobilität	76
6. VERTIEFUNGSRÄUME	78
Herangehensweise	80
6. 1 Vertiefung 1	82
6. 2 Vertiefung 2	84
6. 3 Vertiefung 3	86
7. ZUSAMMENFASSUNG	88
ABBILDUNGS- UND QUELLENVERZEICHNIS	92





1. EINSTIEG

1.1 ANLASS UND ZIELE DER PLANUNG

Anlass

Der südlich von Stuttgart gelegene Filderraum ist seit geraumer Zeit durch eine dynamische Entwicklung insbesondere im Hinblick auf demografische und ökonomische Aspekte geprägt. Ausschlaggebend sind der dort gelegene Stuttgarter Flughafen, die benachbarte Landesmesse, zahlreiche bedeutende Wirtschaftsstandorte sowie mehrere Hochschulen und Forschungseinrichtungen. Darüber hinaus ist aber auch die ausgezeichnete Verkehrsinfrastruktur von Bedeutung.

Gleichzeitig weist der Raum eine besondere Bodengüte der landwirtschaftlichen Flächen auf und dient als bedeutendes Naherholungsgebiet. Die hohe Verdichtung und Entwicklungsdynamik einerseits sowie die naturschutzrechtlichen sowie land- und forstwirtschaftlichen Anforderungen andererseits führen gepaart mit einer starken Flächenknappheit zu nicht unerheblichen Nutzungskonflikten und Flächenkonkurrenzen.

Durch die im Zuge des Projekts Stuttgart 21 vorgesehene Neubautrasse des Schienenfernverkehrs von Stuttgart nach Ulm mit einem neuen Fernverkehrshalt am Stuttgarter Flughafen, wird der Filderraum künftig noch besser an regionale und nationale Ziele angebunden, was wiederum zu Standortvorteilen führt und womöglich mit einer Zunahme der ökonomischen und demografischen Prosperität einhergeht.

Der Verband Region Stuttgart sowie die im Kommunalen Arbeitskreis Filder (KAF) zusammengeschlossenen Gemeinden des Filderraums haben daher 2017 eine Studie beauftragt, die die räumlichen Wachstumspotenziale im Filderraum aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit am Verkehrs- und Wirtschaftsstandort Flughafen Stuttgart überprüfen und durch konzeptionelle Überlegungen weiterentwickeln soll.

Ziele

Wesentliches Ziel der Studie ist das Aufzeigen von Potenzialen für die künftige Raum- und Siedlungsentwicklung des Filderraums. Dabei soll insbesondere der Frage nachgegangen werden, wie die Ansprüche dieser Entwicklungspotenziale mit den Anforderungen der Landwirtschaft und des Naturschutzes vereinbart werden können. Dabei gilt es Bereiche ausfindig zu machen, die sich im Hinblick auf Restriktionen und Potenziale besonders für eine Entwicklung eignen. Neben der quantitativen ist dabei auch eine qualitative Aussage zu treffen, welche Bereiche sich für welche Funktionen, Zielgruppen und Bedarfe anbieten, denn nicht alle Nutzungen und Standorte sind für den Filderraum geeignet. Bei dieser Untersuchung sollen möglichst alle relevanten Aspekte der Raum- und Siedlungsentwicklung sowie geplante Vorhaben und Maßnahmen im Untersuchungsraum berücksich-



Abb. 1: Landwirtschaftliche Flächen bei Ostfildern

tigt werden. Es soll dabei ein Raumbild entwickelt werden, das sämtliche Aspekte umfasst, Schwerpunkte setzt und als Grundlage für die Regionalplanung, kommunale Planungen und künftige Standortentscheidungen dienen kann. Wesentlich ist die gemeinsame Entwicklung dieses Raumbildes mit den Akteuren vor Ort. Neben den Vertretern der Region und der Kommunen sind auch Akteure aus den Bereichen Wirtschaft, Mobilität, Landwirtschaft und Naturschutz bei der Erstellung der Studie beteiligt gewesen.

1.2 HERANGEHENSWEISE

Die einzelnen Kapitel der Studie sind an die einzelnen Phasen der Projektbearbeitung angelehnt. Die Ergebnisse der Kapitel wurden im Rahmen von Ausschuss- oder Arbeitssitzungen präsentiert, diskutiert und weiterentwickelt.

Methodisch wurde eine simultan-kreative Herangehensweise gewählt. Dies bedeutet, dass frühzeitig plausible Entwicklungstendenzen aufgeworfen wurden, um damit zielgerichtet die Analyse durchzuführen und Raumbilder der Entwicklung zu entwerfen. Bei dieser Methodik wurden bereits in der Frühphase der Bearbeitung, aus dem planerischen Erfahrungsstand (z.B. aus der Bearbeitung ähnlich gelagerter Aufgaben oder der Aufbereitung von absehbaren Megatrends) Thesen zur Raumwirksamkeit der verkehrlichen Anbindung („Impulse“) formuliert und im Rahmen der Analyse und der Konzeptphase überprüft und justiert.

Für die Erstellung des Kapitels Standortanalyse wurden zunächst die umfangreich vorhandenen Materialien, die vom Verband Region Stuttgart und den Mitgliedsgemeinden des Kommunalen Arbeitskreises Filder (KAF) zur Verfügung gestellt wurden, gesichtet und entsprechend ihrer Relevanz für die weitere Bearbeitung analysiert. Im Rahmen der sich dadurch ergebenden flächenbezogenen Analyse des Filderraums erfolgte eine Auseinandersetzung mit nach bestimmten Kriterien definierten Restriktions- und Eignungsflächen und eine Analyse der Erreichbarkei-

ten insbesondere im öffentlichen Verkehr. Einen wesentlichen Aspekt bildet die Auseinandersetzung mit den veränderten Erreichbarkeiten des Filderraums (neues Raum-Zeit-Gefüge) und den daraus resultierenden Wirkungen sowie Chancen und Risiken. Darüber hinaus wurden auch übergeordnete Planungen (Regionalplan) sowie die vorbereitende Bauleitplanung und informelle Konzepte der Filderkommunen berücksichtigt. Ergänzend wurden Expertengespräche mit Vertretern der Kommunen und aus den Bereichen Wirtschaft, Mobilität, Landwirtschaft und Naturschutz geführt. Sämtliche Erkenntnisse sind in die Arbeit eingeflossen.

Da bereits umfangreiche Datengrundlagen vorlagen, bestand der Schwerpunkt der Bearbeitung des Kapitels Standortanalyse darin, die für eine Argumentationskette relevanten Informationen zu selektieren und schlüssig aufzubereiten. Somit wurde der Analyseprozess auf Kernaussagen fokussiert, die in der nachfolgenden Konzeptphase aufgegriffen wurden.

Das Kapitel Trends, Beispiele und Bedarfe dient der Unterfütterung der Konzeptarbeit mit wesentlichen Informationen, die über die Standortanalyse und die Betrachtung der übergeordneten Planungen hinausgehen. Es wurden zunächst relevante Veränderungen in Gesellschaft und Wirtschaft (z.B. Industrie 4.0), die in Wechselwirkung mit verkehrlichen Erreichbarkeiten stehen untersucht und ihre Be-

deutung für den Filderraum thematisiert. Des Weiteren wurden Referenzbeispiele von raumwirksamen Vergleichsprojekten betrachtet. Dabei wurden die räumlichen und strukturellen Auswirkungen dieser Beispiele beschrieben um Rückschlüsse auf eine mögliche Entwicklung im Filderraum ziehen zu können.

In der Konzeptphase wurden zunächst die Grundlagen für das Gesamtkonzept erarbeitet. Dazu wurden die Schlussfolgerungen aus der Analysephase verwendet und drei Szenarien (grundsätzliche Entwicklungsoptionen) zur künftigen Entwicklung des Filderraums entworfen (darunter eine „Null-Variante“). Die Szenarien wurden grafisch aufbereitet und in prägnanten Planskizzen dargestellt. Nachdem die Szenarien hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet wurden, wurden die Bestandteile, die sich für die künftige Entwicklung eignen im nächsten Schritt zu einem Raumbild für den Filderraum weiterentwickelt. Darin wurden Vorschläge zur Verortung von regionalbedeutsamen Elementen aus den Bereichen Wohnen, Gewerbe, Wissen sowie zur Landschaft und zur Mobilität gemacht und relevante Teilräume (Fokusbereiche) bzw. Entwicklungskorridore identifiziert, die sich aufgrund ihrer raumstrukturellen Voraussetzungen besonders für spezifische Nutzungen qualifizieren.

Abschließend wurden im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung für einige Fokusbereiche, die exemplarisch für die in

der Studie entwickelten Kernaussagen stehen, Vorschläge zur künftigen Entwicklung erarbeitet. Dabei wurden Aussagen zu konkreten Flächen und deren Nutzung, zur geplanten Anbindung der Räume an den MIV und ÖPNV sowie zur Landschaftsentwicklung formuliert.

1.3 STANDORTÜBERSICHT

Der Filderraum liegt südlich der baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart mit dem Flughafen im Zentrum. Er wird durch die Bundesautobahn A 8 (Karlsruhe - München) in einen kleineren nördlichen und einen größeren südlichen Bereich geteilt. Die Bundesstraße 27 verläuft in Nord-Süd-Richtung vom Stuttgarter Zentrum über den Flughafen und den Kreuzungspunkt mit der A 8 Richtung Tübingen und Reutlingen.

Der Filderraum ist keine Planungsregion im eigentlichen Sinne, sondern Teil der Region Stuttgart, einer von 12 Regionen in Baden-Württemberg. Er umfasst die Kommunen Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt, Ostfildern, Neuhausen auf den Fildern und Denkendorf, sowie die Stadtbezirke Vaihingen, Möhringen, Plieningen und Birkach der Landeshauptstadt Stuttgart und die Stadtteile Zollberg und Berkheim der Großen Kreisstadt Esslingen am Neckar. Die Anreinergemeinden haben sich im Kommunalen Arbeitskreis Filder (KAF) zusammengeschlossen. Dieser tagt regelmäßig und berät über Fragen der kommunalen Zusammenarbeit sowie übergeordneter Planungen und Konzepte.

Im Filderraum leben auf 174,58 km² etwa 252.900 Einwohner (Stand 2014). Die Bevölkerungsdichte beträgt somit ca. 1.449 Einwohner pro km². Sie verteilen sich folgendermaßen auf die einzelnen Kommunen:

- Denkendorf: ca. 10.600 Einwohner

- Esslingen am Neckar (mit den zwei Stadtteilen Zollberg und Berkheim): ca. 13.200 Einwohner
- Filderstadt: ca. 44.700 Einwohner
- Leinfelden-Echterdingen: ca. 38.300 Einwohner
- Neuhausen auf den Fildern: ca. 11.600 Einwohner
- Ostfildern: ca. 37.800 Einwohner
- Stuttgart (mit den vier Stadtbezirken Vaihingen, Möhringen, Plieningen und Birkach): ca. 95.900 Einwohner

Der Filderraum befindet sich im suburbanen Raum Stuttgarts und ist durch das Nebeneinander von Siedlungen, landwirtschaftlichen Flächen sowie Verkehrswegen geprägt. Die Hochfläche der Filder zählt zu den landwirtschaftlichen Flächen mit den besten Böden im Land. Sie dienen zusammen mit den Wald und Wiesenflächen zu den wichtigsten Naherholungsgebieten im Ballungsraum Stuttgart.

Auf den folgenden Seiten wird der Filderraum im Hinblick auf die planerisch relevanten Themen vorgestellt und analysiert. In jedem Unterkapitel werden die wesentlichen Stärken und Schwächen sowie Potenziale und Risiken dargestellt.



Abb. 2: Luftbild



Abb. 3: Kommunale Gliederung



Abb. 4: Rosenparkquartier in Stuttgart-Vaihingen



Abb. 5: DITF-Campus in Denkendorf



Abb. 6: Bahnhof Leinfelden



Abb. 8: Blick über die Filder nach Neuhausen a.d.F.



Abb. 7: Messeparkhaus an der A8



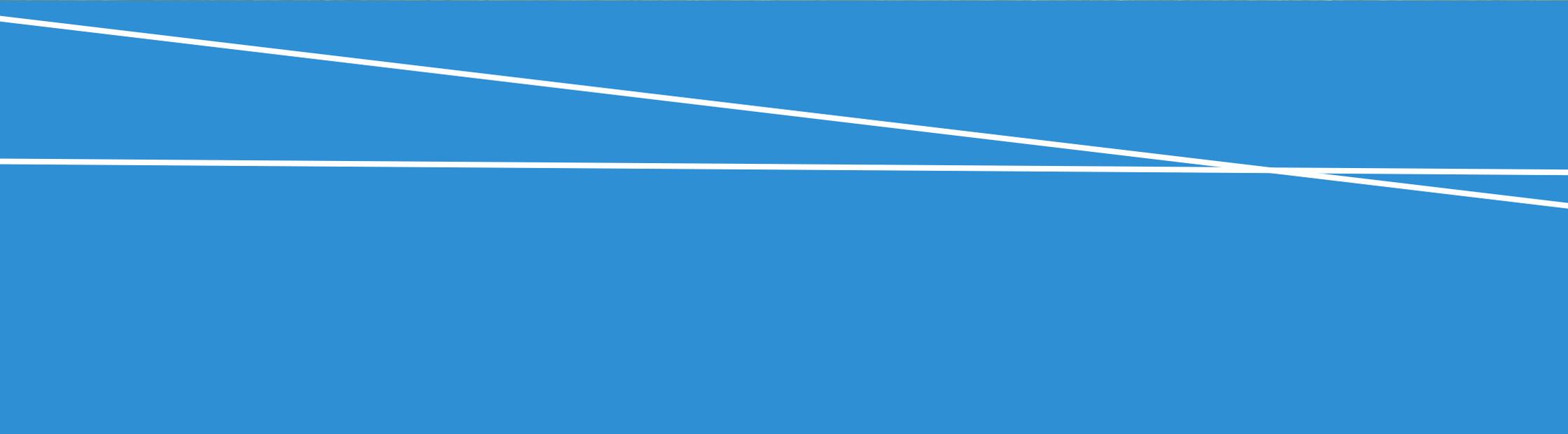
Abb. 9: Freitreppe in Ostfildern-Scharnhauser Park



Abb. 10: Filderlandschaft bei Filderstadt-Sielmingen



Abb. 11: Festo-Hochhaus in Esslingen-Berkheim





2. STANDORTANALYSE

2.1 BEVÖLKERUNG UND SIEDLUNG

Demographische Entwicklung

Der Filderraum (exklusive der Stuttgarter und Esslinger Stadtteile außerhalb des Filderraums) verzeichnete im Jahr 2014 eine Bevölkerungszahl von ca. 252.000. Er zeichnet sich seit geraumer Zeit durch eine besondere Dynamik hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung aus. Die Filderkommunen (inklusive der Stuttgarter und Esslinger Stadtteile außerhalb des Filderraums) wuchsen zwischen 2000 und 2015 um etwa 57.000 Einwohner, was einer Steigerung um 7% entspricht. Prozentual am stärksten wuchsen in dieser Zeit Ostfildern (+24,8%) und Leinfelden-Echterdingen (+8,5%), das geringste Wachstum wurde in Esslingen am Neckar (+1,4%) bzw. Denkendorf (+4,5%) erreicht. Die Dynamik war somit in den Kommunen im direkten Flughafenumfeld am größten. Dazu kommt, dass das Durchschnittsalter immer weiter ansteigt, da die Menschen länger leben, gleichzeitig aber weniger Kinder geboren werden.

Siedlungsentwicklung

Der Filderraum ist heute durch eine polyzentrische Siedlungsstruktur gekennzeichnet, wobei die einzelnen Siedlungskörper teilweise zusammengewachsen und z.T. nur durch schmale Freiraumbänder voneinander getrennt sind. Ein Blick auf die Siedlungsentwicklung der vergangenen 100 Jahre zeigt sämtliche allgemeinen Entwicklungstrends von der mit der Industrialisierung einhergehende

Verstädterung über die Suburbanisierungswelle in den 1950er und 60er Jahren bis zu neuen Großsiedlungsprojekten der jüngeren Zeit. Bis 1950 haben sich bereits einige urbane Zentren im Süden Stuttgarts entwickelt. Hierbei sind insbesondere Vaihingen und Möhringen zu nennen, die per Eisen- oder Straßenbahn an die Kernstadt angebunden wurden. Dadurch konnten neue Wohn- und Arbeitsstandorte erschlossen werden. Auffällig sind die umfangreichen Siedlungsneugründungen und -erweiterungen zwischen 1950 und 1980 insbesondere im Bereich Vaihingen-Ost (Dürtlewang und Wallgraben, Möhringen (Fasanenhof, Salzäcker), Leinfelden, Ostfildern-Parksiedlung und Esslingen-Zollberg. Diese Standorte wurden erstmals vor allem für den privaten PKW erschlossen und konnten sich daher unabhängig von den vorhandenen Bahnlinien entwickeln. Seit 1980 gab es ebenfalls Neuentwicklungen, insbesondere aber Erweiterungen bestehender Siedlungsflächen. Neben Wohnflächen sind in dieser Periode überwiegend Industrie- und Gewerbegebiete, Büroquartiere und Hochschulstandorte entstanden. Zu nennen sind hierbei z.B. die Erweiterung des Hochschul- und Forschungscampus sowie das Wohngebiet Rohrer Höhe in Vaihingen, die Bürostandorte Sternhäule und Fasanenhof-Ost in Möhringen, neue Wohngebiete im Süden von Filderstadt-Bernhausen oder im Norden von Ostfildern-Nellingen oder die Gewerbegebiete in Filderstadt-Bonlanden und Neuhausen-West. Bei vielen Entwicklungen war die

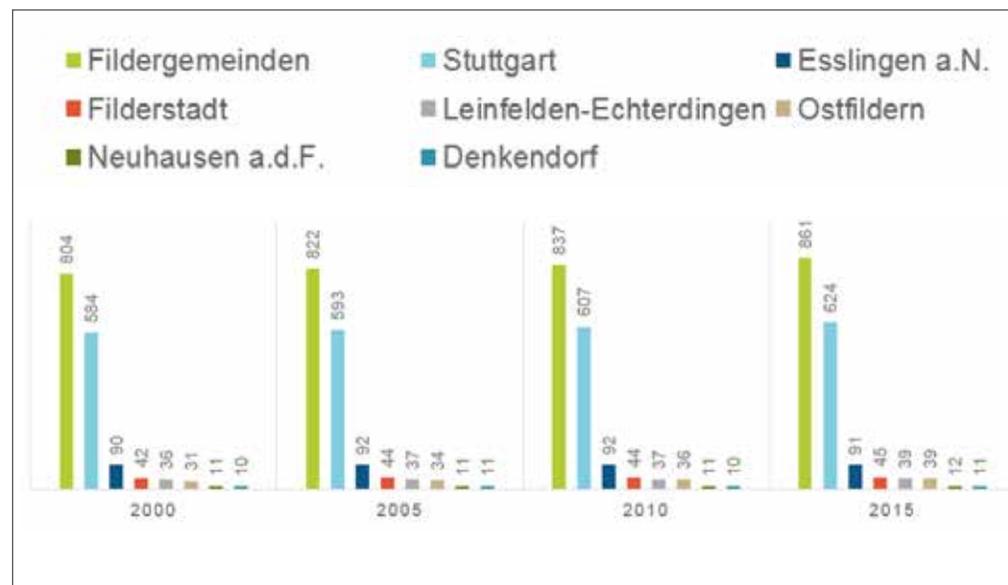


Abb. 12: Bevölkerungsentwicklung der Fildergemeinden 2000 bis 2015 in Tsd. Einwohner

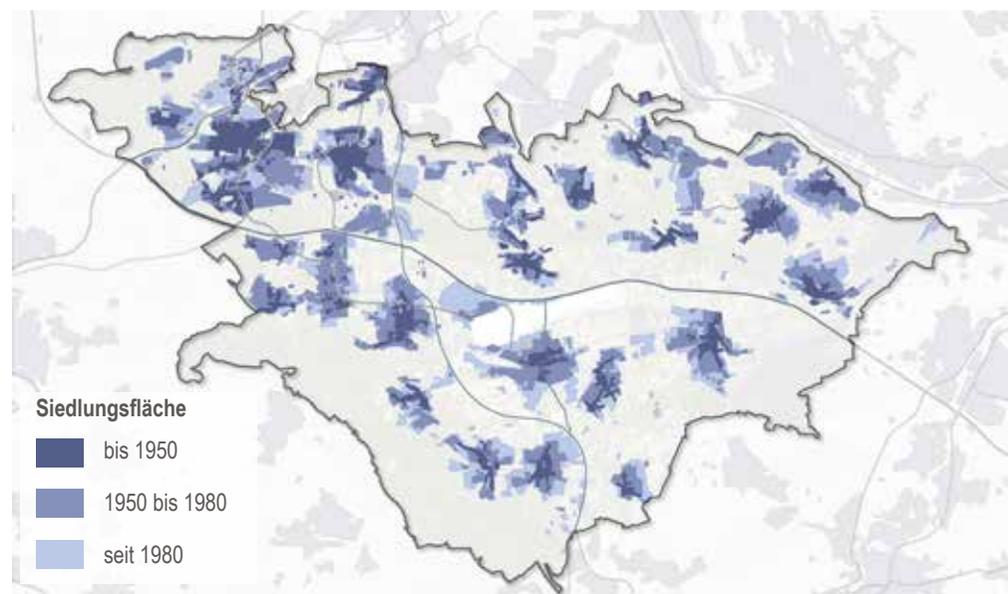


Abb. 13: Siedlungsentwicklung

Lage an oder in der Nähe der A8 oder einer leistungsfähigen mehrspurigen Straße ausschlaggebend. Ein Sonderfall ist die Entwicklung des neuen Stadtteils Scharnhäuser Park in Ostfildern. Dieser regionale Wohnschwerpunkt auf einem stillgelegten amerikanischen Militärstützpunkt stellt das größte Siedlungsprojekt der vergangenen Jahre im Filderraum dar. Es erklärt auch den bedeutenden Bevölkerungszuwachs der Stadt Ostfildern in den letzten 15 Jahren. Im Zuge der Besiedlung wurde auch eine Stadtbahnlinie von Stuttgart bis nach Ostfildern verlängert. Der Scharnhäuser Park ist inzwischen größtenteils bebaut und bildet die neue Mitte der Stadt Ostfildern.

Unter die Siedlungsentwicklungen der jüngeren Zeit fallen u.a. die Nachverdichtung des Zentrums von Vaihingen (Rosenparkquartier, Schwabengalerie), die Umstrukturierung und Nachverdichtung des Synergieparks Vaihingen-Möhringen, der Neubau des Stuttgart Engineering Park (STEP), der Neubau der Landesmesse und die Erweiterung der Airportcity am Flughafen, die Umstrukturierung nördlich der S-Bahnlinie in Echterdingen, das Festo-Areal in Esslingen-Berkheim oder die neuen Wohnquartiere im Nordosten von Denkendorf bzw. im Süden von Esslingen-Berkheim. Die Boden- und Immobilienpreise im Filderraum sind vergleichsweise hoch. Bei den Häusern werden im Bundesvergleich auch unter Berücksichtigung des überdurchschnittlichen Einkommensniveaus Spitzenpreise erreicht. Seit

2011 ist die Anzahl der Baufertigstellungen niedriger als das Wanderungssaldo.

Bewertung

Die Dynamik der Bevölkerungsentwicklung im Filderraum spiegelt sich natürlich auch in der Bautätigkeit der letzten Jahre wider. Es fällt auf, dass die Projekte flächendeckend im Filderraum vorzufinden sind. Sämtliche Gemeinden haben in fast allen ihren Ortsteilen neue Siedlungsflächen ausgewiesen. In Stuttgart wurde in dieser Zeit auch stärker im Bestand entwickelt. Gleiches gilt für Ostfildern, das mit dem Scharnhäuser Park einen Großteil seiner Siedlungstätigkeit im Innenbereich abdecken konnte. Jüngst ist auch in den meisten anderen Gemeinden diese Tendenz zu beobachten, was sicherlich ein bedeutender Schritt ist um übergeordnete Ziele zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme zu erreichen. Allerdings überwiegt die Neuentwicklung im Außenbereich unter Inanspruchnahme insbesondere von ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen bei Weitem. Vielfach wurden auch Neubauquartiere abseits der wichtigen Straßen oder des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs entwickelt. Hier stellt sich die berechtigte Frage, ob diese Quartiere zukunftsfähig sind, insbesondere im Hinblick auf die Konzentration von Beschäftigungsschwerpunkten im Bereich der Stadtzentren und der Knotenpunkte des ÖPNV. Beispiele für diese Entwicklung gibt es im Filderraum insbesondere in den letzten Jahren. So

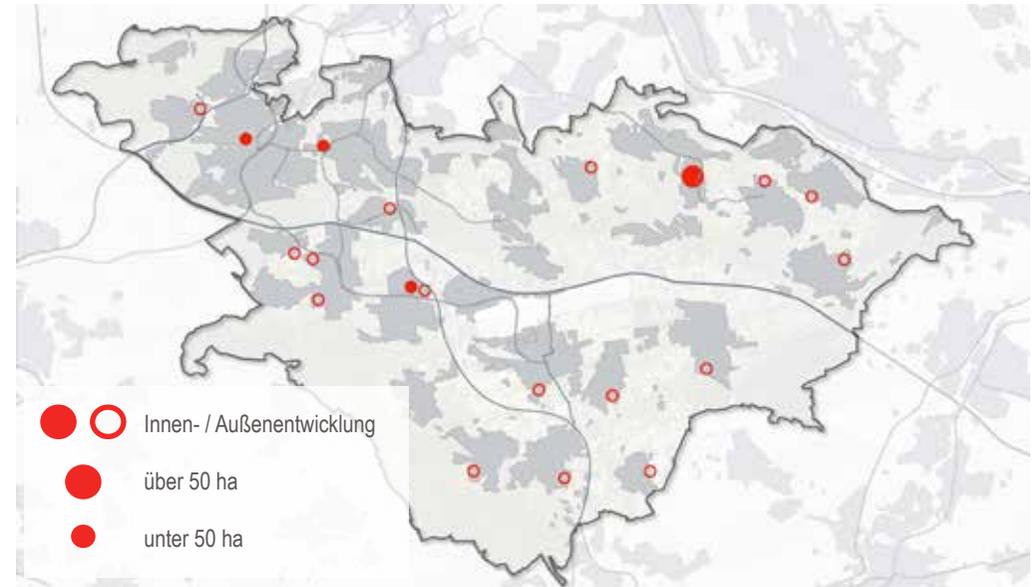


Abb. 14: Ausgewählte Siedlungsschwerpunkte ca. 2000-2018

sind rund um die S-Bahnhaltepunkte Vaihingen, Leinfelden und Echterdingen größere Umstrukturierungsprojekte zu beobachten. Hieran kann in der Konzeptplanung angesetzt werden.

Im Zuge der Siedlungsentwicklung ist auch die Sicherung der Versorgung wie Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Kultur- und Sporteinrichtungen sowie Bildungsangebote zu gewährleisten. Die Entwicklung von Flächen im Innenbereich sowie in der Nähe dieser Einrichtungen gewährleistet eine optimale Versorgung. Dort wo diese Angebote fehlen, müssen bei Neuplanungen neue Versorgungszentren, idealerweise im Einzugsbereich des leistungsfähigen ÖPNV geschaffen werden.



Abb. 15: Scharnhäuser Park, Ostfildern



Abb. 16: Rosenparkquartier in Vaihingen

2.2 WIRTSCHAFT UND BESCHÄFTIGUNG

Wirtschaftliche Entwicklung

Die Region Stuttgart führt den Innovationsindex der Regionen Baden-Württembergs deutlich an. Der Anteil des produzierenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung sank zwar von etwa 39% im Jahr 2008 auf etwa 33% im Jahr 2015, ist aber trotzdem noch deutlich höher als in vergleichbaren Ballungsräumen. Produktionsschwerpunkte der Region Stuttgart finden sich insbesondere im Neckartal sowie in Stuttgart-Zuffenhausen. Auch im Filderraum gibt es bedeutende Standorte, allerdings ist dieser Teilraum der Region Stuttgart auch sehr stark durch Büronutzungen geprägt.

Über 98% der Unternehmen in der Region Stuttgart sind kleinere (1-9 Beschäftigte) und mittlere (10-49 Beschäftigte) Unternehmen, viele davon hochspezialisiert. Insbesondere diese ortsansässigen Unternehmen sorgen für Wachstum und Beschäftigung. Ein Problem ist der Arbeitskräftemangel, dieser wird in den kommenden Jahren wohl nur durch die Zuwanderung gedeckt werden können, wobei die Region Stuttgart im Vergleich deutlich mehr internationale Arbeitskräfte anzieht als andere Regionen.

Zuletzt fand in großen Betrieben eine erhebliche Nachverdichtung statt. Dies führt zu erheblichen Arbeitsplatzkonzentrationen und geht einher mit steigenden Anforderungen an die Mobilitätsangebote. Auch die Diversifizierung des produzie-

renden Gewerbes schreitet im Filderraum voran (Stichwort Industrie 4.0). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im produzierenden Gewerbe wird weiter abnehmen, die Beschäftigtenzahlen insgesamt jedoch steigen. Die Zahl der Beschäftigten im Dienstleistungssektor wuchs z.B. in der Region Stuttgart von 46 % (1991) auf rund 65 % (2013).

Wirtschaftsstandorte

Im Filderraum sind eine Reihe von namhaften Unternehmen in einer Vielzahl von Standorten ansässig. Beinahe jeder Ortsteil im Filderraum verfügt über mehrere Gewerbestandorte, wobei die höchste Konzentration entlang der A8 und der B27 zu beobachten ist. Sowohl von der Fläche, als auch der Beschäftigtenzahl her sticht insbesondere der Synergiepark Vaihingen-Möhringen hervor. Hier sind auch in den kommenden Jahren erhebliche Investitionen und neue Beschäftigte zu erwarten.

Die Bandbreite der im Filderraum vorhandenen Wirtschaftsstandorte ist besonders groß. In jeder Gemeinde sind unterschiedliche Branchen vorhanden, allerdings lassen sich auch Schwerpunkte identifizieren. Das produzierende Gewerbe, das sich in der Regel aus ortsansässigen Familienunternehmen entwickelt hat, ist insbesondere im Synergiepark, in Leinfelden, in Scharnhausen, in Berkheim, in Nellingen, in Denkendorf, in Neuhausen und in Bonlanden vorhanden.

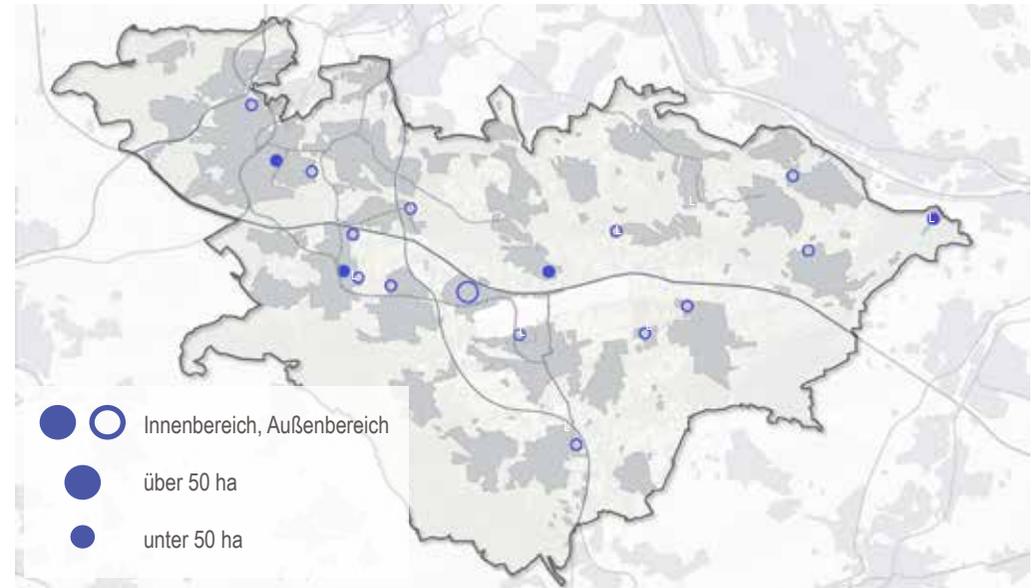


Abb. 17: Ausgewählte Gewerbeentwicklungen der letzten Jahre inkl. Messe

Hochtechnologieunternehmen z.B. aus der Softwarebranche gibt es im Stuttgart Engineering Park (STEP) in Vaihingen, im Synergiepark, in Leinfelden, in Echterdingen, in der Achse Berkheim - Nellingen - Denkendorf sowie in Neuhausen. Größere Büroparks sind insbesondere zwischen Vaihingen und Möhringen sowie entlang des B27 Korridor (Sternhäule, Fasanenhof-Ost) lokalisiert worden, während urbane Dienstleistungsstandorte mit einer gemischten Nutzung insbesondere in Vaihingen (STEP, Stadtteilzentrum, Synergiepark), Leinfelden-Nord und Scharnhauser Park entstanden sind. Automobilorientierte Gewerbestreifen nach amerikanischen Vorbild mit Autohäusern, Tankstellen, Fast Food Restaurants usw. haben sich in Fil-



Abb. 18: Synergiepark Vaihingen-Möhringen



Abb. 19: Gewerbegebiet in Leinfelden

derstadt entlang der Echterdinger und der Sielminger Straße gebildet. Größere Logistikstandorte befinden sich in Fildersstadt (südlich des Flughafens und in Bonlanden-Nord), in Neuhausen-West, und in Scharnhäusern. In Echterdingen-Nord, im Synergiepark und in Plattenhardt haben sich Gewerbegebiete mit Einzelhandelsstandorten in größerem Umfang entwickelt. Klassische Gewerbegebiete mit kleinteiligen Gewerbenutzungen sind mit wenigen Ausnahmen in jedem Ortsteil im Filderraum anzutreffen. Die größten dieser Standorte (mehr als 10 ha) befinden sich in Vaihingen, Leinfelden-Nord, Ostfildern (alle Stadtteile), Berkheim-Ost, Neuhausen, Bernhausen-West, Plattenhardt und Bonlanden. Weitere bedeutende Beschäftigungsschwerpunkte sind das SI-Centrum in Möhringen, die Landesmesse und der Flughafen mit der Airport City.

Der Stuttgarter Flughafen stellt einen wichtigen Wirtschafts- und Beschäftigungsstandort dar. Allein die Flughafen Stuttgart GmbH beschäftigt über 1.000 Mitarbeiter. Im direkten Umfeld sind weitere 300 Unternehmen vorhanden. Zwischen Flughafen terminal und Landesmesse entwickelt sich seit einigen Jahren eine dynamische Airport City. Diese wird durch Nachverdichtung und Umstrukturierung künftig noch bedeutender.

Mit einer Nutzfläche von ca. 120.000 m² ist die Landesmesse Stuttgart die sechstgrößte Messe Deutschlands. Seit der Eröffnung 2007 hat sich die Nutzungsintensität

deutlich erhöht, so dass bereits von 2016 bis 2018 ein Neubau auf einem Messeparkplatz entstand. Ein neuer westlicher Messeingang befindet sich an der Stelle, an der derzeit ein Stadtbahnhalte geplant wird. Die Landesmesse Stuttgart wird nach der Fertigstellung des Filderbahnhofs der einzige Standort in Deutschland sein, der im Umkreis von 1,5 km über einen Autobahnanschluss, einen ICE-Halt und einen Flughafen verfügt.

Bewertung

Der Wirtschaftsstandort Filderraum ist bereits heute besonders wettbewerbsfähig und dynamisch. Es besteht ein großer Mix an Branchen Dabei sind sowohl ortsansässige als auch international operierende Firmen ansässig. Durch die große Zahl an Unternehmen herrscht im Filderraum nahezu Vollbeschäftigung. Allerdings zeigen Arbeitskräftemangel, fehlende Erweiterungsstandorte und die an der Kapazitätsgrenze angelangte Infrastruktur die Grenzen der Entwicklung auf. Ohne deutliche Verbesserungen wird auch die ökonomische Prosperität und Dynamik des Filderraums langfristig abnehmen. Bei der Entwicklung von Standorten sollte der Trend zur Nachverdichtung in die Jahre gekommener Gewerbeflächen, insbesondere im Umfeld der Haltepunkte des ÖPNV weiterverfolgt werden, da dadurch die Flächeninanspruchnahme reduziert und der Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität erleichtert wird.

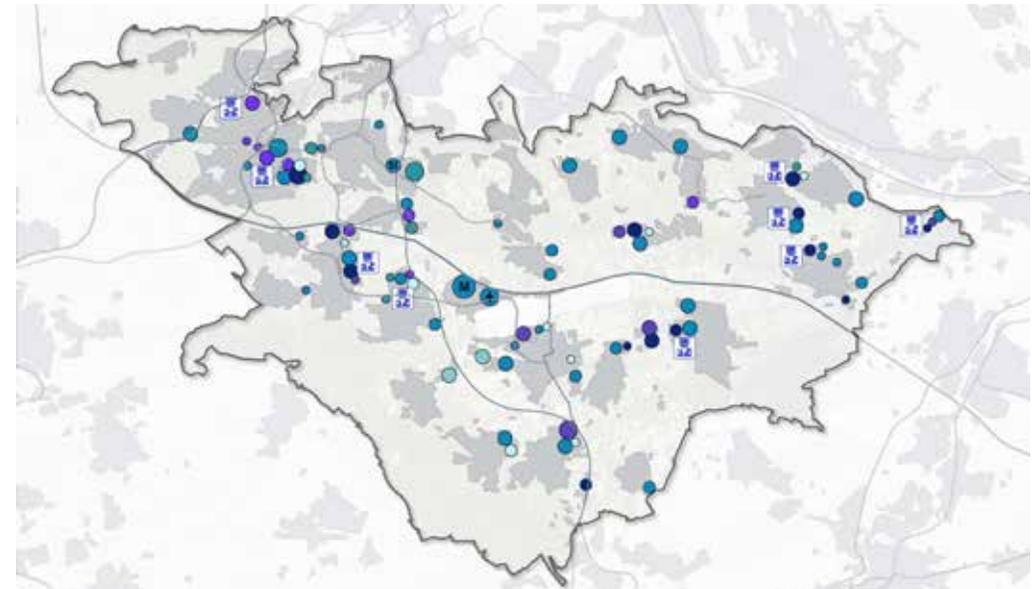


Abb. 20: Wirtschaftsstandorte über 2 ha

- Produzierendes Gewerbe
- Büroparks
- Urbanes Gewerbe
- Logistik
- Kommerzstreifen
- Gewerbe mit Einzelhandelsstandorten
- Klassisches Gewerbegebiet
- Airport City
- Landesmesse
- SI-Centrum
- 2-5, 5-10, 10-20, 20-50, über 50 ha
- Konzentration von Hochtechnologie



Abb. 21: Messeparkhaus



Abb. 22: Airportcity Stuttgart

2.3 FORSCHUNG UND HOCHSCHULEN

Wissensstandorte

Der Filderraum ist ein Schwerpunkt für Forschung und wissensbasierte Wirtschaft in der Region Stuttgart. In den 1950er Jahre zogen zunächst einzelne Institute der Universität Stuttgart nach Vaihingen. In den 1960er Jahren wurde dann der Campus Vaihingen für die naturwissenschaftlich-technischen Fachbereiche der Universität errichtet. 1975 zogen zwei Max-Planck-Institute nach Büsnau und in den 1980er Jahren ließen sich verschiedenen Fraunhofer Institute am Campus Vaihingen nieder. Inzwischen befinden sich auf dem Campus auch die Hochschule der Medien und ein Teil der Hochschule für Technik. Im Rahmen der Exzellenzinitiative des Bundes entstand der Kooperative Forschungscampus Vaihingen.

Der zweite Hochschulstandort des Filderraums befindet sich in Stuttgart-Hohenheim. Das im späten 18. Jahrhundert erichtete Schloss Hohenheim ist seit 1818 Sitz eines landwirtschaftlichen Instituts (später Landwirtschaftliche Hochschule) und seit 1968 Universität Hohenheim. Im Laufe der Zeit hat sich ein weitläufiger Hochschulcampus für fast 10.000 Studierende entwickelt. In den letzten Jahren haben sich im Umfeld weitere Wissens-einrichtungen wie die Steinbeis-Hochschule angesiedelt.

In Denkendorf, im Osten des Filderraums, befinden sich darüber hinaus die Deut-

schen Institute für Textil- und Faserforschung (DITF). Es handelt sich dabei um das größte Forschungszentrum dieser Art in Europa. Das Zentrum hat sich auf einem kleinen Forschungscampus im unteren Körschtal angesiedelt.

Außerdem gibt es im Filderraum weitere kleinere Wissensstandorte wie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt auf dem Campus Vaihingen, Institute der Universität Stuttgart im Stadtteilzentrum Vaihingen bzw. im Synergiepark sowie das Steinbeis Center of Management and Technology in Filderstadt.

Darüber hinaus gibt es im Filderraum eine Vielzahl von Unternehmen aus dem Wissenssektor bzw. aus den Bereichen wissensorientierte Dienstleistungen und wissensorientierte Produktion. Schwerpunkte sind hier der STEP, der Synergiepark sowie die Achse Berkheim - Nellingen - Denkendorf.

Bewertung

Die bestehende Hochschul- und Forschungslandschaft sowie die Ausrichtung vieler Unternehmen im Filderraum lassen den Schluss zu, dass die Region große Potenziale für die Entwicklung zu einer Wissensregion mit überregionaler Strahlkraft besitzt. Bereits jetzt verfügen diese Standorte über gute verkehrliche Anbindungen, wodurch ein stetiger Austausch mit anderen Wissens-einrichtungen möglich ist. Durch den Filderbahnhof und den

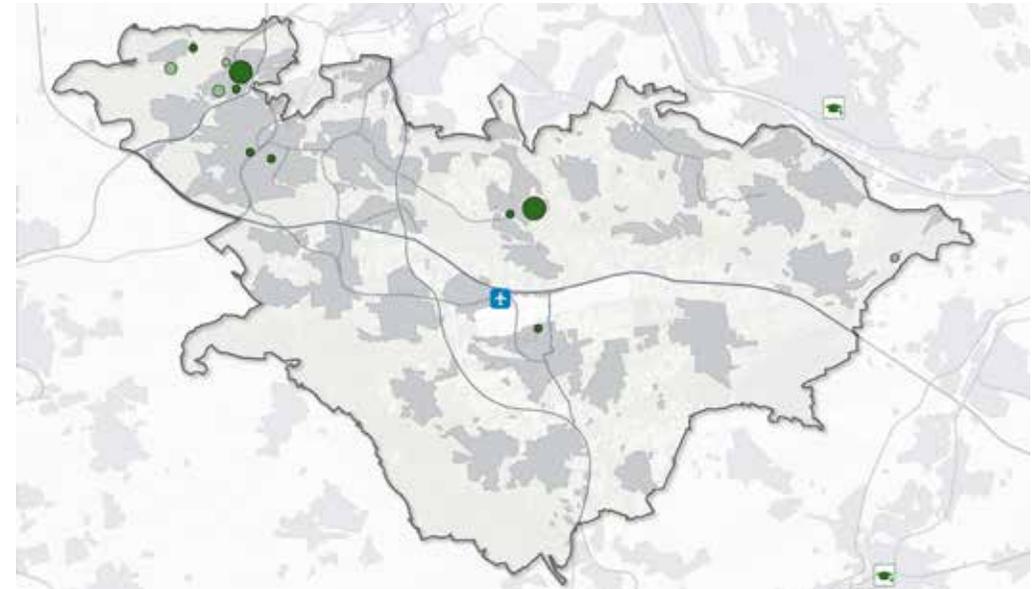


Abb. 23: Forschungs- und Bildungsstandorte

geplanten Ausbau des ÖPNV im Filderraum können diese Standorte noch besser vernetzt werden und sich weitere Synergien ergeben. Zusätzlich besteht Potenzial für weitere Wissens-einrichtungen bzw. Erweiterungen bestehender Einrichtungen. Darüber hinaus sind auch ergänzende Wohnflächen nötig, denn bereits heute gibt es große Engpässe bei Studierendenunterkünften. Auch die zunehmende Zahl an ausländischen Forschungs- und Hochschulbeschäftigten stellt die Region vor eine Herausforderung.

- Hochschulen
- Forschungseinrichtungen
- Standortgröße über 50 ha
- Standortgröße 5-10 ha
- Standortgröße unter 5 ha
- ✈ Flughafen Stuttgart

2.4 MOBILITÄT

Die Straßen im Filderraum sind überwiegend hoch belastet. Die A8 bei Oberriechen ist mit bis zu 74.000 und die B27 bei Echterdingen mit bis zu 40.100 Pkw/24h belastet. A8, B27 und L1192 bei Ostfildern-Nellingen waren im Jahr 2010 teilweise zu 85% und mehr ausgelastet (Verband Region Stuttgart). Die Kapazität der Straßen liegt somit am Limit und wird mehr und mehr zu einem Problem für Bewohner und die Wirtschaft. Derzeit werden einige Straßenprojekte wie die sogenannte Filderauffahrt kontrovers diskutiert. Stellt sie für die Einen die Lösung der Verkehrsproblematik dar, befürchten Andere, dass durch solche Projekte noch mehr Individualverkehr ausgelöst wird.

Auch das bestehende Schienennetz ist hoch ausgelastet, insbesondere die S-Bahnlinien vom Stuttgarter Zentrum zum Flughafen. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split betrug 2009/10 im westlichen Filderraum lediglich 11,2 % und war damit noch geringer als in der gesamten Region Stuttgart (12,5 %). Der Kfz-Anteil lag dagegen bei 44,2 % (Region Stuttgart 43,4%). Derzeit im Bau befindlich ist die Neubaustrecke des Schienenfernverkehrs nach Ulm mit Halt am Flughafen. In der Planungsphase befindlich sind die Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen über Sielmingen nach Neuhausen sowie die Stadtbahnlinie von Fasanenhof-Schelmenwasen zum Flughafen. Mittelfristig ist auch die Verlängerung der Stadtbahnlinie von Leinfelden bis Echterdingen-Mitte vorgesehen.

Der Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split war im westlichen Filderraum mit 11,8 % im Jahr 2009/10 deutlich höher als in der gesamten Region (6,8 %). Dies liegt womöglich an dem vergleichsweise hohen Anteil von Studierenden oder auch aufgrund der relativ ebenen Hochfläche. Der Fußverkehr war dagegen mit einem Anteil von 19,4 % am Modal Split (Region Stuttgart 23,6 %) relativ gering. Das Fahrrad- und Fußwegenetz ist im Filderraum relativ gut ausgebaut. Allerdings bestehen an einigen Stellen Lücken. Die A8 und die B27 stellen deutliche Barrieren dar, die nicht an allen notwendigen Stellen Brücken oder Unterführungen aufweisen. Die Feldwege zwischen den landwirtschaftlichen Flächen stellen wichtige Fuß- und Radverbindungen für die Naherholung dar. Derzeit gibt es im Filderraum noch keine Radwegeschnellverbindung

Bewertung

Die starken Verkehrsengpässe im MIV können nur durch Straßenneubauten oder die Verlagerung auf andere Mobilitätsarten verringert werden. Ein starker Ausbau würde allerdings voraussichtlich zu mehr Verkehr führen. Daher wird vorgeschlagen nur an wenigen Stellen das MIV-Netz zu ergänzen, z.B. durch Ortsumgehungen. Neue Großprojekte wie der Filderaufstieg sind genau abzuwägen. Es wird vorgeschlagen insbesondere auf eine Stärkung des Umweltverbunds zu setzen, ergänzt um alternative Mobilitätsformen wie Car-sharing und Expressbusse.

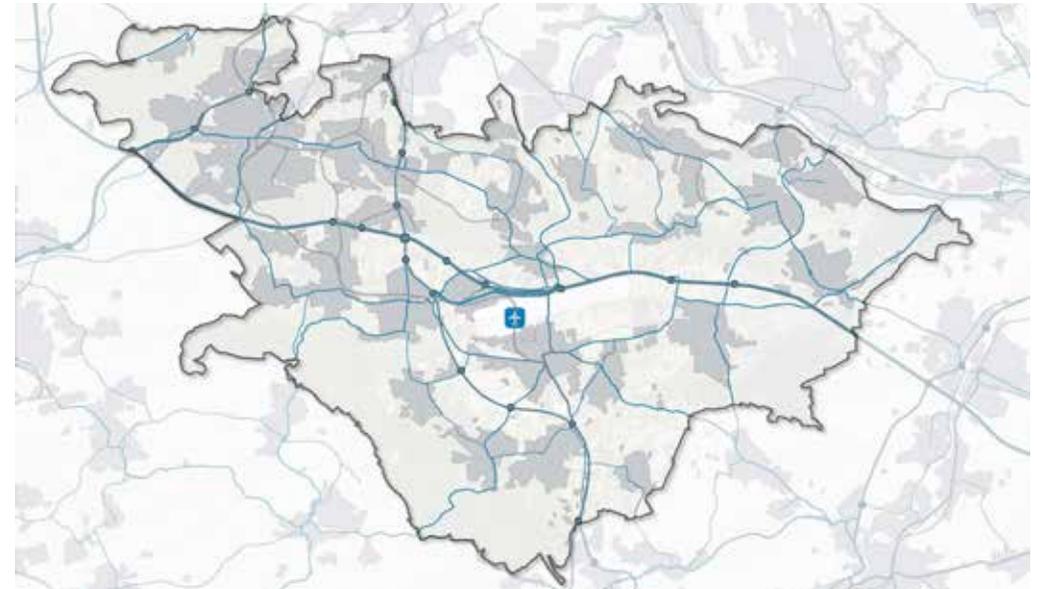


Abb. 24: MIV Bestand

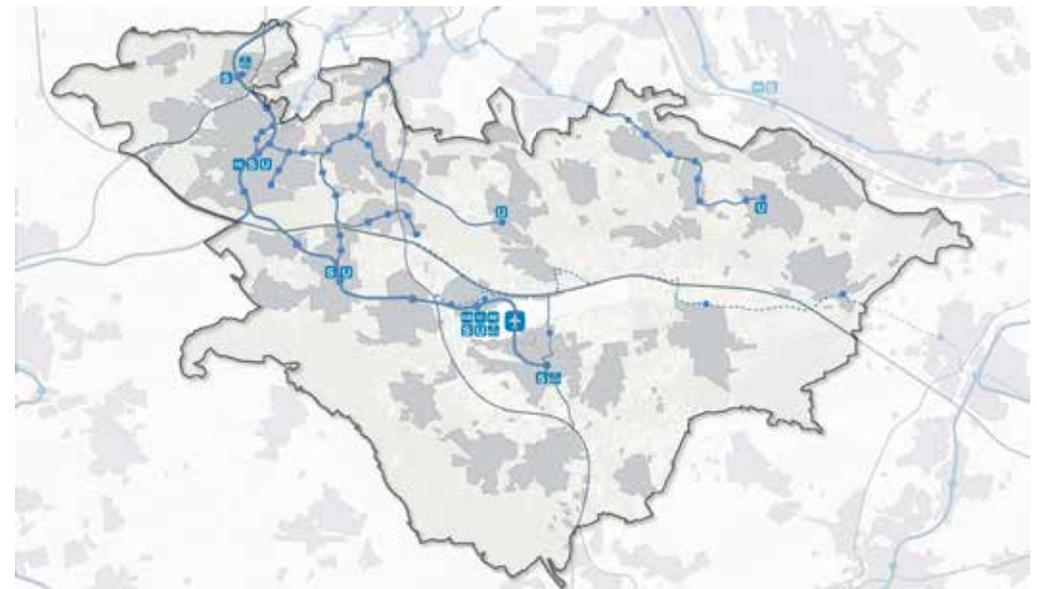


Abb. 25: ÖV Bestand

2.5 LANDSCHAFT UND NATUR

Landschaftsraum

Der Filderraum zeichnet sich durch waldarme weiträumige Felder im Inneren, ausgedehnte Waldbereiche an den Rändern sowie Streuobstbestände und kleinere Wald- und Wiesenbereiche an den Siedlungsrändern sowie im Körchtal aus. Die hohen und oft divergierenden Nutzungsansprüche an den Raum führen zu einer großen Konkurrenz nicht nur im Hinblick auf Siedlungs- und Verkehrsflächen sondern auch innerhalb der Freiraumnutzungen.

Topografisch gesehen sind die Filder eine ca. 400 m hohe Hochebene oberhalb des Neckartals, die sich nach Westen zum Schönbuch auf über 500 m erhebt.

Der Filderraum stellt historisch eine der bedeutendsten landwirtschaftlichen Anbauflächen in der Region Stuttgart dar. Die Böden auf der Filder-Hochebene zählen zu den besten und ertragreichsten Baden-Württembergs. Der Anteil der landwirtschaftlichen Flächen beträgt derzeit etwa 40 %, ist aber in den letzten Jahrzehnten stetig zurückgegangen. Grund dafür sind die großen Siedlungs- und Infrastrukturprojekte, darunter die Verlängerung der Start- und Landebahn des Stuttgarter Flughafens und der Bau der Landesmesse Stuttgart.

Insbesondere in den Ortsrandlagen sowie im Körchtal befinden sich auch ausgedehnte Streuobstwiesen, die sich immer

wieder mit kleinteiligen landwirtschaftlichen Flächen oder kleineren Waldstücken abwechseln. Die vielfältige Landschaft trägt erheblich zu einem ansprechenden Landschaftsbild bei, welches für die Identität des Filderraums bedeutend ist.

Ebenfalls sehr prägend sind im Filderraum die ausgedehnten Waldbestände. Die größten zusammenhängenden Waldflächen befinden sich im Südwesten, dem sogenannten Schönbuchrand. Auch östlich von Neuhausen und Denkendorf, in den Stuttgarter Filderstadtteilen sowie im Körchtal befinden sich Waldflächen, die überwiegend forstwirtschaftlich genutzt werden und außerdem der Naherholung dienen.

Größere Flüsse sind im Filderraum nicht vorhanden, jedoch fließt der Neckar nicht weit entfernt östlich und nördlich. Mehrere Nebenflüsse und -bäche des Neckars durchfließen den Filderraum und tragen mit ihrem Flussauen zu einem ansprechenden Landschaftsbild bei. Hierbei ist in erster Linie die Körtsch zu nennen, die beinahe den gesamten Filderraum von Vaihingen im Westen über Möhringen, Scharnhausen bis Denkendorf durchfließt und bei Esslingen-Sirnau in den Neckar mündet. Bedeutend ist auch der Reichenbach, der in den Hügeln Südwestlich von Vaihingen entspringt, an Mussberg und Stetten vorbeifließt und südwestlich von Plattenhardt in die Aich, einen Nebenfluss des Neckars mündet. Größere stehende Gewässer sind nicht vorhanden.

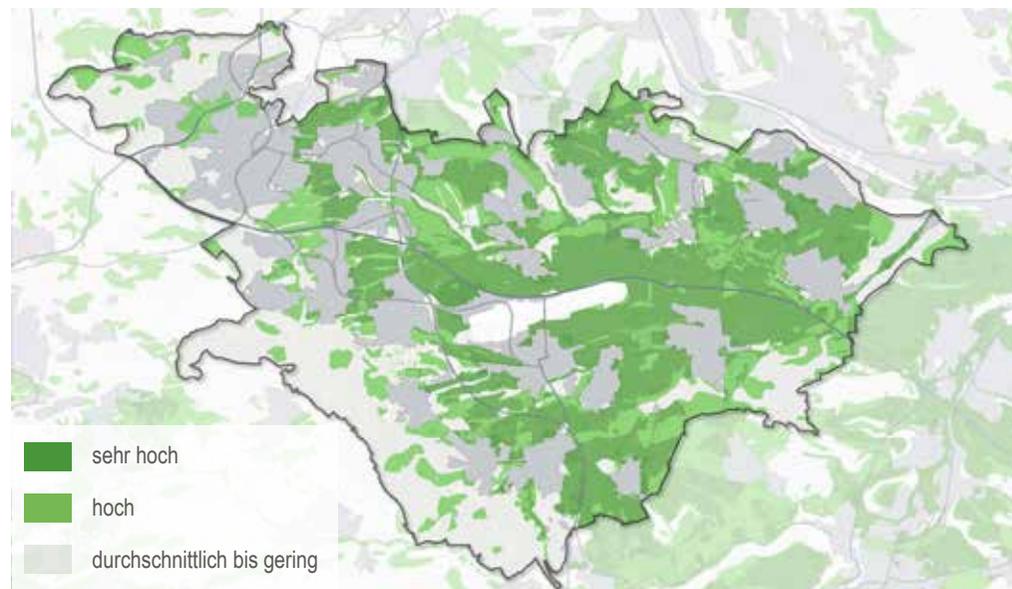


Abb. 26: Bodenqualität

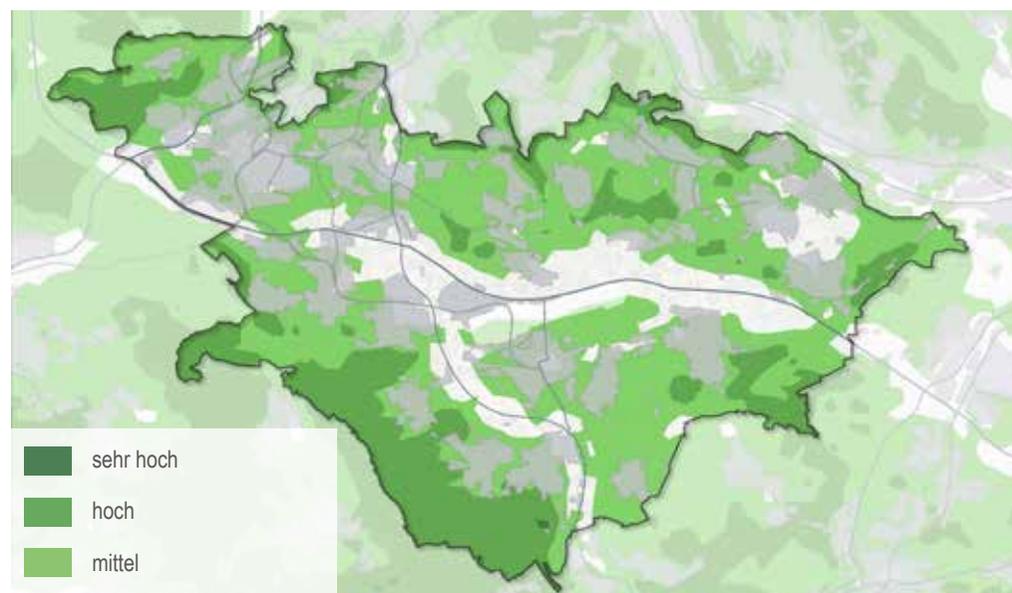


Abb. 27: Landschaftsbildbewertung

Naturraum

Im Filderraum sind umfangreiche Flächen für den Schutz von Natur, Arten, Wasser und Landschaft ausgewiesen. Allein über 40% der Gesamtfläche des Filderraums sind als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Dazu zählen insbesondere der Schönbuchrand, die siedlungsnahen Naturräume der Stuttgarter Filderstadtteile, sowie von Ostfildern und Denkendorf sowie die Feldfluren südlich von Neuhausen und östlich von Filderstadt.

Auch mehrere Naturschutzgebiete liegen im Filderraum. Die flächenmäßig größten befinden sich nördlich von Vaihingen, zwischen Möhringen und Plieningen sowie zwischen Plieningen und Scharnhausen.

Darüber hinaus sind sämtliche Naturschutzgebiete und ein Teil der Landschaftsschutzgebiete auch als Flora-Fauna-Habitat im Rahmen der europäischen Natura 2000 Flächen geschützt. Es handelt sich dabei u.a. um Flächen nördlich von Vaihingen, zwischen Möhringen und Plieningen, am Schönbuchrand und südlich von Kernat.

Die Filderböden sind für den Bodenwasserhaushalt sehr bedeutend, da sie ein hohes Wasserspeichervermögen aufweisen und so z.B. auch bei Starkregenereignissen als wichtiger Zwischenspeicher fungieren können. Die Wälder im Nordwesten bei Vaihingen sind als Quellenschutzgebiet geschützt. Die Zone umfasst

u.a. den Campus Vaihingen, die Patch Barracks, das Stadtteilzentrum von Vaihingen und Büsnau. Ein Teil dieser Fläche ist auch als Wasserschutzgebiet (Zone 1 und Zone 2) geschützt. Daneben befinden sich Wasserschutzgebiete der Zone 2 im Bereich der Esslinger Filderstadtteile, südlich von Denkendorf (darunter auch eine geplante Schutzfläche) und südlich von Neuhausen.

Die Auenbereiche der Flusssysteme sind als HQ 100-Überschwemmungsgebiete von neuer Bebauung freizuhalten. Es handelt sich dabei um Flächen die im Rahmen eines statistisch gesehen alle 100 Jahre eintretenden Hochwasserereignisses überschwemmt werden. Dazu zählen teils auch ausgedehnte Bereiche, wie z.B. zwischen Vaihingen und Möhringen oder entlang der Körsch im unteren Körschtal zwischen Denkendorf und dem Neckar.

Auch einzelne geschützte Naturdenkmale sind im Filderraum zu finden. Dazu zählen u.a. ein kleiner See nordwestlich von Möhringen, mehrere Wiesen und Feldfluren im Körschtal sowie mehrere Waldflächen überwiegend am Schönbuchrand.

Im zentralen, intensiv landwirtschaftlich genutzten Bereich der Filder haben die wenigen verbliebenen linearen oder punktuellen Biotop-Strukturen eine wichtige ökologische Trittsteinfunktion. Hochwertige Lebensräume für Tiere und Pflanzen finden sich entlang der Fließgewässer und in Form von Streuobstwiesen und

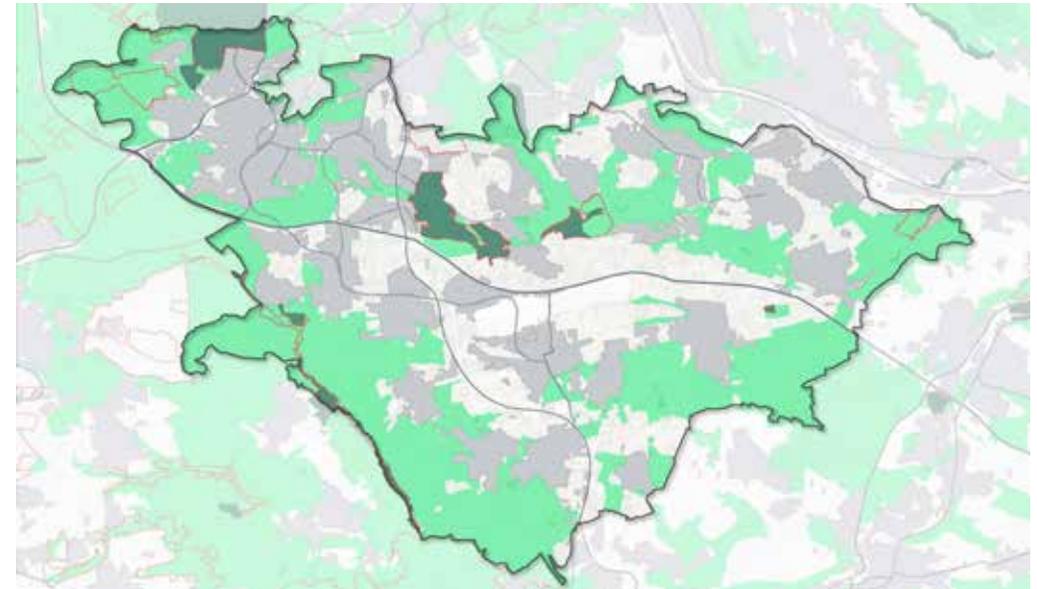


Abb. 28: Ausgewählte Schutzgebiete

- Landschaftsschutzgebiet (LSG)
- Naturschutzgebiet (NSG)
- Flora-Fauna-Habitat (FFH)



Abb. 29: Landschaftsschutzgebiet bei Sielmingen



Abb. 30: Landschaftsschutzgebiet bei Möhringen

extensivem Grünland. Arten- und strukturreich sind auch die umgebenden Wälder sowie die Hangbereiche des Neckartals. Die Kernflächen des Biotopverbunds befinden sich vorwiegend an den Rändern des Filderraums, insbesondere am Schönbuchrand, sowie zwischen Möhringen und Plieningen. Die Kernflächen werden durch Verbindungsflächen und Landschaftskorridore, die sich insbesondere im Körschtal und entlang der Filderterrassen erstrecken, ergänzt.

Klimafunktion

Der Filderraum weist in großen Teilen eine bedeutende Klimafunktion auf. Dies trifft sowohl für den Freiraum, als auch für die Siedlungsflächen zu. In den bebauten Gebieten von Vaihingen und Möhringen gibt es Bereiche, die aufgrund der hohen Dichte klimatische Nachteile aufweisen. Für das Siedlungsklima der Filder sind Kaltluftentstehungsgebiete (Äcker, Grünland), Frischluftproduzenten (Waldgebiete) und Luftleitbahnen (Fluss- und Bachsysteme) von besonderer Relevanz. Für die Umgebung sind die Kaltluftabflussbereiche, die sich von der Filderhochebene Richtung Neckartal ziehen (Berg-/Talwindbereiche und Hangabwindbereiche) bedeutend. In der künftigen Raumentwicklung ist es daher notwendig bestimmte klimatologisch bedeutsame Bereiche von einer Bebauung freizuhalten.

- Kernflächen
- Verbindungsflächen
- Landschaftskorridore

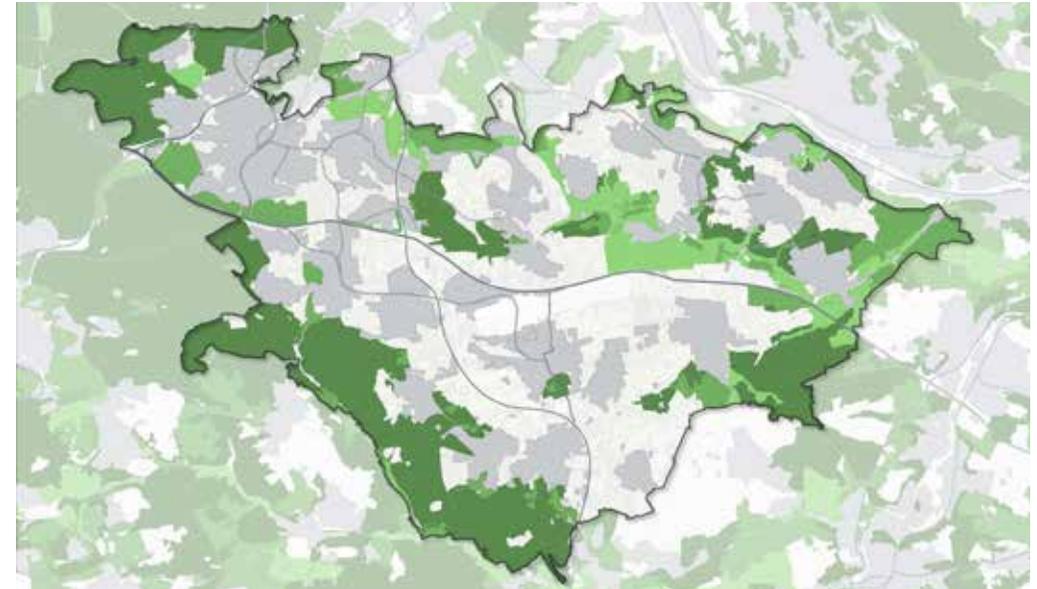


Abb. 31: Biotopverbund

- Freiraum
 - Bedeutende Klimafunktion
 - weniger bedeutende Klimafunktion
 - geringe Klimafunktion
- Bebauung
 - Bedeutende Klimafunktion
 - Klimafunktion
 - geringe Klimafunktion
 - klimatische Nachteile
- Hangabwindbereich
- Berg-/Talwindbereich

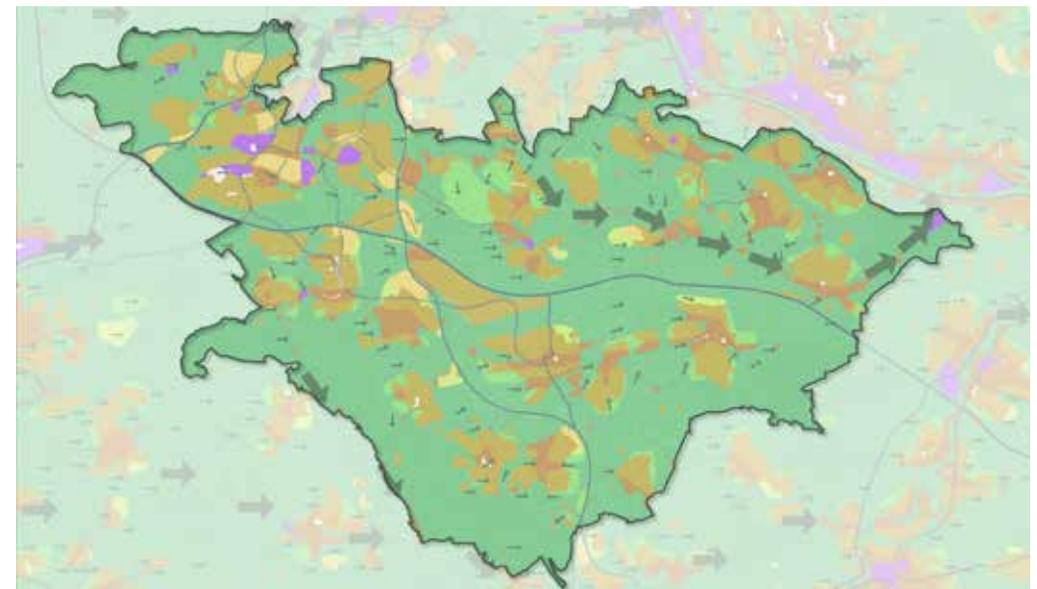


Abb. 32: Klimafunktion

Bewertung

Die Landschaft im Filderraum ist durch die zunehmende Versiegelung durch Siedlungs- und Verkehrsflächen bedroht. Da sich der Filderraum künftig noch dynamischer entwickeln wird, ist es von großer Bedeutung, zusammenhängende Bereiche für die Freiraumnutzungen zu sichern.

Um den Filderraum auch künftig als landwirtschaftliche Produktionsfläche und Kulturlandschaft zu erhalten, ist es unabdingbar zusammenhängende Flächen insbesondere mit guter oder sehr guter Bodenfunktion zu erhalten. Kompromisse sind hierbei unerlässlich, da sich die besten Böden meist in den Bereichen mit dem stärksten Entwicklungsdruck befinden. Die Waldflächen weisen neben ihrer Nutzung für die Forstwirtschaft auch eine bedeutende Funktion für den Natur- und Artenschutz sowie die Naherholung auf und sind somit in vielfältiger Weise bedeutend. Die Wälder sind daher im Vergleich zu den landwirtschaftlichen Flächen viel weniger betroffen da trotz des hohen Entwicklungsdrucks kaum Waldflächen für die Siedlungsentwicklung in Anspruch genommen werden.

Auch der Naturraum mit den Schutzgebieten ist stark von der zunehmenden Flächenversiegelung sowie den hohen Emissionen betroffen. Dabei sind insbesondere die durch das hohe Verkehrsaufkommen verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastungen zu nennen. Auch künftig sollten

Naturflächen wie Biotope ausgebaut und miteinander vernetzt werden um den Freiraum- und Biotopverbund zu sichern und zu stärken.

Die Freiräume im Filderraum verfügen neben der Sicherung von Lebensräumen für Flora und Fauna aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte auch über eine wichtige Erholungsfunktion. Neben den Waldgebieten und den weiten offenen Feldern zählen auch die ausgedehnten Streuobstwiesenbestände, die sich meist in den Randlagen der Siedlungsflächen befinden, zu einem wichtigen Naherholungsraum. Die Vielfalt der Filderlandschaft mit den drei Hauptkategorien Wald, Feld und Streuobstwiese sollte aufgrund der naturräumlichen Bedeutung und der identitätstiftenden Wirkung unbedingt erhalten bleiben. Direkt an den Flughafen angrenzend ist bei einem Lärmpegel von über 60 dB(A) allerdings kaum von einer Erholungsfunktion auszugehen. Daher könnte ein Konzeptbestandteil sein, dort gewerbliche Flächen zu entwickeln, wo eine Erholungsfunktion aufgrund von Lärm- oder Umweltbelastungen nicht oder nur schwer aufrechtzuerhalten ist. Wichtig ist außerdem die Durchlässigkeit von Landschaften und Wegeverbindungen schrittweise zu verbessern.

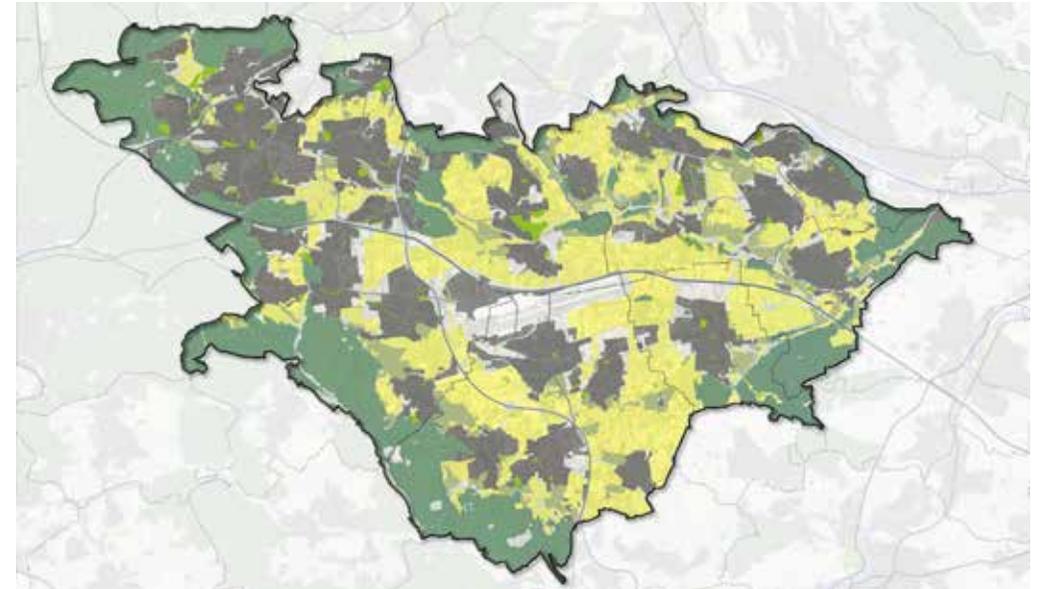


Abb. 33: Landschaftsräume

- Landwirtschaftliche Fläche
- Streuobstwiesen und Gärten
- Waldflächen
- Parkflächen und Friedhöfe
- Siedlungsflächen



Abb. 34: Filderlandschaft bei Leinfelden



Abb. 35: Filderlandschaft bei Echterdingen

2.6 KOMMUNALE PLANUNGEN

Der Filderraum ist einerseits durch kleinteilige Verwaltungsstrukturen, andererseits aber auch durch interkommunale Zusammenarbeit gekennzeichnet. Um über gemeindeübergreifende Projekte zielgerichtet diskutieren und entscheiden zu können, wurde ein Kommunalen Arbeitskreis Filder (KAF) geschaffen. Die vorbereitende Bauleitplanung findet aber weiterhin auf Gemeindeebene statt. Dabei gibt es sowohl Unterschiede in der Darstellung, als auch inhaltlicher Art. So ist der Flughafen Stuttgart z.B. im FNP der Stadt Leinfelden-Echterdingen als Verkehrsfläche, im FNP der Stadt Filderstadt aber als Sonderbaufläche Flughafen gekennzeichnet.

Im FNP der Landeshauptstadt Stuttgart fällt auf, dass nur wenige neue Flächen im Außenbereich geplant sind. Hier liegt der Schwerpunkt eindeutig auf der Innenentwicklung. Im Teilbereich Filder stechen die vielen Sonderbauflächen hervor. Es handelt sich dabei u.a. um die als Sonderbauflächen Militär gekennzeichneten Patch Barracks in Vaihingen und Kelley Barracks in Möhringen, das Areal des Max-Planck-Instituts in Büsnau, den Hochschul- und Forschungscampus Vaihingen, den Betriebshof der Verkehrsbetriebe im Synergiepark, das SI-Centrum in Möhringen und den Hochschulcampus Hohenheim. Die in Stuttgart angewendete Verbindung von zwei Nutzungsarten lässt sich in der Siedlung Assemwald mit ihren mehrgeschossigen Wohnhochhäusern beobachten. Hier wurden Wohnbauflächen und

Grünflächen kombiniert. Ansonsten fallen die im FNP Stuttgart dargestellten zahlreichen Grünkorridore auf, die insbesondere die dicht bebauten Kernbereiche der Stadtteile mit dem Landschaftsraum verbinden.

Im FNP der Stadt Leinfelden-Echterdingen fallen die großen Gewerbeerweiterungen entlang des Flughafens auf, wovon die südliche jedoch von einer Genehmigung ausgenommen wurde. Daneben lassen sich u.a. die Umstrukturierung des Bereichs nördlich des S-Bahnhofs Echterdingen sowie mehrere neue Wohnbauflächen in Leinfelden, Oberaichen, Musberg und eine durchgrünte Wohnbaufläche in Stetten ausmachen.

In Filderstadt fallen u.a. mehrere geplante Gemeinbedarfsflächen für Sport in Sielmingen und Bernhausen, geplante Wohnbauflächen in Sielmingen und Harthausen, sowie geplante gewerbliche Bauflächen in Bernhausen (West und Nord), Sielmingen (Nord), Bonlanden (Nordost) und Plattenhardt (Ost) auf. Ein beachtlicher Teil dieser Flächen befindet sich jedoch bereits in der Umsetzung.

In der Stadt Ostfildern befindet sich das Projekt Scharnhäuser Park in einem sehr weit fortgeschrittenen Stadium. Auch im derzeit rechtskräftigen FNP sind nur noch wenige Teilbereiche im Süden als geplante Bauflächen enthalten. Die künftige Entwicklung konzentriert sich auf die Stadtteile Ruit (zwei größere Wohnbauflächen),

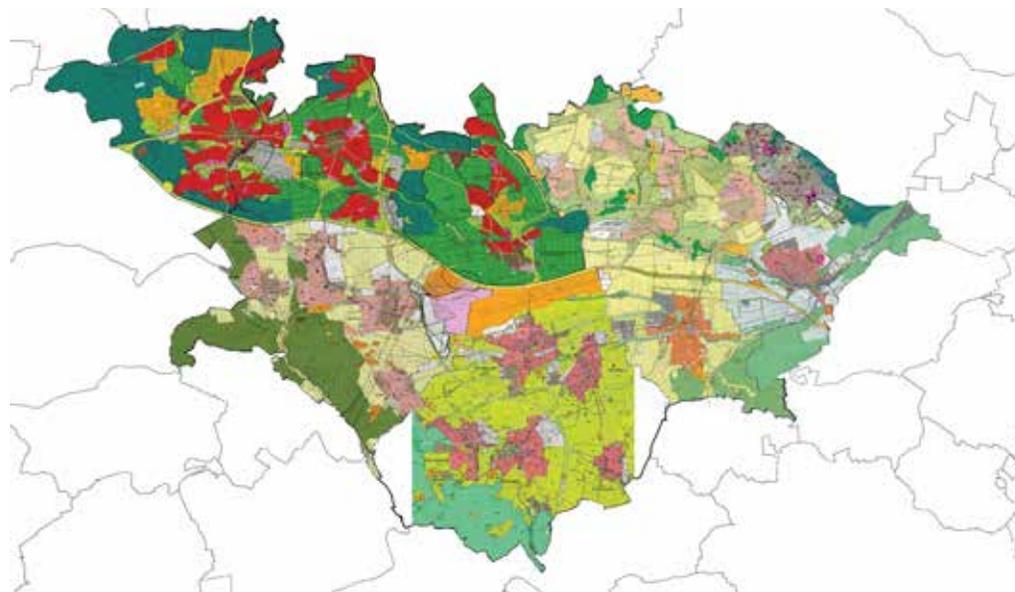


Abb. 36: Collage der Flächennutzungspläne der Filderkommunen

Kemnat (eine größere Wohnbaufläche), Scharnhausen (große Erweiterungsfläche des Gewerbegebietes, sowie größere Wohnbaufläche) und Nellingen (eine größere Wohnbaufläche und zwei gemischte Bauflächen). Im Gegensatz zu Filderstadt sind die meisten Flächen noch nicht entwickelt, da der Abschluss der Entwicklungstätigkeit im Scharnhäuser Park oberste Priorität hat.

In den beiden Esslinger Filderstadtteilen Zollberg und Berkheim ist als bedeutendste Maßnahme ein neues Gewerbegebiet geplant. Für dieses sind im FNP zwei alternativer Standorte (südlich und östlich von Berkheim) enthalten. Eine Entscheidung darüber welche gewerbliche

Baufläche entwickelt werden soll, ist noch nicht gefallen.

In der Gemeinde Denkendorf stechen insbesondere drei geplante Bauflächen hervor: Eine gewerbliche Baufläche im Norden, eine Wohnbaufläche im Osten sowie eine daran angrenzende Gemeinbedarfsfläche.

In der Gemeinde Neuhausen sind vergleichsweise umfangreiche Planungsflächen im FNP enthalten. Dabei sind vorrangig die Arrondierungen des östlichen Siedlungsrandes mit Wohnbauflächen, die geplanten gewerblichen Bauflächen im Norden sowie eine größere Gemeinbedarfsfläche Sport im Westen zu nennen.

Im Hinblick auf informelle Planungen gibt es in sämtlichen Filderkommunen Leitbilder und Entwicklungskonzepte für die gesamte Kommune oder Teilbereiche. Darüber hinaus wurden durch den KAF bereits mehrere gemeinsame Konzepte wie das Teilraumkonzept Filder oder das Konzept Landschaftspark Naturraum Filder beauftragt. Die Konzepte wurden bei den Entwicklungsüberlegungen dieser Arbeit berücksichtigt, soweit die Aussagen der Konzepte thematisch von Bedeutung waren. Weitergehende Entwicklungsüberlegungen, insbesondere solche, für die noch keine Planwerke vorliegen, wurden im Rahmen von Gesprächen mit den Filderkommunen aufgenommen und berücksichtigt.

Für die Stadt Stuttgart besteht u.a. ein Wirtschaftsflächenkonzept, indem wichtige Entwicklungslinien, Handlungsfelder und Strategieansätze für eine nachhaltige Gewerbeentwicklung in Stuttgart bis zum Jahr 2030 dargestellt werden. Für die Stadtbezirke im Filderraum werden dabei u.a. Aussagen zur Entwicklung des Synergieparks, des Campus Vaihingen und des Eiermann-Campus getroffen. Dabei wurden sowohl Überlegungen zur künftigen Nutzung, als auch der städtebaulichen Konfiguration angestellt. Des Weiteren wurden ein Stadtteilentwicklungskonzept für den Stadtbezirk Vaihingen, das Stadtentwicklungskonzept, die Zeitstufenlisten mit Potenzialen für Wohnen und Gewerbe, und das Verkehrsentwicklungskonzept aufgegriffen. Der Schwerpunkt der

Entwicklung in Stuttgart liegt auch hier auf der Innenentwicklung.

In Leinfelden-Echterdingen liegen u.a. ein Leitbild für die Stadtentwicklung ein Verkehrsentwicklungsplan sowie eine Übersicht der Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenziale vor. Letztere enthält die wichtigsten Entwicklungspotenziale der Stadt, unterschieden nach zeitlichen Prioritäten. Die meisten Potenziale sind bereits im Flächennutzungsplan enthalten und noch größtenteils unbebaut. Am ehesten sind in jüngster Zeit die Potenziale der Innenentwicklung genutzt worden. Die meisten Flächen werden als langfristiges Potenzial vorgehalten.

Für die Stadt Filderstadt liegen u.a. die Perspektive Filderstadt 2030 - Räumliches Leitbild, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK 1.0 und 2.0) und der Mobilitätsentwicklungsplan vor. Für diese Arbeit waren insbesondere die Aussagen des räumlichen Leitbilds hilfreich, da darin Überlegungen zur künftigen räumlichen und strukturellen Ausrichtung der fünf Stadtteile gemacht wurden. Enthalten waren u.a. der Vorschlag eines Grünzuges sowie einer Urbanitäts- und Mobilitätsachse entlang der künftigen S-Bahnstrecke.

Für die Stadt Ostfildern liegt u.a. ein Bauflächenpotenzialkonzept vor, in dem schon sehr konkret die künftigen Flächenpotenziale für sämtliche Nutzungen enthalten sind. Darin wird deutlich, dass in Ruit-Nordwest und Nellingen-West nach

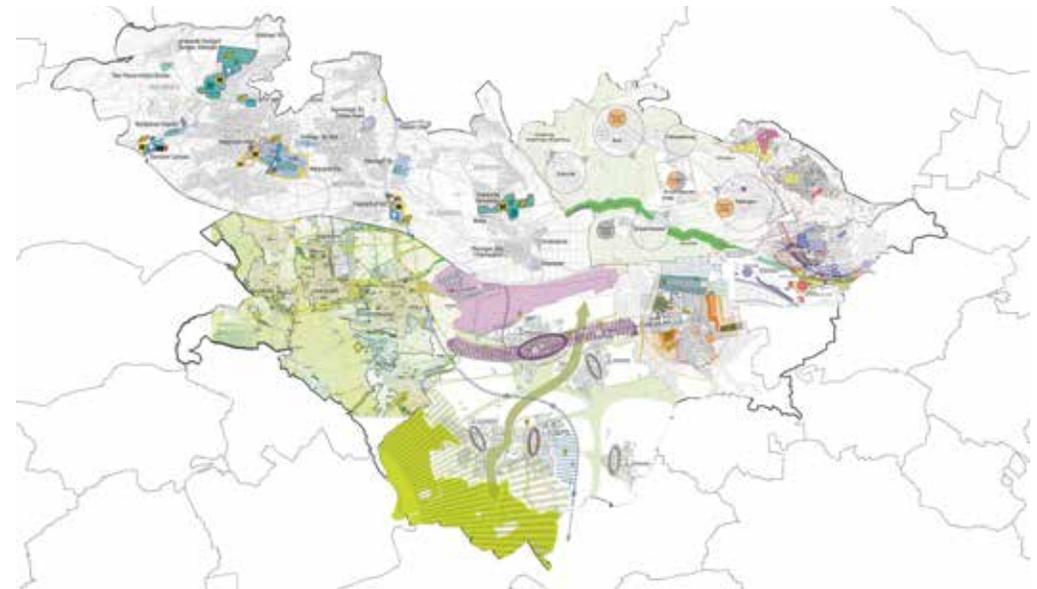


Abb. 37: Ausgewählte Entwicklungskonzepte und Leitbilder der Filderkommunen

2020 die künftigen Wohnentwicklungs- und in Nellingen-Süd und Scharnhausen-West die künftigen Gewerbeentwicklungsschwerpunkte gesehen werden.

Für die Große Kreisstadt Esslingen gibt es u.a. Szenarien und Strategiekarten zur räumlichen Stadtentwicklung. Für die beiden Filderstadtteile sind darin insbesondere die Stärkung und Weiterentwicklung vorhandener Gewerbebestände, die Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen, die Qualifizierung und Aufwertung älterer Siedlungsbestände sowie die Verlängerung der Stadtbahn von Nellingen nach Esslingen vorgesehen.

In Denkendorf ist ein Integriertes Kon-

zept zur Gemeindeentwicklung in Arbeit, von dem bereits erste Ergebnisse vorliegen. Außerdem gibt es Informationen zu Wohn- und Gewerbepotenzialen und eine Untersuchung zur S-Bahnverbindung ins Neckartal. Demnach wird eine Erweiterung der Siedlungsfläche nach Nordosten sowie eine künftige S-Bahnbindung angestrebt.

Auch in Neuhausen wird ein Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept erarbeitet. Erste Ergebnisse aus der mit den Bürgern diskutierten Flächenüberlegungen liegen bereits vor. Demnach wird in der Gemeinde auf ein Siedlungswachstum insbesondere nach Norden (Gewerbe) und Osten (Wohnen) gesetzt.

2.7 REGIONALPLANUNG

Der Regionalplan für die Region Stuttgart mit seinen 179 Städten und Gemeinden und ca. 2,8 Mio. Einwohnern wird vom Verband Region Stuttgart erstellt. Der aktuelle Regionalplan ist aus dem Jahr 2009 und legt die Grundsätze und Ziele der Regionalentwicklung für einen Zeitraum von ca. 15 Jahren fest. Diese Arbeit soll einen Beitrag leisten für die künftige Regionalentwicklung des Teilraums Filder und dient der Vorbereitung gegebenenfalls erforderlicher formaler Planungsverfahren, etwa zur (Teil-)Änderung des Regionalplans. Die Entscheidung darüber obliegt der politischen Willensbildung in den zuständigen Gremien.

Der Filderraum ist im Regionalplan mit der Raumkategorie Verdichtungsraum klassifiziert. In der Strukturkarte des Regionalplans werden darüber hinaus das Oberzentrum Stuttgart, das Mittelzentrum Esslingen am Neckar sowie die Unterzentren Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt und Ostfildern dargestellt. Von Stuttgart verlaufen über Esslingen am Neckar nach Plochingen, über Stuttgart-Vaihingen nach Sindelfingen bzw. Böblingen sowie über Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt und weiter Richtung Tübingen und Reutlingen Landesentwicklungsachsen und von Stuttgart-Vaihingen über Leinfelden-Echterdingen, Filderstadt und weiter nach Kirchheim unter Teck eine regionale Entwicklungsachse an der die künftige Entwicklung bevorzugt stattfinden sollte.

In der Raumnutzungskarte des Regional-

plans werden die sich aus den Grundsätzen und Zielen ergebenden verbindlichen Festlegungen sowie die aus anderen Planungen ergebenden nachrichtlichen Übernahmen zu den Kategorien Siedlungsstruktur, Freiraumstruktur, Verkehr, Ver- und Entsorgung und sonstige Einrichtungen bzw. Vorhaben dargestellt.

Im Filderraum sind gemäß Plansatz 2.4.1.4 (Z) im aktuellen Regionalplan folgende Gemeinden oder Gemeindeteile mit verstärkter Siedlungstätigkeit festgelegt: Stuttgart (alle Stadtteile im Filderraum), Leinfelden-Echterdingen (alle Stadtteile außer Stetten), Filderstadt (alle Stadtteile außer Harthausen), Ostfildern (Stadtteile Nellingen mit Scharnhäuser Park und Ruit) sowie die Filderstadtteile von Esslingen am Neckar. Lediglich auf die Eigenentwicklung beschränkt sind der Stadtteil Stetten in Leinfelden-Echterdingen, der Stadtteil Harthausen in Filderstadt, die Stadtteile Scharnhäuser Park und Kemnath in Ostfildern sowie die Gemeinden Denkendorf und Neuhausen auf den Fildern.

Als Schwerpunkte des Wohnungsbaus sind im Filderraum die Bereiche Scharnhäuser Park und Ruit in Ostfildern sowie Oberaichen-Süd in Leinfelden-Echterdingen festgelegt. Als Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen werden Wallgraben im Stuttgarter Stadtteil Vaihingen, Scharnhäuser Park in Ostfildern, Unteraichen-Nordost und Gewerbegebiet Ost in Leinfelden-Echterdingen sowie Affelter Süd in

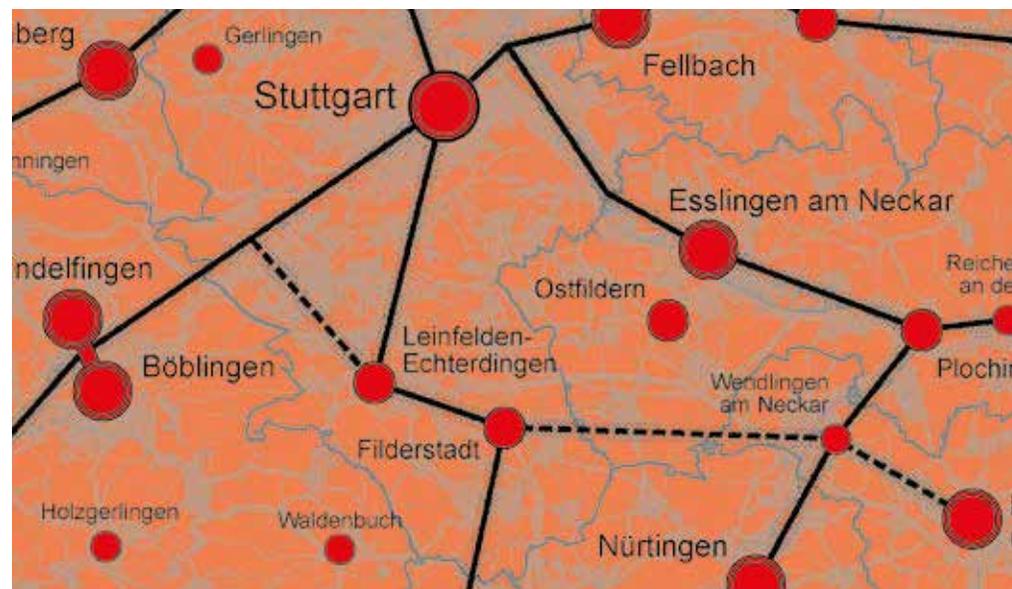


Abb. 38: Ausschnitt aus der Raumstrukturkarte des Regionalplans (Verband Region Stuttgart, 2009)

Filderstadt-Bonlanden festgelegt.

Darüber hinaus werden im Regionalplan auch Aussagen zu Standorten für zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte, Regionale Grünzüge und Grünzäsuren, Gebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe bzw. Gebiete zur Sicherung für Rohstoffe sowie Verkehrsstrassen unterschieden nach Bestand, Neubau und Ausbau dargestellt.

Im Hinblick auf die Entwicklung eines Raumbildes für den Filderraum dienen die Vorgaben des Regionalplans als Orientierung. Allerdings sollten bestimmte Aspekte auch hinterfragt bzw. neue Schwerpunktsetzungen vorgeschlagen werden.

So lässt sich aus der Analyse bereits erkennen, dass aufgrund des Infrastrukturausbaus die Zugehörigkeit zur regionalen Entwicklungsachse ergänzt und die Gemeinde Neuhausen aufgrund des künftigen S-Bahnhaltes zu einer Kommune mit Siedlungstätigkeit heraufgestuft werden könnte. Auch das „Zentrale-Orte-System“ scheint hinsichtlich eines zu entwickelnden Raumbildes nur eingeschränkt nutzbar, da sich abzeichnet, dass sich auch außerhalb der zentralen Orte Zentren herausgebildet haben. Es erscheint sinnvoll, die durch die künftigen Infrastrukturplanungen eintretenden Neuerungen künftig in der Regionalplanung aufzugreifen.

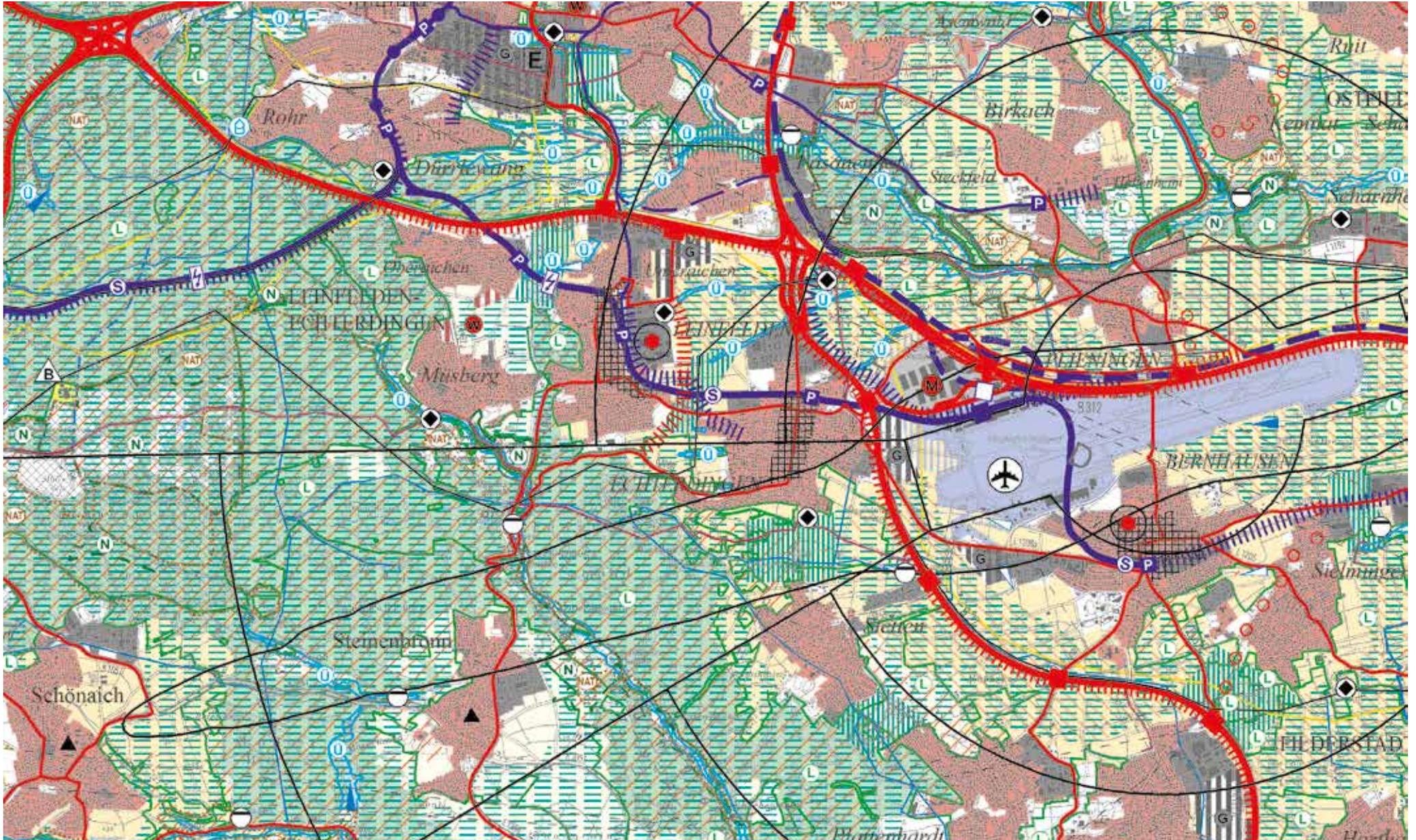


Abb. 39: Ausschnitt aus der Raumnutzungskarte des Regionalplans (Verband Region Stuttgart, 2009)

2.8 SONSTIGE RELEVANTE PLANUNGEN

Flughafen / Airport City

Der Stuttgarter Flughafen setzt auf ein beständiges Wachstum und hat dabei insbesondere die gewerblichen Bauflächen sowie Logistikflächen im Blick. Derzeit wird ein Masterplan zur Entwicklung der Airport City umgesetzt. Dabei stehen die Verdichtung und Neustrukturierung von Flächen nördlich des Flughafenterminals im Fokus. Teilweise wurden Parkplätze oder untergenutzte Flächen in hochwertige Büroflächen umgewandelt. Ein sichtbares Beispiel dafür ist die Nauansiedlung von Ernst & Young südlich des Messe-Parkhauses an der A 8. Auch die Einbindung des künftigen Filderbahnhofs und die Verknüpfung der getrennten Bahnsteige für ICE, IC, Regionalbahnen, S-Bahn und Stadtbahn ist hierbei zu berücksichtigen. Gleichzeitig sollen die Aufenthaltsqualität für Beschäftigte, Messebesucher und Passagiere verbessert werden. Der Masterplan sieht neben dem bisherigen Entwicklungsschwerpunkt auch größere neue Flächen westlich der bisherigen Airport City vor. In Verbindung mit dem im FNP der Stadt Leinfelden-Echterdingen vorgesehenen Gewerbegebiet an der B 27 könnte hier ein interessantes großflächiges Entwicklungsareal entstehen.

Stuttgart 21

Neben dem Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofes umfasst das Projekt Stuttgart 21 noch zwei weitere nicht weniger bedeutende Teilprojekte: Die Hoch-

geschwindigkeitsstrecke Stuttgart - Ulm sowie den Neubau des Filderbahnhofs am Flughafen. Letzterer soll etwas nördlich des derzeit bestehenden S-Bahnhofes entstehen und den Flughafen an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn anbinden. Gleichzeitig werden der Neubau der Intercity-Verbindung nach Zürich sowie die Stadtbahnverlängerung der U 6 geplant. Dazu werden umfangreiche bauliche Maßnahmen zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsprojekte erforderlich.

S-Bahnverlängerung nach Neuhausen

Die derzeit am S-Bahnhof Filderstadt-Bernhausen endende Linie S 2 soll künftig über Filderstadt - Sielmingen bis nach Neuhausen auf den Fildern fahren. Die etwa 4 km lange Strecke erschließt somit zwei weitere Filderorte und bindet somit eine Reihe von Wohn- und Gewerbestandorten an das Stuttgarter Zentrum, die Beschäftigungsschwerpunkte in Vaihingen und Möhringen sowie den Flughafen mit der Landesmesse und der Airport City an.

Stadtbahnverlängerung zum Flughafen

Ein weiteres bedeutendes Projekt des öffentlichen Nahverkehrs stellt die Verlängerung der Stadtbahnlinie U 6 von Fasanenhof-Schelmenwasen bis zum Flughafen dar. Die neue Stadtbahnstrecke soll zunächst oberirdisch entlang der B 27 und ab der Landesmesse unterirdisch verlaufen. Sie umfasst drei neue Haltestellen:

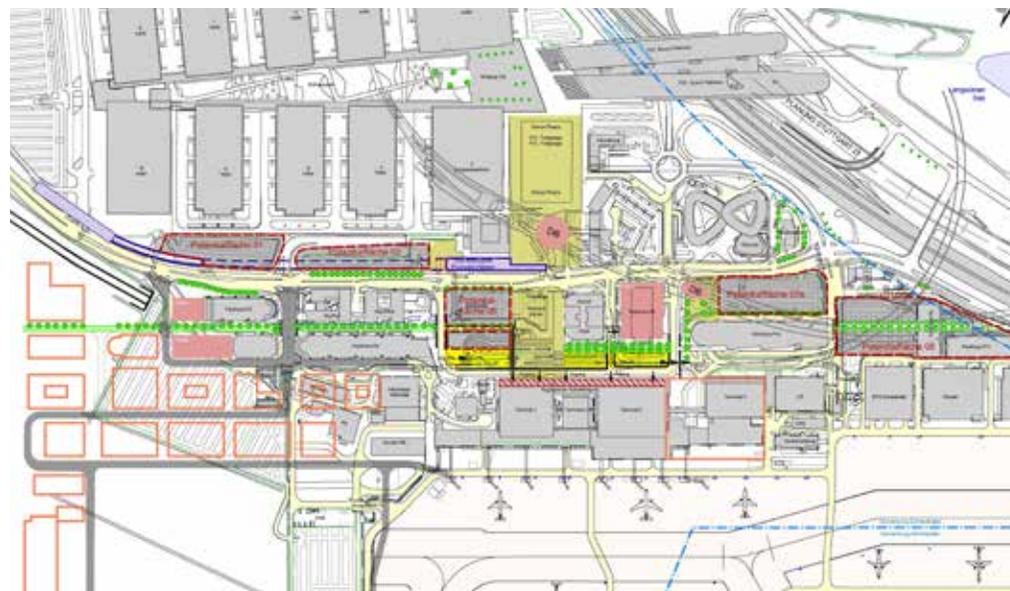


Abb. 40: Masterplan Airport City (Flughafen Stuttgart, 2018)

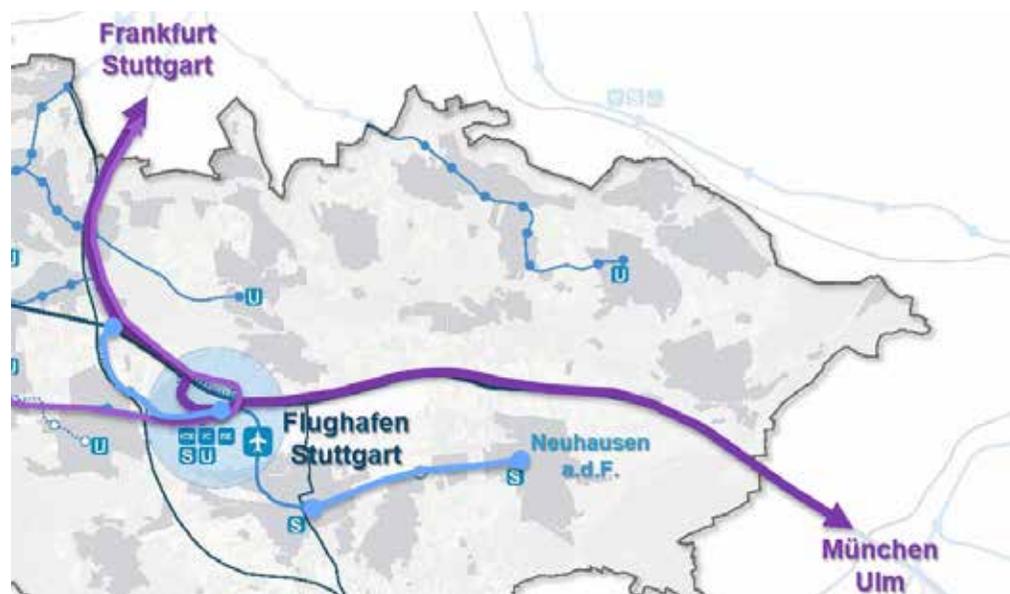


Abb. 41: Projekt Stuttgart 21 mit Filderbahnhof und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm

die Station Stadionstraße, die den nord-östlichen Teil von Echterdingen erschließt, die Station Messe West und die künftige unterirdische Endhaltestelle Flughafen/ Messe von wo aus zur S-Bahn und zum Fernverkehr am neuen Filderbahnhof umgestiegen werden kann. Nach derzeitigem Stand soll die neue Stadtbahnlinie im Jahr 2021 in Betrieb gehen.

Landschaftspark Naturraum Filder

1995 bis 1997 wurde eine von der Regionalversammlung beschlossene und vom Verband Region Stuttgart beauftragte Gesamtuntersuchung Landschaftspark Filder erstellt. Die wichtigsten Ziele des Konzepts waren die Herausarbeitung und Verdeutlichung der räumlichen Qualitäten des Naturraums Filder, die Stärkung der Erholungsfunktion und der ökologischen Aufwertung und Vernetzung, die Darstellung langfristiger Perspektiven für die Bewirtschaftung der Kulturlandschaft bzw. die Sicherung der Landwirtschaft, die Definition der Landschaft als Grundgerüst für die weitere Siedlungsentwicklung und der Erhalt zusammenhängender Freiräume und der dezentralen Siedlungsstruktur. Das Konzept sah die ökologische Vernetzung durch Gewässer, Gehölze und Wege vor und wies als Kernflächen bezeichnete Landschaftsbänder in Nord-Süd-Richtung aus. Die Landwirtschaft sollte demnach weiterhin die dominante Flächennutzung im Filderlandschaftsraum bleiben. Die wichtigsten Erkenntnisse wurden in thematischen Karten festgehalten.

Rahmenplan Landschaftsraum Filder

Aufbauend auf dem Konzept zum Landschaftspark Naturraum Filder wurde von 2012 bis 2013 ein Rahmenplan zur künftigen Landschaftsentwicklung des Filderraums erstellt. Darin sind konkrete Aussagen zur Verbesserung von Grünverbindungen und Wegeverknüpfungen, zur Überwindung von Barrieren, zur Erhaltung von Naturräumen und zur Markenbildung des Filderraums enthalten. Darüber hinaus wurde ein Maßnahmenkatalog für die einzelnen Filderkommunen erarbeitet, der u.a. Kunstinstallationen, Wegekonzepte, die Errichtung von Aussichtspunkten die Qualifizierung von Restflächen und Renaturierungsmaßnahmen umfasst. Eine wesentliche Erkenntnis der Arbeit war die Notwendigkeit der Entwicklung einer gemeinsamen Identität aller Filderkommunen, die sich der Bedeutung ihres Landschaftsraums Filder bewusst wird.



Abb. 42: Ausbau der Stadtbahn zum Flughafen (Stuttgarter Straßenbahnen AG, 2015)

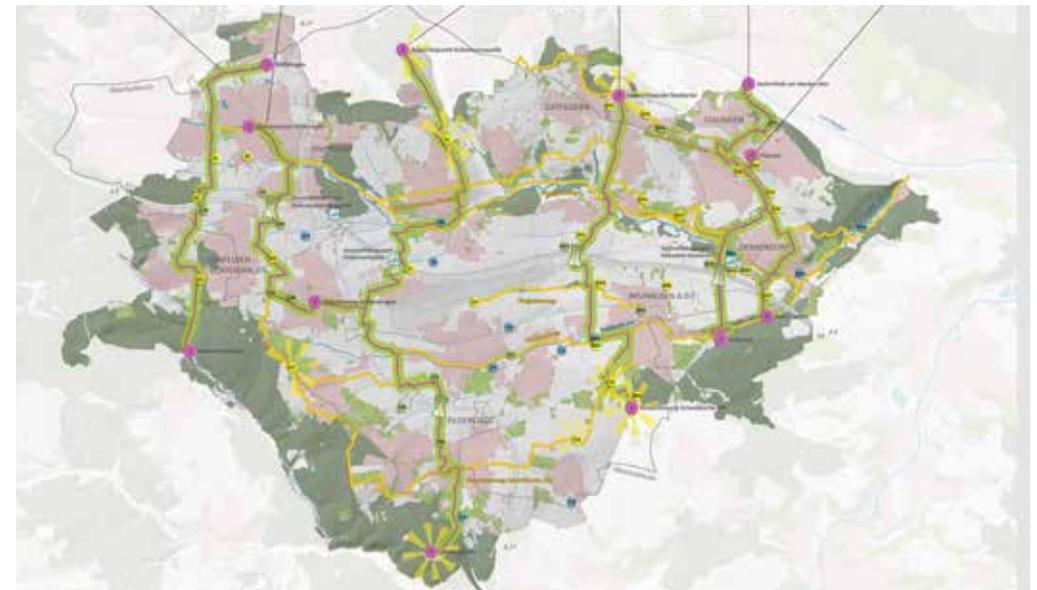


Abb. 43: Rahmenplan Landschaftsraum Filder (Planstatt Senner / Kommunalen Arbeitskreis Filder, 2013)

2.9 RAUMWIDERSTAND

Ein wesentliches Ergebnis der durchgeführten Standortanalyse ist die Erkenntnis, dass der Filderraum durch starke Flächenkonkurrenzen gekennzeichnet ist. Neben den Anforderungen an neue Siedlungs- und Verkehrsflächen, soll der Filderraum als landwirtschaftliche Produktionsfläche und Erholungsraum erhalten bleiben. Daneben bestehen durch die unterschiedlichen Schutzkategorien des Landschaftsraums teils erhebliche Restriktionen. Zusätzlich sind auch die Ausweisungen in übergeordneten Planwerken wie dem Regionalplan zu berücksichtigen. Da künftig durch den neuen Filderbahnhof und die verbesserte Verknüpfung des Flughafens mit der Region eine noch stärkere Dynamik zu erwarten ist, ist eine gezielte Steuerung der Raumentwicklung auf regionaler Ebene zwingend erforderlich. Um zu beleuchten, an welchen Stellen Entwicklungen möglich und auch planerisch sinnvoll sein könnten, werden im Folgenden anhand verschiedener Kriterien Aussagen zum Raumwiderstand und zur Raumeignung getroffen. Dabei werden nicht bestimmte Flächen in den Fokus genommen, sondern der Filderraum insgesamt betrachtet.

Bei der Ermittlung des Raumwiderstands wird unterschieden zwischen Flächen mit sehr hohem Raumwiderstand, die auf keinen Fall für eine Entwicklung in Frage kommen (Ausschlussflächen) und Flächen die grundsätzlich für eine Entwicklung in Frage kommen, aber unterschiedlich gewichtete Raumwiderstände

aufweisen (hoher bzw. mittlerer Raumwiderstand). Die Ausschlusskriterien orientieren sich an Vorgaben des Verbands Region Stuttgart bzw. an den unterschiedlichen Gewichtungen in verschiedenen gesetzlichen Vorschriften.

Als Ausschlussflächen bzw. Flächen mit sehr hohem Raumwiderstand wurden definiert:

- Naturschutzgebiete (NSG)
- Natura 2000 Gebiete (VSG, FFH)
- Flächige Naturdenkmale
- Überschwemmungsgebiete (HQ 100)
- Gebiete für den Abbau bzw. die Sicherung oberflächennaher Rohstoffe
- Für Wohnnutzungen: Siedlungsbeschränkungsbereich Tag 1 und Nacht

Als Flächen mit hohem Raumwiderstand wurden definiert:

- Böden mit sehr hoher natürlicher Bodenfunktion
- Landschaftsschutzgebiete
- Wald im Verdichtungsraum
- Kernflächen des Biotopverbunds
- Sehr hohe Landschaftsbildbewertung

Als Flächen mit mittlerem Raumwiderstand wurden definiert:

- Regionale Grünzüge
- Grünzäsuren
- Böden mit Archivfunktion
- Böden mit hoher natürlicher Bodenfunktion
- Verbindungsflächen des Biotopverbunds
- Landschaftskorridore des Biotopverbunds
- Berg- und Talwind sowie Hangabwindbereiche
- Flächen mit bedeutender Klimafunktion
- Wasserschutzgebiet Zone III
- Quellschutzgebiet
- Hohe Landschaftsbildbewertung
- bei Wohnen: Siedlungsbeschränkungsbereich Tag 2
- flächige Kulturdenkmale

Es wurde festgestellt, dass von den Kriterien des Raumwiderstands insbesondere die natürliche Bodenfunktion, Landschaftsschutzgebiete, Regionale Grünzüge bzw. Grünzäsuren und die Klimafunktion eine Rolle spielen, weil diese am häufigsten zu Betroffenheiten führen. Diese Kriterien haben gemeinsam, dass sie nach der Definition keine Ausschlussflächen sondern Flächen mit hohem bzw. mittlerem Raumwiderstand sind. Dadurch ergeben sich bestimmte Spielräume für Entwicklungsüberlegungen. Insbesondere in den Randbereichen der derzeitigen Siedlungsflächen sind demnach noch einige Flächen vorhanden, die zwar einen Raumwiderstand aufweisen, jedoch nach der Definition nicht grundsätzlich als Ausschlussflächen gelten. Bei einer Fokussierung auf Nicht-Wohnnutzungen bestehen darüber hinaus im Umfeld des Flughafens Potenziale, da hier vor allem aufgrund der Siedlungsbeschränkungsbereiche wegen des Fluglärms Einschränkungen bzw. Restriktionen für Wohnnutzungen bestehen.

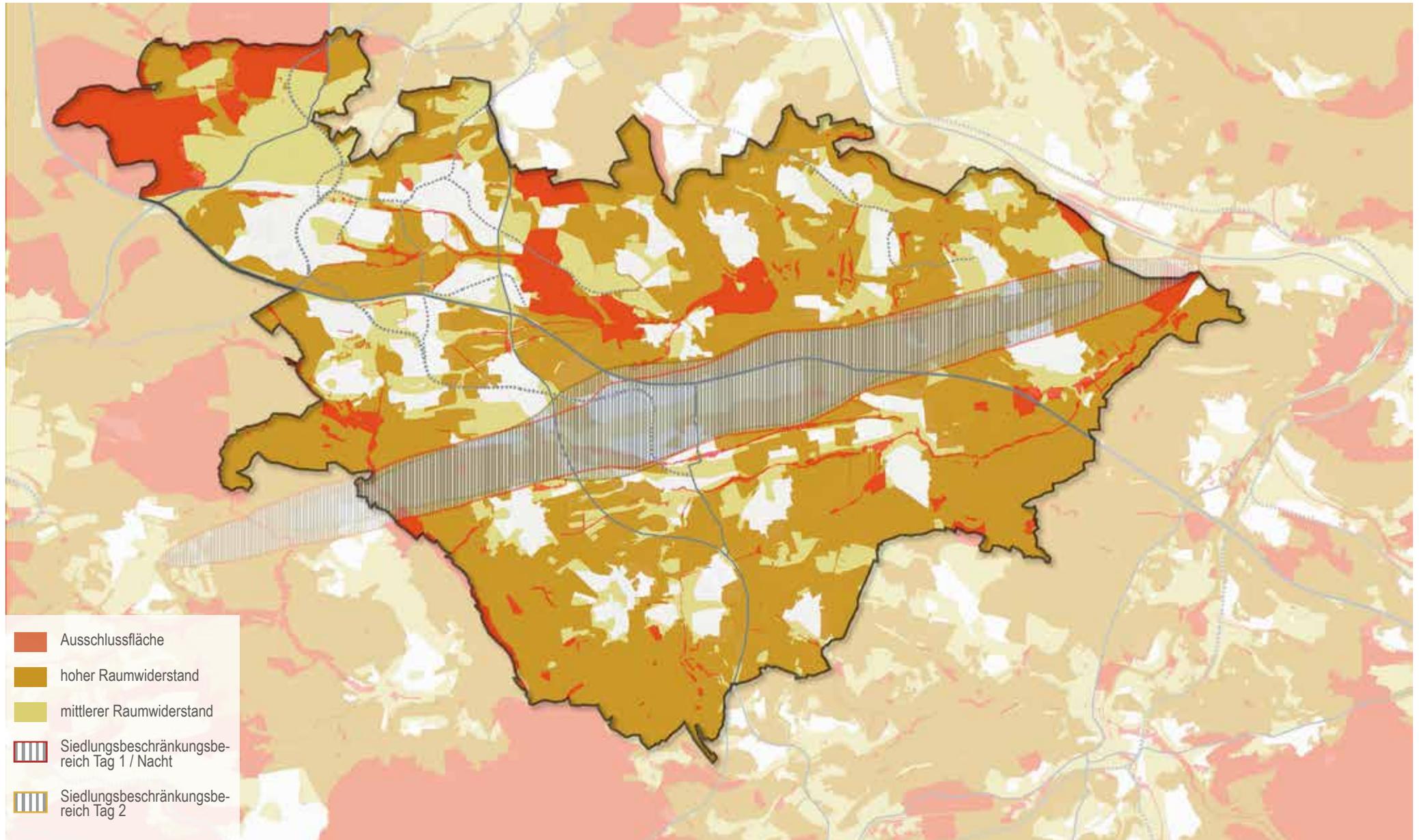


Abb. 44: Raumwiderstand

2. 10 RAUMEIGNUNG

Im nächsten Schritt wurden die in der Analyse festgestellten Stärken und Potenziale dahingehend gewichtet, dass Flächen mit sehr hoher, hoher und mittlerer Raumeignung definiert wurden.

Als Bereiche mit sehr hoher Raumeignung wurden definiert:

- Regionalplanerischer Schwerpunkt für Industrie, Gewerbe und Dienstleistung
- Regionalplanerischer Schwerpunkt für Wohnungsbau
- Kommune mit verstärkter Siedlungstätigkeit gemäß Regionalplan
- Im Flächennutzungsplan enthaltene Fläche
- Fläche der Innenentwicklung
- Innerhalb von 800 m um einen S-Bahnhalt, 600 m um einen Stadtbahnhalt, 500 m um einen Expressbushalt gelegen (inklusive der Erreichbarkeitsverbesserungen durch die geplanten S-Bahn- und Stadtbahnverlängerungen)
- Maximal 500 m von einem Orts- oder Ortsteilzentrum gelegen

Als Bereiche mit hoher Raumeignung wurden definiert:

- Flughafen innerhalb von 20 Minuten mit dem ÖPNV erreichbar (inklusive der Erreichbarkeitsverbesserungen durch die geplanten S-Bahn- und Stadtbahnverlängerungen)
- Autobahnanschluss in maximal 5 Minuten mit dem MIV erreichbar
- In kommunalen Stadtentwicklungskonzepten, Leitbildern und sonstigen informellen Planungen der Kommunen als konkrete Flächenplanungen enthalten (Kommunale Potenzialflächen)
- Kommune mit künftig verstärkter Siedlungstätigkeit (dies betrifft Neuhausen, da die Gemeinde einen S-Bahnhalt erhält)

Als Bereiche mittlerer Raumeignung wurden definiert:

- In kommunalen Stadtentwicklungskonzepten, Leitbildern und sonstigen informellen Planungen der Kommunen als potenzielle Erweiterungsflächen diskutiert (Kommunale Diskussionsflächen)

Es zeigt sich, dass insbesondere im Kernbereich der Filder entlang der bedeutenden Infrastrukturlinien die höchste Raumeignung für künftige Entwicklungen besteht. Dem gegenüber sind die Landschaftsräume in den Randbereichen weniger geeignet. Rund um den Flughafen

besteht grundsätzlich eine hohe Raumeignung, wobei hier insbesondere die Siedlungsbeschränkungsbereiche des Flughafens Auswirkungen auf Wohnnutzungen haben.

Da in der Definition der Kriterien für die Raumeignung die Kriterien des Raumwiderstands noch nicht eingeflossen sind, ergibt sich eine endgültige Bewertung erst aus der Überlagerung des Raumwiderstands und der Raumeignung. Diese ist aber erst bei einer vertiefenden Betrachtung einzelner Flächen notwendig, die im Rahmen dieser Arbeit nicht flächendeckend sondern nur exemplarisch für einzelne Vertiefungsräume vorgenommen wurde.

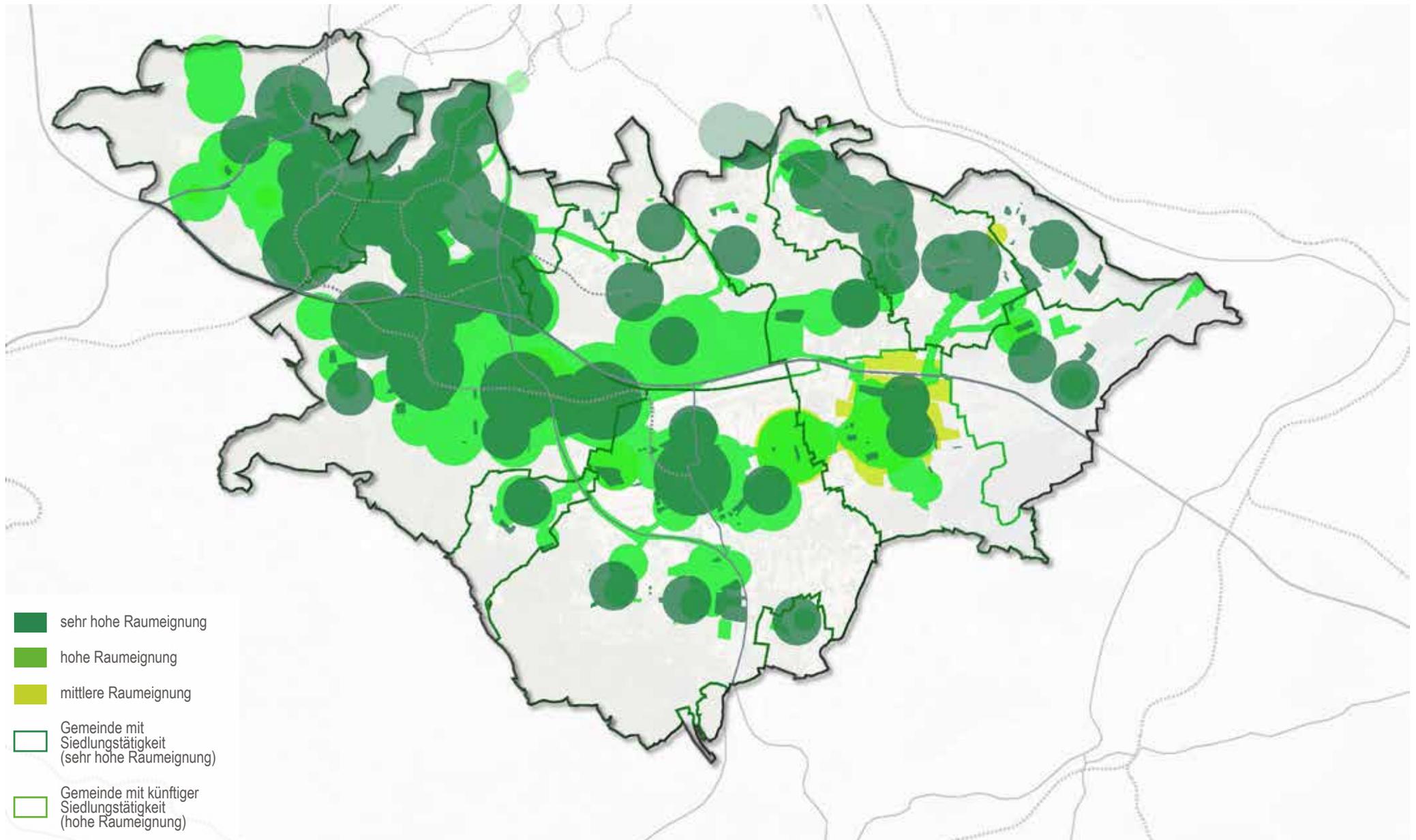


Abb. 45: Raumeignung





3. TRENDS UND BEISPIELE

3.1 ENTWICKLUNGSTRENDS

Ökonomische Entwicklung

Die ökonomische Bedeutung des Filderraums ist bereits heute aufgrund des starken Mittelstandes in den ansässigen Kommunen, der Verfügbarkeit und Nutzbarmachung von Flächen in den vergangenen Jahrzehnten und der Nähe zu Flughafen und Autobahn ausgezeichnet. War die Region zunächst vor allem durch Handwerksbetriebe und Produktion geprägt, wird seit einiger Zeit die wissensbasierte Wirtschaft immer bedeutender. Die vielen Hochschulen und Forschungseinrichtungen im Filderraum bieten dafür ein perfektes Umfeld. Künftig wird die Wissensökonomie aber nicht mehr nur eine ergänzende Rolle spielen sondern vielmehr Treiber der wirtschaftlichen Entwicklung sein. Gleichzeitig bleibt die Produktion auch im Filderraum bedeutend. Sie wird aber zunehmend durch wissensbasierte Ökonomie ergänzt, hinsichtlich Informationstechnologie transformiert (Industrie 4.0) und benötigt zusätzliche verkehrsgünstige Standorte (sowohl ÖV als auch IV-Anschluss).

Durch die künftige Verbesserung der Erreichbarkeit bietet der Filderraum optimale Voraussetzungen für die Anforderungen der Beschäftigten im Wissenssektor und den damit verknüpften Produktionsprozessen.

Demographische Entwicklung

Im aktuellen Regionalplan wurden für die Region Stuttgart bis zum Planjahr 2020 eine Gesamtbevölkerungszahl von 2.700.000 Einwohnern und ein Wohnbauflächenbedarf von 105.000 Wohneinheiten ausgehend vom Basisjahr 2004 zu Grunde gelegt. Wie sich zeigte entwickelte sich die Bevölkerung in der Region Stuttgart in den vergangenen Jahren deutlich positiver als damals prognostiziert. Bereits 2014 wurde die für 2020 prognostizierte Zahl mit 2.694.000 Einwohnern annähernd erreicht. Die aktuelle Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (Basisjahr 2014) prognostiziert für das Jahr 2025 2.825.600 und für das Jahr 2035 2.830.100 Einwohner.

Der positive demografische Entwicklungstrend wird sich durch die Erreichbarkeitsvorteile im Zuge des Projekts Stuttgart 21 und die starke ökonomische Bedeutung des Filderraums voraussichtlich weiter verstärken. Sämtliche Gemeinden wie auch der Filderraum insgesamt werden mit großer Wahrscheinlichkeit weiterhin Bevölkerungsgewinne verzeichnen.

Durch die Zunahme wissensbasierter Ökonomie drängen insbesondere junge gut ausgebildete Beschäftigte auf den Wohnungsmarkt der Region. Für diese Bevölkerungsgruppe werden insbesondere urbane Wohnformen nachgefragt, d.h.

dichte städtisch anmutende Strukturen mit gutem ÖV-Anschluss (maximal 1.000 m bis zu einer Haltestelle des leistungsfähigen Nahverkehrs mit engem Takt), Nähe zu sozialer Infrastruktur (Kitas, Schulen), kulturellen Einrichtungen, Unterhaltungs- und Sporteinrichtungen (Fitnessstudios, Sportplätze, Laufstrecken für Jogger), gastronomischen Angeboten und Nahversorgung.

Dazu kommen Wohnungssuchende, die sich die erhöhten Wohnkosten in den beliebten zentralen Lagen Stuttgarts nicht mehr leisten können aber dennoch gerne in der Nähe der Großstadt und des Arbeitsplatzes leben möchten. So wird bezahlbarer Wohnraum in Bestandswohnlagen aber auch in Neubaugebieten eine Rolle spielen.

Ein weiterer allgemeiner Trend ist die Alterung der Bevölkerung, die neue Wohnformen, Barrierefreiheit, aber auch die Nähe zu Nahversorgung, Ärzten etc. erfordert. Die spezielle Siedlungsstruktur des Filderraums mit einem hohen Anteil an Einfamilienhausgebieten der 1950er bis 70er Jahre macht es außerdem erforderlich über die Zukunft der meist automobilorientierten Standorte nachzudenken. Für einige Gebiete, insbesondere mit bestehendem oder potenziellem ÖV-Anschluss könnten Nachverdichtung und Aufstockung der bestehenden Siedlungsstruktur in Frage kommen.

Mobilitätstrends

Im Bereich der Mobilität lässt sich in den letzten Jahren eine Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs beobachten. Diese geht einher mit der Umsetzung neuer Schienenprojekte, der Schaffung neuer flexibler Nahverkehrsangebote sowie der Beschleunigung des Fernverkehrs. Im Filderraum sind in den letzten Jahren eine Reihe von Schienenneubauprojekten wie die Verlängerung der Stuttgarter Stadtbahn nach Ostfildern oder Leinfelden umgesetzt worden. Gleichzeitig sind die Verlängerung der Stadtbahn nach Echterdingen und zum Flughafen sowie die Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen geplant. Durch das Projekt Stuttgart 21 wird der Filderbahnhof in den nächsten Jahren als Mobilitätsdrehscheibe entstehen, der den Fern- und Nahverkehr miteinander verknüpft und neue vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten bietet.

Neben der Schiene sind auch Neuerungen im Busverkehr wie die Etablierung von Expressbuslinien vorgesehen. Dabei halten die Busse nur an hoch frequentierten Haltestellen um weit entfernte Ziele noch besser an die Zentren anzubinden ohne kostenintensive Schienenverbindungen bauen zu müssen.

Durch den Wandel hin zur Elektromobilität entwickeln sich Busse zunehmend zu einem umweltfreundlichen und Abgas- und lärmarmen Fortbewegungsmittel.

Durch innovative Konzepte wie eigene Busspuren, Induktion und autonomes Fahren bieten sich dem Busverkehr künftig ganz neue Möglichkeiten. Dabei könnte sich die Technologie des autonomen Fahrens in Verbindung mit der zunehmenden Vernetzung der Mobilität und sich wandelndem Mobilitätsverhalten zu neuen flexiblen Angeboten entwickeln, die sogar die Grenze zwischen Individual- und Massentransportmittel verwischen könnten.

Ergänzt werden könnten diese Konzepte mittel- bis langfristig durch bereits mehr oder wenig konkret diskutierte Mobilitätsformen wie Fahrradschnellwege, urbane Seilbahnen und autonome Flugtaxis.

Wesentlich bei den neuen Mobilitätstrends ist die Verknüpfung der Verkehrsangebote untereinander. Analog zur Entwicklung der Gesellschaft wird die Mobilität der Zukunft auch durch eine zunehmende Individualisierung und Flexibilisierung geprägt sein. Es wird nicht mehr entscheidend sein mit welchem Verkehrsmittel man von A nach B gelangt, sondern in welcher Zeit und mit welchem Komfort. Dabei ist bereits heute abzusehen, dass für kürzere Distanzen mehr und mehr das Fahrrad (privates Fahrrad, Pedelec, Leihfahrrad oder Lastenfahrrad), für mittlere Distanzen der Bus (klassisch, autonom auf separater Strecke bzw. auf den hoch frequentierten Abschnitten der schienengebundene ÖPNV) und für weitere Distanzen der Bahnfernverkehr sowie insbesondere im ländlichen

Raum der private PKW (klassischer Antrieb oder elektrisch) zum Einsatz kommt.

Empfehlungen

Aus den Entwicklungstrends lassen sich folgende Empfehlungen für den Filderraum ableiten:

- Schaffung von Wohnraum in überwiegend urbanen Lagen
- Verknüpfung der Wohnstandorte mit den Mobilitätsknotenpunkten
- Räumliche Nähe von Wohn- und Arbeitsorten
- Fokussierung auf den öffentlichen Verkehr
- Nutzung neuer innovativer Verkehrskonzepte

3.2 ERREICHBARKEIT UND NEUES RAUM-ZEIT-GEFÜGE

Bereits heute ist die durchschnittliche Reisezeit vom Filderraum zu den größten Ballungsräumen Europas im kombinierten Pkw-/Luftverkehr mit unter 210 Minuten besonders niedrig. Ähnliche Werte liegen z.B. für die Kernzonen der Ballungsräume Frankfurt Rhein-Main oder München vor. Die durchschnittliche Pkw-Fahrtzeit zum Stuttgarter Flughafen beträgt von allen Orten im Filderraum unter 30 Minuten. Die durchschnittliche Pkw-Fahrtzeit zum nächsten Fernverkehrsbahnhof beträgt derzeit 15 bis 30 Minuten und ist ebenfalls sehr gering. Durch den neuen Filderbahnhof am Flughafen wird diese Fahrtzeit noch einmal deutlich verkürzt. Die Welt rückt somit ein Stück näher und bietet neue Chancen für die Filderkommunen.

Braucht man heute vom Stuttgarter Flughafen noch etwa 2 Stunden nach Frankfurt am Main und knapp 3 Stunden nach München, sind es durch den neuen Fernbahnhof auf den Fildern künftig nur noch 97 bzw. 93 Minuten, denn der Umstieg am Stuttgarter Hauptbahnhof entfällt und mit der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart - Ulm wird die Schwäbische Alb künftig wesentlich schneller durchfahren. Doch nicht nur nationale, auch regionale Ziele rücken deutlich näher an die Filder. Die Fahrtzeit nach Ludwigsburg wird sich künftig von 46 auf 23 Minuten halbieren, genau wie nach Tübingen (32 statt 65 Minuten) und Böblingen (12 statt 22 Minuten), das in Zukunft über die IC-Strecke Stuttgart-Ulm mit Halt am Filderbahnhof angebunden wird. Durch diese enormen

Erreichbarkeitsgewinne werden die Gemeinden im Filderraum z.B. für Berufspendler deutlich attraktiver. Künftig wird es möglich sein, z.B. auf den Fildern zu wohnen und in den Raum Mannheim/Heidelberg/Ludwigshafen, Frankfurt/Rhein-Main oder München zu pendeln. Erfahrungswerte zeigen, dass mittlerweile Fahrtzeiten von mehr als einer Stunde vom Wohn- zum Arbeitsort in Kauf genommen werden. Ähnliche Effekte kennt man z.B. von den neuen Fernverkehrsbahnhöfen in Limburg an der Lahn und Montabaur an der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Köln nach Frankfurt am Main, von denen aus Berufstätige in diese beiden Metropolregionen pendeln.

Gleichzeitig werden die Filder aber auch für eine Vielzahl von Unternehmen interessant, die insbesondere auf gut ausgebildete Fachkräfte aus dem In- und Ausland angewiesen sind. Vor allem international operierende Firmen, aber auch Forschungseinrichtungen könnten diese Lagegunst nutzen, zumal sich durch die bereits bestehenden Einrichtungen wie Hochschulen und Forschungszentren Synergien ergeben könnten. Um die Erreichbarkeitsvorteile des neuen Filderbahnhofs optimal nutzen zu können, ist dessen Anbindung an die Fildergemeinden ebenso bedeutsam. Es zeigt sich, dass durch die geplanten Schienenprojekte wie die S-Bahnverlängerung nach Neuhausen und die Stadtbahnverlängerung zum Flughafen künftig deutlich mehr Ziele in kurzer Zeit vom Flughafen aus erreicht werden

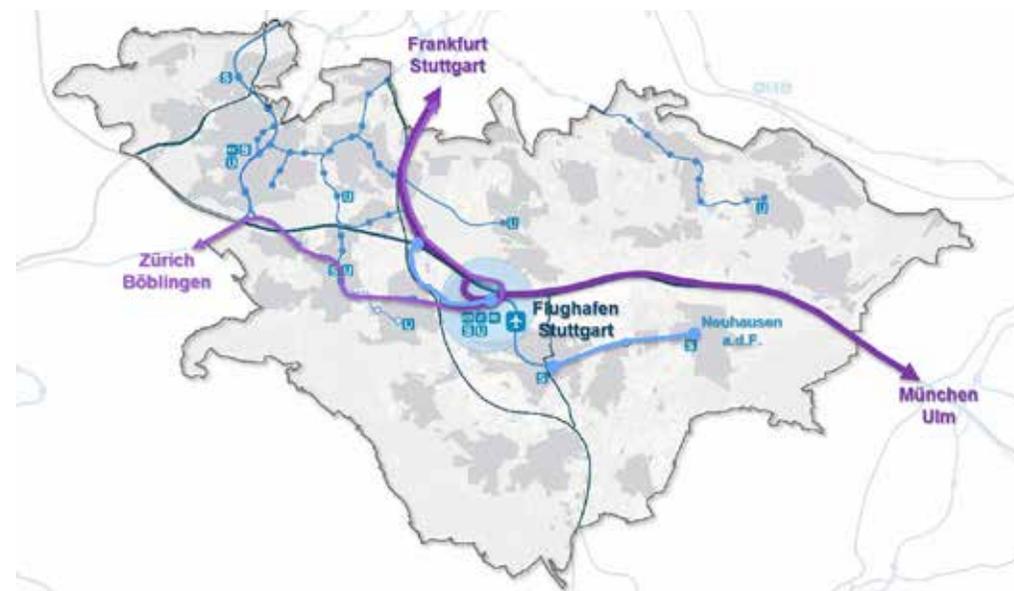


Abb. 46: Künftig höchste Erreichbarkeit im Fern- und Nahverkehr

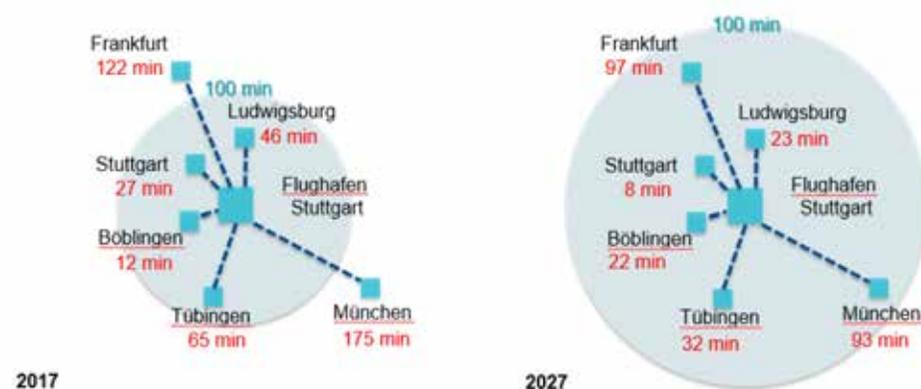


Abb. 47: Neues Raum-Zeit-Gefüge durch verringerte Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr

können. Der gesamte zentrale Filderraum mit Leinfelden, Echterdingen, großen Teilen von Vaihingen, Möhringen und Plieningen, fast der gesamte Siedlungsbereich von Filderstadt, Neuhausen und die südlichen Ortsteile von Ostfildern sind künftig innerhalb von 20 Minuten mit dem ÖPNV an den Filderbahnhof angebunden. Das gleiche gilt auch für die Stuttgarter Innenstadt, die per Fernzug künftig ebenfalls deutliche Zeitgewinne zum Flughafen verzeichnet. Durch weitere Maßnahmen im ÖPNV könnten auch weitere Ziele im nördlichen Filderraum optimal angebunden werden.

Daneben ist auch die MIV-Erreichbarkeit im Filderraum grundsätzlich gut, da man von vielen Orten aus innerhalb von 5 Minuten die Autobahn A 8 erreichen kann. Insbesondere die Gewerbegebiete in Leinfelden, in Echterdingen, im nördlichen Filderstadt, in Neuhausen, sowie in den südlichen Bereichen der Stuttgarter Filderstadtteile profitieren von dieser Nähe. Allerdings leidet die A 8 und auch ihre Zubringerstraßen wie oben erwähnt zunehmend unter dem starken Verkehr, was die Erreichbarkeitsvorteile insbesondere in den Pendlerzeiten deutlich reduziert.

Stuttgart 21 ist das Jahrhundertprojekt für den öffentlichen Verkehr in der Region. Die Fahrtzeiten werden sich durch den geplanten Filderbahnhof deutlich reduzieren und die Filder sozusagen in das Zentrum der Region rücken. Durch die künftigen Erreichbarkeitsvorteile am Stuttgarter

Flughafen bietet sich die Chance durch verbesserte Mobilitätsangebote diese Vorteile auch in die Region ausstrahlen zu lassen. Bereits konkret geplante Projekte wie die Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen und die Verlängerung der Stadtbahn vom Fasanhof zum Flughafen sind positive Beispiele, an die angeknüpft werden sollte. Aufgrund des Verkehrsengpasses des MIV und des relativ geringen Anteils umweltfreundlicher Mobilität im Modal Split ist die Stärkung des ÖPNV aber auch der Mobilität per Fuß und Rad für die Region noch bedeutender als anderswo.

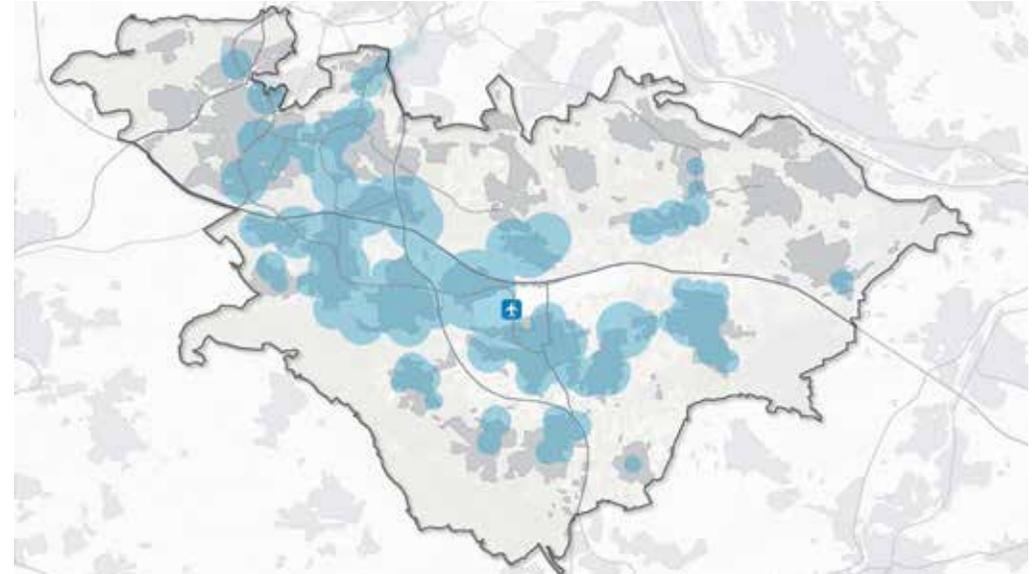


Abb. 48: Bereiche, die innerhalb von 20 Minuten mit dem ÖV vom Flughafen aus erreichbar sind

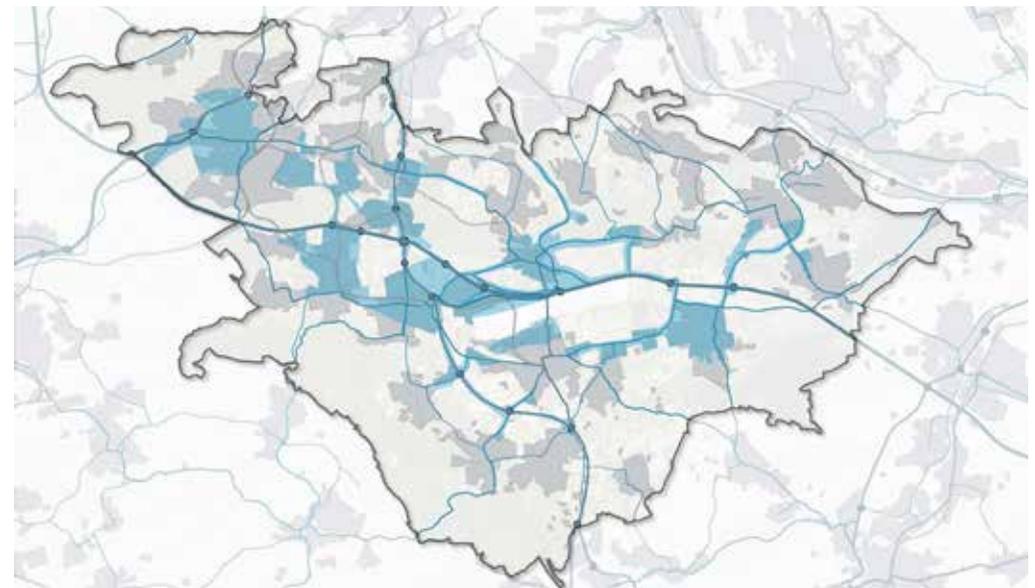


Abb. 49: Bereiche, die innerhalb von 5 Minuten mit dem MIV von der Autobahn aus erreichbar sind

3.3 REFERENZBEISPIELE

Airport City Düsseldorf

Beim Flughafen Düsseldorf handelt es sich um den drittgrößten deutschen Flughafen mit einem Passagieraufkommen von ca. 24,6 Mio. im Jahr 2017. Im Umkreis von 100 km leben etwa 18 Mio. Menschen. (Flughafen Düsseldorf, 2018) Der Flughafen ist über den ICE-Bahnhof Flughafen und die S-Bahn ausgezeichnet an das regionale sowie Fernverkehrsnetz der Bahn angebunden. Jeden Tag nutzen ca. 46.000 Bahnreisende das bestehende Angebot. Darüber hinaus verfügt der Flughafen über einen direkten Anschluss an die A 44 sowie über das Autobahndreieck Düsseldorf-Nord an die A 3.

Seit ca. 15 Jahren sind im Flughafenumfeld verstärkt Entwicklungsmaßnahmen im Büromobiliensektor und eine deutliche Steigerung der Immobilienpreise insbesondere für Büroimmobilien zu beobachten. Durch die Anbindung des Flughafens an den Fernverkehr wurde dieser Trend noch beschleunigt.

Unmittelbar südlich des Terminalbereichs entsteht seit 2003 auf einem ehemaligen Kasernengelände das Büroquartier Airport City Düsseldorf. Die Airport City bietet auf ca. 20 ha etwa 230.000 m² Bruttogeschossfläche für rund 4.500 Arbeitsplätze. Im Endausbau sollen etwa 250.000 m² zur Verfügung stehen. Die Airport City ist perfekt an den Flughafen und den dortigen S-Bahnhof angebunden. Über eine Fußgängerüberführung gelangt man auch

bequem zum Skytrain, der eine schnelle Verbindung zum ICE-Bahnhof am nord-östlichen Flughafenrand gewährleistet.

Das Airport City Konzept war so erfolgreich, dass weitere hochwertige Bürostandorte im Flughafenumfeld entwickelt werden. Insbesondere das „Quartier (n)“ wird als Premium-Büro- und Dienstleistungsstandort mit ausgezeichneterverkehrlicher Anbindung vermarktet. Unternehmen wie C&A oder E-Plus haben sich bereits angesiedelt und im Endausbau sind auf 18 ha Fläche 250.000 m² Bruttogeschossfläche und rund 4.000 Arbeitsplätze vorgesehen. Damit erreicht das „Quartier (n)“ in etwa die Ausmaße der Airport City. Im erweiterten Airport City Bereich stehen somit künftig 480.000 m² Bruttogeschossfläche auf 38 ha zur Verfügung. Anfang 2018 waren davon bereits ca. 80 % entwickelt.

Im weiteren Flughafenumfeld befinden sich zwei insgesamt ca., 58 ha große Gewerbegebiete. Eines davon, direkt am ICE-Bahnhof gelegen, weist einige Büroimmobilien aus, ist aber ansonsten durch klassische Gewerbenutzungen geprägt. Dieses Bestandsgebiet erlaubt ausschließlich Umstrukturierungen im Bestand. Das andere, ebenfalls ein klassisches Gewerbegebiet, ist ca. 4 km vom Flughafenterminal entfernt. Bisher ist an diesen Standorten keine Entwicklung einer erweiterten Airport City erkennbar. Hier spielt wahrscheinlich die größere Entfernung zum zentralen Flughafenbe-



Abb. 50: Flughafen Düsseldorf mit Airport City (Hans Blossey / Alamy Stock Photo, 2018)

reich eine Rolle. Möglicherweise rückt aber in ein paar Jahren das direkt am ICE-Bahnhof befindliche Gewerbegebiet in den Fokus, da die Airport City und das „Quartier (n)“ in wenigen Jahren vollständig bebaut sein werden und es in dem dicht besiedelten Flughafenumfeld kaum weitere potenzielle Standorte gibt.

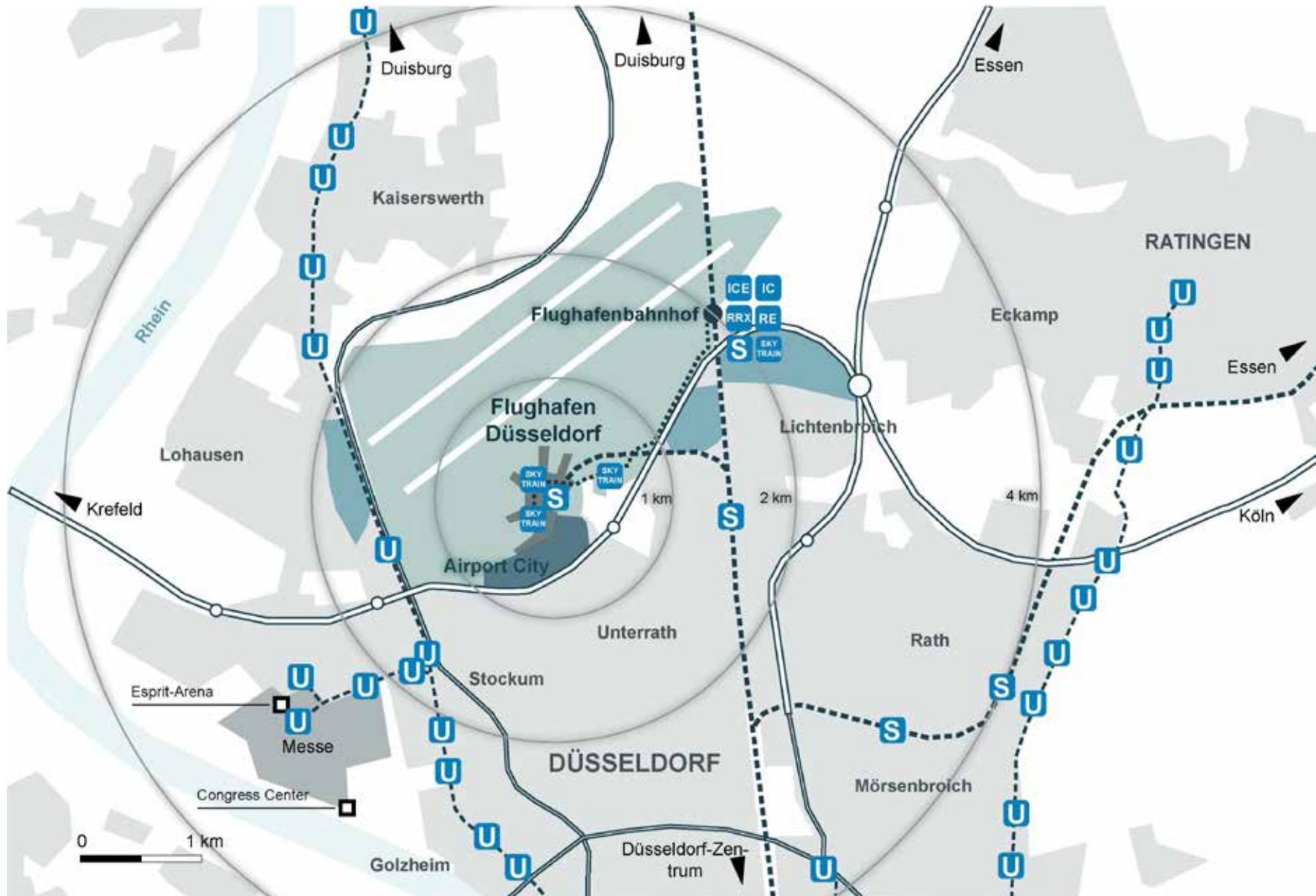


Abb. 51: Flughafen Düsseldorf mit Airport City (dunkelblau) und weiteren Gewerbestandorten (hellblau)

Lab Campus Flughafen München

Mit ca. 45 Mio. Passagieren im Jahr 2017 liegt der Münchner Franz-Josef-Strauß Airport hinter dem Frankfurter Flughafen auf Platz 2 in Deutschland. Auf zwei Start- und Landebahnen werden seit der Verlagerung des Flughafens aus dem östlichen Münchener Stadtgebiet in das ca. 35 km nordöstlich gelegene Erdinger Moos in den 1990er Jahren Passagiere abgefertigt. Zusammen mit Besuchern und Beschäftigten befinden sich täglich etwa 150.000 Menschen auf dem Flughafengelände. An die Münchener Innenstadt ist der Flughafen über zwei S-Bahnlinien angebunden. Perspektivisch ist eine weitere S-Bahnlinie über Erding sowie eine Regionalbahnbindung u.a. nach Freising geplant. Eine direkte Autobahnbindung besteht mit dem Dreieck Flughafen München an die A 92 nach München sowie über die B 301 und die A 92 in Richtung Regensburg.

Eine Airport City im klassischen Sinne existiert am Münchener Flughafen derzeit nicht. Lediglich nördlich des Flughafenzubringers haben sich ein Hotel, die Deutsche Flugsicherung und andere Flughafen affine Nutzungen angesiedelt. Allerdings plant der Münchener Airport dort den sogenannten LabCampus München, ein Ideenzentrum für High-Tech-Unternehmen und Start-Ups vorrangig aus dem Wissenssektor, bei dem sich alles rund um Innovation drehen soll. Unternehmen wie Siemens sowie Forschungs-

einrichtungen wie das Fraunhofer Institut, die Friedrich Alexander Universität Erlangen-Nürnberg oder die TU München wurden bereits als potentielle Nutzer für den LabCampus gewonnen. Vorgesehen sind 500.000 m² Bruttogeschossfläche für bis zu 20.000 Beschäftigte. Die Anbindung an den Terminalbereich sowie die Münchener Innenstadt wird über die bestehende S-Bahnstation Besucherpark gewährleistet. Das Projekt soll in vier Bauabschnitten entstehen, den Auftakt macht das Quartier 1 mit Bürogebäuden sowie dem neuen Standort der flughafeneigenen Airport Academy.

Neben dem Lab Campus befinden sich im Umkreis von 5 km um den Flughafen Gewerbestandorte mit etwa 120 ha Fläche. Dort haben sich Unternehmen wie SAP, Lufthansa sowie Logistikbetriebe und Hotels angesiedelt. Der ÖPNV-Anschluss ist hier allerdings nicht optimal, sollte dieser verbessert werden, könnten sich diese Standorte zur erweiterten Airport City entwickeln. Allerdings liegt der Fokus nun zunächst auf der Entwicklung des LabCampus im Zentrum des Flughafenareals.



Abb. 52: Geplanter LabCampus am Flughafen München (KCAP / Flughafen München GmbH, 2018)

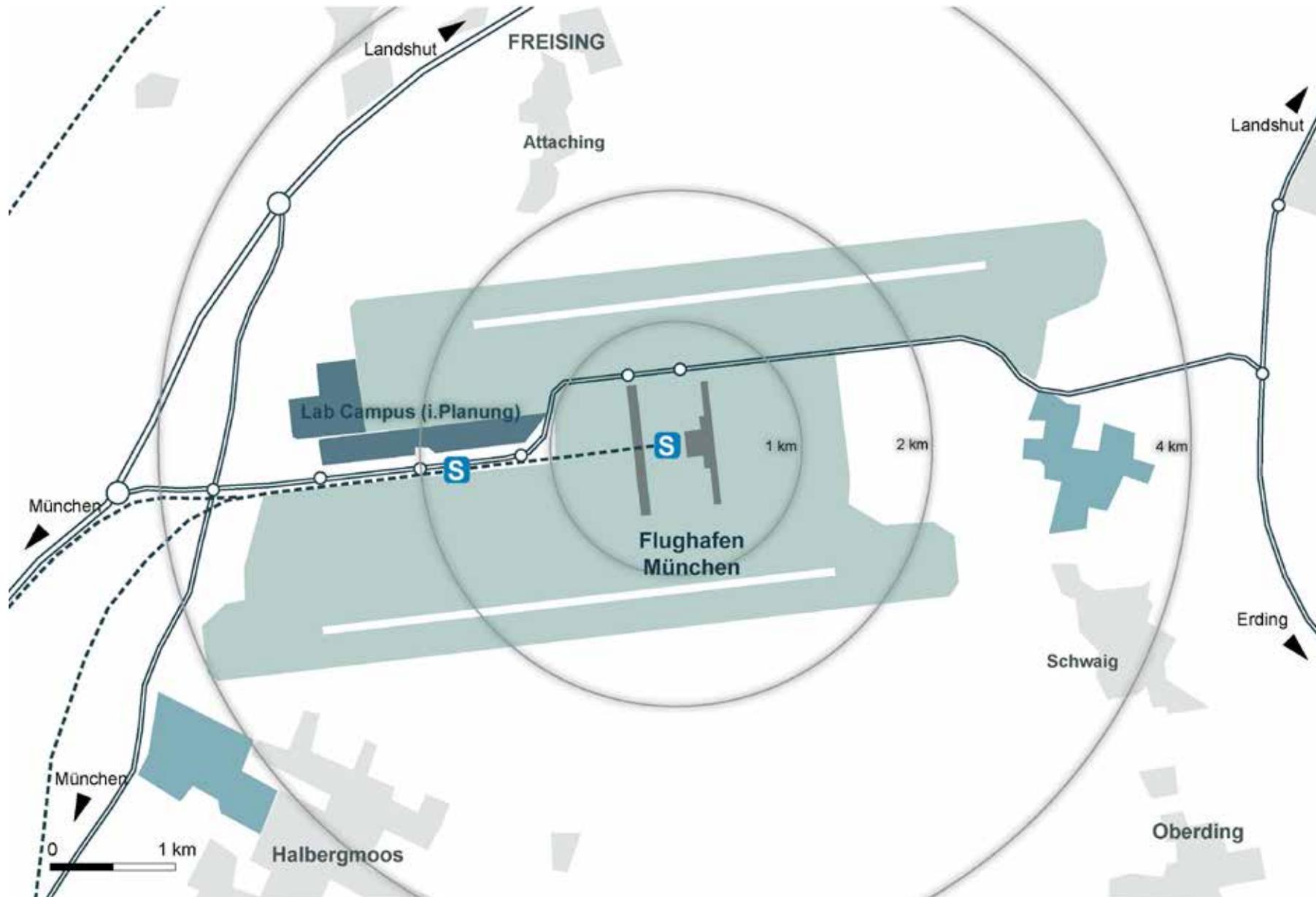


Abb. 53: Flughafen München mit LabCampus (dunkelblau) und weiteren flughafennahen Standorten (hellblau)

Airport Region Zürich

Der Flughafen Zürich-Kloten ist mit 29,4 Mio. Passagieren im Jahr 2017 mit Abstand der größte Schweizer Airport. Der Flughafen liegt etwa 10 km nördlich des Züricher Stadtzentrums und ist damit über S-, Regional und Fernbahnlinien sowie eine Trambahn verbunden. Außerdem ist der Flughafen direkt an die Autobahn 51 angebunden, die ihn mit dem Züricher Autobahnring und somit an alle wichtigen Ziele der Schweiz und Süddeutschlands verbindet.

Die Nähe des Flughafens zum Stadtzentrum und seine exzellente verkehrliche Anbindung haben in den letzten Jahren eine Vielzahl von Entwicklungsgebieten, insbesondere am südlichen Rand des Airports entstehen lassen. Im unmittelbaren Umfeld befinden sich auf etwa 85 ha Entwicklungsflächen und ein zusätzliches Potenzial von ca. 1,2 bis 1,5 Mio. m² BGF. Eine besonders hochwertige Fläche entsteht derzeit unmittelbar östlich des Flughafenterminals: „The Circle“ vereint auf ca. 3 ha 180.000 m² Bürofläche. Diese Entwicklung kann als Kern der künftigen Airport Region Zürich angesehen werden mit bestem Anschluss an alle Verkehrsarten.

Zu den Entwicklungsbereichen, die zunehmend durch Airportcity-Nutzungen wie hochwertige Büros oder Hotels gekennzeichnet sind, zählen auch die südlich angrenzenden Gebiete Kloten-West mit ca. 6 ha, Werftstraße mit ca. 6 ha, Unterriet

mit ca. 30 ha und Glattbrugg mit ca. 40 ha. Jenseits des Züricher Autobahnring in etwa 4 km Entfernung vom Flughafen-terminal befindet sich das kombinierte Wohn- und Arbeitsquartier Glattpark mit im Endausbau jeweils 7.000 Einwohnern und Arbeitsplätzen auf ca. 31 ha Fläche. Dieses Quartier profitiert fraglos von der Nähe zum Flughafen und der ausgezeichneten Verkehrsanbindung. Andere Entwicklungsgebiete innerhalb des 4 km Einzugsbereichs, die nicht ganz so gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sind, weisen dagegen kaum oder keine Airportcity-Nutzungen auf, sondern eher klassische Gewerbenutzungen.

Die Airport-Region Zürich ist ein zunehmend verdichteter Bereich der durch das Nebeneinander von unterschiedlichen Nutzungen und eine sehr gute Verkehrsanbindung gekennzeichnet ist. Noch stärker als bei anderen Referenzbeispielen zeigt sich hier der Prozess einer zunehmenden Urbanisierung des Flughafenumfelds durch ein Zusammenwirken von hochwertigen Gewerbestandorten, gemischten Quartieren und leistungsfähigem öffentlichen Nah- und Fernverkehr.



Abb. 54: Projekt „The Circle“ am Flughafen Zürich (Flughafen Zürich AG, 2018)

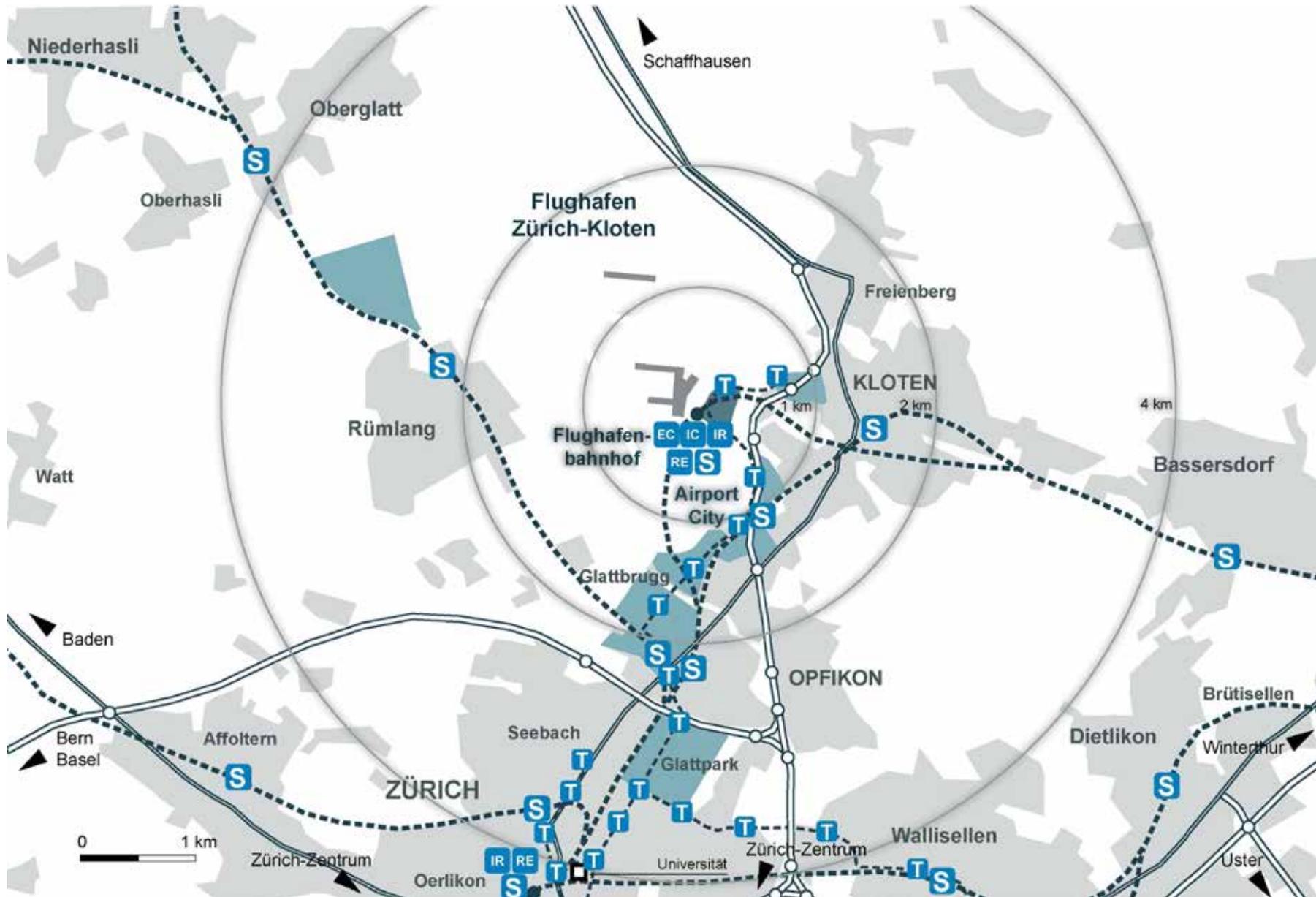


Abb. 55: Flughafen Zürich mit Airport City (dunkelblau) und weiteren flughafennahen Standorten (hellblau)

Aviapolis Helsinki

Der Flughafen Helsinki ist mit ca. 18 Mio. Passagieren im Jahr 2017 der größte Flughafen Finnlands. Er befindet sich etwa 20 km nördlich des Stadtzentrums in der aufstrebenden Nachbarstadt Vaanta. Er ist durch eine Ringbahnlinie, auf der verschiedenen Vorortzüge verkehren, mit Helsinki und anderen Städten in der Metropolregion verbunden. Außerdem besteht Anschluss an die wichtigsten Autobahnen des Landes.

Seit einigen Jahren entstehen insbesondere südlich des Flughafens zwischen dem Flughafengelände, der Ringbahnlinie und der Autobahn umfangreiche Entwicklungsflächen. Zunächst waren diese vor allem durch Gewerbenutzungen geprägt. Seit einiger Zeit gibt es aber vermehrt Planungen, die eine Mischnutzung vorsehen. Dazu sollen sowohl unbebaute Restflächen entwickelt, als auch bestehende Gewerbeflächen umgenutzt und verdichtet werden. Diese Entwicklungen werden unter dem Begriff Aviapolis, der westlichen Stadterweiterung der Großstadt Vaanta zusammengefasst. Aviapolis wird international als Standort zum Wohnen und Arbeiten mit hoher Lebensqualität vermarktet. Insgesamt stehen dort auf ca. 4.000 ha Airport City-Funktionen am Terminal und rund um den Bahnhof Aviapolis, Wohn- und Gewerbeflächen sowie zwei Bahnhöfe zur Verfügung. Die eigentliche Airportcity mit dem Schwerpunkt Dienstleistungen (World Trade Center)

und Hotels bietet auf 10 ha etwa 100.000 m² Bruttogeschossfläche. Der zweite Kernbereich Aviapolis Station umfasst auf etwa 25 ha rund 360.000 m² BGF sowie je 2.000 Einwohner und Arbeitsplätze.

Im benachbarten Aviapolis Center soll in den nächsten Jahren auf etwa 80 ha ein gemischt genutzter Stadtteil für je 13.000 Einwohner und Arbeitsplätze und ca. 2,5 Mio. m² Bruttogeschossfläche entstehen. Weiter südlich, in Aviapolis New Urban Block, ein 24 ha großes Quartier für Wohnen, Gewerbe und Freizeit mit 240.000 m² Bruttogeschossfläche. Darüber hinaus befinden sich entlang der Autobahn Gewerbeflächen mit den Schwerpunkten Büro und Logistik auf ca. 700 ha Fläche.

Das zusätzliche Potenzial in Aviapolis beträgt etwa 3,2 Mio. m² Bruttogeschossfläche auf 140 ha. Es kann daher bei diesem Referenzprojekt von einem ganz neuen Typus einer Flughafenregion gesprochen werden, in der nicht mehr nur typische Airport City-Funktionen wie Büros, Hotels und Logistik angesiedelt werden, sondern wo das Wohnen bzw. städtische Nutzungen künftig überwiegen. Hier wird gezielt mit dem Flughafen als Tor zur Welt und als HotSpot für Wissen und Austausch geworben. Die nachteiligen Aspekte des Flughafenumfelds wie Lärm- und Verkehrsbelastungen stehen im Hintergrund. Allerdings zählt der Flughafen Helsinki trotz seiner enormen Ausmaße hinsichtlich des Passagieraufkommens (noch) zu den mittleren Flughäfen in Europa.

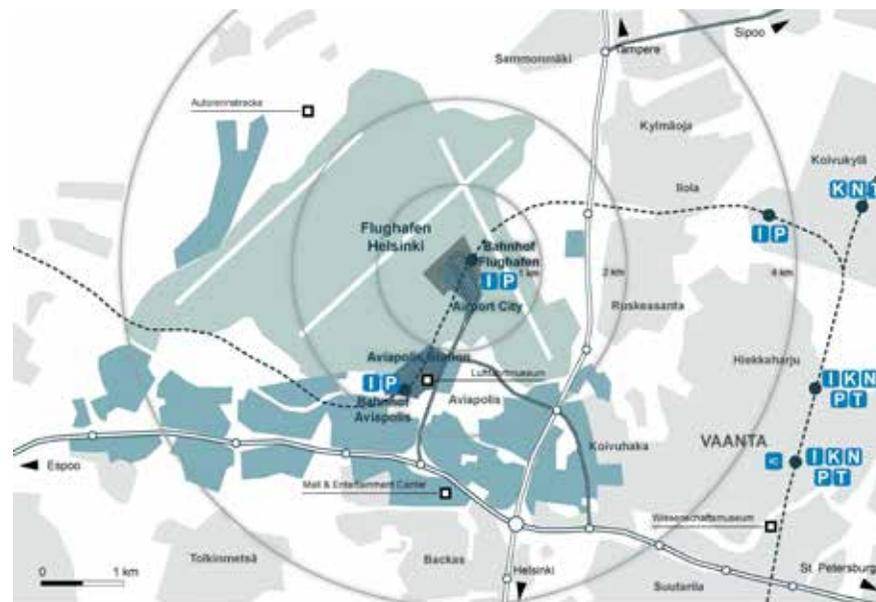


Abb. 56: Flughafen Helsinki mit Airportcity-Funktionen (dunkelblau) und weiteren flughafennahen Standorten (hellblau)

Vergleich mit dem Standort Stuttgart und Empfehlungen

Der Standort am Flughafen Stuttgart weist im Vergleich mit den Referenzbeispielen sowohl Gemeinsamkeiten als auch deutliche Unterschiede auf. Der Airport mit seinen knapp 11 Mio. Passagieren im Jahr 2017 liegt in Deutschland hinsichtlich des Passagieraufkommens an sechster Stelle. Damit bewegt sich der Flughafen Stuttgart im Mittelfeld der internationalen Flughäfen Deutschlands. Die Entfernung zum Stadtzentrum ist ähnlich wie bei den Flughäfen Zürich und Düsseldorf und deutlich geringer als in Helsinki und München. Sämtliche Standorte verfügen über einen direkten Autobahnanschluss, außerdem weisen sie zumindest einen S-Bahnanschluss auf. Mit dem geplanten Fernbahnhof wird der Stuttgarter Standort künftig ähnlich gut wie der Züricher Flughafen an den öffentlichen Verkehr angebunden. Auffällig ist die gute Anbindung der Messe an den Stuttgarter Flughafen. Nur Düsseldorf weist einen ähnlichen Standortvorteil auf. Allerdings befinden sich hier sowohl die Messe als auch der ICE-Bahnhof weiter vom Terminalbereich entfernt als künftig in Stuttgart.

Die Beispiele haben gemeinsam, dass enorme Potenzialflächen im näheren Umfeld liegen. Sie reichen von knapp 100.000 m² im Fall von Düsseldorf bis hin zu 3,2 Mio. m² Bruttogeschossfläche im Fall von Helsinki. In Stuttgart stehen dahingehend etwa 6 ha bebaubare Fläche mit einem

Gesamtpotenzial von ca. 170.000 m² zur Verfügung. Im näheren Umfeld liegen lediglich zwei kleinere Gewerbeflächen mit ca. 13 ha Fläche.

Die Untersuchung der Beispiele zeigt, dass sich insbesondere die gut an den öffentlichen Verkehr angebotenen Flächen für Airport City-Funktionen eignen. Daher sollten insbesondere Flächen im direkten Einzugsbereich des Flughafens ausgewiesen werden. Außerdem ist erkennbar, dass besonders große zusammenhängende Flächen gut vermarktbar sind und sich zur Etablierung einer neuen Adresse für Büroimmobilien eignen. In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll, neue Quartiere mit einer bestimmten Ausrichtung zu entwickeln (z.B. Cyber City, Smart City o.ä.). Unerlässlich ist eine gute Verkehrsanbindung insbesondere des öffentlichen Verkehrs an die Kernstadt und an die Region. Eine darüber hinausgehende direkte Anbindung an ferne Ziele ist ebenfalls von Bedeutung, allerdings ist erkennbar, dass auch durch eine Anbindung lediglich an den regionalen Verkehr erfolgreiche Konzepte möglich sind (vgl. München oder Helsinki). Wichtig ist auch ein Nutzungsmix, der zu mehr Belebung sowie z.T. kürzeren Wegen und weniger Verkehr führt.

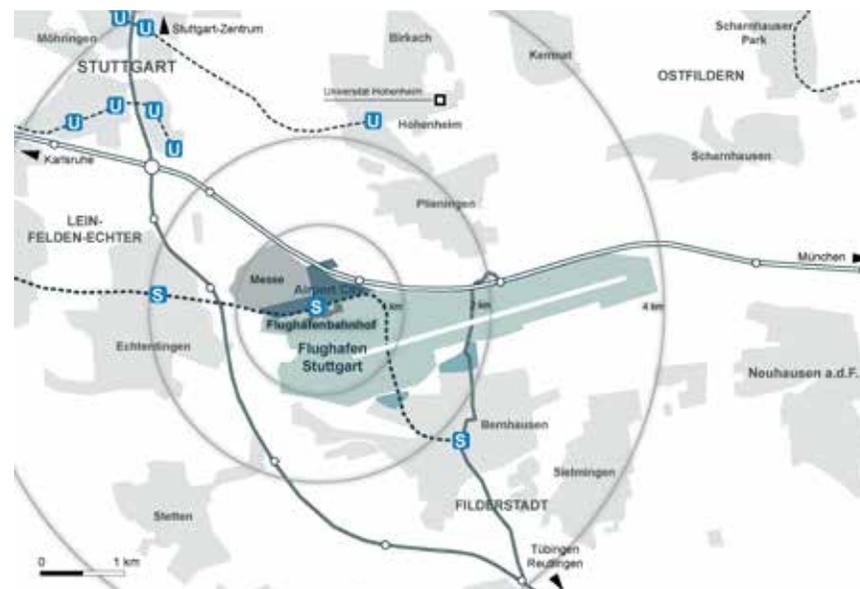


Abb. 57: Flughafen Stuttgart mit Airportcity (dunkelblau) und angrenzenden Gewerbeflächen (hellblau)



Abb. 58: Schrägluftbild des Flughafens Stuttgart (Flughafen Stuttgart GmbH, 2018)





4. ENTWICKLUNGSSZENARIEN

4.1 HERANGEHENSWEISE

Aus der Bestandsanalyse sowie der Betrachtung von Trends und Beispielen haben sich insbesondere folgende Aspekte ergeben, die in der Konzepterarbeitung aufgegriffen werden:

1. Der Flughafen Stuttgart hat das Potenzial sich mit dem künftigen Filderbahnhof zu einer Mobilitätsdrehscheibe zu entwickeln. Die Analyse der Referenzbeispiele zeigte, dass im Umfeld eines solchen Bereichs höchster Erreichbarkeit deutliche Impulse gesetzt werden können. Insbesondere die unmittelbar angrenzenden Flächen werden dadurch für eine Entwicklung interessant. Bei weiter entfernten Flächen hängt es davon ab, wie gut diese mit dem öffentlichen Verkehr an die Mobilitätsdrehscheibe angebunden

sind, und ob es eine Mischung von Nutzungen gibt, die sich für die Herausbildung zentraler Funktionen eignet.

2. Eine gute verkehrliche Anbindung ist für die positive Entwicklung bestehender und geplanter Baugebiete unterschiedlicher Nutzung entscheidend. Insbesondere die Erreichbarkeit wichtiger Ziele (Stuttgarter Zentrum, Fernbahnhöfe, Flughafen o.ä.) und die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz bietet die Chance für Entwicklungsimpulse. Dabei können neben traditionellen Mobilitätsformen auch neue innovative Konzepte in Betracht kommen, insbesondere dann, wenn klassische Verkehrsmittel aufgrund von Restriktionen oder Bedenken nur schwer umsetzbar sind.

3. Eine regional abgestimmte Planung ist für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung entscheidend. Unterbleibt diese, werden die Kommunen nach eigenen Kriterien und Gesichtspunkten agieren und so einem verstärkten Konkurrenzkampf unterliegen. Dies führt wahrscheinlich dazu, dass einzelne Kommunen, die mit den nötigen finanziellen Mitteln und dem politischen Willen ausgestattet sind, zwar Erfolge aufweisen, dies aber zu Lasten der Region insgesamt geht. Ressourcen sollten besser dazu genutzt werden gemeinsam die Region und den Standort Filder voranzubringen um im nationalen und internationalen Wettbewerb zu bestehen.

Diese drei Aspekte werden im folgenden Schritt zu räumlichen Entwicklungssze-

narien weiterentwickelt, die exemplarisch und zugespitzt die künftige Raumentwicklung darstellen.



Abb. 59: Luftbild

4.2 SZENARIO „KONZENTRATION AN DER MOBILITÄTSDREHSCHLEIBE“

In diesem Szenario wird sich die künftige Entwicklung fast ausschließlich rund um den Stuttgarter Flughafen abspielen. Durch Ausweisungen von Siedlungsschwerpunkten für Wohnen sowie Industrie, Gewerbe und Dienstleistung im Regionalplan sowie interkommunalen Baugebieten wird die Entwicklung strategisch gesteuert, so dass die Lagegunst dieser Flächen in der Nähe der Mobilitätsdrehscheibe mit Flughafen, Fernbahnhof, Regionalbahnhof, Fern- und Expressbushalt optimal genutzt werden kann. Dabei werden bestehende Flächen in Flughafennähe verdichtet und teilweise umgenutzt. Daneben entstehen neue größere zusammenhängende Flächen. Es wird ein Augenmerk darauf gelegt, dass neben Gewerbe- und Dienstleistun-

gen auch gemischt genutzte Quartiere mit verdichtetem Wohnanteil entstehen. Der ÖPNV wird so ausgebaut, dass die Mobilitätsdrehscheibe auch hinsichtlich des Regionalverkehrs optimal angebunden wird. Dadurch ergeben sich ganz neue Zentren in kurzer Distanz zu allen Mobilitätsarten.

Die Konzentration auf den Flughafen führt dazu, dass die Mobilitätsdrehscheibe eine Art „Edge City“ bildet, also ein regionales Zentrum, das weitgehend autark bestehen kann. Dieses weist eine enorme Dichte an hochqualifizierten Beschäftigten, innovativen Wohnformen, aber auch eine hohe Lärmbelastung durch den Flugverkehr und die Hochleistungsstraßen auf. Die Mobilitätsdrehscheibe bietet Platz für neue Firmenansiedlungen sowie Ver-

lagerungen großflächiger oder Flughafenaffiner Unternehmen, z.B. aus dem engen Neckartal oder der hochpreisigen Stuttgarter Innenstadt. Gleichzeitig entstehen günstigere Wohnlagen als in den hochverdichteten zentralen Lagen Stuttgarts. Durch die Konzentration und Verdichtung an einem Ort bleiben große zusammenhängende Freiräume z.B. am Schönbuchrand aber auch auf den nördlichen und südlichen Fildern erhalten.

Durch die Größe und Vielfältigkeit der Nutzungen profiliert sich der Standort und wird international beachtet. Durch diese Strahlkraft siedeln sich nach Fertigstellung erster Bauabschnitte auch eine neu gegründete Privatuniversität, ein Forschungszentrum für Robotik und

ein international tätiges Elektroautomobilunternehmen an. In Verbindung mit der Erprobung neuer innovativer Mobilitätsformen wie autonomen Teststrecken für Busse, fahrerlosen Stadtbahnen und App-basierten Car-On-Demand-Systemen entwickelt sich das Gebiet zu einem modellhaften Stadtraum der Zukunft.

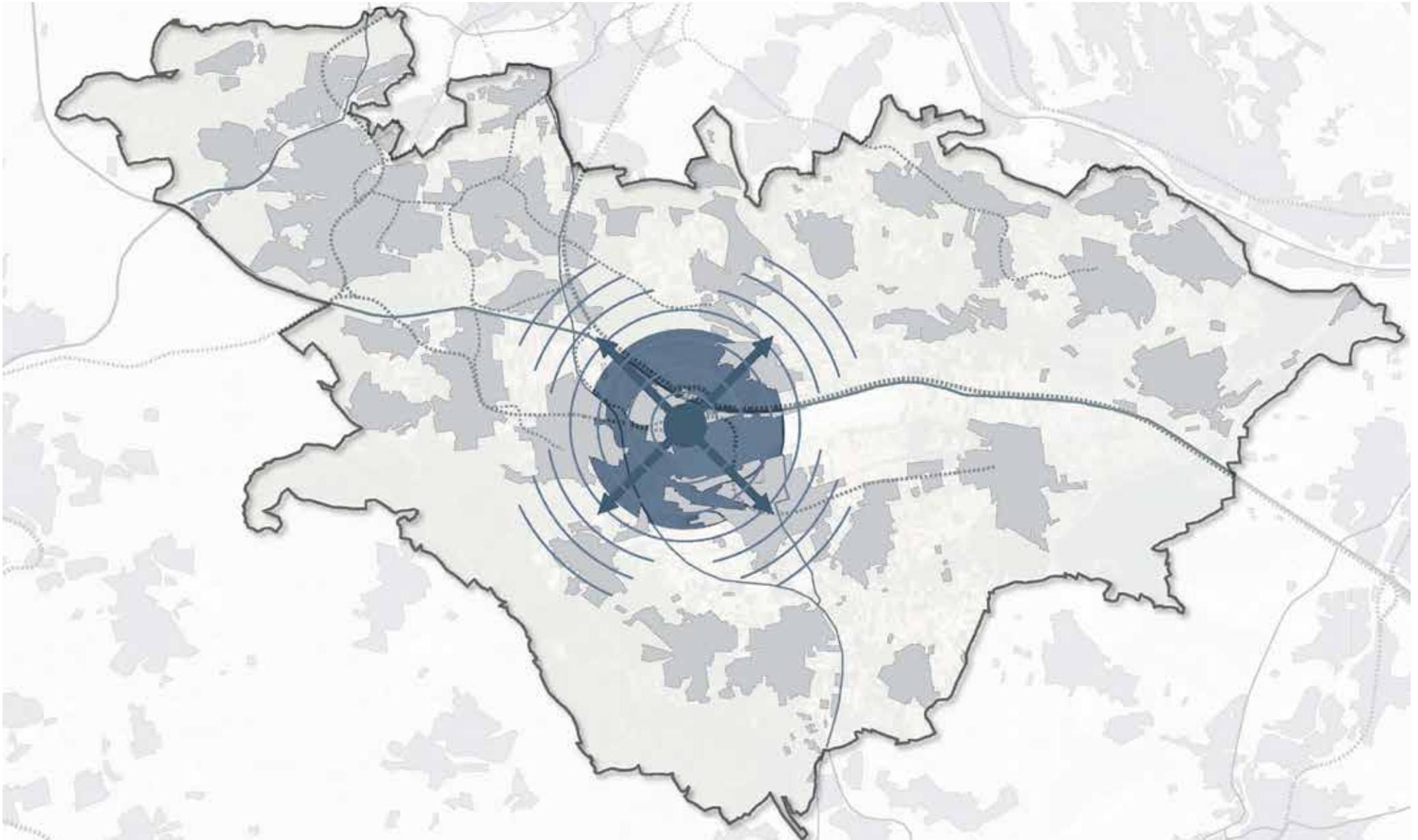


Abb. 60: Szenario „Konzentration an der Mobilitätsdrehscheibe“

4.3 SZENARIO „DEZENTRALE TRANSITKNOTEN“

Bei dem zweiten Szenario wird statt einer starken Konzentration eine klare Dezentralisierung für die künftige Entwicklung zu Grunde gelegt. Maßgebend ist dabei ein starker Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Durch einen Beschleunigungsprozess, auf den sich kommunale, regionale und staatliche Akteure verständigen, werden neue Schienenprojekte auf den Weg gebracht. Kurzfristig lassen sich Verbesserungen in Form neuer innovativer Verkehrsmittel wie Expressbusse, autonome Shuttles und App-basierten Car-On-Demand Systemen erreichen. Dabei kommt dem Filderraum zu Gute, dass die meisten Ortsteile bereits einen guten ÖPNV-Anschluss aufweisen. Lücken müssen hier insbesondere im östlichen und südlichen Teil der Region geschlossen werden.

Durch Steuerung im Regionalplan und den daraus abgeleiteten Bauleitplänen werden nur noch neue Flächen im Umkreis von rund 1.000 m um einen hochleistungsfähigen ÖPNV-Haltepunkt beibehalten. Den Schwerpunkt bildet die Innenentwicklung in Form von Umstrukturierung und Nachverdichtung von Bestandsflächen innerhalb dieses Bereichs. Besonders geeignete ÖPNV-Halte, die den Umstieg auf mehrere Mobilitätsarten ermöglichen und mit einer besonders hohen Taktfrequenz ausgestattet sind, weisen eine höhere Dichte als andere auf.

Durch diesen dezentralen und transitorientierten Ansatz entstehen eine Vielzahl neuer lebendiger Quartiere und an den Transitknotenpunkten neue Zentren. Die

vielseitige Struktur des Filderraums mit seinen zahlreichen Ortsteilen wird dadurch gestärkt. Naturräume bleiben aufgrund des flächensparenden Ansatzes der Nachverdichtung weitestgehend erhalten. Durch die Transitorientierung werden sich im Gewerbebereich insbesondere Büro- und dienstleistungsorientierte Unternehmen ansiedeln. Großflächige Unternehmen, wie z.B. Logistikbetriebe bleiben dagegen auf die bereits bestehenden Flächen beschränkt. Hier ergeben sich an der einen oder anderen Stelle durch Zusammenlegungen und Flächentausche kleinere Spielräume.

Die Siedlungsstruktur dieses Szenarios trägt dazu bei, dass der Anteil des ÖPNV am Modal Split deutlich gesteigert wird.

Viele Einwohner steigen aufgrund der ausgezeichneten öffentlichen Verkehrsanbindung auf Busse und Bahnen um. Der gesamte Raum entwickelt sich zu einer beispielhaften Region zur Erprobung neuartiger Mobilitätstechnologie, auf die auch internationale Konzerne aufmerksam werden. Im Laufe der Zeit siedelt sich ein Hersteller autonomer Fahrzeuge an. Die Stuttgarter Verkehrsbetriebe ergänzen ihr Depot zu einem Mobility-Hub, in dessen Umfeld sich weitere Mobilitätsunternehmen ansiedeln.

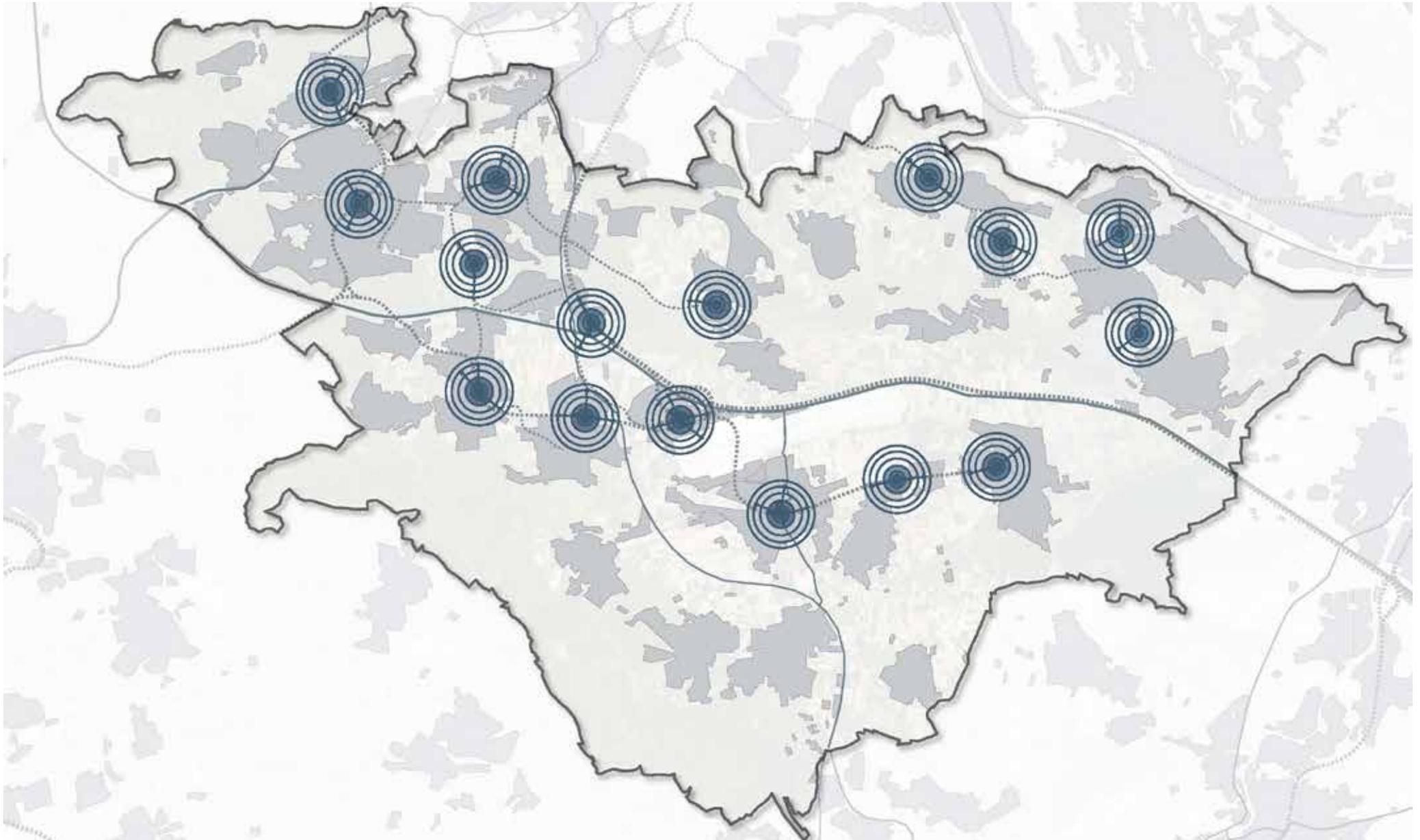


Abb. 61: Szenario „Dezentrale Transitknoten“

4.4 SZENARIO „UNKOORDINIERTER ENTWICKLUNG“

Dieses Szenario stellt die Nullvariante dar, in der davon ausgegangen wird, dass sich künftig hinsichtlich der Siedlungsentwicklung keine gemeinsame regionale Zusammenarbeit durchsetzen lässt. Stattdessen kommt es zu einer rein nach kommunalen Einzelinteressen orientierten Stadtentwicklung. Dadurch werden einzelne Gemeinden z.B. bei der Ansiedlung größerer Unternehmen gegeneinander ausgespielt. Letztlich werden vielmehr Flächen als notwendig ausgewiesen und diese in der Regel an ungeeigneten Stellen.

Die bestehenden Siedlungsflächen werden flächendeckend weiterentwickelt und arrondiert. Dies führt zu einer zunehmenden Verstärkung des Filderraums und

einer Reduzierung des Freiraums auf wenige Restflächen. Die landwirtschaftliche Produktion wird aufgrund der zunehmenden Flächenknappheit und lukrativer Angebote von Unternehmen, die großflächige Grundstücke benötigen, weitgehend aufgegeben. Insbesondere Gewerbeflächen entstehen eher an den Hochleistungsstraßen und weniger an den ÖPNV-Haltepunkten. Mehrere Logistikunternehmen siedeln sich parallel zur Autobahn und zur B 27 an. Durch den erhöhten Verkehr der ohnehin schon überlasteten Straßen werden diese massiv ausgebaut, was zu weiterem Flächenverbrauch und zusätzlichem Verkehr führt. Die Kommunen entlang der Autobahn weisen aufgrund der hohen Schadstoff- und Lärmbelastung zunehmend Wohnflächen im Bereich der

Naturräume abseits der Autobahn aus. So werden auch wertvolle Landschaftsräume am Schönbuchrand und Richtung Neckartal bebaut. Für deren Erschließung werden weitere Straßen errichtet, da sich die Region nicht auf die Lage neuer ÖPNV-Trassen einigen kann.

Letztlich ist der Filderraum durch die hohen Belastungen und die unattraktiven Mobilitätsformen mehr und mehr von Abwanderung betroffen. Zunächst im Bereich der älteren Wohnsiedlungen und entlang der Autobahn, später auch in den übrigen Gebieten. Das traditionelle Gewerbe ist fast vollständig durch großflächige Logistik- und Lagerflächen verdrängt worden.

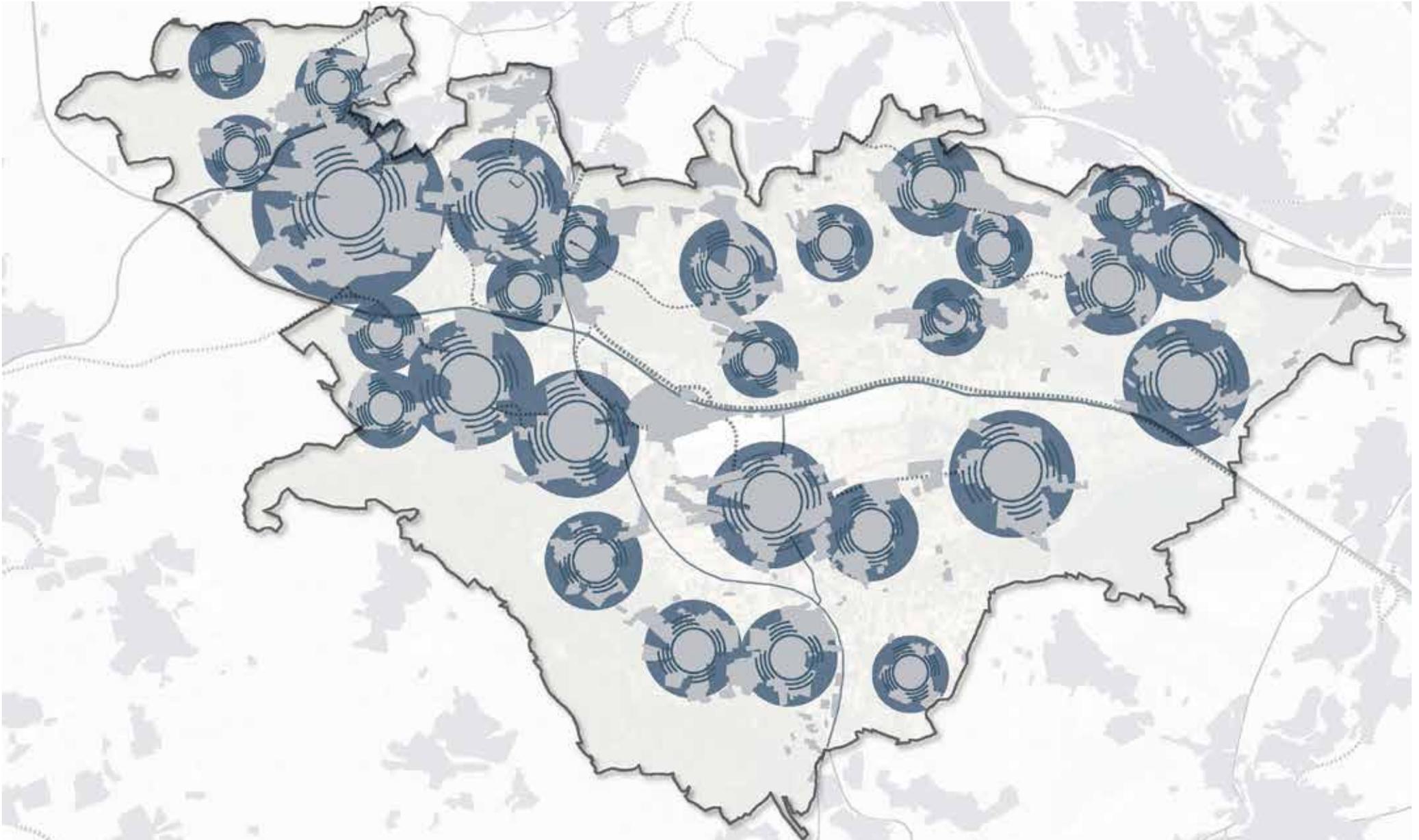


Abb. 62: Szenario „Unkoordinierte Entwicklung“

4.5 BEWERTUNG

Die drei Entwicklungsszenarien zeigen Möglichkeiten auf, wie sich der Filderraum künftig entwickeln könnte. Dabei wurde in den ersten beiden Szenarien eine gezielte Steuerung der Entwicklung zu Grunde gelegt, während im 3. Szenario eine fehlende regionale Zusammenarbeit und eine von starkem Konkurrenzdenken geprägte Entwicklung unterstellt wurde. Die Szenarien haben bewusst eine bestimmte Richtung aufgezeigt um die Konsequenzen für bestimmte Handlungen bzw. das Ausbleiben bestimmter Handlungen besser zu veranschaulichen.

Die im Szenario „Konzentration an der Mobilitätsdrehscheibe“ dargestellte Verdichtung im Flughafenumfeld wird als außerordentlich sinnvoll erachtet. Da-

durch kann es gelingen diesen künftigen Bereich höchster Erreichbarkeit so zu nutzen, dass möglichst viele Bewohner und Beschäftigte davon profitieren. Wesentlich ist dabei die Konzentration auf den öffentlichen Personennahverkehr um zusätzliche Fahrten mit dem privaten Pkw weitgehend zu vermeiden. Im Unterschied zum Szenario wird allerdings nicht empfohlen die Entwicklung fast ausschließlich auf diesen Bereich zu konzentrieren. Vielmehr soll die polyzentrische Struktur des Filderraums aufgegriffen und gestärkt werden. Daher wird die im Szenario „Dezentrale Transitknoten“ dargestellte Konzentration und Verdichtung im Bereich um bestehende und geplante ÖPNV-Halte als wesentlicher Beitrag angesehen, dieses Ziel zu erreichen. Gleichzeitig werden die

in diesem Szenario dargestellten Mobilitätsangebote als wichtiger Baustein für eine klimafreundliche und emissionsarme verkehrliche Entwicklung gesehen.

Das Szenario „unkoordinierte Entwicklung“ zeigt auf, welche Entwicklung bei einer unkoordinierten und nicht abgestimmten Planung eintreten könnte. Die Auswirkungen wären für den Filderraum äußerst negativ, weswegen an dieser Stelle deutlich auf die Notwendigkeit regionaler Zusammenarbeit und kooperativen Handelns hingewiesen wird.

Für die künftige Entwicklung des Filderraums wird die Kombination der Szenarien „Konzentration an der Mobilitätsdrehscheibe“ und „Dezentrale Transitknoten“

vorgeschlagen. Durch die Berücksichtigung der wesentlichen Aspekte in einem Raumbild der künftigen Entwicklung besteht die Möglichkeit den Filderraum baulich und strukturell weiterzuentwickeln und ihn gleichzeitig als qualitätvollen Landschaftsraum zu bewahren.

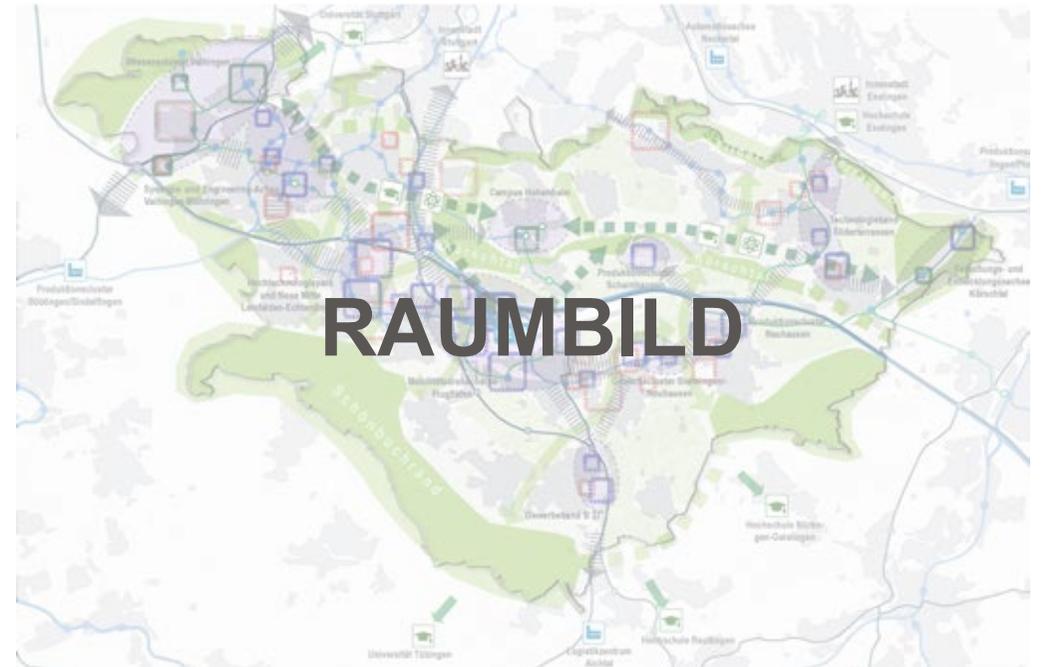
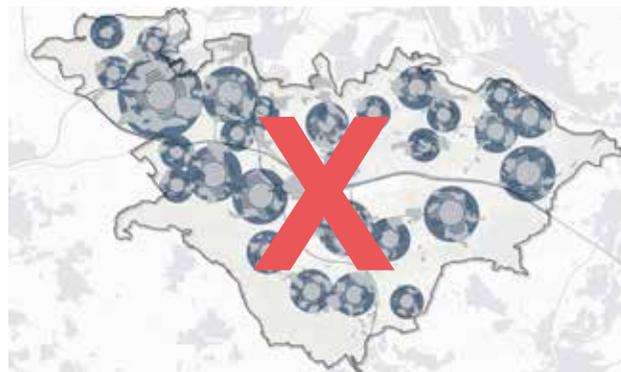
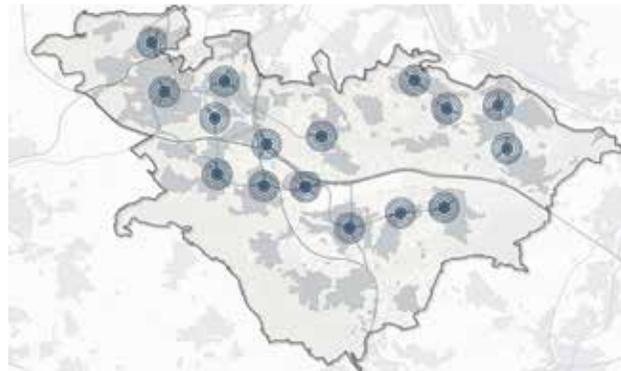
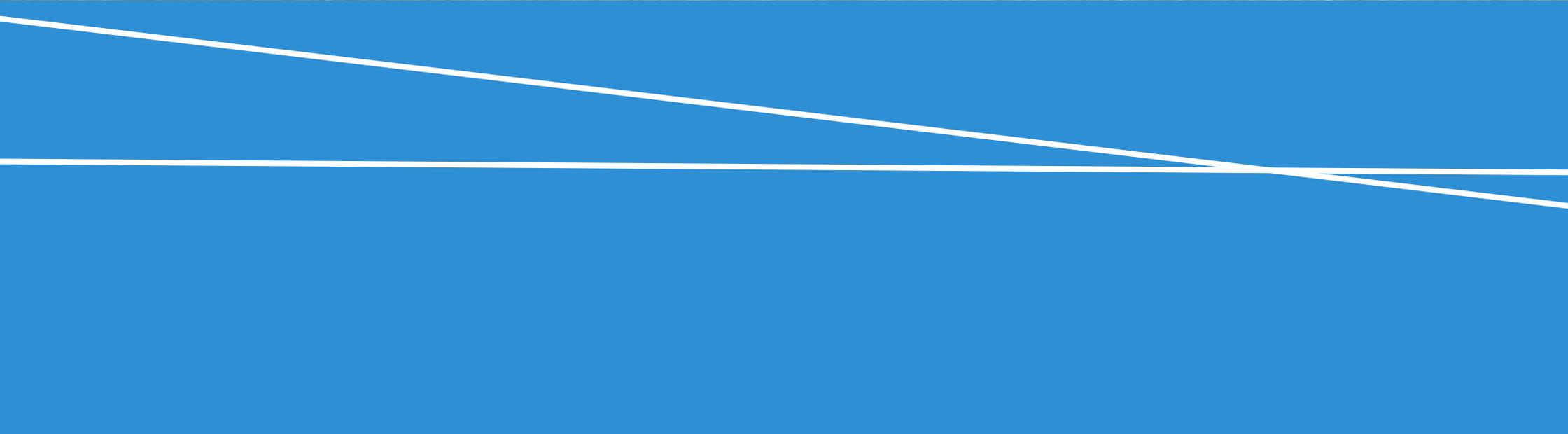


Abb. 63: Bewertung der Szenarien





5. RAUMBILD

5.1 AUFGABEN UND ZIELE

Die Filder zählen bereits heute zu den beliebtesten Lagen für Wohn- und Wirtschaftsflächen in der Region Stuttgart. Die Mobilitätsdrehzscheibe eröffnet in der Zeitperspektive weitere Potenziale für eine qualitativ hochwertige Entwicklung des Raumes. Daraus ergibt sich die Chance und Herausforderung, eine zielgerichtete Steuerung der Filderregion vorzubereiten.

Mit einem Raumbild sollen die zentralen Entwicklungs- und Gestaltungsansätze für die nächsten 15 bis 20 Jahre skizziert und erläutert werden.

Für eine nachhaltige Entwicklung sind gezielte Steuerungselemente auf Ebene der Regional- und Kommunalentwicklung unerlässlich. Dazu werden im Raumbild

Grundprinzipien der künftigen Entwicklung dargestellt. Diese orientieren sich an den Leitgedanken einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung mit besonderem Augenmerk auf den speziellen Bedürfnisse und Begabungen des Filder-raums.

Im Raumbild sind Potenzialräume für Wohnen, Gewerbe und Wissen ausgewiesen. Darüber hinaus werden Aussagen zur übergeordneten Landschafts- und Mobilitätsentwicklung getroffen.

Sämtliche Bestandteile des Raumbildes orientieren sich an bestimmten Grundprinzipien, die im Folgenden detailliert erläutert werden.



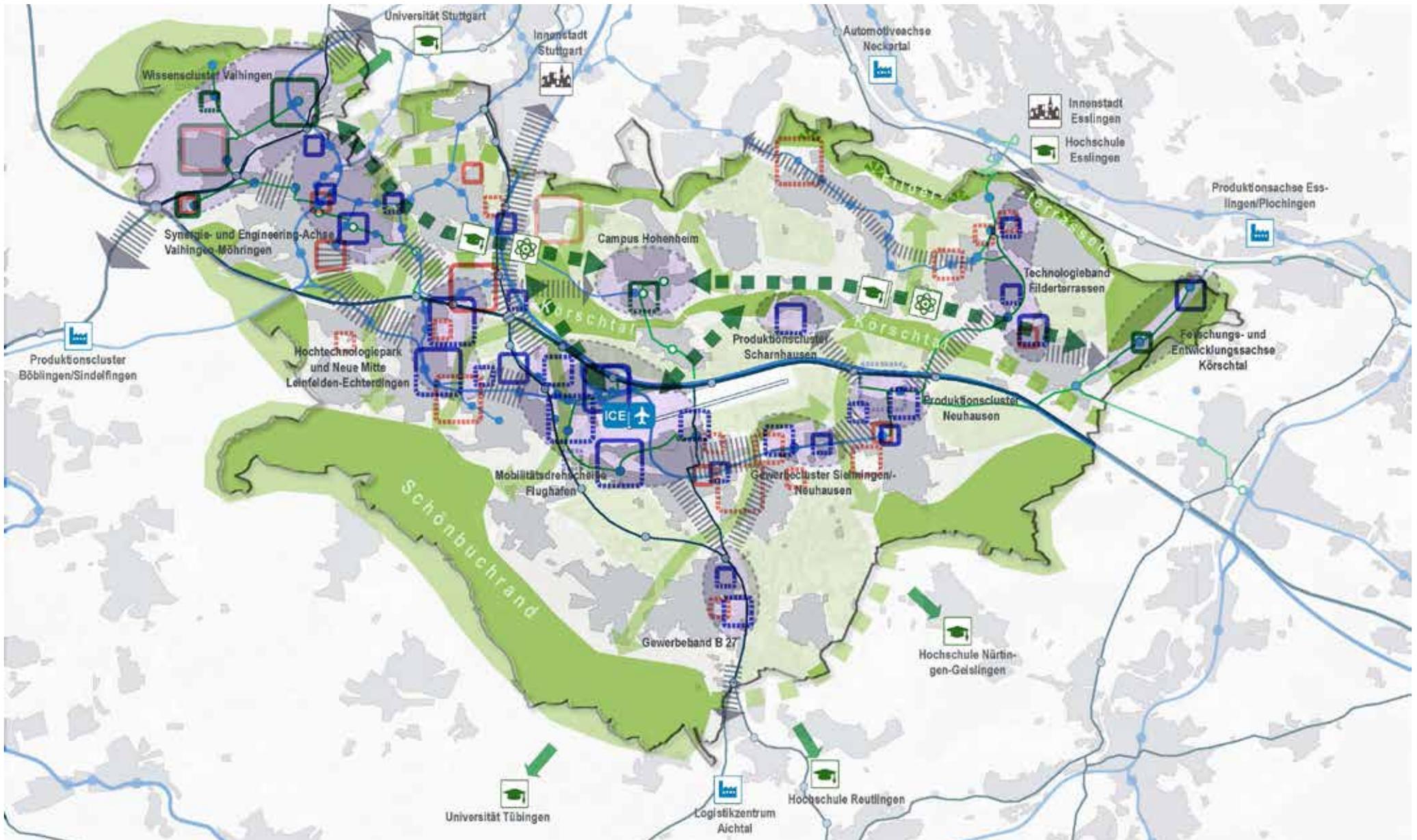


Abb. 64: Raumbild Filder

5.2 GRUNDPRINZIPIEN

Die Grundprinzipien der künftigen Entwicklung orientieren sich an den Ergebnissen der Standortanalyse, der Bewertung der Trends und Beispiele sowie den Erkenntnissen aus der Betrachtung der Entwicklungsszenarien. Im Mittelpunkt steht die Nutzung der Vorteile durch die verbesserte Erreichbarkeit am künftigen Filderbahnhof sowie der Erhalt der vielfältigen Filderlandschaft. Darüber hinaus orientiert sich das Raumbild an den Grundsätzen einer nachhaltigen Regionalentwicklung. Wesentlich ist dabei das Prinzip der Innenentwicklung. Allerdings werden zur Adressbildung auch neue Entwicklungsflächen vorgeschlagen, die bestimmte Kriterien wie ÖPNV-Anschluss und geringen Raumwiderstand aufweisen müssen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Stärkung der regionalen Identität, die sich insbesondere durch die historischen Ortskerne sowie den facettenreichen Landschaftsraum mit seiner vielfältigen Topografie und den abwechslungsreichen Naturräumen manifestiert. Dazu wurden folgende Grundprinzipien formuliert:

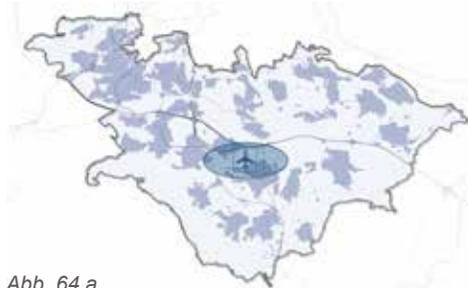


Abb. 64 a

Verdichtung und Konzentration an der Mobilitätsdrehscheibe

Das Umfeld des Flughafens Stuttgart soll künftig den Schwerpunkt der Gewerbeentwicklung darstellen, da die Erreichbarkeit für sämtliche Verkehrsträger hier am größten sein wird. Flächen sollten vorrangig mit hoher baulicher Dichte in räumlicher Nähe zur Verkehrsdrehscheibe entstehen. Dafür stehen bereits Flächen aus der vorbereitenden Bauleitplanung zur Verfügung. Wichtig ist es ein Angebot an größeren profilierbaren Flächen zu schaffen. An strategisch günstigen Standorten mit guter Erreichbarkeit sollen darüber hinaus auch Wohn- und Wissensfunktionen untergebracht werden.

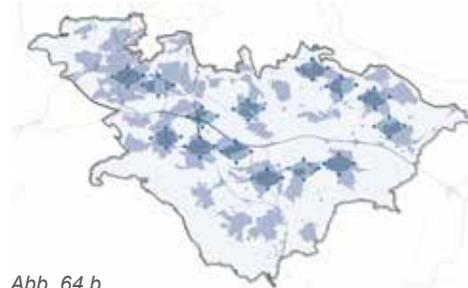


Abb. 64 b

Nutzung der Erreichbarkeitsvorteile durch Entwicklung und Verdichtung im Einzugsbereich der ÖPNV-Halte

Die ÖPNV-Orientierung von neuen Entwicklungsflächen soll dazu führen, dass ein höherer Anteil der Bewohner die täglichen Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln statt mit dem privaten Pkw zurücklegt. Im stau- und abgasgeplagten Stuttgarter Talkessel ist dieser Leitgedanke von noch größerer Bedeutung als anderswo. Es wird vorgeschlagen, Entwicklungsflächen im Umkreis von rund 1.000 m um leistungsfähige Haltestellen bzw. künftige Haltestellen (S-Bahn, Stadtbahn, Expressbus) zu konzentrieren.



Abb. 64 c

Verknüpfung von Wissensstandorten mit der Mobilitätsdrehscheibe zur Wissensregion Filder

Wissensbasierte Beschäftigung bildet künftig den Schwerpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung. Auch in der Produktion nimmt dieser Bereich einen immer größeren Stellenwert ein. Durch die funktionale Verknüpfung der bestehenden Forschungs- und Hochschulstandorte und die Ergänzung um neue Adressen wird der Filderraum zu einer Wissensregion mit besonderer Strahlkraft weiterentwickelt. Wesentlich ist dabei auch die Verknüpfung mit der Mobilitätsdrehscheibe, von der die Forschungslandschaft besonders profitiert.

Abb. 64 a-g: Grundprinzipien des Raumbildes

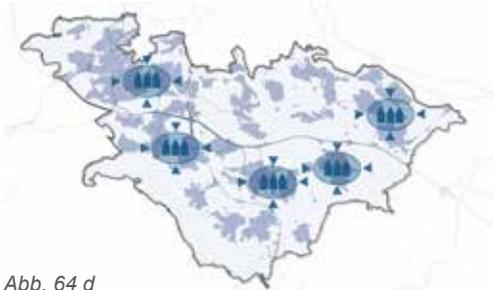


Abb. 64 d

Orientierung am Leitbild der Innenentwicklung

Für eine nachhaltige Entwicklung ist es unerlässlich zunächst die bestehenden Innenentwicklungspotenziale zu nutzen. Dies sieht auch der Regionalplan vor (vgl. Ziel 2.4.0.6). Dabei sind zunächst Flächen, für die bereits Planungsrecht besteht zu entwickeln. Im weiteren Schritt sind Flächen, die für eine Nachverdichtung, Umnutzung oder Aufstockung in Frage kommen zu berücksichtigen. Dazu zählen auch Baulücken und Konversionsflächen. Da die Nachfrage nicht allein durch Innenentwicklungspotenziale gedeckt werden kann, werden für Neuentwicklungen weitere Grundprinzipien vorgeschlagen.



Abb. 64 e

Fokussierung der Entwicklung auf besonders geeignete Bereiche und Entwicklungsachsen

Um die einzigartigen Landschaftsräume des Filderraums zu erhalten und die Erreichbarkeitsvorteile optimal zu nutzen, wird die Entwicklung auf bestimmte Fokusbereiche und Entwicklungsachsen konzentriert. Diese befinden sich im Wesentlichen im Bereich der Mobilitätsdrehscheibe am Flughafen, der bestehenden Entwicklungsgebiete, und der ÖPNV-Halte. Die Landschaftsräume dazwischen werden so von weiterer Entwicklung freigehalten und können weiterhin für die Landwirtschaft, den Naturschutz sowie die Naherholung genutzt werden.

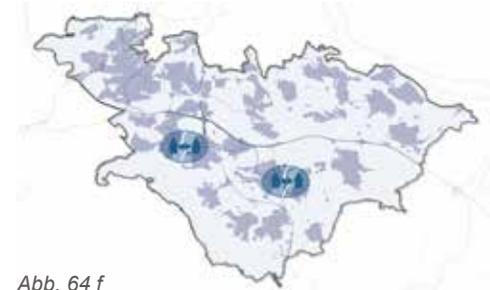


Abb. 64 f

Schaffung neuer Mitten

Die meisten Orte auf den Fildern sind durch Gebietsreformen der 1970er Jahre zu neuen kommunalen Gebietskörperschaften vereint worden. Ein wichtiges Thema in diesen Gemeinden ist das Zusammenwachsen der einzelnen Ortsteile unter Bewahrung der jeweiligen lokalen Identitäten. Im Scharnhäuser Park wurde bereits ein Zentrum für Ostfildern geschaffen. Für Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen werden in kleinerem Umfang neue Mitten mit den Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit vorgeschlagen.

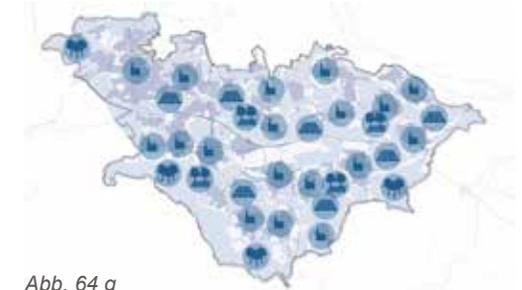


Abb. 64 g

Bewahrung der lokalen Identität in den alten Ortskernen und im Landschaftsraum Filder

Die alten Ortskerne haben eine große Bedeutung für die lokale Identität. Einige dieser Zentren weisen Nachverdichtungs- und Aufwertungspotenziale auf, die genutzt werden sollen. Insbesondere wenn sich diese Bereiche in der Nähe der ÖPNV-Halte befinden. Die Besonderheit des Filderraums liegt auch in seinen vielfältigen Landschaftsräumen, die sowohl für die Nahrungsmittelproduktion als auch den Naturschutz und die Naherholung von großer Bedeutung sind. Diese Räume sollen erhalten und besser vernetzt werden.

5.3 RAUMENTWICKLUNG

Grundsatz

Für die künftige Siedlungsentwicklung wurden zunächst die bereits in den Flächennutzungsplänen der Filderkommunen ausgewiesenen aber noch nicht entwickelten Flächen dahingehend untersucht, ob sie bestimmten Kriterien wie Erreichbarkeit und Anbindung genügen. Flächen die aus diesem Raster fallen, wurden als nicht geeignet angesehen und entfielen zunächst. Ersatzflächen werden in den besser geeigneten Fokusbereichen und Entwicklungsachsen vorgeschlagen. Gleiches gilt für Flächen, die sich aufgrund eines möglicherweise erhöhten Bedarfs durch die Berücksichtigung aktueller Bevölkerungsprognosen ergeben.

Entwicklungsachsen

Der Schwerpunkt der künftigen baulichen Entwicklung im Filderraum soll im Bereich der dargestellten Entwicklungsachsen erfolgen. Diese verlaufen insbesondere entlang der hochleistungsfähigen schienegebundenen ÖPNV-Trassen (S-Bahn, Stadtbahn) sowie weiterer bedeutender funktionaler Verknüpfungen. (z.B. Expressbus o.ä.).

Fokusbereiche

Die Fokusbereiche stellen Schwerpunkträume innerhalb der Entwicklungsachsen dar, die sich besonders für eine bauliche Entwicklung eignen. Sie sind an den schienegebundenen ÖPNV bzw. an sonstige bestehende oder geplante leistungsfähige Mobilitätssysteme angebunden. Sie umfassen sowohl bestehende Siedlungsstrukturen, die umstrukturiert werden sollen, als auch unbebaute Flächen, die einer neuen baulichen Entwicklung zugeführt werden können. Ausgewählte Fokusbereiche werden im nachfolgenden Kapitel zu Vertiefungsräumen zusammengefasst, für die detaillierte Aussagen zur künftigen baulichen Nutzung, sowie zur Grün- und Mobilitätsentwicklung gemacht werden.

Landschaftsraum

Durch die Konzentration der Siedlungstätigkeit auf Entwicklungsachsen und Fokusbereiche können die bestehenden Landschaftsräume weitgehend von einer baulichen Nutzung ausgenommen werden. Die vorgesehene bauliche Verdichtung führt dazu, dass künftig weniger Flächen in Anspruch genommen werden müssen. Gleichzeitig sollen die Landschaftsräume besser vernetzt und qualifiziert werden.

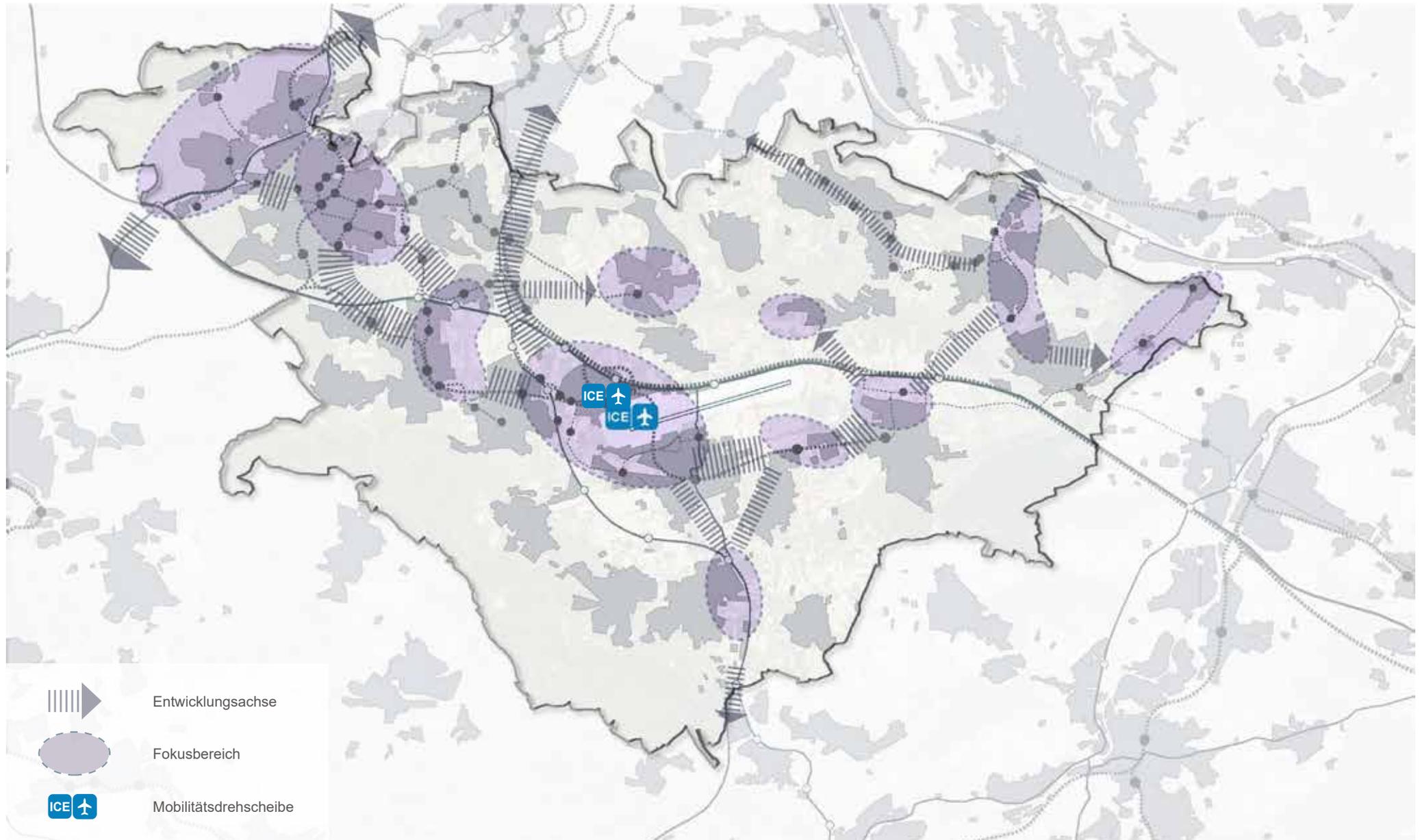


Abb. 65: Raumbild: Entwicklungsachsen und Fokusbereiche

5.4 WOHNPOENZIALE

Die vorgeschlagenen Potenzialräume stellen Orte mit besonderer Eignung zur Neuentwicklung, Erweiterung bzw. Umstrukturierung dar. Es wurde dabei unterschieden zwischen Potenzialen für Wohnen (überwiegende Wohn- und Mischnutzung), Gewerbe (Industrie- und Gewerbenutzung) sowie Wissen (Forschungseinrichtungen und Hochschulen).

Die vorgeschlagenen Wohnpotenziale befinden sich im Bereich bestehender oder geplanter leistungsfähiger ÖPNV-Halte und orientieren sich an bestehenden Siedlungsstrukturen. Es wird unterschieden zwischen Umstrukturierungs- und Neuentwicklungsbereichen. Die Umstrukturierungsgebiete umfassen Flächen, in denen die vorhandene Struktur (teilweise oder komplett) umgenutzt werden soll, bebaute Flächen, deren Bebauung durch Abriss und Neubau umstrukturiert werden soll, oder Flächen, in denen die vorhandene bauliche Struktur z.B. durch Gebäudeaufstockungen, Bebauung von Baulücken oder Bebauung von untergenutzten Grundstücken nachverdichtet werden soll. Mit Neuentwicklungsflächen sind neue Baugebiete im Außenbereich gemeint.

Die Wohnpotenziale werden im Raumbild auch hinsichtlich ihrer Größe unterschieden. Dargestellt werden Bereiche von 5 bis 10 Hektar, 10 bis 20 Hektar und über 20 Hektar. Bei den Potenzialräumen mit mehr als 20 Hektar Flächengröße handelt es sich um regionale Wohnschwerpunkte,

die eine besondere Rolle bei der Deckung des Wohnbedarfs im Filderraum spielen. Zu den regionalen Wohnschwerpunkten zählen:

1. Neue Mitte Leinfelden-Echterdingen: Es handelt sich hierbei um eine ca. 60 ha große Fläche (Bruttowohnbauland), die die beiden größten Stadtteile Echterdingen und Leinfelden künftig miteinander verbinden könnte. Einige Flächen sind bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Leinfelden-Echterdingen enthalten, ein Großteil aber noch nicht. Künftig könnte dieser Potenzialraum über mehrere S- und Stadtbahn-Haltestellen ausgezeichnet angeben sein. Auf Wohn- und Mischnutzungen könnten etwa 40 ha, auf Gewerbe ca. 10 ha und auf Grünflächen ca. 10 ha entfallen. Bestandteil der neuen Mitte ist auch eine als Park gestaltete Grüne Mitte. Eine Besonderheit ist die Nähe zur Mobilitätsdrehscheibe am Flughafen Stuttgart, wodurch die neue Mitte besonders von der Lagegunst profitieren würde.

2. Neue Mitte Filderstadt: Auf ca. 23 ha Fläche (Bruttowohnbauland) zwischen Bernhausen und Sielmingen wird eine neue Mitte für die Stadt Filderstadt vorgeschlagen. Sie gliedert sich in ca. 14 ha Neuentwicklungs- und 9 ha Umstrukturierungsfläche. Die Entfernung zur künftigen S-Bahnstation Sielmingen beträgt etwa 800 m, darüber hinaus wird eine verbesserte Busanbindung empfohlen. Auf Wohn- und Mischnutzungen könnten ca. 15 ha, auf Gewerbe ca. 4 ha, auf Sport-

flächen ca. 2 ha und das Schulzentrum ebenfalls ca. 2 ha entfallen. Direkt neben der Fläche verläuft ein Grünzug, der zur Grünen Mitte weiterentwickelt werden soll. Der Flughafen befindet sich nur zwei S-Bahnhalte entfernt, wodurch auch dieser Potenzialraum von einer besonderen Lagegunst profitieren könnte.

3. Ruit-Nordwest: bereits im aktuellen Regionalplan von 2009 ist Ruit-Nordwest als Wohnschwerpunkt enthalten. Die ca. 24 ha große Neuentwicklungsfläche dient nach der Umsetzung des Scharnhauser Parks als neue größere Siedlungsfläche in der Stadt Ostfildern. Sie umfasst etwa 20 ha Wohnen, ca. 2 ha Gewerbe und weitere 2 ha für ergänzende Funktionen (Gemeinbedarf). Durch eine neue Stadtbahnhaltestelle wird die Fläche an die Stadtbahn Stuttgart - Nellingen angebunden. Sie trägt insbesondere zur Stärkung des Wohnstandortes entlang der Filderterrassen bei.

4. Fasanenhof: Die Siedlung im Stuttgarter Stadtteil Möhringen wird als großer Umstrukturierungsstandort vorgeschlagen. Untergenutzte Flächen könnten nachverdichtet und Teile der Siedlungsbebauung der 1950er und 60er Jahre aufgestockt werden. Die Fläche ist bereits heute durch zwei Stadtbahnhaltestellen an die Stadtbahn Stuttgart - Schelmenwasen (künftig bis zum Flughafen) angebunden.

5. Patch Barracks: Die derzeit von der US Army genutzte ca. 55 ha große Fläche bie-

tet ein großes Potenzial als Wohnstandort sowie aufgrund der Nähe zum Campus Vaihingen auch als Wissensstandort. Da derzeit keine Aufgabe der militärischen Nutzungen vorgesehen ist, wird die Fläche als langfristiger Ergänzungsstandort gesichert. Im Falle einer Konversion könnten werden insbesondere Wohn- und Forschungsnutzungen vorgeschlagen.

6. Kelley Barracks: Die ca. 35 ha große Militärfläche dient aufgrund ihrer derzeitigen Nutzung ebenfalls als langfristiger Ergänzungsstandort. Hier wird für den Fall einer Konversion eine überwiegende Wohnnutzung vorgeschlagen.

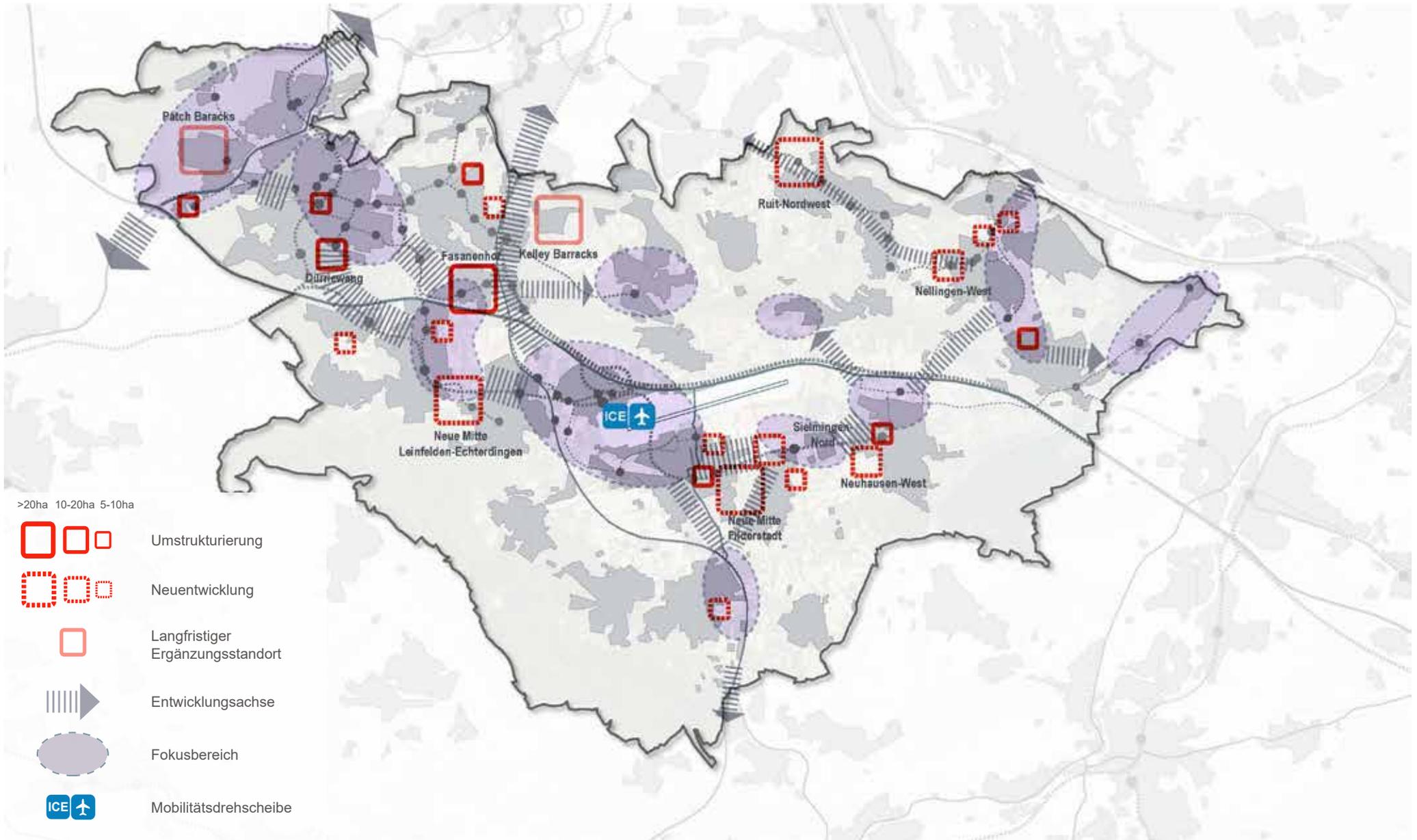


Abb. 66: Raumbild: Wohnpotenziale

5.5 GEWERBEPOTENZIALE

Die vorgeschlagenen Gewerbepotenziale befinden sich überwiegend im Bereich bestehender oder geplanter leistungsfähiger ÖPNV-Halte, haben Anschluss an den leistungsfähigen Straßenverkehr (Autobahn, mehrspurige Bundesstraße) und orientieren sich an bestehenden Siedlungsstrukturen. Es wird unterschieden zwischen Umstrukturierungs- Erweiterungs- und Neuentwicklungspotenzialen. Die Umstrukturierungsgebiete umfassen Flächen, in denen die vorhandene Struktur (teilweise oder komplett) umgenutzt werden soll, bebaute Flächen, deren Bebauung durch Abriss und Neubau umstrukturiert werden soll, oder Flächen, in denen die vorhandene bauliche Struktur z.B. durch Gebäudeaufstockungen, Bebauung von Baulücken oder Bebauung von untergenutzten Grundstücken nachverdichtet werden soll. Bei den Erweiterungspotenzialen sollen vorhandene Gewerbestandorte auf unbebauten Flächen erweitert werden. Mit Neuentwicklungspotenzialen ist die Neuansiedlung von Gewerbestandorten gemeint.

Die interkommunale Zusammenarbeit spielt bei der Gewerbeflächenentwicklung im Filderraum eine bedeutende Rolle, da die Flächen knapp sind und manche Kommunen aus unterschiedlichen Gründen keine oder nur wenige Potenziale aktivieren können. Daher werden im Filderraum Standorte vorgeschlagen, die interkommunal entwickelt werden sollen. Drei dieser Standorte befinden sich an der Mobilitätsdrehscheibe und eine zwischen

Neuhausen und der A 8. Letzterer wäre als langfristiger Ergänzungsstandort denkbar. Die Standorte eignen sich besonders aufgrund ihrer verkehrlichen Anbindung.

Die Potenzialräume werden im Raumbild auch hinsichtlich ihrer Größe unterschieden. Dargestellt werden Bereiche von 5 bis 10 Hektar, 10 bis 20 Hektar und über 20 Hektar. Bei den Potenzialräumen mit mehr als 20 Hektar Flächengröße handelt es sich um regionale Gewerbeschwerpunkte die eine besondere Bedeutung bei der Deckung des Bedarfs an Wirtschaftsflächen im Filderraum haben. Zu den regionalen Gewerbeschwerpunkten zählen:

1. Synergiepark Vaihingen/Möhringen (die vier dargestellten Gewerbepotenziale ergeben zusammengenommen mehr als 20 ha): Der Synergiepark wurde in den letzten Jahren bereits nachverdichtet, bietet aber immer noch erhebliches Umstrukturierungspotenzial. Die Flächen sind z.T. sehr gut an die bestehende Stadtbahn angebunden. Allerdings kommt der ÖPNV aufgrund der stetig ansteigenden Beschäftigtenzahlen an seine Kapazitätsgrenze. Aufgrund der künftig steigenden Bedeutung des Bahnhofs Vaihingen und des großen Erfolgs des Stuttgart Engineering Park (STEP) wird für die nördliche Fläche des Aurelis-Areals ein zweiter STEP-Standort vorgeschlagen.

2. Rötlesäcker/Wolfgarten: Die östliche Erweiterung des Gewerbeareals im Osten von Leinfelden bietet etwa 23 ha Potenzi-

al, davon ca. 3,5 Umstrukturierungs- und ca. 19,5 ha Erweiterungsflächen. Die Flächen sind durch zwei S-Bahn-Stationen westlich des Areals an den öffentlichen Verkehr und über die Anschlussstelle Stuttgart-Möhringen an die Autobahn angebunden.

3. Neue Mitte Leinfelden-Echterdingen: Im Bereich der vorgeschlagenen neuen Mitte befinden sich auch mehrere Gewerbeflächen, die z.T. bereits im FNP enthalten sind. Es wird insgesamt ca. 4,5 ha Umstrukturierungs- und ca. 18 ha Erweiterungs- und Neuentwicklungspotenzial gesehen.

4. Airport City: Im Bereich der bestehenden Airport City werden insgesamt etwa 90 ha Potenziale für Gewerbe, Flughafenweiterung und gemischt nutzbare Flächen vorgeschlagen. Die Flächen unterteilen sich in ca. 28,5 ha Umstrukturierungspotenzial im Bereich der Airport City sowie der angrenzenden Landesmesse, einer neuen Fläche nördlich der Landesmesse (ca. 14,5 ha), einer neuen Fläche zwischen B 27 und Airport City, die bereits teilweise im FNP enthalten ist (ca. 43 ha), sowie einer Fläche östlich der A 8 (ca. 4 ha). Die Flächen würden besonders von der Lage an der künftigen Mobilitätsdrehscheibe profitieren.

5. Airport City Süd: südlich des Flughafens hat sich im Übergangsbereich zwischen Leinfelden-Echterdingen und Filderstadt ein zweiter großer Gewerbestandort am

Flughafen entwickelt. Aufgrund der guten verkehrlichen Anbindung sollen hier auch künftig weitere Potenziale genutzt werden. Es wird ein Neuentwicklungspotenzial von ca. 30 ha sowie ein Umstrukturierungspotenzial von ca. 1 ha gesehen. Darüber hinaus wird entlang der B 27 ein langfristiger Ergänzungsstandort mit ca. 7,5 ha gesehen. Ein Teil der Fläche im Bereich der Gemarkungsgrenze soll als interkommunales Gewerbegebiet entwickelt werden.

6. Neuhausen-Nord: Nördlich des Siedlungskörpers besteht Potenzial für ca. 19 ha Neuentwicklungsflächen. Zwischen diesem Standort und der A 8 wird eine weitere Fläche mit ca. 34 ha als langfristiger Ergänzungsstandort vorgeschlagen. Diese Fläche soll aufgrund ihrer Bedeutung für die Region und hinsichtlich der begrenzten Potenziale angrenzender Gemeinden als interkommunale Fläche entwickelt werden.

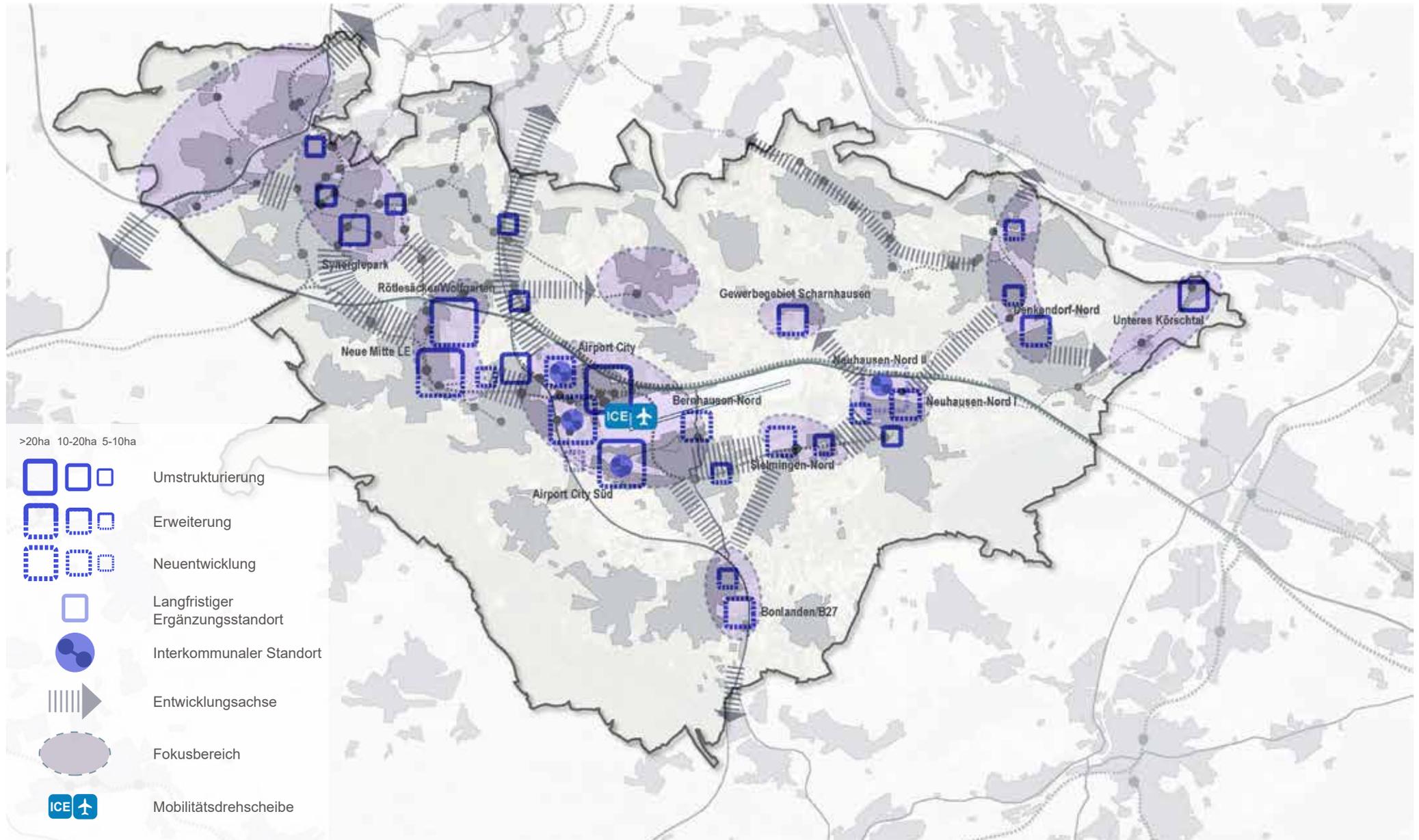


Abb. 67: Raumbild: Gewerbepotenziale

5.6 WISSENSPOTENZIALE

Die Wissenspotenziale umfassen Forschungs- und Hochschulstandorte. Sie befinden sich im Bereich bestehender oder geplanter leistungsfähiger ÖPNV-Halte und orientieren sich an bestehenden Siedlungsstrukturen. Es wird unterschieden zwischen Umstrukturierungs- und Erweiterungsgebieten. Die Umstrukturierungsgebiete umfassen Flächen, in denen die vorhandene Struktur (teilweise oder komplett) umgenutzt werden soll, bebaute Flächen, deren Bebauung durch Abriss und Neubau umstrukturiert werden soll, oder Flächen, in denen die vorhandene bauliche Struktur z.B. durch Gebäudeaufstockungen, Bebauung von Baulücken oder Bebauung von untergenutzten Grundstücken nachverdichtet werden soll. In den Erweiterungsbereichen sollen vorhandene Forschungs- und Hochschulstandorte auf unbebauten Flächen erweitert werden. Darüber hinaus ist eine funktionale Verknüpfung der Standorte untereinander sowie mit der Mobilitätsdrehscheibe am Flughafen Stuttgart vorgesehen. Diese Verknüpfung umfasst sowohl die Nutzung von Synergien zwischen den Standorten als auch eine bessere verkehrliche Anbindung durch den öffentlichen Verkehr sowie Rad(express)wege.

Die Potenzialräume werden im Raumbild auch hinsichtlich ihrer Größe unterschieden. Dargestellt werden Bereiche von 5 bis 10 Hektar, 10 bis 20 Hektar und über 20 Hektar. Die Bedeutung der Wissensstandorte lässt sich nicht ausschließlich

anhand der quantitativen Flächenausstattung bemessen. Vielmehr spielen alle Standorte eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Filderraums zu einer Wissensregion. Die Potenzialräume lassen sich in drei größere Wissensagglomerationen unterteilen:

1. Wissenscluster Vaihingen: Im Bereich des Hochschul- und Forschungscampus Vaihingen stehen etwa 13 ha Umstrukturierungsflächen zur Verfügung. Im Bereich des Max-Planck-Instituts Büsnau wird eine Erweiterungsfläche von ca. 5 ha vorgeschlagen. Im Bereich des sogenannten Eiermann Campus könnten ca. 6 ha der Umstrukturierungsfläche als Forschungsfläche entwickelt werden. Im Bereich der Patch Barracks wird neben einem langfristigen Ergänzungsstandort für Wohnen auch ein langfristiger Ergänzungsstandort für Bildung und Forschung vorgeschlagen. Dieser soll im Fall einer Aufgabe der militärischen Nutzung an dieser Stelle etabliert werden. Die Standorte sollen untereinander und mit der Mobilitätsdrehscheibe über neue innovative Mobilitätsangebote vernetzt werden.

2. Campus Hohenheim: Rund um die Universität Hohenheim sind etwa 10 ha Erweiterungsflächen mit Anschluss zur Stadtbahn vorgesehen. Die Flächen könnten sowohl als Erweiterung für die Universität als auch zur Neuansiedlung von Forschungseinrichtungen mit Bezug zur Universität genutzt werden.

3. Wissensachse Körschtal: Im Körschtal, in dem sich bereits die Deutschen Institute für Textil- und Faserforschung (DITF) sowie das Gewerbeareal Unteres Körschtal befinden, wird als Standort für weitere Forschungseinrichtungen im Umfang von 5 bis 10 ha vorgeschlagen. Ein Expressbus soll den Standort mit dem Flughafen und der S-Bahnstation Neuhausen verbinden.

Darüber hinaus übernimmt die Mobilitätsdrehscheibe am Flughafen Stuttgart eine besondere Rolle: Neben gewerblichen und flughafenaffinen Nutzungen sollen sich dort auch Forschungseinrichtungen ansiedeln, die besonderen Wert auf eine gute Erreichbarkeit zu nationalen und internationalen Zielen legen. In Frage kämen hier z.B. Zweigstellen international operierender Unternehmen im Forschungssektor oder auch kleinere Hochschulen oder Hochschuldependancen.

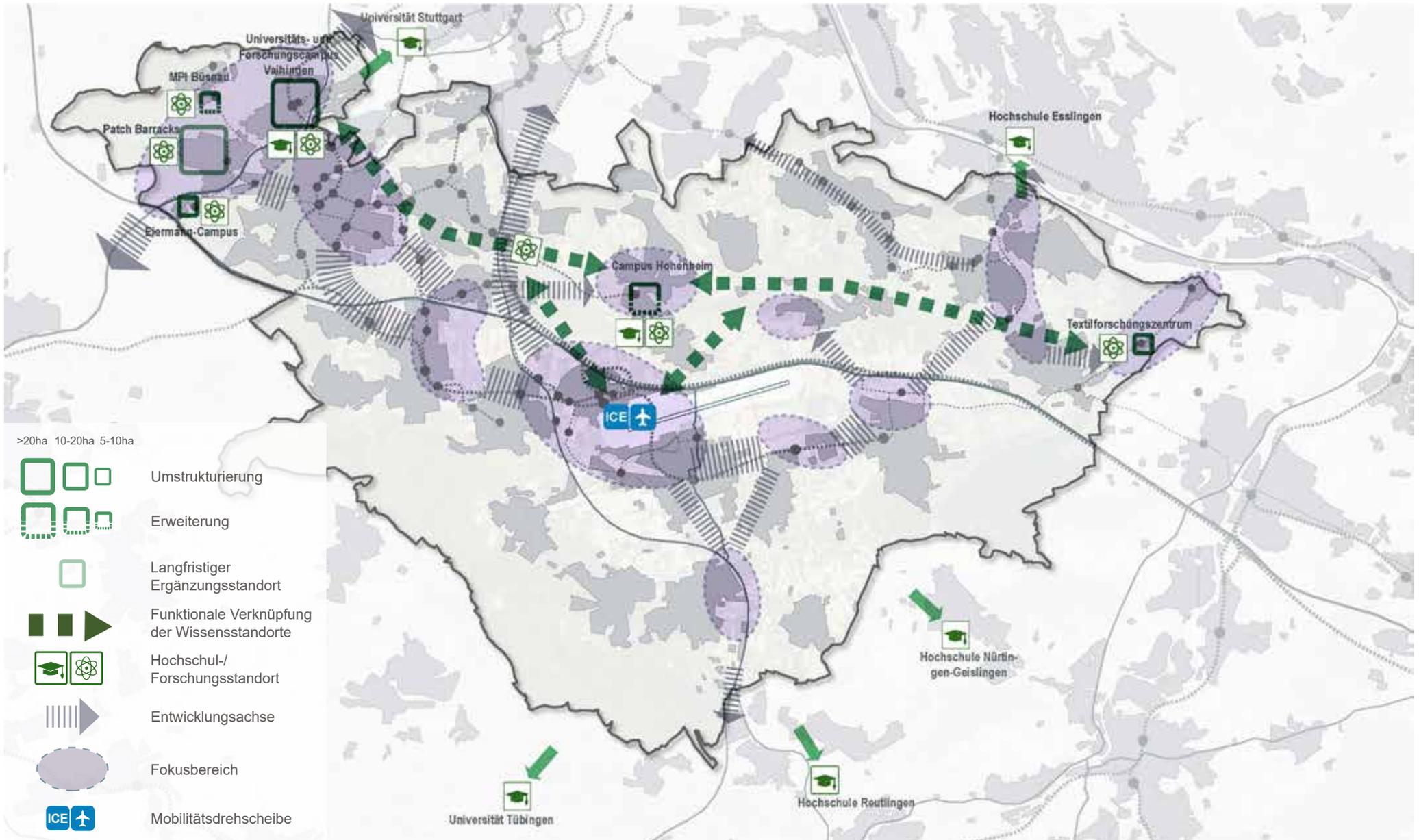


Abb. 68: Raumbild: Wissenspotenziale

5.7 LANDSCHAFT

Vom Grundssatz her wurde das Raumbild zunächst vom Landschaftsraum entwickelt, dessen Qualitäten weitestmöglich erhalten bleiben sollten. Gemäß den Grundprinzipien des Raumbildes soll durch die gezielte Verdichtung und Konzentration im Bereich der Entwicklungsachsen und Fokusräume der überwiegende Landschaftsraum bewahrt und qualifiziert werden. Dabei orientiert sich das Konzept für den Landschaftsraum sowohl an den kommunalen Leitbildern und Entwicklungskonzepten, als auch an regionalen Konzepten wie der Untersuchung Landschaftspark Naturraum Filder, dem Rahmenplan Landschaftsraum Filder und der Teilraumuntersuchung Filder.

Prägende Landschaftselemente, die in der Analyse ermittelt wurden, sind die offene Filderlandschaft mit ihren landwirtschaftlichen Anbauflächen und ausgedehnten Streuobstwiesen, sowie die umfangreichen Waldflächen, die die Filderhochebene einrahmen, die Filderrassen im Randbereich der Hochebene mit Ausblicken in das Neckartal sowie das Körschtal als zentrales grünes Band an dem sich Wald- und Wiesenflächen abwechseln. Diese vielfältige Landschaft gilt es weitestgehend zu bewahren, damit der Filderraum auch künftig für die Landwirtschaft, die Naherholung und den Naturschutz genutzt werden kann. Bei der Ausweisung von Vorranggebieten und Bauflächen im Regionalplan bzw. in der Bauleitplanung muss daher darauf geachtet werden, dass insbesondere zusam-

menhängende Flächen erhalten und nicht zusätzlich durchschnitten werden.

Im Raumbild Landschaft sind zwischen den Siedlungsstrukturen prägende Grünzäsuren dargestellt. Sie sind insbesondere in Bereichen angeordnet, in denen hoher Siedlungsdruck herrscht oder in dem Verkehrsprojekte die Landschaft weiter zu zerschneiden drohen. In diesen Bereichen sollte daher die Landschaftsentwicklung Vorrang haben. Entlang der Entwicklungsachsen soll im Umkehrschluss die Siedlungsentwicklung Vorrang haben. Die prägenden Grünzäsuren dienen auch der Stärkung des Biotopverbundsystems und hinsichtlich der Vernetzung von Wegen durch die Landschaft der Naherholung.

Teile der Grünzäsuren sind derzeit noch nicht oder nur eingeschränkt nutz- bzw. begehbar. Daher sollten in den Bereichen, die mit einer ergänzenden Freiraumverbindung gekennzeichnet sind, gezielte Maßnahmen zur Vernetzung und zur Qualifizierung der Landschaft erfolgen. Im Siedlungszusammenhang könnten diese Funktion auch als Park gestaltete Flächen übernehmen. Hierfür kommen vor allem Flächen im Bereich der Neuen Mitte Leinfelden-Echterdingen und der Neuen Mitte Filderstadt in Frage. Hier soll die Verbindung der Ortsteile neben einer baulichen Mitte auch durch eine neue Grüne Mitte erfolgen. Neben den Grünzäsuren werden auch das übergeordnete Grüne Band entlang des Körschtals und eine zwischen dem Stadtteilzentrum und dem Campus

Vaihingen ergänzte Freiraumverbindung vorgeschlagen.

Da die A8 und die B27 als starke Barrieren wahrgenommen werden, sollten an einigen Stellen breite Grünbrücken vorgesehen werden. Sie ermöglichen eine bessere Vernetzung der Teilräume des Filderraums. Vorrangig sollten die Standorte für Grünbrücken im Bereich prägender Grünzäsuren entwickelt werden.

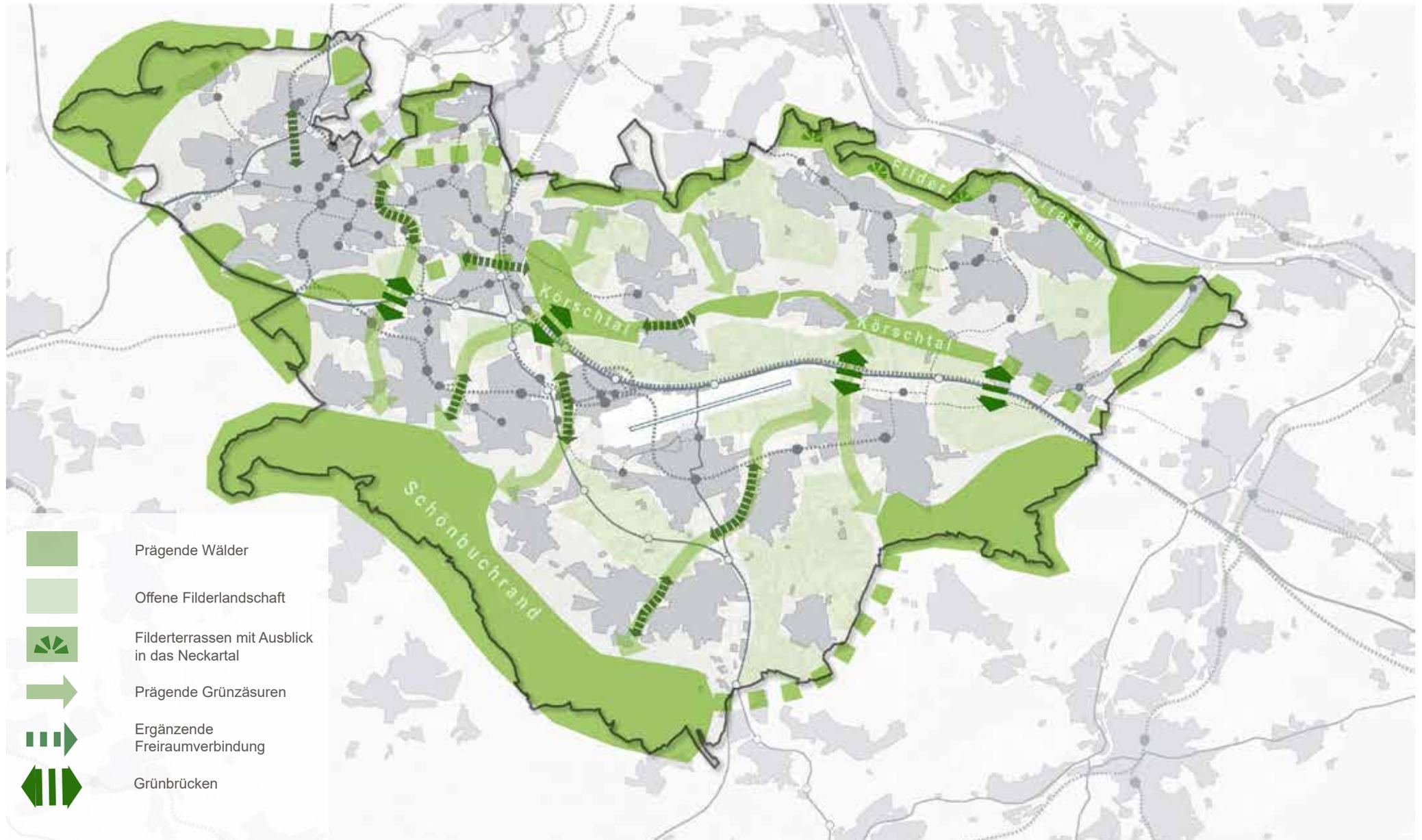


Abb. 69: Raumbild: Landschaft

5.8 MOBILITÄT

Der geplante Filderbahnhof als Haltepunkt für Fernzüge und die S-Bahn entwickelt sich künftig zur Mobilitätsdrehscheibe der Region. Um die Erreichbarkeitsvorteile optimal nutzen zu können, ist es von großer Bedeutung diesen Knotenpunkt durch Maßnahmen im ÖPNV besser an die Region anzubinden. Bereits weit fortgeschritten sind in diesem Zusammenhang die S-Bahnverlängerung von Bernhausen über Sielmingen nach Neuhausen und die Stadtbahnverlängerung von Fasanenhof-Schelmenwasen über Echterdingen zum Flughafen. Zusätzlich wird eine Expressbusanbindung zu weiteren Zielen im Filderraum und darüber hinaus empfohlen um auch kurzfristig größere Bereiche, die derzeit noch nicht über einen schienengebundenen Anschluss verfügen, optimal an die Mobilitätsdrehscheibe anzubinden. So können die mit ihr verbundenen Vorteile optimal genutzt werden.

Neben der Mobilitätsdrehscheibe sollen gemäß des dezentralen Ansatzes auch weitere Mobilitätsschwerpunkte entwickelt werden. Dabei sind vorrangig der Bahnhof Vaihingen, der Bahnhof Leinfelden und der (schon außerhalb des Filderraums befindliche) Bahnhof Esslingen zu nennen. Der Vaihinger Bahnhof wird neben seiner Funktion als S- und Stadtbahnhaltepunkt künftig auch über einen Regionalbahnhaltepunkt verfügen. Durch die zusätzliche Ergänzung eines Expressbushaltes ergibt sich hier die Möglichkeit einen bedeutenden Mobilitätsschwerpunkt im westlichen Filderraum zu entwickeln. Für diesen

Vorschlag sprechen auch die großen Beschäftigtenzuwächse, die insbesondere im Synergiepark zu erwarten sind. Der Leinfelder Bahnhof ist bereits heute durch die Verknüpfung von S- und Stadtbahn bedeutend. Durch die Verlängerung der Stadtbahn bis nach Echterdingen-Mitte ergeben sich hier neue Umsteigebeziehungen. Für den Bahnhof Esslingen mit seinem Regional- und S-Bahnhaltepunkt wird zusätzlich ein Expressbushalt vorgeschlagen um eine direkte qualifizierte ÖPNV-Verbindung in den Filderraum zu ermöglichen.

Aufgrund des enormen zeitlichen Planungserfordernisses für Schienenprojekte und der derzeit laufenden Variantenüberlegungen für Schienenprojekte ins Neckartal und in Richtung Tübingen/Reutlingen werden außer den derzeit geplanten S- und Stadtbahnverlängerungen keine weiteren Schienenprojekte thematisiert. Da aber sowohl die ÖPNV-Verbindung vom Filderraum ins Neckartal als auch die nach Süden als notwendig erachtet wird, wird als kurz- bis mittelfristig zu realisierende Vorstufe ein neues Expressbus-System vorgeschlagen. Gleichzeitig sollten Trassenführungen für die gedachten Schienenverbindungen gesichert werden. In dem vorgeschlagenen Expressbus-System sollten vorzugsweise Elektrobusse eingesetzt werden um hier einen klimafreundlichen Akzent zu setzen. Das System könnte als Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen und Hochschulen im Filderraum

erfolgen. Das System könnte in Ergänzung zu den bereits etablierten Expressbuslinien im Filderraum die Nahmobilität als Bindeglied zwischen dem Fahrrad und dem schienengebundenen ÖPNV stärken und bisher noch nicht so gut angeschlossene Teile des Filderraums anbinden. Die Busse sollten zum Teil und wo möglich auf vom Individualverkehr unabhängigen Fahrbahnen (z.B. mit Induktionsschleifen) fahren um Staus in den Pendlerzeiten zu vermeiden und als wirkliche Alternative angenommen zu werden. Entsprechende Teststrecken werden zurzeit an verschiedenen Orten in Deutschland erprobt. Als Linien werden zunächst folgende Routen vorgeschlagen: Linie 1: Eiermann-Campus - Bahnhof Vaihingen - Synergiepark - Freibad Möhringen - Flughafen - Neuhausen-Nord - Denkendorf - Unteres Körschtal - Plochingen, Linie 2: Büsnau - Patch Barracks - (weiter wie Linie 1) - Bahnhof Neuhausen - Festo Campus Berkheim - Bahnhof Esslingen, Linie 3: Campus Vaihingen - Patch Barracks - (weiter wie Linie 1 und 2) - Neuhausen-Nord - Denkendorf - Wendlingen, Linie 4: Campus Hohenheim - Hohenheim (Stadtbahn - Ringführung über Flughafen, Airport City Süd und Bernhausen sowie Linie 5: Bahnhof Neuhausen - Nellingen/ Stadtbahn - Festo Campus Berkheim - Esslingen Bahnhof.

Die Straßen im Filderraum sind derzeit bereits stark beansprucht und teilweise überlastet. Der Bau weiterer Straßen zur Entlastung wird nicht als Lösung gesehen,

da diese wahrscheinlich weitere Verkehre anziehen. Vielmehr wird vorgeschlagen den zusätzlich zu erwartenden Verkehr durch den Ausbau des ÖPNV sowie die Implementierung neuartiger innovativer Mobilitätssysteme wie autonom fahrende (Shuttle-)Busse oder Car-On-Demand-Systeme abzuwickeln. Ein großes Potenzial bietet hier Carsharing, da ein Fahrzeug mehrere individuelle Pkw ersetzt.

Als weiterer wichtiger Mobilitätsbaustein wird der Ausbau von Fahrradwegen und hier insbesondere von qualitativ hochwertigen Radschnellverbindungen empfohlen. Dabei sollten neben der Ertüchtigung und dem Bau direkter Verbindungen als Pilotprojekte auch Radschnellwege mit Vorrang vor untergeordneten Straßen, einheitlichem Ausbau (Mindestbreite und farblicher Hervorhebung) und Verknüpfung mit dem ÖPNV angestrebt werden. Dabei wird auch auf die Haupttrouten des Radwegekonzepts der Stadt Stuttgart sowie die derzeit in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen verwiesen. Als Pilotstrecken werden die Routen Stuttgart-Zentrum - Campus Vaihingen - Böblingen sowie Stuttgart-Zentrum - Möhringen - Echterdingen - Reutlingen vorgeschlagen, da hier sowohl Beschäftigungsschwerpunkte wie der Synergiepark Vaihingen-Möhringen als auch Hochschulstandorte angebunden werden könnten.

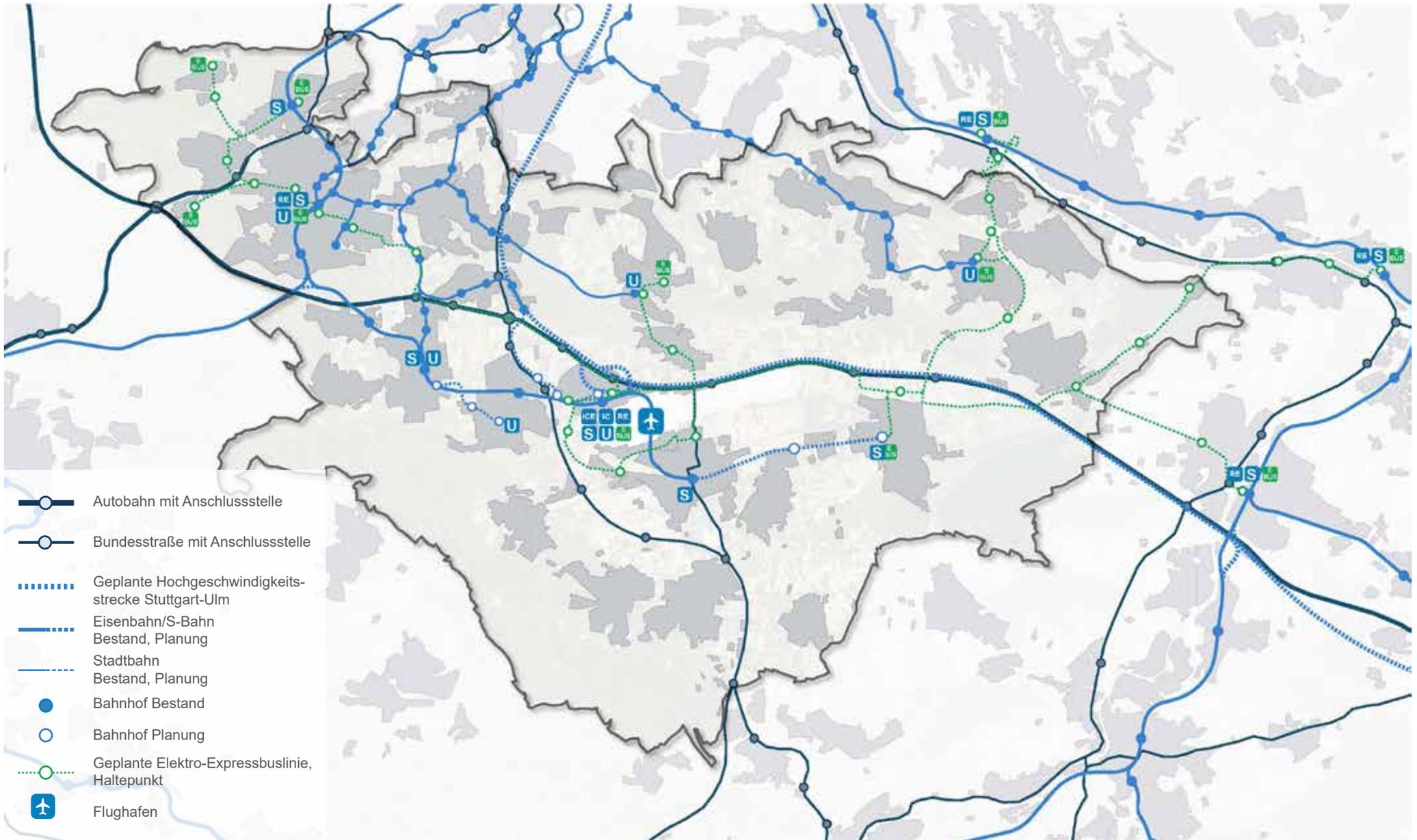


Abb. 70: Raumbild: Mobilität





6. VERTIEFUNGSRÄUME

6.1 HERANGEHENSWEISE

Um exemplarisch die im Raumbild vorgeschlagenen Prinzipien und Ziele zu erläutern, werden abschließend für ausgewählte Fokusbereiche vertiefende Aussagen zu den Themenfeldern Wohnen, Gewerbe, Wissen, Landschaft und Mobilität getroffen. Im Verlauf der Arbeit haben sich dabei fünf Fokusbereiche herauskristallisiert, die für eine vertiefende Betrachtung besonders relevant erscheinen. Sie wurden aufgrund ihrer räumlichen Nähe zu drei Vertiefungsräumen zusammengefasst.

Es handelt sich dabei um die Fokusbereiche Wissenscluster Vaihingen sowie Synergie- und Engineering-Achse Vaihingen-Möhringen, die zum Vertiefungsraum

Vaihingen-Möhringen zusammengefasst wurden, den Fokusbereich Mobilitätsdrehscheibe Flughafen sowie die Fokusbereiche Gewerbecluster Sielmingen-Neuhausen und Produktionscluster Neuhausen, die zum Vertiefungsraum Sielmingen-Neuhausen zusammengefasst wurden.

Für die Vertiefungsräume stehen insbesondere folgende Entwicklungsüberlegungen im Vordergrund:

- Entwicklung des Filderraums zur Wissensregion
- Etablierung einer Mobilitätsdrehscheibe am Flughafen

- Nutzung von Potenzialen durch den Ausbau des ÖPNV und die Verdichtung an den ÖPNV-Haltepunkten

In den Vertiefungsräumen werden exemplarisch konkrete Flächen vorgeschlagen, die sich aus fachlicher Sicht besonders für eine künftige Entwicklung eignen. Sie wurden auf die im Analyseteil dargestellten Restriktionen und Flächeneignungen sowie auf die im Raumbild dargestellten Prinzipien hin überprüft. Ziel ist es, durch die Vorschläge eine Diskussion dahingehend in Gang zu setzen, ob sich diese Flächen für eine Entwicklung eignen.

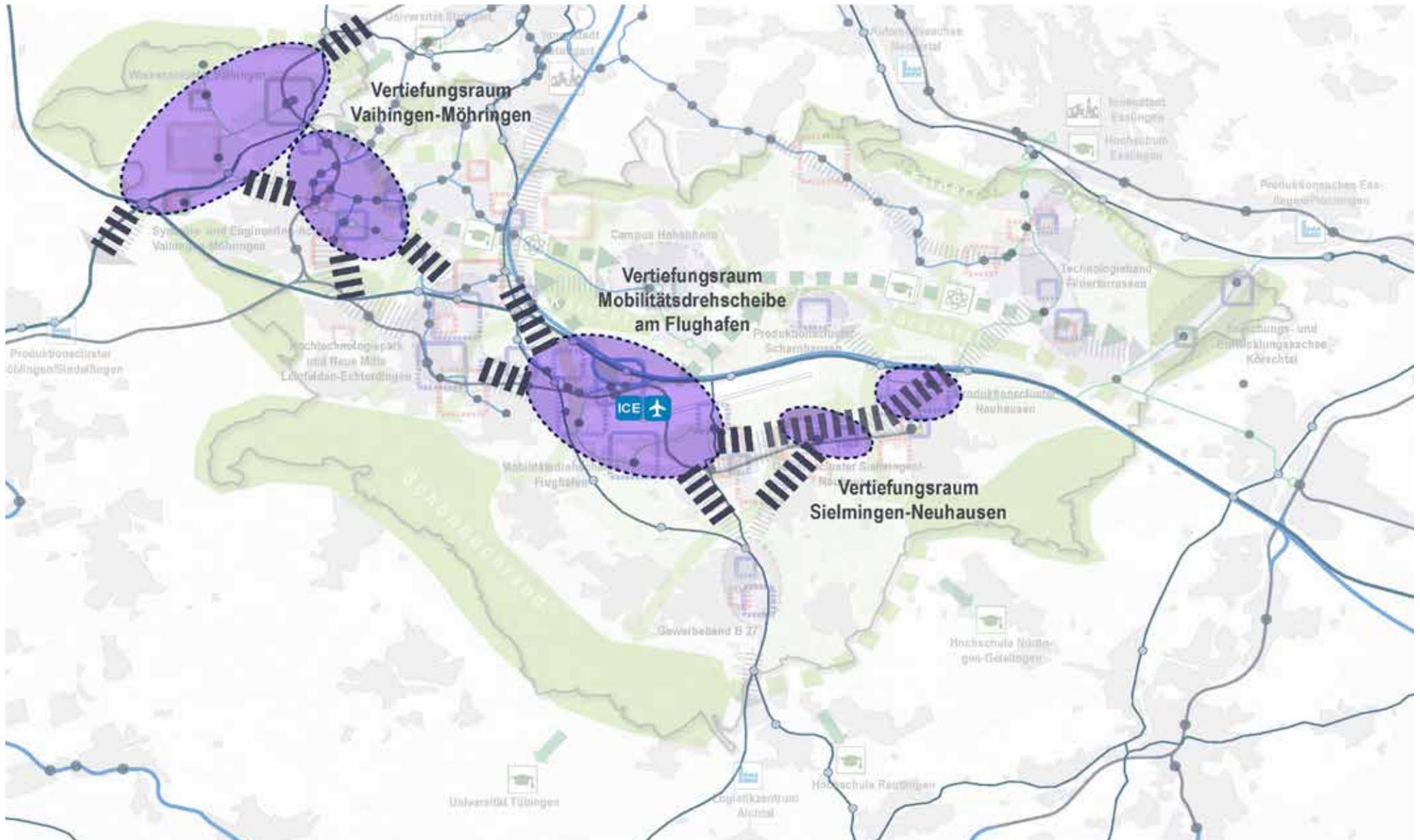


Abb. 71: Übersicht Vertiefungsräume

6.2 VAHINGEN-MÖHRINGEN



Im Vertiefungsraum Vaihingen-Möhringen befinden sich gemäß Raumbild der Fokusbereich Wissenschaftscluster Vaihingen mit dem Hochschul- und Forschungscampus Vaihingen, dem Max-Planck-Institut Bösau und dem sogenannten Eiermann-Campus sowie der Fokusbereich Synergie- und Engineering-Achse Vaihingen-Möhringen mit dem Synergiepark, dem Stadtteilzentrum Vaihingen und dem STEP. Dieser Bereich ist von einer hohen Anzahl an Wissens-einrichtungen sowie Dienstleistungen und Gewerbe im Bereich der Hochtechnologie gekennzeichnet. Diese Funktionen sollen künftig ausgebaut werden. Für den Vertiefungsraum werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Wohnen



Zur Deckung des Wohnbedarfs sollte vorrangig auf Innenentwicklung (z.B. Nachverdichtung und Aufstockung in Fasanenhof und Dürlewang) gesetzt werden.



An den Haltepunkten des hochleistungsfähigen ÖPNV sollen hoch verdichtete Quartiere im Bestand und in der Neuentwicklung entstehen.



Der Standort Patch Barracks soll als langfristiger regionaler Wohn-(und Wissens)Schwerpunkt gesichert werden, für den Fall der Aufgabe der militärischen Nutzung.

Gewerbe



Der Synergiepark Vaihingen-Möhringen soll weiter umstrukturiert und verdichtet werden.



An den hochleistungsfähigen ÖPNV-Haltepunkten (S-Bahn, Stadtbahn, Expressbus) sollen hochwertige Bürostandorte mit hoher baulicher und Beschäftigendichte durch Umstrukturierung und Nachverdichtung entstehen.



Die Standorte Synergiepark und STEP sollten sich vor allem auf Hochtechnologie und wissensbasierte Produktion ausrichten um die Synergieeffekte mit den Wissensstandorten optimal nutzen zu können. Außerdem wird ein zweiter STEP-Standort im Bereich des Bahnhofs Vaihingen vorgeschlagen.

Wissen



Der Hochschul- und Forschungscampus Vaihingen und das Max-Planck-Institut Bösau sollen nachverdichtet und behutsam erweitert werden.



Der sogenannte Eiermann-Campus soll in Teilen als Standort für Forschung und Entwicklung dienen und somit einen weiteren Baustein im Wissenschaftscluster Vaihingen einnehmen.

Landschaft



Zwischen Wallgraben und Möhringen soll eine Grünstreife verbleiben um die dort befindlichen qualitativollen Landschaftsräume dauerhaft zu sichern.



Die Freiraumachsen vom Zentrum Vaihingen zum Campus Vaihingen sowie entlang der Körsch von Vaihingen über Möhringen nach Plieningen sollen aufgewertet werden.



Über die A8 bei Oberaichen soll eine Grünbrücke entstehen.

Mobilität



Der Bahnhof Vaihingen soll als künftiger Mobilitätsschwerpunkt gestärkt werden



Für die bessere Anbindung der Wissensstandorte und des Synergieparks an den Bahnhof Vaihingen und den Flughafen sollen Elektro-Expressbuslinien eingeführt werden.



Ein neuer Campus-Express-Radweg soll die Innenstadt, den Campus Vaihingen und den Campus Hohenheim miteinander verbinden.

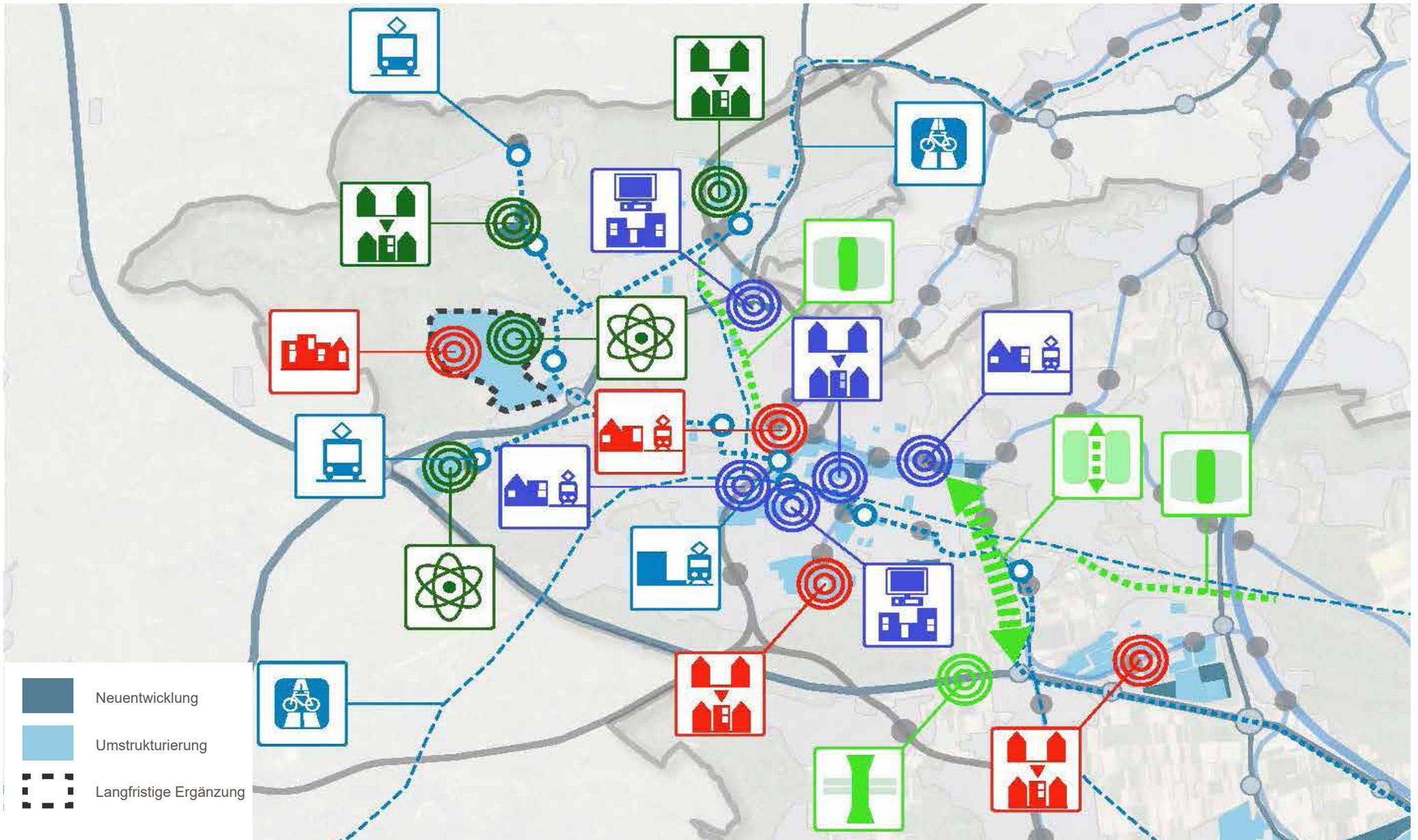


Abb. 72: Vertiefungsraum Vaihingen-Möhringen

6.3 MOBILITÄTSDREHSCHLEIBE



Der Flughafen und sein Umfeld sollen sich nach dem Raumbild zur Mobilitätsdrehscheibe mit internationaler Strahlkraft entwickeln. Dabei sollen bestehende bauliche Strukturen nachverdichtet und neue Flächen mit künftig ausgezeichneter verkehrlicher Anbindung entwickelt werden. Während die Wohnfunktion in den Übergangsbereichen zu Echterdingen und Filderstadt verdichtet an den künftigen ÖPNV-Halten erfolgen soll, werden ansonsten gewerbliche und Flughafen affine Nutzungen vorgeschlagen. Diese sollten ergänzt werden durch Forschungseinrichtungen bzw. wissensorientierte Unternehmen, die insbesondere von den Erreichbarkeitsvorteilen profitieren. Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

Wohnen



An den ÖPNV-Haltestellen am Rand des Fokusbereichs sollen hoch verdichtete gemischte Quartiere im Bestand und in der Neuentwicklung entstehen.

Gewerbe



Die bestehende Airport City und die Messeparkflächen sollen nachverdichtet werden.



Flughafenaffine Nutzungen sollen ausgebaut und durch hochwertige Bürostandorte international operierender Firmen und Logistik ergänzt werden.



An den ÖPNV-Knotenpunkten soll hochwertiges Gewerbe mit hohem Beschäftigtenaufkommen entstehen.



Drei neue Gewerbebestände nördlich der Landesmesse, zwischen B 27 und Flughafen sowie in der Airportcity Süd sollen als regionale Gewerbeschwerpunkte gesichert und z.T. interkommunal entwickelt werden.

Wissen



An der Mobilitätsdrehscheibe sollen die Voraussetzungen für die Etablierung von international operierenden wissensorientierten Unternehmen und Forschungseinrichtungen sowie ggf. Hochschuleinrichtungen geschaffen werden.

Landschaft



Zwischen Echterdingen (B27) und dem Flughafen soll durch den neuen Gewerbebestand eine schmale Grünzäsur verlaufen um eine Verbindung zwischen dem Schönbuchrand und dem Körschtal zu gewährleisten.



Über die A8 und die B27 soll in Verlängerung dieser Grünzäsur eine Grünbrücke entstehen um die Barrierewirkung dieser Verkehrsachsen zu reduzieren.

Mobilität



An der Mobilitätsdrehscheibe sollen künftig Umsteigebeziehungen zu allen Verkehrsarten (insbesondere Fernzüge, Regionalzüge, S-Bahn, Stadtbahn und Expressbus) möglich sein.



Der Flughafen soll durch Elektro-Expressbus-Linien mit den Wirtschafts- und Wissenschaftszentren des Filderraums (insbesondere Synergiepark, Campus Vaihingen, Campus Hohenheim, Neuhausen-Nord, Festo-Campus, Unteres Körschtal) verbunden werden.



Die Stadtbahnverlängerung von der derzeitigen Endhaltestelle in Fasanenhof-Schelmenwasen bis zum Flughafen soll zügig umgesetzt werden, um die Mobilitätsdrehscheibe optimal mit den nördlich angrenzenden Wohn- und Gewerbebeständen zu verbinden.

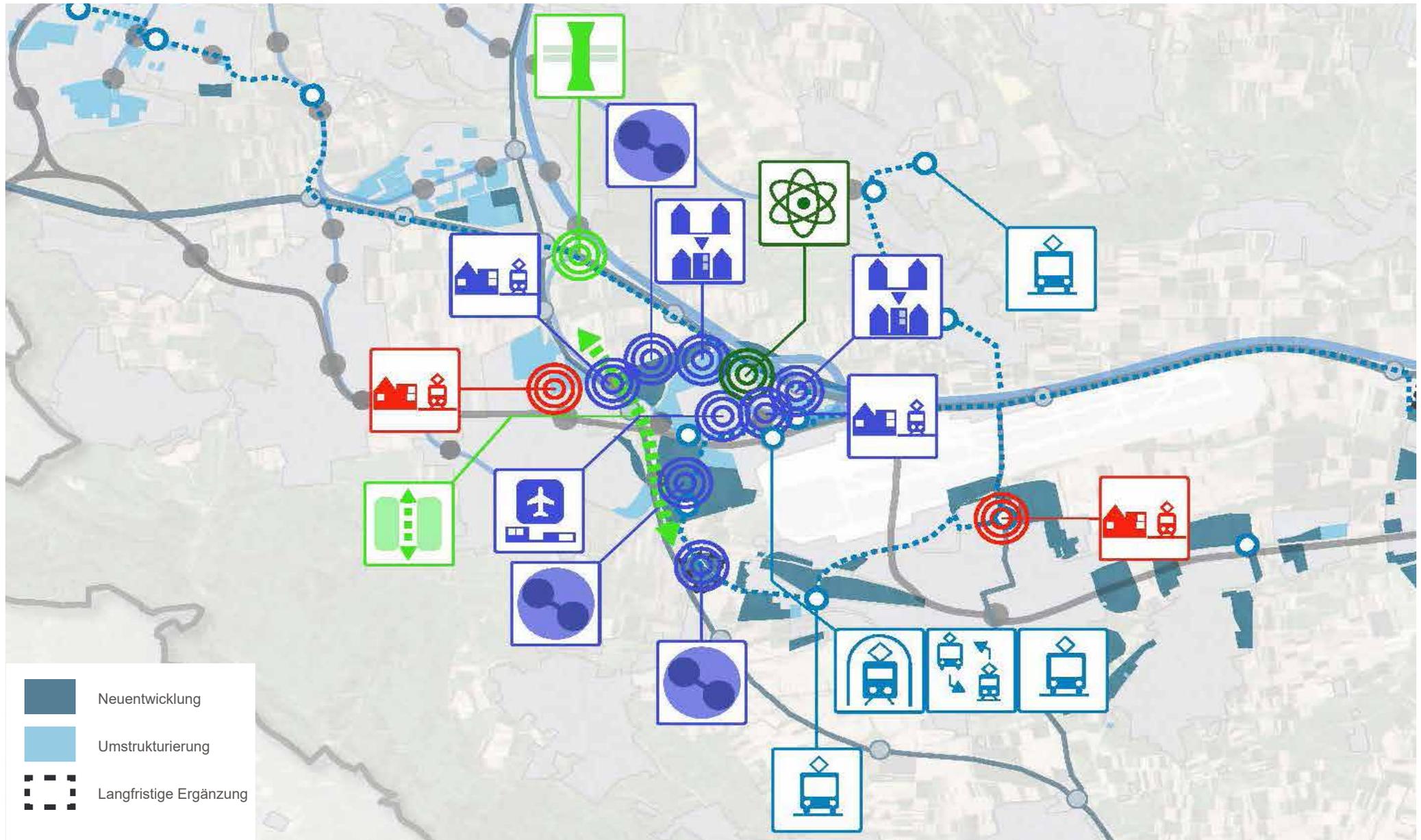


Abb. 73: Vertiefungsraum Mobilitätsdrehscheibe

6.4 SIELMINGEN-NEUHAUSEN



Durch die geplante S-Bahnverlängerung von Filderstadt-Bernhausen über Filderstadt-Sielmingen nach Neuhausen auf den Fildern wird ein wichtiger Beitrag für eine verbesserte verkehrliche Anbindung des östlichen Filderraums geleistet. Es bieten sich neue Verkehrsbeziehungen und gleichzeitig kann von einem erhöhten Umstieg vom privaten Pkw auf die S-Bahn ausgegangen werden, da die Verbindungen zum Flughafen und in die südlichen Stuttgarter Stadtteile besonders in den Pendlerzeiten schneller als bisher erfolgen können. Um die beiden künftigen S-Bahnhöfe sollten künftig verdichtete Quartiere mit weitgehender ÖPNV-Orientierung entstehen. Die an die bestehenden großflächigen Gewerbestandorte

angrenzenden Flächen in der Nähe der A 8 werden als besonders geeignet für die künftige Gewerbeflächenentwicklung angesehen, da sie nahe an der Autobahn liegen, gleichzeitig aber künftig auch über die S-Bahn und das vorgeschlagene Expressbusnetz an den ÖPNV angebunden sind. Im einzelnen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Wohnen



Im Bereich der Entwicklungsachse und der Fokusbereiche sollte die bestehende Bebauung nachverdichtet werden. Dafür kommen insbesondere die gut an den ÖPNV angebundenen Lagen in Frage.



Im 1.000 m Einzugsbereich der neuen S-Bahnhalte sollen verdichtete Wohn- und Mischquartiere entstehen.



Die Ortsränder sollen mit durchgrünten Quartieren mittlerer Dichte arrondiert werden.



Zwischen Bernhausen und Sielmingen soll durch Umstrukturierung und Neuentwicklung als regionaler Wohnschwerpunkt die Neue Mitte Filderstadt entstehen.

Gewerbe



Im Norden von Neuhausen und zwischen Sielmingen und Neuhausen sollen großflächige Produktionsstandorte mit direkter Autobahn- und S-Bahn bzw. Expressbusanbindung entstehen.



An den neuen S-Bahnstationen sollen verdichtete hochwertige Bürostandorte mit hoher Beschäftigtenkonzentration entstehen.



Zwischen Neuhausen und der A 8 sollte als langfristige Ergänzung eine Gewerbefläche mit dem Fokus Produktion als regionaler Gewerbeschwerpunkt vorgehalten werden. Die Fläche sollte interkommunal entwickelt werden.

Landschaft



Zwischen Bernhausen und Sielmingen sowie zwischen Sielmingen und Neuhausen sollte jeweils eine Grünzäsur erhalten bleiben.



Die Grünzäsur zwischen Bernhausen und Sielmingen sollte im Bereich der Neuen Mitte zur Grünen Mitte Filderstadt weiterentwickelt werden.



Bei Neuhausen sollte eine Grünbrücke über die A 8 entstehen.

Mobilität



Die neuen S-Bahnhöfe in Sielmingen und Neuhausen sollten als Mobilitätsstationen mit Verknüpfung zu Elektrobus, Carsharing, Bikesharing etc. ausgebaut werden.



Der künftige S-Bahnhalt Neuhausen sollte durch eine Elektro-Expressbuslinie mit Esslingen verbunden werden. Die Busse sollten dabei wo möglich auf eigener Fahrbahn unterwegs sein um nicht von Staus in den Stoßzeiten betroffen zu sein.



Die Gewerbestandorte im Norden von Neuhausen sollten über das Elektro-Expressbusnetz an den Flughafen, den S-Bahnhof Neuhausen sowie das Neckartal angebunden werden.

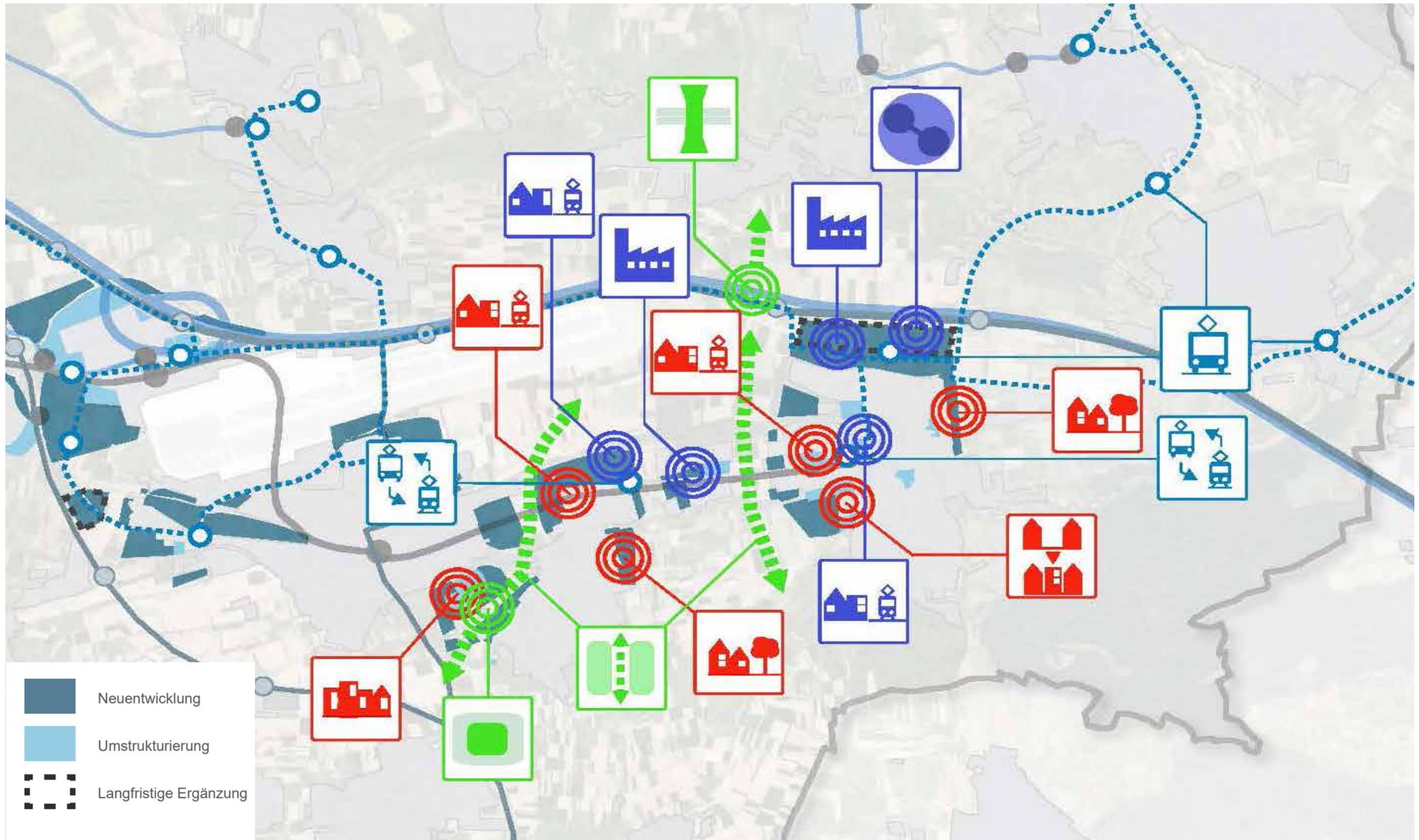
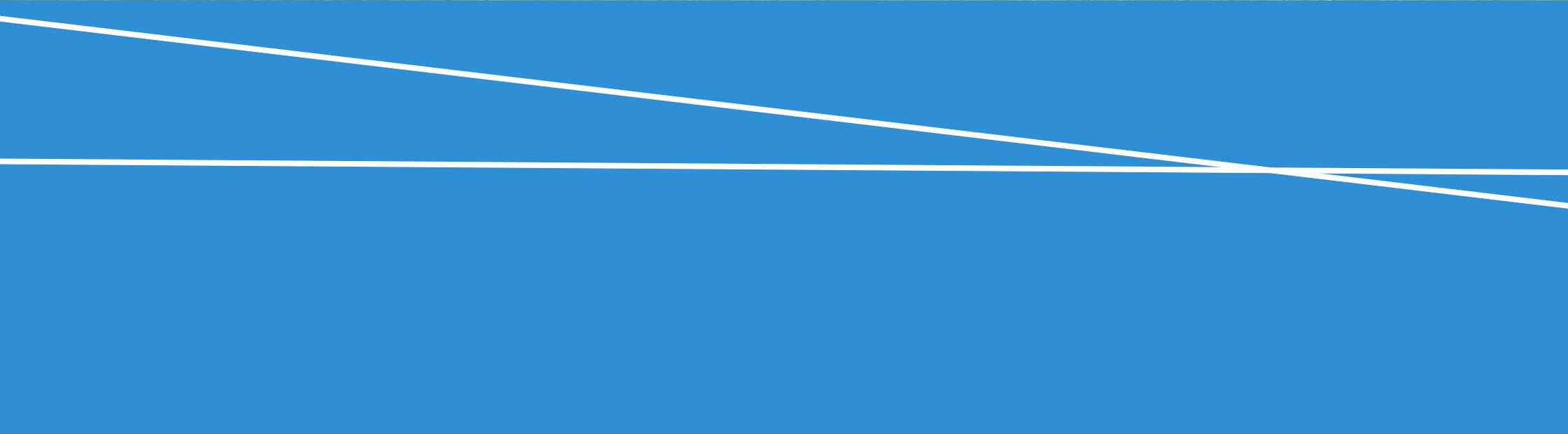


Abb. 74: Vertiefungsraum Sielmingen-Neuhausen





7. ZUSAMMENFASSUNG

Die in dieser Studie entwickelten Empfehlungen münden in ein Raumbild Filder, das die resultierenden Chancen und Herausforderungen durch den neuen Verkehrsknotenpunkt aufgreift. Es stellt Entwicklungsüberlegungen und -vorschläge dar, wie sich der Filderraum, der von hoher Verdichtung und Entwicklungsdynamik aber auch Nutzungskonflikten und Flächenkonkurrenzen aufgrund der Flächenknappheit geprägt ist, weiterentwickeln könnte.

Zu den wesentlichen Erkenntnissen, die im Rahmen dieser Arbeit ermittelt wurden zählen:

- Der Filderraum ist eine Region, die zunehmend von Verdichtung und Urbanität geprägt ist, die aber gleichzeitig viel von ihrer traditionellen Eigenart in den Ortszentren und Landschaftsräumen bewahren konnte.
- Der zunehmende Entwicklungsdruck führt dazu, dass bei ungesteuerter Entwicklung weite Teile des Landschaftsraums verstädtern.
- Die Infrastruktur ist bereits heute überlastet. Es besteht ein vergleichsweise hoher Anteil an Fahrten mit dem privaten Pkw.
- Der Filderraum ist weiterhin prosperierend, sowohl hinsichtlich des Bevölkerungs- als auch des Wirtschaftswachstums.

- Der neue Filderbahnhof führt dazu, dass eine Mobilitätsdrehscheibe mit der Verknüpfung von Fern- und Regionalverkehren entsteht
- Mit der Mobilitätsdrehscheibe eröffnet sich ein neues Raum-Zeit-Gefüge, das Erreichbarkeits- und Kommunikationsvorteile für eine künftige wissensbasierte Wirtschaftsstruktur bietet
- Die Landwirtschaft ist in der Region prägend, ist aber zunehmend von Flächenkonflikten mit anderen Nutzungen betroffen.
- Ansätze für eine gezielte Steuerung der künftigen Raumentwicklung sind durch die bestehenden regionalen und kommunalen Akteure gegeben.

Daraus wurden folgende wesentliche Vorschläge abgeleitet:

- Der Landschaftsraum Filder soll in seiner Vielfalt erhalten bleiben und künftig durch verschiedene Maßnahmen besser vernetzt und qualifiziert werden. Ziel ist die identitätsstiftende Wirkung zu erhalten und zu verbessern.
- Die Mobilitätsdrehscheibe am Flughafen und ihr Umfeld sollen sich aufgrund der Erreichbarkeitsvorteile zu einem Siedlungs- und insbesondere Wirtschaftsflächenschwerpunkt entwickeln.

- Um die bestehenden und geplanten ÖPNV-Haltestellen (insbesondere hochleistungsfähiger ÖPNV) soll verdichtet und konzentriert werden (insbesondere Wohn- und Misch-, sowie beschäftigungsintensive Gewerbenutzungen).
- Der Filderraum soll sich zur Wissensregion weiterentwickeln. Dazu sollen die bestehenden Standorte ausgebaut, vernetzt und ergänzt werden. Als Schwerpunkt und Keimzelle wird der Wissenscluster Vaihingen gesehen.
- Die Innenentwicklungspotenziale sollen verstärkt genutzt werden, indem bestehende Strukturen wo möglich nachverdichtet, umstrukturiert und aufgestockt werden.
- Die künftige Entwicklung soll sich wesentlich auf ÖPNV-orientierte Entwicklungsachsen und Fokusbereiche konzentrieren. Dort soll die Siedlungsentwicklung Vorrang haben. Außerhalb dieser Bereiche sollen die Freiraumnutzungen Vorrang haben.
- Im Norden von Neuhausen soll eine große Fläche als langfristiger Ergänzungsstandort für Gewerbe vorgehalten werden. Die Fläche soll interkommunal entwickelt werden.
- Mit der Neuen Mitte Leinfelden-Echterdingen und der Neuen Mitte

Filderstadt könnten zwei neue größere Siedlungsschwerpunkte für die Vernetzung der Ortsteile sorgen. Die Quartiere sollen jeweils um eine Grüne Mitte als Teil von Grünzügen gruppiert werden.

- Ein attraktives Expressbussystem mit zum Teil auf eigenem Fahrweg fahrenden Elektrobussen soll den ÖPNV flexibel ergänzen und die Zeit bis zur Herstellung langfristig geplanter Schienenverbindungen (z.B. ins Neckartal) überbrücken. Dabei sollen insbesondere die hochverdichteten Beschäftigungsschwerpunkte angebunden werden.

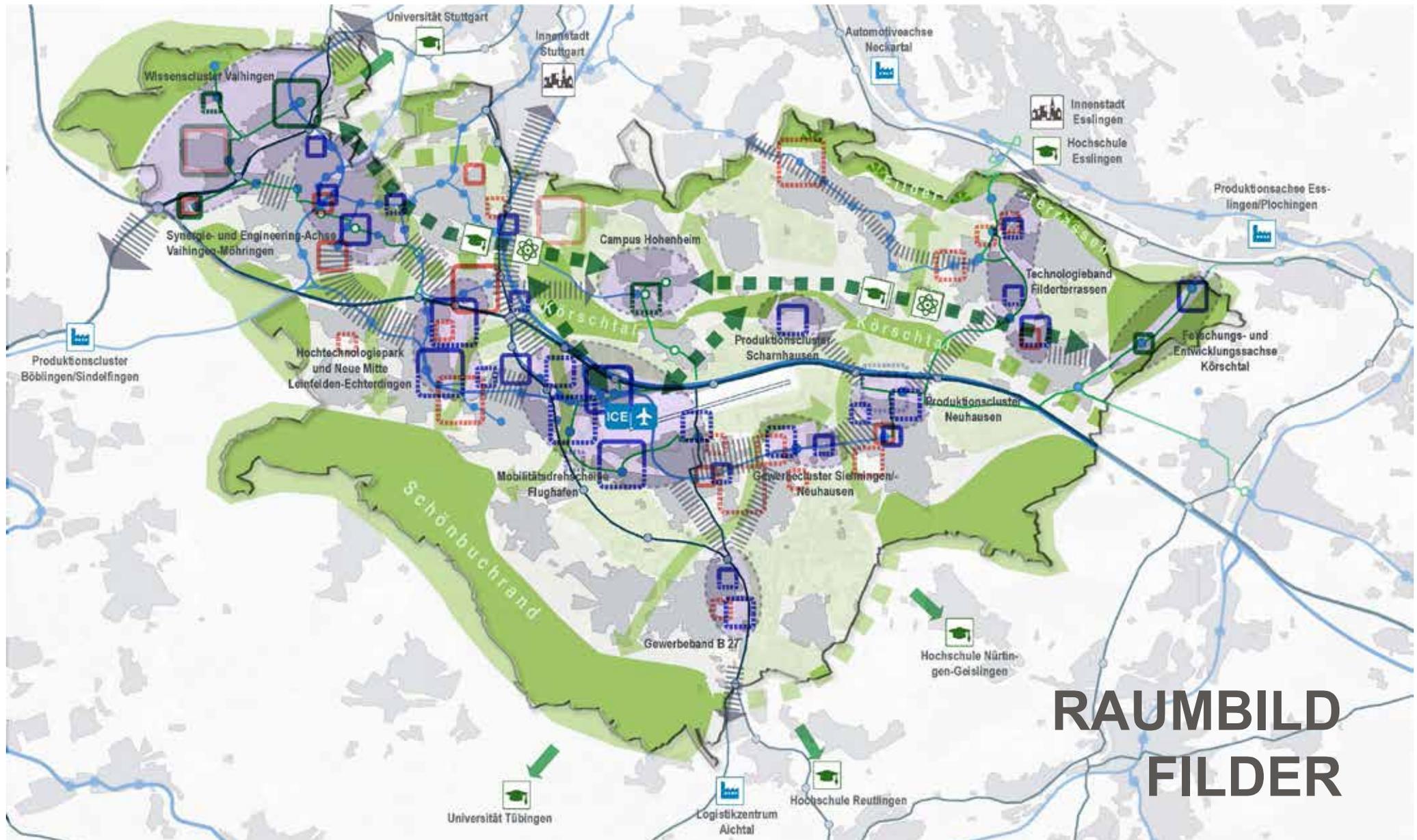


Abb. 75: Raumbild Filder





ABBILDUNGS- UND QUELLENVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Titelseite: Raumbild Filder (AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 1: Landwirtschaftliche Flächen bei Ostfildern (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 2: Luftbild (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH auf Luftbild-Grundlage des Verbandes Region Stuttgart)

Abbildung 3: Kommunale Gliederung (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 4: Rosenparkquartier in Stuttgart-Vaihingen (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 5: DITF-Campus in Denkendorf (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 6: Bahnhof Leinfelden (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 7: Messeparkhaus an der A8 (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 8: Blick über die Filder nach Neuhausen a.d.F. (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 9: Freitreppe in Ostfildern-Scharnhäuser Park (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 10: Filderlandschaft bei Filderstadt-Sielmingen (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 11: Festo-Hochhaus in Esslingen-Berkheim (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung der Fildergemeinden 2000 bis 2015 in Tsd. Einwohner (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH auf Grundlage der Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2015 des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg)

Abbildung 13: Siedlungsentwicklung (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 14: Ausgewählte Siedlungsschwerpunkte ca. 2000-2018 (Grafik: AS+P Al-

bert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 15: Scharnhäuser Park, Ostfildern (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 16: Rosenparkquartier in Vaihingen (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 17: Ausgewählte Gewerbeentwicklungen der letzten Jahre inkl. Messe (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 18: Synergiepark Vaihingen-Möhringen (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 19: Gewerbegebiet in Leinfelden (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 20: Wirtschaftsstandorte über 2 ha (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 21: Messeparkhaus (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 22: Airportcity Stuttgart (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 23: Forschungs- und Bildungsstandorte (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 24: MIV Bestand (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 25: ÖV Bestand (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 26: Bodenqualität (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH auf Basis der GIS-Grundlage des Verbandes Region Stuttgart)

Abbildung 27: Landschaftsbildbewertung (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH auf Basis der GIS-Grundlage des Verbandes Region Stuttgart)

Abbildung 28: Ausgewählte Schutzgebiete (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH auf Basis der GIS-Grundlage des Verbandes Region Stuttgart)

Abbildung 29: Landschaftsschutzgebiet bei Sielmingen (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 30: Landschaftsschutzgebiet bei Möhringen (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 31: Biotopverbund (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH auf Basis der GIS-Grundlage des Verbandes Region Stuttgart)

Abbildung 32: Klimafunktion (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH auf Basis der GIS-Grundlage des Verbandes Region Stuttgart)

Abbildung 33: Landschaftsräume (Grafik AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 34: Filderlandschaft bei Leinfelden (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 35: Filderlandschaft bei Echterdingen (Foto: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 36: Collage der Flächennutzungspläne der Filderkommunen (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH auf Grundlage der Flächennutzungspläne der 7 Filderkommunen)

Abbildung 37: Ausgewählte Entwicklungskonzepte und Leitbilder der Filderkommunen (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH auf Grundlage von Entwicklungskonzepten der 7 Filderkommunen)

Abbildung 38: Ausschnitt aus der Raumstrukturkarte des Regionalplans (Grafik: Verband Region Stuttgart)

Abbildung 39: Ausschnitt aus der Raumnutzungskarte des Regionalplans (Grafik: Verband Region Stuttgart)

Abbildung 40: Masterplan Airport City (Grafik: Flughafen Stuttgart, 2018)

Abbildung 41: Projekt Stuttgart 21 mit Filderbahnhof und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 42: Ausbau der Stadtbahn zum Flughafen (Grafik: Stuttgarter Straßenbahnen AG, 2015)

Abbildung 43: Rahmenplan Landschaftsraum Filder (Kommunaler Arbeitskreis Filder / Planstatt Senner, 2013)

Abbildung 44: Raumwiderstand (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 45: Raumeignung (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 46: Künftig höchste Erreichbarkeit im Fern- und Nahverkehr (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 47: Neues Raum-Zeit-Gefüge durch verringerte Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 48: Bereiche, die innerhalb von 20 Minuten mit dem ÖV vom Flughafen aus erreichbar sind (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 49: Bereiche, die innerhalb von 5 Minuten mit dem MIV von der Autobahn aus erreichbar sind (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 50: Flughafen Düsseldorf mit Airport City (Foto: Hans Blossey / Alamy Stock Photo, 2018)

Abbildung 51: Flughafen Düsseldorf mit Airport City (dunkelblau) und weiteren Gewerbestandorten (hellblau) (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 52: Geplanter Lab Campus am Flughafen München (Grafik: KCAP / Flughafen München GmbH, 2018)

Abbildung 53: Flughafen München mit LabCampus (dunkelblau) und weiteren flughafennahen Standorten (hellblau) (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 54: Projekt „The Circle“ am Flughafen Zürich (Grafik: Flughafen Zürich AG, 2018)

Abbildung 55: Flughafen Zürich mit Airport City (dunkelblau) und weiteren flughafen-

nahen Standorten (hellblau) (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 56: Flughafen Helsinki mit Airportcity-Funktionen (dunkelblau) und weiteren flughafennahen Standorten (hellblau) (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 57: Flughafen Stuttgart mit Airportcity (dunkelblau) und angrenzenden Gewerbeflächen (hellblau) (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 58: Schrägluftbild des Flughafens Stuttgart (Foto: Flughafen Stuttgart GmbH, 2018)

Abbildung 59: Luftbild (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH auf Luftbild-Grundlage des Verbandes Region Stuttgart)

Abbildung 60: Szenario „Konzentration an der Mobilitätsdrehscheibe“ (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 61: Szenario „Dezentrale Transitknoten“ (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 62: Szenario „Unkoordinierte Entwicklung“ (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 63: Bewertung der Szenarien (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 64: Raumbild Filder (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildungen 64 a bis g: Grundprinzipien des Raumbildes (Grafiken: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 65: Raumbild: Entwicklungsachsen und Fokusbereiche (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 66: Raumbild: Wohnpotenziale (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 67: Raumbild: Gewerbepotenziale (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 68: Raumbild: Wissenspotenziale (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 69: Raumbild: Landschaft (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 70: Raumbild: Mobilität (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 71: Übersicht Vertiefungsräume (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 72: Vertiefungsraum Vaihingen-Möhringen (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 73: Vertiefungsraum Mobilitätsdrehscheibe (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 74: Vertiefungsraum Sielmingen-Neuhausen (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

Abbildung 75: Raumbild Filder (Grafik: AS+P Albert Speer + Partner GmbH)

QUELLENVERZEICHNIS

- City of Vantaa, Finland (2014): Aviapolis Frame Plan - Starting Point and Objectives, City Planning Board 18 August 2014
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Verkehrsprognose 2030, Präsentation
- DB Netz AG (2016): Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart - Schalltechnischer Lageplan, Gesamtlärmsituation im Prognose-Planfall, Beurteilungszeitraum Nacht
- DB Netz AG (2016): Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart - Schalltechnischer Lageplan, Gesamtlärmsituation im Prognose-Planfall, Beurteilungszeitraum Tag
- Deutsche Bahn AG (2007): Neubauprojekt Stuttgart - Ulm, Neue Strecken, neues Verkehrskonzept für die Region, Deutschland und Europa
- Flughafen München GmbH (2018): Medieninformation XX/2018 - Startschuss für branchenübergreifenden Innovationsstandort am Münchner Flughafen
- Flughafen Stuttgart GmbH (2018): Masterplan Airport City
- Fraunhofer IAO (2016): Dienstleistungen für Elektromobilität - Studie zu Marktpositionierung und Erfolgsfaktoren
- Fraunhofer IAO / PriceWaterhouseCoopers (2010): Elektromobilität - Herausforderungen für Industrie und öffentliche Hand
- Gemeinde Denkendorf / ACCON GmbH (2014): Lärmaktionsplan (Fortschreibung) der Gemeinde Denkendorf
- Gemeinde Denkendorf / Planungsgruppe KPS Freie Architekten und Stadtplaner (2016): Flächenpotenziale März 2016
- Gemeinde Denkendorf / Planungsgruppe KPS Freie Architekten und Stadtplaner (2015): Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Zwischenbericht Januar 2015
- Gemeinde Denkendorf / Schmelzer + Friedemann Planungsgruppe Landschaftsarchitektur und Ökologie (2007): Flächennutzungsplan 2005 - 2020, Begründung mit Umweltbericht
- Gemeinde Denkendorf / Schmelzer + Friedemann Planungsgruppe Landschaftsarchitektur und Ökologie (2007): Flächennutzungsplan 2005 - 2020, Planzeichnung
- Gemeinde Neuhausen auf den Fildern / Baldauf Architekten Stadtplaner (2017): Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept - Frühzeitige Bürgerbeteiligung, 17.01.2017 Teil 2
- Gemeinde Neuhausen auf den Fildern / Planungsgruppe KPS Freie Architekten BDA und Stadtplaner SRL (2006): Flächennutzungsplan 1999 - 2020
- Gemeinde Neuhausen auf den Fildern / Planungsgruppe KPS Freie Architekten BDA und Stadtplaner SRL (2006): Fortschreibung Flächennutzungsplan 1999 - 2020, Erläuterungsbericht Entwurf 3
- Hochschule für Technik Stuttgart (2012): Filderstadt 2030 - Szenarien für ein integriertes Stadtentwicklungskonzept, Integriertes Studienprojekt I Prof. Dr. Kurth
- Hübner, Christian (2010): Urbane Landschaften in den USA, Strategien und Konzepte für eine nachhaltige Entwicklung der Metropolregion Atlanta, Masterarbeit an der Universität Kassel
- Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart (2014): Die größten Unternehmen in Baden-Württemberg - Übersicht für die Region Stuttgart und Baden-Württemberg
- Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung (IAW) e.V. (2017): Strukturbericht Region Stuttgart 2015
- Intraplan Consult GmbH (2016): Verkehrsprognose Flughafen Stuttgart 2030 - Abschlussbericht
- Jones Lang Lasalle IP, Inc. (2017): Office Market Profile Düsseldorf 4. Quartal 2016
- Jones Lang Lasalle IP, Inc. (2017): Office Market Profile Frankfurt 4. Quartal 2016
- Jones Lang Lasalle IP, Inc. (2017): Office Market Profile Stuttgart 4. Quartal 2016
- Kommunalentwicklung Baden-Württemberg GmbH (1994): Entwicklungskonzept Filder Grundlagen

- Kommunaler Arbeitskreis Filder (2016): Thesen- und Eckpunktepapier für die gemeinsame Erarbeitung der Teilraumuntersuchung Filder des Kommunalen Arbeitskreises Filder (KAF) mit dem Verband Region Stuttgart
- Kommunaler Arbeitskreis Filder / Planstatt Senner (2013): Rahmenplan Landschaftsraum Filder
- Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) / ACCON GmbH (2007): Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007 - Flughafen Stuttgart, Blatt 7321-NW Filderstadt
- Landeshauptstadt Stuttgart (2004): Flächennutzungsplan 2010, Text und Erläuterungsbericht - 2. Auflage
- Landeshauptstadt Stuttgart (2012): Flächennutzungsplan, Stand 5. April 2012
- Landeshauptstadt Stuttgart (2013): Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (VEK)
- Landeshauptstadt Stuttgart (2015): Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015 - Stadtbezirk Birkach
- Landeshauptstadt Stuttgart (2015): Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015 - Stadtbezirk Möhringen
- Landeshauptstadt Stuttgart (2015): Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015 - Stadtbezirk Plieningen
- Landeshauptstadt Stuttgart (2015): Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015 - Stadtbezirk Vaihingen
- Landeshauptstadt Stuttgart (2015): Nachhaltiges Bauflächenmanagement Stuttgart (NBS) - Lagebericht 2015
- Landeshauptstadt Stuttgart (2016): Aktionsplan Nachhaltig mobil in Stuttgart
- Landeshauptstadt Stuttgart (2016): Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Eiermann-Campus/Pascalstraße und Aufhebung Planungsrecht Flst. 5944/10 im Stadtbezirk Vaihingen (Vai 275)
- Landeshauptstadt Stuttgart (2016): Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart (EWS)
- Landeshauptstadt Stuttgart (2016): Flächennutzungsplan Stuttgart Änderung Nr. 63 - Heißbrühlstraße in Stuttgart-Vaihingen
- Landeshauptstadt Stuttgart (2016): Information zum Projekt der DAIMLER AG im Bereich der Straße Am Wallgraben zwischen Schockenried- und Industriestraße, Präsentation
- Landeshauptstadt Stuttgart (2017): NBS-Bauflächenpotenziale
- Landeshauptstadt Stuttgart (2017): Nicht offenes 2-stufiges kooperatives Planungsverfahren Büroneubau Allianz für den Bereich Heißbrühlstraße - Ergebnis des Preisgerichts und weiteres Vorgehen, Präsentation
- Landeshauptstadt Stuttgart (2017): Verkehrsstrukturplan für den Stadtbezirk Vaihingen Entwurf Stand Juli 2017
- Landeshauptstadt Stuttgart (2015): Zeitstufenliste Gewerbe - Potenziale für Industrie, Handwerk und Dienstleistungen in Stuttgart - Fortschreibung
- Landeshauptstadt Stuttgart (2017): Zeitstufenliste Wohnen - Potenziale für den Wohnungsbau in Stuttgart, Sachstandsbericht 2016
- Landeshauptstadt Stuttgart / pp a|s Pesch Partner Architekten Stadtplaner (2006): Stadtentwicklungskonzept Stuttgart Strategie 2006 - Beiträge zur Stadtentwicklung 35
- Landeshauptstadt Stuttgart / Wick + Partner Architekten Stadtplaner (2013): Rahmenplan Stuttgart-Vaihingen
- Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg / Arge AS+P Albert Speer und Partner GmbH, L.A.U.B. Gesellschaft für Landschaftsanalyse und Umweltbewertung mbH, R+T Topp Skoupil Küchler und Partner (2004): IVL - Ein integriertes Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg
- Main-Taunus-Kreis, Der Kreisausschuss / AS+P Albert Speer und Partner GmbH (2016): MTK Zwanzig 30 - Kreisentwicklungskonzept für den Main-Taunus-Kreis

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg / Arge ACCON GmbH, Aviso Aachener-Verkehrs-Ingenieur-Sozietät, Datakustik GmbH (2000): Lärminderungsplanung Filder

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg (2017): Plausibilitätsprüfung der Bauflächenbedarfsnachweise im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach §§ 6 und 10 Abs. 2 BauGB

ORplan Arbeitsgemeinschaft für Orts- und Regionalplanung, Städtebau und Architektur D. Locher, W. Schwantes, W. Schwinge, S. Zoeppritz Diplom-Ingenieure, freie Architekten BDA, freie Stadtplaner SRL (2004): Leinfelden-Echterdingen - STEP 2020 Gesamtstadt

Prognos AG (2017): Wohnraumbedarf in Baden-Württemberg - Studie im Rahmen der Wohnraum-Allianz, Endbericht

Regionalverband FrankfurtRheinMain (2017): Die Arbeit wird uns in Frankfurt RheinMain nicht ausgehen! - Perspektiven: Digitale Transformation und Beschäftigung erfolgreich gestalten

Seyler Pärssinen ProjektPartner GmbH (2016): Protokoll der Preisgerichtssitzung am 28.11.2016 zum Städtebaulichen Gutachterverfahren für den „Garden Campus Vaihingen“

Stadt Esslingen am Neckar (2016): Neuaufstellung Flächennutzungsplan 2030 - Vorentwurf Plandarstellung

Stadt Esslingen am Neckar / ACCON GmbH (2016): Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung gemäß § 47d BImSchG

Stadt Esslingen am Neckar / AGL Hartz Saad Wendl (2015): Bürgerdialog zur Stadtentwicklung in Esslingen am Neckar, Baustein A - Szenarien der Stadtentwicklung

Stadt Esslingen am Neckar / AGL Hartz Saad Wendl (2015): Bürgerdialog zur Stadtentwicklung in Esslingen am Neckar, Strategiekarte Daseinsvorsorge

Stadt Esslingen am Neckar / AGL Hartz Saad Wendl (2015): Bürgerdialog zur Stadtentwicklung in Esslingen am Neckar, Strategiekarte Freiraum

Stadt Esslingen am Neckar / AGL Hartz Saad Wendl (2015): Bürgerdialog zur Stadtentwicklung in Esslingen am Neckar, Strategiekarte Gewerbe

Stadt Esslingen am Neckar / AGL Hartz Saad Wendl (2015): Bürgerdialog zur Stadtentwicklung in Esslingen am Neckar, Strategiekarte Mobilität

Stadt Esslingen am Neckar / AGL Hartz Saad Wendl (2015): Bürgerdialog zur Stadtentwicklung in Esslingen am Neckar, Strategiekarte Wohnen

Stadt Filderstadt (2000): Flächennutzungsplan 2010, Stand 03.07.2000

Stadt Filderstadt (2011): Zukunftsweg Filderstadt Stadtentwicklung - Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK 1.0), Entwurf September 2011

Stadt Filderstadt (2014): Zukunftsweg Filderstadt Stadtentwicklung - Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2.0

Stadt Filderstadt (2017): Stellungnahme der Stadt Filderstadt zum Entwurf des Regionalverkehrsplans vom 21.12.2016

Stadt Filderstadt / Arge Stadt: Reschl Stadtentwicklung, pp als Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH (2016): Perspektive Filderstadt 2030 - Räumliches Leitbild

Stadt Filderstadt / BS Ingenieure (2016): Mobilitätsentwicklungsplan (MEP)

Stadt Filderstadt / Modus Consult (2017): Lärmaktionsplanung

Stadt Heidelberg (2012): Memorandum Internationale Bauausstellung Heidelberg - Perspektiven der Europäischen Stadt in der Wissensgesellschaft

Stadt Leinfelden-Echterdingen (2010): Fortschreibung Rahmenplan Sanierungsgebiet „Westlich der Max-Lang Straße“

Stadt Leinfelden-Echterdingen (2016): Bebauungsplan Schelmenäcker - Änderung Süd, Vorentwurf Stand 09.05.2016

Stadt Leinfelden-Echterdingen (2016): Wohnbau- und Gewerbeflächenpotentiale

- Stadt Leinfelden-Echterdingen (2017): Leitbild für die Stadtentwicklung, Präsentation
- Stadt Leinfelden-Echterdingen (2017): Übersicht/Themen der Stadtentwicklung der Stadt Leinfelden-Echterdingen, Präsentation
- Stadt Leinfelden-Echterdingen (2017): Wohnbauprogramm - Zeitplan zur Aufsiedlung der Wohnbauflächen des FNP 2020
- Stadt Leinfelden-Echterdingen (2018): Protokoll des Planergesprächs KAF am 17.01.2018
- Stadt Leinfelden-Echterdingen / AG Planung+Umwelt Planungsbüro Dr. Koch, Luz Landschaftsentwicklung (2009): Landschafts- und Umweltplan Leinfelden-Echterdingen
- Stadt Leinfelden-Echterdingen / Brenner Bernard (2017): Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2030
- Stadt Leinfelden-Echterdingen / Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (2017): Stadt Leinfelden-Echterdingen / Brenner Bernard (2017): Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplan - Sitzung des Mobilitätsbeirats am 26. Januar 2017, Präsentation
- Stadt Leinfelden-Echterdingen / Planung+Umwelt Planungsbüro Prof. Dr. Koch (2016): Lärmaktionsplanung Leinfelden-Echterdingen
- Stadt Leinfelden-Echterdingen / Prof. Dr. Ing. Gerd Baldauf Freier Architekt BDA und Stadtplaner (2009): Fortschreibung Flächennutzungsplan 2005 - 2020
- Stadt Leinfelden-Echterdingen / Prof. Dr. Ing. Gerd Baldauf Freier Architekt BDA und Stadtplaner / AG Planung+Umwelt Planungsbüro Dr. Koch, Luz Landschaftsentwicklung / Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (2011): Begründung zur Fortschreibung des Flächennutzungsplan 2020, Stand Mai 2011
- Stadt Leinfelden-Echterdingen / Tilman Häusser Freier Statistiker, Sachverständiger und Fachgutachter (BDSF) (2016): Bevölkerungsvorrausberechnung 2030 - Ergebnisbericht Stand Mai 2016
- Stadt Ostfildern (2007): Leitbild Siedlungsentwicklung
- Stadt Ostfildern (2008): Flächennutzungsplan 2020
- Stadt Ostfildern (2008): Flächennutzungsplan 2020 - Begründung
- Stadt Ostfildern (2008): Landschafts- und Umweltplan 2010
- Stadt Ostfildern (2016): Bauflächenpotenziale Ostfildern 2040
- Stadt Ostfildern (2016): Begründung zur 4. Teiländerung des Flächennutzungsplan Ostfildern 2020 im Bereich „Unter dem Plieninger Weg“
- Stadt Ostfildern (2016): Flächennutzungsplan Ostfildern 2040, Bauflächenpotenziale-Ampelplan
- Stadt Ostfildern / Modus Consult (2017): Lärmaktionsplanung - Endbericht
- Stadt Ostfildern / Weeber + Partner Institut für Stadtplanung und Sozialforschung (2005): Bevölkerungsentwicklung und Infrastruktur
- Stadt Ostfildern / Weeber + Partner Institut für Stadtplanung und Sozialforschung (2016): Stadt Ostfildern Bevölkerungsprognose 2030
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2016): Statistische Berichte Baden-Württemberg - Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Baden-Württembergs 2015
- Stuttgarter Straßenbahn AG (2015): U6 Straßenbahnverlängerung Fasanenhof - Flughafen/Messe - Variante entlang B27, Übersichtsplan Planfeststellung
- Verband Region Stuttgart (2006): Teilraumuntersuchung Filder
- Verband Region Stuttgart (2009): Regionalplan für die Region Stuttgart vom 22.07.2009
- Verband Region Stuttgart (2016): Regionalentwicklungsbericht der Region Stuttgart
- Verband Region Stuttgart (2016): Regionalverkehrsplan - Entwurf vom 21.12.2016
- Verband Region Stuttgart (2017): GIS-Datensätze Raumnutzung Filderraum, Grundla-

gendaten LGL Baden-Württemberg: Topografische Karten 1:50.000 und 1:25.000, Luftbild, Geländemodell, Raumnutzung NORa, Fachdaten LUBW (NSG, LSG, WSG, QSG, FFH, VSG, Biotope), Fachdatensatz (Verwaltungsgrenzen, Regionalplan, Biotopverbund, Bodenfunktion Denkmale, Erholungsqualität, Klimatope, Landschaftsbildbewertung, Vulnerabilitätsdaten, FNP-Daten AROK, Straßen, Schienen (S-Bahn, Stadtbahn, Eisenbahn, S21), Radwegenetz, Gemarkungsgrenzen

Verband Region Stuttgart (2017): Planungsraum Filder Raumwiderstand

Verband Region Stuttgart (2017): Regionale Perspektive Filderraum, Präsentation

Verband Region Stuttgart / Arge Planungsgruppe LandschaftsArchitektur + Ökologie, Prof. Brigitte Schmelzer + Thomas Friedemann (1997): Landschaftspark Naturraum Filder - Filderpark, Kurzfassung

Verband Region Stuttgart / Arge Planungsgruppe LandschaftsArchitektur + Ökologie, Prof. Brigitte Schmelzer + Thomas Friedemann (1997): Landschaftspark Naturraum Filder - Filderpark, 2. Teil

Verband Region Stuttgart / Arge Prof. Brigitte Schmelzer + Janson und Wolfrum (1996): Landschaftspark Naturraum Filder, 1. Teil

Verband Region Stuttgart / Modus Consult (2009): B10 - A8 - B27 Filderauffahrt - Verkehrsuntersuchung und Variantenbewertung

Verband Region Stuttgart / SSP Consult - Beratende Ingenieure GmbH (2002): Teilraumuntersuchung Filder LOS 2: Bereich MIV - Erläuterungsbericht

Verband Region Stuttgart / Switch Transit Consult GmbH (2002): Teilraumuntersuchung Filder LOS 1: Bereich ÖPNV - Abschlussbericht

VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH (2017): Untersuchung zur S-Bahn-Verbindung Filderebene - Neckartal

Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) (2016): Memorandum IBA 2017 StadtRegion Stuttgart - Ergebnisse des IBA-Plattformprozesses