

***STADTTEILZENTREN KONKRET
STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT
BAHNHOFSUMFELD ZUFFENHAUSEN
STUTTGART***

Städtebauliches Entwicklungskonzept
Bahnhofsumfeld Zuffenhausen, Stuttgart
Stand: 19.05.2020

Erstellt im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart

Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Wohnen
Abteilung Stadtentwicklung
Dr. Hermann-Lambert Oediger
Lisa Knotz
Eberhardstr. 10
70173 Stuttgart

durch die Arbeitsgemeinschaft

MESS Stadtplaner
Amann & Groß PartGmbH
St.-Marien-Platz 3
67655 Kaiserslautern
www.m-e-s-s.de



Verkehrsplanung Link
Dipl.-Ing. Christoph Link
Verkehrsplaner SRL / IFR
Vaihinger Landstraße 50
70195 Stuttgart
www.verkehrsplanung-link.de

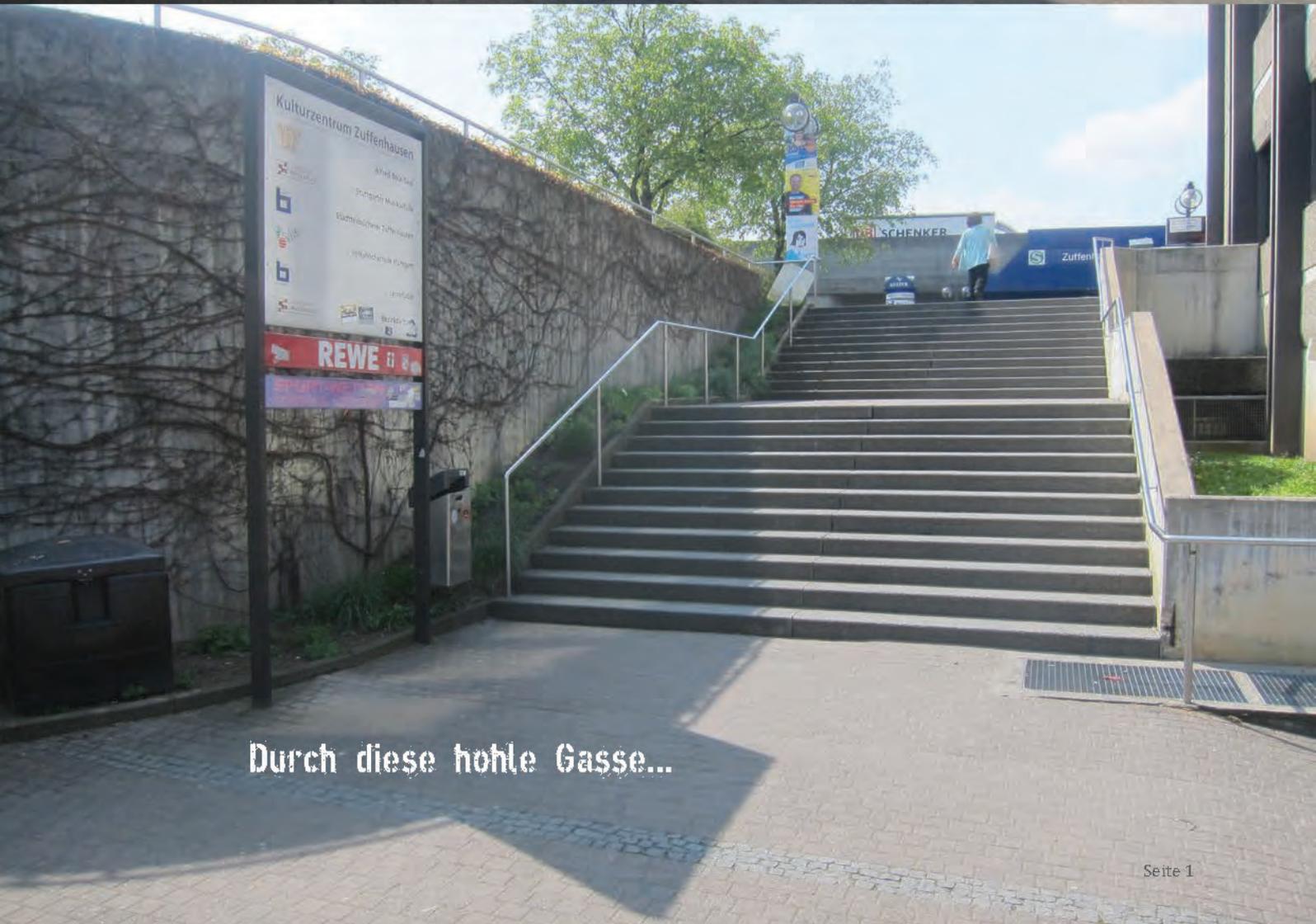


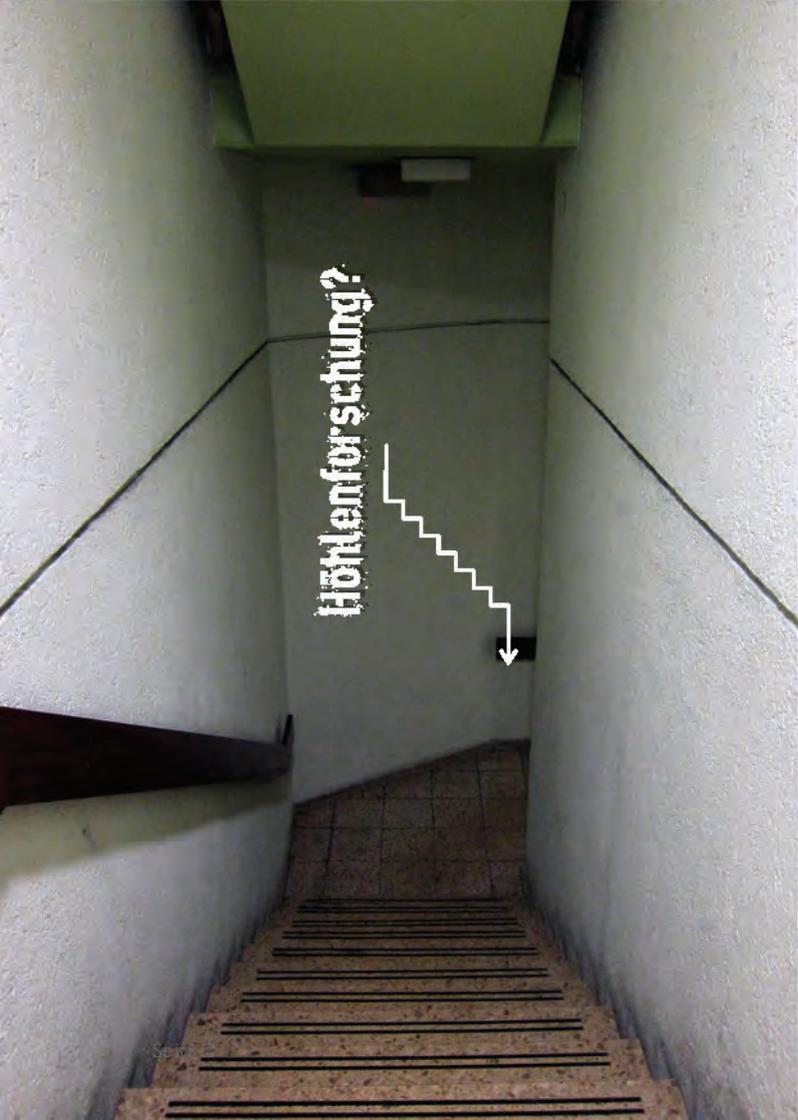
Verfasser:
Dipl.-Ing. Florian Groß
Dr.-Ing. Thomas Müller

Fühlen Sie sich angesprochen?

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Dokument meist die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

erste Eindrücke und Gedanken





emutprobe





Anlass und Aufgabe

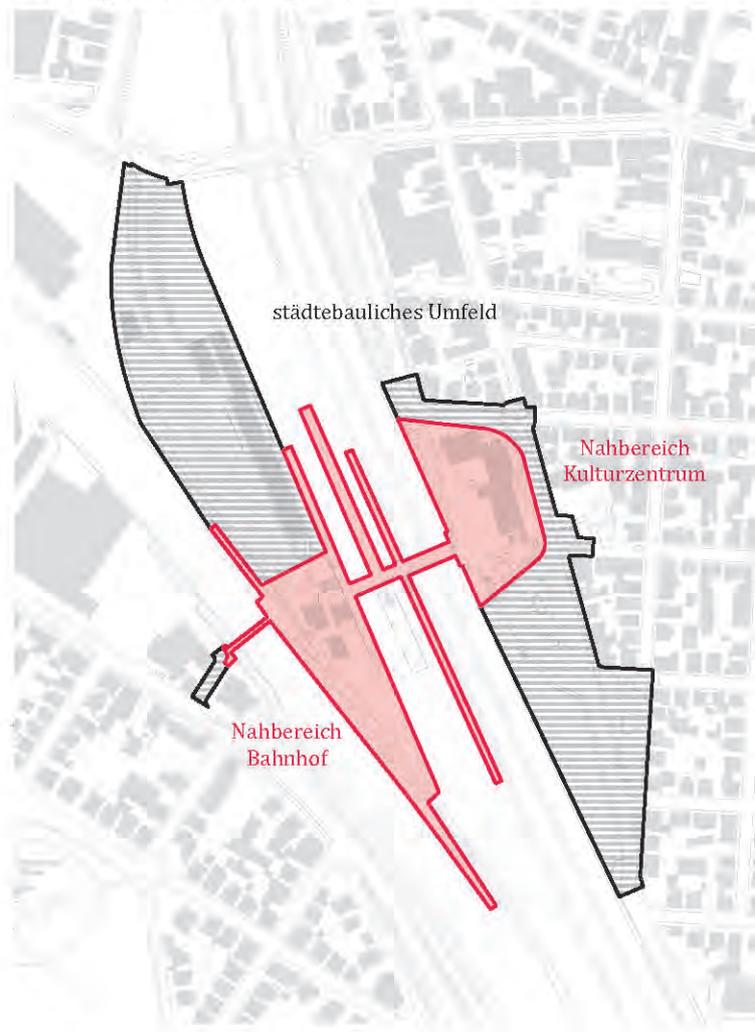
Die Stadt Stuttgart beschäftigt sich schon seit einigen Jahren mit funktionalen und gestalterischen Defiziten mehrerer Stadtteilzentren. Im Ergebnis dieser stadtplanerischen Auseinandersetzungen standen ortsspezifische Handlungskonzepte unter dem Namen „Stadtteilzentren konkret“ mit Schlüsselmaßnahmen bzw. -projekten. Für Stuttgart Zuffenhausen war dies neben der Behebung der Strukturdefizite in der Unterländer Straße die Entwicklung des Bahnhofsumfelds.

Der Bahnhof erfüllt zwar seine Funktion als besonderer ÖPNV-Knoten, städtebaulich und gestalterisch trägt er allerdings wenig zur Qualität der Umgebung bei. Er ist vielfach durch seine Rückseitenanmutung, sein unscheinbares und in die Jahre gekommenes Äußeres, die teils versteckten Zugänge sowie seine Lage in der zweiten Reihe geprägt.

Die Aufgabe für das Büro MESS besteht in der Erarbeitung eines realisierungsfähigen, städtebaulichen Entwicklungskonzepts für das Bahnhofsumfeld. Dieses umfasst das Kulturzentrum, den ZOB, die drei Zugangsbereiche des Bahnhofs und den Bahnhof selbst. Im Fokus stehen insbesondere das Aufzeigen von Verbesserungspotenzial, die Schaffung qualitativvoller öffentlicher Räume, die Verbesserung der Zugänglichkeit und Querung für Fußgänger und Radfahrer sowie die städtebauliche Weiterentwicklung des Bahnhofs und seines Umfelds. Dies schließt auch die Flächen innerhalb des Gleisdreiecks mit ein. Der Untersuchungsraum unterteilt sich daher in einen Nahbereich und das weitere städtebauliche Umfeld (vgl. nebenstehende Karte).

Das Entwicklungskonzept soll unterschiedliche Eingriffsintensitäten berücksichtigen – von punktuellen Einzelmaßnahmen mit Initialzündung im Bestand bis hin zu größeren, mittelfristigen Veränderungen und langfristigen Perspektiven einer größeren Neuordnung des Bahnhofsumfelds.

Abbildung 01: Untersuchungsbereich



1

***STADTRÄUMLICHE
BETRACHTUNGEN***

Kulturzentrum

Das Kulturzentrum wurde in den 1980er Jahren gebaut, primär um die Stadtbibliothek mit ihrem wachsenden Bestand adäquat unterzubringen – in Verbindung mit der Volkshochschule und der Stadteilmusikschule ist sie heute ein Ort der Begegnung und wichtiger Ankerpunkt des öffentlichen Stadtlebens. Die unmittelbare Lage am Bahnhof bietet zudem eine gute Erreichbarkeit. Die Erdgeschossnutzungen konnten über die Jahre die Erwartungen allerdings nicht erfüllen und zeigen sich heute mit Spielhallen, Wettbüros und Dönerläden eher als „problematisches Umfeld“. Der im Erdgeschoss zur Burgunder Straße ansässige REWE ist ebenfalls in die Jahre gekommen und stößt hinsichtlich Erweiterbarkeit und Umbaumöglichkeiten an seine Grenzen.

Problematisch und von der Bürgerschaft vielfach kritisiert wird neben dem allgemeinen Bauzustand und Erscheinungsbild vor allem der vom Vorplatz abgewandte und versteckte, dunkle und schlecht beleuchtete Zugang, welcher für eine öffentliche Nutzung unattraktiv ist und ein deutliches Unsicherheitsgefühl hinterlässt. Insbesondere für Kinder ist ein selbstständiger Besuch aufgrund der mangelnden Sicherheit nur eingeschränkt möglich. Die wichtigen öffentlichen Nutzungen sind von außen nicht zu erkennen. Eine nachhaltige Verbesserung hinsichtlich der Zugänglichkeit und des Erscheinungsbilds des Kulturzentrums ist daher eine primäre Aufgabe.

Einen ersten Schritt könnte der Umbau des Eingangsbereichs in Kombination mit einer gestalterischen Aufwertung des Vorplatzes zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität darstellen. Langfristige Perspektive sollte ein ansprechender Neubau sein, der sich zum Stadtraum (Vorplatz und Burgunder Straße) öffnet. Die Architektur sollte dabei so ausgeführt werden, dass die soziale Kontrolle im sensiblen Bereich zwischen Bahnhof und Eingang in den Stadtteil gewährleistet werden kann.



Abb. 02/03: versteckter, rückwärtiger Eingang

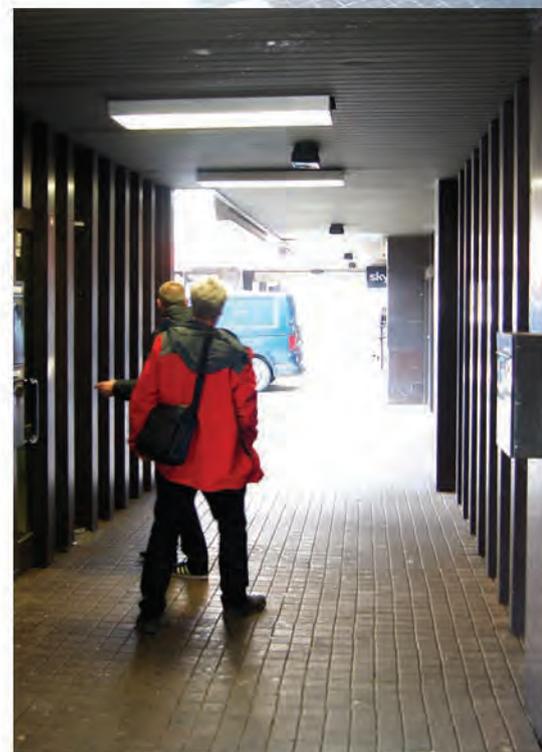


Abb. 04: dunkles, fast fensterloses Treppenhaus



Abbildung 05: in die Jahre gekommene, wenig einladende Bausubstanz -
Typologie und Erscheinung lassen kaum auf eine öffentliche Nutzung schließen



Sanierungsstau

ÜCHEREI

SPORTSBAR

störende Anlieferung und Parken

unattraktive Erdgeschossnutzungen

Öffentlicher Stadtraum - Bahnhofsumfeld

Das direkte Bahnhofsumfeld ist allseitig durch eher unattraktive öffentliche Räume mit wenig Aufenthaltsqualität gekennzeichnet. Das betrifft sowohl den Vorplatz am Kulturzentrum als auch die Vorfahrt am P+R Parkplatz auf dem Gleisdreieck, die eher rückwärtigen Anbindungen und den beengten westlichen Zugang von der Bessemer Straße kommend über den Steg zum Hochbahnsteig.

Der große Vorplatz am Kulturzentrum zeigt sich als offene, mit Betonsteinen ausgestaltete Freifläche ohne Sitzgelegenheiten und Bepflanzungen, mit Ausnahme des abseits gelegenen Pflanzbeets im Auge der Zufahrtsspindel der Tiefgarage. Über den Platz verlaufen drei Wegeverbindungen zwischen Bahnhofsunterführung und umliegendem Stadtquartier. Der östliche Zugang von der Burgunder Straße funktioniert eher unscheinbar über eine Treppenanlage zwischen REWE und der Betonmauer, die die unterschiedlichen Geländeneiveaus zwischen Platz, ZOB und Straße abfängt. Der Eingang zur Bahnhofsunterführung ist daher aus dem Quartier nur schwer einsehbar. Ein barrierefreier Zugang erfolgt über die geschwungene Rampe Richtung ZOB. Oberhalb der Mauer finden sich ein nicht genutztes Basketballspielfeld sowie überdachte Sitzgelegenheiten unter Bäumen und zwischen Hecken, deren Aufenthaltsqualität als eher fragwürdig anzusehen ist.

Ein weiterer Zugang ist aus Richtung der Lothringer Straße und Böhlingerstraße über einen Treppenaufgang und Durchgang am Gebäudeeck des Kulturzentrums. Von der Burgunder Straße aus Richtung Norden kommend verläuft ein dritter Zugang zum Bahnhof über eine nicht barrierefreie Steigung zwischen Böschungskante der B10 und dem Seitenflügel des Kulturzentrums, in dem sich auch die Tiefgaragenzufahrt (Kundenparkplatz REWE und private Stellplätze) befindet. Dieser Zugang dient außerdem als Anlieferzufahrt für die Erdgeschossnutzungen am Vorplatz und wird verbotener Weise auch als Anfahrt zum Bahnhof genutzt.

Da abgesehen von Parkplätzen im Seitenstreifen

hier noch ein Niveauunterschied besteht, wirkt der erste Abschnitt des Gehwegs Richtung Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistung entlang der Unterländer Straße sehr eingengt. Die Straßenübergänge erfolgen, mit Ausnahme der Querungshilfe im Kreuzungsbereich Lothringer Straße und Böhlingerstraße, über Lichtsignalanlagen.

Über die kleine Anliegerstraße „Bessemerstraße“ und einen Steg zum Hochgleis erfolgt der westliche Zugang von der Schwieberdinger Straße aus. Ausgestaltet als Mischverkehrsfläche dient sie als Zufahrt zu den Garagen der benachbarten Gebäude, eines Anliegerparkplatzes und einer Arztpraxis und beherbergt im Straßenraum zusätzlich private PKW-Stellplätze, was eine Erweiterung und Umgestaltung als Bahnhofsentrée unmöglich macht. Der Bereich bietet augenscheinlich zu wenige überdachte Fahrradstellplätze, sodass wildes Abstellen den beengten Zugang behindert und erschwert.

Im Bahnhofsumfeld findet sich kein ausgeprägtes und deutlich sichtbares Leitsystem. Die wenigen Hinweisschilder stehen in Konkurrenz zu den übergroßen Werbetafeln und taugen daher wenig als Orientierungspunkte.

Die einzige PKW-Zufahrt zum Bahnhof führt von der Zahn-Nopper-Straße über die Straße „Am Bahnhof“. In ihrer Anmutung eher der rückwärtigen Erschließung eines Gewerbegebietes entsprechend, dient sie neben der Erschließung der gewerblichen Nutzungen im Gleisdreieck und des kostenpflichtigen P+R Parkplatzes, vorbei an einem heterogenen Gebäudebestand auf der einen und dem Bauwerk des Hochgleises auf der anderen Seite, als Vorfahrt zum Bahnhof. Den Reisenden empfangen hier die Rückseiten der eingeschossigen Bahnhofsbauten. Der Zugang zu den Gleisen erfolgt äußerst unattraktiv als Durchlässe zwischen diesen oder dem angrenzenden Hochgleis sowie dem Treppenaufgang in die Unterführung. Fahrradabstellmöglichkeiten werden wenig prominent im Zwischenraum neben dem Aufzug und den Stützen des Hochgleises angeboten.

Ein besonderes Charakteristikum des Untersuchungsraums ist die unüberwindbare Trennwirkung der Verkehrsstraßen. Die autobahnähnlich ausgebaute B10 und die Gleisanlagen der Bahn zerschneiden den Stadtteil Zuffenhausen und lassen nur wenige Verbindungen zu. Die primäre Verbindung der Quartiere stellt die Bahnhofsuferführung dar, deren Bedeutung somit weit über die eigentliche Erschließung der Gleisanlagen hinausgeht. Die derzeitige Anmutung und Ausgestaltung der Unterführung trägt dieser Bedeutung allerdings keine Rechnung. Die einzigen weiteren Querungsmöglichkeiten sind die Straßentunnel an der Unterländerstraße / Zahn-Nopper-Straße und der Schwieberdinger Straße.

Nordzulauf und Bahnflächen Gleisdreieck

Noch ist unklar, ob der Streckenabschnitt zwischen Feuerbach und Zuffenhausen als sogenannter Nordzulauf im Zuge von Stuttgart 21 und vor dem Hintergrund der steigenden Bedeutung der Bahn in Zeiten des Klimawandels, dem damit verbundenen Ausbau der Kapazitäten sowie der anvisierten Verdopplung der Fahrgastzahlen zukünftig einen Engpass darstellt und eines zusätzlichen fünften und sechsten Gleises bedarf oder nicht.

Das Entwicklungskonzept soll daher die betriebsrelevanten Flächen der Bahn nicht tangieren bzw. eine abschnittsweise und flexible Realisierung ermöglichen.



Abb. 06: Basketball am Vorplatz



Abb. 07: Übergang zur Straßburger Straße



Abb. 08: Zugang zur Unterländer Straße

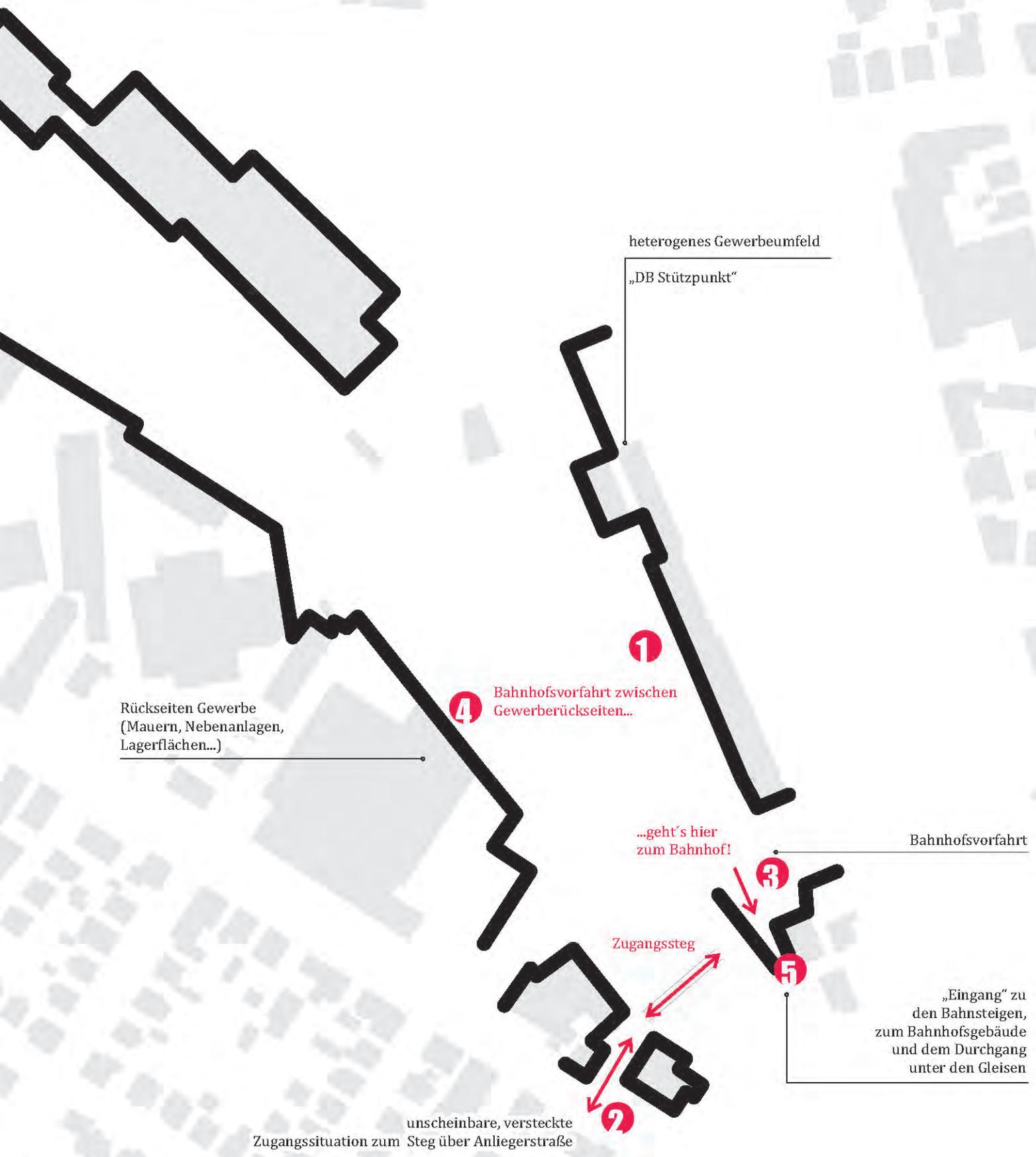


Abb. 10: Zugang an der Bessemer Straße



Abb. 09: Kreuzungsbereich Lothringer Straße / Böhringer Straße

Bahnhof mit Umfeld - Gleisdreieick, Vorfahrt und P + R





1

Abb. 11: Gewerbefront und P+R



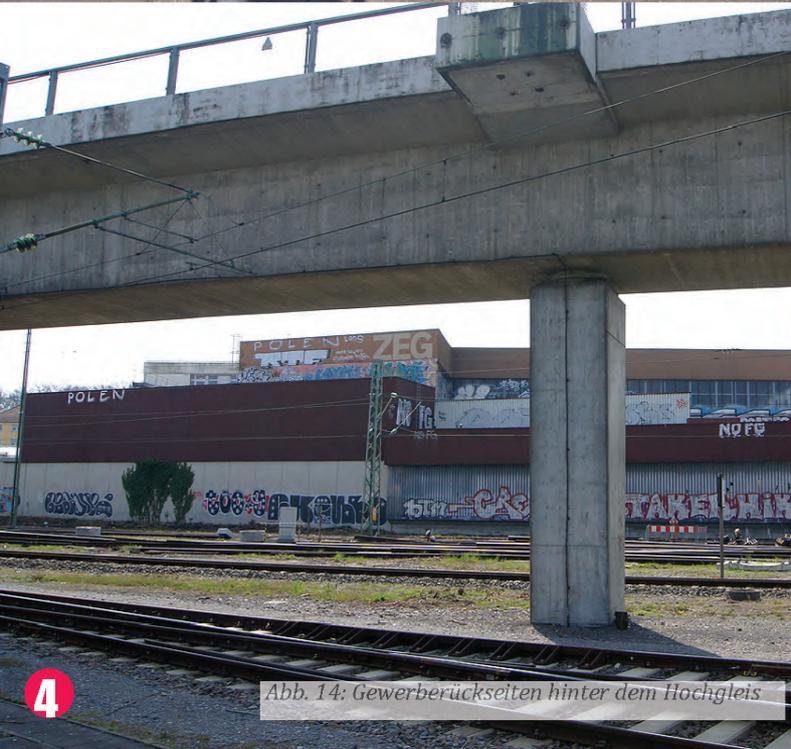
2

Abb. 12: Zugang Bessemer Straße



3

Abb. 13: Vorfahrt „Am Bahnhof“



4

Abb. 14: Gewerberückseiten hinter dem Hochgleis



5

Abb. 15: Gleiszugang

Bahnhof mit Umfeld - Am Kulturzentrum

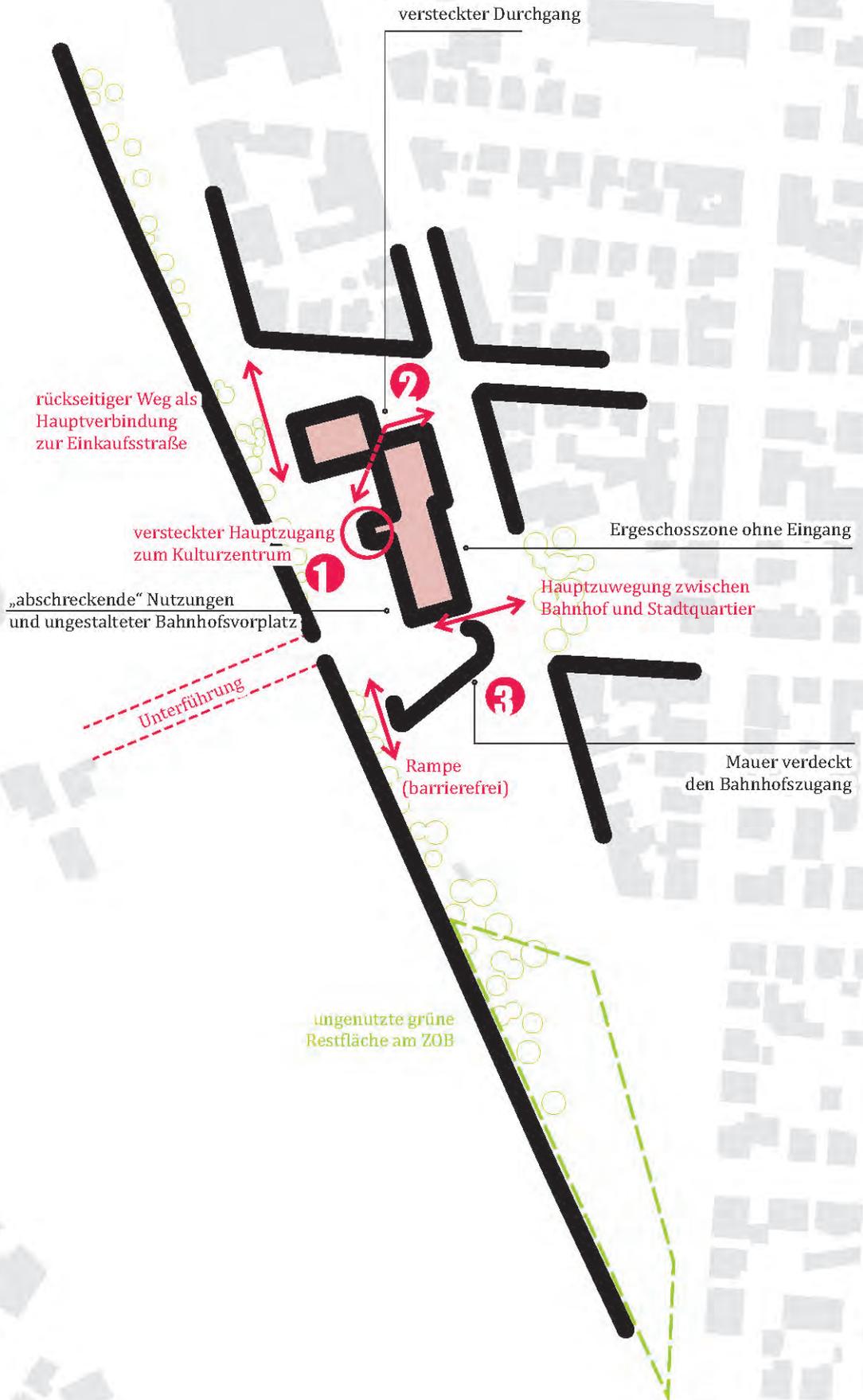




Abb. 16: Bahnhofsvorplatz am Kulturzentrum



Abb. 17: seitlicher Aufgang zum Kulturzentrum / Bahnhof



Abb. 18: Zugang und Erdgeschossbereich an der Burgunder Straße

Bahnhof mit Umfeld

Wegebeziehungen Bahnhof

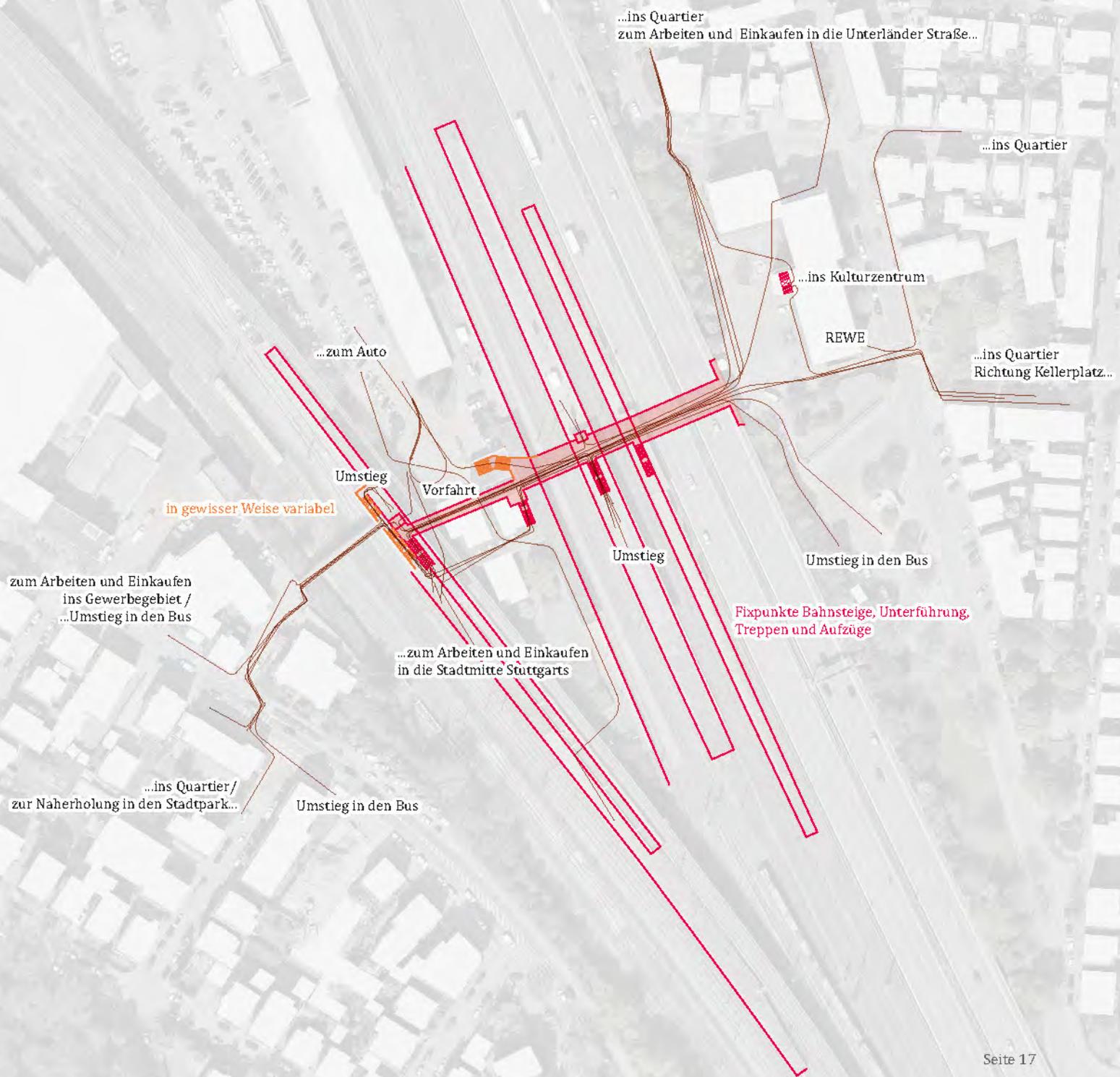
Die wichtige fußläufige Querung zwischen dem östlichen und westlichen Stadtteil muss die unterschiedlichen Höhenniveaus im Bereich des Bahnhofs überwinden. Der westliche Zugang aus Richtung Schwieberdinger Straße erfolgt über den Zugangssteg und den Treppen- bzw. Aufzugsturm des Hochgleises. Der Treppenabgang und die Unterführung dienen als Verbindung zum östlichen Ausgang in Richtung Burgunder Straße.

Die Anlaufpunkte im täglichen Betrieb sind die Bahngleise und Umstiege Richtung Innenstadt bzw. Böblingen, Renningen, Ludwigsburg, Bietigheim-Bissingen, die Bushaltestellen und Fußgängerüberwege im Bahnhofsumfeld sowie der ZOB.

Die Unterführung, Bahnsteige und Treppenanlagen sind als Fixpunkte für zukünftige Planungen zu berücksichtigen.

Wegebeziehungen am / im Bahnhof

- Fixpunkte
- variabel



Einordnung in den Stadtteil

Nutzung / Freiraum / Verkehr

Der östliche Bahnhofszugang und sein direktes Umfeld liegen in fußläufiger Nähe des Haupteinkaufsbereichs entlang der Unterländer Straße. Die fußläufige Anbindung Richtung Norden gestaltet sich allerdings eher unattraktiv über zum Teil schmale Gehsteige entlang der Burgunder Straße. Wichtige Querungen durch den östlichen Stadtteil führen in Richtung Bezirksrathaus und Ärztezentrum entlang der Straßburger und Böhringer Straße. Dementsprechend kommt den Fußgängerquerungen über die Burgunder Straße und den Entrées in die Stadtquartiere eine besondere Bedeutung zu.

Die Quartiere östlich der Burgunder Straße mit ihrer kleinteiligen Blockstruktur dienen hauptsächlich dem Wohnen, in den Erdgeschossen ergänzt um Mischnutzung. Der Standort westlich der Bahn ist vor allem durch Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte geprägt. Westlich der Schwieberdinger Straße schließt sich ebenfalls eine kleinteilige Blockstruktur mit Wohnnutzung an, welche direkt an die große Grünanlage des Stadtparks angrenzt.

Die wichtigsten Naherholungs-, Sport- und Freizeitareale befinden sich alle im westlichen Teil von Zuffenhausen, was wiederum die Notwendigkeit und Bedeutung einer attraktiven Querung unterstreicht.

Der Bahnhof ist als Querung und Schnittstelle zum ÖPNV und mit dem Kulturzentrum wichtiger Ankerpunkt im öffentlichen Stadtteilleben. Neben den Straßenunterführungen im Norden und Süden ist die Bahnstufentreppe die einzige fußläufige Verbindung zwischen den Stadtteilen und den Freizeitarealen – hinsichtlich Attraktivität und Ausgestaltung jedoch eher fragwürdig.

Abb. 19: Nutzungs- und Freiraumzusammenhang

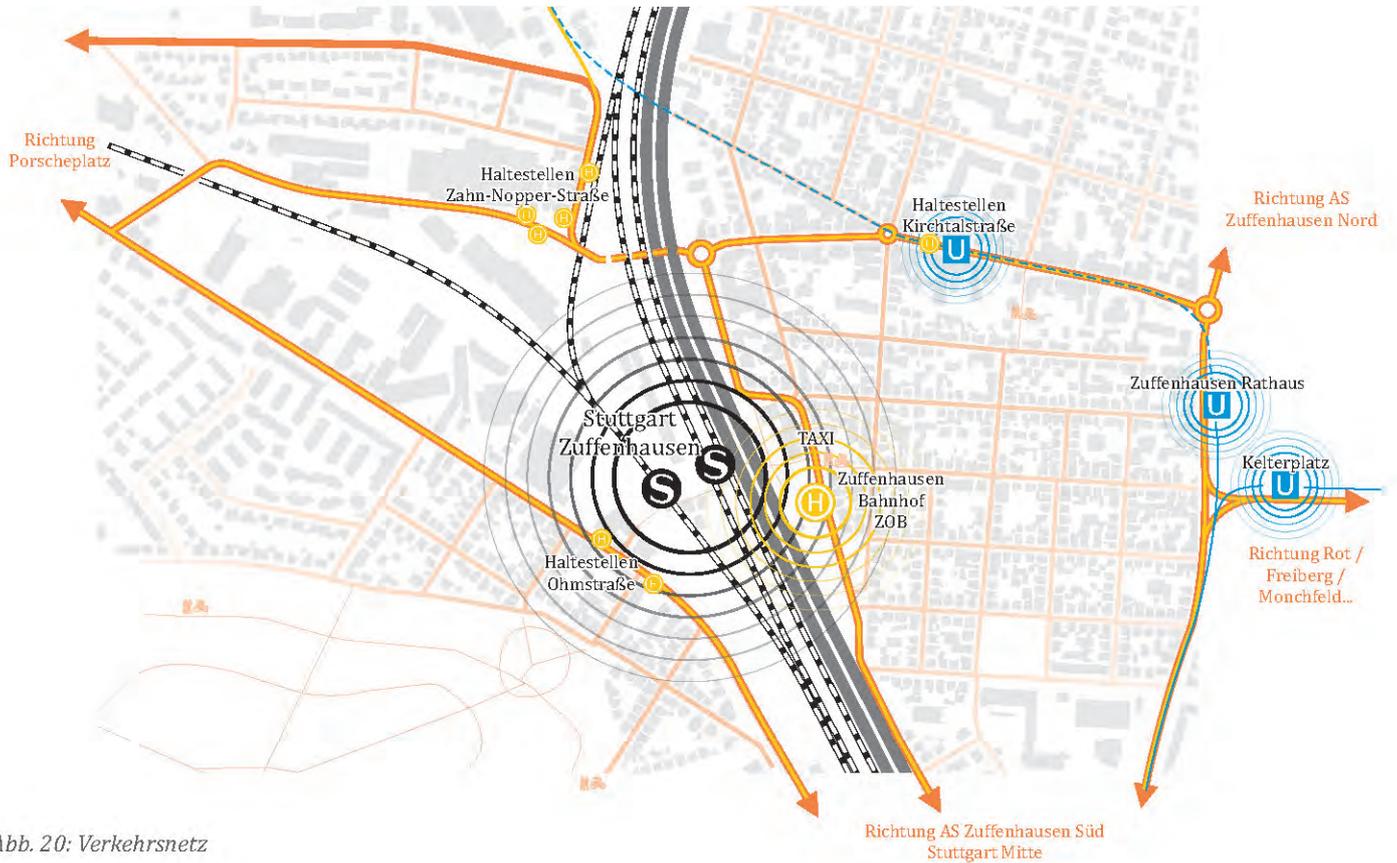
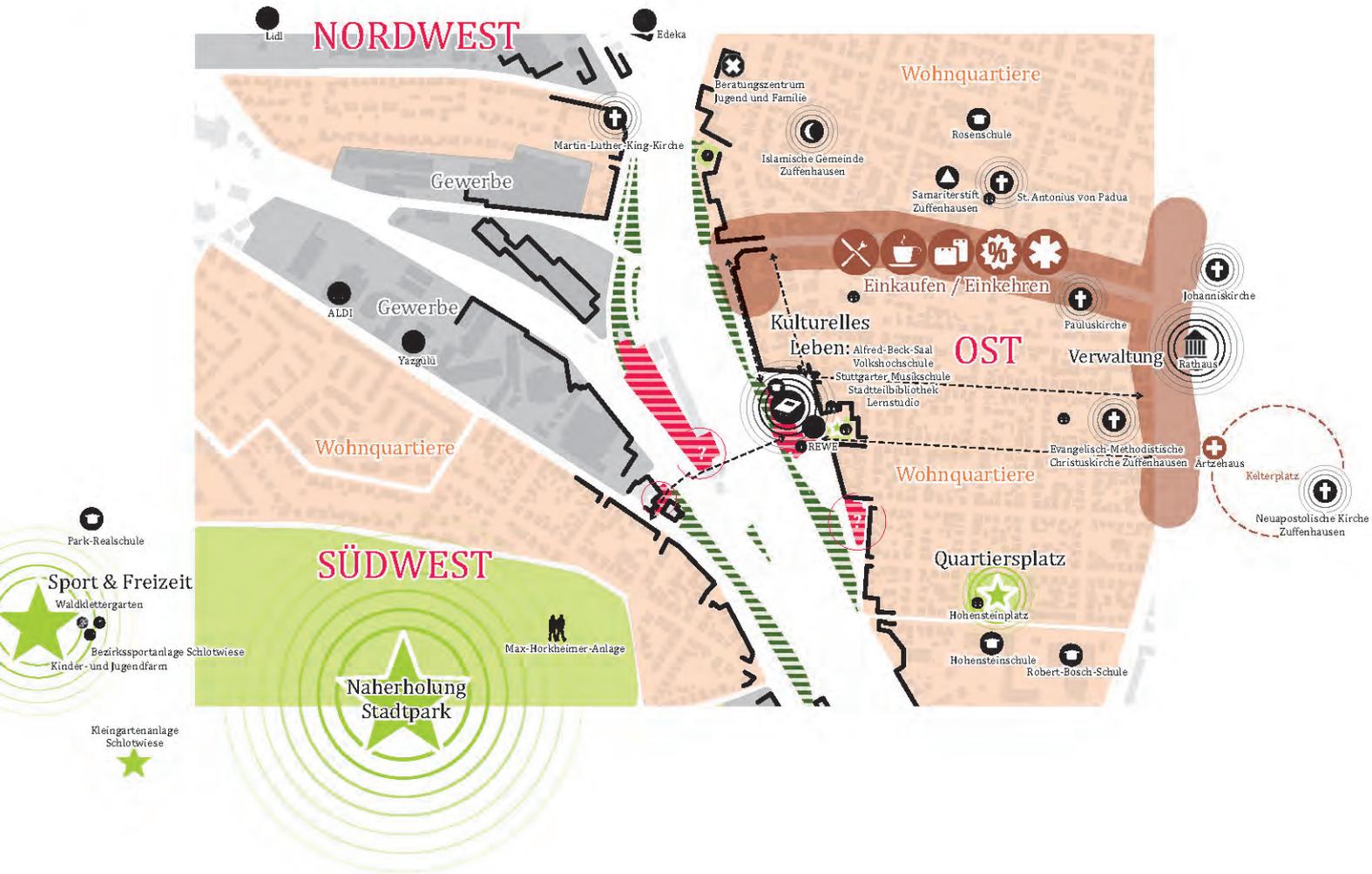


Abb. 20: Verkehrsnetz

Einordnung in den Stadtteil

Flächenwiderstand

Für konzeptionelle Überlegungen zur zukünftigen Entwicklung des Bahnhofsumfelds zeigt sich für den Betrachtungsraum eine differenzierte Ausgangslage. Je nach Flächenverfügbarkeit, aktueller Bebauung und Nutzungsintensität ist mit einem unterschiedlichen Veränderungswiderstand zu rechnen.

Die Freianlagen und Restgrünflächen östlich der Bahn an wichtigen Eingangsbereichen ins Quartier befinden sich im kommunalen Eigentum und besitzen damit den geringsten Widerstand gegenüber Veränderungen oder Neugestaltungen. Der ZOB als unbebaute Fläche steht jedoch für eine wichtige Verkehrsfunktion – Halt, Umstieg und Wendepunkt für mehrere Stadt- und Regionalbuslinien. Temporär diente der ZOB auch als Haltepunkt für Fernbusse und könnte auch zukünftig wieder diese Funktion übernehmen.

Die intensiv genutzten Verkehrsstrassen - unzugänglich, eingemauert oder eingezäunt - sind defakto nicht Teil des Stadtraums und stellen eine Barriere innerhalb des baulichen und funktionalen Zusammenhangs dar. Für die autobahnähnlich ausgebaute B 10 gilt zudem ein baulicher Sicherheitsabstand gemäß § 9 FstrG, der im innerörtlichen Zusammenhang jedoch im Rahmen von Einzelfallentscheidungen unterschritten werden kann.

Teile des Untersuchungsraums sind durch eine bewegte Topographie gekennzeichnet. Hervorzuheben sind die unterschiedlichen Höhenlagen zwischen Burgunder Straße, B10 und dem westlichen Stadtteil, welche die Neuordnung einschränken, die Verknüpfung von Funktionen erschweren oder bestimmte Bereiche von einer baulichen Nutzung ausschließen.

Die Flächen im Gleisdreieck befinden sich im Eigentum der DB, aufgrund der Konzernstruktur jedoch in unterschiedlichen Zuständigkeiten. Die Bahnhofsinfrastruktur und der P+R Parkplatz unterstehen der DB Station & Service, die Gleisanlagen der DB Netz AG und die Lagerhallen der DB Immobilien. Ein Teil der heterogenen baulichen Anlagen entlang der Gleisanlagen ist bahnbetriebsrelevant und beherbergt den Instandhaltungsstützpunkt Zuffenhausen – die Oberleitungsmeisterei mit eigenem Gleisanschluss, Lagereinrichtungen, Halle für die Wartungszüge und Nebenanlagen für die notwendigen Betriebsstoffe und Materialien.

Flächenwiderstand

bewegte
Topographie!
(Böschung)

„unzugänglich,
eingemauert,
eingezäunt“

als intensiv genutzte
Verkehrstrassen nicht
Teil des Stadtraums

bebaut
im Eigentum der DB
unterschiedliche Nutzer
und Nutzungsintensitäten?

bebaut
Vielzahl von Eigentümern
wichtige Funktion für das öffentliche Stadtleben

unbebaute Freiräume
als Entrée ins Quartier
kommunales Eigentum

unbebaut
im Eigentum der DB
Verkehrsfunktion P+R

bebaut
im Eigentum der DB
Bahnhof Zuffenhausen

unbebaut
kommunales Eigentum
ZOB

unbebaut
privates Eigentum
Erschließungsfunktion

unbebaute Stadtraum
kommunales Eigentum
Entréefunktion

unbebaut
im Eigentum der DB
Restgrün am Bahnsteig

unbebaute
Freifläche

unbebaute,
in die Jahre gekommene Freifläche
kommunales Eigentum

bewegte
Topographie!
(Hangkante)

einzuhalten der
baulicher
Abstand gemäß
§ 9 FStrG



2

STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofsumfelds als mehrstufiges Entwicklungskonzept

Die Erarbeitung des nachfolgenden städtebaulichen Entwicklungskonzepts stand unter der Prämisse, kurzfristige Schritte und Aufwertungsmaßnahmen als Entwicklungsoptionen unter den gegebenen Rahmenbedingungen aufzuzeigen sowie Zukunftsbilder für die mittel- und langfristige städtebauliche Weiterentwicklung zu entwerfen. Besonderer Wert sollte dabei auf zeitnah umzusetzende Initialprojekte und auf realistische gestalterische und städtebauliche Visionen für den Stadtteil gelegt werden. Um diese Bandbreite an unterschiedlich intensiven Maßnahmen zu erfüllen und den Zeithorizont der städtebaulichen Entwicklungen berücksichtigen zu können, bedarf es sinnvoller Entwicklungsschritte, die aufeinander aufbauen bzw. ineinandergreifen - ein mehrstufiges Entwicklungskonzept, das sowohl zur kurzfristigen Verbesserungen der funktionalen und gestalterischen Defizite beiträgt als auch Ausgangspunkte für eine langfristige, abschnittsweise städtebauliche Weiterentwicklung setzt.

Entwicklungsschritt 1 - „Variante A Basis: Punktuelle Verbesserungen im Bestand“

Initialprojekte und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten sich vor allem auf die Verbesserungen der drängenden funktionalen und gestalterischen Defizite im Bereich des Bahnhofs und des Kulturzentrums konzentrieren, um schnell und ohne großen Mitteleinsatz sichtbare Ergebnisse zu erreichen. Die Umgestaltungen funktionieren ohne schwerwiegende Eingriffe in die städtebauliche Grundstruktur, d.h. innerhalb bestehender Eigentumsverhältnisse, innerhalb bestehender Wegebeziehungen und der verkehrlichen Erschließung. Im Vordergrund stehen hier die Aufwertung des öffentlichen Raums im Bereich der Bahnhofszugänge und der Vernetzung mit den umliegenden Stadtquartieren, die Verbesserung der Sichtbarkeit des Bahnhofs sowie die nachhaltige Verbesserung des Hauptzugangs zum Kulturzentrum. Auch die Attraktivität der wichtigen Bahnstufenunterführung als fußläufige Verbindung zwischen den Stadtteilen kann bereits durch kleinteilige Maßnahmen verbessert werden.

vorgeschlagene Initialprojekte:

- Öffnung des Treppenturms und Schaffung eines Foyers zur Verbesserung des Hauptzugangs zum Kulturzentrum
- Freitreppe statt Betonmauer als neuer östlicher Bahnhofszugang
- Aufwertung bzw. Schaffung eines Vorplatzes an der Bahnhofsvorfahrt + neuer Treppenabgang zur Unterführung
- Leichtbaukonstruktion als Entrées an beiden Bahnhofszugängen inklusive verbesserte Unterbringung der Fahrradabstellanlagen und Integration des öffentlichen WC's
- Transparente Dächer für den Bereich des Bahnhofs und die Bahnsteige
- attraktive Ausgestaltung der Straßenquerungen in die Stadtquartiere

Entwicklungsschritt 2 - „Variante B Aufbau: Neuordnung auf bestehenden Strukturen“

Entwicklungsschritt 2 steht für die Ausschöpfung der örtlichen Potenziale durch gezielte Neubaulprojekte unter Wahrung der bestehenden städtebaulichen Grundstruktur. Ein Neubau des Kulturzentrums kann die Situation der Sichtbarkeit, Zugänglichkeit aber auch die funktionalen Defizite des derzeitigen Gebäudes für die öffentlichen Nutzungen nachhaltig verbessern und beseitigen. Auch für den im Erdgeschoss angesiedelten Supermarkt ergibt sich mit einem Neubau ein zukunftsfähiges Entwicklungspotenzial hinsichtlich Neugestaltung und Erweiterung. Eine Neupositionierung auf statt an dem Platz schafft ein Gebäude mit solitärem Charakter und stellt somit die öffentlichen Funktionen sprichwörtlich in den Mittel- bzw. Blickpunkt. Ein Neubau mit entsprechenden Fassadenorientierungen zu allen Seiten kann zudem besser mit dem Bahnhof und seinem Umfeld korrespondieren. Die im ersten Schritt bereits vorgeschlagene Freitreppe erfährt eine moderate Verlängerung bis zur neuen Gebäudekante des Kulturzentrums. Innerhalb des Gleisdreiecks stehen durch die teilweise Umstruk-

turierung nicht bahnbetriebsrelevanter Flächen und Gebäude sukzessive weitere Bereiche des Vorplatzes sowie der P+R Parkplatz für eine Neugestaltung bzw. bauliche Erweiterung zur Verfügung. Ein Neubau in Form eines Hochpunktes setzt an strategisch wichtiger Stelle einen städtebaulichen Akzent, dient der architektonischen Aufwertung der zentralen Bahnhofsvorfahrt und kann als 1. Bauabschnitt für die zukünftige neue Arbeitswelt am Bahnhof angesehen werden. Die heterogene bauliche Flanke des mittelfristig zu erhaltenden Bahnbetriebsstützpunktes kann durch eine einheitliche Einhausung in ihrer Gestalt und der Höhe der baulichen Anlagen an die städtebaulichen Aufwertungen angepasst und integriert werden. Beide Neubauprojekte sind erste Bausteine für eine langfristig anzustrebende Neuordnung des Bahnhofsumfelds.

vorgeschlagene Entwicklungsmaßnahmen:

- Neubau Kulturzentrum
- Initialprojekt „Hochpunkt“ als 1. BA für eine neue Arbeitswelt am Bahnhof
- einheitliche Einhausung für die zu erhaltenden bahnbetriebsrelevanten Einrichtungen

Entwicklungsschritt 3 - „Varianten C1-3: Perspektivische, großflächige Neuordnung des Bahnhofsumfelds“

Mittel- bis langfristiges Entwicklungsziel ist die großflächige Umstrukturierung des Bahnhofsumfelds unter Integration der bisher initiierten Aufwertungsmaßnahmen zur vollen Ausschöpfung der örtlichen Potenziale. Als besonders hoch innerhalb der prosperierenden Stadtregion Stuttgart kann die Nachfrage nach Gewerbeflächen angesehen werden. Die Flächen innerhalb des Gleisdreiecks am Knotenpunkt wichtiger Verkehrsachsen erscheinen hierfür als attraktiver und wertvoller Standort für eine entsprechende städtebauliche Entwicklung, wie bereits die aktuellen Beispiele im städtebaulichen Umfeld der benachbarten Haltestellen zeigen. Als städtebauliche Vision und Entwicklungsziel für

den Knotenpunkt und den Stadtteil Zuffenhausen wird die Etablierung einer neuen Arbeitswelt vorgeschlagen. Ein neuer Erschließungsansatz für das Gleisdreieck schafft großzügige Baufelder für die angestrebte bauliche Entwicklung (auch mit Integration bahnbetriebsrelevanter Einrichtungen). Die unterschiedlichen Varianten der Unterbringung des ruhenden Verkehrs (Mitarbeiterparkplätze und P+R) entweder in einer gemeinsamen Tiefgarage oder in einem Parkhaus bedeuten zwei grundsätzliche Entwicklungslinien. Eine Optimierung und Neugestaltung des ZOB ermöglicht zudem neue Flächenpotenziale für eine bauliche Entwicklung entlang der Burgunder Straße.

vorgeschlagene Neuordnung und Maßnahmen:

- Optimierung des ZOB und Erschließung neuer Flächenpotenziale für eine bauliche Entwicklung entlang der B10/Burgunder Straße
- neuer Erschließungsansatz für das Gleisdreieck gestattet großzügige Baufelder für eine hochwertige bauliche Entwicklung
- nachhaltige Verbesserung des westlichen Bahnhofszugangs durch neues, großzügigeres Entrée an anderer Stelle
- einheitlich ausgestalteter Stadtraum im Umfeld des Kulturzentrums

Entwicklungsschritt 4 - „Variante D: langfristige Vision Tieferlegung B10“

Die langfristige Vision der Tieferlegung der B10 ermöglicht das räumliche Zusammenwachsen der Stadtteile durch eine Verringerung der Trennwirkung der Verkehrsstrassen. Zudem erschließen sich daraus neue Flächenpotenziale für bauliche Entwicklung und zur Ergänzung der Stadtstruktur. Aus der Führung der B10 in Tieflage ergibt sich zudem die Notwendigkeit für eine umfangreiche Neuorganisation des Bahnhofs. Eine zukünftige Überführung der Gleise statt Unterführung eröffnet die Chance für eine neue, attraktive Querung und eine neues Bahnhofsgebäude.

A Basis: Punktuelle Verbesserungen im Bestand

Um die versteckte Lage und schwere Einsehbarkeit des Bahnhofs zu mildern und eine bessere Verknüpfung des Vorplatzes mit dem Stadtquartier zu ermöglichen, schlägt der Entwurf die Beseitigung der Betonmauereinfassung zu Gunsten einer großzügigen Freitreppe vor. Die Barrierefreiheit soll über eine integrierte Rampe sichergestellt werden. Die Stufen der Freitreppe dienen zusätzlich als Sitzstufen und ungezwungener Verweilort.

Diese Maßnahme rückt den Zugang zum Bahnhof unmittelbar in den Blickpunkt und wandelt die Fläche von einem „Zwischenraum“ zu einem echten Vorplatz. Um die Wirkung noch zu steigern und die Erscheinung des Bauwerks der B10 zu mildern, wird eine Leichtbaukonstruktion als Vorbau vorgeschlagen, der im Bereich der Unterführung die höher gelegene B10 durchaus moderat überragen kann, den Bahnhof so zusätzlich markiert und in gemeinsamer Material, Formsprache und Farbwahl die Toilettenanlage sowie großzügig Fahrradstellplätze aufnehmen kann, um diese aus dem bisherigen Standort der Unterführung zu entfernen.

In Verbindung mit einem aufgewerteten ZOB (Überdachung, Sitzgelegenheiten) und den hierher verlegten Taxistellplätzen entsteht so eine echter Umstiegshub zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln am Stadteingang ins Quartier Zuffenhausen, der in einheitlicher Ausgestaltung (Materialwahl, Platzoberfläche) den Bahnhof, sein Umfeld und den Bereich des Kulturzentrums als wichtigen Punkt im Stadtgefüge prägen könnte. Um die zukünftigen Sicht- und Wegebeziehungen nicht zu beeinträchtigen, sollte auf umfangreiche Bepflanzungen auf dem Vorplatz und im Bereich der Freitreppe verzichtet werden.

Das augenscheinlich ungenutzte Basketballfeld am Baumkarree auf dem Vorplatz könnte südlich des ZOB an einer weniger sensiblen Stelle neu angelegt und mit weiteren Sport- und Freizeitanlagen kombiniert zu einem wirklichen urbanen Spielfeld ausgebaut werden, um so bisher ungenutzte grüne Restflächen einer sinnvollen Nutzung zuzuführen und den dichten Stadtteil um öffentliche Räume bzw. Funktionen ergänzen.

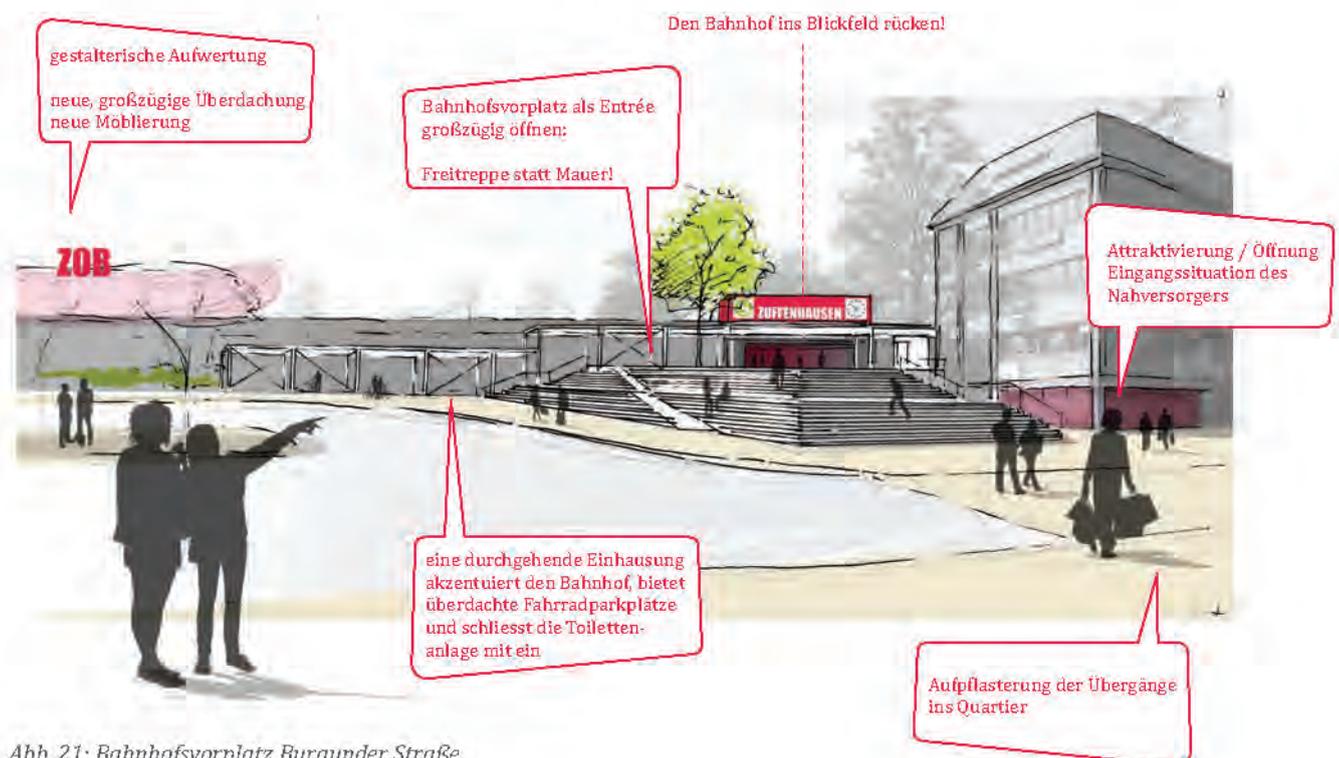


Abb. 21: Bahnhofsvorplatz Burgunder Straße

A Basis: Punktuelle Verbesserungen im Bestand



Im Sinne einer besseren Verknüpfung mit dem umliegenden Stadtquartier schlägt der Entwurf die Fortsetzung der Oberflächengestaltung des Vorplatzes an den Fußgängerquerungen in Form von farbgleichen Aufpflasterungen vor. Die Lichtsignalanlage an der Hauptquerung sollte zugunsten eines Zebrastreifens und damit des Vorrangs der fußläufigen Mobilität aufgegeben werden. Mit einer zusätzlichen Neugestaltung der kleinen Freianlage am Quartierseingang in Abstimmung mit dem Vorplatz am Bahnhof und Kulturzentrum lässt sich dieser zu einem gemeinsamen Stadtraum ausgestalten.

Zur Beseitigung der fußläufigen Engstelle in Richtung Unterländer Straße sollte der Fußgängerüberweg großzügiger, d.h. offener ausgestaltet und Pflanzbeete verkleinert bzw. entfernt werden (vgl. Bestandssituation S.11)

Vorfahrt Bahnhof

Für die unmittelbare Bahnhofsvorfahrt auf dem Gleisdreieck und das direkte Umfeld wird eine Neugestaltung / Aufpflasterung vorgeschlagen, die hinsichtlich Materialität und Farbwahl den anderen

Bahnhofszugängen im Sinne eines einheitlichen Erscheinungsbilds entsprechen sollte. Dies beinhaltet auch Sitzgelegenheiten und notwendige überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten.

Bei Nutzungsverlagerung, -rückgang oder -verkleinerung der auf drei Gebäude verteilten Bahnhofsnutzungen sollte über einen Teilabbruch mit ggf. Neubau nachgedacht werden, um den derzeitigen, beengten und von Gebäuderückseiten geprägten Empfang und Zugang zugunsten eines großzügigen, offenen Bahnhofostrées deutlich aufzuwerten. Transparente statt geschlossene Dächer begünstigen zusätzlich die einladende Anmutung und sorgen für lichtdurchflutete Treppenabgänge und Bahnsteige. Bereits im Zuge „kleinteiliger Umgestaltungsmaßnahmen“ könnte über die Änderung und Vergrößerung des Treppenabgangs zum Vorplatz (vgl. Darstellung S. 33) nachgedacht werden.

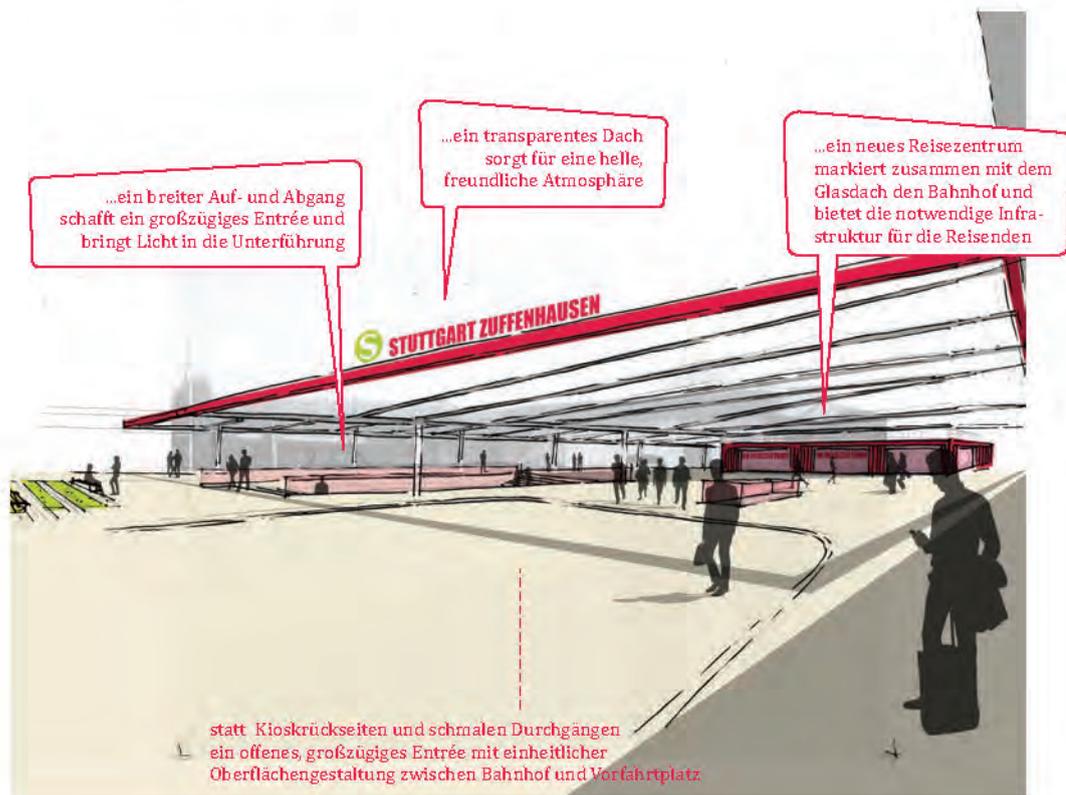


Abb. 22: Neues Entrée ins Quartier

Abb. 23: großzügig ausgestalteter Überweg Burgunder Straße Richtung Bahnhof



Abb. 24: neuer, offener Bahnhofsvorplatz im Gleisdreieck



Westlicher Zugang

Aufgrund des beengten Raums und der unmittelbar angrenzenden privaten Grundstücke muss sich die Aufwertung des westlichen Zugangs auf kleinteilige, punktuelle Maßnahmen beschränken. Die primären Problemfelder sind die fehlende Sichtbarkeit und die zu wenigen, vielfach ungeordneten Fahrradabstellplätze, die den jetzigen Zugangsbereich behindern. Als Lösung wird ein Leichtbau auf Stützen direkt auf der Böschung, unmittelbar vor dem Zugangssteg vorgeschlagen, der mit Doppelparksystemen den Bedarf an überdachten Fahrradabstellplätzen aufnehmen und eine Sitzgelegenheit sowie Informationsmöglichkeiten bieten könnte. In Material und Farbwahl dem Vorbau am östlichen Zugang gleich, dient diese Zugangsplattform in erster Linie auch als Markierung des westlichen Bahnhofsentrées.

Orientierung und Leitsystem / Licht und Farbe

Als gemeinsames Leitsystem für den gesamten Bereich des Bahnhofsumfelds werden farblich abgesetzte, einheitliche Informationsstelen an allen strategisch wichtigen Stellen und Zugangsbereichen

Abb. 25: Leitsystem / westliches Entrée

vorgeschlagen. Diese sollten Informationen zum Bahnhof, den Fahrradstellplätzen, Umstieg zu anderen Verkehrsträgern aber auch Zielen des Stadtteils wie bspw. des Kulturzentrums enthalten.

Die in die Jahre gekommene Unterführung – teils mit kahlen funktionslosen Wandpanelen, teils mit verblassten, dunkelblauen Metallplatten verkleidet – zeigt sich aktuell wenig einladend, was durch die heterogene Erscheinung mit verschiedenen Deckenhöhen und Querschnitten, unterschiedlichen Farbgebungen und Bodenbelägen noch verstärkt wird. Neue Seiten- und Deckenpanele mit LED-Beleuchtung könnten mit relativ einfachen Mitteln neue gestalterische Akzente setzen und für eine lichtdurchflutete, freundliche und sichere Atmosphäre sorgen. Eine einheitliche Farbgebung, passend zur Signalitik und den neuen Vorbauten an den Zugängen könnte die Attraktivität des Durchgangs zusätzlich erhöhen, den Bahnhof als wichtigen Ort im Stadtgefüge betonen. Denkbar wäre auch eine künstlerische Gestaltung bspw. mit Graffiti. Auch auf dem Boden könnte Farbe als „Roter Teppich“ über die Unterführung hinaus auf die Zugangsplätze, bspw. durch farblich abgesetzte Pflastersteine, den Weg weisen. Ob intensiv oder dezent, ein einheitliches Corporate Identity bringt die unterschiedlichen Bereiche des Bahnhofes zusammen.

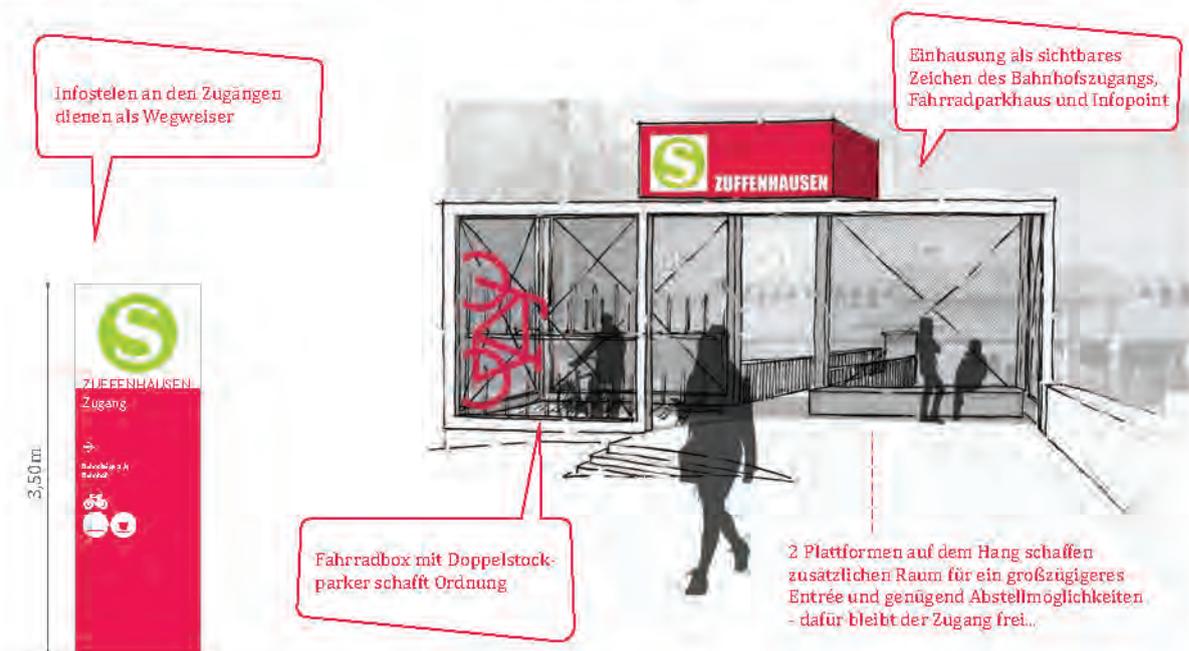




Abb. 26/27: Vorschläge für die Aufwertung der Unterführung



Kulturzentrum

Zur Beseitigung des versteckten Zugangs und der damit verbundenen Unsicherheitsproblematik wird die Öffnung und Erweiterung des Erschließungskerns des Kulturzentrums vorgeschlagen. Das dunkle, fensterlose Treppenhaus lässt sich durch den Einbau von Fenstern natürlich belichten. Durch eine gläserne Erweiterung des Zugangs im Erdgeschoss wird dieser deutlich vergrößert und verbessert sowie der Eingangsbereich sichtbar vom Vorplatz aus gewährleistet. Als großzügiges Foyer bietet es zusätzlich Sitzgelegenheiten und gestattet eine sichere, attraktive, vom öffentlichen Stadtraum abgetrennte, Empfangs-, Warte- und Abholgelegenheit für das Kulturzentrum, die zudem eine gute soziale Kontrolle des Vorplatzes ermöglichen und zu seiner Belebung beitragen soll. Als aufwendigere Maßnahme und damit größere Investition in das Bestandsgebäude wäre auch eine vollständige Verglasung des Treppenturms und Aufzugsturms und damit eine neuer Erschließungsturm denkbar.

Ein gläsernes Foyer und die bauliche Umgestaltung des Treppenturms können auch als zwei voneinander unabhängige Bausteine verstanden werden, die zeitlich nacheinander realisierbar sind und eigenständige Entwicklungen nicht behindern.

Eine Alternative wäre die Ausnutzung eines derzeit leerstehenden Ladenlokals durch Einrichtungen des Kulturzentrums, um im Erdgeschoss ein sichtbares und offenes Foyer zu schaffen.

Mit zusätzlichen Sitzgelegenheiten und Pflanzbeeten im direkten Umfeld des Eingangs kann ein Beitrag zur Gestaltung und Aufwertung des Vorplatzes geleistet werden. Als Vorschlag zur weiteren Belebung und Gestaltung des Vorplatzes dient eine lange Sitzwand, die das eher unansehnliche Restgrün zur B10 einfasst. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollten, abgesehen von einer notwendigen Anlieferung, keine länger oder dauerhaft geparkten KFZ zugelassen werden.

Abb. 28: Vorschlag „Gläsernes Foyer“ zur Verbesserung der Zugangssituation zum Kulturzentrum

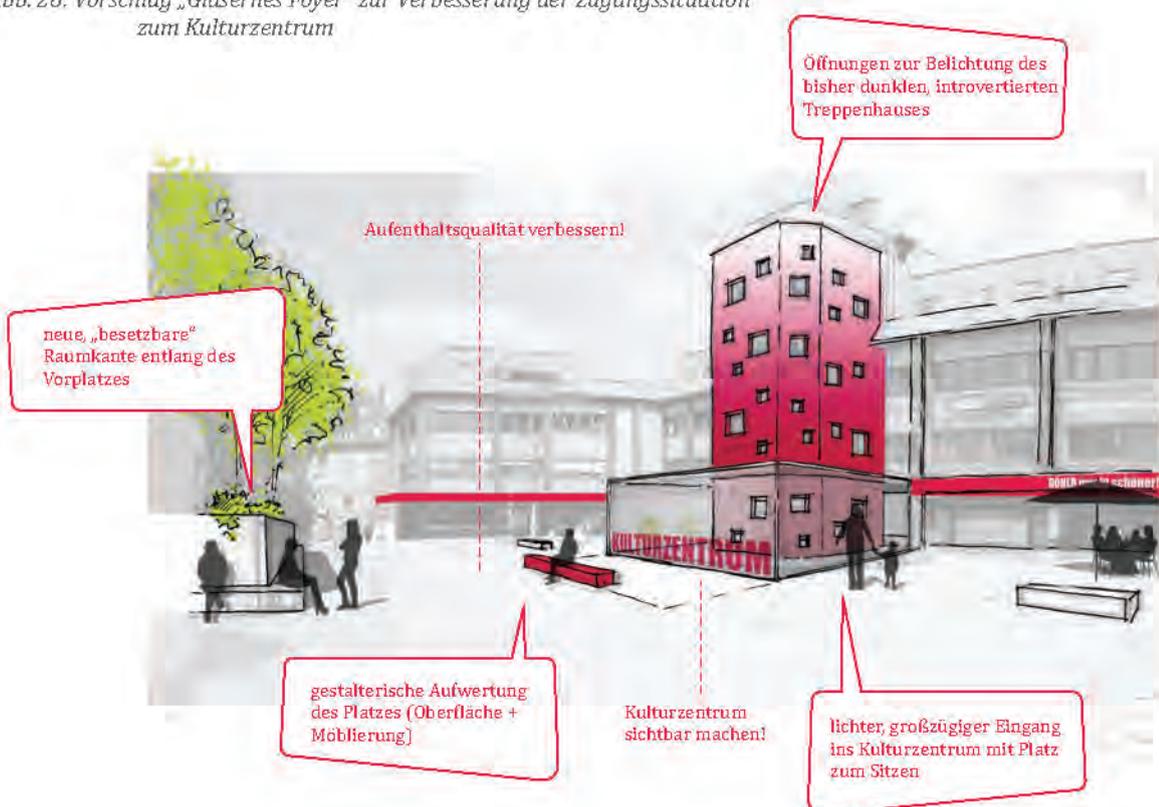
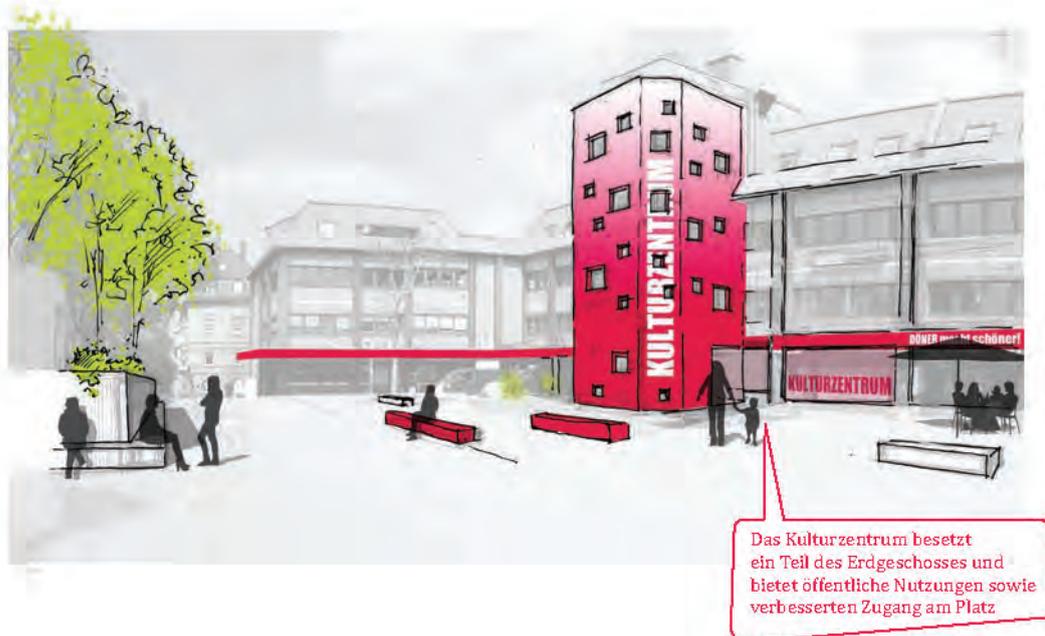


Abb. 29: Vorschlag „Neuer, transparenter Erschließungsturm“



Abb. 30: „Kulturzentrum als Erdgeschossnutzer“



B Aufbau: Neuordnung auf bestehenden Strukturen

Kulturzentrum und Stadtraum

Aufgrund des baulichen Zustands des bestehenden Gebäudekomplexes mit erheblichem Sanierungsstau und der funktionalen Defizite insbesondere im Hinblick auf die öffentlichen Nutzungen wird als mittelfristige Perspektive der Neubau des Kulturzentrums vorgeschlagen - in ansprechender, moderner und funktionaler Architektur, die den Bereich am westlichen Bahnhofszugang stadträumlich mit nach Möglichkeit zu allen Seiten orientierten Fassaden und Erdgeschosszonen prägen soll. Die Nahversorgung oder öffentlichen Nutzungen wie Stadtteilbibliothek, Musikschule etc. sowie die Frequentierung des Bahnhofs lassen eine stärkere fußläufige Ausgestaltung des stadträumlichen Umfelds notwendig und sinnvoll erscheinen. Vorgeschlagen wird eine weitgehend niveaugleiche Ausgestaltung des Stadtraums vom ZOB bis zu den Straßenüberhängen ins Quartier nördlich des neuen Kulturzentrums als verkehrsberuhigter Bereich bzw. Tempo 20-Zone, um die fußläufige Mobilität zu bevorzugen und uneingeschränkte Querungsmöglichkeiten zu gewährleisten.

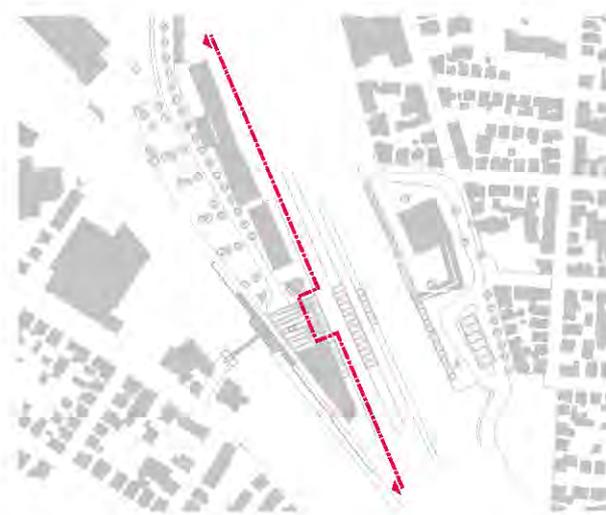
Entwicklungsbereich Gleisdreieck

Im Gleisdreieck dient die Fortführung der Neugestaltung des Vorplatzes durch den 1. BA unter teilweiser oder ganzer Nutzungsverlagerung nicht bahnbetriebsrelevanter Einrichtungen und Gebäudeteile der weiteren Aufwertung und Entwicklung

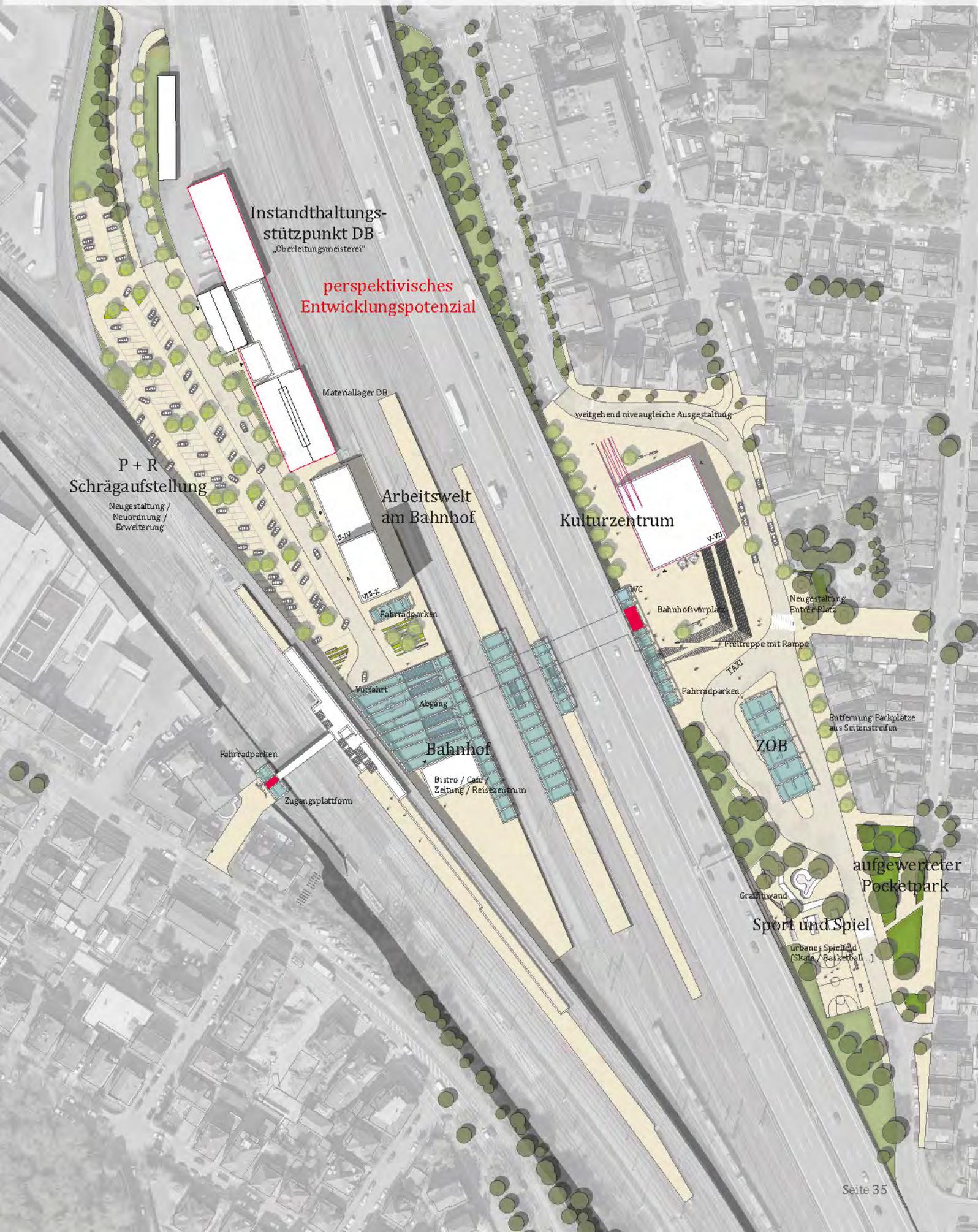
des Areals. Die städtebaulich bisher mindergenutzte Fläche zwischen den Gleisanlagen wäre in Kombination mit dem Bahnhofsentree als Standort für einen baulichen Hochpunkt (bis zu 10 Stockwerke bzw. 40m Höhe - im Abgleich mit den Hochhäusern in der baulichen Nachbarschaft) denkbar, welcher die zukünftige Arbeitswelt betonen und im Erdgeschossbereich zusätzliche Bahnhofsnutzungen aufnehmen könnte. Zugleich wird mit dieser städtebaulichen Geste der Verkehrsknotenpunkt Zufenhausen aus verschiedenen Blickrichtungen der Quartiere markiert, insbesondere aus der Sichtachse der Straßburger Straße. Der erhöhte Stellplatzbedarf durch den Neubau muss durch eine Neugestaltung bzw. Optimierung und Vergrößerung des P+R Parkplatzes abgedeckt werden.

Die jetzige, heterogene bauliche Flanke aus bahnbetriebsrelevanten Gebäuden des Instandhaltungstützpunkts der Oberleitungsmeisterei könnte mit Hilfe einer Einhausung entlang der Gleisanlage und des Stadtraums der Bahnhofsvorfahrt ohne Neuordnung in ein einheitliches, aufgewertetes Erscheinungsbild gebracht werden.

Abb. 31: Schnitt Bahnhofsvorplatz im Gleisdreieck (Hochpunkt und DB Stützpunkt) mit beispielhafter Fassadendarstellung



B Aufbau: Neuordnung auf bestehenden Strukturen



C1: Perspektivische, großflächige Neuordnung des Bahnhofsumfelds

Eine Optimierung und Neugestaltung des ZOB verkleinert dessen Fußabdruck im Stadtraum und gestattet die bauliche Ausnutzung der bisherigen grünen Restflächen entlang der B10. Stadträumlich entsteht so ein allseitig durch Gebäude gefasster öffentlicher Raum. Als weitgehend niveaugleich ausgestalteter Stadtraum (verkehrsberuhigter Bereich bzw. Tempo 20-Zone) werden die fußläufige Mobilität bevorzugt und uneingeschränkte Querungsmöglichkeiten gewährleistet.

Aufgrund der anhaltenden Nachfrage nach Büro- und Gewerbeflächen in der prosperierenden Stadt und Stadtreion Stuttgart, ist die Option für die Erschließung neuer Standorte und Flächenangebote ein durchaus realistisches Szenario und eine sinnvolle Weiterentwicklung des Bahnhofsumfelds für Zuffenhausen. Die Verlegung der Erschließung und Bahnhofszufahrt an die westliche Gleistrasse eröffnet die Möglichkeit zur Schaffung neuer, großzügiger Baufelder. In Kombination mit einem, die topographische Situation ausnutzenden, unterirdischen P+R Parkplatz böte sich so die Möglichkeit zur großflächigen Neuordnung und Gestaltung der Flächen innerhalb des Gleisdreiecks - Ausbau des Bahnhofsumfelds Zuffenhausen als hochwertiger Büro- und Gewerbestandort, als neue Arbeitswelt und Adresse an der Schnittstelle unterschiedlicher Verkehrsstrassen. In Realisierungsabschnitten gedacht, berücksichtigt die vorgeschlagene städtebauliche Struktur den Erhalt bzw. die spätere Überbauung bahnbetriebsrelevanter Einrichtungen.

Als Ersatz für den derzeitigen Zugang über die Bessemer Straße wird eine Bebauung der westlichen Hangkante und Ausformulierung eines neuen, großzügigeren Zugangs vorgeschlagen.

Abb. 33: Maximalausbau im Gleisdreieck

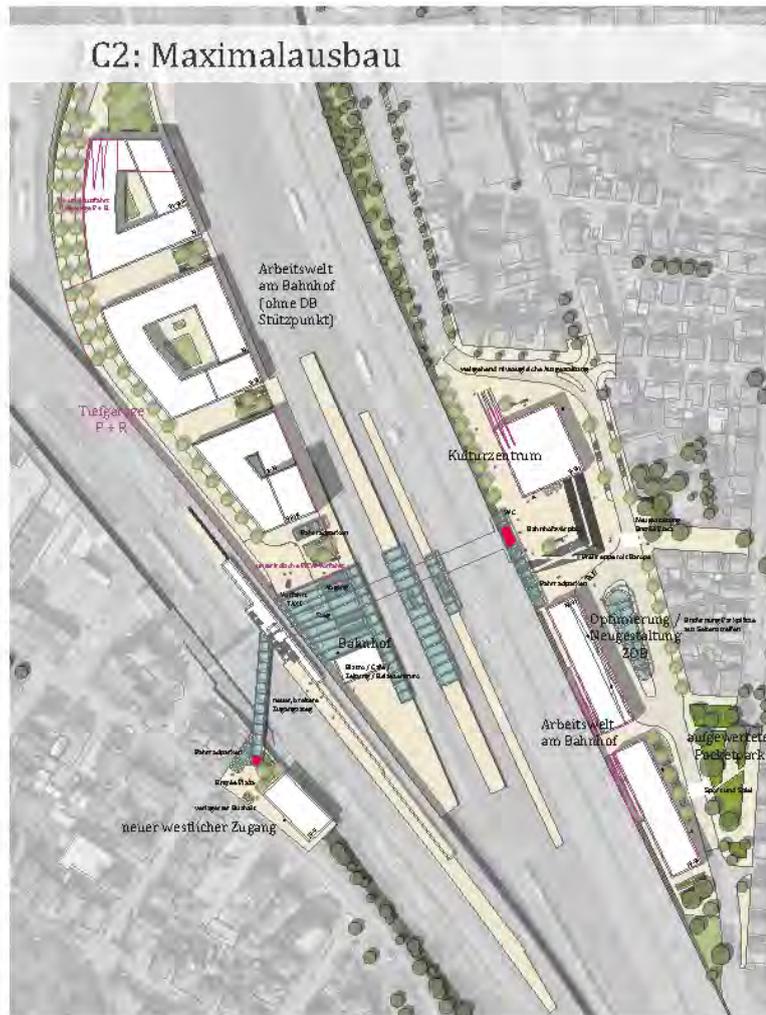
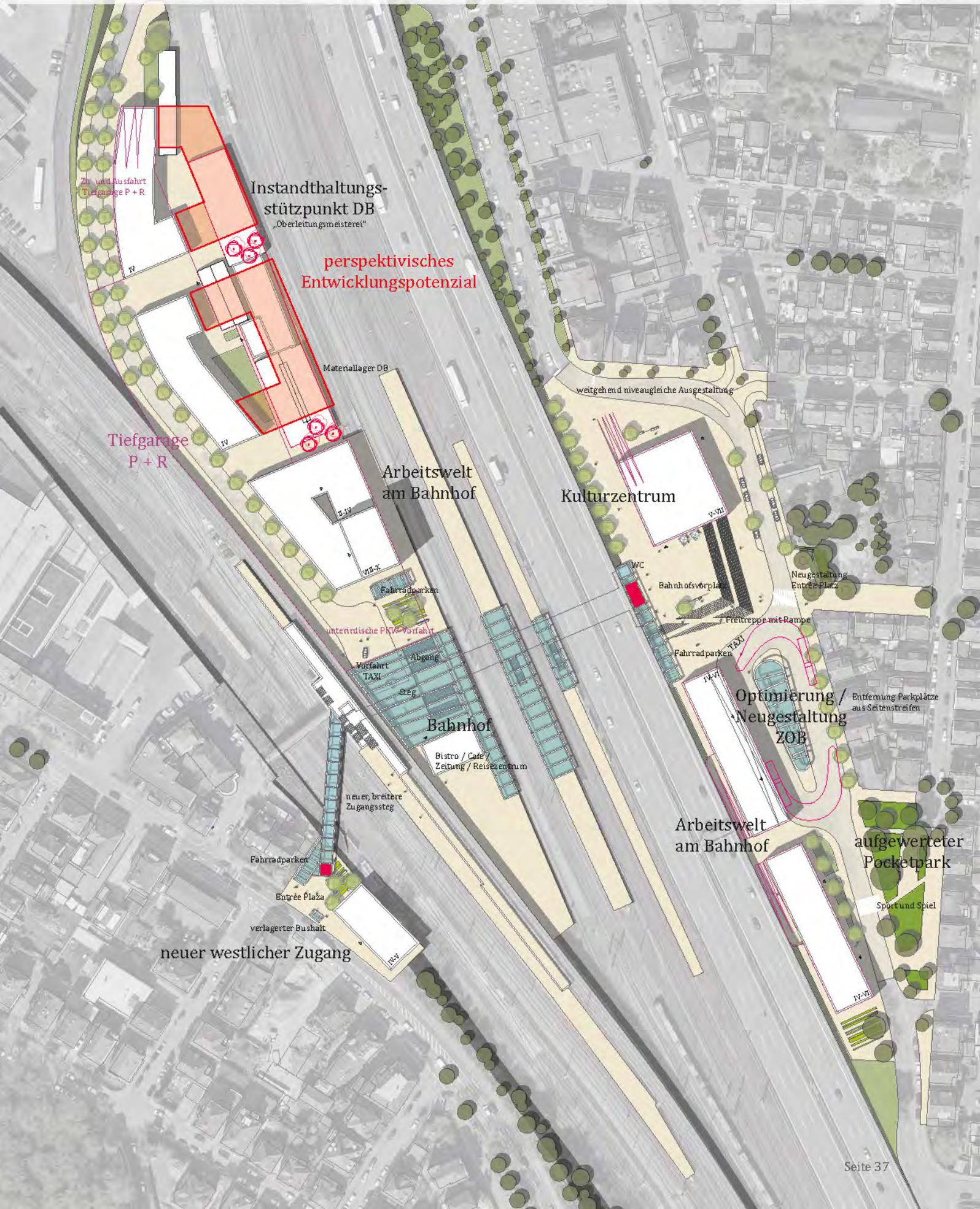


Abb. 32: Schnitt Arbeitswelt am Bahnhof (Höhenentwicklung im Gleisdreieck) mit beispielhafter Fassadendarstellung



C1: Perspektivische, großflächige Neuordnung des Bahnhofsumfelds (Integration bahnbetriebsrelevanter Gebäude)



C3: Perspektivische, großflächige Neuordnung des Bahnhofsumfelds - Parkhaus statt Tiefgaragenlösung

Sollten aufgrund der Nichtverlagerung der bahnbetriebsrelevanten Nutzungen und Einrichtungen perspektivisch keine größeren Baufelder und Neuordnungen möglich sein, die auf einer gemeinsamen Tiefgaragenlösung aufbauen, könnte die Errichtung eines gemeinsamen Parkhauses für die Neunutzungen und als Ersatz für den großflächigen P + R eine Alternative darstellen. Dadurch wäre weiterhin eine Neuordnung der Flächen innerhalb des Gleisdreiecks inklusive der Verlagerung der Erschließung denkbar. Aufgrund der benötigten Stellplätze geht ein großes Parkhaus allerdings zu Lasten eines der projektierten Baufelder:

Vorgeschlagen wird die teilweise Überbauung des Bahnbetriebshofes mit einem Parkhaus, ohne dessen Funktionalität (Zufahrt, Aufstell- und Rangierflächen) einzuschränken. Die Lage am Entrée ins Gleisdreieck macht zudem eine Öffnung für die Erschließung des Gesamtareals notwendig. Die Tiefe des vorgeschlagenen Baufelds für das Parkhaus gestattet, abgesehen von dem Überkragen über die Bestandsgebäude der DB, eine Standardlösung, was die Kubatur, innere Organisation und damit Effizienz sowie Stellplatzzahlen betrifft. Es entsteht ein echtes „Torgebäude“ mit Durchfahrt zum Bahnhof als Auftakt zur neuen Arbeitswelt am Bahnhof bzw. zum Bahnhof Zuffenhausen.

Abb. 34: Schnitt Bahnhofsvorplatz mit Parkhaus (beispielhafte Fassadendarstellung)



C3: Perspektivische, großflächige Neuordnung des Bahnhofsumfelds - Parkhaus statt Tiefgaragenlösung



D langfristige Vision: Tieferlegung B10

Die bereits mehrfach und langjährig diskutierte Option der Tunnellösung für die B10 brächte einen Flächengewinn und zusätzliche Baufelder für den Stadtteil. Dadurch könnten bisher unbebaute, vielfach durch Restgrün geprägte Stadträume eine bauliche Flanke erhalten und die zerschneidende Wirkung der Verkehrsstrassen gemildert und auf das Bahnareal reduziert werden.

Die Tieferlegung der B10 macht eine Neuorganisation (Wegfall Bahnhofoberführung) des Bahnhofs Zuffenhausen notwendig und macht den Weg frei für ein Bahnhofsgebäude im traditionellen Sinn. Ausgehend von einem Kopfgebäude an der Burgunder Straße erfolgt die Erschließung der Bahngleise und die Querung in Richtung westlicher Stadtteil über eine verglaste, großzügige Überführung der Gleisanlagen.

Abb. 35: Zwischenschritte des mehrstufigen Entwicklungskonzepts



D langfristige Vision: Tieferlegung B10



3

FAZIT

Zusammenfassung / Erkenntnisse

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur punktuellen Aufwertung der Bestandsituation bedeuten für Bereiche mit relativ geringem Veränderungswiderstand bereits wahrnehmbare Verbesserungen, welche mit einem überschaubaren Aufwand und Miteinsatz relativ kurzfristig realisierbar sind. Die städtebaulichen Konzepte sind aufeinander aufbauend angelegt, sodass sie als mehrstufiges Entwicklungskonzept anzusehen sind, die in Realisierungsabschnitten eine langfristige und grundlegende Umstrukturierung des Bahnhofsumfeld Zuffenhausen ermöglichen.

Als verkehrlich perfekt angebundenes, innerstädtisches Areal sind die Flächen im Gleisdreieck für eine prosperierende Stadt mit gewerblichem Entwicklungsdruck sowie vor dem Hintergrund einer nachhaltigen, flächensparenden Stadtentwicklung von besonderer Bedeutung und sollten entsprechend baulich optimal ausgenutzt statt derzeit unter Wert mindergenutzt werden. Trotz verschiedener Unwägbarkeiten zeigen die Entwürfe für das nähere Bahnhofsumfeld und speziell das Gleisdreieck realistische Entwicklungsperspektiven auf, die sowohl den Erhalt bahnbetriebsrelevanter Einrichtungen berücksichtigen (ohne eine Neustrukturierung zu verhindern), als auch die mittel- bis langfristig erstrebenswerte städtebauliche Vision einer großflächigen und grundsätzlichen städtebaulichen Neuordnungen in unterschiedlichen Eingriffsintensitäten beinhalten.

Im Sinne einer realisierbaren Vision dienen die Ergebnisse des Entwicklungskonzepts primär zur Zielfindung bzw. als Machbarkeitsstudie für nachfolgende Wettbewerbe und stadtplanerisches Handeln für den strategisch wichtigen Ort (Verkehrsknotenpunkt, Stadteingang, kulturelles Zentrum) im Stadtgefüge Zuffenhausens.

Bahnhof / Flächen im Gleisdreieck

Die vorgeschlagenen Umgestaltungsansätze treffen auf eine Zeit, in der die Deutsche Bahn im Rahmen

ihre aktuellen Qualitätsoffensive das grundsätzliche Ziel verfolgt, ihre Bahnhöfe als Mobilitätsknotenpunkte und Drehscheiben in den Quartieren neu auszubilden, um bspw. für die, vor dem Hintergrund der Herausforderungen des Klimawandels, prognostizierte bzw. angestrebte Verdoppelung der Reisenden gerüstet zu sein. Dabei verabschiedet sich die DB auch zunehmend von ihren klassischen Reisezentren mit personenbesetzter Information und Ticketverkauf, was über kurz oder lang auch die Bestandsgebäude zwischen den Bahnsteigen betreffen wird. Laufende Mietverträge und die Wirtschaftlichkeit im Betrieb sind hier jedoch auch weiterhin Hindernisse für mögliche Umstrukturierungsvorschläge. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen für den Bahnhof und sein unmittelbares Umfeld sollen ohne den Eingriff in den laufenden Bahnbetrieb umsetzbar sein. Es empfiehlt sich daher eine gemeinsame Umsetzung sowohl der punktuellen als auch langfristigen Veränderungen. Die Entwicklung und Vermarktung ihrer Flächen liegt in der Zuständigkeit der DB Immobilien. Die in den Varianten vorgeschlagene Umstrukturierung, Neuordnung oder Überbauung bzw. ggf. auch Stapelung von Nutzungen kann daher nur in enger Abstimmung mit der DB und im beiderseitigen Interesse erfolgen.

Kulturzentrum

Die Anpassungsvorschläge zur Verbesserung der Eingangssituation für das Kulturzentrum (Öffnung des Treppenhauses, Schaffung eines Foyers oder einer vom Kulturzentrum getragene öffentliche Nutzung im Erdgeschoss) wären eine wichtige und richtige Maßnahme zur Aufwertung der vielfach kritisierten örtlichen Gegebenheit. Die Maßnahmen sind jedoch in erster Linie abhängig von der Zustimmung der zahlreichen Eigentümer, ohne die Eingriffe und Veränderungen am Gebäude nicht machbar sind. Insofern ist die heterogene Eigentümerstruktur als ein nicht zu unterschätzendes Hindernis für eine architektonische und städtebauliche Aufwertung des Kulturzentrums anzusehen. Das Gebäude ist aufgrund seines Alters und baulichen Zustands

jedoch mit weiteren, den derzeitigen Betrieb öffentlicher Nutzung einschränkenden, grundsätzlichen Mängeln behaftet. Dies betrifft insbesondere den Flucht- und Rettungsweg für den Alfred-Beck-Saal im Dachgeschoss des Kulturzentrums. Die Perspektive eines Neubaus erscheint daher mittelfristig als sinnvollere Option, als eine zu kostenintensive Aufwertung und aufwändige Sanierung des Bestandsgebäudes, welche die grundlegenden Mängel vor allem der Grundrissorganisation und des Erscheinungsbilds nicht beseitigen würde.

Da die öffentliche Hand nicht die prozentuale Mehrheit hält, sondern einer von vielen Eigentümern in der Eigentümergemeinschaft (WEG) ist, ist dies sicherlich noch ein langwieriger Prozess, der selbst die kurzfristig machbaren Verbesserungsmaßnahmen in Frage stellen könnte bzw. einen höheren Aufwand und längeren Atem erfordert. Gleiches gilt für einen möglichen Erwerb des Gebäudes durch die Stadt.

Vorplatz / östlicher und westlicher Zugang zum Bahnhof

Der Vorschlag zum Abriss der Mauer wäre ein deutlich wahrnehmbarer Beitrag zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Bahnhof und Kulturzentrum im Bereich des Vorplatzes und verändert den Stadteingang ins benachbarte Quartier aber auch die Verknüpfung der Verkehrsträger (Bahn, Bus, Taxi, Fuß- und Rad) nachhaltig. Ein so umgestalteter Vorplatz mit großzügiger Freitreppe öffnet sich zur Stadt und wird zukünftig eine andere Aufenthaltsqualität bieten. Der aktuelle Lieferverkehr und dauerhaft abgestellte Fahrzeuge auf dem Bahnhofsvorplatz rund um das Kulturzentrum bedürfen zusätzlicher ordnungspolitischer Maßnahmen wie bspw. Zufahrtsbeschränkungen und Parkverboten, um eine grundlegende und dauerhafte Aufwertung sicherzustellen.

Die beengte Situation der Bessemer Straße lässt, abgesehen von der vorgeschlagenen Aufwertung des

Entrées und der damit verbundenen Neuorganisation der Fahrradabstellmöglichkeiten, keine umfangreicheren Verbesserungen zu. Hier wären nur im Gespräch mit den direkten Anliegern, bspw. über die Verlagerung von PKW-Stellplätzen, weitere Eingriffe in den Straßenquerschnitt denkbar. Langfristig stellt daher die Alternative eines neuen Zugangs an anderer Stelle (vgl. Konzepte zur großflächigen Neuordnung S. 34ff) die städtebaulich und funktional sinnvolle Lösung für eine nachhaltige Attraktivierung des westlichen Bahnhofszugangs dar.

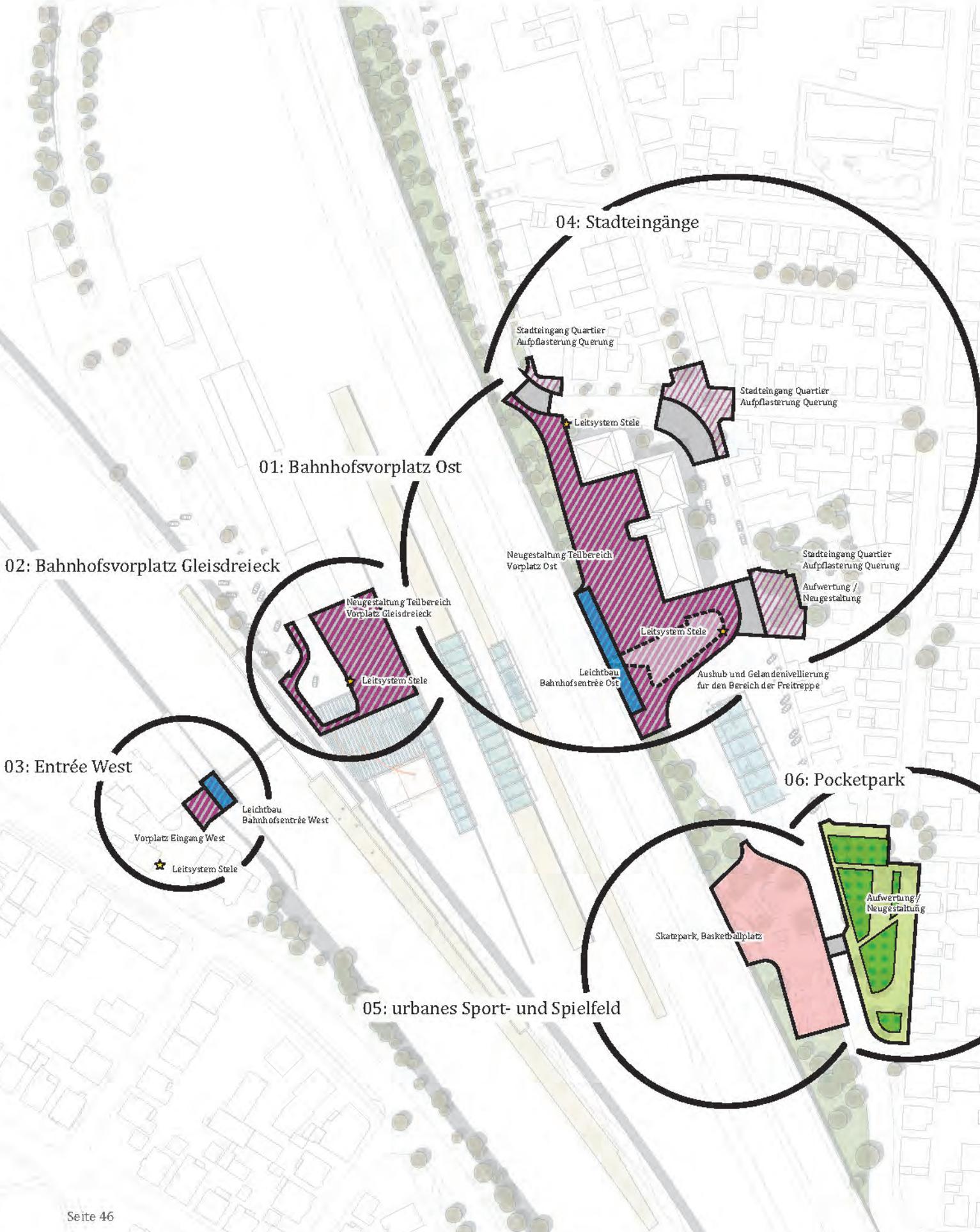
Querung

Die bestehenden Niveauunterschiede zwischen dem östlichen und westlichen Stadtteil sowie der Engpass Bahnhof lassen eine über punktuelle Verbesserungsmaßnahmen hinausgehende nachhaltige Aufwertung und Attraktivierung der zentralen Querung für Fußgänger und Radfahrer schwierig erscheinen. Ohne eine grundlegende Änderung der städtebaulichen Situation, wie sie bspw. in der Variante „Tieferlegung B10“ mit einer neuen Bahnhoforganisation konzipiert sind, werden Zugangsteg, Aufzugsturm sowie Bahnunterführung und die damit verbundenen Unzulänglichkeiten bestehen bleiben.

Aktivierung und Einbindung der Bürgerschaft

Der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld mit seinen gestalterischen und funktionalen Defiziten sind seit langem im Fokus der Stadtöffentlichkeit. Die anstehenden Veränderungen sollten genutzt werden, um die Bürgerschaft aktiv in den Planungs- und Umsetzungsprozess einzubinden. Das betrifft nicht nur die jeweiligen Eigentümer, sondern alle engagierten und interessierten Bürgerinnen und Bürger und ist entscheidend für die Akzeptanz und das nachhaltige Gelingen der Aufwertungsmaßnahmen. Die im Entwicklungskonzept vorgeschlagene Umgestaltung der Bahnunterführung oder die Neuanlage des urbanen Spielfelds in den grünen Restflächen südlich des ZOB wären hierfür durchaus geeignete Projekte.

Abgrenzung Maßnahmen: punktuelle Verbesserungen im Bestand (A Basis)



Abschätzung eines möglichen Kostenrahmens: punktuelle Verbesserungen im Bestand (A Basis)

| Maßnahme / Material | Herstellungskosten | | Preis |
|--|-------------------------|---------------------|-----------------------|
| | Kosten/Einheit | Menge | |
| 01 Bahnhofsvorplatz Ost | | | |
| Abriss Betonmauer und Geländeneivellierung* | 75,00 €/m ³ | 725 m ³ | 54.375,00 € |
| Bahnhofsvorplatz Ost**: Betonsteinplattenmix | 250,00 €/m ² | 3420 m ² | 855.000,00 € |
| Freitreppe: Sitzstufen in Beton | 350,00 €/m | 975 Lfd.m | 341.250,00 € |
| Leichtbau Eingang Ost (verzinkter Stahl, Lochblech)*** | 250.000,00 €/Stk | 1 Stk | 250.000,00 € |
| Neupflanzung Bäume | 10.000,00 €/Stk | 4 Stk | 40.000,00 € |
| Sitzbänke | 3.500,00 €/Stk | 6 Stk | 21.000,00 € |
| Sitzwand**** | 25.000,00 €/Stk | 1 Stk | 25.000,00 € |
| Mülleimer | 500,00 €/Stk | 3 Stk | 1.500,00 € |
| Leitsystem: Infosteile | 1.500,00 €/Stk | 2 Stk | 3.000,00 € |
| Beleuchtung | 5,00% | | 79.556,25 € |
| Summe | | | 1.670.681,25 € |
| Baunebenkosten (Honorar, Gutachten etc.) | 20,00% | | 334.136,25 € |
| Vermessungstechnische Bestandsaufnahme | 5,00% | | 83.534,06 € |
| zzgl. Puffer für Eventualitäten / Diverses | 10,00% | | 167.068,13 € |
| Zwischensumme | | | 2.255.419,69 € |
| MwSt. | 19,00% | | 428.529,74 € |
| Summe | | | 2.683.949,43 € |

Hinweis:

* ohne Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten

** Teilbereich ohne Gebäudevorzone zur Straße

*** Sonderanfertigung Metallbau mit besonderen Anforderungen an Material und Gestalt

**** Sonderanfertigung

| Maßnahme / Material | Herstellungskosten | | Preis |
|---|-------------------------|---------------------|---------------------|
| | Kosten/Einheit | Menge | |
| 02 Bahnhofsvorplatz Gleisdreieck | | | |
| Bahnhofsvorplatz Gleisdreieck: Betonsteinplattenmix | 250,00 €/m ² | 1165 m ² | 291.250,00 € |
| Neupflanzung Bäume | 10.000,00 €/Stk | 3 Stk | 30.000,00 € |
| Rasen / Neupflanzungen Stauden | 35,00 €/m ² | 60 m ² | 2.100,00 € |
| Sitzbänke | 3.500,00 €/Stk | 5 Stk | 17.500,00 € |
| Mülleimer | 500,00 €/Stk | 2 Stk | 1.000,00 € |
| Leitsystem: Infosteile | 1.500,00 €/Stk | 1 Stk | 1.500,00 € |
| Beleuchtung | 5,00% | | 17.167,50 € |
| Summe | | | 360.517,50 € |
| Baunebenkosten (Honorar, etc.) | 15,00% | | 54.077,63 € |
| Vermessungstechnische Bestandsaufnahme | 5,00% | | 18.025,88 € |
| zzgl. Puffer für Eventualitäten / Diverses | 10,00% | | 36.051,75 € |
| Zwischensumme | | | 468.672,75 € |
| MwSt. | 19,00% | | 89.047,82 € |
| Summe | | | 557.720,57 € |

Abschätzung eines möglichen Kostenrahmens: punktuelle Verbesserungen im Bestand (A Basis)

| Maßnahme / Material | Herstellungskosten | | Preis |
|---|-------------------------|--------------------|---------------------|
| | Kosten/Einheit | Menge | |
| 03_Entrée West | | | |
| Vorplatz Eingang West: Betonsteinmix | 250,00 €/m ² | 200 m ² | 50.000,00 € |
| Leichtbau Eingang West (verzinkter Stahl, Lochblech)*** | 100.000,00 €/Stk | 1 Stk | 100.000,00 € |
| Sitzbänke | 3.500,00 €/Stk | 1 Stk | 3.500,00 € |
| Mülleimer | 500,00 €/Stk | 1 Stk | 500,00 € |
| Leitsystem: Infosteile | 1.500,00 €/Stk | 1 Stk | 1.500,00 € |
| Beleuchtung | 5,00% | | 7.775,00 € |
| Summe | | | 163.275,00 € |
| Baunebenkosten (Honorar, etc.) | 15,00% | | 24.491,25 € |
| Vermessungstechnische Bestandsaufnahme | 5,00% | | 8.163,75 € |
| zzgl. Puffer für Eventualitäten / Diverses | 10,00% | | 16.327,50 € |
| Zwischensumme | | | 212.257,50 € |
| MwSt. | 19,00% | | 40.328,93 € |
| Summe | | | 252.586,43 € |

Hinweis:

*** Sonderanfertigung Metallbau mit besonderen Anforderungen an Material und Gestalt

**** Sonderanfertigung

| Maßnahme / Material | Herstellungskosten | | Preis |
|--|-------------------------|---------------------|---------------------|
| | Kosten/Einheit | Menge | |
| 04_Stadteingänge | | | |
| Quartierseingänge: Betonsteinplattenmix | 250,00 €/m ² | 1760 m ² | 440.000,00 € |
| Querungen: Aufpflasterung in Betonstein | 175,00 €/m ² | 580 m ² | 101.500,00 € |
| Neupflanzungen Stauden | 35,00 €/m ² | 65 m ² | 2.275,00 € |
| durchgehende Sitzbank**** | 25.000,00 €/Stk | 1 Stk | 25.000,00 € |
| Mülleimer | 500,00 €/Stk | 2 Stk | 1.000,00 € |
| Beleuchtung | 5,00% | | 28.488,75 € |
| Summe | | | 598.263,75 € |
| Baunebenkosten (Honorar, etc.) | 15,00% | | 89.739,56 € |
| Vermessungstechnische Bestandsaufnahme | 5,00% | | 29.913,19 € |
| zzgl. Puffer für Eventualitäten / Diverses | 10,00% | | 59.826,38 € |
| Zwischensumme | | | 777.742,88 € |
| MwSt. | 19,00% | | 147.771,15 € |
| Summe | | | 925.514,02 € |

Abschätzung eines möglichen Kostenrahmens: punktuelle Verbesserungen im Bestand (A Basis)

| Maßnahme / Material | Herstellungskosten Kosten/Einheit | Menge | Preis |
|--|--------------------------------------|-------|---------------------|
| 05_urbanes Sport- und Spielfeld | | | |
| Skaterausstattung, Basketball | 500.000,00 €/Stk | 1 Stk | 500.000,00 € |
| Sitzbänke | 3.500,00 €/Stk | 5 Stk | 17.500,00 € |
| Mülleimer | 500,00 €/Stk | 2 Stk | 1.000,00 € |
| Beleuchtung | 5,00% | | 25.925,00 € |
| Summe | | | 544.425,00 € |
| Baunebenkosten (Honorar, etc.) | 15,00% | | 81.663,75 € |
| Vermessungstechnische Bestandsaufnahme | 5,00% | | 27.221,25 € |
| zzgl. Puffer für Eventualitäten / Diverses | 10,00% | | 54.442,50 € |
| Zwischensumme | | | 707.752,50 € |
| MwSt. | 19,00% | | 134.472,98 € |
| Summe | | | 842.225,48 € |

| Maßnahme / Material | Herstellungskosten Kosten/Einheit | Menge | Preis |
|--|--------------------------------------|---------------------|---------------------|
| 06_Pocketpark | | | |
| Pflasterung Betonstein | 100,00 €/m ² | 1130 m ² | 113.000,00 € |
| Rasen / Neupflanzungen | 35,00 €/m ² | 790 m ² | 27.650,00 € |
| Sitzbänke | 3.500,00 €/Stk | 5 Stk | 17.500,00 € |
| Mülleimer | 500,00 €/Stk | 2 Stk | 1.000,00 € |
| Beleuchtung | 5,00% | | 7.957,50 € |
| Summe | | | 167.107,50 € |
| Baunebenkosten (Honorar, etc.) | 15,00% | | 25.066,13 € |
| Vermessungstechnische Bestandsaufnahme | 5,00% | | 8.355,38 € |
| zzgl. Puffer für Eventualitäten / Diverses | 10,00% | | 16.710,75 € |
| Zwischensumme | | | 217.239,75 € |
| MwSt. | 19,00% | | 41.275,55 € |
| Summe | | | 258.515,30 € |

Gesamtsumme **5.520.511,22 €**

