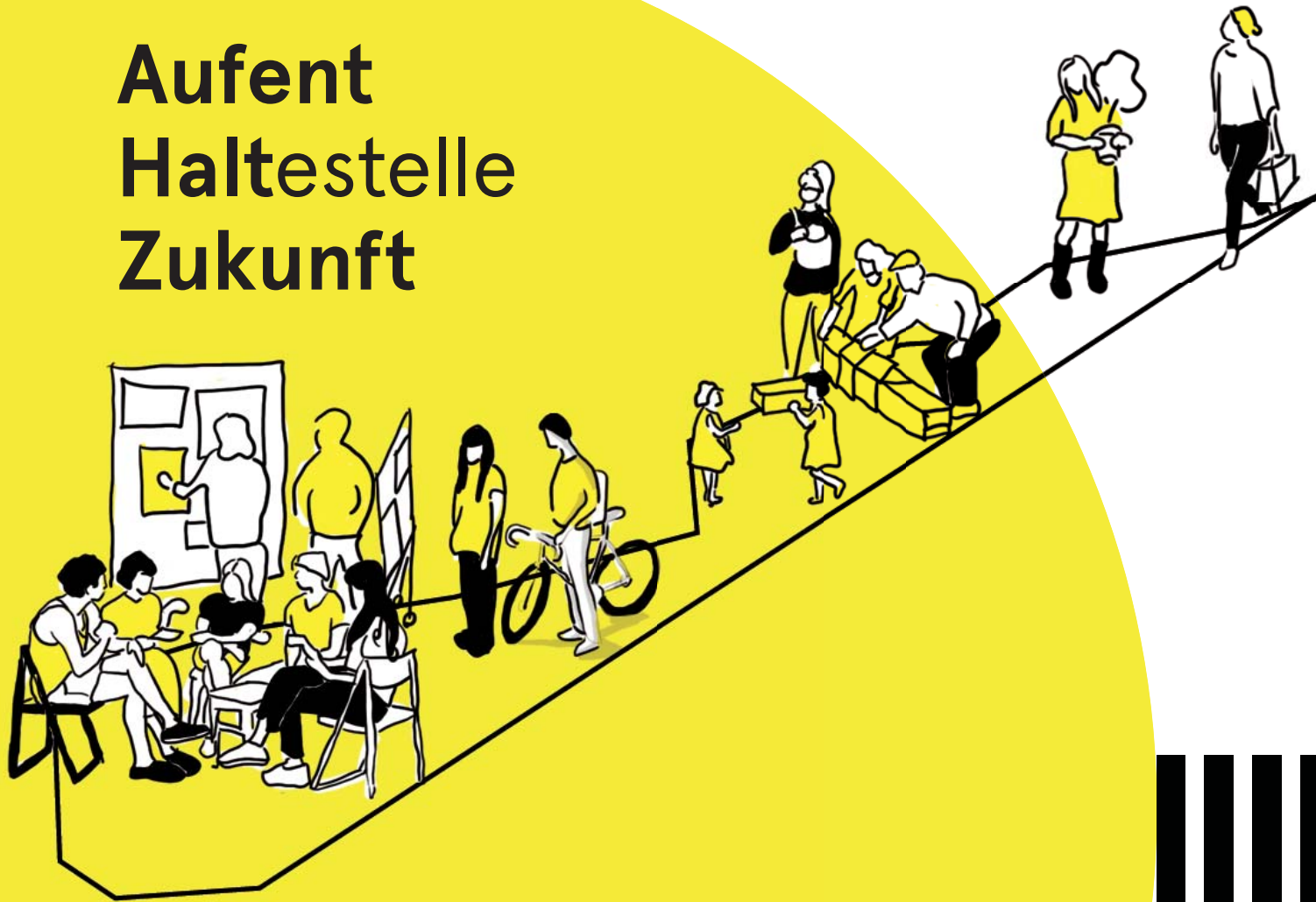
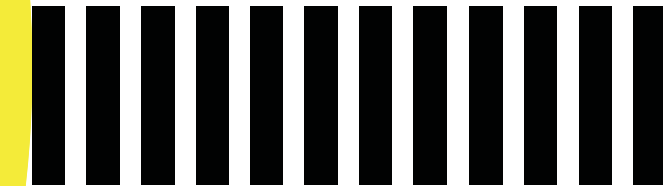


# Aufent Haltestelle Zukunft



## am Bahnhof Vaihingen

Dokumentation zum partizipativen Entwicklungsprozess



STUTTGART



planbar



Im Auftrag  
der Landeshauptstadt Stuttgart



**Amt für Stadtplanung und Wohnen**

Eberhardstraße 10  
70173 Stuttgart

Susanne Frucht, Leiterin Abteilung Städtebauliche Planung Filder  
Ruth Clemens-Martin, Sachgebietsleiterin Stadtbezirke Vaihingen und Möhringen  
Birgit Kolb-Ruthardt, (bis Ende Juni 2022) Abteilung Städtebauliche Planung Filder  
Christian Tausch, Abteilung Städtebauliche Planung Filder  
Dr. Manal Elshahat Dorgam, Abteilung Städtebauliche Planung Filder

**Verfasser**



**bilden beteiligen planen**

**Büro für Stadtplanung und Architektur,**  
Böblinger Str. 59, 70199 Stuttgart

Dörte Meinerling  
Sandra Schlegel

Erscheinungsdatum:  
Oktober 2022

# Inhalt

<b>1 Einführung.....</b>	<b>4</b>
<b>2 Rahmenbedingungen der Entwicklungsfläche.....</b>	<b>6</b>
Die Entwicklungsfläche	
Rahmenbedingungen	
Lage in der Stadt	
Übergeordnete Planungen	
Rückblick auf die Geschichte	
Nutzungs- und Bebauungsstruktur	
Mobilität und Verkehr	
Grün- und Freiräume	
Restriktionsplan	
Akteur*innen	
<b>3 Quartiersentwicklung im Dialog.....</b>	<b>20</b>
Der Prozessablauf	
Beteiligungsthemen und -formate	
Öffentliche Veranstaltungen	
Treffen der Planungsgruppen	
Impressionen 1. Crossover-Treffen	
Ergebnisse 1. Crossover-Treffen	
Auswertung der Konzeptmodelle	
Ergebnisse aus der Beteiligung	
Umsetzungsstrategien	
<b>4 Städtebauliche Entwicklungskonzepte.....</b>	<b>50</b>
Ziele	
Leitthemen	
Planungskonzepte	
Vertiefungsbereiche	
Schlussfolgerungen und Empfehlungen für das weitere Vorgehen	
Zusammenfassung	
<b>5 Bild- und Quellennachweise.....</b>	<b>70</b>
Anhang	

# 1

## Einführung Aufenthaltestelle Zukunft

Für die südöstlich vom Vaihinger Bahnhof gelegene Fläche mit einer Größe von 3,4 ha (s. Abb. 01) soll partizipativ ein städtebauliches Entwicklungskonzept erstellt werden. Im Hinblick auf den neu entstandenen Regionalbahnhof, die Entwicklung des Eiermann-Areals und die damit zusammenhängende mögliche Seilbahnverbindung gewinnt der Bereich Bahnhof Vaihingen immer mehr an Bedeutung und soll deshalb als zentraler Mobilitätsknotenpunkt gestärkt werden. Zudem soll eine Verbindung zwischen Vaihinger Mitte und SynergiePark hergestellt werden.

Seit 2020 wurden im Planungs- und Beteiligungsprozess städtebauliche Entwicklungskonzepte Schritt für Schritt erarbeitet und diskutiert. Gearbeitet wurde in Planungsgruppen mit speziellem Fokus und an öffentlichen Veranstaltungen. Aus diesem Prozess entstanden unter anderem drei Planungskonzepte, Leitlinien und Umsetzungsstrategien. Aufgrund von drei verschiedenen Verkehrsszenarios wurden drei unterschiedliche Varianten entwickelt. Die städtebaulichen Entwicklungskonzepte haben die Aufgabe, langfristige Entwicklungsziele für das Gebiet zu formulieren. Als informelles Planungsinstrument entfalten sie keine Rechtsverbindlichkeit, dienen jedoch für weitere aufbauenden Planungen als wichtige Entscheidungsgrundlage.





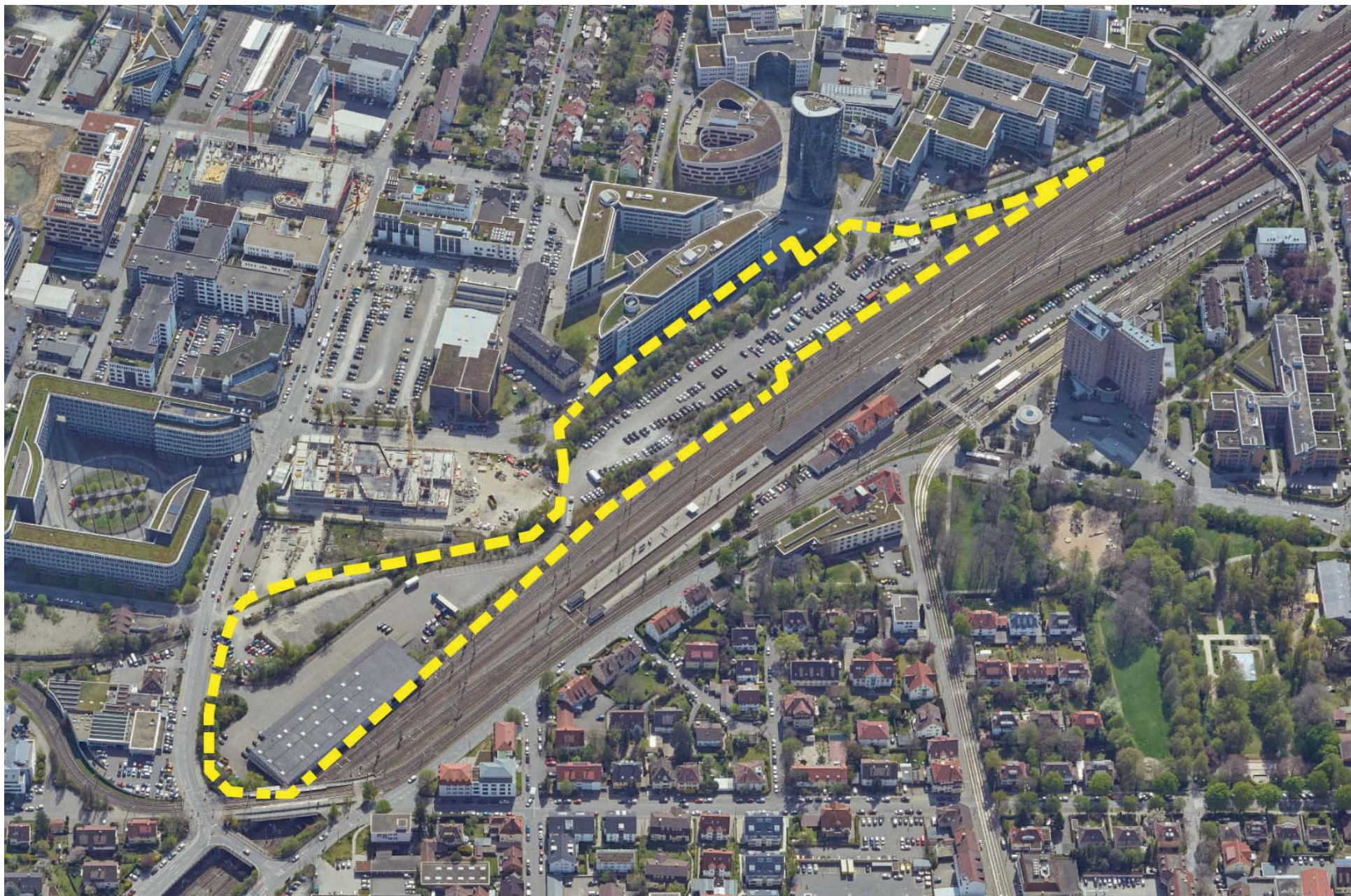
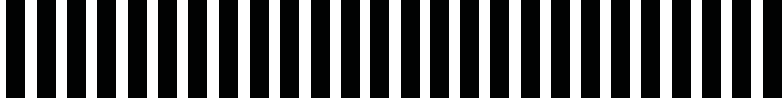


Abb. 01: Luftbild des Bahnhofumfeldes mit gelber Markierung des Entwicklungsgebiets (Vogelperspektive - Blickrichtung Nord-Ost)



# 2

## Rahmenbedingungen der Entwicklungsfläche

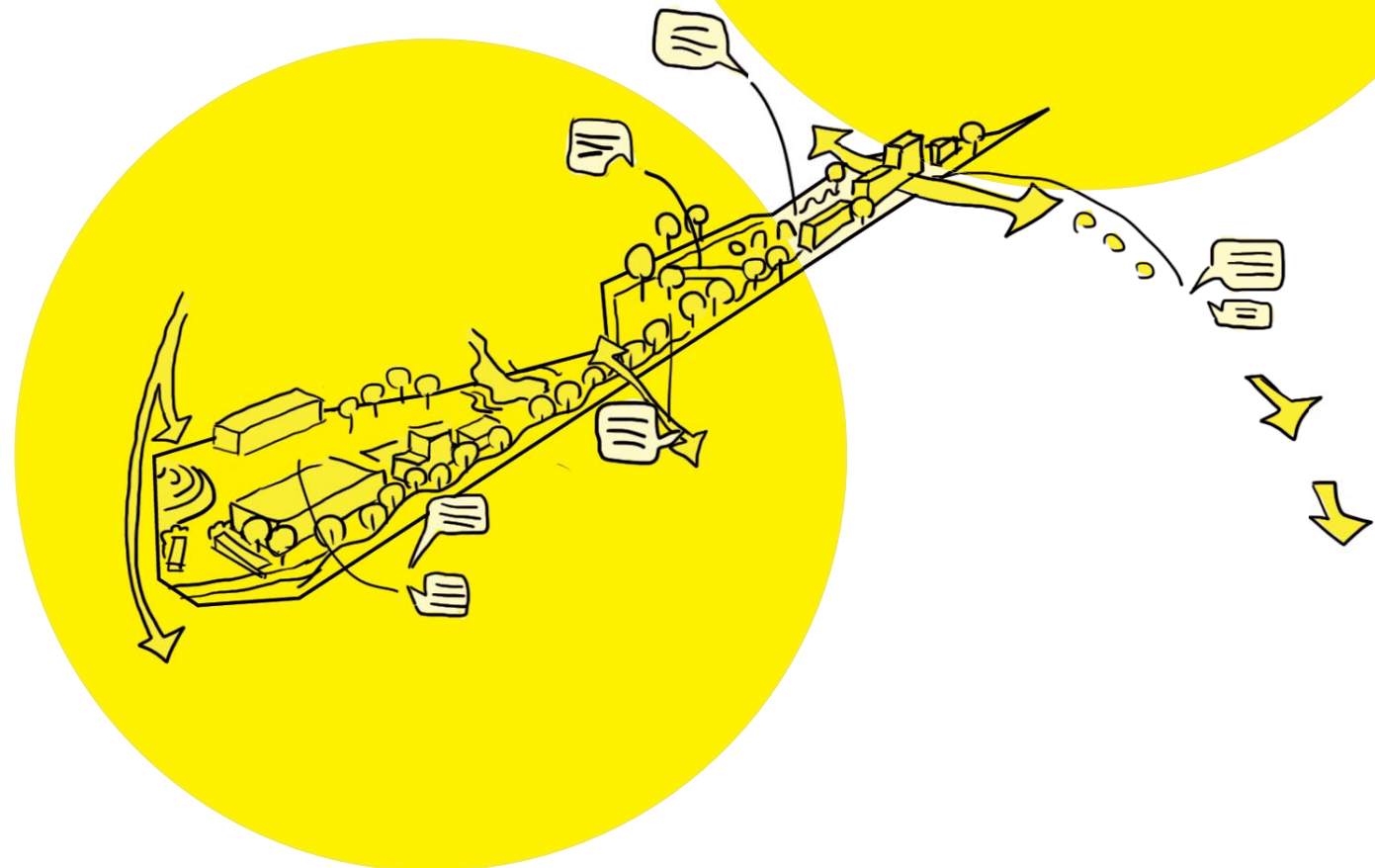


### Die Entwicklungsfläche

Nachdem die Aurelis Real Estate GmbH ihre Planungsabsichten aufgegeben hat, erwarb die Stadt Stuttgart 2017 deren Flächen im Umfang von rund 2,5 ha. Die übrigen Flächenanteile sind im Besitz der SSB, der DB und eines Privateigentümers. Unter Einbeziehung der Öffentlichkeit wird nun ein Konzept zur städtebaulichen Entwicklung der gesamten Fläche erstellt.

### Anforderungen an die Entwicklung

Wichtige Anforderungen an die Entwicklung des Areals stehen fest: die Herstellung einer funktionalen und gestalterischen Verbindung zwischen Ortslage und SynergiePark, von Grün- und Freizeitflächen sowie die Einbeziehung des Transformationsprozesses im SynergiePark unter Berücksichtigung der zunehmenden Bedeutung des Vaihinger Bahnhofs durch den künftigen Regionalbahnhof. Nach umfangreichen und wichtigen Diskussionen in den politischen Gremien wurde beschlossen, dass die Flächen vorrangig für die vielfältigen Bedarfe der Bürger\*innen in Vaihingen herangezogen werden sollen. Den Rahmen für die Entwicklung soll eine zukunftsgerechte und klimafreundliche Gestaltung des Areals bilden. Am dreieckigen Abschnitt der südlichen Fläche soll ein Mobility-Hub zur Etablierung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote geplant werden. Ziel des partizipativen Entwicklungsprozesses der Flächen ist, gemeinsam den Weg in die Zukunft zu beschreiten.



## Rahmenbedingungen

### Interimsnutzungen auf den Flächen

Teile der Flächen werden in den nächsten Jahren interimsweise und zeitlich unterschiedlich lange genutzt. Bis voraussichtlich Ende 2029 ist der Interimsbetriebshof der Abfallwirtschaft Stuttgart auf dem mittleren Teil der Flächen verortet. Weitere Teile der Flächen sind durch die Baulogistik des Projekts Stuttgart 21 bis voraussichtlich mindestens 2027 belegt. Diese Flächen stehen während des Beteiligungsprozesses nicht zur Verfügung.

Aktuell stehen Flächen südlich der Jurastraße und am südlichen Ende des Gebiets für temporäre Nutzungen während des Entwicklungs- und Beteiligungsprozesses zur Verfügung. Nach dem geplanten Abbruch der ehemaligen Güterumschlagshalle ist diese Fläche ebenfalls nutzbar.

### Extern eingebrachte Konzeptideen

Im Bezirksbeirat Vaihingen sind 2020 zwei Konzeptideen vorgestellt worden, die das Gremium zur Kenntnis genommen hat und die im weiteren Beteiligungsprozess aufgenommen wurden. Es handelt sich um Ideen privater Initiativen, die aber nicht entschieden sind. Auf dem Privatgrundstück ist eine Schule mit Kita geplant. Diese möchte gerne einen Freibereich auf dem städtischen Gelände nutzen und eine Sporthalle errichten. Die an-

dere Idee sieht mit dem Circuleum ein Zentrum für Artistik und Kunst vor, das von der Stuttgarter Zirkusszene und den Vaihinger Bürger\*innen genutzt werden soll.

Gegen Ende des Prozesses wurde vom Circuleum ein weiterer konkreter Vorschlag zur temporären Umsetzung erarbeitet. Demnach würde die Stuttgarter Jugendhausgesellschaft als Partner den strukturellen Rahmen der vorgeschlagenen kulturellen und temporären Nutzungen bilden und die Umsetzung unterstützen.

2021 wurde bereits eine private Planung unter dem Namen „Initiative Südpark“ von Lapp Kabel und weiteren Unternehmen im SynergiePark veröffentlicht und vorgestellt, in der es um die Aufwertung des SynergieParks ging. Fokussiert wurden hierbei die Themen Aufenthaltsqualität, Verkehr und Mobilität. Die Entwicklungsfläche wurde in dieser Studie ebenfalls miteinbezogen und zum großen Teil begrünt dargestellt. Die Planung wird aktuell unter dem Titel „Werk Quartier Stuttgart“ von dem gleichnamigen Verein weiterverfolgt.



Abb. 02: Luftbild eines Ausschnitts des Entwicklungsgebiets

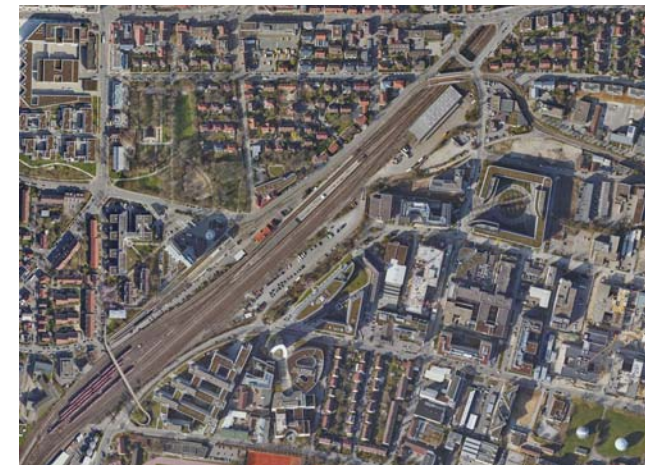


Abb. 03: Luftbild des Bahnhofsumfeldes und des Entwicklungsgebiets

## Übergeordnete Planung

### Struktur- und Rahmenplan Vaihingen

Der Struktur- und Rahmenplan Vaihingen von 2016 formuliert Handlungsziele auf Ebene des Bezirks Vaihingen (Strukturkonzept) sowie für die zentralen Stadtteile (Rahmenplan).

Aus dem Strukturkonzept wurden übergeordnete Leitbilder zu den Themen Wohnen, Bildung und Arbeit sowie zum Freiraum entwickelt. Daraus abgeleitet zeigt der Rahmenplan konkrete Potentiale, Zielsetzungen und städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten für die zentralen Bereiche Vaihingens auf. Unter anderem wird eine zentrale Nord-Süd-Achse vorgeschlagen, die eine übergeordnete Vernetzung zwischen dem Campus der Universität im Norden, über die Vaihinger Mitte bis zum SynergiePark Vaihingen-Möhringen im Süden vorsieht und damit als Bindeglied zwischen Ortszentrum und SynergiePark fungiert.

Im Fokus dieses Ansatzes steht die Aufwertung von Stadtpark und dem Bahnhofsumfeld. Diese Handlungsempfehlung wird im städtebaulichen Entwicklungskonzept „Aufenthaltsstelle Zukunft“ aufgegriffen und vertieft ausgearbeitet. Die Abbildung 04 verdeutlicht die Lage der Entwicklungsfläche in Vaihingen. Grünflächen, markante Gebäude und Anhaltspunkte zur Verortung befinden sich ebenfalls im Plan.

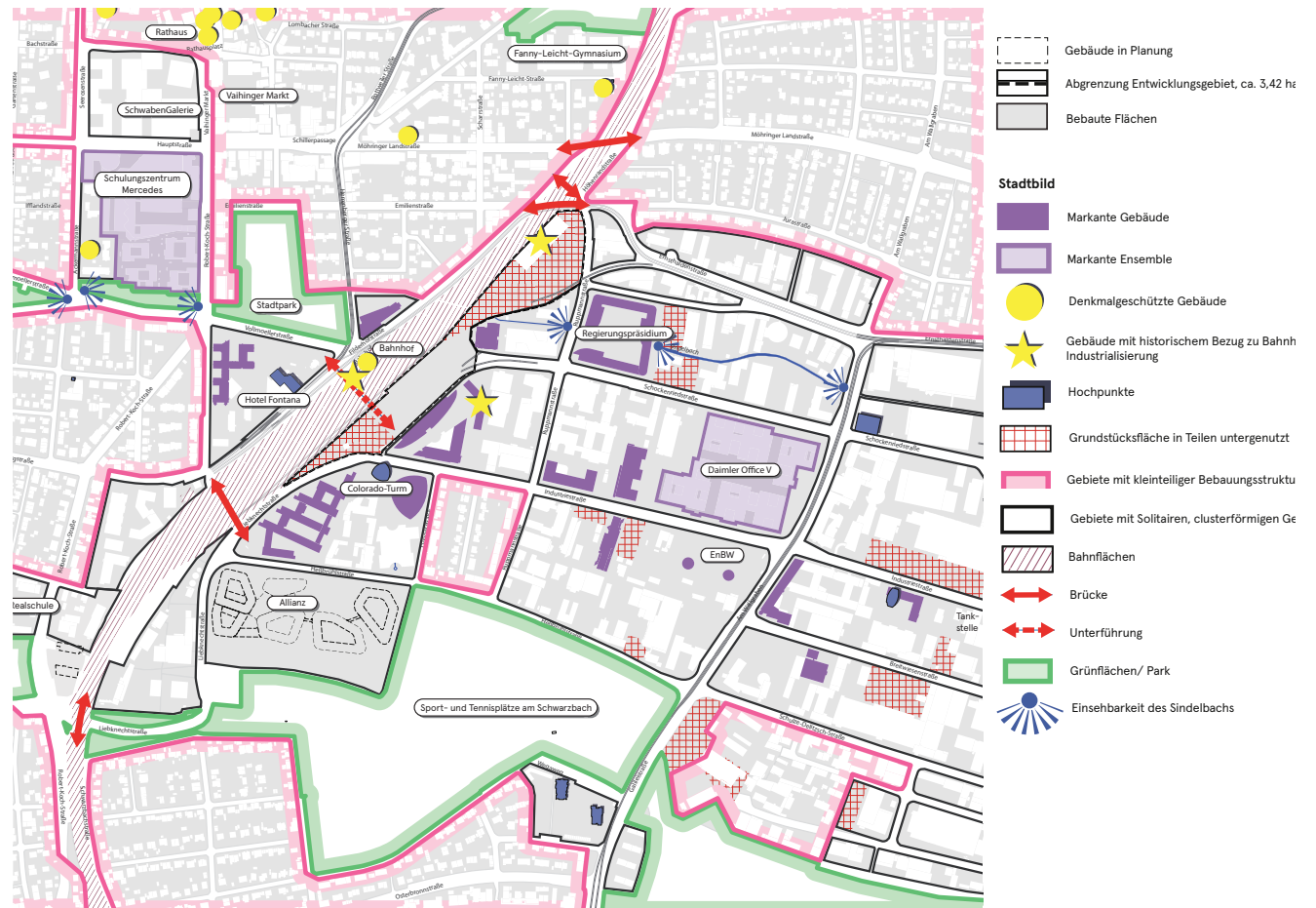


Abb. 04: Bestandsaufnahme Verflechtungsbereich - Stadtbild



## Rückblick auf die Geschichte

Gegenwärtig arbeiten rund 20 000 Menschen im SynergiePark. In wenigen Jahren soll sich die Zahl sogar verdoppeln, was einen weiteren Einfluss auf den Verkehrsknotenpunkt am Vaihinger Bahnhof bedeutet. Folgender Exkurs in die Geschichte Vaihingens gibt Einblicke in die Entwicklung des Gewerbegebiets, sowie den Zusammenhang zwischen Gewerbegebiet und Vaihinger Bahnhof. Die geschichtlichen Fakten sind Auszüge aus dem Jahrbuch 2018 (Heft 4) des Vereins Historisches Vaihingen a.d.F. e.V.

### Entwicklung Bahnhof Vaihingen

Die Königlich-Württembergische Staatseisenbahn eröffnete am 2. September 1879 die Gäubahn, eine Bahnverbindung von Stuttgart nach Freudenstadt. Um die Chance für Vaihingen zu nutzen, erklärte sich der Gemeinderat daraufhin bereit, die benötigte Fläche für das Bahnhofsareal unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Die Gäubahn befand sich damals etwa 400 Meter südöstlich des Dorfes Vaihingen und bestand aus dem bestehenden Eingangsgebäude und einem Frachtterminalgebäude. Die Randlage des Bahnhofs war einerseits topographisch bedingt, andererseits blieb dadurch genügend Platz für eine Bahnhofserweiterung und weitere Bahnanschlüsse. Auch wirtschaftlich hatte die neue Bahnstrecke Auswirkungen: Die Gäubahn war für Vaihingen der Einstieg in eine Entwicklung, welche das

einstige Dorf zum Verkehrsknotenpunkt für den Schienenverkehr in der Region vor den Toren Stuttgarts heranwachsen ließ. 1891 beschloss die Filderbahn-Gesellschaft die Errichtung einer Strecke von Möhringen zum Vaihinger Bahnhof, welche die königliche Regierung im April 1896 genehmigte. Nach längerer Bauzeit kam im Dezember 1897 der erste Zug in Vaihingen an. 1905 bis 1907 erfolgte der Ausbau des Bahnhofs und weiteren Gleisen durch die Staatsbahn.

Mit Einführung der S-Bahn durch die Deutsche Bundesbahn 1980 bis 1985 wurde der Bahnhof erneut umgebaut. 2002 wurde Aurelis von der DB gegründet und übernahm die Flächen, die nicht mehr von der Bahn benötigt wurden.

### Industrialisierung

Kurz nach Baubeginn der Gäubahn siedelten sich in Vaihingen erste Industriebetriebe an. So entstand um den Bahnhof herum eine Ansammlung von Fabriken, von denen beinahe alle einen eigenen Industriegleisanschluss zum Bahnhof unterhielten.

Für die Firmen herrschten ideale Güterverkehrsbedingungen. Die Arbeitnehmer konnten auf Gäu-, Filder- und Straßenbahn direkt zu ihren Arbeitsstellen fahren.

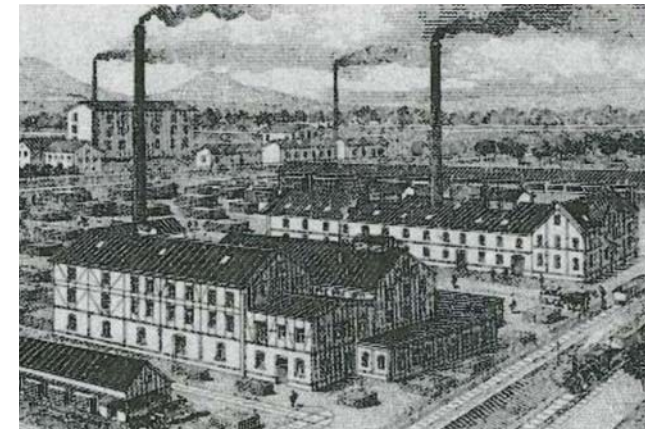


Abb. 05: 1898 - Schamottwerk Ruppmann - Anfang des Gewerbegebiets



Abb. 06: 1988 - Bahnhof Vaihingen und Industriegebiet

## Nutzungs- und Bebauungsstruktur

Betrachtet man die umgebenden Nutzungen der Entwicklungsfläche, fällt auf, dass die Gebäudenutzungen im Verflechtungsbereich sehr divers sind. Sie reichen von Forschung und Entwicklung, Wissenschaft, Dienstleistung und Banken/Versicherungen, über Verwaltungseinrichtungen von Stadt und Land oder einzelnen Unternehmen, Handel und Hotelgewerbe bis hin zu Kleingewerbe/Handwerk, Vertrieb, Produktion und Infrastruktur (siehe Abb. 07).

Das Banken- und Versicherungswesen ist wenig vertreten. Als städtische und landesweite Verwaltungseinrichtungen sind das Bezirksrathaus im Ortszentrum und das Regierungspräsidium im SynergiePark, welches in direkter Nachbarschaft zu den Entwicklungsflächen liegt, hervorzuheben.

Handel wird hauptsächlich am Vaihinger Markt und in der SchwabenGalerie betrieben. Im SynergiePark gibt es Supermärkte, Baumärkte, Farbenfachgeschäfte, Möbelhändler und KFZ-Handel. Der Baumarkt „BAUHAUS“ nimmt im SynergiePark die größte Fläche für Handel ein.

Betriebe des Beherbergungsgewerbes (z.B. Hotels) sind im Verflechtungsbereich verstreut. Der überwiegende Teil der Nutzungen im Verflechtungsbereich ist dem Dienstleistungssektor zuzuordnen. Dieser Sektor siedelt sich vor allem zwischen der Schockenried- und Heßbrühlstraße im SynergiePark und in der Umgebung

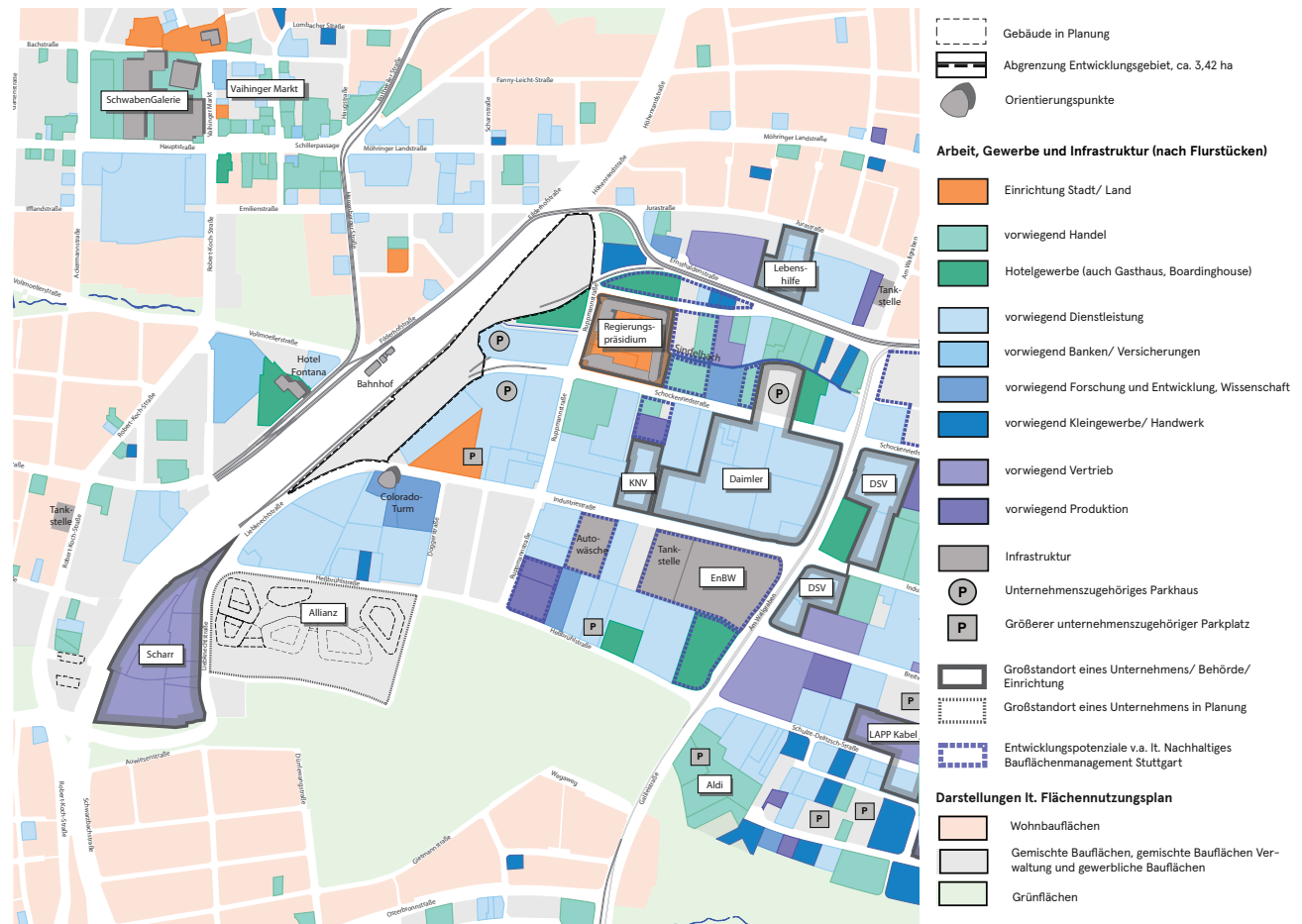


Abb. 07: Arbeit, Gewerbe und Infrastruktur, Verflechtungsbereich

des Vaihinger Markts im Ortszentrum Vaihingens an. Forschung, Entwicklung und Wissenschaft wird im Colorado-Turm und an einem Standort der Universität Stuttgart in der Heßbrühlstraße betrieben. Kleingewerbe/Handwerk findet sich an der Ernsthaldenstraße und agglomiert südlich der Schulze-Delitzsch-Straße wieder. Eine vorwiegende Nutzung des Gewerbes im Sektor des Vertriebs erfolgt an der Liebknechtstraße und östlich am Wallgraben unterhalb der Industriestraße. Produzierendes Gewerbe gibt es nach der gewünschten Transformation des ehemaligen Industriegebiets in den SynergiePark in geringfügigem Maß. Insgesamt lässt sich festhalten, dass es sich im SynergiePark vor allem um Büronutzung handelt. „Der SynergiePark befindet sich in einem Transformationsprozess vom Gewerbegebiet mit Industriecharakter zu einem überregionalen Bürostandort“ (Bericht Modellprojekt Gewerbegebietsmanagement SynergiePark PLUS, S. 9).

Abb. 08 zeigt die Erdgeschossnutzung in unmittelbarer Umgebung des Entwicklungsgebiets. Es wird deutlich, dass auf der Seite des SynergieParks Nutzungen wie Handel, Dienstleistung und Gewerbe überwiegen und einen Gegensatz zur kleinteiligen Wohnnutzung entlang der Filderhofstraße bilden. Somit fungiert die Fläche als Bindeglied dieser beiden Nutzungsstrukturen.

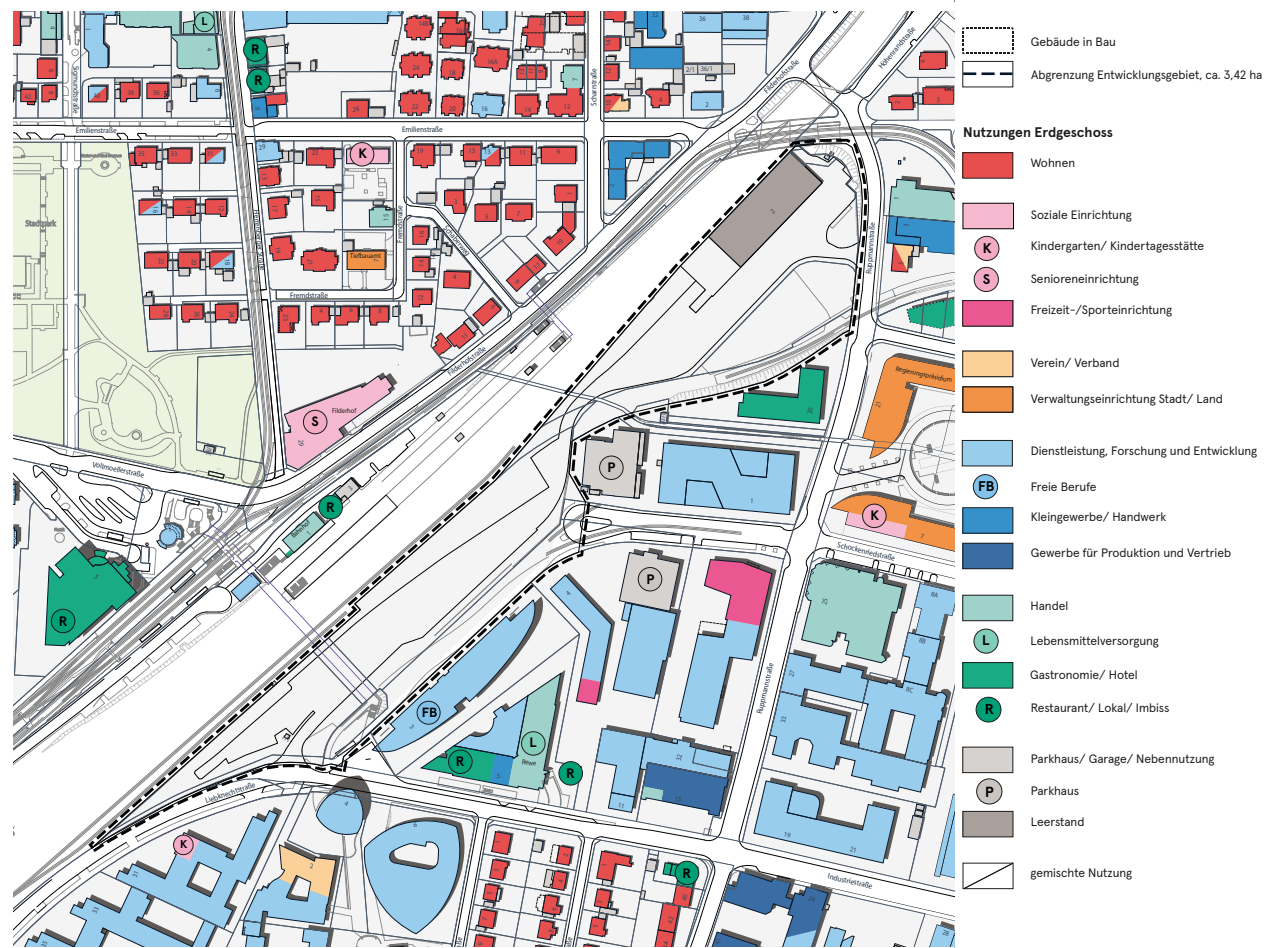


Abb. 08: Bestandsaufnahme Kernbereich - Gebäudenutzung Erdgeschoss

## Mobilität und Verkehr

Das Thema Mobilität gewinnt aufgrund des Regionalbahnhalts, der Transformation des Eiermann-Areals und dem wachsenden Gewerbegebiet SynergiePark eine zentrale Rolle in der städtebaulichen Entwicklung Vaihingens.

### Verkehrsknotenpunkte und Verbindungsstraßen.

Im SynergiePark gibt es mehrere Verkehrsknotenpunkte, d.h. Stellen, an denen verschiedene Verkehrsmittel aufeinandertreffen (Abb. 9). Diese liegen vor allem im SynergiePark. Stark frequentierte Verbindungsstraßen sind Am Wallgraben, die Industrie- und Liebknechtstraße, die Möhringer Landstraße/Hauptstraße und die Robert-Koch-Straße. Letztere führt die Nord-Süd-Achse fort.

### Parkmöglichkeiten und Carsharing

Neben den beiden öffentlichen Parkhäusern im Ortszentrum gibt es eine Park-and-Ride-Möglichkeit am Bahnhof. Im SynergiePark wird der ruhende Verkehr vorwiegend unternehmenszugehörig ober- und unterirdisch untergebracht. Drei Carsharing-Angebote verteilen sich um den Bahnhof. An der Verbindungsstraße Möhringer Straße/Hauptstraße sind zwei öffentliche Ladestationen für E-Fahrzeuge verteilt. Zwei weitere Stationen gibt es nahe dem Bahnhof in der Vollmoeller- und Liebknechtstraße.

### Anbindung

Der Bahnhof Vaihingen wird von den S-Bahn-Linien S1 (Herrenberg - Kirchheim Teck), S2 (Filderstadt - Schorndorf) und S3 (Flughafen/Messe - Backnang) bedient. Die Stadtbahnlinien U1 (Bf Vaihingen - Fellbach Lutherkirche), U3 (Bf Vaihingen - Plieningen) und U8 (Bf Vaihingen - Nellingen Ostfildern) verkehren am Schillerplatz, am Bahnhof Vaihingen, der Jurastraße und Am Wallgraben.

Im Verflechtungsbereich verkehren die Buslinien 80 (Vaihingen Bf Ost - Industriestraße), 81 (Lambertweg - Büsnauer Platz), 82 (Rohr Mitte - Waldeck), 84 (Bf Vaihingen - Gründgendsstraße), 86 (Bf Vaihingen - Leinfelden) und 751 (Vaihingen - Böblingen). Im SynergiePark bedient die Buslinie 80 als GebietsShuttle acht Haltestellen, sie verkehrt tagsüber im 5-Minuten-Takt.

### Radrouten und Fußgängerverkehr

Die Hauptradroute 1 verläuft entlang der Robert-Koch-Straße und Emilienstraße über die Rottweiler Straße/Kaltentaler Straße in Richtung Stuttgart Zentrum (siehe in Abb. 09 eingezeichnete, grüne Hauptradroute). Der weitere Ausbau durch Radwege und Fahrradstreifen ist bereits in Planung.

Zwei Radabstellanlagen befinden sich am Bahnhof und einige weitere in der Umgebung des Vaihinger Markts.

Am Bahnhof gibt es außerdem einen Radservice und einen Bike-Sharing-Standort von RegioRad. Ein weiterer Standort des RegioRads befindet sich an der Ruppmannstraße, gegenüber der nördlichen Entwicklungsfläche.

Im Abschnitt der Bahngleise dienen zwei Unterführungen und eine Brücke als Fuß- und Radwegeverbindungen. Für den Fußverkehr gibt es kaum Durchwegungen im Kernbereich, vor allem auf Seiten des SynergieParks. Hier sind einige halböffentliche Wege vorhanden.

### Verkehrslärm

Zur Erhebung des Verkehrslärms dienten als Quellen Stuttgart Maps und das Eisenbahn-Bundesamt. Berücksichtigt wird der Umgebungslärm durch den Straßenverkehr, die Stadtbahn und die Eisenbahn. Im Plan des Verflechtungsbereichs wird der Verkehrslärm ab 60 dB(A) aufgeführt. Dieser deckt sich mit den stark frequentierten Verbindungsstraßen.

Außerdem schert entlang der Bahngleise der Lärm aus. Im Plan des Kernbereichs lässt sich der Verkehrslärm differenzierter ablesen. Auf den unteren Teilen der Entwicklungsflächen ist ein Lärmwert von über 65 dB(A) auszumachen. Entlang des Grünbereichs kommt es zu 60-65 dB(A). Auf dem nördlichen Teil der Entwicklungs-



fläche kommt es zu einem Lärmwert von 60 dB(A) und vor der ehemaligen Güterumschlagshalle von 55-60 dB(A), da die derzeit noch dort stehende Halle als Schallschutz vor dem Bahnlärm wirkt.

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 fungieren in Ortslage die Vollmoeller- und Filderhofstraße als Sammelstraßen (Abb. 20). Sie führen zu bzw. ab von den Verbindungsstraßen Robert-Koch-Straße und Möhringer Landstraße. Dazwischen verlaufen die Wohnstraßen Sigmundt-, Emilian-, Fremd- und Scharrstraße sowie der Schaberweg. Der SynergiePark wird überwiegend durch Gewerbe- und Industriestraßen erschlossen. Die Ruppmanstraße, die neben den Entwicklungsflächen verläuft, ist eine Industriestraße. Die Jurastraße zwischen Wohn- und Mischgebieten dient als Wohnstraße. Oberhalb der Jurastraße führt die Sammelstraße Höhenrandstraße zur Möhringer Landstraße. Die Liebkechtstraße führt den motorisierten Individualverkehr vom Ortszentrum zum SynergiePark und umgekehrt unter einer Brücke hindurch.

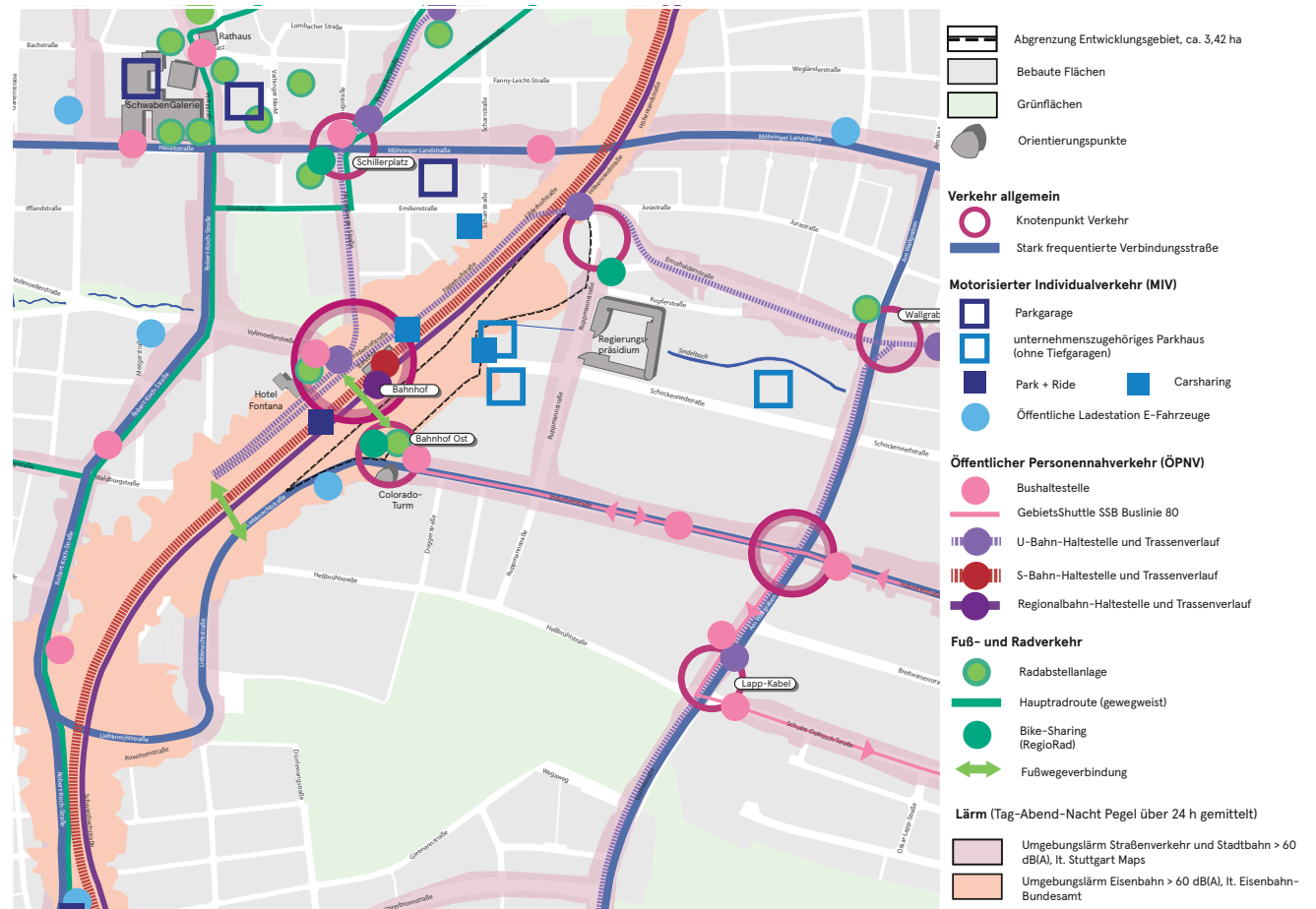


Abb. 09: Bestandsaufnahme Verflechtungsbereich - Verkehr, Mobilität, Verkehrslärm

### Machbarkeitsstudien mit Bezug auf die Flächen

Auf den Flächen liegen alte Bahngleise im Eigentum der SSB. In diesem Bereich wird derzeit eine Haltestelle für die Stadtbahnverlängerung der U8 vom Bahnhof Vaihingen bis Büsnau geprüft. Im Bereich des vorgesehenen Mobility-Hubs wird in einer weiteren Machbarkeitsstudie geprüft, ob dort eine Haltestelle für eine mögliche Seilbahn in Vaihingen geplant werden könnte. Außerdem wird in diesem Gebiet die Verlängerung und Verkürzung der beiden Unterführungen in einer Studie überprüft.

### Verkehrsszenarien

Da zur zukünftigen Verkehrsplanung am Vaihinger Bahnhof momentan noch keine Entscheidung vorliegt, wurde im Bürgerbeteiligungsprozess auf Grundlage von drei Varianten gearbeitet:

1. Umsetzung der Seilbahn mit Station am Bahnhof
2. Erweiterung der Stadtbahnlinie
3. Beibehaltung der bestehenden ÖPNV-Anbindung

Um die drei flexiblen Varianten in einem einzigen Planungskonzept zusammenfassen zu können, muss die Entscheidung des Verkehrsszenarios abgewartet werden.

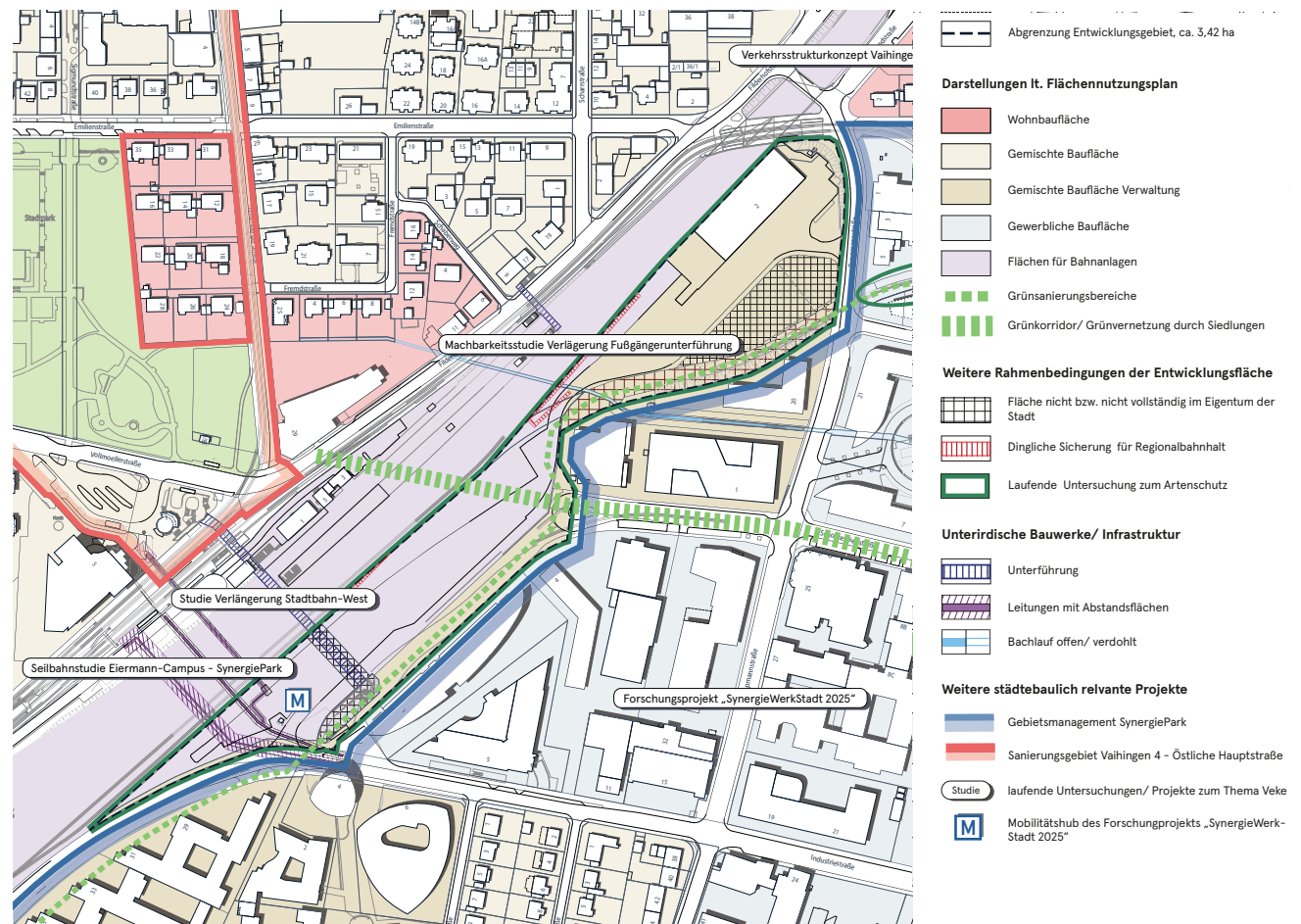


Abb. 10: Bestandsaufnahme Kernbereich - Aktuelle Rahmenbedingungen

## Grün und Freiräume

Im SynergiePark selbst sind keine größeren öffentlichen Grünanlagen vorhanden. Somit hat die Entwicklungsfläche das Potential, mit einem Anteil an grünen Freiflächen einen Ausgleich zum Gewerbegebiet schaffen. Die größte Grünfläche auf Seite des Ortszentrums stellt der Stadtpark dar, welcher entlang einer Baumallee vom Bahnhof in das Ortszentrum führt. Der Stadtpark wird westlich über eine Grünfläche mit dem Vaihinger Feuersee verbunden. In diesem Bereich fließt auch der offen liegende Sindelbach. Weitere Grünflächen befinden sich auf dem Gelände der Robert-Koch-Realschule und dem Fanny-Leicht-Gymnasium. Weitere weitläufige Grünflächen befinden sich südlich der Heßbrühlstraße, die vorrangig als Sportflächen genutzt werden. Im SynergiePark fällt ebenso auf, dass es verhältnismäßig wenige Bäume oder Baumreihen gibt. Laut einer Studie der Verwaltung ist zwischen der Ernstthalenstraße und der Schulze-Delitzschstraße ein sogenannter „Gewerbeboulevard“ konzipiert. Für das Gestaltungskonzept liegt ein Entwurf vor, welcher eine dreireihige Baumallee entlang des Straßenverlaufs Am Wallgraben sowie Aufenthaltsbereiche am nördlichen und südlichen Beginn des Gewerbeboulevards vorsieht. Im Verkehrsstrukturkonzept ist die abschnittsweise Umgestaltung fast aller Straßen im SynergiePark vorgesehen.

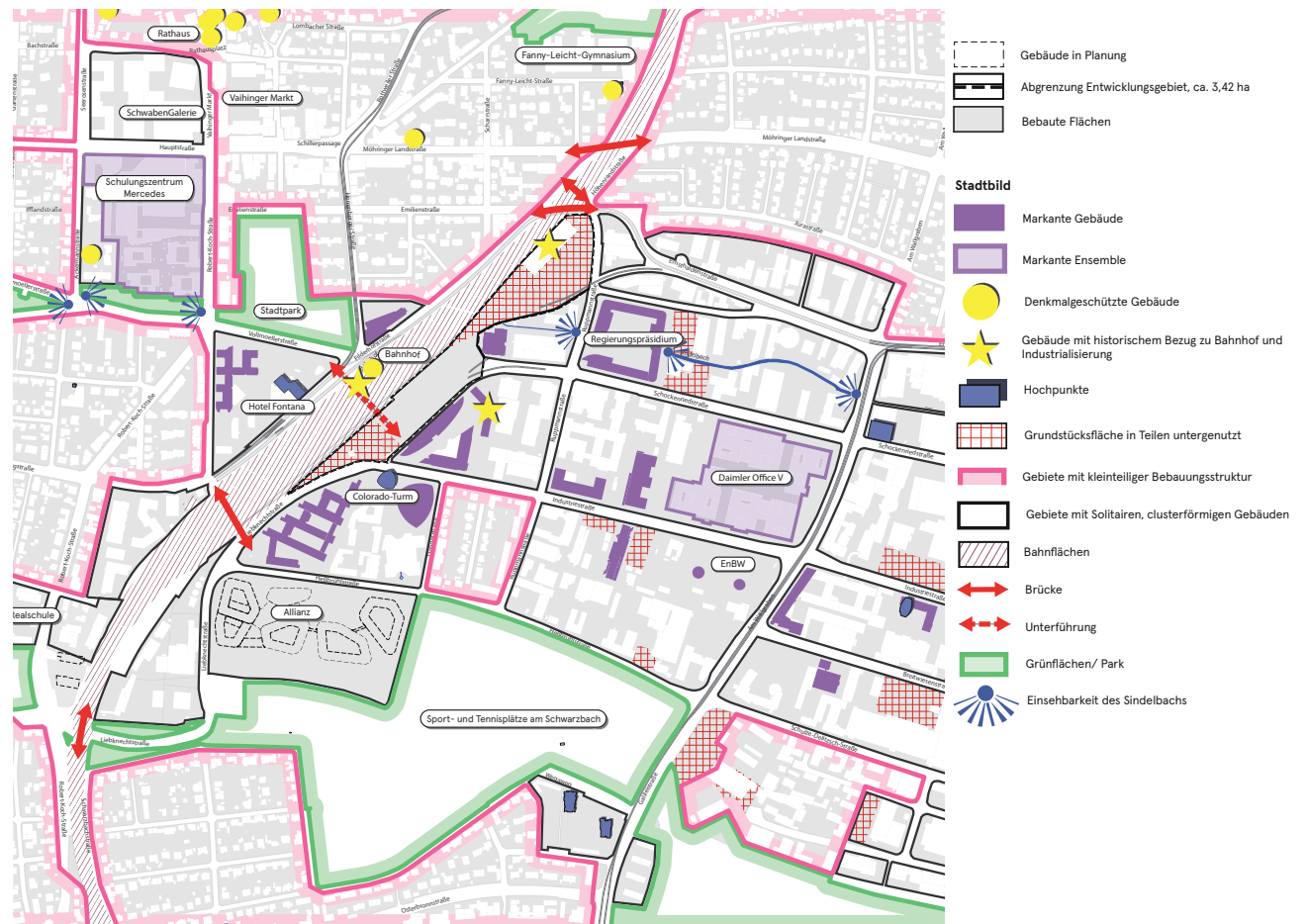


Abb. 11: Bestandsaufnahme Verflechtungsbereich - Stadtbild

## Restriktionsplan

Aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen und Restriktionen der Fläche, fasste das Stadtplanungsamt diese nach einem interdisziplinären und fachämterübergreifenden Umlauf in einem Restriktionsplan zusammen. Diese Zusammenfassung war eine wichtige Grundlage für die realistische Weiterplanung und für das Verständnis im Bürgerbeteiligungsprozess. Der Restriktionsplan umfasste alle wichtigen Themen im Hinblick auf Mobilität, Eigentumsverhältnisse, Klima, Energie und Umwelt und gab konkrete Handlungsvorschläge. Ergänzende textliche Erläuterungen befinden sich im Anhang auf Seite 73. Dieser Plan bildete die Grundlage und Bühne des ersten Crossover-Treffens (s. S. 32) an welchem im Modell gearbeitet wurde.

### **Mobility Hub, Seilbahnstation und Busschleife**

Die Planung eines temporären und langfristigen Mobilitäts-Hubs auf dem südlichen Teilbereich des Areals sollte in der Konzeptentwicklung miteinbezogen werden. Ebenfalls an dieser Stelle überprüft eine Machbarkeitsstudie die Idee einer Seilbahnverbindung vom Eiermannareal über den Bahnhof Vaihingen in den SynergiePark mit einem P+R Parkhaus an der A8 und eventueller Verlängerung zum Flughafen. Der Standort dieser möglichen Seilbahnstation war im Restriktionsplan markiert. Im südlichen Teilbereich ist außerdem eine Umplanung und Umstrukturierung des Busbahnhofs auf der Süd-

seite zum Industriegebiet, sowie der Wendehammer/Busschleife einschließlich der Interim-Zufahrt zur Baustelle von Stuttgart 21 geplant.

### **Unterführungen**

Die Unterführung, die als Hauptfußverkehrsachse westlich und östlich des Vaihinger Bahnhofs dient, könnte bis zur Grenze des Geltungsbereichs verkürzt und barrierefrei gestaltet werden. Die nördliche Fußgängerunterführung könnte bis zur Grenze bzw. in das Planungsgebiet hinein verlängert werden, um eine weitere direkte und schnelle Verbindung herzustellen.

### **Sindelbach**

Auf Wunsch der Bürgerinnen und Bürger soll überprüft werden, ob die Freilegung des Sindelbachs hinsichtlich der Kosten und technischen Belange realisierbar und zudem sinnvoll ist. Das Amt für Umweltschutz bewertet dies einerseits als eher schwierig, da die Verdolung ca. 3 Meter unter der Geländeoberfläche liegt. Andererseits würde die Offenlegung des Sindelbachs die ökologische Durchgängigkeit des Gewässersystems deutlich verbessern und eine bessere Kaltluftströmung entlang des Verlaufs des Sindelbachs ermöglichen. Die Anregungen und Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung werden aufgenommen und im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens noch eingehend geprüft und untersucht.

### **Kaltluft, Grünverbindung, Lärm und Artenschutz**

Vor dem Hintergrund einer Anpassung an die Folgen des Klimawandels, wie z.B. eine zunehmende Wärmebelastung, sind die Sicherung von Durchlüftungsmöglichkeiten und die Verzahnung von umgebenden Frei- und Grünflächen ein zentrales Anliegen der Planung. Vorherrschenden Lärmbelastigungen durch den Bahnverkehr soll durch entsprechende Maßnahmen entgegengewirkt werden, um einen attraktiven Aufenthaltsort herzustellen. Außerdem leben schützenswerte Arten (Vögel, Reptilien, Wildbienen) auf der Fläche, die in die Weiterentwicklung miteinbezogen werden müssen.

### **Energie**

Zielvision der Landeshauptstadt Stuttgart ist die Klimaneutralität bis 2050. Aufgrund mehrerer Gebietsentwicklungen in diesem Bereich ist angedacht, ein energetisches Quartierskonzept für das gesamte Gebiet zu entwickeln, an das auch der vorliegende Bereich „Bahnhof Vaihingen“ angeschlossen werden könnte.

### **Eigentum**



Die gelb markierten Flächen befinden sich im Besitz der DB oder in privatem Besitz. In manchen Fällen besteht Anspruch auf ein Geh- und Fahrrecht, wie zum Beispiel im Bereich am Höhengsprung neben der ehemaligen Güterhalle, welches in der Planung beachtet werden muss.








**Landeshauptstadt Stuttgart  
Aufenthaltsstelle Zukunft  
am Bahnhof Vaihingen**

**Restriktionsplan**





**Liegenschaftsthemen:**

-  Grundstück Ruppmannstr. 2
-  DB/Privat Grundstückeigentum





**Verkehrsthemen:**

-  Die südliche Fußgängerunterführung
-  Die nördliche Fußgängerunterführung
-  Neuplanung Fahrradstreifen in der Ruppmannstraße
-  Voraussichtliche Verlegung der U-Bahnlinie
-  Busbahnhof / Wendehammer

**Umwelthemen:**

-  Lärm
-  Grünkorridor
-  Sindelbach
-  Kaltluftströmung

**Artenschutzthemen:**

-  Heuschrecken
-  Mauereidechsen
-  Zauneidechsen
-  Goldammer
-  Klappergras-Mücke
-  Gebirgsstelze
-  Wildbienen
-  Baumhöhlen

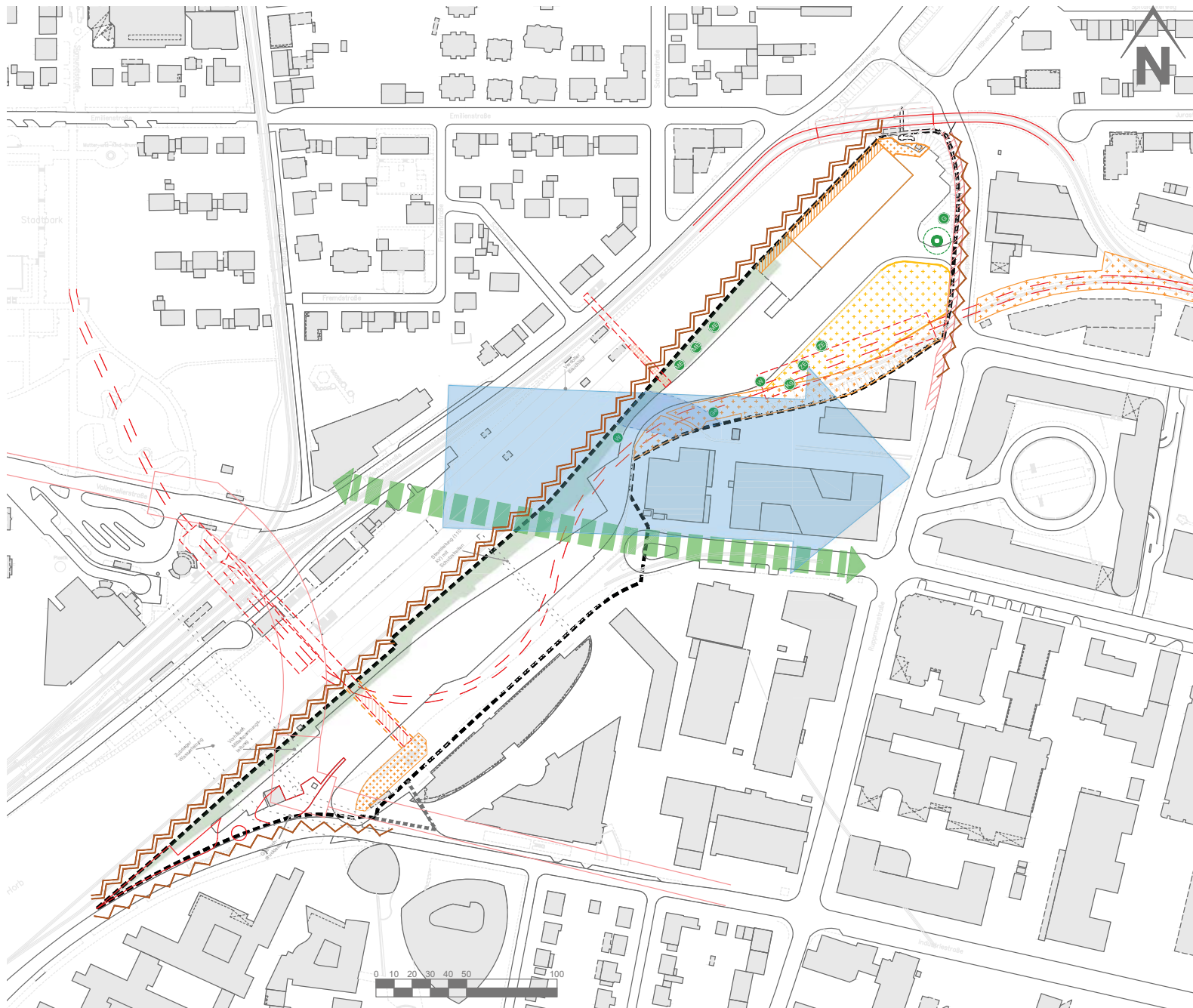


Abb. 12: Restriktionsplan

M 1:2000

## Akteur\*innen

### Akteursanalyse

Mithilfe der Akteursanalyse werden im Folgenden (Abb. 13) die Akteure des Projektes Aufenthaltsteststelle Zukunft am Bahnhof Vaihingen identifiziert und ihre Bedeutung für das Projekt beleuchtet.

Die Visualisierung der Akteurslandschaft zeigt eine Einteilung in drei Zonen, welche die Akteur\*innen in die Bereiche Planen, Beteiligen und Bildung/Aktion einstuft.

### Zone 01 – Innerer Ring

Der innere, grellgelbe Ring erfasst Personen, die gemeinsam planen und direkten Einfluss auf die Planung haben. Dazu zählen die Verwaltung, politische Gremien, die IBA'27, der Privateigentümer auf den Flächen, die SSB ebenso mit einem Grundstück auf den Flächen, die Hochschule für Technik (bis zum Förderende des BMBF-Projekts "SynergieWerkStadt 2025" im April 2021) sowie SSP Consult, die eine Machbarkeitsstudie zur Seilbahn durchführen.

### Zone 02 – mittlerer Ring

Der mittlere Ring zeigt Personen, die am Prozess beteiligt sind. Aus diesem Bereich haben sich die Mitglieder der Planungsgruppen herauskristallisiert und wurden zum Beteiligungsprozess eingeladen.

### Zone 03 – äußerer Ring

Der äußere, blaßgelbe Ring zeigt Personen aus dem Bereich Bildung und Aktion, welche öffentlichkeitswirksam unterstützen können. Diese Akteure könnten im Prozess punktuell angefragt und hinzugezogen werden. Ursprünglich war die Sammlung als Ansprechpartner\*innen für temporäre Nutzungen gedacht.

### Akteur\*innen

Die Spannweite der Akteur\*innen reicht von Stakeholder\*innen aus der Verwaltung, Planung, Politik und Wirtschaft über Vereine, Initiativen, (Hoch-)Schulen und Kirchen bis zu Vertreter\*innen aus der Bürgerschaft. Nahezu alle wichtigen Akteur\*innen begrüßten das Beteiligungs- und Entwicklungsprojekt. Einige von ihnen hatten bereits an der Aurelis-Beteiligung 2008 teilgenommen und forderten Ergebnisse. Die Vorstellungen und Ideen der Akteur\*innen zur Beteiligung und Entwicklung der Flächen gingen zu Anfang des Prozesses zum Teil weit auseinander. Beispielsweise artikulierten der Bezirksbeirat Vaihingen den klaren Wunsch, die Flächen zu entsiegeln und als Grünflächen den Vaihinger Bürger\*innen zur Verfügung zu stellen. Bei Beteiligungsveranstaltungen wurde hingegen der Wunsch nach baulichen Nutzungen von Bürger\*innen genannt. Auch innerhalb der politischen Gremien herrschten unterschiedliche Positionen. Im Laufe des Prozesses

wurde das Privatgrundstück im nordöstlichen Bereich an einen Akteur veräußert, der auf der Fläche ein Bildungshaus umsetzen möchte und Interesse an weiteren städtischen Flächenanteilen anmeldete.

### Zusammensetzung der Planungsgruppen

Der mittlere Ring zeigt Akteur\*innen, welche am Prozess zu beteiligen sind. Diese wurden in die Planungsgruppen eingeladen und für die Mitarbeit am Prozess angefragt. Akteur\*innen, die eine positive Rückmeldung gaben, wurden in eine der drei Planungsgruppen: „Nutzung und Gestaltung“, „Grün- und Freiraum“ sowie „Energie und Umwelt“ aufgenommen.

Die Planungsgruppen bestanden jeweils zur einen Hälfte aus den geladenen Expert\*innen und Institutionen, Vereinen und Interessensvertreter\*innen sozialer Belange. Die andere Hälfte bildeten eine Zufallsauswahl aus Vaihinger Bürger\*innen sowie aus Vaihinger Akteur\*innen, die sich um eine Mitarbeit beworben hatten. Eine Zufallsauswahl erfolgte mit dem Ziel, eine repräsentative Stichprobe an Personen zu erhalten. Über einen Zeitraum von circa eineinhalb Jahren arbeiteten die Planungsgruppen an neun Terminen jeweils getrennt zu den planungsgruppenspezifischen Themen, in zwei gemeinsamen Terminen wurden die Ergebnisse zusammengeführt und an den grundlegenden Aussagen und Leitplanken für die Entwicklung der Flächen gearbeitet.

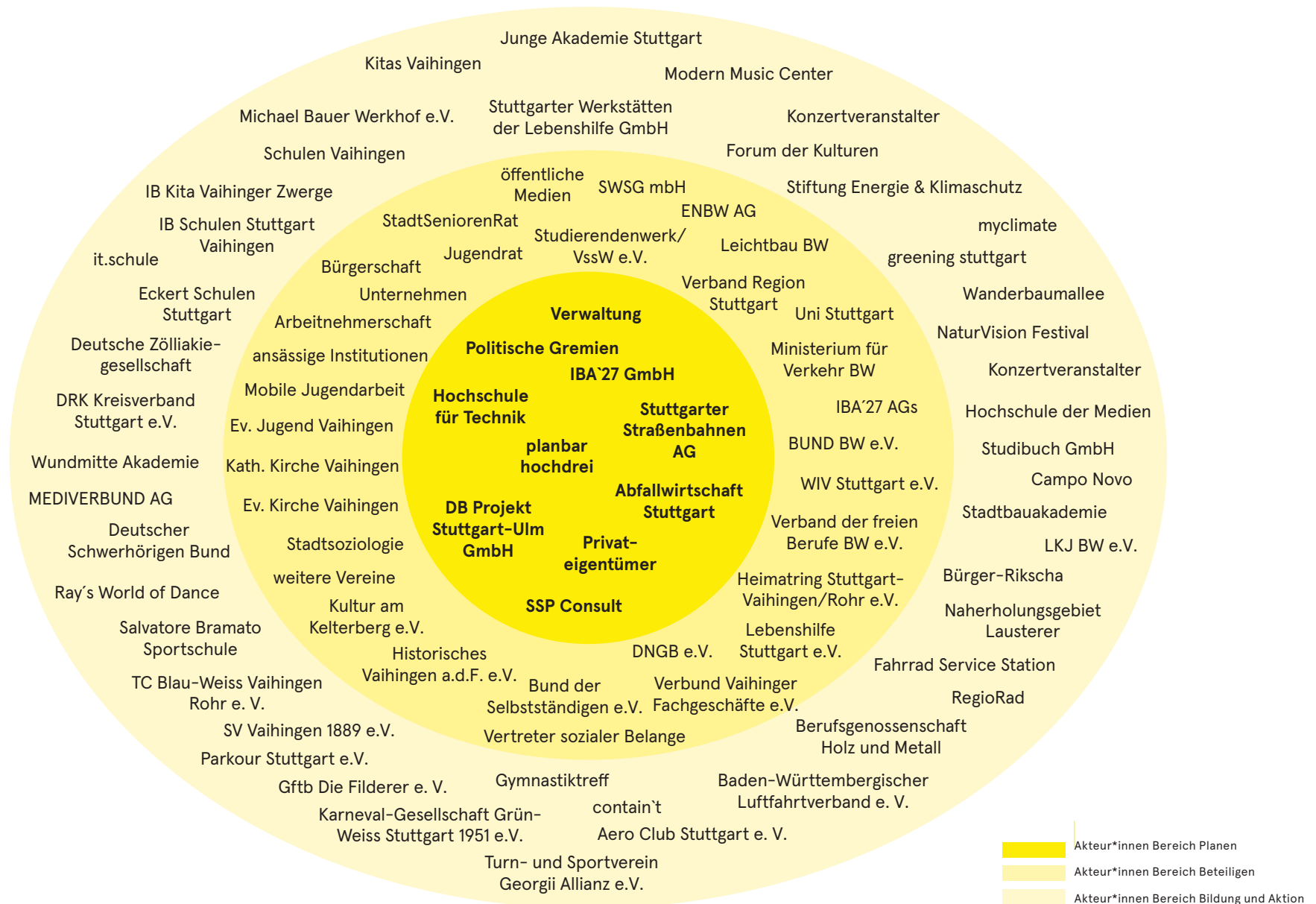
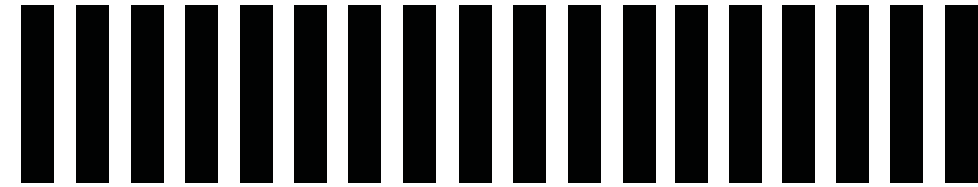


Abb. 13: Akteursanalyse -Aufenthaltestelle Zukunft

# 3

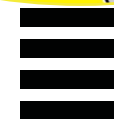
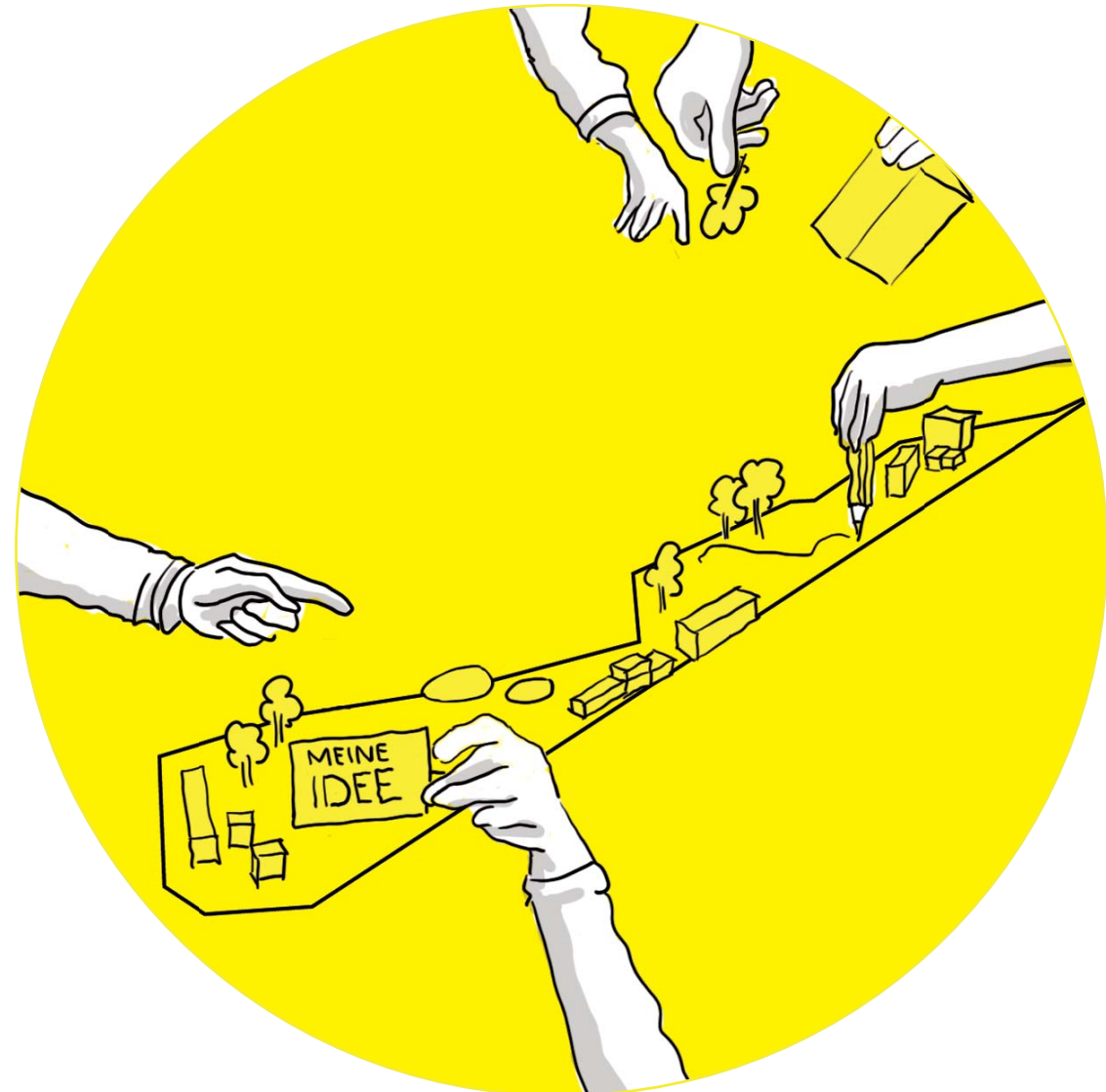
## Quartiersentwicklung im Dialog



### Der Prozessablauf

Die Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts für die Flächen am Bahnhof Vaihingen erfolgte über einen Zeitraum von zwei Jahren prozess- und partizipationorientiert. Eine Übersicht der verschiedenen Beteiligungsformate und Veranstaltungen zeigt Abbildung 14. In einem iterativem Prozess wurden Veranstaltungen der Planungsgruppen (blau eingefärbt) und öffentliche Veranstaltungen (grün eingefärbt) zur Überprüfung und Weiterführung von Ergebnissen im Wechsel durchgeführt. So beschäftigten sich immer zuerst die Teilnehmer\*innen der Planungsgruppen intensiv mit den verschiedenen Themen und Problemstellungen. Die Ergebnisse aus den Planungsgruppen wurden danach in öffentlichen Veranstaltungen diskutiert und ergänzt und im weiteren Verlauf wieder an die Planungsgruppen zur Weiterarbeit rückgespiegelt.

Diese Prozessstruktur bot allen Interessierten die Möglichkeit, sich punktuell mit Anregungen in die Planung einzubringen. Den Teilnehmer\*innen der Planungsgruppen ermöglichte die Struktur gleichzeitig, sich kontinuierlich und intensiver mit der Planung zu beschäftigen und wichtige Themen intensiver zu betrachten. Die Planungsgruppen setzten sich aus zufällig ausgewählten Bürger\*innen, Bewerber\*innen sowie eingeladenen Interessensvertreter\*innen zusammen (siehe S. 18).





# Beteiligungsthemen und -formate

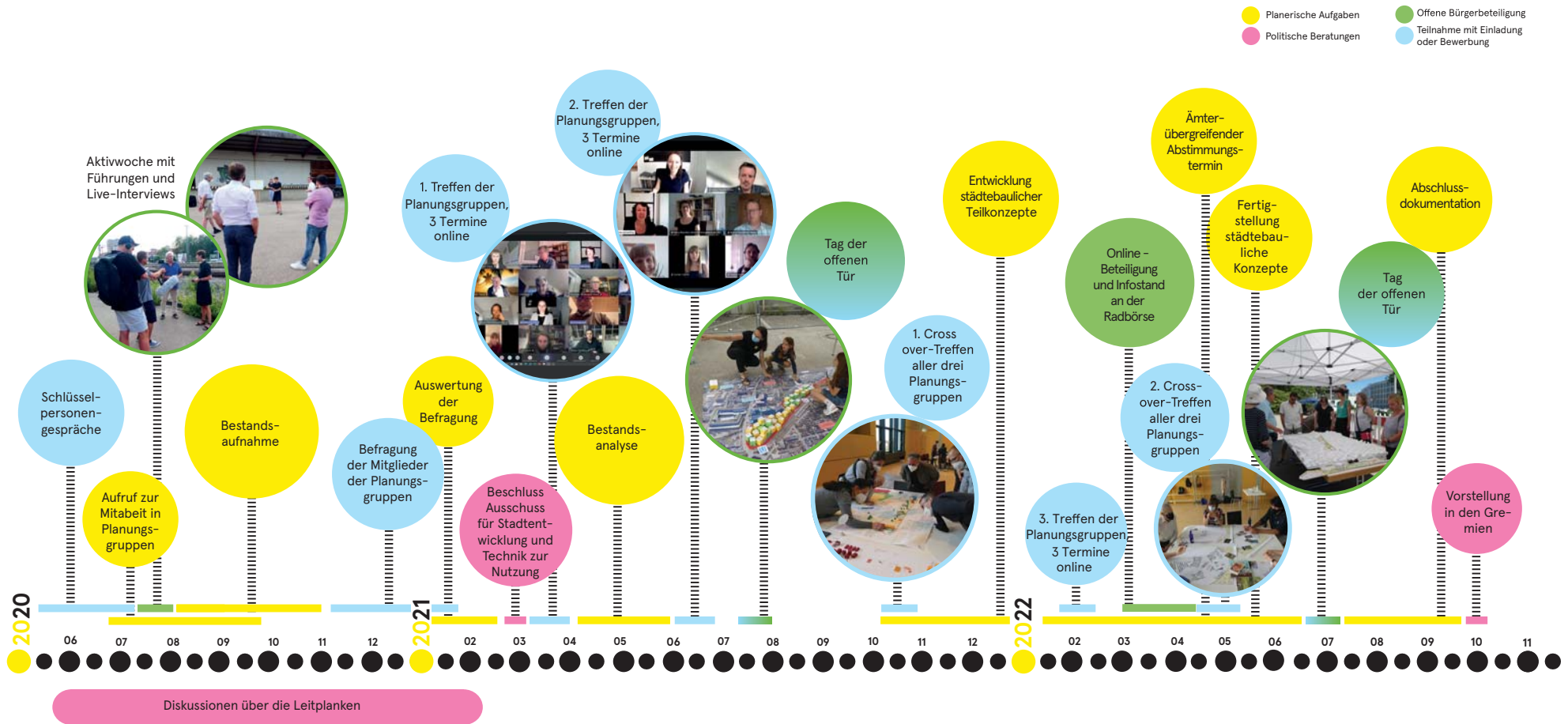


Abb. 14: Übersicht des Beteiligungsprozesses von 2020 -2023

Im Folgenden werden die einzelnen Bausteine und Veranstaltungen des Prozesses und deren Ergebnisse erläutert, welche bereits in Abb. 14 auf Seite 21 chronologisch dargestellt sind. Es soll verdeutlicht werden, inwiefern die Ergebnisse der einzelnen Veranstaltung in die jeweils folgenden Treffen mitgenommen und weiterentwickelt wurden.

#### **Schlüsselpersonengespräche**

Die Gespräche mit Schlüsselpersonen bildeten den Anfang des Beteiligungsprozesses und dienten zur Sammlung wichtiger Themen, Vorstellungen und erster Ansatzpunkte. Außerdem wurden die Leitplanken und Rahmenbedingungen der folgenden Bürgerbeteiligung geklärt und spezifiziert, nachdem sich herausstellte, dass verschiedene Meinungen, Vorstellungen und Erwartungen der Schlüsselpersonen in Umlauf waren. Zu den Schlüsselpersonengesprächen eingeladen waren Vereine und Institutionen aus den verschiedenen Themenbereichen Soziales, Gewerbe/SynergiePark, Dienstleistung/Handel, Kultur und Sport. Außerdem wurden die Bezirksbeiräte der verschiedenen Fraktionen eingeladen. Die Klärung der Rahmenbedingungen und Leitplanken war eine wichtige Grundlage und bildete die Basis für den folgenden Prozess. Als nächster Schritt wurden mithilfe der Akteursanalyse und Schlüsselpersonengesprächen die zu beteiligenden Institutionen,

Vereine und Interessensvertreter\*innen ermittelt und der Aufruf für die Planungsgruppen gestartet.

#### **Aktivwoche**

Die erste Veranstaltung auf der Fläche war mit dem Namen „Aktivwoche“ betitelt und beinhaltete drei Führungen über die Fläche, um diese erlebbar zu machen und das Entwicklungsgebiet vorzustellen. Während des Rundgangs fanden mehrere moderierte Diskussionsrunden statt, in welchen die interessierten Bürger\*innen Herausforderungen und Chancen äußerten und erste Visionen erläuterten.

Die Möglichkeit temporärer Nutzungen, auch im Zusammenhang mit der bestehenden ehemaligen Güterhalle, wurde schon an diesem ersten Termin diskutiert. Außerdem fand ein Live-Interview mit mehreren Interviewpartner\*innen auf der Fläche statt, um wichtige Akteur\*innen zu Wort kommen zu lassen, deren Einschätzungen zu hören und erste Fragen zu klären. Zu den Interviewpartner\*innen, die ihre Einschätzungen zu den Chancen der Fläche äußerten, gehörten Andreas Hofer (Intendant der Internationalen Bauausstellung 2027), der Vorsitzende des Vereins Kultur am Kelterberg Harald Marquardt, Musiker und Musikproduzent Patrick Müller-Weyrich und die Geschäftsführerin des Sportvereins SV Vaihingen, Madeleine Steinbock. Durch die

unterschiedlichen Hintergründe und Interessen kamen in diesem Gespräch die verschiedenen Blickwinkel und Einschätzungen der Beteiligten zum Tragen.

#### **Bestandsaufnahme**

Zur Untersuchung des Entwicklungsgebiets wurden drei Maßstabsebenen beleuchtet: Der Verflechtungsbereich um den Bahnhof mit SynergiePark und Ortszentrum (Maßstab 1:5000) sowie der Kernbereich mit den Entwicklungsflächen (Maßstab 1:1000). Im Herbst 2020 wurde die Bestandsaufnahme durchgeführt. Hierfür wurden städtische Planungen für Vaihingen, gesamtstädtische Unterlagen sowie der Bericht Modellprojekt Gewerbegebietsmanagement SynergiePark PLUS ausgewertet. Ebenso wurden die öffentlichen GIS-Daten der Stuttgart Maps der Landeshauptstadt Stuttgart einbezogen. Durch Ortsbegehungen, Google Maps und Website-Recherchen konnten Nutzungen, Stadtbild, Grünstrukturen und Verkehrsraum erfasst werden. Auf Grundlage der Bestandsaufnahme wurde im Frühjahr 2021 die Bestandsanalyse durchgeführt.

#### **Befragung der Mitglieder der Planungsgruppen**

Zwischen dem 20. Dezember und dem 21. Januar wurden Fragebögen an die Planungsgruppen ausgegeben. Die Befragung sollte ein Stimmungsbild zur Identität Vaihingens, Nutzungen in Vaihingen und im Synergie-

Park, Atmosphäre im Bahnhofsumfeld, Ortsbindung, Vernetzung, Bedarfe und Chancen aufzeigen. Die Antworten wurden in anschaulichen Grafiken aufbereitet und Politik, Verwaltung und den Planungsgruppen vorgestellt.

### Bestandsanalyse

Die städtebauliche Bestandsanalyse leitete sich von der Bestandsaufnahme ab und zeigt Mängel und Konflikte sowie Qualitäten und Potenziale in Vaihingen mit besonderem Bezug zu den Entwicklungsflächen am Bahnhof Vaihingen auf. In der Analyse wurden auch die Ergebnisse der Schlüsselpersonengespräche, der öffentlichen Führungen im Juli 2020 und der Befragung der Mitglieder der Planungsgruppen von Dezember 2020 bis Januar 2021 aufgenommen. Zunächst wurden Mängel und Konflikte, die sich auf den Verflechtungsbereich beziehen, vorgestellt. Daran angeschlossen wurden diese für den Kernbereich und explizit die Entwicklungsflächen betreffend aufgeführt.

### Erstes Treffen der Planungsgruppen

Im März 2021 fanden die drei ersten Treffen der drei Planungsgruppen statt. Diese Treffen fanden aufgrund der einzuhaltenden Corona-Restriktionen online statt. Auf der Agenda stand neben dem Kennenlernen der Planungsgruppenmitglieder die Einführung in den Projekt-

stand und die Entwicklungsfläche sowie die Mitentwicklung von potentiellen temporären Nutzungen, die für den kommenden Sommer angedacht waren.

Als Nutzungskategorien wurden genannt:

- Kultur,
- Musik, Kunst, Festival
- Gastronomie,
- Bildung
- Angebote für Kinder und Jugendliche, Betreuung
- Nachhaltigkeitsbildung
- (Betriebs-) Sport
- Naturraum und Erholung

Als Kriterien, die den Projektaufruf inhaltlich gestalten sollen, wurden erarbeitet:

- öffentliche Angebote
- gebuchte oder spontan Angebote
- Vielzahl an Nutzungsthemen
- durchführbar unter freiem Himmel
- dauerhafter Aufenthalt auf der Fläche soll ermöglicht werden.
- generationsübergreifende, barrierefreie, multikulturelle Angebote (24/7)
- Niederschwelligkeit, Inklusivität



Abb. 15: Öffentliche Führung auf der Fläche mit Blick auf das Fontana Hotel



Abb. 16: Öffentliche Führung auf der Fläche

- Sharing-Angebote
- besonders auch für Jugendliche ansprechend
- Erholung und die Verbindung zwischen Ortszentrum und SynergiePark fördern
- Kommerzielle Angebote sind möglich
- Beachtung der Nachhaltigkeit
- Die Bewerber\*innen/ Initiativen sollten Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung für den Ablauf und Verwaltung der Fläche zeigen
- Erstellung eines Hygienekonzepts
- Lärmverträglichkeit des Angebots
- Die Baustraßen sollen nicht beeinträchtigt werden
- Angemerkt wird auch, dass mit Beginn der experimentellen Nutzungen die entsprechende Infrastruktur auf den Flächen vorhanden sein muss
- Als Ideen wurden u.a. Urban Gardening, eine kurzfristige Begrünung durch Pflanzenkübel, Kulturveranstaltungen, eine Reparaturwerkstatt für Fahrräder und Fahrradbörse, Zirkus- und Sportangebote sowie ein Biergarten mit „Stadtstrand“ genannt

Alle weiteren konkreten Ideen für temporäre Angebote finden sich ab Seite 46 unter dem Titel Umsetzungsstrategien.

### **Zweites Treffen der Planungsgruppen**

Im Juni 2021 fand für alle drei Planungsgruppen ein

zweites Treffen statt. Coronabedingt wurde ebenfalls wieder ein digitales Format via Microsoft Teams gewählt. In diesem Treffen wurden der aktuelle Projektstand und die Bestandsanalyse zu Beginn vorgestellt. Es wurde mitgeteilt, dass der angestrebte Projektauftrag experimenteller Nutzungen, für den beim ersten Treffen der Planungsgruppe Ideen gesammelt wurden, abgesagt werden musste. Das Stadtplanungsamt musste sich letztlich aufgrund schwieriger Rahmenbedingungen gegen den Aufruf entscheiden. Der Baubetrieb des Regionalbahnhalts sowie weitere Interimsnutzungen auf den Flächen würden temporäre Nutzungen wesentlich behindern.

In der Zwischenzeit wurden dennoch zwei Container auf dem nördlichen Teil der Flächen aufgestellt, welche mithilfe des Jugendrats von Jugendlichen besprayed wurden. Außerdem wurde ein Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik zur Nutzung der Entwicklungsfläche (siehe unten) getroffen, welcher im Folgenden vorgestellt wurde.

Als weitere Ankündigung dieses Treffens wurden die zwei extern eingegangenen Konzepte, ein Bildungshaus von element-i und die Konzeptidee des Circuleums, einem Netzwerk aus Künstler\*innen des Bewegungsreiches, vorgestellt. Als nächstes wurden langfristige

Nutzungsbausteine und Möglichkeiten gesammelt und direkt auf dem Plan verortet. Die Planungsgruppe Energie und Umwelt beschäftigte sich intensiv mit den Kriterien für die langfristige Nutzung hinsichtlich Energie und Umwelt und mit Ideen und Anregungen zum Mobility Hub.

### **Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik zur Nutzung der Flächen**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) hatte im März 2021 eine Vorlage beschlossen, die nach langer Diskussion nun mehr Klarheit für den Beteiligungs- und Entwicklungsprozess schaffte. Der Beschluss besagt u.a., dass in Vaihingen Bedarfe für „Angebote zur Erholung, Bewegung und Begegnung“ sowie „für Gemeindebedarfsnutzungen“ bestehen. Die Flächen sollen „vorrangig für die vielfältigen Bedarfe der Bürger und Bürgerinnen in Vaihingen“ in „zukunftsge-rechter und klimafreundlicher Weise“ entwickelt werden.

### **Erster Tag der offenen Tür**

Nachdem die Planungsgruppenteilnehmer\*innen bereits temporäre und langfristige Ideen und Nutzungswünsche gesammelt hatten, wurden weitere Bedarfe der Öffentlichkeit aufgenommen.

Im nördlichen Teil der städtischen Fläche, nahe der



Stadtbahn-Haltestelle Jurastraße gelegen und von der Ruppmannstraße aus zugänglich, wurden Einblicke in die Flächen und den Beteiligungsprozess angeboten. Eingeladen waren alle Einwohner\*innen Vaihingens, Arbeitnehmer\*innen des angrenzenden SynergieParks, Mitglieder der Planungsgruppen sowie weitere Interessierte. An diversen Beteiligungsstationen konnten Besucher\*innen interaktiv ihre Anregungen abgeben. Im Dialog wurden weitere Ideen entwickelt und Diskussionen angestoßen. Insgesamt beteiligten sich rund 100 Bürger\*innen. Das Ganze wurde durch ein Kulturprogramm mit Musik, Artistik und Kunst abgerundet. So wurde die Fläche an diesem Tag zugänglich und lebendig gemacht.

Alle Ideen und Nutzungswünsche wurden dokumentiert und zusammen mit den Wünschen und Bedarfen der Planungsgruppenteilnehmer\*innen in Raumkubaturen übersetzt, mit welchen im folgenden Crossover-Treffen konzipiert und geplant werden konnte.

### Erstes Crossover-Treffen aller drei Planungsgruppen

Ziel des Crossover-Treffens waren der Austausch und die Zusammenführung der bisherigen Ergebnisse der drei Planungsgruppen, die bisher im Beteiligungsprozess separat gearbeitet hatten. Für die Veranstaltung wurden Teilnehmer\*innen aus unterschiedlichen Pla-

nungsgruppen per Zufallsauswahl in eine Arbeitsgruppe gewählt. Diese „gemischten“ Arbeitsgruppen arbeiteten gemeinsam für den Abend an jeweils einem Konzept. So konnten unterschiedliche Themen und Schwerpunkte aller Planungsgruppen in jedes der Konzepte einfließen.

Das Crossover-Treffen diente darüber hinaus zur Reflexion und Überprüfung der bisherigen Ergebnisse des Prozesses. Bisher genannte Nutzungen wurden in maßstabsgetreue Bauklötze und Flächen übersetzt und vermittelten so ein Gefühl für den Platzbedarf der einzelnen Nutzungen. Diese Bausteine waren Grundlage zur dreidimensionalen Konzeptentwicklung. In den Arbeitsgruppen wurden Konzepte und Strategien zu drei Szenarien entwickelt und vorgestellt: „Erweiterung der Stadtbahnlinie“, „Umsetzung der Seilbahntrasse Eiermann Campus – Bahnhof Vaihingen“ und „Einrichtung eines Mobilitätsstandorts im Süden ohne Bau neuer ÖPNV-Verkehrsverbindungen“.

Die zuvor vorbereiteten Raum-Kubaturen aus der Vielzahl der bisher im Prozess genannten Nutzungsideen waren grundlegende Bausteine für die Erstellung des Konzepts. Konzeptionell passende Nutzungen wurden ausgewählt und ein Gesamtkonzept entwickelt. Weitere Informationen zu den Ergebnissen dieser wichtigen Veranstaltung finden Sie auf den Seiten 34-43.



Abb. 17: Erster Tag der offenen Tür – 2021



Abb. 18: Online-Panel der Ergebnisse des zweiten Planungsgruppentreffens

### **Entwicklung städtebaulicher Teilkonzepte**

Sechs detaillierte Konzepte entstanden beim Cross-over-Treffen, welche Aufschluss über gewünschte Nutzungen, Aktivitäten, Qualitäten und Atmosphären boten. Die Konzepte der Planungsgruppen wurden nach einzelnen Aspekten analysiert und aufgeschlüsselt. Diese Konzepte und Analysen werden auf den Seiten 32 bis 43 ausführlich beschrieben, da diese eine essenzielle Grundlage für die daraus abgeleiteten städtebaulichen Konzepte bildeten. Wichtige Aussagen zu den Themen Raumkubaturen, Nutzungsstrukturen, Freiraumstrukturen, Grünflächen, Vernetzungen und Wegeverbindungen, sowie Energie- und Umweltthemen konnten aus den Konzepten extrahiert und in den weiteren städtebaulichen Konzepten verarbeitet werden.

### **Drittes Treffen der Planungsgruppen**

Diese drei Planungsgruppentreffen dienten zur Vorstellung und Besprechung der entstandenen städtebaulichen Konzepte. Zunächst wurden die Herleitungs- und Entwicklungsschritte erläutert und mithilfe von Piktogrammen verdeutlicht. Danach konnten die Teilnehmer\*innen auf einem Whiteboard ihre Kommentare und Änderungswünsche online verorten. Die Anmerkungen wurden im weiteren Verlauf des Treffens in großer Runde besprochen, erläutert und diskutiert. Als Abschluss wurden Bereiche und Interessensgebiete ge-

sammelt, für welche eine vertiefende grafische Aufarbeitung stattfinden sollte.

### **Online-Beteiligung**

Die ersten Entwürfe der städtebaulichen Konzepte wurden im Zeitraum vom 21.03.-19.04.2022 über die Plattform: [www.stuttgart-meine-stadt.de](http://www.stuttgart-meine-stadt.de) online gestellt. Hier hatte die Öffentlichkeit die Gelegenheit, sich in Ruhe in die Konzepte einzulesen und Feedback zu den drei Planungskonzepten zu geben.

### **Infostand an der Radbörse**

Am 09.04.22 fand die Radbörse des Radsportvereins Stuttgart-Vaihingen e.V. auf dem nördlichen Teilbereich der Entwicklungsfläche vor der Güterhalle statt. Zu diesem Anlass wurde der Zwischenstand der städtebaulichen Konzepte dargestellt und interessierten Passant\*innen von der Stadtverwaltung und planbar hochdrei erläutert. Die Interessierten wurden außerdem auf die laufende Online-Beteiligung hingewiesen, hatten aber auch die Möglichkeit, den Fragebogen vor Ort auszufüllen. Das Jugendamt Stuttgart richtete zusätzlich eine Beteiligungsstation ein, die speziell auf Kinder- und Jugendliche ausgerichtet war.

### **Ämterübergreifender Abstimmungstermin**

Die überarbeiteten Pläne und Vertiefungsbereiche wur-

den den beteiligten Ämtern vorgestellt, um zu diesem frühen Zeitpunkt Bedenken und Anmerkungen aufnehmen zu können und diese in die Konzepte einfließen zu lassen.

### **Überarbeitung der städtebaulichen Teilkonzepte**

Die Anmerkungen, Ideen und Kritiken aus den Planungsgruppen, der Online-Beteiligung, der Station der Radbörse und der Ämterabstimmung wurden gebündelt und in einer Abwägungstabelle dokumentiert. Die Anregungen wurden größtenteils in die Konzepte eingearbeitet. Außerdem wurden Vertiefungsbereiche aus den Vorschlägen der Planungsgruppen ausgewählt und grafisch aufgearbeitet. Die Freiraumbereiche wurden von g2 Landschaftsarchitekten in einer Lageplandarstellung vertieft (s. S. 64-65) und die nördlichen Teilbereiche von planbar hochdrei als Visualisierung dargestellt (s. S. 61-62). Diese Vertiefungsbereiche dienten der Konkretisierung der Aussagen der Teilnehmer\*innen, welche im Maßstab 1:1000 der städtebaulichen Konzepte nicht dargestellt werden konnten.

### **Zweites Crossover-Treffen der drei Planungsgruppen**

Im Mai 2022 fand das letzte gruppenübergreifende Treffen statt. Ziel des Crossover-Treffens war die Diskussion und Rückmeldung zu den vorgestellten Vertiefungsbereichen (Lupen) und insbesondere die Beleuchtung und

Erarbeitung von möglichen Umsetzungsprozessen mit Fokus auf die temporären Nutzungsmöglichkeiten. Dazu waren 5 Thementische mit folgenden Schwerpunkten aufgebaut: Blau-grüne Infrastruktur, Umweltbildung, Mobilität, Umsetzungsprozesse, Rahmenbedingungen für experimentelle Nutzungen. Zunächst wurden den Teilnehmer\*innen die Ergebnisse der Online-Beteiligung und der vor-Ort Beteiligung der Radbörse vorgestellt. Danach wurden die vorgenommenen Änderungen aus den Anregungen der vergangenen Feedbackrunden erläutert und zu klärende Themen angesprochen: Reduzierung der Versiegelung, Parkplätze, Nutzung der Dachflächen für Energiegewinnung, Abstand zur Bahnlinie, Offenlegung des Sindelbachs. Außerdem wurden die aus dem Beteiligungsprozess abgeleiteten Leitthemen und die Vertiefungsbereiche vorgestellt. Nach den Vorstellungen der Ergebnisse und Vertiefungsbereiche wurde dann in den Kleingruppen intensiv über mögliche Umsetzungsstrategien und Prozesse gesprochen. Die Ergebnisse dieses Crossover-Treffens lassen sich auf S. 49 nachlesen.

### Zweiter Tag der offenen Tür

Die AufentHaltestelle Zukunft öffnete am Samstag, 02. Juli 2022, zwischen 13:30 und 19:00 Uhr für einen Tag ihre Tore. Als letzte öffentliche Veranstaltung im Rahmen des zweijährigen Beteiligungsprozesses wurden

Einblicke in den Beteiligungsprozess und die aus dem Prozess entstandenen Planungskonzepte gegeben. Themenschwerpunkt des Tages waren außerdem die temporären Nutzungen, die auf der ungenutzten Fläche entstehen könnten. Die Veranstaltung sollte ein Ausblick auf die Potentiale und Nutzungsmöglichkeiten geben und aufzeigen, wie eine bisher ungenutzte Fläche zum Leben erwachen kann. An verschiedenen Stationen konnten Besucher\*innen den momentanen Planungsstand und die Konzepte betrachten und im Dialog Informationen einholen und weitere Ideen und Anregungen diskutieren. Neben Impressionen zum Beteiligungsprozess konnte man sich auch über die IBA'27 informieren. Außerdem informierte ein Stand über Urban Gardening und stellte verschiedenste Samen zur Verfügung. Die Veranstaltung wurde durch ein Kulturprogramm mit Live-Musik und einem historischen Fahrradmuseum abgerundet, welches insbesondere die Aufmerksamkeit der Kinder auf sich zog. Getestet werden konnten hier die verschiedensten Spaßräder und eine Ausstellungswand zeigte die Entwicklung der Fahrräder.

Die folgenden Doppelseiten (Seiten 28-31) zeigen jeweils die zeitliche Abfolge und Impressionen der ineinandergreifenden Beteiligungsstränge der öffentlichen Beteiligung und der Beteiligungstreffen der Planungsgruppen.



Abb. 19: Zweiter Tag der offenen Tür - Iba-Plakate und Hocker



Abb. 20: Zweiter Tag der offenen Tür - Urban Gardening Station



## Öffentliche Veranstaltungen

Jeweils ein- bis zweimal im Halbjahr fanden öffentliche Termine zur Bürgerbeteiligung statt. 2020 startete die öffentliche Veranstaltungsreihe unter dem Namen „Aktivwoche“ mit öffentlichen Führungen und Live-Interviews wichtiger Akteur\*innen.

Im Sommer 2021 wurde die Fläche der Ruppmannstraße 2 durch Beteiligungsstationen, Kulturprogramm, Führungen und Ausstellungen belebt und für die Öffentlichkeit erneut geöffnet. Es wurde sich intensiv über die Frage: „Wie schafft man Identität auf der Fläche?“ ausgetauscht. Zu diesem Thema hatten die Planungsgruppenteilnehmer\*innen bereits Plakate vorbereitet, die an den Bauzäunen ausgestellt waren. Nutzungswünsche und Bedürfnisse wurden auf den Luftbildplan positioniert und diskutiert und bildeten eine Grundlage für die Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzepts. Zu dem ersten Entwurfsstand des städtebaulichen Konzepts war eine Online-Beteiligung auf der Plattform der Stadt Stuttgart im Frühjahr 2022 möglich. Im Sommer 2022 beim abschließenden Tag der offenen Tür, der durch Lounge, Ausstellung und Fahrradteststrecken einen Ausblick auf spätere Nutzungsmöglichkeiten gab, wurden die erarbeiteten städtebaulichen Konzepte ausgestellt, erklärt und diskutiert.



Abb.21: Live-Interviews auf der Fläche



Abb. 22: Musikalische Untermalung der Aktivwoche

### „Aktivwoche“ mit Führungen und Live-Interviews

Sommer 2020 - Start des Beteiligungsprozess mit öffentlichen Führungen auf der Fläche und einem Live-Interview mit wichtigen Akteuren aus der Verwaltung und Politik.



Abb. 23: Beteiligungsstand in der Schwabengalerie



Abb. 24: Jugendbeteiligung auf der Entwicklungsfläche

### Stand in der Schwabengalerie/ Graffitiaktion und Jugendbeteiligung

Juli 2021 - vorab zum Tag der offenen Tür fanden verschiedene kleinere Formate statt. Dazu gehörten ein Beteiligungsstand in der Schwabengalerie und eine Jugend-Graffiti-Aktion auf der Fläche.





Abb. 25: Beteiligungsstation am Tag der offenen Tür 2021



Abb. 26: Tanzworkshop am Tag der offenen Tür 2021

### Tag der offenen Tür

Juli 2021 – Einführung ins Projekt und Reflexion der Ergebnisse der Befragung – Ideensammlung temporärer, sowie langfristiger Nutzungen.



Abb. 27: Infostand und Kinderbeteiligung an der Radbörse



Abb. 28: Online-Beteiligung auf der Beteiligungswebsite

### Stand Radbörse und Kinderbeteiligung und Online-Beteiligung

21.03.- 19.04.2022 – über die Plattform: [www.stuttgart-meine-stadt.de](http://www.stuttgart-meine-stadt.de) konnte Feedback zu den drei Planungskonzepten in diesem Zeitraum geäußert werden.



Abb. 29: Fahrradteststrecke am Tag der offenen Tür 2022



Abb. 30: Diskussion an den Planungskonzepten, 2022

### Tag der offenen Tür

Juli 2022 – Die entwickelten Planungskonzepte und der Ablauf des Beteiligungsprozess wurden ausgestellt und diskutiert. Das Rahmenprogramm brachte Lebendigkeit auf die Fläche und zeigte die Möglichkeiten späterer Nutzungen auf.

## Treffen der Planungsgruppen

In regelmäßigen Abständen von etwa drei Monaten trafen sich drei Planungsgruppen. Jede Planungsgruppe arbeitete grundlegende Empfehlungen zu ihrem Thema aus. Die Themen waren:

1. Energie und Umwelt,
2. Grün- und Freiraum,
3. Nutzung und Gestaltung.

Während der Treffen diskutierten die Gruppen mit dem Fokus auf ihren Schwerpunkt und entwickeln Ideen, die sich auf den Flächen am Bahnhof wiederfinden könnten. Neben den drei Online-Treffen der Planungsgruppen gab es die zwei „Crossover-Treffen“, an welchen die verschiedenen Planungsgruppen zusammenkamen und thematisch übergreifend arbeiteten.

Während des ersten Crossover-Treffens wurden in Kleingruppen Konzeptmodelle für die Flächen auf Grundlage der zuvor erarbeiteten Nutzungswünsche erstellt, als Basis für die weitere städtebauliche Planung. Während des zweiten Crossovers wurden an Thementischen die weiterführenden Themen Umsetzungsprozesse, Rahmenbedingungen der experimentellen Nutzungen, Mobilität, Umweltbildung und Blau-Grüne Infrastruktur diskutiert und Vorschläge gesammelt.



Abb. 31: Online-Whiteboard des Ersten Planungsgruppentreffens

### Befragung der Planungsgruppenteilnehmer\*innen

20. Dezember- 21. Januar

Befragung zu den Themenbereichen: Identität Vaihingens, Nutzungen in Vaihingen und im SynergiePark, Atmosphäre Bahnhofsumfeld, Ortsbindung.

### Erstes Online Treffen der Planungsgruppen

März 2021 - Einführung ins Projekt und Reflexion der Ergebnisse der Befragung - Ideen-sammlung temporärer Nutzungen.

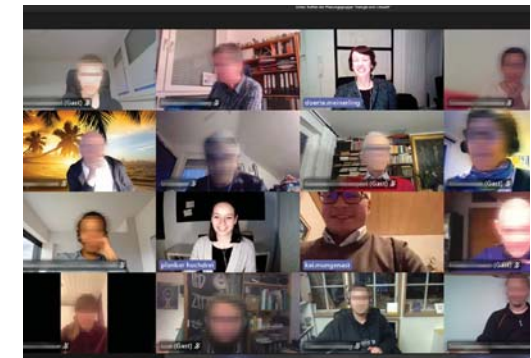


Abb. 32: Online-Treffen im Juni 2021



Abb. 33: Online-Treffen im Juni 2021

### Zweites Online-Treffen der PGs

Juni 2021 - Sammlung von Nutzungswünschen und Kriterien eines langfristigen Energie und Umweltkonzepten, Nutzungskombinationsmöglichkeiten des Mobility Hubs.

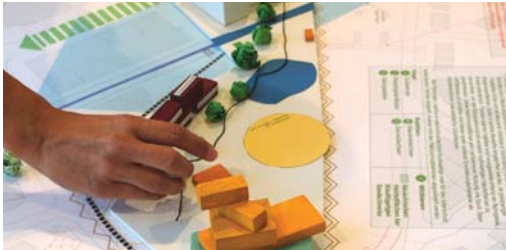


Abb. 34: Konzeptmodellerstellung im Crossover 2021



Abb. 35: Erstes Crossover-Treffen im Oktober 2021

### Erstes Crossover-Treffen

Oktober 2021 – Erstellung eines Konzeptmodells in gemischten Kleingruppen mithilfe vorbereiteter Modellbausteine und Restriktionsübersicht.



Abb. 36: Online-Feedback zum ersten Entwurf des Planungskonzepts

### Drittes Online Treffen der Planungsgruppen

Februar 2022 – Bewertung, Diskussion und Feedback zu den entwickelten städtebaulichen Konzepten. Diese wurden aus den Konzeptmodellen des vorangegangenen Crossovertreffens entwickelt.



Abb. 37: Online-Feedback zum ersten Entwurf des Planungskonzepts

### Zweites Crossover-Treffen

Mai 2022 – Erarbeitung wichtiger Vorschläge und Kriterien für das weitere Vorgehen. Umweltaspekte, Rahmenbedingungen, Umsetzungsprozesse und Mobilität wurden diskutiert.



## Impressionen 1. Crossover-Treffen

Das erste Crossover-Treffen war ein wichtiger Meilenstein im Beteiligungsprozess. Zum ersten Mal trafen sich alle Planungsgruppen, um gemeinsam weiterzuarbeiten und ihre Themenschwerpunkte abzugleichen und zu reflektieren. Bisher gesammelte Nutzungswünsche, Vorschläge und Ideen wurden in ein räumliches Konzept gebracht. Im Laufe des Abends entstanden 6 verschiedene Konzepte mit unterschiedlichen Herangehensweisen, aber auch einigen Gemeinsamkeiten. Da diese Ergebnisse eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der städtebaulichen Konzepte bildeten, werden die Ergebnisse dieses Treffens auf den folgenden Seiten ausführlich erklärt.

### Ziel des Crossovers

Das Ziel war das Kennenlernen und die gemeinsame Weiterarbeit der verschiedenen Planungsgruppenmitglieder. Jede Gruppe setzte sich aus Mitgliedern verschiedener Planungsgruppen zusammen, um den Entwicklungsbereich aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten. Die bisherigen Ergebnisse konnten im Modell reflektiert und anhand der Restriktionen überprüft werden. Die Grundlage für das Erstellen der Modelle bildeten die bisher im Beteiligungsprozess gesammelten Nutzungen, die in konkrete Kubaturen und Flächen übersetzt wurden und den Gruppen zum Bau zur Ver-

fügung standen. Außerdem bildete der Restriktionsplan mit den zusammengefassten Rahmenbedingungen die Unterlage des Modells. Den Gruppen standen außerdem Bäume, Schnüre als Wegeverbindungen, Atmosphärbilder, Aktivitäts- und Qualitätsicons zur Verfügung, welche auf dem Modell platziert werden konnten.

### Restriktionsplan

Aufgrund der vielen verschiedenen Rahmenbedingungen wurde von der Stadtverwaltung ein Übersichtsplan erstellt, der alle wesentlichen Rahmenbedingungen und Restriktionen der Fläche zusammenfasste. Er gab ebenfalls Handlungsvorschläge zum Umgang mit Themen wie z.B. Artenschutz, Lärm und Verkehrsszenarien und ergänzte somit die zuvor vorgestellten Themen der Präsentationen.

### Grundlage für die Planungskonzepte

Die Modelle bildeten die Grundlage für die Weiterentwicklung zu den drei bestehenden Planungskonzepten. Dazu wurden die Modelle analysiert und in abstrakter Form neu zusammengesetzt. Die folgenden Seiten zeigen die fotografische Dokumentation der einzelnen Modelle, sowie die Analyse mit Piktogrammen zu den einzelnen Themenbereichen.



Abb. 38: Entwicklung eines gemeinsamen Konzeptmodells, Crossover 2021



Abb. 39: Abschließende Vorstellung der Ergebnisse



Abb. 40: vorgefertigte Modellbausteine, Flächen und der Restriktionsplan als Grundlage des Konzeptmodells



Abb. 41: Fertiges Konzeptmodell (Gruppe Rosa)



Abb. 42: gestapelte Raum-Kubaturen und Flächen

## Ergebnisse 1. Crossover-Treffen

Es entstanden insgesamt sechs verschiedene Modelle, die sich in der Nutzungsanordnung und Aufteilung unterschieden. Jede Gruppe entwickelte ein gemeinsames Modell mit Ausnahme der Gruppe lila, welche zwei Modelle zusammensetzte und sowohl ein kurzfristig umzusetzendes Konzeptmodell als auch ein Modell für die langfristige Planung entwickelte.

Die Abbildungen zeigen die am Crossover-Treffen entstandenen Konzepte. Zum näheren Verständnis helfen die Analysepiktogramme und die Zusammenstellung der Atmosphärbilder auf den folgenden Seiten. Eine umfangreichere Darstellung der Ergebnisse des Crossovers kann außerdem dem Protokoll des Crossover-Treffens vom 15.10.21 entnommen werden.

### Ausgangspunkte

Aus dem Crossover-Treffen entwickelten sich sechs unterschiedliche Entwürfe und Konzepte für drei unterschiedliche Szenarien, welche eine Übersicht über die gewünschten Nutzungen, Aktivitäten und Vernetzungen gaben. Gelegte Atmosphärbilder gaben Aufschluss auf die Fokuspunkte der einzelnen Gruppen.

### Gruppe Grün - Szenario Seilbahn

Die Gruppe Grün beschäftigte sich mit der Variante, in der die Umsetzung der Seilbahn-Trasse verfolgt werden sollte.

Mit dem erarbeiteten Szenario der Gruppe soll ein lebendiges Quartier entstehen, das für Alle zu jeder Zeit zugänglich ist und viel Grün beinhaltet.

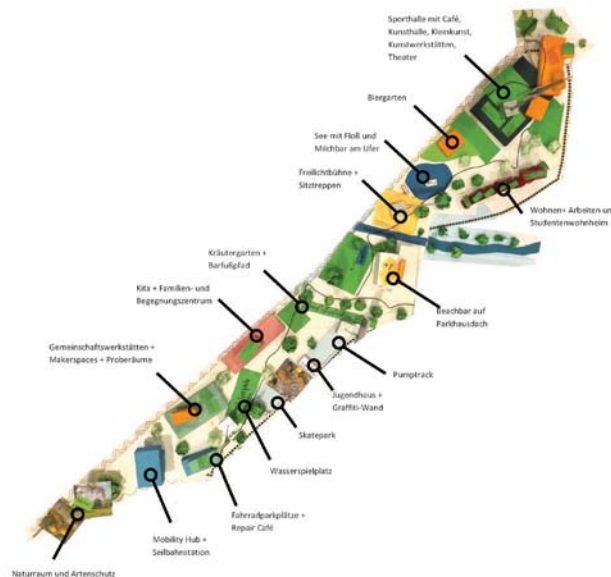


Abb. 43: Konzeptmodell Gruppe Grün

### Gruppe Blau- Szenario Seilbahn

Die Gruppe Blau arbeitete ebenfalls mit der Variante Umsetzung der Seilbahn-Trasse. Insgesamt sieht die Gruppe Blau eine Entwicklung mit Fokus auf Kultur und Freiraum mit einer geringen Bebauungsdichte und vielen beispielbaren Platzflächen vor. Multifunktionale Nutzungen und flexible Grundrisse sollen entstehen.

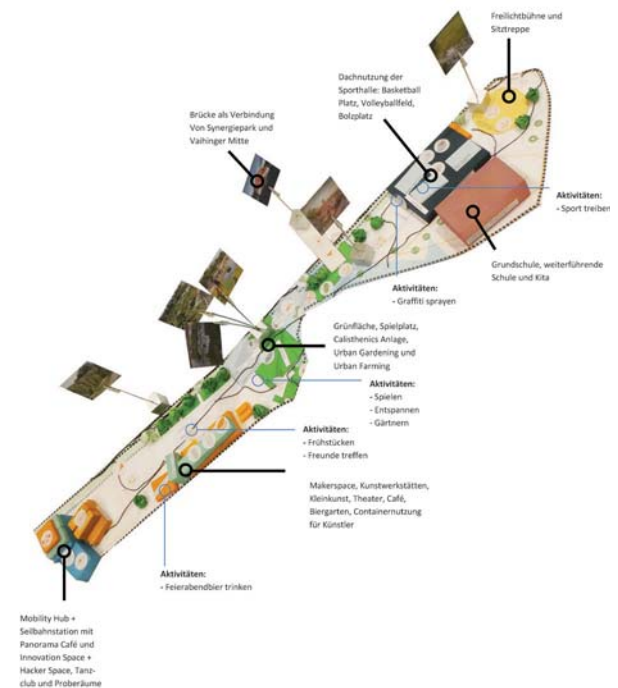


Abb. 44: Konzeptmodell Gruppe Blau



## Gruppe Rosa- Szenario bestehender ÖPNV

Die Gruppe Rosa bearbeitete das Szenario: „Einrichtung eines Mobilitätsstandortes ohne Bau von neuen Verkehrsanbindungen“. Diese Gruppe versuchte die größtmögliche Schnittstelle der Nutzungen herauszufinden, die SynergiePark und die Vaihinger\*innen verbindet. Durch diese Entscheidung der Gruppe wurden Wohnnutzungen und der Bau einer Schule ausgeschlossen.



Abb. 45: Konzeptmodell Gruppe Rosa

## Gruppe Rot - Szenario Stadtbahnhalft

Die Gruppe Rot arbeitete ebenfalls mit der Variante „Stadtbahnverlängerung“. Vor und auch während des Baus sollen Interimsnutzungen möglich sein bzw. auch eine teilweise Umsetzung des finalen Stands. Auf der Fläche soll unbedingt viel Grün entstehen. Hauptnutzungen des Areals sind Kulturangebote und Flächen für die Jugend und Sport.

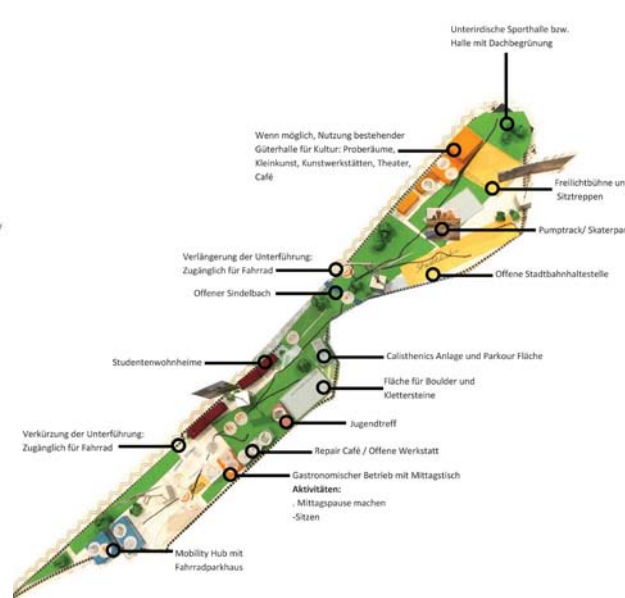


Abb. 46: Konzeptmodell Gruppe Rot

## Gruppe Lila - Szenario Stadtbahnhalft

Die Gruppe Lila arbeitete mit der Variante „Stadtbahnverlängerung“ und entwickelte zwei Konzepte. Konzept 01 soll bereits während dem Bahnstreckenbau als Interims-Lösung funktionieren. Der nördliche Bereich des Konzept 02 wäre erst nach Fertigstellung der Bahnstrecke möglich.

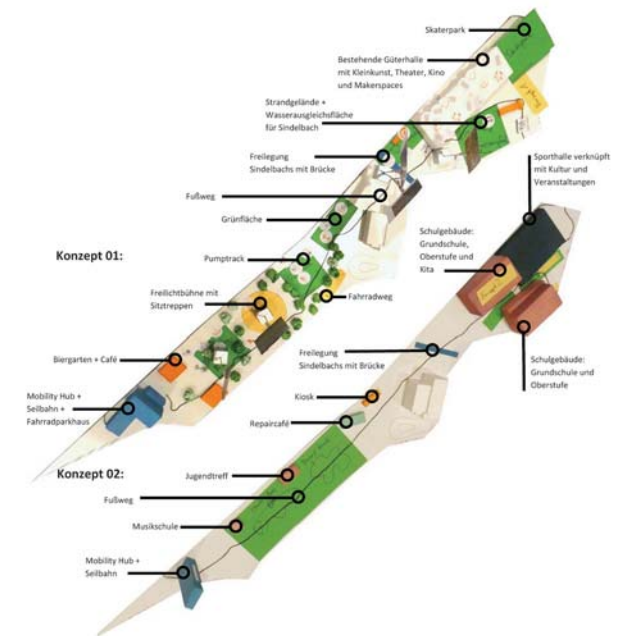


Abb. 47: Konzeptmodell 1+2 Gruppe Lila

## Auswertung der Konzeptmodelle

### Auswahl der Atmosphärbilder

Die Auswahl der Atmosphärbilder für den Freiraum gibt Aufschluss, welche Aspekte den Planungsgruppenteilnehmer\*innen besonders wichtig war und welche Atmosphären auf der Fläche gewünscht werden.

Besonders viele Fotos wurden für Veranstaltungsbereiche und Freilichtbühnen bzw. grüne Sitztreppen gelegt. Der Wunsch nach einer Fläche für Konzerte, Feste und Kulturveranstaltungen wird hier deutlich. Trotzdem wird sich die Veranstaltungsfläche oft begrünt vorgestellt, mit viel grüner Wiese und Integration in die Landschaft.

Fotos zu Wasser- und Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten sind ebenfalls besonders häufig vertreten. Dabei ist das Wasser oft speziell für Kinder zugänglich und als Spielelement vertreten.

Die Aufenthaltsflächen reichen von einer sandigen Beach-Lounge, welche zweimal gelegt wurde, über Holz-Liegeelemente zu Picknicktischen im Straßenraum und Sitzsteinen.

### Brücke

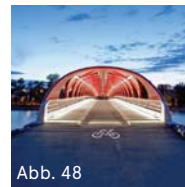


Abb. 48

Brücke als Verbindung zum Ortskern und als Teil des zukünftigen Verkehrs- und Radwegekonzepts.

### Erlebbares Wasser

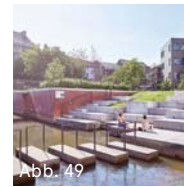


Abb. 49



Abb. 50

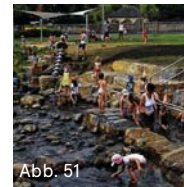


Abb. 51



Abb. 52

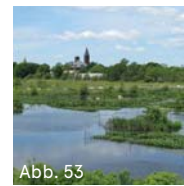


Abb. 53

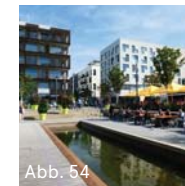


Abb. 54

Wasser ist im Beteiligungsprozess ein beliebtes und wichtiges Thema, welches als erlebbares Element betrachtet wurde und für Kinderspielflächen, Kneipp Becken, Wasserfontainen oder Bachläufe benutzt werden sollte, ebenso wie für Versickerungsflächen.

### Begegnungs- und Aufenthaltsflächen



Abb. 55

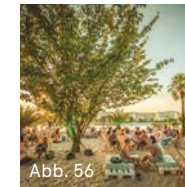


Abb. 56

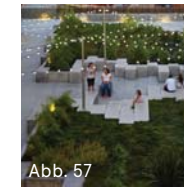


Abb. 57



Abb. 58



Abb. 59



Abb. 60

Die Fotos für die Aufenthalts- und Begegnungsbereiche strahlen einen alternativen, bunten Charakter aus und bieten viele unterschiedliche Sitzgelegenheiten, welche Begegnungen fördern.



### Veranstaltungsflächen



Abb. 61

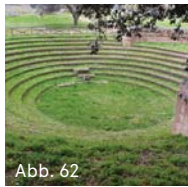


Abb. 62

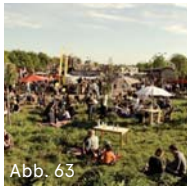


Abb. 63

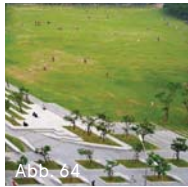


Abb. 64



Abb. 65

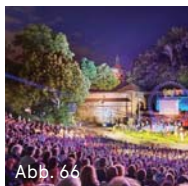


Abb. 66



Abb. 67

Grüne Freitreppen und Bühnen für Veranstaltungen sind ein wichtiges Freiraum-Element.

### Parkflächen und Urban Gardening

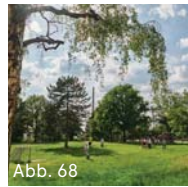


Abb. 68

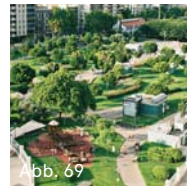


Abb. 69



Abb. 70



Abb. 71

Die Hälfte der Fotos, die Parkflächen beschreiben, zeigen einen angelegten Park mit vielen Wegen oder einen strukturell bepflanzten Platz. Die andere Hälfte zeigt eine Wiese und eine wild bepflanzte Urban Gardening Fläche.

### Sport- und Spielflächen

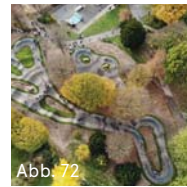


Abb. 72



Abb. 73

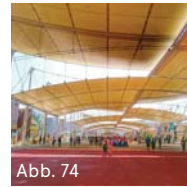


Abb. 74

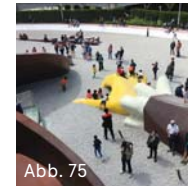


Abb. 75

Die obere Reihe der Fotos beschreibt Sportflächen, welche in die grüne Wiese und Bepflanzungen integriert sind (Pumptrack, Klettersteine). Die untere Reihe der Fotos zeigt einen angelegten Spielplatz und überdachte Sportflächen.

### Arten- und Lärmschutz/ Grünfassade

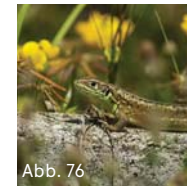


Abb. 76

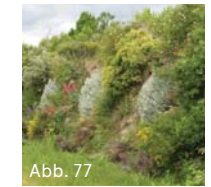


Abb. 77



Abb. 78



Abb. 79



Abb. 80

Der Schutz der Arten und der Schutz vor Lärm (Bahngleise, Veranstaltungen...) ist ein wichtiges Thema des Prozesses. Grüne, bepflanzte Fassaden könnten dazu einen Beitrag leisten und das Quartier grüner wirken lassen.

### Vorgehensweise

Zunächst wurden die Konzepte nach Themenbereichen analysiert. Verwendeten Atmosphären- und Qualitätenvorlagen wurden gruppiert, um die Qualitäten im Plan bzw. in textlicher Erläuterung übernehmen zu können. Bei der Analyse der Konzepte ergaben sich einige Herausforderungen. Zum Beispiel wurden einige Restriktionen, die im Restriktionsplan vermerkt waren, nicht immer beachtet (z.B. Zugang zu DB-Flächen...). Außerdem gab es in manchen Konzeptmodellen weiße, undefinierte Flächen, zu denen keine Aussage getroffen wurde. Die aus den Crossover-Ergebnissen entwickelten Planungskonzepte haben die Besonderheit, dass die einzelnen Teilbereiche austauschbar und somit flexibel sind. Es wurden nicht zwingend die Ideen aus dem jeweils entsprechenden Szenario übernommen, sondern gemischt und austauschbar eingearbeitet.

### Analyse der Raumkubaturen

Die Raumvolumenkonzentration im Norden und Süden zieht sich durch alle Konzepte der Gruppen durch. Deshalb konzentrieren sich die Baufelder auch in den erstellten Teilkonzepten auf den nördlichen und südlichen Bereich. Der mittlere Bereich, vor allem im Bereich der Engstelle, bleibt frei von Bebauung und somit Outdoornutzungen und Grünflächen vorbehalten.

### Analyse Raumkubaturen Crossover

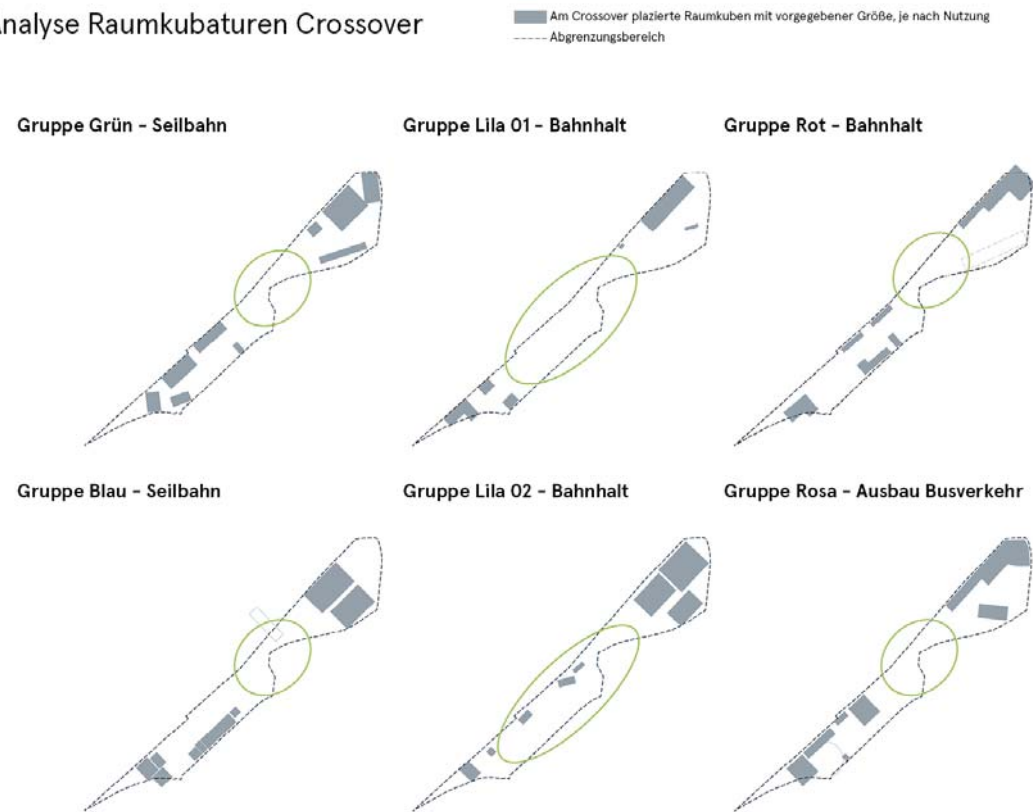


Abb. 81: Analyse der Raumkubaturen der Crossover-Konzeptmodelle

### Analyse der Nutzungsstruktur

Zusammenfassend dominieren Kultur und Sport die Nutzungsverteilung im nördlichen Bereich. Kombiniert wurde hier Sport + Kultur (+Wohnen), Sport + Bildung oder Kultur + Produktives. Im mittleren Bereich sind oft reine Outdoornutzungen vorgeschlagen oder kleinere Raumkubaturen, die Gastronomie oder Jugendtreffs beinhalten. Der südliche Bereich konzentriert sich auf Mobilitätsthemen, die in manchen Fällen mit Makerspaces, Kultur oder Gastronomie verknüpft wurden. Insgesamt werden sich in allen Bereichen Gastronomie/ Außengastronomie und Treffpunkte gewünscht, insbesondere aber im südlichen Bereich der Fläche.

### Aufstellung der Nutzungen

**Grüne Mitte** - (Alle)

**Bebauungsschwerpunkte im Norden und Süden** - (Alle)

**Mobility Hub** - (Alle)

**Werkstatt, Produktion, Gemeinschaft** - (Alle)

**Kunst- und Kulturnutzung** - (4 von 6)

**Kombination Kultur und Sport** - (3 von 6)

**Wohnnutzungen** - (2 von 6)

**Bildungshaus/ Schule und Sporthalle** - (2 von 6)

**Erhalt der Güterhalle** - (3 von 6)

### Nutzungsstrukturen

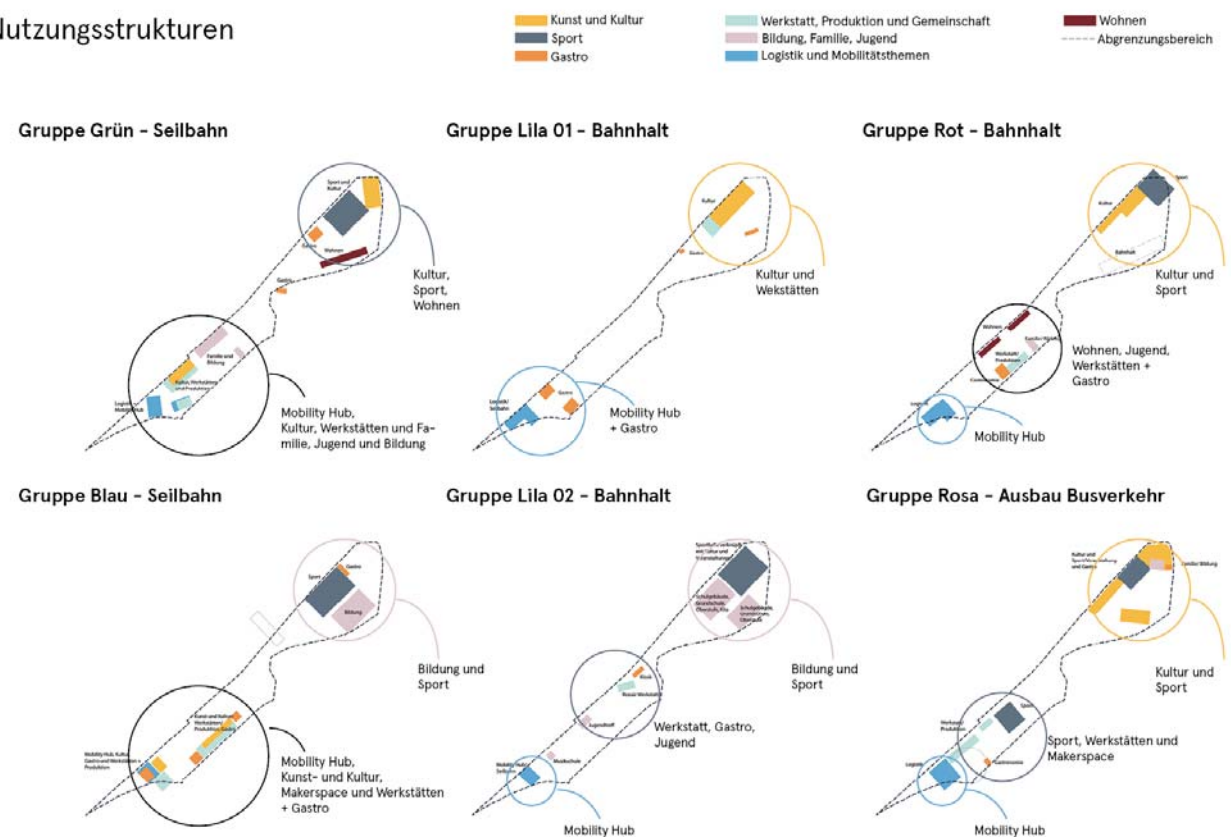


Abb.82: Analyse der Nutzungsverteilung der Crossover-Konzeptmodelle



### Analyse der Freiraumstruktur

Fast alle Konzepte planen eine Freilichtbühne als festen Bestandteil der Freiraumplanung ein. Sportfelder befinden sich vor allem im südlichen mittleren Bereich. Drei Gruppen haben zusätzliche Sportflächen im Norden geplant. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Sportflächen und Freilichtbühne/ Sitztreppen als wichtiger Bestandteil des Freiraums zählen, sowie ein offener Sindelbach/ Bachlauf und das Thema erlebbares Wasser.

Des Weiteren wünschten sich einige Teilnehmer\*innen der Planungsgruppen überdachte Sport- und Bewegungsräume auch für Jugendliche, sodass auch bei schlechtem Wetter oder bei starkem Sonnenschein Sport getrieben werden kann.

### Aufstellung der Freiraumelemente

**Sportflächen** - (Alle)

**Freilichtbühne/ Sitztreppe** - (5 von 6)

**Pumptrack/ Skatepark** - (4 von 6)

**Öffnung des Sindelbachs** - (4 von 6)

### Freiraumnutzung

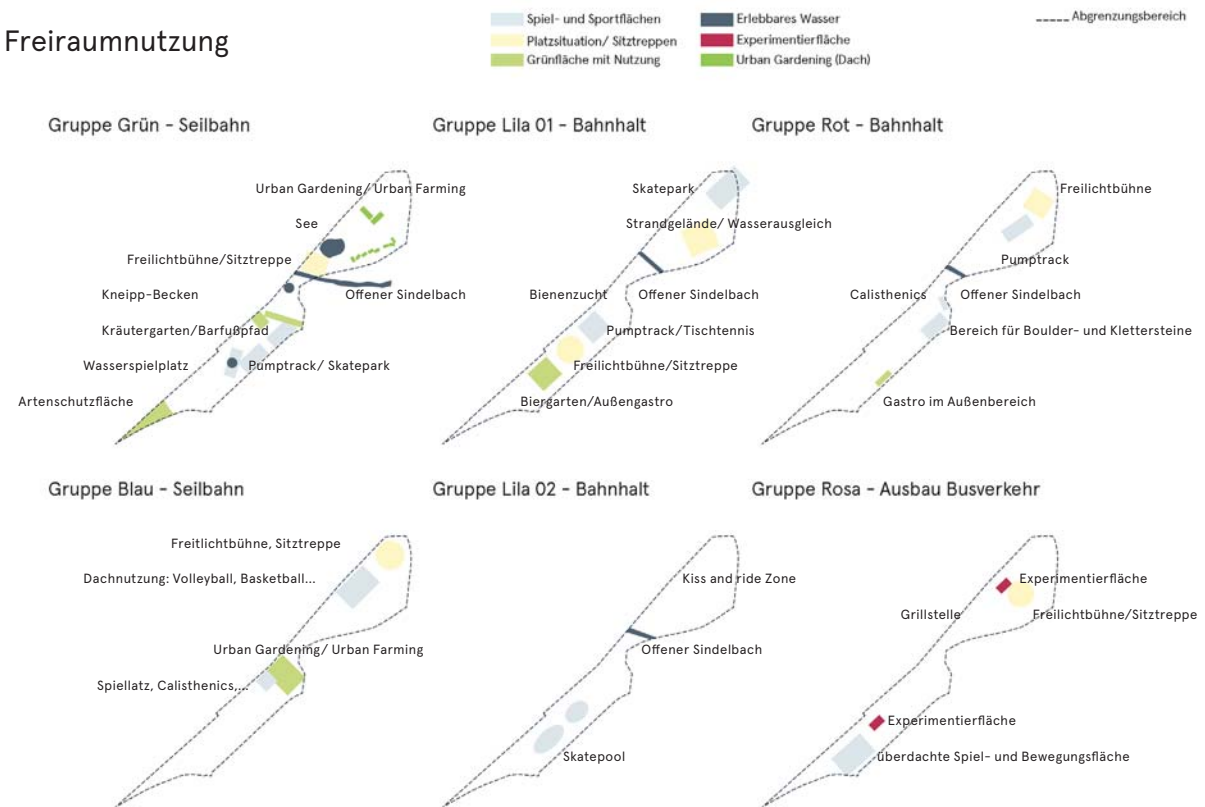


Abb. 83: Analyse der Freiraumnutzung der Crossover-Konzeptmodelle

### Analyse der Grünflächen

Deutlich zu sehen ist, dass der mittlere Bereich oft sehr grün gehalten wurde. Die Hälfte der Konzepte plant zum Großteil mit zusammenhängenden Grünflächen und Begrünung der Dächer und Fassaden.

Insgesamt ist den Teilnehmer\*innen ein grünes, klimagerechtes Quartier wichtig, mit geringen Versiegelungsanteilen und viel Bepflanzung durch Bäume und Büsche. Biodiversität und Artenschutz halten ebenfalls viele Teilnehmer\*innen für wichtig.

4 von 6 Gruppen planten einen offenen Sindelbach im mittleren Bereich der Kaltluftschneise ein. Das offene Wasser würde klimatische Vorteile bieten.

### Grünflächen



Abb. 84: Analyse der Grünflächenverteilung der Crossover-Konzeptmodelle

### Analyse der Vernetzung, Wegeverbindung und Plätze

Die Wegeverbindung der unterschiedlichen Konzepte besteht im Wesentlichen aus einer Hauptverteilerlinie (oft mittig angeordnet), die sich komplett durch das Areal zieht und Abzweigungen enthält. In vielen Konzepten überwindet der Weg über Dächer, Rampen oder Geländeanpassungen den Höhengsprung.

Plätze sind in einigen Konzepten als Platzkette gestaltet, also eine Abfolge kleinerer Plätze entlang des Verbindungsweges.

In anderen Konzepten wurde der Fokus auf ein oder zwei Plätze gelegt, die größer ausgebildet sind und im Norden und Süden liegen.

Der angedachte Mobility Hub im südlichen Teilbereich der Fläche wurde von allen Gruppen sehr gut aufgenommen und in das Konzept integriert. Oft wurde dieser in Zusammenhang mit Fahrradabstellplätzen, Repair-Werkstätten und Ladesäulen gedacht.

### Vernetzung

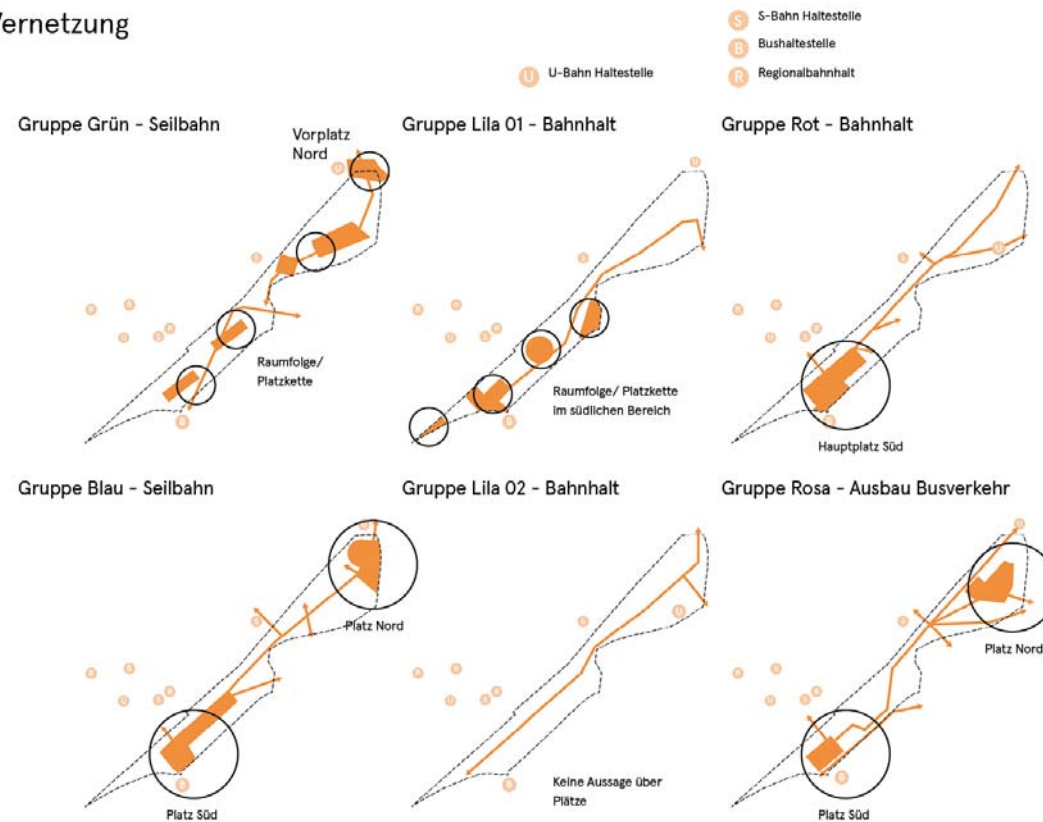


Abb. 85: Analyse der Wegeverbindungen und Vernetzung der Crossover-Konzeptmodelle



### Analyse der Energie- und Umweltthemen

In drei Konzepten unterstützen offenes Wasser und naturnahe Begrünung im Bereich des Sindelbachs den Kaltluftstrom und schaffen einen Naturraum für verschiedene Tierarten.

Artenschutzflächen finden sich in zwei Konzepten wieder. In einem Konzept konzentriert sich die Artenschutzfläche auf die südliche Spitze des Entwicklungsbereiches, im zweiten Konzept sind die Flächen punktuell auf dem Gebiet verteilt.

Die Dächer werden in allen Konzepten für die Energieproduktion, zur weiteren Begrünung und tatsächlichen Nutzungen durch Sport und Aufenthaltsräume vorgesehen. Die Teilnehmer\*innen konnten sog. Icons für verschiedene Energie und Umweltspezifikationen legen.

### Energie und Umwelt

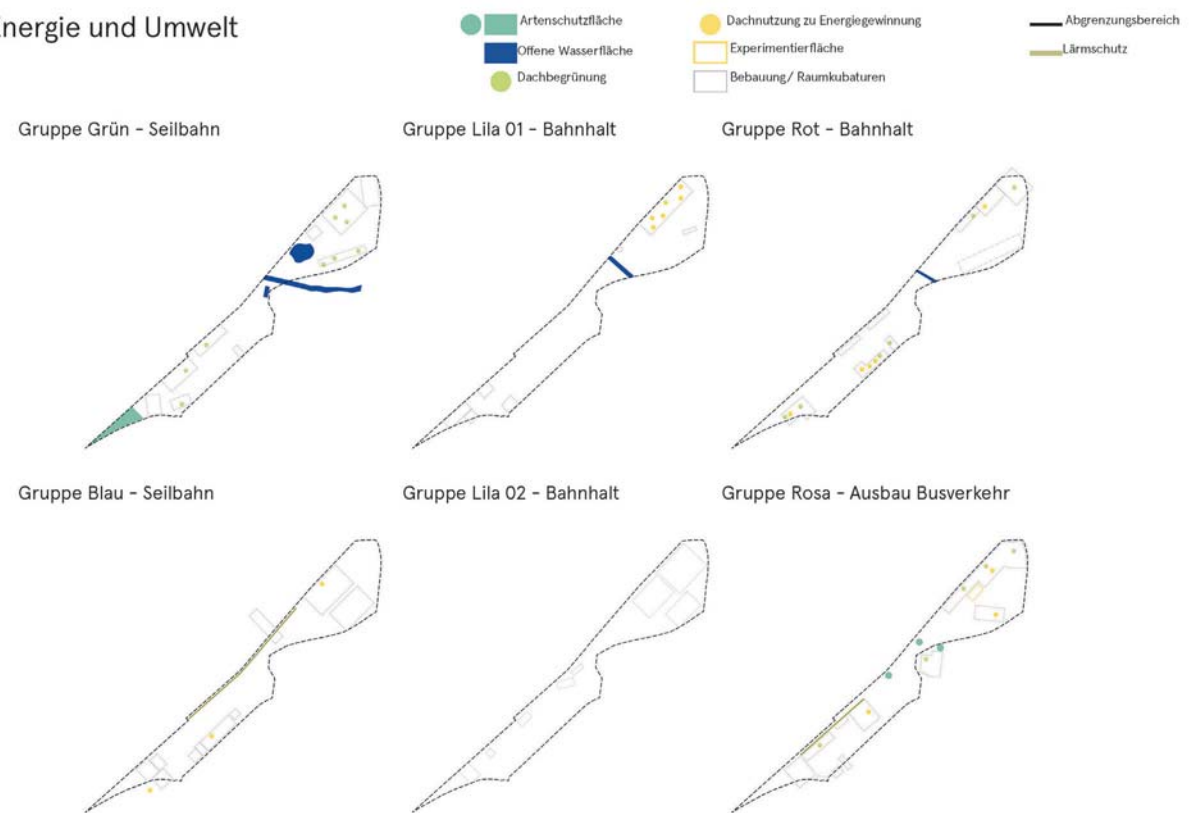


Abb. 86: Analyse der Energie- und Umweltthemen der Crossover-Konzeptmodelle

## Ergebnisse aus der Beteiligung

### Ergebnisse zur langfristigen Planung

Aus den im ersten Crossover-Treffen erarbeiteten Ergebnissen ließen sich durch die systematische Analyse der Konzepte einige Grundaussagen ableiten, die wiederum Grundlage für die Weiterentwicklung zum städtebaulichen Rahmenplan darstellen. Weitere Feedbackrunden gaben Aufschluss über themenspezifische Bedarfe und Bedenken, welche auf den folgenden Seiten nach Themengebieten sortiert zusammengefasst sind.

### Bebauungs- und Nutzungsschwerpunkte

Die Raumvolumenkonzentration im Norden und Süden zieht sich durch alle Konzepte der Gruppen durch. Der mittlere Bereich, vor allem im Bereich der Engstelle, bleibt frei von Bebauung und unterstützt somit den Kaltluftstrom und die Tierwelt durch naturnahe Begrünung.

### Nutzungsstrukturen

Nutzungskombinationen von Räumen für Kultur und Kunst, Veranstaltung, Sport und Bewegung wurden mehrheitlich deutlich unterstützt. Außerdem fehlten vielen Teilnehmer\*innen beispielbare offene Räume. Der mittlere Bereich soll Outdoornutzungen und Natur vor-enthalten sein, mit Ausnahme von kleineren Bereichen mit Nutzungen wie Gastronomie und Jugendtreff.

Der südliche Teil beinhaltet den vorgegebenen Mobility Hub, der einerseits mit Makerspaces, Kultur und Gastro kombiniert wurde, sich andererseits auf reine Mobilitätsthemen wie Fahrradparkhäuser etc. fokussiert. Sowohl das Thema der Schule als auch das Thema Wohnen finden Befürworter und klare Gegner. Nutzungen wie Kultur, Sport und Gastronomie werden hingegen von der Mehrheit gewünscht.

### Vernetzung

Die Wegeverbindung der unterschiedlichen Konzepte besteht im Wesentlichen aus einer Hauptverteilerlinie (oft mittig angeordnet), die sich komplett durch das Areal zieht, Abzweigungen enthält und über Dächer/ Rampen oder Geländeanpassungen den Höhensprung überwindet. Plätze sind entweder als Platzkette angeordnet (eine Abfolge kleinerer Plätze an dem Verbindungsweg) oder im Norden und Süden als größer ausgebildete Plätze angelegt.

### Freiraum und Umwelt

Der Wunsch nach Grünraum für Erholung und Biodiversität wurde im Prozess deutlich gemacht. Naturnahe Begrünung für Tiere und Pflanzen soll umgesetzt werden. Gleichzeitig bestehen viele verschiedene Nutzungswünsche im Bereich Sport und Bewegung, welche in die Grünflächen integriert werden sollen. Eine Mehr-

heit sprach sich für eine Anpassung des Höhensprungs durch eine Freitreppe oder Dächer aus.

### Geringe Versiegelung

Einige Bedenken und die Angst vor einem zu hohem Versiegelungsgrad wurden geäußert. Es besteht der Wunsch nach viel unversiegelter Fläche. Größtenteils wasserdurchlässige Bodenbeläge der Sport- und Verkehrsflächen sollen umgesetzt werden.

### Brücken als Verbindungselemente

Der Wunsch nach verbindenden Elementen zwischen Vaihingen Zentrum und SynergiePark besteht seit Anfang des Prozesses. Eine Brücke wird im Gegensatz zur Unterführung als angenehmer und sicherer Übergang empfunden und als Chance für eine „identitätsstiftende Architektur“, welche die Verbindung stärkt.

### Mobilität – Fahrradkonzept und Barrierefreiheit

Insbesondere an Unterführungen und Gleisübergängen werden barrierefreie Zugänge gefordert. Rampen werden dabei als verlässlichere Zugänge gesehen, die auch mit dem Fahrrad problemlos befahren werden können. Außerdem besteht der Wunsch nach einem klar ersichtlichen Fahrradwegkonzept auf der und um die Fläche. Die Sorge, dass zu wenige Parkplätze für Autos entstehen, wurde ebenfalls geäußert.

### Lärmkonzept

Nutzungen auf der Fläche sollen vom Bahnlärm geschützt werden. Ebenso die Anwohner\*innen von dem auf der Fläche entstehende Lärm.

### Außengastronomie

Es besteht der Wunsch nach viel Gastronomie auf der Entwicklungsfläche, insbesondere im Außenraum.

### Gestaltung des Höhengsprung

Die Gestaltung des Höhengsprungs an der Jurastraße und die dafür notwendige Verlegung des DB Flucht- und Rettungsweges ist ein großes Anliegen. Vorgeschlagene Gestaltungselemente sind Freilichtbühnen, Freitreppen, Skaterparks und Dachnutzungen.

### Erlebbares Wasser durch den Sindelbach

Der Wunsch nach Integration von Wasserflächen wurde mehrfach geäußert. Die Offenlegung des Sindelbachs ist erwünscht, falls sich dies technisch umsetzen lässt. Aber auch ein alternativer Bachlauf, der durch andere Quellen gespeist wird, wird begrüßt.

### Kernaussagen:

**Bebauungsschwerpunkte im Norden und Süden** der Fläche - Mittlerer Teil vorwiegend unbebaut

**Räume für Kultur und Kunst, Veranstaltung, vielseitige Flächen für Sport und Bewegung** sowie Außengastronomie wurden mehrheitlich deutlich unterstützt

**Platzketten oder zwei Hauptplätze** werden vorgeschlagen, sowie die Überwindung des Höhengsprungs und die Entwicklung eines barrierefreien Fuß- und Radwegenetzes

**Brücke** als verbindendes, architektonisches Element zwischen Ortskern und SynergiePark

**Geringe Versiegelung** und viel Begrünung ist erwünscht und wurde mehrheitlich deutlich unterstützt

**Grünraum** für Erholung und Biodiversität, sowie integrierte Flächen für Sport und Bewegung

**Lärmschutz** zu den Gleisen und zu den umliegenden Nachbarn

**Erlebbares Wasser** für alle Generationen (Spielelemente und Kneipp-Becken)

## Umsetzungsstrategien

Eine besondere Herausforderung der Fläche und zukünftigen Planungen sind zum einen die unterschiedlichen Verkehrsszenarien und zum anderen die Vielzahl an Interimsnutzungen, die in den nächsten Jahren weiterhin Teile der Fläche benötigen.

Aufgrund dessen wurden im Beteiligungsprozess nicht nur ein langfristiges Nutzungskonzept, sondern auch Vorschläge, Ideen und Konzepte zum Entwicklungsprozess, temporären Nutzungsmöglichkeiten und zu Umsetzungsstrategien entwickelt.

### **Ergebnisse zum Prozess, der Umsetzung und den Rahmenbedingungen von temporären Nutzungen**

Schon in der Konzeption des Beteiligungsprozesses war das Thema der temporären Nutzungen integriert. Im Prozess sollten Nutzungsmöglichkeiten überlegt werden, die auf der Fläche für die langfristige Nutzung experimentell ausprobiert werden können. Coronabedingt und aufgrund von Verzögerungen der Nutzungsvereinbarung konnte die Fläche bisher jedoch nur an den Tagen der offenen Tür belebt und als Veranstaltungsort wahrgenommen werden.

Trotzdem bleibt der Wunsch der Bürger\*innen nach dem sofortigen Beginn von temporären Nutzungen auf der Fläche, wie im Crossover-Treffen 2022 nochmals bestätigt wurde. Temporäre Nutzungen werden als eine

Art von kollaborativer und prozessorientierter Planung verstanden und würden somit den partizipativen Prozess fortsetzen.

Voraussetzung hierfür ist der Aufbau einer Grundinfrastruktur (Strom, Wasser, Toiletten) und der baldige Abriss der bestehenden Güterhalle, da erst danach die komplette Fläche ununterbrochen genutzt werden kann. Zahlreiche Ideen und Vorschläge zur konkreten Umsetzbarkeit und den Rahmenbedingungen der temporären Nutzungen wurden ebenfalls im zweiten Crossover-Treffen im Mai 2022 überlegt und diskutiert. An den fünf Thementischen mit folgenden Schwerpunkten: Blau-grüne Infrastruktur, Umweltbildung, Mobilität, Umsetzungsprozesse, Rahmenbedingungen experimenteller Nutzungen, wurden zahlreiche konkrete Maßnahmen erarbeitet.

Als Anstoß zu einer Selbstverwaltung wird beispielsweise die Entwicklung einer Organisationsform und Koordination dieser benötigt. Vorschläge wie die Konzeptvergabe oder die Bildung eines Gremiums wurden erörtert. Viele Stimmen hielten es aber für sinnvoll, eine größere Organisation als übergeordneten Koordinator zu gewinnen, welche kleinere Akteure koordiniert. Dazu entwickelte sich aus dem Beteiligungsprozess bereits ein konkreter Vorschlag aus Circuleum und der Stuttgarter Jugendhaus Gesellschaft. Die Stuttgarter

Jugendhaus Gesellschaft ist der größte Träger der offenen Kinder- und Jugendarbeit. Sie könnte den strukturellen Rahmen für die temporären Nutzungen in Verbindung mit Circuleum bilden.

Außerdem besteht der Konsens, dass bei der Planung von temporären Nutzungen die späteren Nutzer\*innen angesprochen werden sollten. Auch zur räumlichen Umsetzung und Rahmenbedingungen wurden wichtige Grundsätze entwickelt. Damit die temporären Nutzungen bestmöglich funktionieren können, werden winter-taugliche Hallen und Räume benötigt, die jederzeit zugänglich, flexibel, einfach und niederschwellig ausgeführt sind. Die Fläche soll durch die Ausführung und Nutzungen einen Treffpunktcharakter mit Willkommensgeste und Aufenthaltsqualität ausstrahlen.

### **Temporäre Nutzungsmöglichkeiten**

Im ersten Online-Treffen der Planungsgruppen wurde der Fokus auf die Sammlung von Themen für temporäre Nutzungen gelegt. Hierbei wurden die verschiedenen Kategorien der Nutzungsarten festgelegt. Zudem wurden Kriterien überlegt, welche den Projektauftrag inhaltlich gestalten sollten. Akteure und Gruppen wurden gesammelt, welche sich an den temporären Nutzungen beteiligen könnten. Außerdem wurden zahlreiche konkrete, temporäre Nutzungsideen gesammelt, welche auf S. 48 aufgelistet sind.



## Kategorien

- Kultur
- Musik, Kunst, Festival
- Gastronomie,
- Bildung
- Angebote für Kinder und Jugendliche, Betreuung
- Nachhaltigkeitsbildung
- (Betriebs-) Sport
- Naturraum und Erholung

## Kriterien

Als Kriterien, die den Projektauftrag inhaltlich gestalten sollen, wurde erarbeitet, dass:

- öffentliche Angebote
- gebuchte oder spontan Angebote
- Vielzahl an Nutzungsthemen
- Durchführbar unter freiem Himmel
- Dauerhafte Aufenthalt auf der Fläche ermöglicht werden.
- generationsübergreifende, barrierefreie, multikulturelle Angebote (24/7)
- Niederschwelligkeit, Inklusivität
- Sharing-Angebote
- besonders auch für Jugendliche ansprechend sind.
- Erholung und die Verbindung zwischen Ortszentrum und SynergiePark fördern.
- Kommerzielle Angebote sind möglich.
- Beachtung der Nachhaltigkeit
- Die Bewerber\*innen/ Initiativen sollten Bereitschaft zur Übernahme von


Verantwortung für den Ablauf und Verwaltung der Fläche zeigen.

- Erstellung eines Hygienekonzepts.
- Lärmverträglichkeit des Angebots.
- Die Baustraßen nicht beeinträchtigt werden
- Angemerkt wird auch, dass mit Beginn der experimentellen Nutzungen die entsprechende Infrastruktur auf den Flächen vorhanden sein muss.
- Als Ideen wurden u.a. Urban Gardening, eine kurzfristige Begrünung durch Pflanzenkübel, Kulturveranstaltungen, eine Reparaturwerkstatt für Fahrräder und Fahrradbörsen, Zirkus- und Sportangebote sowie ein Biergarten mit „Stadtstrand“ genannt.

## Gruppen/ Akteure

- Firmen für Betriebssport
- Musikschule Stuttgart
- Vaihinger Vereine, Sportvereine (z.B. SV Vaihingen, TSV Rohr, Boulderhalle) einbeziehen
- Schulen (u.a. Helene-Fernau-Horn, Graffiti- und Musicalgruppe am Fanny-Leicht-Gymnasium, Robert-Koch-Realschule)
- Hochschulen (z.B. Uni Stuttgart, Prof. Mark Blaschitz, ABK Stuttgart, Uni Hohenheim für Begrünung)/ Studentenwerk
- Kultur am Kelterberg
- Lebenshilfe für Gastronomie
- WIV
- Lokale Floristen anfragen
- Sozial-Unternehmen „Neue Arbeit“
- Festival betreibende ansprechen
- Wirtschaftsförderung ansprechen
- VCD oder ADFC (Fahrradwerkstatt)
- Forum der Kulturen
- BUND-Jugend (Begrünung)
- Graffiti-Beauftragter der Stadt Stuttgart/ Jugendrat (u.a. AG-Graffiti)
- Stuttgarter Jugendhaus gGmbH

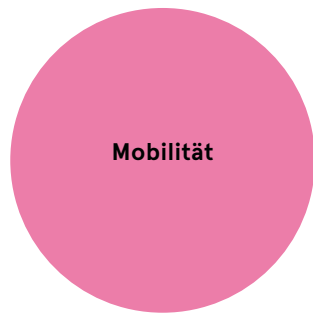
Abb. 88: Zusammenfassung der Ergebnisse zu Kategorien, Kriterien und Akteuren für temporäre Nutzungen des ersten Treffens der Planungsgruppen



## Temporäre Nutzungsideen

- Biergarten
- Food-Trucks
- Urban Gardening (siehe Stadtacker)
- Lautsprecher (Musik im Hintergrund)
- Klavier
- Bücherschränke
- re-/upgecycltes Mobiliar
- Wände für Graffiti
- Wand an der Güterhalle erhalten?
- Sportzelt
- Sport-/ Zirkusangebote
- Reparaturwerkstatt Fahrrad
- Fahrradschlauchautomat
- Radbörse
- Österreichischer Platz als Vorbild
- Verweilen in der Mittagspause/ nach Feierabend
- Kulturveranstaltungen
- Urban Gardening/ Hochbeete
- Entsiegelung bereits möglich? (Kurzfristig schwierig)
- Begrünen durch Kübel
- „Urban land art“
- Kunst-Projekte
- Kunstpfad vom Zentrum zum Synergiepark
- „Kunst-Aktions-Zentrum“ auch für Beschäftigte des Synergieparks
- Vernetzung (z.B. Vaihinger Kulturschaffende und Gastronomen)
- Silent Disco im Freien
- (Open-Air) Konzerte
- Corso Open-Air
- Englische Filme
- Mobiler Eiswagen im Sommer
- Festivalfläche (siehe Zirkus-Mutter-Erde)
- Public Viewing (z.B. Superbowl)
- Vorbild: Kulturinsel
- Nutzung Trelleborg Parkhaus nicht möglich
- Tische für Picknicks
- Beachclub (Biergarten mit Sand)
- Mobiler Kaffeewagen
- Street-food-market
- Automat mit Biolebensmitteln
- Waldheim „außerhalb des Waldheims“
- Foodsharing-Station (Kühlschrank)
- Buchstation
- Ferienprogramm für Kinder
- Repair-Café (Upcycling, Kreativraum)
- Lernort für Klima, Boden und Kaltluft
- Outdoor-Klassenzimmer
- (Kinder-) Flohmarkt
- Kompostierbare Toilette (siehe Stadt Wien)
- Wanderbaumallee
- Wilde Blumenwiese für Bienen
- Grüne Wiese mit Bäumen
- (Wiesen-) Parklets
- Kräuterlehrpfad
- Streichelzoo
- Möglichkeit zum Abkühlen an heißen Tagen
- Vorbild: Kastellsommer Bad Canstatt
- Trimm-dich-Pfad (Siehe Südheimer Platz)
- Calisthenics
- Fitnessgeräte/Slacklines
- Tischtennisplatten
- Pumptrack
- Wasserspielplatz
- Bolzplatz
- Mobile Kletterwand
- (Mini-) Skatepark
- Eislaufplatz (siehe mobile Lösung vor Rathaus Wien)
- Basketballplatz
- Roboter-Freilauf-Areal (KI-Innovationspark und autonomes Shuttle)

Abb. 89: Zusammenfassung der Ergebnisse zu temporären Nutzungsideen des ersten Treffens der Planungsgruppen



### Mobilität

- **Ziele:**
- Nahmobilität sichern und verbessern (vorallem in die Richtung des SynergieParks)
- verschiedene Mobilitätsangebote schaffen
- zusätzliche Serviceleistungen (Nahversorgung)
- **Konkrete temporäre Projekte:**
- Viele Angebote als Testfeld
- Nahversorgung mit mehreren Dienstleistungen (Gastro, Mobilität, Logistik, Mobilitätsberatung)
- Entwicklung einer Mobilitätsapp



### Umsetzungsprozess

- **Ziele:**
- Temporäre Nutzungen: sofortiger Beginn mit möglichst langer und flexibler Nutzungszeit
- Abbruch Halle = wichtiger Meilenstein
- Machbarkeitsstudien: Sindelbach Offenlegung, Lärmgutachten als wichtige Grundlage
- Städtebaulicher Wettbewerb/ Entwicklung eines Bebauungsplans



### Umweltbildung

- **Ziele:**
- Das niederschwellige Bewusstsein schaffen
- Für das Thema sensibilisieren und Wissen aufzubauen
- Sukzessionsflächen und Schaugärten schaffen
- Zugänglichkeit möglich machen
- **Konkrete temporäre Projekte:**
- Geländespaziergänge
- Expertentage, Themengärten
- Kinderprojekte
- Zeitstrahl/ Infografiken (AWS)
- Sukzession begleitend sichtbar machen
- ...



### Blau-Grüne Infrastruktur

- **Ziele:**
- Erlebbares und nutzbares Wasser
- Essbare Stadt durch Urban Gardening
- Symbolische Natur mit Elementen der Kulturlandschaft wie Streuobstwiese(n) und Wäldchen
- **Konkrete temporäre Projekte:**
- Pflanzenproduktion im Sinne der Essbaren Stadt
- Vernetzung von Akteuren
- Urban Gardening Initiativen
- ...



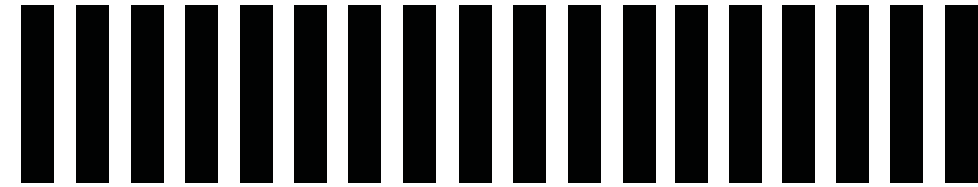
### Rahmenbedingungen experimentelle Nutzungen

- **Ziele:**
- Grundinfrastruktur muss geschaffen werden (Strom, Wasser, Toiletten)
- Entwicklung einer Organisation und Koordination
- Ansprechen der Nutzergruppen, die später auf der Fläche sein werden
- wintertaugliche Halle/ Raum, jederzeit zugänglich, flexibel und einfach, niederschwellig, Willkommensgeste, Aufenthaltsqualität, Treffpunktcharakter

Abb. 90: Zusammenfassung der Ergebnisse des zweiten Crossover-Treffens im Mai 2022

# 4

## Städtebauliche Entwicklungskonzepte



### Ziele

Als Ausgangslage zu Beginn des Beteiligungsprozesses im Juli 2019 war für den Prozess ein übergeordnetes Ziel formuliert:

- **1.** Entwicklung eines städtebaulichen Konzeptes durch ein prozess- und partizipationsorientiertes Vorgehen.

Dabei sollte miteinbezogen werden, dass die Fläche als Bindeglied zwischen der Ortslage Vaihingen und dem SynergiePark betrachtet werden kann und eine sehr hohe ÖPNV-Gunst aufweist. Außerdem grenzt das Gebiet mit dem SynergiePark an einen der bedeutendsten Wirtschaftsstandorte der Region, der sich in Transformation befindet und weiterhin wächst. Im März 2021 wurden vier weitere Ziele im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik beschlossen, um das Vorhaben tiefgreifender zu konkretisieren.

- **2.** Die Fläche soll aufgrund der steigenden Nachfrage an Gemeinbedarfsnutzungen und Angeboten zur Erholung, Bewegung und Begegnung etc. vorrangig für die vielfältigen Bedarfe der Bürger\*innen in Vaihingen herangezogen werden.
- **3.** Die weitere Planung der Fläche soll in zukunfts-gerechter und klimafreundlicher Weise erfolgen.

- **4.** Die Planung eines Mobility-Hubs zur Etablierung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote im südlichen Teilbereich ist weiterzuverfolgen.
- **5.** Die angestrebte Nutzung der - von Interimsnutzungen durch Bahn und AWS unbelasteten - Teilflächen im nördlichen Bereich für Beteiligungsveranstaltungen sowie identitätsstärkende temporäre Nutzungen, soweit rechtlich umsetzbar, wird begrüßt.







## Leitthemen

Aus dem Beteiligungsprozesses ließen sich folgende übergeordnete Leitthemen für das weitere Entwicklungskonzept ableiten.

### **Identitätsstiftendes Bindeglied**

Ein übergeordnetes Ziel des Entwicklungskonzepts ist die Schaffung eines identitätsstiftenden Bindeglieds und somit einer Verbindung zwischen Vahinger Zentrum und Synergiepark. Hierfür gab es einerseits den Ansatz über (grüne) Brücken eine bauliche Verbindung über die Gleise herzustellen, um eine attraktive Verbindungsmöglichkeit mit Aufenthaltsqualität zu schaffen. Andererseits soll diese Verknüpfung durch gemeinschaftliche Nutzungsangebote stattfinden, indem eine Schnittmenge bzw. Kombination aus Bedarfen der Vahinger Bürger\*innen und dem SynergiePark geschaffen wird. Somit sollen Begegnung und Gemeinschaft gefördert werden. Es bestand der Wunsch, die „Eingangssituation“ in den SynergiePark zu gestalten und weitere angenehme Durchwegungen und Grün zu schaffen. Die Identität und der Bahncharakter soll durch Maßnahmen wie die Einbindung der Schienen und der Güterhalle, sowie die Einbindung des Bahnhofsthemas in neue Elemente (z.B. Spielplatz mit Bahnhofsthema) erhalten bleiben. Dazu gehört auch das Schaffen von Aussichtspunkten und Blickbeziehungen zu den Gleisen und dem vorhandenen Bahnhof.

### **Freizeit- und Erholungsräume**

Ein weiteres großes Ziel der Bürger\*innen sind grüne Freizeit- und Erholungsräume mit Aufenthaltsqualität. Eine Freiraumgestaltung mit zusammenhängendem Grün, vielseitigen Bewegungsangeboten im Außenraum, sowie ein Lärmschutzkonzept durch Bebauung oder grünem Lärmschutz wird verfolgt.

### **Umweltgerechtes Quartier**

Außerdem wird ein umweltgerechtes Quartier angestrebt. Dazu gehört zum einen die Begrünung und aktive Förderung der Biodiversität und des Artenschutzes durch Fassaden- und Dachbegrünung, Dachnutzung, Grünflächen und möglichst geringe versiegelte Flächen und Umweltbildungsangebote vor Ort. Des Weiteren soll der Kaltluftstrom erhalten werden und ein nachhaltiges Energie- und Regenwasserkonzept entwickelt werden. Ein Kreislaufwirtschaftskonzept und damit einhergehender ressourcenschonender Umgang mit Materialien werden angestrebt. Dieses Ziel geht einher mit dem Erhalt und der Weiternutzung von identitätsstiftenden Materialien wie das Recycling von Teilen der Güterhalle.

### **Erlebbares Wasser**

Das Thema erlebbares Wasser war ebenfalls ein wichtiges Anliegen und Ziel des Prozesses. Ein offener Bach-

lauf ist ein großer Wunsch, wenn möglich durch Freilegung und Zugänglichkeit des Sindelbachs. Aber auch Wasserspiele, ein Kneipp-Becken, Wassersprinkler auf Platzflächen oder ein Teich gehören zu den gewünschten Wasserelementen.

### **Quartier für Alle**

Das Stichwort: Quartier für Alle beschreibt ein Quartier, welches durch die barrierefreie, gemeinwohlorientierte und generationsübergreifende Ausrichtung ein breites Aktivitätenangebot für verschiedene Alters- und Interessensgruppen anbietet, ohne bestimmte Gruppen auszuschließen. Das Quartier soll durch lebendige Erdgeschosszonen und 24/7 Zugang Sicherheit und öffentliche Zugänglichkeit erreichen.

### **Soziokultureller Nutzungsmix**

Multifunktionalität und Nutzungsmischung sollen Begegnungen ermöglichen. Flächen für Kunst, Kultur und Handwerk sollen ebenso verwirklicht werden, wie Flächen für Sport, Bewegung und Angebote für Kinder und Jugendliche. Dabei sollen trotzdem Veranstaltungen möglich bleiben.

### **Adaptive Strukturen**

Durch Mehrfachnutzungen von Räumen und Flexibilität soll ein Spielraum für sich ändernde Bedürfnisse und

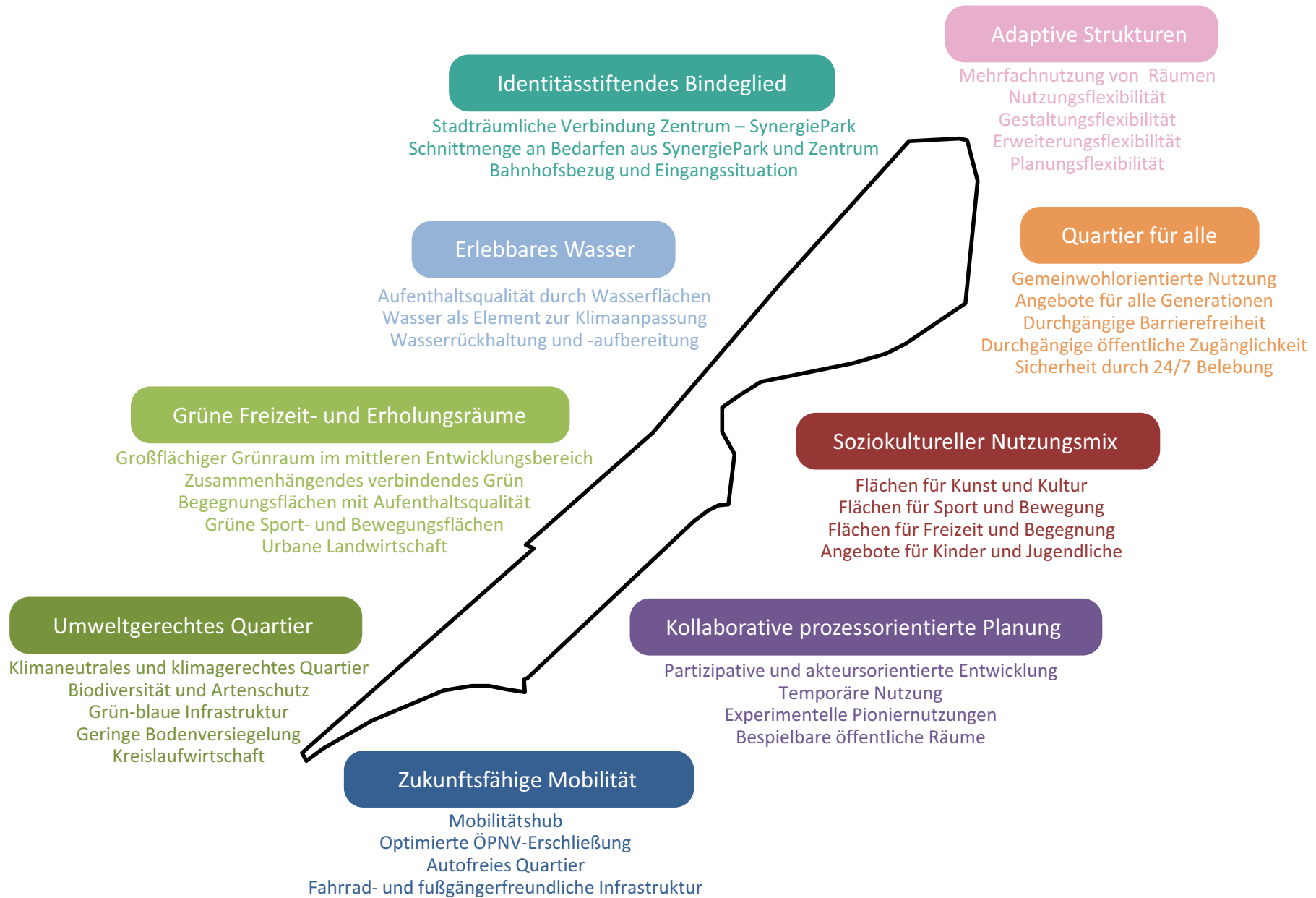


Abb. 91: Zusammenfassung der Leitthemen und Ziele, die sich aus dem Bürgerbeteiligungsprozess entwickelten

zukünftige Herausforderungen geschaffen werden. Dazu gehören Nutzungsflexibilität, Gestaltungsflexibilität, Erweiterungsflexibilität und Planungsflexibilität.

#### **Zukunftsfähige Mobilität**

Die multimodale und intermodale Mobilität soll zukünftig durch den neu entstehenden Mobilitätshub gefördert werden und somit den bestehenden ÖPNV stärken. Außerdem soll eine barrierefreie Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Infrastruktur entstehen, vor allem im Bereich der Unterführung und Querung der Schienen.

#### **Kollaborative prozessorientierte Planung**

Es besteht der Wunsch nach einer partizipativen, akteursorientierten Entwicklung, welche durch temporäre Nutzungen und experimentelle Pioniersnutzungen möglich gemacht werden soll. Durch die beispielbaren öffentlichen Räume können Konzepte und Nutzungen der späteren Nutzergruppen gemeinsam ausprobiert, optimiert und verfestigt werden.

Abb. 91 zeigt die Zusammenfassung der gewünschten Aspekte, welche aus den Diskussionen des Bürgerbeteiligungsprozesses abgeleitet und formuliert werden konnten. Diese Aspekte dienen als Grundlage für die weitere Planung und den geplanten städtebaulichen Wettbewerb.

## **Planungskonzepte**

Seit 2020 wurden im offenen Planungs- und Beteiligungsprozess städtebauliche Entwicklungskonzepte Schritt für Schritt erarbeitet und diskutiert. Aus diesem Prozess ließen sich Leitthemen formulieren und räumliche Aussagen fixieren. Durch die Arbeit an Konzeptmodellen im Crossover 2021 konnte man sich einem räumlichen Entwicklungskonzept annähern und eine Grundlage für die entwickelten drei Planungskonzepte schaffen.

Den Abschluss dieses zweijährigen Prozesses stellen die drei auf den folgenden Seiten dargestellten Planungskonzepte mit ergänzenden Vertiefungsbereichen und Schemaschnitten dar. Aufgrund der drei verschiedenen Verkehrsszenarien wurde mit drei Varianten gearbeitet. Um diese drei Varianten in Zukunft auf ein einziges Planungskonzept zusammenfassen zu können, muss die Entscheidung des Verkehrsszenarios abgewartet werden, welche voraussichtlich im Jahr 2023 getroffen werden kann.

Eine klare Befürwortung einer der Varianten nach den Feedbackrunden des Beteiligungsprozesses ist nicht ersichtlich. Vielmehr geht die Tendenz zu einzelnen Elementen, welche Zustimmung oder Ablehnung erfahren. Daher ist eine Flexibilität und Austauschbarkeit im Prozess essentiell. Die nun vorhandenen Planungskonzepte

stellen vielmehr eine Planungsgrundlage mit vielen Kombinationsmöglichkeiten dar, die flexibel auf die noch nicht feststehenden Rahmenbedingungen reagieren und trotzdem die Grundzüge der Konzepte des Crossover-Treffens übernehmen.

Zusätzlich zu den Planungskonzepten wurden Piktogramme erstellt, welche die einzelnen Schichten der jeweiligen Pläne losgelöst betrachten. Die Piktogramme zeigen Bebauung und Volumen, Nutzungsverteilung, Freiraumnutzung, Grünflächenverteilung, Vernetzung und Energie und Umweltthemen.

Die Themenbereiche der Piktogramme decken sich mit den Analysepiktogrammen der Crossover-Konzepte und können aufgrund dessen einfach zum Vergleich herangezogen werden.



### Planungskonzept Variante 1 - Seilbahn

Das Szenario der Seilbahntrasse beeinflusst sehr stark die Atmosphäre im südlichen Bereich der Fläche, da hier die Seilbahnstation entstehen wird und der südliche Bereich noch stärker zum „Ankommensbereich“ und Transit-Ort wird. Gleichzeitig soll dieser Bereich aber auch urban gestaltete Aufenthaltsbereiche als Begegnungsorte enthalten.

Ein großes Baufeld schließt den Platz ab und spannt eine Zone auf, auf welcher sich unterschiedlichste kulturelle, künstlerische, handwerkliche und gastronomische Angebote ansiedeln können. Hieran anschließend befindet sich eine große Wiese mit integrierten grünen Sitzstufen, die für Pop-up Veranstaltungen, Picknick und Ballspiele genutzt werden kann. Der mittlere Bereich zeichnet sich durch einen großen, bewaldeten Naturraum aus, der sich um den offenen Sindelbach zu einem Biotop wandelt, welches gleichzeitig die Überflutungszone darstellt und sich Richtung Norden hin zu einer grünen Spielwiese mit Wasserelementen ausbildet. Ein grüner Lärmschutz (Wall, Bepflanzung, grüne Wand...) sorgt für den nötigen Lärmschutz zur Bahn im grünen mittleren Bereich. Eine Schule mit Kita und eine Sporthalle prägen den Norden der Fläche. Das Sporthallendach bietet eine Vielzahl an öffentlichen Sport- und Bewegungsflächen und ist von der Jurastraße über eine Brücke zugänglich.

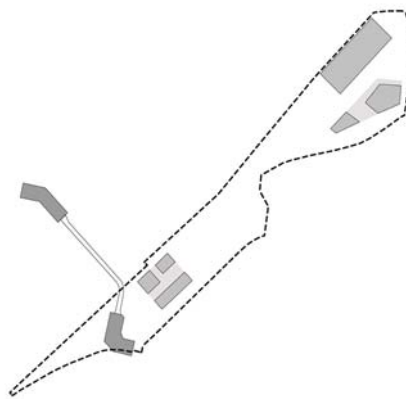


Abb. 92: Pikto Bebauung und Volumen - V1

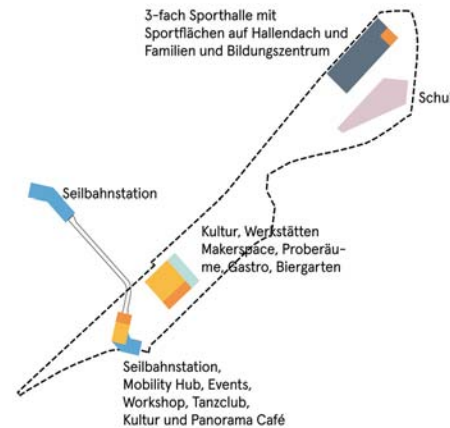


Abb. 93: Pikto Nutzungsverteilung - V1



Abb. 94: Pikto Freiraumnutzung - V1

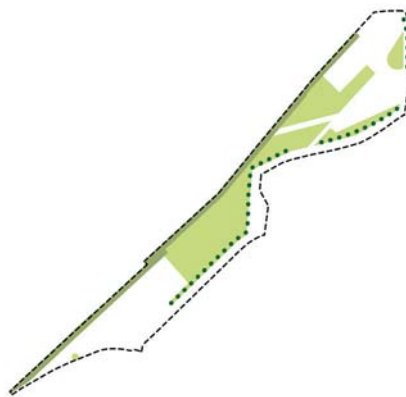


Abb. 95: Pikto Grünflächenverteilung - V1

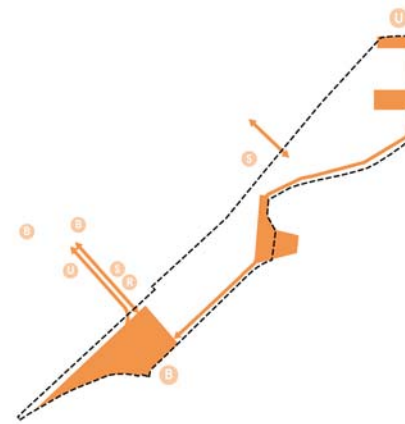


Abb. 96: Pikto Vernetzung - V1

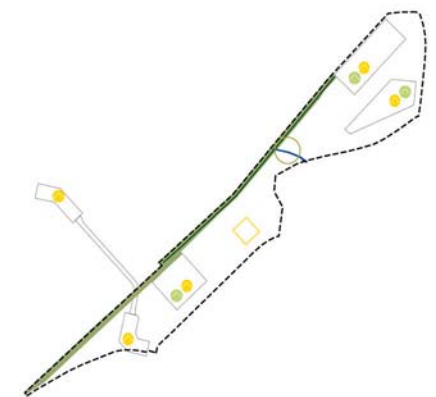


Abb. 97: Pikto Energie und Umwelt - V1





Abb. 98: Entwurfsstand vom Planungskonzept Variante 01 - Seilbahn



### Planungskonzept Variante 2 - Stadtbahn

In diesem Konzept werden außerhalb des Geltungsbe-  
reiches durch die Verlegung der Stadtbahntrasse wei-  
tere Flächen gewonnen (Lila Bereich), die hinsichtlich  
weiterer Wegeverbindungen und Begrünung Gestal-  
tungspotential bieten. Da die Haltestelle Jurastraße  
durch eine neue, unterirdische Haltestelle ersetzt wird,  
kann ganz im Norden ein neuer Platz geschaffen werden,  
von dem an über die Dächer ins Kulturareal gelangt  
werden kann. Dieses groß angelegte Baufeld ist für  
Kunst- und Kulturnutzungen, Veranstaltungen, Gemein-  
schaftswerkstätten, Freilichtbühnen und verschiedene  
Dachnutzungen und Innenhöfe vorgesehen.

Ein kleineres Baufeld, welches für Gastronomie und of-  
fene Räume vorgesehen ist, schließt den urban gestal-  
teten Bereich ab und geht in eine grüne, sandige Zone  
über, die zum Sindelbach hin sehr naturnah gestaltet ist  
und somit zu einem angenehmen Klima beiträgt. Bei  
dieser Variante bietet es sich an, einen (künstlichen)  
Wasserlauf im Zuge der Verlegung der Bahntrasse eben-  
falls durch das Gelände zu verlegen. Neben dem Was-  
serlauf befinden sich Flächen für Begrünung, Picknick,  
Sport, Spiel und Bewegung. Dieser Outdoor-Beweg-  
ungsbereich endet mit einer Zweifachsporthalle, die  
ebenfalls Räume für Gastronomie und Jugendliche ent-  
hält. Das südlichste Baufeld beinhaltet den Mobility Hub,  
Werkstätten und ebenfalls Gastronomien.

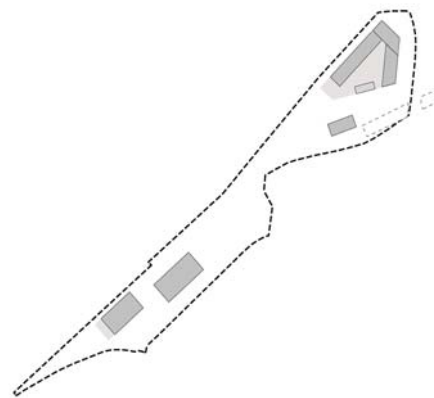


Abb. 99: Pikto Bebauung und Volumen - V2

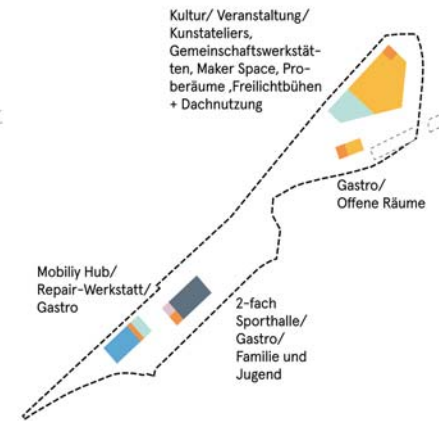


Abb. 100: Pikto Nutzungsverteilung - V2

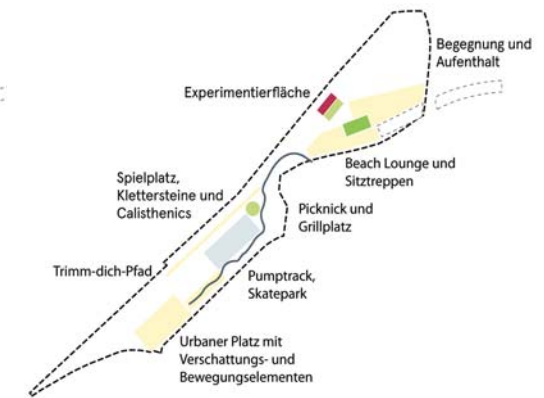


Abb. 101: Pikto Freiraumnutzung - V2

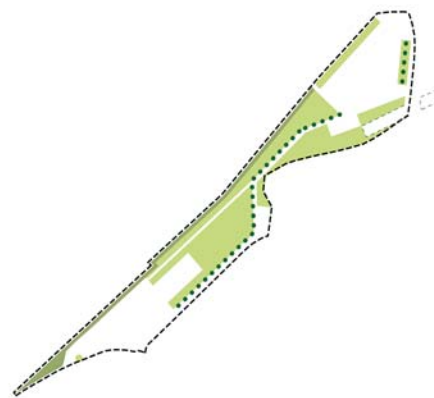


Abb. 102: Pikto Grünflächenverteilung - V2

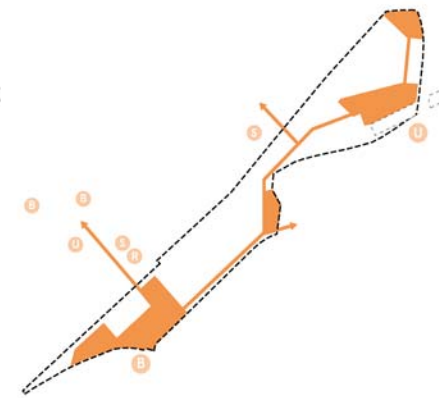


Abb. 103: Pikto Vernetzung - V2

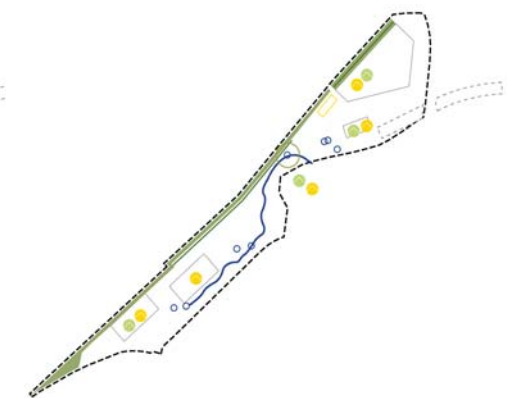


Abb. 104: Pikto Energie und Umwelt - V2



- Abgrenzung Entwicklungsgebiet, ca. 3,42 ha
- Flächen und Freiraum**
- öffentliche Grünflächen
- Artenschutzzone Platzfläche (Niveauunterschied)
- Platzflächen/Wege (80% wasserdurchlässiger Bodenbelag)
- andere Verkehrsflächen Tiefgarage
- Sport-, Spiel-, und Bewegungsangebote
- Aufenthaltsorte
- Bereich für Energie- und Umweltthemen
- erhaltenswerter Baum (Artenschutz)
- neuer Baum
- grüner Lärmschutz
- Renaturierung/Biotop
- Aussichtsplattformen Gestaltungspotential außerhalb des Geltungsbereiches
- Blickbeziehungen
- Bebauung**
- Baufelder Prozentuale Beispielbebauung
- Dachbegrünung/Fassadenbegrünung
- Dachnutzung durch Sport- und Aufenthaltsflächen
- Dach-/Fassadennutzung für Energie- und Umweltbelange
- Raumkanten
- I-V max. Geschosshöhen
- Durchgänge durch das Baufeld
- Mobilität**
- Mobility Hub Stadtbahntrasse (unterirdisch)
- bewegungsanregende Elemente auf Verkehrsflächen (Roll- und Gleitsport)
- Radverbindungen
- neugestaltete Unterführung mit Fußverbindung (Verkürzung oder Verlängerung der bestehenden Unterführung)
- Fußwegverbindungen
- Gelände Anpassung durch Treppen, Rampen, etc.
- Zugänge
- R vorhandene Regionalbahnhaltestelle
- B vorhandene Bushaltestelle
- U S vorhandene U-Bahn Station/S-Bahn-Station
- U B neue U-Bahn-Station/neue Bushaltestelle
- Gewässer**
- Offener Bachlauf/Freilegung Bach
- verdotierter Bachlauf
- Erlebbares Wasser

Abb. 105: Entwurfsstand vom Planungskonzept Variante 02 - Stadtbahn





### Planungskonzept Variante 3 - bestehender ÖPNV

In dieser Variante wird mit den bestehenden ÖPNV-Anbindungen geplant. Prägend sind hier die linear angelegten Baufelder, die die Länge des Planungsgebiets betonen und eine Durchlässigkeit schaffen, gleichzeitig fungieren die Baukörper als Lärmschutz für den dahinterliegenden Bereich. Auch in dieser Variante befindet sich an der Ankommenszone im südlichen Bereich ein Platz, der in eine Sport- und Bewegungszone übergeht und neben dem ein Aktiv- und Erlebnispfad angeordnet ist. Die linearen Baufelder beinhalten viele unterschiedliche Nutzungen: Mobility Hub, Repair-Werkstatt, Maker Space, Kultur, Veranstaltungen und Proberäume, Gastronomien und Jugendräume.

Die Zone für Sport, Spiel und Bewegung geht in eine grüne offene Wiese mit Picknickbereich über und führt durch einen etwas bewaldeteren Teil zum Sindelbach. Über grüne Sitzstufen gelangt man auf eine längliche Platzfläche, die neben Boule und Tischtennis verschiedene Arten von Begegnungs- und Kommunikationsflächen ausbildet. Die an den Gleisen liegenden Baufelder beinhalten neben unterschiedlichen Nutzungen für Kunst und Kultur auch Gemeinschaftswerkstätten und eine Multifunktionssporthalle. In den linearen Baufeldern, die etwas weiter von den Gleisen entfernt platziert sind, können spezielle Wohnformen entstehen, die Arbeit und Wohnen verbinden.

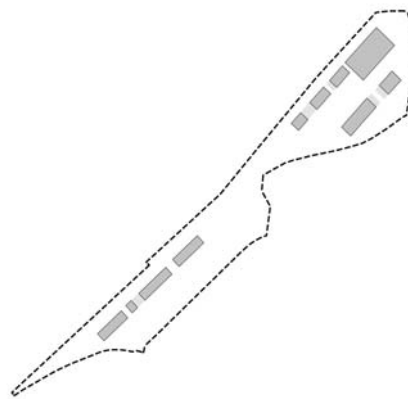


Abb. 106: Pikto Bebauung und Volumen - V3

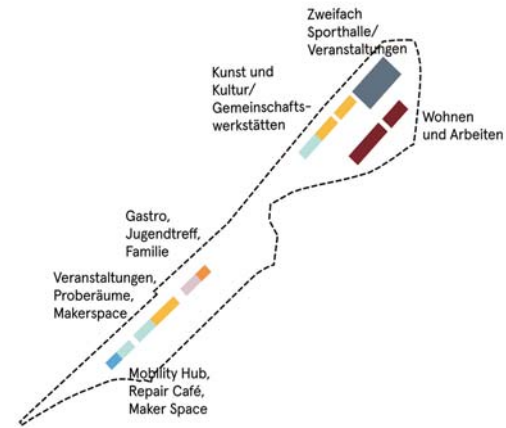


Abb. 107: Pikto Nutzungsverteilung - V3



Abb. 108: Pikto Freiraumnutzung - V3

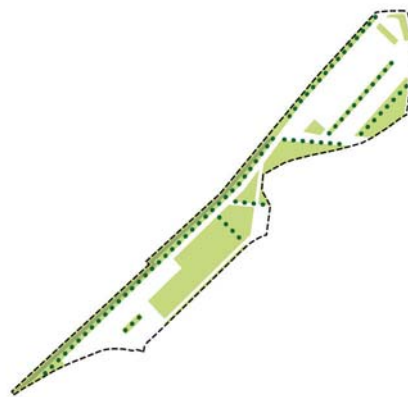


Abb. 109: Pikto Grünflächenverteilung - V3



Abb. 110: Pikto Vernetzung - V3



Abb. 111: Pikto Energie und Umwelt - V3



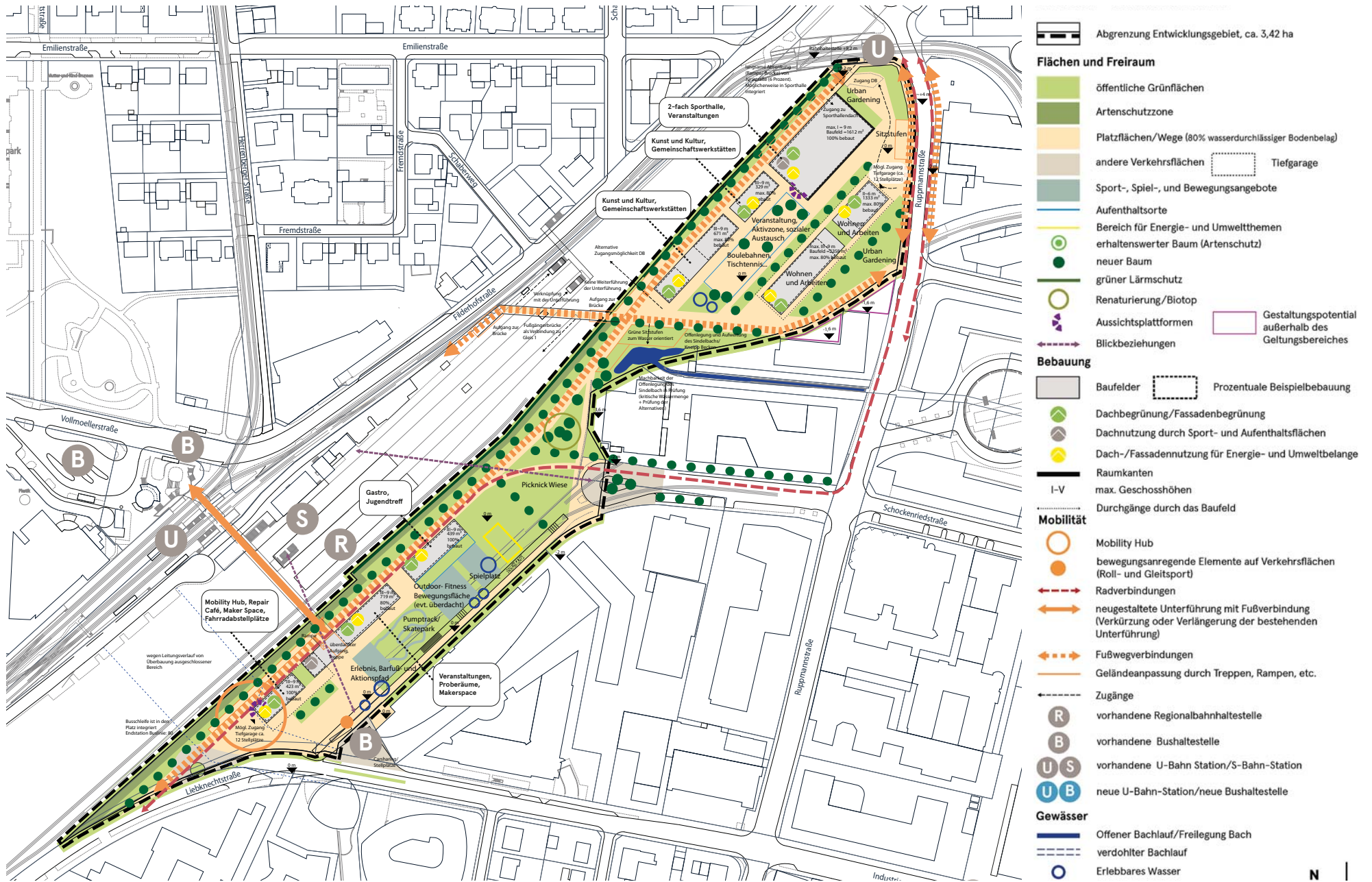


Abb. 112: Entwurfsstand vom Planungskonzept Variante 03 - bestehender ÖPNV

## Vertiefungsbereiche

Die vier Vertiefungsbereiche zeigen einen möglichen Ausschnitt aus den Planungskonzepten in einer Perspektive oder einem vertiefenden Lageplan. Sie sollen Ziele und Atmosphären in einer schematischen Darstellung aufzeigen und stellen somit die grafische Aufarbeitung der genannten Aspekte des Beteiligungsprozesses dar und sollen keine feste Planung visualisieren.

Zum einen wurde der nördliche Teil der Variante 2 – Stadtbahnhalte vertieft (s. Abb. 107). Ein ausgeführtes Thema in diesem Baufeld für Kunst und Kultur ist der Lärmschutz. Einerseits darf der Lärm der Gleise Veranstaltungen und Aufenthaltsbereiche nicht zu stark beeinträchtigen, andererseits dürfen Veranstaltungen im Innenhof nicht zu laut bis zu den Anwohner\*innen vordringen. Zu dieser Lupe wurden deshalb ergänzende schematische Schnitte erstellt.

Des Weiteren wurde der nördliche Teil der Variante 1 – Seilbahn vertieft, da die Themen Sport- und Bewegungsflächen und Bildung und Jugend auf Wunsch der Teilnehmer\*innen der Planungsgruppe Nutzung und Gestaltung präferiert wurden (s. Abb. 108).

Die weiteren Lupen fokussieren die Freiraumgestaltung und zeigen zum einen den Sport- und Bewegungsbereich mit Übergang zu Picknickwiese/ Park (s. Abb. 109) und zum anderen einen möglichen Umgang mit dem Sindelbach auf der Fläche in der Variante 03 (s. Abb. 110).

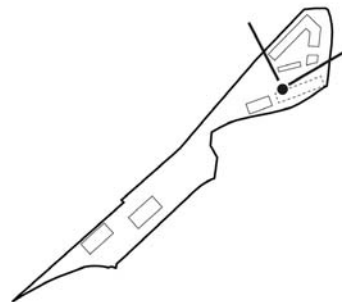


Abb. 113: Verortung des nördlichen Vertiefungsbereich, Variante 02

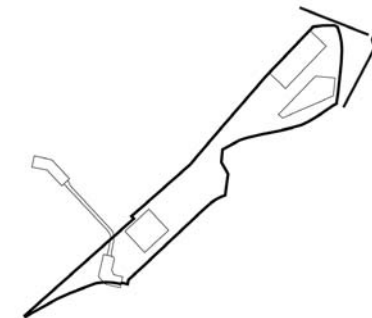


Abb. 114: Verortung des nördlichen Vertiefungsbereich, Variante 01

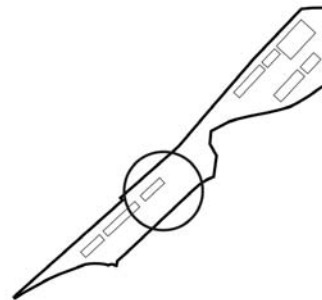


Abb. 115: Verortung des südlichen Vertiefungsbereich, Variante 03



Abb. 116: Verortung des mittleren Vertiefungsbereich, Variante 01

### Vertiefungsbereich- nördlicher Bereich - Variante 01

Dieser Bereich zeigt den Schulbaukörper und die Sporthalle. Besonders sind hier die intensiv genutzten Dachflächen, die als Outdoorsport- und Bewegungsflächen über der Sporthalle ausgebildet und direkt von der Jurastraße zugänglich sind. Auf dem Schulgebäude sind die Dachflächen entweder als private Dachgärten oder zur Energieerzeugung ausgeführt.

Die grünen Fassaden, die an Teilen der Gebäude umgesetzt werden, sorgen für ein verbessertes Klima, Luftqualität und Atmosphäre. Andere Teile der Fassade, beispielsweise der Fassadenteil, der zu den Schienen zeigt, ist als solare Fassade denkbar.

Generell ist auch hier die Erdgeschosszone zu einem großen Teil öffentlich und einladend gestaltet und dehnt sich durch Sitzbereiche und gastronomische Angebote in den Außenbereich aus.

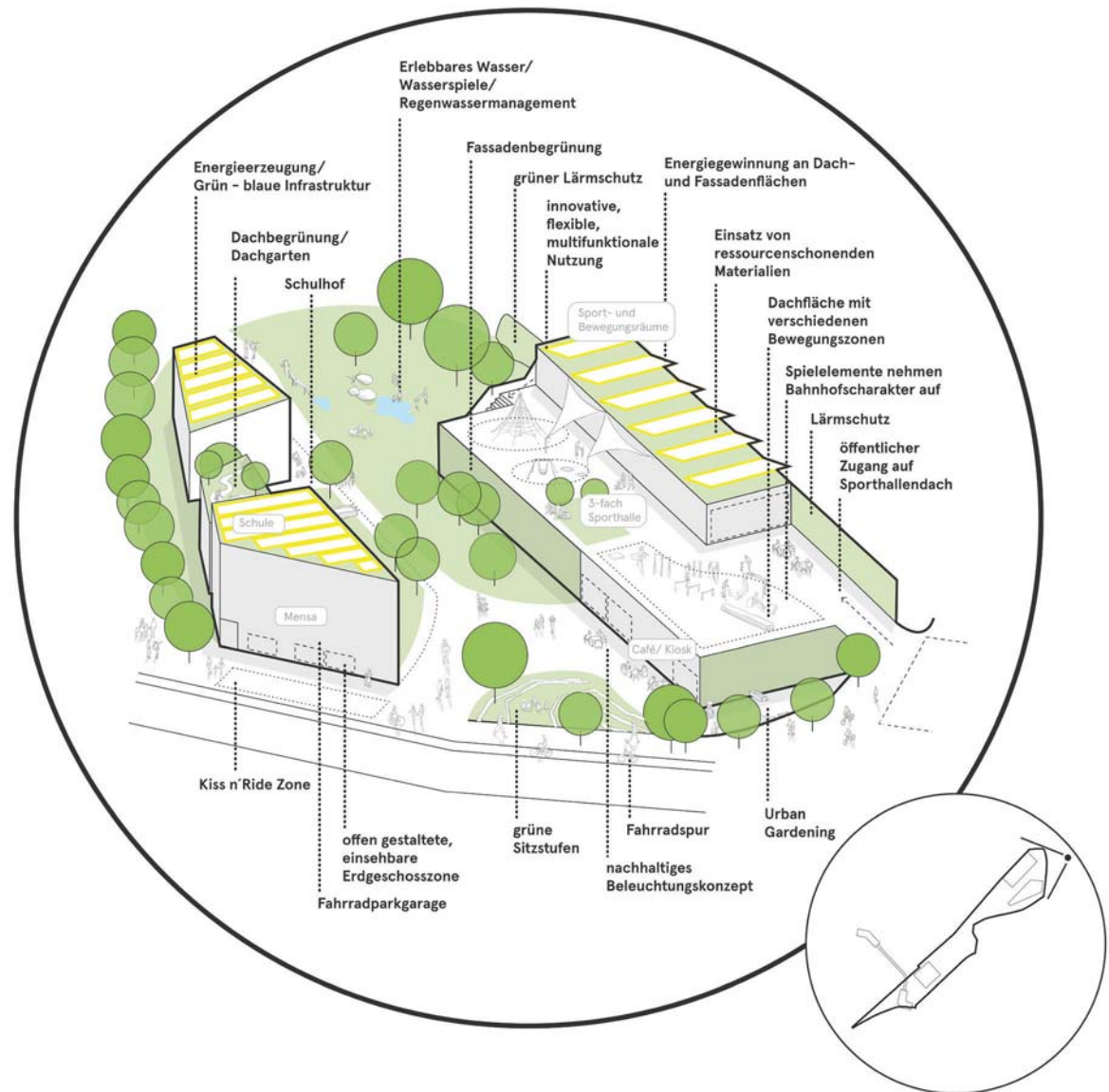


Abb. 117: Vertiefungsbereich - nördlicher Bereich der Variante 01



### Vertiefungsbereich- nördlicher Bereich - Variante 02

Durch die Verlegung der Stadtbahn entsteht ein großes Gestaltungspotential im Bereich der ehemaligen Haltestelle Jurastraße und des Gleisbetts. Hier können neue Plätze, Wegeverbindungen und Grün entstehen. Die Gebäude schließen mit der Oberkante der ehemaligen Bahnhaltestelle ab und erlauben Durchgänge über die Dächer auf die Fläche. Die Baukörper stehen so zueinander, dass ein Innenhof gebildet wird, der vom Lärm der Gleise und der Straße geschützt ist, gleichzeitig aber auch Anwohner\*innen vom Lärm von Events und Veranstaltungen schützt. Im Innenhof entsteht ein multifunktionaler Veranstaltungsbereich mit Aufenthalts- und Spielflächen. Durch eine leichte Absenkung des Veranstaltungsbereiches kann dieser auch zum Regenrückhaltebecken bei Starkregenereignissen genutzt werden. Weitere offene Wasserbecken laden zum Spielen ein und machen das Thema des Wassers erlebbar. Die Dachflächen werden zum Teil begrünt, für Energieerzeugung genutzt, oder als Durchwegung mit Aufenthaltsqualität gestaltet. Öffentliche Nutzungen in den Erdgeschosszonen sorgen für einen lebendigen und offenen Bereich und sprechen durch ein breites Aktivitätsangebot alle Generationen an. Im Sinne des Kreislaufgedankens werden Teile der abgerissenen Güterhalle wiederverwendet (Bahnhofcharakter).

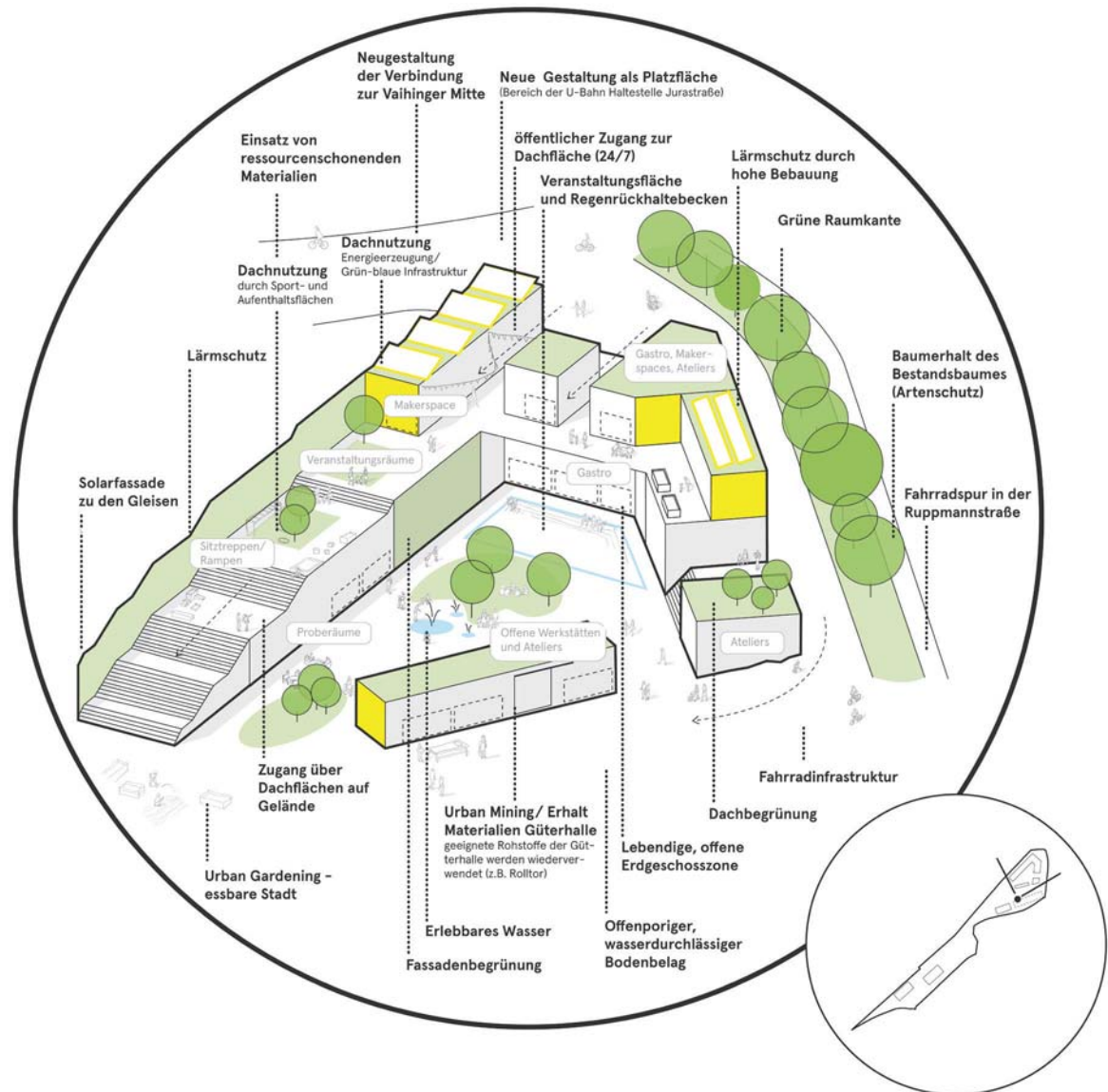


Abb. 118: Vertiefungsbereich - nördlicher Bereich der Variante 02



### Schemaschnitte Lärm - Sport und Bildung:

Der komplette mittlere Bereich dieser Variante ist durch einen grünen Erdwall lärmgeschützt, der durch zusätzliche Bepflanzung den Bahnlärm abschwächen soll. Im nördlichen Bereich übernimmt die Sporthalle den Lärmschutz. Diese wird direkt ans Gleisbett gebaut und schützt so dahinterliegende Aufenthaltsflächen und Bebauung vor Lärm. Ein Aufbau auf der Sporthalle schützt auch die dahinterliegenden Sport- und Bewegungsflächen vor dem Bahnlärm. Die angrenzende Wohnbebauung wird durch die anfallenden Geräusche der Sportler\*innen durch eine Baumallee geschützt, die entlang der Ruppmanstraße gepflanzt wird.

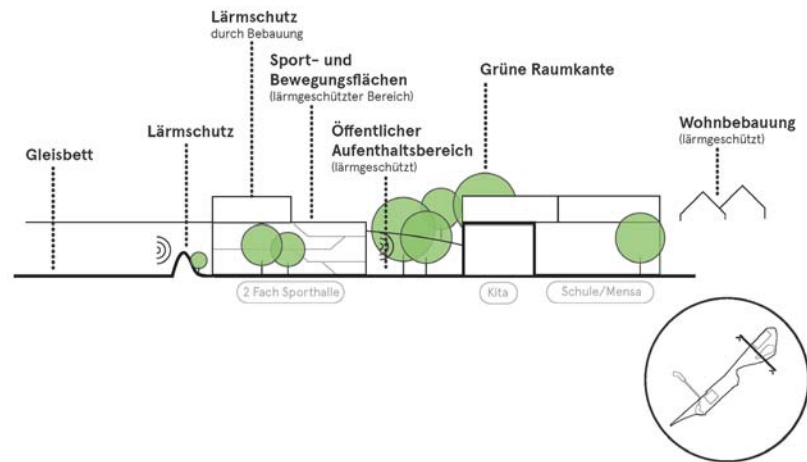


Abb. 119: Schemaschnitt zum Thema Lärm - nördlicher Bereich der Variante 01

### Schemaschnitte Lärm - Kultur:

Der Kulturbereich ist insbesondere bei Veranstaltungen auf Lärmschutz angewiesen. Einerseits darf der Bahnlärm nicht zu stark zur Veranstaltungsfläche durchdringen, andererseits darf die umliegende Wohnbebauung nicht beeinträchtigt werden. Aus diesem Grund ist auf diesem Baufeld ein Innenhof entwickelt, welcher zu allen Seiten durch die Bebauung geschützt ist und somit verhindert, dass Lärm nach außen dringt. Zusätzlich befindet sich auf ganzer Länge des Geltungsbereiches ein grüner Erdwall unmittelbar neben dem Gleisbett, welcher den Hauptbahnlärm etwas abschotten wird.

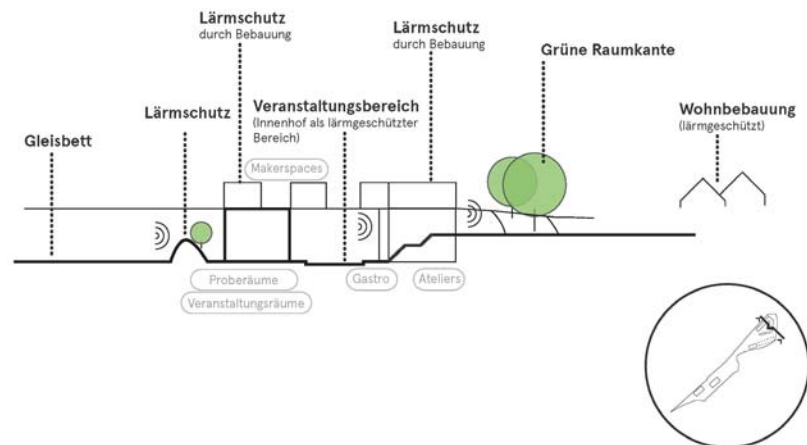


Abb. 120: Schemaschnitt zum Thema Lärm - nördlicher Bereich der Variante 02

### Vertiefungsbereich - südlicher Bereich der Mitte - Variante 03

Die Lageplanskizze zeigt den Übergang der urbanen Platzflächen über Sport- und Spielbereiche hin zu einer grünen Picknickwiese. Der Zugverkehrslärm wird über einen grünen Lärmschutzwall vom Erholungs-, Spiel- und Sportbereich abgehalten. Außerdem tragen die schmalen Baukörper entlang des Walls zu weiterem Lärmschutz bei. Der abgebildete Bereich bietet verschiedene Aktivitäten für Kinder und Jugendliche in unmittelbarer Nähe zu Cafés, dem Familienzentrum und Jugendtreffs. Wasserfontänen und Wasserspiele im Sand machen Wasser erlebbar für alle Generationen. Der von Aktivitäten geprägte Bereich wandelt sich in Richtung Picknickwiese hin zu einer ruhigeren Zone mit Holzliegen und Rasenfläche, auf der neben Erholung und Entspannung verschiedene andere Aktivitäten möglich sind - ein Aufenthaltsbereich, an dem man Mittagspause und Feierabend ohne Konsumzwang entspannt verbringen kann. Entlang dieses grünen Walls legt sich eine Promenade, die den nördlichen und südlichen Bereich auf kürzeste Distanz miteinander verbindet und aufgrund ihrer Breite auch Platz für Fahrradfahrer bietet. Auf dem Gelände verteilt befinden sich Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Ein auf Bewegungen abgestimmtes Beleuchtungssystem sorgt für das nötige Licht in der Nacht.

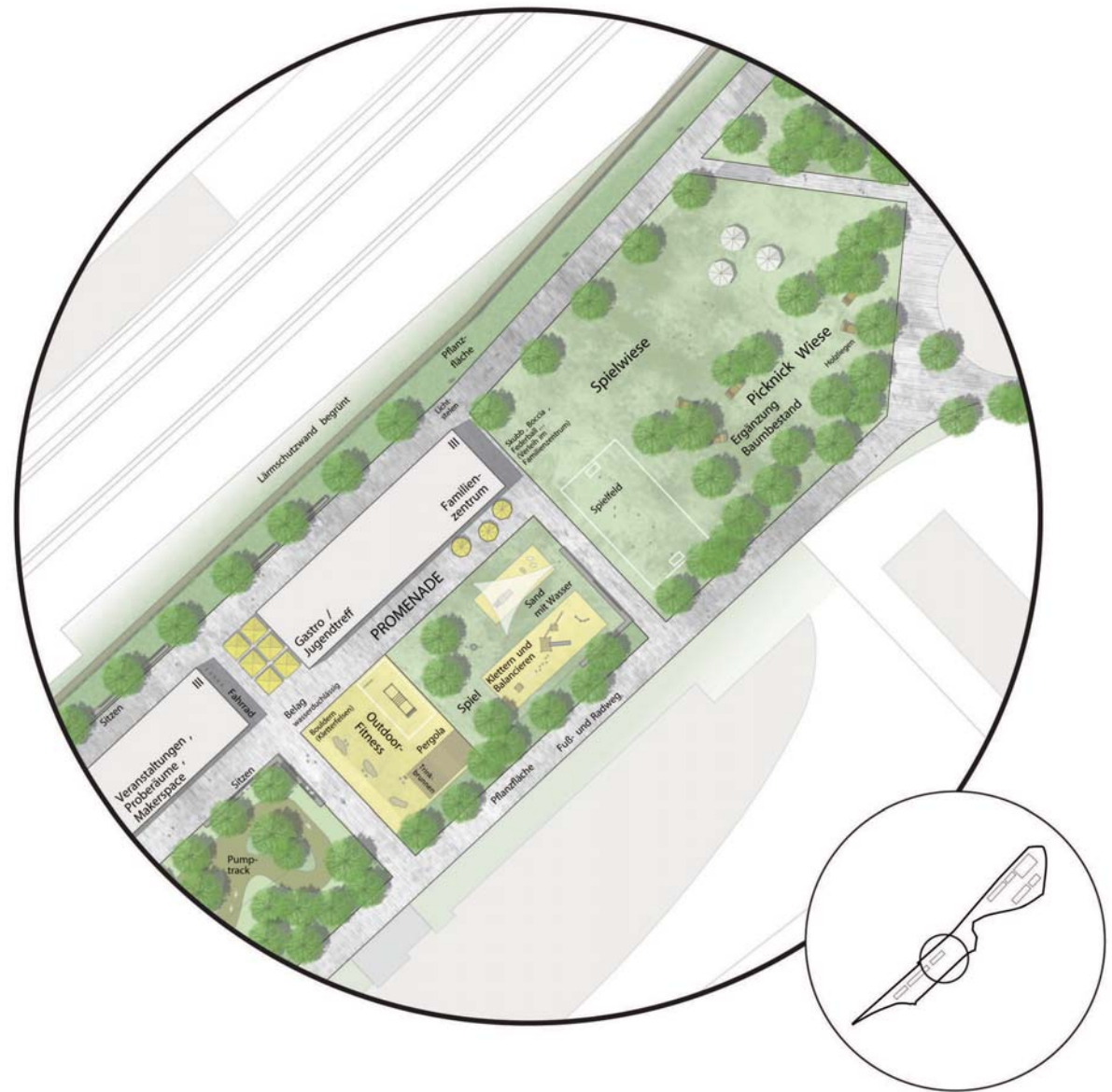


Abb. 121: Vertiefungsbereich - südlicher Bereich der Mitte - Variante 3

### Vertiefungsbereich - nördlicher Bereich der Mitte - Variante 03

In diesem Vertiefungsbereich wird die Aufweitung des Sindelbachs näher beleuchtet. Es ist denkbar und wünschenswert, den Sindelbach in diesem Bereich freizulegen und durch Anstauung oder Einspeisung von Regenwasser aufzuweiten. Dies würde einen kleinen See erzeugen, der für ein Kneipp-Becken genutzt und in anderen Teilen als Biotop ausgebildet werden könnte. Offene Wasserflächen tragen zur Kühlung an Sommertagen bei und durch die Tiefe des Baches kann bei starken Regenfällen überschüssiges Wasser aufgenommen werden. Grüne Sitzstufen säumen das Ufer und führen zum Bach hinunter. Die Offenlegung des Sindelbachs bringt Herausforderungen mit sich, wie etwa die Tiefe des Bachlaufs (4m) und die geringe Wassermenge, die der Bach im Sommer führt. Die technische Umsetzbarkeit ist deshalb zu überprüfen. Der Weg könnte in Form eines Stegs über den aufgeweiteten Sindelbach geführt werden. Im Norden des Geltungsbereiches befindet sich ein großer Veranstaltungsbereich mit Boulebahn, Tischtennisplätzen, Sitzstufen, Sitzmöbeln und Treffpunktmöglichkeiten. Die große Freifläche befindet sich direkt im Anschluss an Gebäude mit öffentlichem Erdgeschoss und Kunst- und Kulturnutzung. Eine große Menge an heimischen Baumarten sorgt für die nötige Beschattung und grüne Atmosphäre in diesem Bereich.



Abb. 122: Vertiefungsbereich - nördlicher Bereich der Mitte - Variante 3

## Schlussfolgerungen und Empfehlungen für das weitere Vorgehen

### **Leitthemen und Ziele als Grundlage der Entwicklung**

Die intensiven Diskurse zwischen Bürger\*innen, Expert\*innen, Politik und Verwaltung im partizipativen Prozess zur Aufenthaltstestelle Zukunft haben die aufgezeigten Leitthemen und Ziele (s. S. 49) als Konsens für die Entwicklung der Fläche am Bahnhof Vaihingen hervorgebracht. Sie unterstreichen den Wunsch nach einer Gestaltung der Entwicklungsfläche für die Bürger\*innen von Vaihingen sowie die Forderung nach einem grünen und zukunftsgerichten Quartier, das in den Synergie-Park hineinwirkt und die räumliche und funktionale Verbindung zum Ortskern über die Gleise hinweg schafft. Die Leitthemen und Ziele bilden die Basis aller vorliegenden Planungsvarianten und sollten auch als verbindliche Grundlage für alle weiteren Planungen verstanden werden.

### **Planungsvarianten als Entscheidungsgrundlage**

Aufgrund noch ausstehender Entscheidungen über Entwicklungen mit direktem Bezug zur Fläche am Bahnhof sowie noch nicht vollständig geklärter Rahmenbedingungen wurde im bisherigen Prozess keine Priorisierung der drei entstandenen Planungsvarianten vorgenommen. Grundsätzlich beruhen die Varianten auf den drei möglichen zukünftigen Verkehrsszenarien. Unabhängig davon zeigen sie jedoch auch verschiedene Nutzungs- und Gestaltungsvorschläge für die Entwicklungsfläche,

basierend auf den erarbeiteten Leitthemen und Zielen. Teilflächen der Planungen sind austauschbar und lassen sich in unterschiedliche Varianten integrieren. So kann auf spätere Entscheidungen und die sich ergebenden Rahmenbedingungen flexibel reagiert werden.

### **Zukünftige Verkehrsstruktur als wichtige Rahmenbedingung**

Die Entscheidung, welches Verkehrsszenario in Zukunft weiterverfolgt werden soll, ist für die Entwicklung der Fläche von entscheidender Bedeutung. Insbesondere der Ausbau der Stadtbahn hätte aufgrund der Inanspruchnahme von Flächen für den Haltepunkt auf dem nördlichen Teil der Entwicklungsfläche sowie der Realisierung der Trasse über eine offene Tunnelbauweise große Auswirkungen auf die stadträumliche Gestaltung sowie auf den zeitlichen Realisierungshorizont der Planung für die Fläche. Neben einer Verzögerung der Realisierung der langfristigen Planung, wären damit u.U. jedoch auch Chancen verbunden, z.B. die temporäre Erprobung von Regenwassermanagement und die auf den Erfahrungen basierende Gestaltung eines künstlichen, regenwassergespeisten Wasserlaufs in Anlehnung an den bestehenden Sindelbach. Bevor eine Weiterentwicklung und Detaillierung der im bisherigen Prozess entstandenen langfristigen Planung erfolgt, sollte deshalb eine Entscheidung über die zukünftige Verkehrs-

struktur getroffen werden. Über die Entscheidung ist die Öffentlichkeit zu informieren.

### **Gespräche mit Eigentümer\*innen und Nutzer\*innen zur Optimierung der Planungsvarianten**

Um die Qualitäten des geplanten Freiraums und die Verknüpfung mit den benachbarten öffentlichen Räumen weiter optimieren zu können, ist es notwendig, mit den Eigentümer\*innen und aktuellen Nutzer\*innen baldmöglichst ins Gespräch zu gehen und die im Prozess zugrunde gelegten Rahmenbedingungen für die Entwicklung noch einmal auf den Prüfstand zu stellen. An erster Stelle wären hier Gespräche mit dem Eigentümer der Privatfläche im nördlichen Bereich zu sehen, falls die Realisierung einer privaten Schule bzw. eines privaten Bildungshauses an dieser Stelle die Zustimmung der politischen Gremien findet. Die Etablierung einer Schule an dieser Stelle wurde in den Planungsgruppen zur Aufenthaltstestelle Zukunft von der Mehrheit kritisch gesehen und die Nutzung deshalb auch nicht in die Leitthemen und Ziele übernommen. Die Planungsvariante 1 fand trotzdem insgesamt die Zustimmung der Planungsgruppen. Voraussetzung dafür war, dass trotz der Unterbringung der Schule auch alle anderen im Konsens hervorgebrachten Nutzungen auf der Fläche platziert wurden, die Schule mit ihren Nutzungen auf das Privatgrundstück begrenzt wurde und das



Grundstück ohne Begrenzung öffentlich zugänglich sein sollte. Allerdings ist die Planungsvariante 1 aufgrund der Unterbringung von vielen Nutzungen auch die mit der größten Versiegelung, vor allem im südlichen Bereich. Der öffentliche Raum im nördlichen Bereich erreicht außerdem als „Zwischenraum“ zwischen den beiden großen Baukörpern Schule und Sporthalle keine den öffentlichen Nutzungen angemessene Aufenthaltsqualität. Um die Qualität des öffentlichen Raums zu verbessern und die Versiegelung der Fläche zu verringern, wäre hier ein Grundstückstausch oder die Kombination von privaten und öffentlichen Nutzungen zu überlegen. Auch Gespräche mit der Deutschen Bahn AG sind zur besseren Verbindung der geplanten öffentlichen Räume mit den Bestandsflächen notwendig. Neben Gesprächen zu Abstandsflächen und der Abstimmung zur Neugestaltung der Unterführungen, ist dabei die Überprüfung von Alternativen für den vorhandenen, rechtlich gesicherten Fluchtweg unterhalb der Haltestelle Jurastraße von maßgebender Bedeutung. Eine Verlegung des Fluchtweges würde die Überwindung des vorhandenen Höhensprungs durch eine ansprechende Freiraumgestaltung oder eine Gebäudekubatur ermöglichen und somit die Durchgängigkeit der Entwicklungsfläche bis zur Jurastraße deutlich erhöhen. Bei der Abfallwirtschaft Stuttgart (AWS) ist außerdem in regelmäßigem Turnus der Planungsstand zur langfristi-

gen Unterbringung der momentan auf der Entwicklungsfläche befindlichen Einrichtungen auf dem neuen AWS-Gelände in Möhringen abzufragen.

#### **Experimentelle Nutzungen als Pioniere**

Trotz der noch ausstehenden Entscheidungen zur Verkehrsstruktur und weiteren Rahmenbedingungen ist die experimentelle Nutzung der nördlichen Entwicklungsfläche bereits zum jetzigen Zeitpunkt möglich. Temporäre und experimentelle Nutzungen auf der Entwicklungsfläche waren bereits als Teil des partizipativen Prozesses im Sinne einer erprobenden Nutzung und kollaborativen Planung vorgesehen und von den Mitgliedern der Planungsgruppen sowie von Bürger\*innen und dem Bezirksbeirat Vaihingen ausdrücklich gewünscht. Der lange und je nach weiterverfolgtem Verkehrsszenario variierende Umsetzungshorizont für die langfristige Planung lässt die zeitnahe Realisierung experimenteller Nutzungen auch weiterhin als sinnvolles Instrument für ein Ausprobieren und Evaluieren von langfristigen Nutzungen fungieren. Experimentelle Nutzungen sollten dabei als Pioniere gesehen werden, die sich auch langfristig auf der Fläche weiterentwickeln und etablieren können. Die Bespielung und Nutzung der Entwicklungsfläche in diesem Sinne könnten bei entsprechender Kuratierung auch von Interesse für ein IBA'27 Festival sein und den Rahmen bilden für ein Spotlight vor Ort. Pro-

jektschwerpunkte und mögliche Organisationsmodelle für experimentelle Nutzungen wurden von den Planungsgruppen bereits in zwei Workshops erarbeitet und diskutiert (s. S. 36 und 37). Eine Konzeptentwicklung für die Kuratierung, Organisation und Koordination auf der Grundlage dieser Ergebnisse durch die Stuttgarter Jugendhaus Gesellschaft in Kooperation mit Ciculeum erscheint vor dem gemeinwohlorientierten Hintergrund der Organisationen sowie deren Projektportfolio besonders erfolgversprechend. Zur Ermöglichung der Umsetzung experimenteller Nutzungen bedarf es im Vorfeld einiger Maßnahmen zur Gewährleistung der notwendigen Infrastruktur (s. S. 46). Diese sollten zeitnah, im Herbst/Winter 2022 umgesetzt werden, so dass im Frühjahr/Sommer 2023 erste experimentelle Nutzungen stattfinden können.

#### **Zusammenführung der Varianten im Sinne einer adaptiven Planung**

Vor dem Hintergrund des zu erwartenden langen Umsetzungshorizonts sollte die Anpassungsfähigkeit der Planung als Planungsprinzip für die Fläche am Bahnhof Vaihingen auch langfristig erhalten bleiben. Dies erfordert eine konstante Evaluierung und Weiterentwicklung der Planung auf Grundlage der Leitthemen und Ziele sowie sich verändernder Rahmenbedingungen und Herausforderungen. Insbesondere sind auch die Entwick-

lungen und Projekte im SynergiePark im Zusammenhang mit der Planung auf der Fläche am Bahnhof zu betrachten und die Planung beider Bereiche eng zu verknüpfen. Nach einer Entscheidung zur Verkehrsstruktur sollten deshalb die drei vorliegenden Planungsvarianten unter Beteiligung der Öffentlichkeit, insbesondere der Planungsgruppen, zu einer Planungsgrundlage zusammengeführt werden, die jedoch noch genügend Flexibilität bietet für spätere Anpassungen. Auf dieser Planungsgrundlage aufbauend könnte ein städtebaulicher Wettbewerb verschiedene Möglichkeiten und Qualitäten der Planung darstellen. Darüber hinaus sollte der Wettbewerb Lösungen aufzeigen, wie die durch den partizipativen Prozess und die experimentellen Nutzungen angestoßene prozesshafte und kollaborative Planung weitergeführt werden kann.

#### **Aufstellung des Bebauungsplans zur rechtlichen Sicherung der Planungsziele**

Die Aufstellung eines Bebauungsplans sollte zügig, auch schon vor Entscheidungen zur Verkehrsstruktur und dem Abzug der Abfallwirtschaft Stuttgart (AWS) erfolgen, um zeitnah Projekte im Sinne des Bebauungsplans auf Teilbereichen der Entwicklungsflächen ermöglichen zu können. Dies betrifft vorrangig experimentelle Nutzungen im nördlichen Bereich sowie Nutzungen rund um den geplanten Mobilitätshub im südlichen Bereich.

Grundlage für die Formulierung der Ziele des Bebauungsplans können die vorliegenden Leitthemen und Ziele bieten. Darüber hinaus sollte das Ziel zur Umsetzung von min. 45 % Freifläche formuliert sein. Nach der Entscheidung über die zukünftige Verkehrsstruktur ist auch die Festsetzung von Flächen für die bauliche Nutzung im Bebauungsplanentwurf möglich. Eine detaillierte Ausarbeitung des Bebauungsplans empfehlen wir erst nach Klärung sämtlicher Rahmenbedingungen und kurz vor der Realisierung der Gesamtentwicklung.

#### **Prozessdesign als Qualitätsgarant**

Trotz der geringen Größe ist die Entwicklung der Fläche am Bahnhof Vaihingen mit ihren Rahmenbedingungen komplex, der vorgeschlagene Umsetzungsprozess neuartig und die Akteurslandschaft vielfältig. Für die weitere Planung wird es erforderlich sein, ein Prozessdesign zu erarbeiten, das Kommunikationswege, Zuständigkeiten und Organisationsabläufe zwischen allen Beteiligten klärt und aufzeigt. Ein Begleitgremium aus Bürger\*innen, Akteur\*innen, Expert\*innen, Verwaltung und Politik könnte im Planungs- und Umsetzungsprozess eine evaluierende Funktion übernehmen und wichtige Planungs- und Umsetzungsschritte wie bspw. Wettbewerbe, Grundstücksvergabe, experimentelle Nutzung von Flächen etc. mit vorbereiten. Gleichzeitig könnte über ein solches Gremium auch entschieden

werden, wie und wann weitere Akteure und soziale Gruppen, insbesondere auch Minderheiten, einbezogen werden sollen, um den begonnen partizipativen Prozess bis in die Umsetzung weiterzuführen.

## Zusammenfassung

Der Beteiligungsprozess hat gezeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger an der Neugestaltung dieser Fläche interessiert sind und auch konstruktive Vorschläge für ein grünes und zukunftsgerechtes Quartier entwickelt haben.

Die zum Teil noch offenen und komplexen Rahmenbedingungen für die Fläche haben die Ausformulierung von finalen Gestaltungsvorschlägen erschwert. Ein Rahmenplan, der die Grundlage für ein Bebauungsplanverfahren darstellen soll, kann daher erst nach den Ergebnissen der laufenden verkehrlichen Untersuchungen (Seil- und Stadtbahn) erfolgen und sollte dann nochmal mit der Bürgerschaft rückgekoppelt werden. Nach Klärung weiterer Bedingungen, wie die zukünftige Entwicklung der angrenzenden privaten Grundstücksfläche mit z.B. einer Schule und die Dauer der Interimsnutzungen

der AWS und DB, sollten die derzeit nicht genutzten Flächen für experimentelle Nutzungen im Sinne einer möglichen zukünftigen Nutzung erprobt und evaluiert werden. Diese könnten damit ein Spotlight im Rahmen des IBA'27 Festivals werden.

Das folgende Bebauungsplanverfahren sollte daher mit einer großen Flexibilität gestartet und erst finalisiert werden, wenn alle Rahmenbedingungen geklärt wurden. Aufgrund der Komplexität der Themen, der Kommunikationswege mit den Prozessbeteiligten, Zuständigkeiten und Organisationsabläufen wird für die Umsetzung ein Begleitgremium, bestehend aus Bürger\*innen, Akteur\*innen und Expert\*innen empfohlen, die den Prozess unterstützen und begleiten, um die Ziele des bisher durchgeführten Beteiligungsverfahrens für die Entwicklung der Fläche zu verstetigen.

# 5

## Bild - und Quellennachweise

Alle Bilder, Plandarstellungen und Grafiken sind eigene von planbar hochdrei Stuttgart erstellte Aufnahmen oder Darstellungen, mit folgender Auflistung der Ausnahmen:

**Seite 05, Abb. 01: Luftbild des Bahnhofumfeldes mit gelber Markierung des Entwicklungsgebiets**  
Luftbild der Landeshauptstadt Stadt Stuttgart

**Seite 7, Abb. 02: Luftbild eines Ausschnittes des Entwicklungsgebiets**  
Luftbild der Landeshauptstadt Stadt Stuttgart

**Seite 7, Abb. 03: Luftbild des Bahnhofsumfeldes und des Entwicklungsgebiets**  
Luftbild der Landeshauptstadt Stadt Stuttgart

**Seite 9, Abb. 05: Schamottwerk Ruppmann, 1889 , erstes Unternehmen der Schwerindustrie in Vaihingen (Geburtsstunde des heutigen Gewerbegebiets)**  
Sammlung Dietmar Speidel, veröffentlicht in Vaihingen Rohr Buesnau und Duerrlewang, Ortschronologie von Dagmar Kraus, 1993

**Seite 9, Abb. 05: Schamottwerk Ruppmann, 1889 , erstes Unternehmen der Schwerindustrie in Vaihingen**

**gen (Geburtsstunde des heutigen Gewerbegebiets)**  
Sammlung Dietmar Speidel, veröffentlicht in Vaihingen Rohr Buesnau und Duerrlewang, Ortschronologie von Dagmar Kraus, 1993

**Der Text zur Geschichte des Vaihinger Bahnhofs und zur Industrialisierung auf S.9 basiert auf folgender Quelle:**  
[https://www.historisches-vaihingen.de/images/downloads/Jahrbuch\\_2018\\_Endfassung\\_LowRes.pdf](https://www.historisches-vaihingen.de/images/downloads/Jahrbuch_2018_Endfassung_LowRes.pdf)

**Seite 36 -37, Abb. 48 - 80: Atmosphärbilder**

**Abb. 48: Peace Bridge in Calgary, Canada,**  
<https://piombinoinbici.files.wordpress.com/2014/11/57ae2553-1830-4093-8cca-b58717593ac7-2060x1450.jpeg>

**Abb. 49: Student Residence REGA Exterior Landscape Entworbureau Pauwels,**  
[https://www.archdaily.com/926354/student-residence-rega-exterior-landscape-entwerpbureau-pauwels/5da09cc53312fd498d000093-student-residence-rega-exterior-landscape-entwerpbureau-pauwels-photo?next\\_project=no](https://www.archdaily.com/926354/student-residence-rega-exterior-landscape-entwerpbureau-pauwels/5da09cc53312fd498d000093-student-residence-rega-exterior-landscape-entwerpbureau-pauwels-photo?next_project=no)

**Abb. 50: Wasserspielplatz Bertaallee im Sportpark Wedau,**

<https://www.imago-images.de/fotos-bilder/kind-gelaufen>

**Abb. 51: Wasserspielplatz Bischofsheim,**  
<https://www.mainpost.de/regional/rhoengrabfeld/ein-wimmelbild-fuers-heisse-wochenende-wasserspielplatz-bischofsheim-art-7594978>

**Abb. 52: Stephens Lake Park's „spraygrounds“, City of Columbia Missouri,**  
[https://www.columbiamissourian.com/visuals/photos/photo-gallery-stephens-lake-park-spraygrounds-and-lake-offer-cool-reprieve-to-warm-weather/collection\\_116fdf18-81ac-11e9-a8a1-9f1be0e33522.html#1](https://www.columbiamissourian.com/visuals/photos/photo-gallery-stephens-lake-park-spraygrounds-and-lake-offer-cool-reprieve-to-warm-weather/collection_116fdf18-81ac-11e9-a8a1-9f1be0e33522.html#1)

**Abb. 53: Retentionsfläche, Atlas Tack, New England Town von NOAA's Damage Assessment, Remediation, and Restoration Program** [https://response.restoration.noaa.gov/sites/default/files/images/13/atlas-tack-restored-freshwater-marsh-north-hurricane-dike-2013\\_noaa\\_472.jpg](https://response.restoration.noaa.gov/sites/default/files/images/13/atlas-tack-restored-freshwater-marsh-north-hurricane-dike-2013_noaa_472.jpg)

**Abb. 54: Eppinger Gartenschau Gastronomie,**  
<https://www.stimme.de/regional/kraichgau/nachrichten/artikel/heilbronner-gastronomen-bewirten-2021-eppinger-gartenschauaeste-art-4365456>

**Abb. 55: El Campo de Cebada, Madrid,**  
<https://www.archdaily.com/954575/what-is-open->



source-urbanism/5ff1d78063c017454e000  
2bf-what-is-open-source-urbanism-image?next\_  
project=no

**Abb. 56: Die Sandburg, Linz,**

[https://www.reiseaktuell.at/top-news/detail/  
die-schoensten-city-beaches-oesterreichs](https://www.reiseaktuell.at/top-news/detail/die-schoensten-city-beaches-oesterreichs)

**Abb. 57: Rivermark, Sacramento,**

[https://landezine.com/rivermark-by-fletcher-studio/-](https://landezine.com/rivermark-by-fletcher-studio/)

**Abb. 58: Piazza Mazzini, Jesolo,**

[https://idcreated.com/photos/  
harris-isola-wood-bench-planter-2](https://idcreated.com/photos/harris-isola-wood-bench-planter-2)

**Abb. 59: Die Sandburg, Linz,**

[https://www.a-list.at/oberoesterreich/essen-  
trinken/l/city-beaches-die-sandburg-linz.html](https://www.a-list.at/oberoesterreich/essen-trinken/l/city-beaches-die-sandburg-linz.html)

**Abb. 60: Sant Antoni sustainable superbloc design  
by Barcelona's Leku Studio**

[https://coffeeandcaminos.com/art-design/  
sustainable-architecture-barcelona/](https://coffeeandcaminos.com/art-design/sustainable-architecture-barcelona/)

**Abb. 61: Tom Hanafan River's Edge Park**

[https://www.webpages.uidaho.edu/priestriver/  
images/team1/wfEx1.jpg](https://www.webpages.uidaho.edu/priestriver/images/team1/wfEx1.jpg)

**Abb. 62: Ekklesiasterion, Paestum, Salerno,  
Campania,**

[https://travel-experiences-of-xandra.blogspot.  
com/2013/08/paestum-heeft-drie-goed-bewaard.  
html](https://travel-experiences-of-xandra.blogspot.com/2013/08/paestum-heeft-drie-goed-bewaard.html)

**Abb. 63: Heiter bis Wolkig, Bürgerbahnhof Plagwitz,**

[https://m.facebook.com/pg/heiterbiswolkigcafe/  
events/](https://m.facebook.com/pg/heiterbiswolkigcafe/events/)

**Abb. 64: Taichung Calligraphy Greenway,**

[https://aecom.com/ie/projects/  
taichung-calligraphy-greenway/](https://aecom.com/ie/projects/taichung-calligraphy-greenway/)

**Abb. 65: Platz Yokohama Museum of Art, Minato**

**Mirai,**  
<http://blog.livedoor.jp/sansaki/archives/1725673.html>

**Abb. 66: Staatstheater Augsburg,**

[https://www.neue-szene.de/magazin/news/  
staatstheater-ab-donnerstag-mit-1030-zuschauern](https://www.neue-szene.de/magazin/news/staatstheater-ab-donnerstag-mit-1030-zuschauern)

**Abb. 67: Freundschaftsinsel, Potsdam,**

[https://divisare.com/  
projects/297187-pola-freundschaftsinsel-potsdam](https://divisare.com/projects/297187-pola-freundschaftsinsel-potsdam)

**Abb. 68: Park Hansebruck**

[https://www.nuernberg.de/internet/umweltamt/  
landschaftsplan\\_flaechennutzungsplan.html](https://www.nuernberg.de/internet/umweltamt/landschaftsplan_flaechennutzungsplan.html)

**Abb. 69: Urbaner Park**

[https://rightplus.org/  
nerea-marti-sesarino-1168467-unsplash/,  
https://www.bluezones.com/2021/03/  
rewilding-how-cities-are-prioritizing-green-space-  
for-better-well-being/](https://rightplus.org/nerea-marti-sesarino-1168467-unsplash/)

**Abb. 70: Sulzerareal, Winterthur (Schweiz),**

<https://www.publicspace.org/works/-/project/>

d214-sulzerareal

**Abb. 71: Gemeinschaftsgarten HirschGrün**

[https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/  
NSP/SharedDocs/Projekte/WSProjekte\\_DE/Aachen\\_  
Suermond-Park.html](https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSP/SharedDocs/Projekte/WSProjekte_DE/Aachen_Suermond-Park.html)

**Abb. 72: Pumptrack Mettingen bei Osnabrück**

[https://www.gn-online.de/emlichheim/bekommt-em-  
lichheim-einen-eigenen-pumptrack-382845.html](https://www.gn-online.de/emlichheim/bekommt-emlichheim-einen-eigenen-pumptrack-382845.html)

**Abb. 73: Brixen-Park, Regensburg**

[https://www.deutscher-landschaftsarchitektur-preis.  
de/nominierungen?detail=101](https://www.deutscher-landschaftsarchitektur-preis.de/nominierungen?detail=101)

**Abb. 74: le Decumanus, Expo, Milano**

<https://cmic.ch/allez-a-lexpo-2015-a-milano/>

**Abb. 75: Gulliver park, Valencia**

[https://www.soycaravanista.es/  
descubrir-valencia-con-caravana/](https://www.soycaravanista.es/descubrir-valencia-con-caravana/)

**Abb. 76: Artenschutz – Eidechse**

[https://flourishingplants.com/  
lizards-eating-your-plants/](https://flourishingplants.com/lizards-eating-your-plants/)

**Abb. 77: Lärmschutzsteilwall, LWG Veitshöchheim**

[https://www.lwg.bayern.de/landespflege/gartendoku-  
mente/fachartikel/091496/index.php](https://www.lwg.bayern.de/landespflege/gartendokumente/fachartikel/091496/index.php)

**Abb. 78: MFO Park, Zürich**

<https://www.pinterest.de/pin/332210910003743250/>

**Abb. 79: Fassadenbegrünung**

[https://www.gebaeudegruen.info/gruen/fuers-auge/  
fotos?tx\\_bmimagegallery\\_list\[action\]=gallery&tx\\_bmi-](https://www.gebaeudegruen.info/gruen/fuers-auge/fotos?tx_bmimagegallery_list[action]=gallery&tx_bmi-)

*magegallery\_list[show]=3&cHash=b64e88eefbc449778  
c4da5e04136f327*

**Abb. 80: Fassaden- und Dachbegrünung von Bundes-**  
**verband GebäudeGrün e. V. (BuGG)** *https://www.*  
*gebaeudegruen.info/fileadmin/website/downloads/*  
*bugg-fachinfos/*  
*Fassadenbegruenung/*  
*Innovation\_Fassadenbegruenung\_2020\_09\_30\_kl.pdf*

**Seite 64–65, Abb. 115 und 116: Vertiefungsbereich –**  
**südlicher Bereich der Mitte (V3) und Vertiefungsbe-**  
**reich – nördlicher Bereich der Mitte (V3)**

Die Zeichnungen der Vertiefungsbereiche sind von  
g2-Landschaftsarchitekten erstellt.

## Anhang

Folgende Themen dienen als Ergänzung des Restriktionsplans (Abb. 12 s. S. 17). Das Stadtplanungsamt fasste diese in einem interdisziplinären und fachämterübergreifenden Umlauf zusammen:

### Liegenschaftsthemen:

#### **Alte Güterumschlaghalle / Ruppmannstr. 2**

Die ehemalige Güterhalle verfügt über eine Fläche von ca. 2.700 m<sup>2</sup>. Das Gebäude wurde 1983 direkt neben den Gleisen und Oberleitungen der DB errichtet und besteht aus zwei Teilen, einem massiv gebauten Gebäude und einem ehemaligen Bahnschuppen.

Die Halle befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand: sie ist nicht beheizbar, nicht isoliert und hat ein schadhaftes Eternitdach. Da eine Sanierung für temporäre sowie längerfristige öffentliche Nutzung zu aufwändig und teuer von Gutachten eingeschätzt ist (Anpassung an die Anforderungen geltenden Rechts, u.a. Brandschutz), wird die Halle abgerissen.

Umgang:

- Im Falle des Abrisses der alten Halle könnten Themen wie Urban Mining und recycelbare / wiederverwendbare Materialien in die Konzeption einbezogen werden.
- Die Spuren der alten Halle sowie der alten Gleise,

die die Bahn in die Halle führte, könnten in die Planungsideen integriert werden.

#### **Grundstück Ruppmannstr. 2**

Dieses städtische Grundstück war früher Eigentum der Deutschen Bahn. Bei der Veräußerung wurde zu Gunsten der DB Netz AG eine Befahrung und Erreichbarkeit der Bahnanlage und des kleinen DB-Grundstücks bei der Bahnanlage bewilligt (Geh- und Fahrrecht).

Umgang:

- Eine Zuwegung durch das städtische Grundstück zur Sicherung des Fortbestands und als Flucht- und Rettungsweg im Falle eines Bahn-Notfalls muss auch weiterhin gesichert werden.

#### **Grundstückeigentum im Besitz von Deutsche Bahn**

Diese Fläche ist Eigentum der DB und dient als Ausstiegspunkt der Fußgängerunterführung, die zu den Bahngleisen und S-Bahn führt und gleichzeitig eine Verbindung zwischen Vaihingen Mitte und Synergie Park ermöglicht. Die Zugangsanlage umfasst eine Rampe für den Fahrradverkehr und eine Treppe. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie werden derzeit ein Umbau der Zugangssituation und eine mögliche Verkürzung der Unterführung untersucht.

Die derzeitige Lage des DB-Grundstücks schränkt den

Zugang zur Mobilitätsdrehscheibe von der seitlichen Industriestraße aus ein.

Umgang:

- Im Falle einer Verkürzung der DB-Unterführung sollte eine Ersatzfläche direkt an den Anschluss der verkürzten Unterführung vorgesehen werden. Die neue Zugangsanlage soll barrierefrei geplant werden (u.a. durch eine barrierefreie Rampe) und sich sinnvoll mit der freiraumplanerischen Gestaltung der Fläche und des Mobilitätshubs integrieren.

#### **Privateigentum**

Die bisher vorgelegte Planung einer Schule sieht auch die Einbeziehung von städtischen Flächen u.a. für die Errichtung einer Sporthalle vor. Nach ersten Untersuchungen vom AfSW wird dadurch die Unterbringung weiterer Nutzungen in dem nördlichen Teil der städtischen Fläche stark eingeschränkt. Das private Grundstück liegt im Bereich einer möglichen neuen U-Bahnhaltestelle „Regierungspräsidium“

Umgang:

- Es wäre zu prüfen, wie die Schule sich mit anderen Nutzungen im Gebiet integrieren kann und welche Flächen öffentlich zugänglich bleiben. Eine kleinere Planungsvariante der Schule sollte deswegen auch

untersucht werden.

- Im Fall der Errichtung einer neuen U-Haltestelle sollte über eine bessere Aufteilung der Fläche zwischen den privaten und den städtischen Grundstücken nachgedacht werden.

#### **Verkehrsthemen:**

##### **Die nördliche Fußgängerunterführung**

Die nördliche Fußgängerunterführung soll bis zur Grenze bzw. in das Planungsgebiet hinein verlängert werden. Damit soll eine direkte und schnelle Verbindung zwischen dem Synergiepark und der S- und Regionalbahn sowie dem Vaihinger Zentrum geschaffen werden. Zudem entlastet die nördliche Unterführung die Bestandsunterführung auf der Südseite.

Umgang:

- Die Zugänge sind in die Planungen der Fläche zu integrieren.
- Die Anbindung an die Westseite des Bahnhofs ermöglicht eine bessere städtebauliche Entwicklung und Planung für unterschiedliche kulturelle, sozio-kulturelle und unterhaltende Einrichtungen und Nutzungen.

##### **Die südliche Fußgängerunterführung**

Die Unterführung, die als Hauptfußverkehrsachse west-

lich und östlich des Vaihinger Bahnhofs dient, wird untersucht, um sie bis nach dem letzten Bahngleis beziehungsweise bis zur Grenze des Geltungsbereichs zu verkürzen. Weiterhin soll die Unterführung zukünftig barrierefrei an den SynergiePark angebunden werden. Dies ist erforderlich, da die heutige Rampe derzeit zu steil und ohne Zwischenpodeste ausgebildet ist.

Umgang:

- Die Verkürzung der Fußgängerunterführung schafft eine neue städtebauliche Potenzialfläche. Es sollte ein großzügiger Übergang vom südlich angrenzenden Mobility-Hub und dem nördlich angrenzenden Freiraum in die Unterführung vorgesehen werden.

##### **Neuplanung Fahrradstreifen in der Ruppmannstraße:**

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzepts SynergiePark Vaihingen / Möhringen, wird ein Fuß- und Radwegekonzept entwickelt. Dies beinhaltet die Umsetzung des Hauptradrouten-, Ergänzungsradrouten- + Radschnellwegenetzes von Stuttgart nach Leinfelden-Echterdingen, Böblingen und Sindelfingen. Eine Vorplanung für die Ruppmannstraße im Abschnitt zwischen Industriestraße und Schockenriedstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen, breiteren Gehwegen und Baumstandorten wurde im Rahmen der GRDRs152/2020 beschlossen. Im Rahmen der weiteren Planung soll auch

der Abschnitt zwischen Schockenriedstraße und Möhringer Landstraße zukunftsfähig ausgebildet werden:

Umgang:

- Der zukünftige Mindestquerschnitt der Ruppmannstraße erfordert beidseitig 2,50m breite Gehwege, beidseitig 2,00m breite Radfahrstreifen sowie eine Fahrbahnbreite von 6,50m.
- Es ist zu überlegen, ob im öffentlichen Straßenraum weitere Anforderungen berücksichtigt werden müssen. Zusätzliche Breitenanforderungen entstehen z.B. durch Baumstandorte, Multifunktionsstreifen (Parken, Lieferzone, Außengastronomiefläche, Fahrradparken...) und Linksabbiegestreifen ins Gebiet, sofern mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen zu rechnen ist.

##### **Voraussichtliche Verlegung der U-Bahnlinie:**

Um die erforderliche Tiefe des U-Bahn-Tunnels unter dem Sindelbach zu erreichen, beginnt die Abfahrt in den Tunnel nach der Abzweigung Ernsthaldenstraße und die Ruppmannstraße wird unterquert. Hierfür werden mindestens 2,1 m Abstandstiefe zwischen der Oberkante des U-Bahn-Tunnels und der Sindelbach-Tiefe erforderlich sein. Durch die weitere Trassenführung der U-Bahn entsteht am Bahnhof Vaihingen auch eine zu-



künftige unterirdische Haltestelle der Stadtbahn Vaihingen. Die Tunnelstrecke im Plangebiet soll in offener Bauweise erstellt werden.

Weiterhin die Verlegung der U-Bahnstation von der Jura-Straße zur Ruppmannstraße: Die neue Haltestelle „Regierungspräsidium“ wird wegen der Tiefe der Trasse an der Stelle als nach oben offene Troghaltestelle geplant.

Umgang:

- Im Falle der Realisierung der Verlegung der U-Bahnlinie ist evtl. eine Ersatzfläche für das private Grundstück auf den städtischen Flächen vorzusehen.
- Im Hinblick auf die neue U-Bahn-Station im Gebiet sind die Nutzungen in diesem Bereich der Dynamik, die durch die neuen Fußgängerströme entstehen wird, anzupassen.
- Bis zur Umsetzung der Stadtbahnlinie (Planungs- und Bauzeit ca. 10 Jahre) können im Bereich der Trasse zunächst nur Interimsnutzungen vorgesehen werden. (z.B. Spiel- und Erholungsraum, Container, Hallen in Leichtbauweise)
- Die Flächen, die durch den Wegfall der Haltestelle Jurastraße entstehen, können bei der Neugestaltung der Fläche am Bahnhof mit einbezogen werden.

- Attraktive Städtebauliche- und Freiraumflächen sollen in Bezug auf die Nutzungen angepasst werden. Spielräume zwischen bebautem und unbebautem / Außen- und Innenbereich könnten in der Konzeption vorkommen.
- In diesem Zusammenhang sollte die Offenlegung des Sindelbachs durch die Umlegung der U-Bahn-Trasse nicht behindert werden.

#### **Mobilitäts-Hub**

Die Planung sieht einen temporären Mobilitäts-Hub Bereich auf dem südlichen Areal mit Anbindung an den Regionalzug-, U- und S-Bahnhof und als Verbindung zwischen dem östlichen Synergie-Park und dem Vaihinger Gewerbe-/ Industriegebiet und der Westseite des Hauptbahnhofs mit der Anbindung an den Stadtpark und das Vaihinger Einkaufszentrum vor.

Die zukünftige Planung einer Seilbahn: Die Idee einer Seilbahnverbindung vom Eiermannareal über den Bahnhof Vaihingen, den SynergiePark, ein etwaiges P+R Parkhaus an der A8 und weiter zum Flughafen wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitstudie geprüft.

Umgang:

Szenario 1: Seilbahnstation

- Dreidimensionale kreative Gestaltung einer vertikalen Seilbahnstation mit entsprechenden Nut-

zungsgebäuden darunter können in den Konzeptionen erarbeitet werden.

- Der Ort gewinnt durch die attraktivere Lage einer Seilbahn neue Besucher und Interessensgruppen und könnte als Zielpunkt für Seilbahnen und öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden (vergleichbares Beispiel ist die Zahnradbahn auf dem Marienplatz).
- Die alternative Mobilität (z.B. Carsharing, Radstation, Ladestationen, Taxistand) sowie ein öffentliches WC ist hier ergänzend unterzubringen.

Szenario 2: Verlegung der Stadtbahnlinie

- Fläche ist mit dem Schwerpunkt alternative Mobilität zu entwickeln (z.B. Carsharing, Radstation, Ladestationen, Taxistand)
- Ergänzende Nutzungen zur Mobilität (z.B. Fahrrad-reparatur, Kiosk, Servicestation, öffentliches WC)
- Fußverbindung zwischen Stadtbahnhaltestelle, Unterführungen Bahnhof und Bushaltestelle sind zu berücksichtigen

Szenario 3: Ausbau des Busverkehrs

- Fläche ist mit dem Schwerpunkt alternative Mobilität zu entwickeln (z.B. Carsharing, Radstation, Ladestationen, Taxistand)
- Ergänzende Nutzungen zur Mobilität (z.B. Fahrrad-reparatur, Kiosk, Servicestation, öffentliches WC)

### **Busbahnhof / WendeHammer**

Die Umplanung und Umstrukturierung des Busbahnhofs auf der Südseite zum Industriegebiet sowie der Buschleife / Wendehammer einschließlich der Interims-Zufahrt zur Baustelle von Stuttgart 21.

Umgang:

- Die gesamte Fläche einschließlich der drei Eckbereiche, die bisher als Busschleife / Wendehammer genutzt werden, wird für die städtebaulichen und ganzheitlichen Entwicklungskonzepte des Mobilität-Hubs zur Verfügung stehen.

### **Umweltthemen**

#### **Sindelbach / Kaltluftströmung**

Die Idee aus den Bürgerbeteiligungsverfahren, den Sindelbach freizulegen, muss hinsichtlich der Kosten und technischen Belange auf Machbarkeit untersucht werden. Es ist zudem fraglich, ob sich die Freilegung positiv auf die Entwicklung des Geländes auswirkt oder nicht. Das Amt für Umweltschutz bewertet dies einerseits als eher schwierig, da die Verdolung ca. 3 Meter unter der Geländeoberfläche liegt. Eine großzügige Offenlegung des Bachlaufs des Sindelbaches, wie in Variante 2 und 3 angedacht, werden im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit kritisch gesehen, da die durchschnittlichen Abflussmengen gering sind. Andererseits würde die Offen-

legung des Sindelbachs die ökologische Durchgängigkeit des Gewässersystems deutlich verbessern und eine bessere Kaltluftströmung entlang des Verlaufs des Sindelbachs ermöglichen.

Vor dem Hintergrund einer Anpassung an die Folgen des Klimawandels, wie z.B. eine zunehmende Wärmebelastung, sind die Sicherung von Durchlüftungsmöglichkeiten und die Verzahnung von umgebenden Frei- und Grünflächen ein zentrales Anliegen der Planung.

Eine Überbauung der Verdolung wird kritisch gesehen, da einerseits die Unterhaltung des Bachabschnittes gewährleistet werden muss, andererseits der Kaltluftstrom in erheblichem Maße modifiziert wird.

Umgang:

- Bei einer Offenlegung des Sindelbachs ist Renaturierungsflächenbedarf mit umfangreichen Überböschungen von insgesamt mindestens 20-25 m Breite zu kalkulieren.
- Durch die Offenlegung des Sindelbachs müsste der daraus resultierende nördliche und südliche Grundstücksbereich mit einer Steg- oder Brückenkonstruktion verbunden werden
- Wichtiges Thema bei der Planfeststellung zur Offenlegung des Sindelbachs ist die Überflutungsgefährdung / Wasserüberschwemmungen > siehe Hochwassergefahrenkarte

- Zu berücksichtigen ist der hohe technische & finanzielle Aufwand

\* Überlegungen zur Offenlegung des Sindelbaches sind im weiteren Verfahren mit den zuständigen Stellen der Stadt technisch zu prüfen.

#### **Grünkorridor**

Der Grünkorridor wird sowohl im FNP als auch vom Amt für Umweltschutz zur Vernetzung mit den umliegenden Grünflächen und für das Stadtklima als notwendige Kaltluftschneise gefordert.

Bei entsprechenden meteorologischen Bedingungen sind Kaltluftströmungen zu erwarten, welche westlich des Plangebiets auf der Bernhartshöhe, der Wannenhäule, dem Steinengarten sowie entlang des Sindelbachs mit dem Rosentalsee und Feuersee entstehen.

Umgang:

- Für das Grüngestaltungskonzept dieses zentralen Bereiches entlang des Grünzuges ist es notwendig, die Gelegenheit zu nutzen, die stadtklimatische Situation zu verbessern und diesen als Raum für die Umsiedlung der Artenschutzarten zu gestalten
- Die Schaffung von Grünflächen und unversiegelten Freiflächen ist erforderlich, um die thermische Belastung zu reduzieren.

- In der Grünkonzeption sollen Verschattungsmöglichkeiten durch großkronige Bäume sowie Wasserspeicher zur Bewässerung der Vegetation mitgedacht werden.

#### **Bodenschutz**

Überwiegend ist die Fläche des Geltungsbereichs jedoch versiegelt. In diesen Bereichen wird die Bodenqualität mit den Bodenqualitätsstufen 0 = fehlend bis 2 =gering eingestuft.

Umgang:

- Im Zuge der Neugestaltung sollten ausreichend Grünfläche eingeplant werden bei denen ein naturnaher tiefgründiger Bodenaufbau vorgesehen ist.

#### **Lärm**

Der Bahnhof in Vaihingen sowie die umliegenden Straßen und die Stadtbahnlinie machen das gesamte Gebiet aufgrund der vorherrschenden Lärmbelastigung zu einem bisher weniger attraktiven Aufenthaltsort.

Umgang:

- Im Falle einer Planung von Kultureinrichtungen: Es ist zu beachten, dass es voraussichtlich Einschränkungen bei der Nutzung der Freiflächen mit musikalischen oder musikalisch begleiteten Veranstaltungen geben wird.

- Insbesondere wegen des dort herrschenden Verkehrslärms müssen solche Darbietungen dann lauter sein, damit sie entsprechend wahrgenommen werden können.
- Zu berücksichtigen ist, dass einzelne Nutzer / Wohnungen (z.B. Hausmeister) im gegenüberliegenden Gewerbegebiet Wallgraben sowie das Pflegeheim von den Lärmemissionen durch die neuen Nutzungen im Projektgebiet betroffen sein können. (keine Nutzung nach 22 Uhr)

Um eine adäquate Nutzung zu ermöglichen, sollte der Außenbereich selbst vor Verkehrslärm geschützt werden (z.B. Lärmschutzwand) und damit gleichzeitig die Umgebung (zumindest teilweise) vor Lärm durch Veranstaltungen o.ä. schützen.

Mögliche Schutzelemente gegen Lärm:

Baueinheiten:

- Lärmschutzwand, die sich in den umgebenden Stadtraum gestalterisch einfügt.
- Die Grundrisse der Gebäude auf der den DB- und S-Bahn-Gleisen zugewandten Seite/Fassaden sollen besondere Raumnutzungen ohne Aufenthaltsqualität (z.B. Haustechnik) aufnehmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch die Lage der Gebäude

eine besondere Gestaltungsqualität erreicht werden soll.

Keine Baueinheiten:

- z.B. künstlicher Wall / Erd- und Steinhügel, der in das Landschafts- und Freiraumgestaltungs-konzept integriert werden soll.

#### **Energie**

Die Landeshauptstadt Stuttgart befindet sich in der Umsetzung ihres Energie- und Klimaschutzkonzepts. Ziel ist eine klimaneutrale Landeshauptstadt. Dieses Ziel ist auch bei der zukünftigen Entwicklung des Gebiets Vaihingen Bahnhof zu erreichen. Für die Realisierung dieses Ziels ist der Ausbau der Energieleitplanung und die Entwicklung und die Umsetzung weiterer energetischer Quartierskonzepte von großer Bedeutung. Demzufolge sind Gebäude und Quartiere so zu errichten, dass das Potenzial an lokal verfügbaren erneuerbaren Energien (z. B. Solarenergie, Geothermie, Abwasserwärme) möglichst umfassend ausgeschöpft wird. Adäquate (auch saisonale) Speicherung gewährleistet eine dauerhafte Versorgung.

Umgang:

- Ganzheitliche Nutzungskonzepte hinsichtlich Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauchs.

- Neubauten sind stets mit dem Ziel des Plusenergie-niveaus zu errichten.
- Der Energiebedarf ist möglichst durch lokal verfügbare erneuerbare Energien (z. B. Geothermie, Abwasserwärme, Solarenergie) zu decken.
- Bei Bedarf ist zu prüfen, ob die erforderliche Restwärme über den Anschluss an ein Nahwärmenetz oder die Erweiterung des Fernwärmenetzes in das betreffende Gebiet möglich ist.

\* In diesem Zusammenhang werden Ideen Konzepte zur Digitalen Stadt / „Smart City Stuttgart“ begrüßt

#### **Artenschutzthemen**

Die Artenschutzuntersuchung des Büro Deuschle (02/21) weist artenschutzrechtlich relevante Vorkommen mehrerer Tiergruppen aus, v.a. Vögel, Reptilien (Zaun- und Mauereidechsen), Wildbienen und Heuschrecken (Blauflügelige Sandschrecke). Bei Eingriffen jedweder Art in die besiedelten Lebensräume oder mit Auswirkungen auf diese (z.B. Beschattung durch neue Bauwerke oder gepflanzte Gehölze), ist der Artenschutz abzuarbeiten.

Umgang:

- Zunächst ist genau darzustellen, auf welche Bereiche wie zugegriffen werden soll und wo welche

Nutzungen stattfinden und wie die bauliche Struktur aussieht.

- Die hochwertigen Flächen entlang der Bahn sind zu sichern. Da sie bereits für andere Maßnahmen der Bahn als Ausgleichsfläche rechtlich gesichert sind, müssen sie erhalten werden.
- Dann ist fachgutachterlich (tierökologisch ausgerichtetes Büro) abzuschätzen, welche Arten wie betroffen sein werden.
- Für diese sind dann Ausgleichsmaßnahmen zu erarbeiten (CEF).
- Für die Sandschrecke und die Mauereidechse sind beispielsweise fast unbewachsene Schotter und Offenbodenstandorte der Lebensraum, für die seltenen und gefährdeten Vogelarten lichte und strukturierte Gehölze in Verbindung mit schütter bewachsenen Magerrasenflächen. Sollte in solche Bereiche eingegriffen werden, ist gleichartiger Ersatz erforderlich. Trocken-warme Habitate sind vorzugsweise entlang der Bahngleise anzuordnen, um den Biotopverbund mit anderen hochwertigen Habitatflächen zu gewährleisten. Diese Naturschutzflächen sind vor intensiver Nutzung wie Sport, Spiel und Betreten zu schützen und haben einen anderen Erscheinungscharakter als charakteristische innerstädtische Grünflächen.
- Alle Planungen, welche in naturschutzfachlich

hochwertige oder für den Artenschutz bedeutsame Flächen eingreift, müssen mit den Naturschutzbehörden abgestimmt werden.

#### **Baumhöhlen**

Der Walnussbaum ist als Habitat für höhlenbewohnende Brutvogelarten als geeignete Höhlen festgestellt.

Umgang:

- Der Baum soll aus artenschutzrechtlichen Gründen erhalten werden. Eine Pufferzone von 10-15 Metern um den Kronen-Durchmesser ist zu sichern.
- Die zukünftige Nutzung - ggfs. B-Plan - wird entsprechende Maßnahmen zum Erhalt der Lebensraumfunktion vorsehen.





