



Stadt am Fluss - Vernetzung Untertürkheim

**Mehrfachbeauftragung mit partizipativen Elementen
in Stuttgart - Untertürkheim**

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
A. Allgemeine Bedingungen	4
1. Anlass des Verfahrens	6
2. Art des Verfahrens	6
3. Auftragnehmer Beauftragte Büros	7
4. Jury und Vorprüfung	8
5. Unterlagen	10
6. Leistungen „Zwischenworkshop“	11
7. Leistungen „Endabgabe“	12
8. Zulassung und Beurteilung der Lösungsvorschläge	14
9. Urheber- und Verwertungsrechte	14
10. Termine und (vorläufige) Terminübersicht	15
B. Grundlagen und Aufgabenbeschreibung	19
1. Anlass und Ziel	19
2. Rahmenbedingungen	22
3. Beteiligung	25
4. Planungsgebiet	28
5. Städtebauliche Vorgaben	37
6. Stadtbausteine	44
C. Anlagen	57

TEIL A



A. Allgemeine Bedingungen

Grundlagen

Zwischen der Stadt Stuttgart, vertreten durch das Amt für Stadtplanung und Wohnen, und den unter Punkt 5 genannten Planungsteams werden folgende Vereinbarungen getroffen:

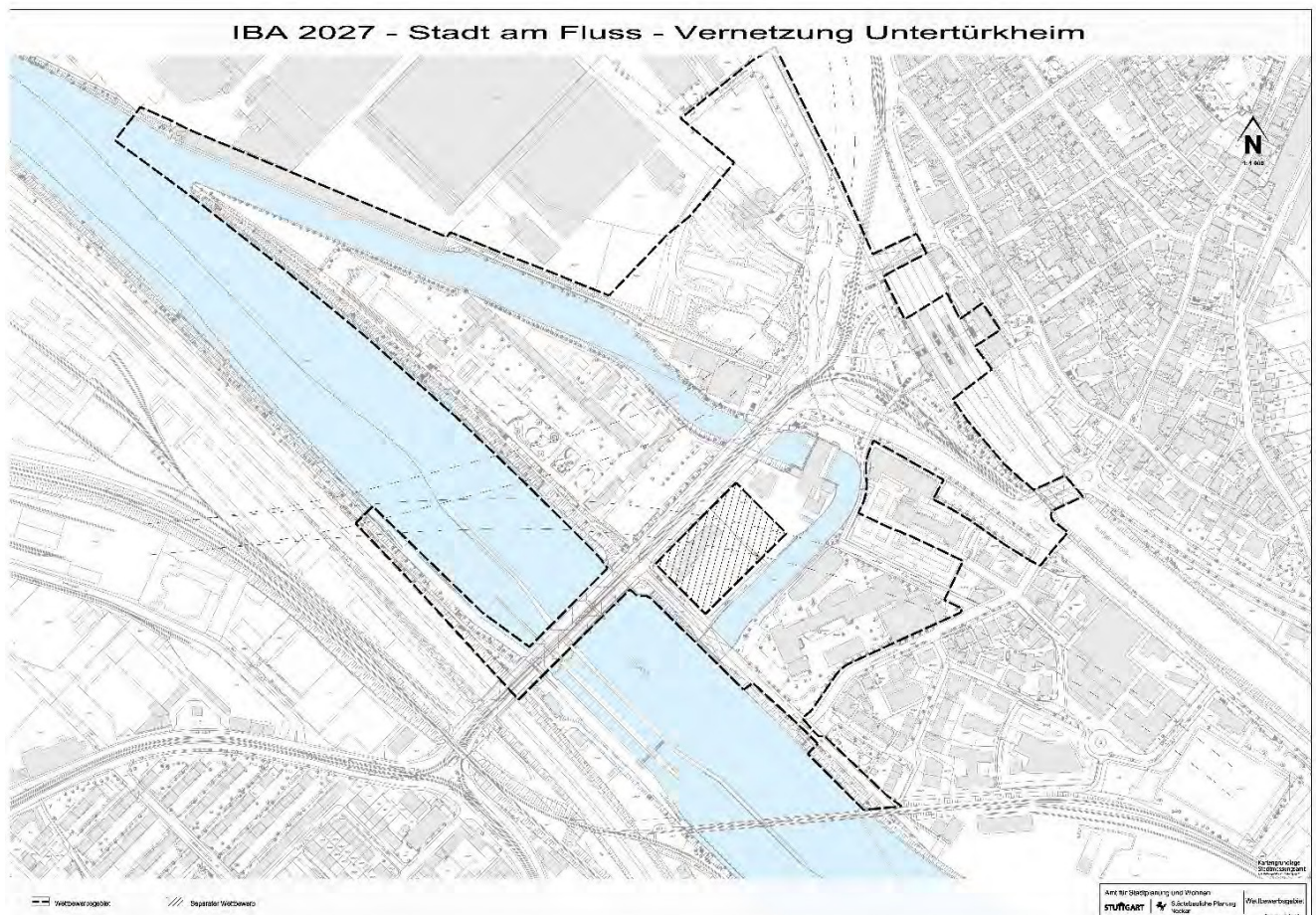
Die Planungsteams erkennen das vorliegende Dokument durch ihre Mitwirkung als Grundlage der Mehrfachbeauftragung an. Das Protokoll des Auftaktworkshops wird ebenso Bestandteil der Vereinbarung

Der unter Punkt 8 bzw. 9 aufgeführte Leistungsumfang ist bis zum jeweiligen Abgabetermin (siehe Terminplan) zu erbringen. Zusätzlich sind die Leistungen in digitaler Form (dwg- oder dxf- und pdf-Dateien) auf einem geeigneten Datenträger abzugeben.

Für termingerecht eingereichte und voll erbrachte, prüffähige Leistungen im Sinne der Aufgabenstellung erhält jedes teilnehmende Planungsteam gegen Rechnungsstellung ein Bearbeitungshonorar von **39.600,00 € zzgl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer**.

Grundlage dieser Mehrfachbeauftragung ist das Merkblatt Nr. 51 der Architektenkammer Baden-Württemberg: „Städtebaulicher Entwurf als besondere Leistung in der Flächenplanung“, Stand 12/2020.

Sämtliche eingereichten Arbeiten werden Eigentum der Stadt Stuttgart. Das Urheberrecht verbleibt beim Verfasser.



Abgrenzungsplan des Planungsgebiets

Impressum

Ausloberin

Landeshauptstadt Stuttgart
vertreten durch
Amt für Stadtplanung und Wohnen
Planungsabteilung Neckar
Graf-Eberhard-Bau - Eberhardstraße 10
70173 Stuttgart

Kooperationspartnerin

Internationale Bauausstellung 2027
StadtRegion Stuttgart GmbH
Alexanderstraße 27
70184 Stuttgart

Verfahrensbetreuung:

die STEG
Stadtentwicklung GmbH
Olgastraße 54
70182 Stuttgart
wettbewerb@steg.de

Svenja Dickmann, M. Sc. Architektur u. Stadtplanung,
Dr. Tilman Sperle, Stadtplaner

1. Anlass des Verfahrens

Anlass des Verfahrens „Stadt am Fluss: Vernetzung Untertürkheim“ ist der langjährige Wunsch, das Stadtgebiet Untertürkheim baulich weiterzuentwickeln und insbesondere durch eine entsprechende Freiraumgestaltung das Neckarufer erlebbar zu machen und mit Untertürkheim zu vernetzen.

Die Aufnahme des Projekts „Stadt am Fluss: Vernetzung Untertürkheim“ in das IBA'27-Netz der Internationalen Bauausstellung 2027 (IBA'27) ist darüber hinaus wesentlicher Initiator des Verfahrens.

Zweck des Verfahrens ist die Erarbeitung von innovativen Lösungsvorschlägen für die bauliche und räumliche Entwicklung des Planungsgebiets, in dem im Rahmen einer Quartiersentwicklung u.a. neuer Wohnraum entstehen und Flächen für Gewerbe und Gemeinbedarf geplant werden sollen. Die „Stadt am Fluss“ soll eingebettet werden in ein attraktives Freiraumsystem, das wesentlich zur Aufenthaltsqualität in Untertürkheim beiträgt. In diesem Zusammenhang werden auch Vorschläge für die Verkehrs- und Wegeführung im Plangebiet erwartet.

Von der Beauftragung von vier Planungsteams mit der Erarbeitung einer städtebaulichen Idee für das Planungsgebiet in Untertürkheim erwartet sich die Stadt Stuttgart zeitgemäße und sowohl visionäre als auch realisierbare Vorschläge als Grundlage für die Neubebauung des Gebiets.

Gesucht wird eine städtebauliche Idee, die wesentlich zur „Vernetzung Untertürkheims“ beiträgt und die Flächen zwischen Stadt und Fluss sinnvoll und zukunftsweisend bespielt.

2. Art des Verfahrens

Die Mehrfachbeauftragung folgt der Idee eines dialogorientierten Werkstattverfahrens. Ziel ist es, innovative Lösungen zu finden und einen Austausch zwischen allen relevanten Akteuren im Prozess zu ermöglichen.

Das Verfahren ist in zwei „Planungsphasen“ gegliedert. Die vier Planungsteams nehmen an beiden Phasen des Verfahrens teil. In der ersten Phase stellen die teilnehmenden Planungsteams ihre Grundideen zum Entwurf dar, die bei einem „Zwischenworkshop“ dem Begleitgremium (Jury) präsentiert und diskutiert werden. Die Teilnehmenden bleiben dabei untereinander anonym, sodass kein gegenseitiger Austausch stattfindet. Die Hinweise aus dem Zwischenworkshop werden vom Begleitgremium als Rahmenbedingungen festgelegt und anschließend Teil der Aufgabenstellung. Die Jury wird den Teilnehmenden individuelle sowie allgemeine Empfehlungen für das weitere Vorgehen mitgeben.

In der zweiten Phase überarbeiten die teilnehmenden Planungsteams ihren Entwurf und entwickeln diesen weiter. Die Ergebnisse werden dem Begleitgremium und der Jury in der Jurysitzung von der Vorprüfung präsentiert und final diskutiert. Die Planungsteams bleiben dabei weiterhin untereinander anonym.

Für die anschließende Erstellung eines Masterplans / Rahmenplans für das abgegrenzte Gebiet gibt es ein Auftragsversprechen für die weitere städtebauliche Ausarbeitung, d.h. mindestens die Komplettierung des Beitrages zum Städtebaulichen Entwurf nach Merkblatt 51. Im Anschluss an die Mehrfachbeauftragung wird in Vergabegesprächen - unter Würdigung der Prämierung - das zu beauftragende Büro bzw. das Planungsteam bestimmt.

An der Vorbereitung der Mehrfachbeauftragung hat die Architektenkammer des Landes Baden-Württemberg beratend mitgewirkt. Das Verfahren wird dort unter der Nummer **MFB-01-1-2022** gelistet.

3. Auftragnehmer | Beauftragte Büros

Zur Bearbeitung der Aufgabenstellung werden vier Architekturbüros beauftragt, die ein frei zu findendes Team aus den Fachbereichen Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung bilden.

Alle teilnehmenden Büros sind entsprechend ihrer Fachrichtung in der Architektenkammer eingetragen. Fachliche Voraussetzung sind die Berechtigungen zur Führung der jeweiligen Berufsbezeichnungen gemäß Rechtsvorschrift des Herkunftsstaates. Teammitglieder und Fachrichtungen sind in der Verfassererklärung aufzuführen.

> **Planungsteam A**, vertreten durch

ADEPT

Thedestraße 2
22767 Hamburg

> **Planungsteam B**, vertreten durch

Atelier Kaiser Shen Architekten PartGmbB

Alexanderstraße 11
70184 Stuttgart

> **Planungsteam C**, vertreten durch

CITYFÖRSTER architecture + urbanism

Escherstr. 22
30159 Hannover

> **Planungsteam D**, vertreten durch

LABOR FÜR URBANE ORTE UND PROZESSE

Talstrasse 41
70188 Stuttgart

4. Jury und Vorprüfung

Jury

8 Fachjuror*innen mit Stimmrecht

- > BM Peter Pätzold (Referat Städtebau, Wohnen und Umwelt, LHS)
- > Nachfolge AL Dr.-Ing. Kron (Amt für Stadtplanung und Wohnen, LHS)
- > Andreas Hofer, Intendant der IBA'27 in Stuttgart (Architekt)
- > Prof. Ute Mayer (Architektin + Stadtplanerin)
- > Kerstin Müller (Architektin)
- > Gisela Stete (Verkehrsplanerin)
- > Daniel Zimmermann (Landschaftsarchitekt)
- > Johann Senner (Landschaftsarchitekt)
- >

4 Fachjuror*innen in Vertretung ohne Stimmrecht

- > Grazyna Adamczyk-Arns, Projektleitung IBA'27 GmbH (Architektin + Stadtplanerin)
- > Corinna Althanns, 61-6 (Architektin)
- > Wolfgang Maier, 61-2 (Grünordnung)
- > Stephan Oehler, 61-3 (Verkehrsplanung)

Bei Absagen oder Ausfällen werden in Abstimmung mit der Stadt Stuttgart Fachjuror*innen nachbenannt.

5 Sachjuror*innen mit Stimmrecht

- > Bündnis 90/Die Grünen
- > CDU
- > SPD
 - > FrAktion
 - > FDP

5 Sachjuror*innen ohne Stimmrecht (stimmberechtigt im Vertretungsfall)

- > Bündnis 90/Die Grünen
- > CDU
- > PULS
- > Freie Wähler
- > AfD

Fachberater*innen und Sachverständige (ohne Stimmrecht)

- > Dagmar Wenzel, Bezirksvorsteherin Untertürkheim
- > Jakob Bubenheimer, Bezirksvorsteher Wangen
- > Martin Glemser, Bezirksrat Untertürkheim
- > Jochen Pfisterer, Sachkundiger Bürger
- > Christine Keinath, Sachkundige Bürgerin

- > sowie Vertreter*innen der Projektbeteiligten:
- > Stuttgarter Bäder
- > Mercedes-Benz Group AG
- > Bietigheimer Wohnbau
- > EnBW AG
- > Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Neckar
- > Rudergesellschaft Stuttgart
- > Deutsche Bahn Stations & Services
- > SSB AG
- > SWSG
- > Stadtverwaltung Stuttgart

Die Sitzung der Jury findet am *Wochentag, den TT.MM.20JJ ab XX.00 Uhr in XX* statt.

Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt durch

Svenja Dickmann, M. Sc. Architektur und Stadtplanung, die STEG
Dr. Tilman Sperle, Stadtplaner, die STEG

die STEG Stadtentwicklung GmbH
Olgastraße 54
70182 Stuttgart
Tel. 0711 21068-172
Fax 0711 21068-112

Amt für Stadtplanung und Wohnen der Landeshauptstadt Stuttgart (AfSW)
Eberhardstraße 10
70173 Stuttgart

Weitere Fachämter der Landeshauptstadt Stuttgart

5. Unterlagen

Die Unterlagen des Verfahrens bestehen aus:

- > den allgemeinen Bedingungen (Teil A),
- > der Aufgabenbeschreibung (Teil B) und
- > den Anlagen (Teil C)
 1. Katastergrundlage (.dwg)
 2. Luftbild und Beschriftung Bestand (.jpg)
 3. Abgrenzungsplan / Situationsplan (.pdf, .dwg)
 4. Zielplan aus dem Stakeholderworkshop (.pdf)
 5. Fotos des Planungsgebiets (.jpg)
 6. Berechnungsformblätter (.xlsx)
 7. Denkmalschutzkarte (.pdf)
 8. Masterplan „Erlebnisraum Neckar“ (.pdf)
 9. Pläne für die Umgestaltung des Neckarufers am Lindenschulviertel (.pdf)
 10. Informationen zum Wettbewerb „Inselstraße 140/144“ (wird nach Abschluss dieses Verfahrens nachgereicht)
 11. Plandarstellung Preisträger Wettbewerb Postareal (.pdf)
 12. Höhenlinien Plangebiet (.pdf, .dwg)
 13. Verkehrszahlen für das Plangebiet (.pdf)
 14. Radschnellwege und Hauptradrouten (.pdf)
 15. Schalltechnisches Gutachten 2021 (.pdf)
 16. Karte Bundeswasserstraße (.pdf)
 17. Hochwassergefahrenkarte (.pdf, .dwg)
 18. Historisches zum Planungsgebiet (.pdf)
 19. IBA'27-Dossier (.pdf)
 20. Qualitäten für Projekte der IBA'27 (.pdf)
 21. Bestandspläne Tiefbunker (.pdf)
 22. Beispiel trassierungstechnisch machbare Lösung Streckengleise U-Bahn der SSB (.pdf)
 23. Pläne des historischen Bahnhofs (.pdf)
 24. Übersichtsplan Baumbestand (.pdf, .dwg)
 25. Leitungen Karl-Benz-Platz (.pdf, .dwg)
 26. Schrägluftbilder Planungsgebiet (.pdf, .jpg)
 27. Informationen bzgl. Stellplätzen (.pdf)
 28. Vorlage Verfassererklärung (.pdf)
 29. Digitale Modellgrundlage (.dwg)
 30. Modelleinsatzplatte M 1:1.000
Hinweis: Abholung beim Auftaktworkshop am xx.xx.xx

Die Anlagen (Teil C) werden den Teilnehmenden unter folgendem Link zur Verfügung gestellt: xxxx

6. Leistungen „Zwischenworkshop“

Von den Teilnehmenden werden nachfolgende Leistungen gefordert.

Die Leistungsteile sollen zusammenhängend, d.h. in einem Planlayout (maximal 2 Pläne A0, Hochformat), dargestellt werden:

> **Strukturkonzept / Leitidee (1:5.000, genordet)**

Als Schwarz-Grün-(Blau)-Plan zur Herleitung der Entwurfsgedanken: Darstellung der Verflechtung mit den angrenzenden Siedlungs- und Landschaftsräumen, Erschließung, Nutzungsverteilungen und städtebaulichen Strukturen etc.

> **Schwarzplan (1:2.500, genordet)**

Darstellung der Verflechtung und gesamtörtlichen Beziehungen sowie der städtebaulichen Entwurfsidee

> **Städtebauliches-freiraumplanerisches Gesamtkonzept (1:1.000, genordet)**

Als Lageplan mit Dachaufsichten, Geschossezahlen, Grün- und Verkehrsflächen sowie Zugängen der Gebäude und Nutzungsverteilung im Gebiet.

> **Erläuterungsbericht**

Max. 2 Seiten DIN A4 zur Erläuterung des Entwurfs. Der Erläuterungsbericht soll auch auf den Plänen dargestellt sein.

> **Präsentation des Entwurfs für den Zwischenworkshop**

Aufbereitung des Planstands für die Präsentation beim Zwischenworkshop

> **„Arbeitsmodell“ (M 1:1.000)**

Auf bereitgestellter Modellgrundlage

7. Leistungen „Endabgabe“

Von den Teilnehmenden werden nachfolgende Leistungen gefodert.

Die Leistungsteile sollen zusammenhängend, d.h. in einem Planlayout (maximal 4 Pläne A0, Hochformat), dargestellt werden:

> **Strukturkonzept / Leitidee (1:5.000, genordet)**

Als Schwarz-Grün-(Blau)-Plan, Herleitung der Entwurfsgedanken: Darstellung der Verflechtung mit den angrenzenden Siedlungs- und Landschaftsräumen, Erschließung, Nutzungsverteilungen und städtebaulichen Strukturen etc.

> **Schwarzplan (1:2.500, genordet)**

Darstellung der Verflechtung und gesamtörtlichen Beziehungen sowie der städtebaulichen Entwurfsidee

> **Städtebauliches-freiraumplanerisches Gesamtkonzept (1:1.000, genordet)**

Als Lageplan mit Dachaufsichten, Geschossezahlen, Grün- und Verkehrsflächen sowie Zugängen der Gebäude und Nutzungsverteilung im Gebiet

> **4 Exemplarische Ausschnitte (1:500)**

Darstellung der Vertiefungsbereiche:

- Karl-Benz-Platz
- Entwicklungsfläche Daimler
- Eingangsplatz Inselbad
- Nachverdichtung nördlich des Lindenschulzentrums

Im Vordergrund steht die Ablesbarkeit der Einbindung vorgesehener baulicher Entwicklung in die Freiraumgestaltung.

> **2 Schnittansichten (1:500)**

Zwei Schnittansichten - einmal Nord-Süd und einmal Ost-West- mit Darstellung entwurfsrelevanter Abschnitte im Plangebiet

> **Skizzen und atmosphärische Bilder**

Erläuternde Skizzen zur Verdeutlichung der Konzeption und der Entwurfsabsicht und Piktogramme

> **Erläuterungsbericht**

Max. 2 Seiten DIN A4 zur Erläuterung der Planung

Der Erläuterungsbericht soll auch auf den Plänen dargestellt sein.

> **Modell (M 1:1.000)**

Auf bereitgestellter Modellgrundlage, Weiterentwicklung aus Phase 1

Vorprüfpläne analog

Von allen verlangten Plänen (in beiden Phasen des Verfahrens) ist ein zweiter Plansatz für die Vorprüfung abzugeben. Die Vorprüfpläne sind identisch zu den Präsentationsplänen gefordert. Die Vorprüfpläne sind eindeutig und gut erkennbar zu kennzeichnen. Eine einfache Papierqualität ist ausreichend.

Verfassererklärung

Die Verfassererklärung ist zweifach ausgefüllt in einem mit der Kennzahl versehenen, verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag einzureichen (siehe „Kennzeichnung sämtlicher Arbeiten“).

Der Verfassererklärung ist eine DIN A5 große weiße Karte mit Bezeichnung der Verfasser und Mitwirkenden sowie Büroadressen beizufügen. Die Karte wird nach Abschluss des Verfahrens an die jeweiligen Arbeiten gehängt.

Kennzeichnung sämtlicher Arbeiten

Die geforderten Leistungen sind an der rechten oberen Ecke jedes Plans und der verschlossenen Verfassererklärung durch eine Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch, 6 cm breit) zu kennzeichnen.

Verzeichnis der eingereichten Leistungen

Ein Verzeichnis der eingereichten Leistungen ist sowohl in Papierform als auch digital im PDF Format beizufügen.

Digitale Abgabe

Zusätzlich sind sämtliche Unterlagen digital auf einem USB-Stick beizufügen:

- > alle Präsentationspläne im Format .pdf und .jpg
- > ausgefüllte Berechnungsformblätter .xlsx
- > Erläuterungstext im Format .pdf und .docx
- > Verzeichnis der eingereichten Unterlagen .pdf

Diese Unterlagen dienen der Vorprüfung und der anschließenden Dokumentation und werden nicht für die Bewertung verwendet.

Es wird darauf hingewiesen, dass nur die anonymen mit Kennzahl versehenen Pläne dokumentiert werden.

Bei der digitalen Dateibenennung und den Dateieigenschaften ist ebenfalls strikt auf die Anonymität zu achten. Sämtliche eingereichten Daten werden nach Abschluss des Verfahrens gelöscht.

8. Zulassung und Beurteilung der Lösungsvorschläge

Es gibt keine bindenden Vorgaben mit Ausnahme der formalen Kriterien. Zur Vorprüfung sind alle Lösungsvorschläge zugelassen, die

- > termingemäß eingegangen sind,
- > den formalen Bedingungen der Aufgabenstellung entsprechen,
- > keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität aufzeigen,
- > in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen,
- > die bindenden Vorgaben der Aufgabenstellung erfüllen.

Die zur Beurteilung zugelassenen Lösungsvorschläge werden nach den folgenden grundsätzlichen Kriterien bewertet:

- > Städtebauliches und freiraumplanerisches Gesamtkonzept, Überwindung von Barrieren und Vernetzung im Gebiet und mit dem nordöstlich angrenzenden Stadtteilzentrum Untertürkheims
- > Anbindung des Stadtbezirks an den Neckar, räumlicher Bezug und Aufenthaltsqualität am Wasser
- > Gestalterische und räumliche Qualität
- > Nutzungs- und Gestaltungsqualität der Freiräume
- > Qualität und Funktionalität der verkehrlichen Erschließung für Kfz, Radfahrer und Fußgänger, Barrierearmut
- > Maßnahmen zu Klimaschutz, Klimaanpassung, Ökologie und Nachhaltigkeit

Die Auflistung der Kriterien stellt keine Rangfolge dar und kann durch die Jury präzisiert und verfeinert werden.

9. Urheber- und Verwertungsrechte

Sämtliche eingereichten Arbeiten werden Eigentum der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Auftraggeberin darf die Arbeiten uneingeschränkt für öffentliche und Präsentationszwecke nutzen und unter Nennung der Verfasser veröffentlichen.

Das Nutzungsrecht verbleibt bei den Verfassern.

10. Termine und (vorläufige) Terminübersicht

Ausgabe der Unterlagen

Die Verfahrensunterlagen werden am *Wochentag, den TT.MM.20JJ* ausgegeben.

Rückfragen

Rückfragen sind schriftlich bis zum *Wochentag, den TT.MM.20JJ, XX.00 Uhr per E-Mail an wettbewerb@steg.de, Betreff: Rückfragen xxx* zu stellen. Die beantworteten Rückfragen werden Bestandteil der Aufgabenstellung.

Auftaktworkshop und Begehung des Planungsgebiets

Wochentag, TT.MM.20JJ, XX.00 Uhr, Ort

Im Anschluss an den Termin werden die Grundlagenmodelle an die Teilnehmenden ausgegeben.

Abgabetermin Pläne (analog und digital) für den Zwischenworkshop

Wochentag, der TT.MM.JJJJ bis XX:00 Uhr (Submissionstermin).

Bis zu diesem Zeitpunkt müssen die Pläne bei folgender Adresse eingegangen sein:

die STEG Stadtentwicklung GmbH
Stichwort „MFB Stadt am Fluss“
xx xx xx (Kennzahl aus 6 arabischen Ziffern)
Olgastraße 54, 70182 Stuttgart

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers zu verwenden:

die STEG Stadtentwicklung GmbH
Olgastraße 54, 70182 Stuttgart

Maßgeblich für die fristgerechte Abgabe der Unterlagen ist allein der Posteingangsstempel der STEG. Jeder Teilnehmende ist für die fristgerechte Abgabe selbst verantwortlich. Das Versandrisiko liegt bei den Teilnehmenden.

Abgabetermin Arbeitsmodelle für den Zwischenworkshop

Wochentag, der TT.MM.JJJJ bis XX:00 Uhr

Bis zu diesem Zeitpunkt muss das Modell bei folgender Adresse eingegangen sein:

die STEG Stadtentwicklung GmbH
Stichwort „MFB Stadt am Fluss“
xx xx xx (Kennzahl aus 6 arabischen Ziffern)
Olgastraße 54, 70182 Stuttgart

Die Angaben zur Wahrung der Anonymität sowie fristgerechte Abgabe nach Posteingangsstempel gelten auch hier.

Zwischenworkshop

Der Zwischenworkshop findet am *TT.MM.JJJJ ab XX.00 Uhr in XX* statt. Hinweise für das weitere Vorgehen werden den Teilnehmenden anschließend mitgeteilt.

Abgabetermin Pläne (analog und digital) für die Jurysitzung

Wochentag, der TT.MM.JJJJ bis XX:00 Uhr (Submissionstermin).

Bis zu diesem Zeitpunkt müssen die Pläne bei folgender Adresse eingegangen sein:

die STEG Stadtentwicklung GmbH
Stichwort „MFB Stadt am Fluss“
xx xx xx (Kennzahl aus 6 arabischen Ziffern)
Olgastraße 54, 70182 Stuttgart

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers zu verwenden:

die STEG Stadtentwicklung GmbH
Olgastraße 54, 70182 Stuttgart

Maßgeblich für die fristgerechte Abgabe der Unterlagen ist allein der Posteingangsstempel der STEG. Jeder Teilnehmende ist für die fristgerechte Abgabe selbst verantwortlich. Das Versandrisiko liegt beim Teilnehmenden.

Abgabetermin Modelle

Wochentag, der TT.MM.JJJJ bis XX:00 Uhr

Bis zu diesem Zeitpunkt muss das Modell bei folgender Adresse eingegangen sein:

die STEG Stadtentwicklung GmbH
Stichwort „MFB Stadt am Fluss“
xx xx xx (Kennzahl aus 6 arabischen Ziffern)
Olgastraße 54, 70182 Stuttgart

Die Angaben zur Wahrung der Anonymität sowie fristgerechte Abgabe nach Posteingangsstempel gelten auch hier.

Jurysitzung

Die Jurysitzung findet am *TT.MM.JJJJ ab XX.00 Uhr in XX* statt. Über das Ergebnis der Tagung der Jury werden die Teilnehmenden kurzfristig informiert.

Ausstellung der Arbeiten

Die Arbeiten werden im Anschluss in xxx öffentlich ausgestellt und sind während der Öffnungszeiten einsehbar.

(Vorläufige) Terminübersicht

29. März 2022 KW 13	Beschluss der Aufgabenstellung in den Gremien
05. April 2022 KW 14	Bereitstellung und Versand der Planungsunterlagen an teilnehmende Planungsteams durch <i>die</i> STEG
26. April 2022 KW 17	Frist für Rückfragen
02. oder 04. Mai 2022 KW 18	Auftaktworkshop und Begehung des Plangebiets Ausgabe der Modellgrundlage
08. Juni 2022 YY:00 Uhr KW 23	Abgabe der Lösungsvorschläge durch teilnehmende Büros
15. Juni 2022 YY:00 Uhr KW 24	Abgabe der Modelle durch teilnehmende Büros
Juni - Juli 2022	Vorprüfung durch <i>die</i> STEG und das AfSW
11. oder 13. Juli 2022 KW 28	Zwischenworkshop Präsentation und Diskussion der Zwischenstände mit der Begleitgruppe (Jury)
Juli 2022 KW 29	Bearbeitungshinweise an teilnehmende Büros
14. September 2022 YY:00 Uhr KW 37	Abgabe der Lösungsvorschläge durch teilnehmende Büros
21. September 2022 YY:00 Uhr KW 38	Abgabe der Modelle durch teilnehmende Büros
September - Oktober	Vorprüfung durch <i>die</i> STEG und das AfSW
17. oder 19. Oktober 2022 KW 42	Jurysitzung
XX. Q4 2022	Ausstellung der Arbeiten in XXX
Q4 2022 / Q1 2023	Ggf. Vergabeverhandlung
nachfolgend	Vorstellung der Entwürfe in den Gremien

TEIL B

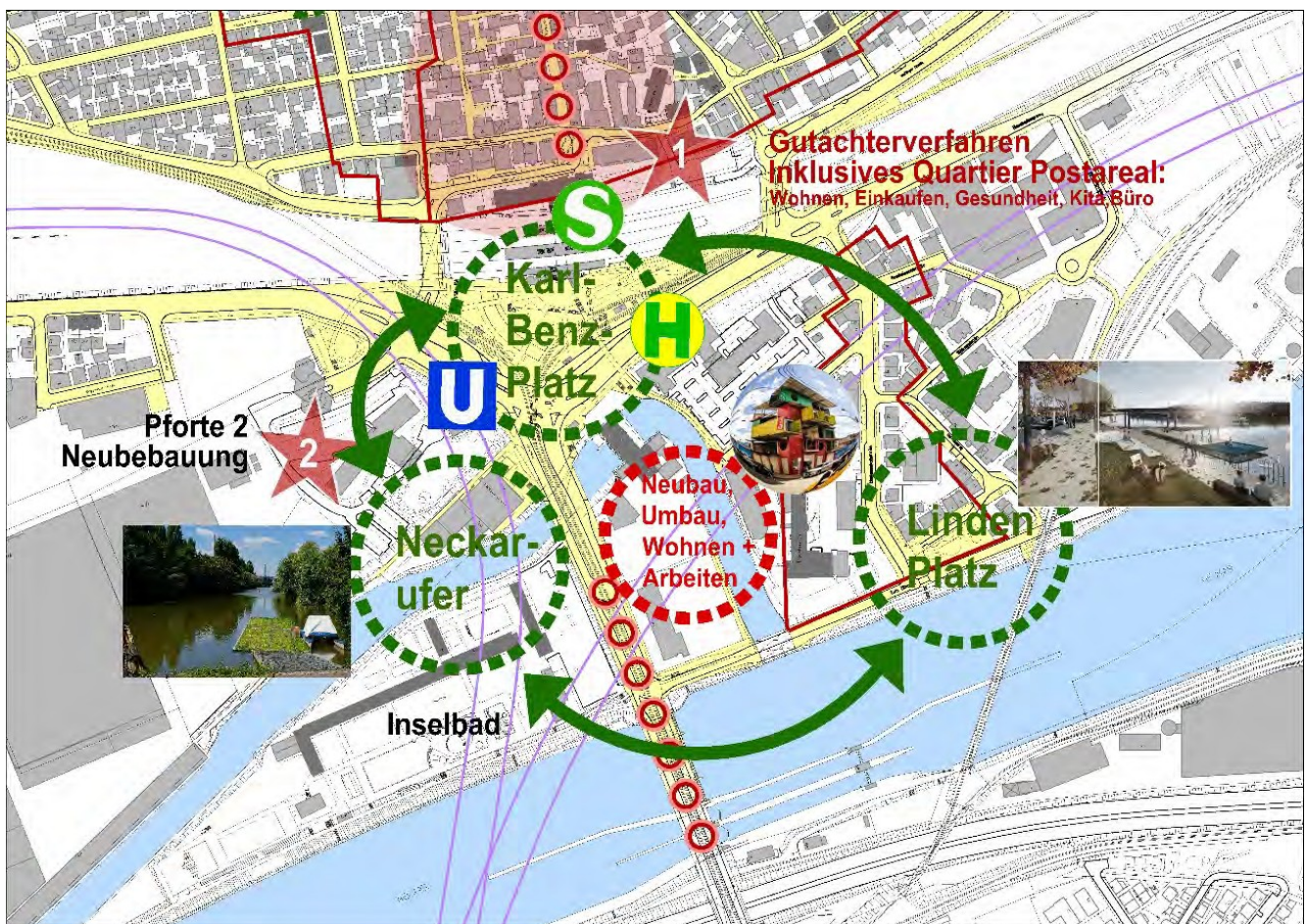


B. Grundlagen und Aufgabenbeschreibung

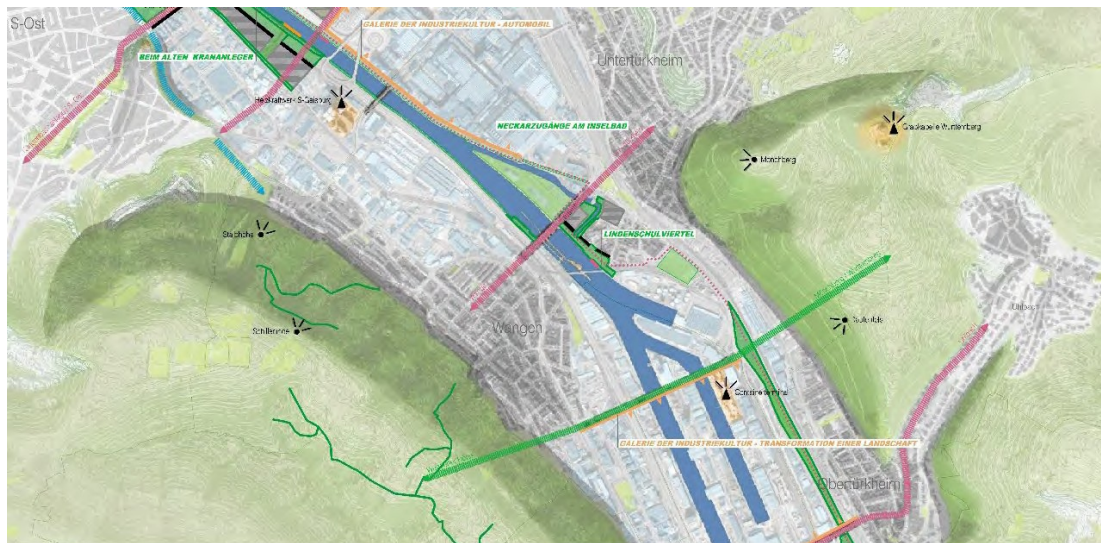
Die Aufgabenstellung enthält keine bindenden Vorgaben gemäß § 6 (2) RPW. Es wird den Bearbeitern jedoch dringend empfohlen, die Zielvorstellungen der Auftraggeberin zu beachten. Abweichungen von den Zielvorstellungen werden in der Vorprüfung ermittelt und dargestellt.

1. Anlass und Ziel

Die „Stadt am Fluss: Vernetzung Untertürkheim“ ist eines von mehreren Vorhaben, die als IBA-Potenziale durch die Landeshauptstadt Stuttgart für die Internationale Bauausstellung StadtRegion Stuttgart 2027 (IBA'27) eingereicht wurden. Anfang des Jahres 2019 nahmen die Gremien der IBA'27 das Vorhaben in das IBA'27-Netz auf.



Stadt am Fluss: Vernetzung Untertürkheim im IBA'27-Netz

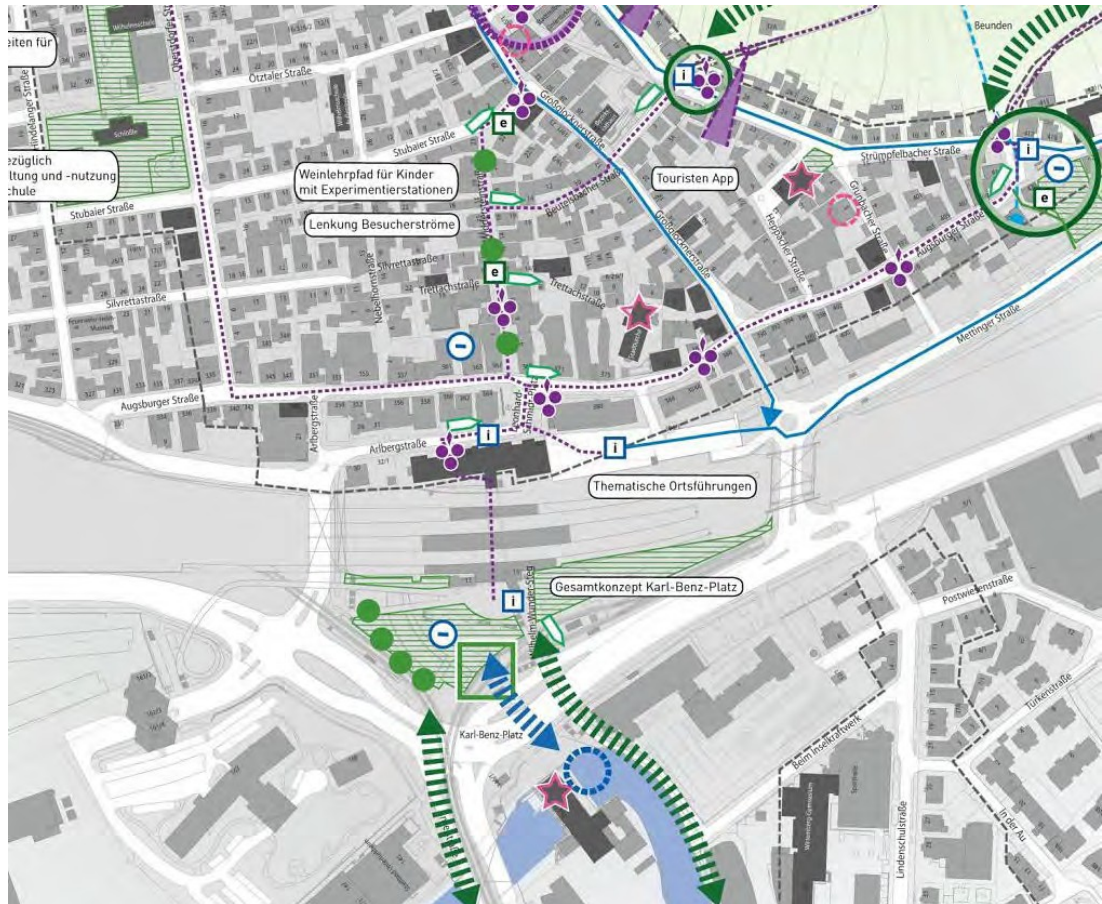


Ausschnitt Masterplan „Erlebnisraum Neckar – ein Masterplan für Stuttgart als Stadt am Fluss“

Zwischen der Altstadt Untertürkheims und dem Neckarufer liegen verschiedene Flächen, die erhebliche Potenziale für eine bauliche und freiräumliche Quartiersentwicklung bieten. Darunter sind Flächen, die sich insbesondere zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum eignen, aber auch Flächen für Gewerbe und für Gemeinbedarfsnutzungen. Der größte Teil davon befindet sich in Privateigentum, ein kleiner Teil ist im Besitz der Stadt Stuttgart.

Langfristig soll sich entlang des Neckarufers im Bereich der Stadt Stuttgart ein zusammenhängendes Freiraumsystem entwickeln. Hierzu hat die Stadt Stuttgart als räumliches Konzept sowie zur Definition langfristiger Ziele den Masterplan „Erlebnisraum Neckar – ein Masterplan für Stuttgart als Stadt am Fluss“ erarbeitet. Die geplanten Ufergestaltungen in Untertürkheim sind ein Baustein des Masterplans.

In dem Beteiligungsprozess „Masterplan Untertürkheim“ wurden 2017 von Bürger*innen Untertürkheims Grundlagen für die künftige Entwicklung Untertürkheims erarbeitet. Der Fokus lag auf dem Ortszentrum, aber auch für das Lindenschulviertel südlich der Bahnlinie wurden Überlegungen zu einer besseren Verknüpfung mit dem Ortszentrum angestellt. Gewünscht wurde vor allem die Verbesserung der räumlichen und gestalterischen Qualität der Wege, die Überwindung der Infrastrukturbarrieren, aber auch eine höhere Aufenthaltsqualität auf dem Karl-Benz-Platz.



Bürgerbeteiligung: Verbindungen schaffen

Der Verein Neckarwelle e.V. (neckarwelle.com) erstellte 2018 eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, im Kraftwerkskanal eine Surfwellen zu installieren. Die Machbarkeit wurde in fast allen Belangen bestätigt, allerdings ist das Projekt aufgrund der mangelnden Wasserqualität aus gesundheitlichen Gründen gestoppt. Dennoch ging hier von ein starker Impuls aus, die Ufer und Wasserflächen von Kanal und Neckar für die Öffentlichkeit zugänglich und benutzbar zu machen.



Standort Neckarwelle und Visualisierung aus der Machbarkeitsstudie Neckarwelle (Quelle: neckarwelle.com)

2. Rahmenbedingungen

Masterplan „Landschaftspark Neckar in Stuttgart – Stadt am Fluss“

Lange Zeit haben die Stuttgarter*innen dem Neckar nur wenig Interesse entgegengebracht: Mit der Industrialisierung ab dem 19. Jahrhundert wuchsen die Siedlungen, Fabriken und Arbeiterquartiere. Gewerbeflächen, Straßen und Schienen wurden bis direkt an den Neckar gebaut. Im 20. Jahrhundert wurde der Neckar kanalisiert, als Abwasserkanal genutzt und zur Schifffahrtsstraße ausgebaut. Natürliche Auelebensräume wie Altarme mit Röhrichten, Gebüsche oder Feuchtwiesen gingen verloren. Das Neckarufer war und ist an vielen Stellen nicht zugänglich.

In den letzten Jahren hat sich das Verhältnis zum Fluss jedoch grundlegend gewandelt: Der Neckar ist als Teil der Stadtlandschaft im Bewusstsein der Menschen angekommen. Sie wünschen sich eine grüne Stadt mit attraktiven, erlebbaren und gut erreichbaren Freiräumen. Sukzessive sollen die Uferbereiche umgestaltet und für die Bewohner*innen der Stadt nutzbar gemacht werden oder ökologisch wertvolle Lebensräume für Pflanzen und Tiere entstehen.

Der Masterplan „Erlebnisraum Neckar – ein Masterplan für Stuttgart als Stadt am Fluss“ (URL: <https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/erlebnisraum-neckar.php>) zeigt, was am Neckarufer möglich ist: Stadtumbau und Qualifizierung der Freiräume stehen dabei ebenso auf der Agenda wie ökologisch orientierte Renaturierungsprojekte. Im Laufe der Jahre soll so ein zusammenhängendes Freiraumsystem entlang des Flusses entstehen. Die geplanten Ufergestaltungen in Untertürkheim sind Bausteine dieses Masterplans.

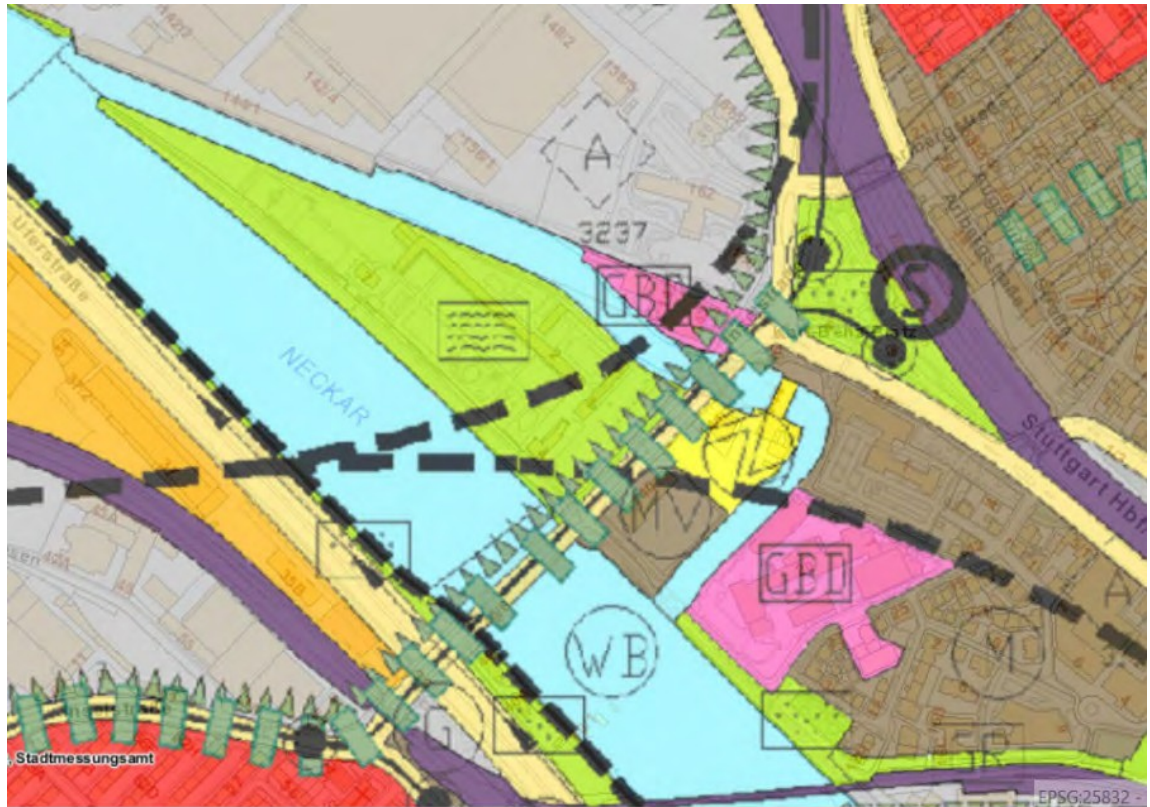
Dazu gehört auch das im Kreuzungsbereich der Straße „Am Ölhafen“ mit der Lindenschulstraße geplante Projekt „Neckarufer im Lindenschulviertel“. Das Neckarufer sowie der vorhandene Verkehrsraum werden hier zu einem Quartiersplatz mit hochwertig gestaltetem Zugang zum Neckar sowie einer Schiffsanlegestelle umgestaltet werden. Mit einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h kann künftig auf Bordsteinkanten verzichtet werden und so der Kreuzungsbereich ebenengleich mit durchgängigem Belag zu einer Platzfläche als Treffpunkt für die Bewohner des Lindenschulviertels umgestaltet werden. Über den vorhandenen Hochwasserschutzdamm hinweg wird die Gestaltung des Platzes mittels einer Sitzstufenanlage und Holzplattformen bis an das Wasser hin entwickelt und so das Lindenschulviertel direkt an den Fluss angeschlossen. Die Baumaßnahme dafür soll 2022 beginnen (siehe Anlage 9).

Masterplan Untertürkheim

Um Untertürkheim als Stadtteilzentrum und Identifikationsort zu erhalten und an aktuelle Herausforderungen anzupassen, wurde 2016 der Masterplan Untertürkheim aufgesetzt (<https://www.stuttgart-meine-stadt.de/content/bbv/details/89>). Die aus einer umfangreichen Bürger*innenbeteiligung hervorgegangenen Ziele sind, soweit sie für dieses Projekt relevant sind, in den Aufgabenteil dieses Dokuments eingearbeitet. Ein Teilprojekt des Masterplans ist der städtebauliche Rahmenplan Untertürkheim, der momentan erarbeitet wird. Sein Plangebiet bezieht sich vor allem auf die Altstadt Untertürkheims.

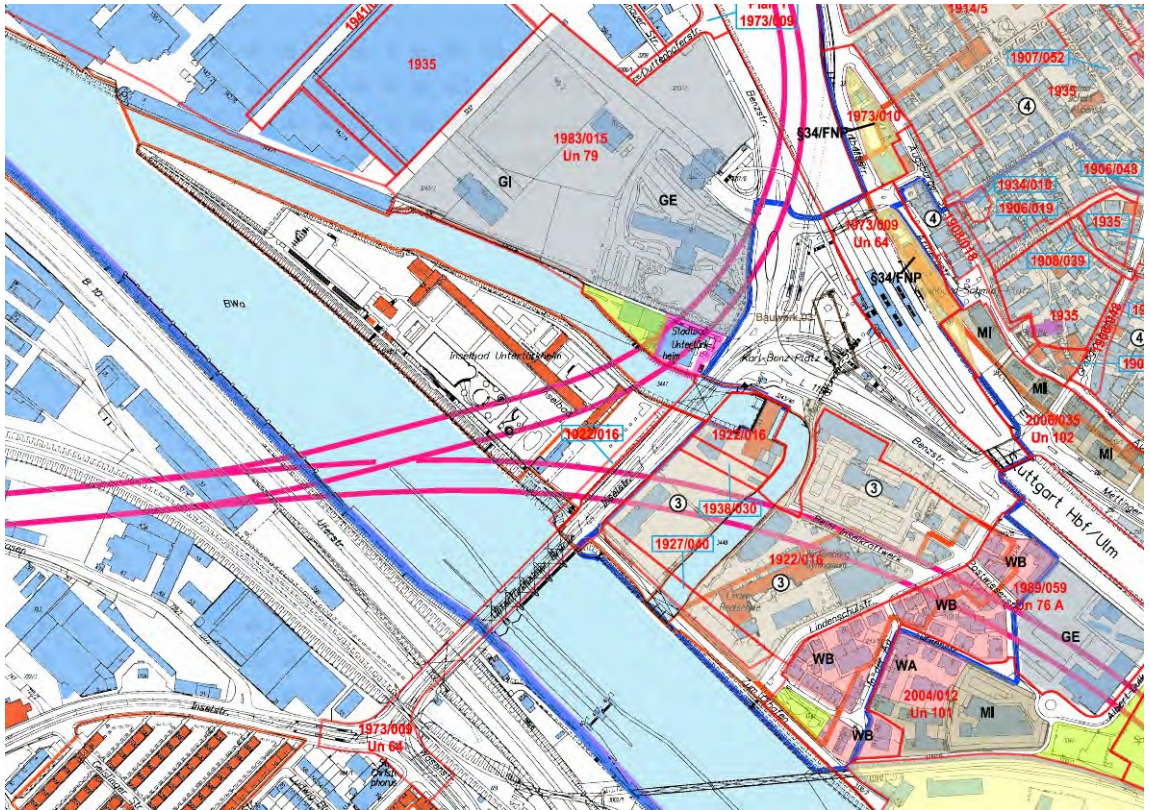
Planungen und rechtliche Grundlagen

Der Flächennutzungsplan stellt im Wesentlichen Gemeinbedarfsflächen, Gemischte Bauflächen und für das Inselbad und an den Ufern Grünflächen dar. Die Inselbrücke soll zur Grünvernetzung der Siedlungsbereiche dienen. Grundsätzlich ist die im Flächennutzungsplan dargestellte Grünvernetzung zu integrieren und deren potentielle Umsetzung sicherzustellen.



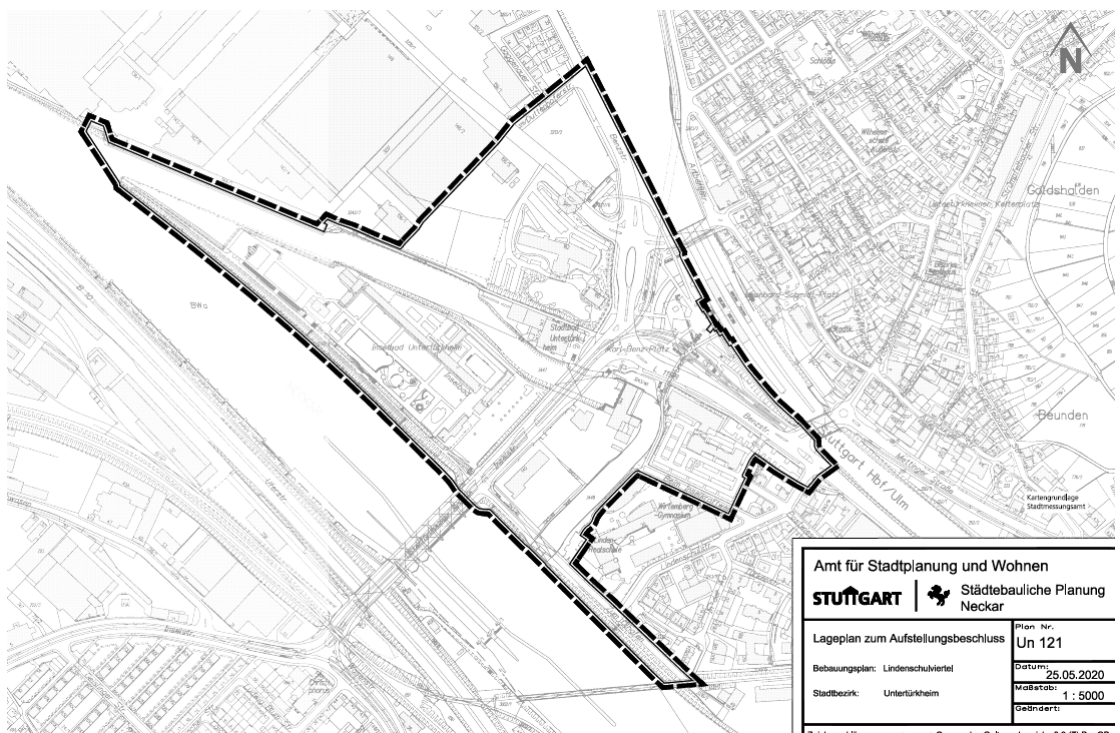
Ausschnitt FNP Stuttgart 2012

Die im Plangebiet vorhandenen Bebauungspläne setzen überwiegend Baustaffel 3 fest, was in etwa einem Mischgebiet der Baunutzungsverordnung entspricht. Für das Inselbad gibt es keinen rechtsverbindlichen Bebauungsplan.



Übersicht verbindliches Planungsrecht – Festgesetzte Baugebiete

Zur Umsetzung des Ergebnisses dieser Mehrfachbeauftragung wurde der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplans Lindenschulviertel gefasst. Der Geltungsbereich ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Er weicht vom Geltungsbereich dieser Mehrfachbeauftragung ab.



Abgrenzung Bebauungsplan „Lindenschulviertel“

Denkmalschutz

Der gesamte Neckarkanal und der Kraftwerkskanal mit großen Teilen der Uferböschungen sind als Sachgesamtheit denkmalgeschützt. Dasselbe gilt auch für das gesamte Inselbad. Als Gebäude denkmalgeschützt sind der historische Bahnhof Arlbergstraße 38-40, das Inselkraftwerk Inselstr. 144 sowie die älteren Gebäude des Lindenschulzentrums Lindenschulstraße 20. Die Eisenbahnbrücke über den Arlbergdurchlass ist im Hinblick auf die Kulturdenkmaleigenenschaft ein Verdachtsfall (siehe Anlage 7).



Links : Lindenschulzentrum, rechts: Wasserkraftwerk

3. Beteiligung

Stakeholderworkshop

Im Januar 2020 wurde ein Workshop mit Eigentümer*innen und weiteren Projektbeteiligten durchgeführt. Grundlage waren die Ergebnisse aus dem Prozess zum Masterplan Untertürkheim (siehe Anlage 8). Diese wurden in einem ersten Zielplan (siehe Anlage 4) zusammengeführt, mit den Stakeholdern diskutiert und gemeinsam zu folgendem Ergebnis weiterentwickelt:

Gute Zugänglichkeit der Orte, Überwinden von Barrieren und kurze Wege, die Spaß machen ermöglichen menschenfreundliche Stadträume. Dies soll auch für die Abend- und Nachtzeiten gelten, indem Wege beleuchtet und gut einsehbare und sichere öffentliche Räume geschaffen werden. Für eine gute Nutzungsmischung müssen unterrepräsentierte Nutzungen gestärkt und die Verknüpfung der Nutzungen untereinander verbessert werden. Besonders EG-Nutzungen oder auch temporäre Angebote wie Food Trucks beleben den öffentlichen Raum.

Flächen sollen intensiver genutzt und auch die Ausnutzung in der Höhe intensiviert werden. Techniktraditionen (Automobil und Wasserkraft) sollen mit Zukunftsthemen verknüpft und erlebbar gemacht werden. Ein Schwerpunkt liegt auch beim Thema Wohnen. Die Chancen des Standorts für die besondere Lage am Wasser sind auch mit experimentellen Wohnformen zu nutzen.

Besonderes Augenmerk gilt dem Karl-Benz-Platz, der als Ankommensort mit einem Bahnhofsgebäude ein attraktives Gesicht bekommen kann. Eine neue Gestaltung des Platzes ermöglichen multifunktionale temporäre Nutzungen wie Feste, Treffs für Jugendliche zum Sport machen und Verweilen.

Die Wege für den Fuß- und Radverkehr sind verbesserungswürdig. Parkierung soll sich in Quartiersgaragen bündeln und als P+R mit dem ÖV verknüpft werden. Mobilitätskonzepte helfen, motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Das EnBW-Wasserkraftwerk kann Beispiel und Vorbild für die Erzeugung und Nutzung von regenerativer Energie sein. Strom und Wärme werden vernetzt, intelligent und sparsam eingesetzt.

Angebote wie Gastronomie und Co-Working sollen die Aufenthaltsorte und Wege am Neckar ergänzen. Angebote wie Stand-Up-Paddling-Verleih sollen auch Aktivitäten auf dem Wasser ermöglichen.



Zielplan als Ergebnis des Stakeholder Workshops

Öffentlichkeitsbeteiligung

Vor Ort bei Stadtspaziergängen und auf einer interaktiven Online-Karte gab es für Bürger*innen im Oktober 2020 die Möglichkeit, Ideen und Anregungen zu geben.

Daraus entstand die „**Vision für das Lindenschulviertel im Jahr 2027**“:

„Im Lindenschulviertel spiegelt sich Untertürkheims Identität aus Mobilität und Weltoffenheit sowie Obst- und Weinbau, Ortsverbundenheit und Regionalität wider. Die vielfältige Technikgeschichte Untertürkheims ist erlebbar indem mit dem Wasserkraftwerk und dem Kanal sowie dem Neckar und seinen Bauten kreativ und künstlerisch umgegangen und das Vorhandene in Szene gesetzt wird ("Industrieromantik").

Der Ortskern Untertürkheims ist mit dem Lindenschulviertel und seinen Freiflächen am Neckar verbunden und vernetzt. Die Ortsteile fügen sich zusammen. Hierfür sollen besonders die Unterführungen so aufgewertet werden, dass man sie gerne und sicher nutzt. Ebenerdige, helle und sichere Querungen für Fußgänger und Radfahrer sowie klare Wegeführungen tragen zur Anbindung bei. Die Flächen im Lindenschulviertel öffnen sich, einfache Durchgänge sind möglich, der Neckar ist wieder zugänglich. Die beiden Ortsteile beeinflussen sich gegenseitig positiv, indem beispielsweise Nutzungen wie Geschäfte und Gewerbe (Kreative, Start-ups) im Lindenschulviertel zu einer Belebung des Ortskerns beitragen.

Eine wichtige Rolle als räumlicher "Vernetzer" spielt der Karl-Benz-Platz. Er ist ein Platz für alle Untertürkheimer mit einem schönen Bier- und Weingarten. Auf einer kleinen Bühne treten Kleinkünstler*innen und Untertürkheimer Vereine auf, die den Platz kulturell beleben.

Beleuchtete Wasserspiele und Brunnen laden Kinder zum Spielen ein. Gleichzeitig wird er an den Klimawandel angepasst: eine möglichst geringe Versiegelung führt zu einem besseren

Mikroklima, Bäume und Bebauungen bieten im Sommer Schatten und in den kalten Jahreszeiten Schutz vor Regen.

Auch das Umfeld des ehemaligen Kraftwerks ist ein beliebter Treffpunkt. Das Gebäude mit seiner attraktiven Architektur wird zu einem Anziehungspunkt mit Gastronomie, Co-Working-Arbeitsplätzen und kulturellen Begegnungsangeboten (Musik, Theater, Kino, Vereine). Am Umspannwerk gibt es Freeclimbing-Elemente.

Das Bahnhofsgebäude auf der Seite zum Untertürkheimer Ortskern ist ein Gebäude, welches Willkommen heißt. Das historische Gebäude ist saniert und wird damit seiner historischen Bedeutung als Station entlang der ersten Eisenbahnlinie Württembergs 1845 gerecht. Eine transparente Überdachung, saubere Freiräume und gepflegte Grünanlagen sowie verträgliches Gewerbe und öffentlichen Nutzungen wie ein Begegnungszentrum, Räume für die Volkshochschule oder die Untertürkheimer Vereine sorgen für einen Ort, an dem sich alle Untertürkheimer wohl fühlen.

Der Zugang zum Wasser schafft Lebensqualität: Liegebänke, breite Sitzstufen, Pontonstege, ein Wasserspielplatz und eine Strandbar mit Snacks, Eis und Getränken laden die Menschen zum Verweilen ein. Auf einer schwimmenden Bühne werden kleine Konzerte gespielt. Ausflugsboote machen Halt. Auf einem Badeschiff lernen Kinder schwimmen, andere erfrischen sich im kühlen Nass. Beidseits des Kraftwerkskanals befinden sich öffentliche Grün- und Freiflächen. Auf einem Skateplatz und beim Parcouring erproben sich Jugendliche. Im Herbst und Frühling genießen die Menschen die Nachmittagssonne am Neckarufer. Der Neckarradweg entlang des Unterkanals bietet auch entlang des Parkhauses genug Raum für Radfahrer, Spaziergänger und Jogger. Der Neckar und seine Ufer bieten an einigen Orten verschiedene Möglichkeiten für Sport und Spiel. Auf der Inselstraße gibt es Aufenthaltsmöglichkeiten wie kleine Terrassen und Sitzmöglichkeiten, um mit Blick auf den Neckar die Sonnenuntergänge zu genießen. Das Inselbad wird in der Jahreszeit, in der kein Badebetrieb herrscht auch für andere Nutzungen geöffnet. Direkt angrenzend zum Damm befindet sich ein Restaurant mit Neckarblick. Die Inselspitze wird für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht: Stufen zum Wasser, Sitzgelegenheiten, Bäume die Schatten spenden. Eine Uferpromenade entlang des Damms führt zur Inselspitze. Eine Fußgängerbrücke verbindet sie mit der anderen Seite des Kanals.

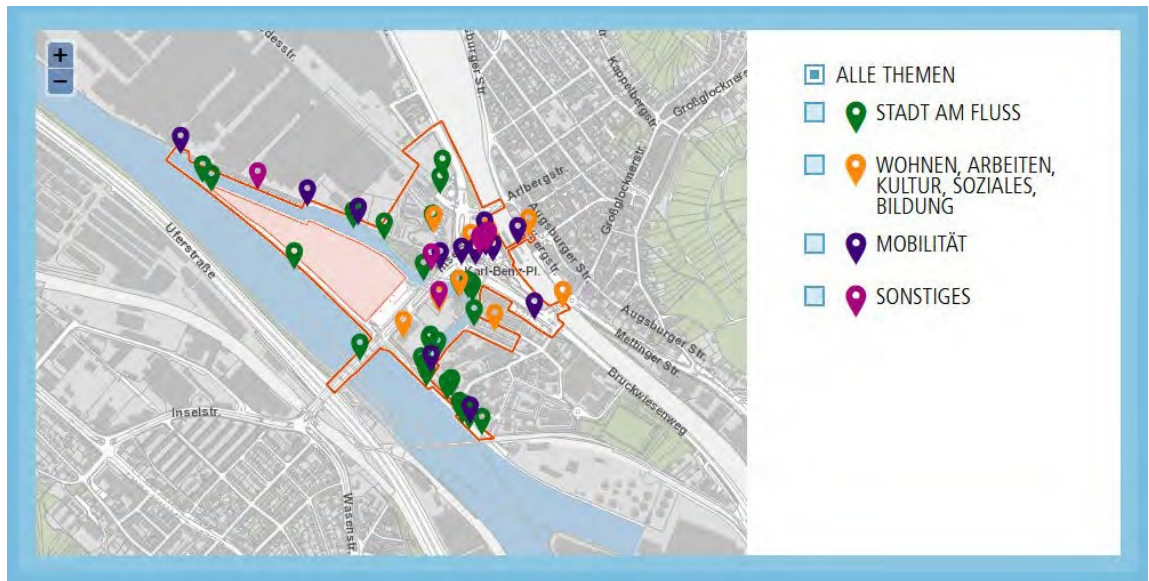
Dennoch gibt es genug Räume für Pflanzen und Tiere. Vögel wie der Eisvogel, Buntspechte, Kormorane, Graureiher, Rallen können beobachtet werden. Bei Neubebauungen wird darauf geachtet, dass Tiere nicht verdrängt werden.

Neue Wohnungen im Gebiet leisten einen wichtigen Beitrag zum Wohnungsangebot in Untertürkheim. Sie sind auch für Familien bezahlbar. Die Wohngebiete zeichnen sich aus durch kleine Gärten und Geschäfte, Cafés und Bars. Die Gebäude haben Fassadenbegrünungen und intelligente Klimakonzepte.

Auf dem Parkplatz "Beim Inselkraftwerk" befindet sich ein Gebäude, das mit seinen Angeboten ebenfalls die Vernetzung des Ortskerns und des Lindenschulviertels fördert: Gemeinsame Werk- und Maschinenräume, Küchen, Co-Working – ein Ort, den sowohl die Industrie die angrenzenden Schulen, Selbstständige, Privatleute, Obst- und Gartenbauvereine und andere Institutionen nutzen können.

Das Betriebsgelände der Daimler AG öffnet sich mit einer öffentlichen Cafeteria. Ein Showroom "Neue Mobilität" und Co-Working-Spaces ergänzen das Angebot. Intelligente Logistik ermöglicht weniger Transportverkehr. Öffentliche Parkmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr tragen zur Entlastung des Ortskerns bei.“

Darüber hinaus sind sämtliche Kommentare, Ideen und Anregungen sind unter folgendem Link einsehbar: <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/content/bbv/details/375/phase/693#teilnehmen>



Interaktive Karte Bürgerbeteiligungsportal Stuttgart-meine-Stadt.de

4. Planungsgebiet

Naturräumliche Gegebenheiten, Abgrenzung und Umgebung

Stuttgart liegt in der Stuttgarter Bucht, der naturräumlich kleinsten Untereinheit des Schwäbischen Keuper-Lias-Landes. Diese ist eine Traufbucht der Keuperstufe mit höherem Schilfsandsteinrücken. Die Höhendifferenz zwischen Keuperstufenfläche (420–440 m über NHN) und Talsohle (200–220 m) beträgt über 200 m.

Das größte Teil des Plangebiets liegt zwischen der Bahnlinie Stuttgart – Ulm und dem Neckar. Jenseits der Bahnlinie schließen sich nach Nordosten die Altstadt Untertürkheims und weiter hangaufwärts die Weinberge um die Teilorte Luginsland und Rotenberg an. Ein kleinerer Teilbereich des Plangebiets ist der Altstadt zugehörig.

Jenseits des Neckars im Südosten bildet die Lindenschulstraße und ganz im Süden die Hafenbahn die Grenze. Es schließen sich dort die Wohnbebauung des Lindenschulviertels und weiter neckaraufwärts der Ölhafen und weitere Gewerbegebiete an. Im Südwesten reicht das Gebiet im Wesentlichen bis ans Neckarufer. Nur die Inselstraße und ein kleiner Uferbereich bei der Schleuse liegen jenseits des Neckars auf Wangener Gemarkung, nahe des Wohnstandorts und des nördlich angrenzenden Gewerbegebiets. Im Norden des Plangebiets, jenseits des Unterkanals, schließt sich als weiteres Gewerbegebiet das Mercedes-Benz-Werk an.

Vom Geltungsbereich ausgenommen ist (größtenteils) der Geltungsbereich des städtebaulichen Ideenwettbewerbs Inselstraße 140/144 (siehe Anlage 10) sowie die Uferbereiche für die Neckarumgestaltung am Lindenschulviertel und der Lindenplatz (siehe Anlage 9).

Topografie und Gelände

Das gesamte Plangebiet liegt im Talboden des Neckartals. Dementsprechend sind die Höhenunterschiede im Plangebiet gering, die Flächen zumeist eben. Kleinere Geländestufen bilden die Uferböschungen und Dämme sowie die Böschungen an den Rampen zur Inselbrücke. Das Gebiet südöstlich des Oberkanals und um den Karl-Benz-Platz liegt auf ca. 225 bis 226 m ü.NN. Das Inselbad selber liegt auf etwa 222 bis 223 m ü.NN., während der Neckardamm dort im Bereich des Wehres einige Meter höher auf etwa 227 ü.NN liegt und sich bis zur Inselfspitze auf das Niveau des Inselbads abflacht. Die Wasseroberfläche des Neckars unterhalb des Wehres und des Unterkanals liegt normal bei etwa 219 ü. NN und oberhalb des Wehres bzw. der Oberkanal bei etwa 223 ü.NN. (siehe Höhenlinien Anlage 12)

Bestand



Plangebiet / Bestandsplan, Quelle: Stadt Stuttgart 2020

Der zu überplanende Bereich ist Teil eines gemischt genutzten Gebiets, das überwiegend von Gemeinbedarfsnutzungen und Infrastrukturen geprägt ist. Jenseits der Bahnlinie der Altstadt zugehörig liegt der denkmalgeschützte historische Bahnhof Arlbergstraße 38. Im nördlichen Teil befinden sich der Bahnhof Untertürkheim mit S-Bahn-Halt. Angrenzend ist der Karl-Benz-Platz als Bahnhofsvorplatz mit Stadtbahnstation und Bushaltestellen. Am Karl-Benz-Platz treffen heute mit der Benzstraße, Arlbergstraße, Inselstraße, Mettinger Straße und dem Bruckwiesenweg fünf Hauptverkehrsstraßen aufeinander. Durch die bestehenden Stege und Unterführungen wird der Fußverkehr weitestgehend vom Kfz-Verkehr getrennt. Eine Unterführung unter den Bahngleisen verbindet den Karl-Benz-Platz mit dem Ortskern Untertürkheims. Zwei weitere Unterführungen für alle Verkehrsteilnehmer befinden sich an den Rändern des Platzes im Zuge der Arlbergstraße und der Großglocknerstraße.

Im westlichen Teil befinden sich Gewerbe- und Industrieanlagen des Daimler-Werksgeländes sowie ein Parkplatz, der durch die Beschäftigten der Daimler AG genutzt wird. Das Werkstor Untertürkheim ist die Hauptzufahrt für den Schwerlastverkehr in das Mercedes-Benz-Werk Untertürkheim.

Der Kraftwerkskanal leitet das vom Neckarwehr gestaute Wasser zur Stromerzeugung durch das Inselkraftwerk der EnBW AG. Am Unterkanal befindet sich ein Gebäude, das der Ruderverein Stuttgarter Rudergesellschaft von 1899 e.V. sowie die Gastronomie „Hallo Emil“ nutzt. Die Ruderer nutzen den Unterkanal, um darüber auf den Neckar zu gelangen. Daneben befindet sich das Hallenbad Untertürkheim, das überwiegend durch Schulen genutzt wird und nicht für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Direkt am Unterkanal gelegen befindet sich auch ein Parkhaus der Daimler AG, welches nur vom Werksgelände angefahren werden kann. Ebenerdig verläuft auf einer Auskragung des Parkhauses ein schmaler öffentlicher Rad- und Fußweg als Teil des Neckartalradwegs. Kanal und Neckar bilden die Untertürkheimer Insel, die im größeren nordwestlichen Teil durch das Inselbad und den zugehörigen Parkplatz in Anspruch genommen wird.

Auf dem südöstlichen Teil der Insel direkt am Oberkanal befindet sich ein Wasserkraftwerk, das von der EnBW Energie Baden-Württemberg AG betrieben wird. Direkt südlich grenzt ein bis vor kurzem gewerblich genutztes Gebäude an, welches durch eine Bebauung mit überwiegend Wohnnutzung ersetzt werden soll (siehe Plangebiet „Inselstraße 140/144“).

Auf der südöstlichen Seite des Oberkanals befinden sich die Lindenrealschule und das Württemberg-Gymnasium („Lindenschulzentrum“). Nördlich davon grenzt ein weiteres gewerblich genutztes Gebäude der Daimler AG („Kino-Bauer“) mit zugehörigen Parkplätzen an.

Verkehr

Die Straßen um den Karl-Benz-Platz werden derzeit von knapp 25.000 Kfz am Tag befahren. Aufgrund seiner Funktion als ÖPNV-Knoten sowie der angrenzenden großen Verkehrserzeuger (Schulzentrum, Mercedes-Benz-Werk und Inselbad) treten hier in den Hauptverkehrszeiten sehr große Fußverkehrsströme auf (siehe Anlage 13)



Benzstraße Richtung Karl-Benz-Platz



Das Bahnhofsgebäude mit Kiosk

Am S-Bahnhof Untertürkheim hält die S1 in Richtung Böblingen bzw. Herrenberg sowie Plochingen bzw. Kirchheim (Teck). Die Bahnstrecke wird außerdem vom Fern-, Nah- und Güterverkehr genutzt. Am Karl-Benz-Platz befinden sich zwei Stadtbahn-Haltestellen: die westlich gelegene Haltestelle wird von der U13 (Feuerbach – Bad Cannstatt – Hedelfingen), die östlich gelegene Haltestelle von der U 4 (Untertürkheim – Charlottenplatz – Hölderlinplatz) bedient. Die Bushaltestelle „Untertürkheim Bf“ am Karl-Benz-Platz wird von den Buslinien 60 (Oeffingen – Fellbach – Luginsland – Untertürkheim) sowie 61 (Rotenberg – Untertürkheim – Obertürkheim) angefahren.

Der Schulweg zwischen Ortskern Untertürkheim bzw. S-Bahnhof zu den beiden Schulen Linden-Realschule und Württemberg-Gymnasium verläuft über den Karl-Benz-Platz

und über den Wilhelm-Wunder-Steg. Der Wilhelm-Wunder-Steg verbindet den Karl-Benz-Platz mit dem Lindenschulzentrum.



Wilhelm-Wunder-Steg unten



Wilhelm-Wunder-Steg oben, Quelle: die STEG

Der Neckartalradweg verläuft durch das Plangebiet. Außerdem sieht eine Machbarkeitsstudie einen Radschnellweg durch das Plangebiet vor (siehe Anlage 14). Die Hauptradrouten sind ebenfalls in der Anlage 14 zu finden.



Verkehrsverbindungen im Plangebiet



Verkehrsverbindungen im Plangebiet

In den Sommermonaten und insbesondere an heißen Tagen wird das Inselbad sehr stark besucht, was zu großen Verkehrsbewegungen führt. Viele Gäste kommen mit dem ÖPNV am Karl-Benz-Platz an und laufen dann in Richtung Inselbad auf den Gehwegen, die dafür jedoch zu klein dimensioniert sind. Gleichzeitig ist der Gehweg für den Radverkehr freigegeben, was die Situation noch verschärft. Viele Gäste kommen auch mit dem Auto zum Inselbad, jedoch gibt es nicht ausreichend Parkraum. Das führt dazu, dass insbesondere das östlich angrenzende Lindenschulviertel mit seiner Wohnbebauung unter erheblichem Parkdruck leidet.

Klima

Die stadtklimatische Situation Stuttgarts ist nicht einfach und birgt hinsichtlich des fortschreitenden Klimawandels große Herausforderungen. Dies gilt auch im industriell geprägten Untertürkheim, welches durch einen hohen Versiegelungsgrad und eine geringe Durchgrünung geprägt ist. Die klimatischen Verhältnisse in der Landeshauptstadt Stuttgart und die daraus resultierenden thermischen Belastungssituationen wurden im Rahmen einer Kooperation zwischen der Stadt und dem Deutschen Wetterdienst (DWD) untersucht. Die mittlere jährliche Anzahl an Wärmebelastungstagen im Stadtgebiet hängt stark von der Geländehöhe und der Landnutzung ab. In den bebauten Tallagen wie dem Neckartal ist bereits im Untersuchungszeitraum eine starke Wärmebelastung an über 30 Tagen pro Jahr festgestellt worden. Unter Berücksichtigung eines sinnvollen Maßes für die Unsicherheit der Klimaentwicklung, auf die sich Stuttgart einstellen muss, ergibt sich im Südosten des Stadtgebiets für den Projektionszeitraum 2031-2060 eine Spannweite von ca. 50 bis 70 zusätzlichen Tagen mit starker Wärmebelastung.

Ein wesentliches Merkmal des Stuttgarter Klimas ist seine Windarmut. Die gesamte Region des Neckarbeckens ist generell für niedrige Windgeschwindigkeiten bei großer Häufigkeit von Windstillen bekannt. Grundsätzlich besteht im Plangebiet und seiner Umgebung eine schlechte Durchlüftung (= geringe Windgeschwindigkeit kombiniert mit einer hohen Inversionshäufigkeit). Die Strömungsverhältnisse am Standort sind durch eine Überlagerung des im Neckartal herrschenden Windregimes mit nächtlichen Hangabwinden aus den Randhöhen gekennzeichnet, die als lokale bodennahe Kaltluftflüsse in die langsam nach Nordwesten driftende Kaltluftschicht des Neckartales einbezogen werden. Diese Strömungen haben ihren Ursprung in den Bereichen Goldberg / Hinterer Berg / Sonnenbühl sowie Mönchberg und deren Umgebungen. Gerade aufgrund der schlechten Durchlüftung sind die Kaltluftflüsse von übergeordneter Bedeutung für die Durchlüftung und die Frisch- bzw. Kaltluftzufuhr in der Talzone. Entsprechend dem Klimaatlas ist das Plangebiet dem Gewerbeklimatop zugeordnet und als bebauter Gebiet mit bedeutender klimarelevanter Funktion mit erheblicher klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung gekennzeichnet. Dementsprechend besteht ein hoher Restriktionsgrad gegenüber baulichen Erweiterungen. Die klimatischen Nachteile im Plangebiet liegen in einer erhöhten thermischen Belastung infolge eines ausgeprägten Wärmeinseleffektes, verursacht durch einen hohen Versiegelungs- und Bebauungsgrad und einer verminderten Durchlüftung infolge von Hinderniswirkungen durch die Bestandsgebäude. Charakteristisch für das Plangebiet ist eine vorherrschende Wind- bzw. Ventilationsarmut.

Eine fortschreitende Windreduktion im Neckartal und die damit verbundenen lufthygienischen Nachteile sind negativ zu bewerten. Infolge der Standortsituation und der stadtklimatischen Randbedingungen ist die Verdrängungshöhe des Windes auf einem Gebäudehöhen von 20 m entsprechenden Niveau zu halten und mit Annäherung in Windrichtung Bad Cannstatt nicht zu erhöhen. Damit soll die Hinderniswirkung der Bebauung auf die wichtigen Luftströmungen im Neckartal gering und stadtklimatisch verträglich gehalten werden. Vor dem Hintergrund der lokalen stadtklimatischen Gegebenheiten ist in unmittelbarer Nähe zum Neckar eine Bebauungshöhe von 15 m anzustreben, jedoch wird auch eine Bebauungshöhe von 20 m als stadtklimatisch vertretbar erachtet.

Die Region Stuttgart gehört zu den niederschlagsärmsten Gegenden Deutschlands. An der Station Schnarrenberg des Deutschen Wetterdiensts ergibt sich gemittelt über die letzten 10 Jahre eine jährliche Niederschlagsmenge von 625 mm, gemittelt über die letzten 20 Jahre von 636 mm.

Zur Vermeidung oder zumindest Kompensation der baumassenbedingten, thermischen Belastung wird eine möglichst vollständige Begrünung der Dachflächen sowie

der nicht überbauten Grundstücksteile empfohlen. Die Fassaden sind zumindest teilweise zu begrünen. Dabei sollte die Begrünung von nach Süden ausgerichteten Fassaden priorisiert werden. In den nichtbebauten Bereichen ist eine Versiegelung minimal zu halten. Zur Erzielung einer hohen Aufenthaltsqualität kommt neben der Grünausstattung des Gebiets, beispielsweise durch grüne Stadtplätze mit hoher Aufenthaltsqualität und der Möglichkeiten einer Gestaltung mit Wasser, auch einer wirkungsvollen Vernetzung mit umgebenden Frei- und Grünbereichen eine hohe Bedeutung zu. Hohe breitkronige Bäume, die im Sommer die direkte Sonnenstrahlung abhalten, zugleich aber unterhalb der Krone eine Durchlüftung zulassen, stellen hierbei jeweils eine gute Gestaltungsmöglichkeit dar. Durch integrierte Planungsansätze blaugrüner Infrastruktur wie auch eine gezielte Verdunstung von Niederschlagswasser, ist eine positive Beeinflussung des Stadtklimas zu erzielen.

Weitere Informationen und Karten befinden sich auf diesen Seiten:

- > <https://gis6.stuttgart.de/maps/index.html?karte=umwelt&embedded=false#basemap=0>
- > https://www.dwd.de/DE/klimaumwelt/klimaforschung/klimawirk/stadtpl/stadtklimaprojekte/projekt_stuttgart/externe_links/abschlussbericht.html

Lärm

Das Plangebiet befindet sich im direkten Einwirkungsbereich der Geräusche des Untertürkheimer Inselbads, der dortigen Gastronomie, der Lindenschulsporthalle, des Wasserkraftwerks, des nordwestlich gelegenen Gewerbegebiets, des Straßenverkehrslärms der B10, der Benzstraße und der Inselstraße sowie des Schienenverkehrslärms durch die Eisenbahnstrecke und der Stadtbahn. Die teilnehmenden Büros müssen die Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens (siehe Anlage 15) bei ihren Überlegungen berücksichtigen.

Neckar / Kanal

Schifffahrt

Der Neckar ist eine Bundeswasserstraße nach Bundeswasserstraßengesetz. Aufgrund der Dimensionierung der Schleusenammern ist der Neckar heute mit Schiffen bis maximal 105 Metern Länge befahrbar. Es ist geplant von Norden her, an den Schleusen jeweils eine Kammer zu verlängern und das Flussbett wo notwendig auszubauen, damit künftig auch Schiffe mit einer Abmessung von 135 Metern den Neckar befahren können.

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten und den Verkehrsweg Bundeswasserstraße von Gefahren freizuhalten, sind bei Planungen im Uferbereich die Belange der Binnenschifffahrt zu berücksichtigen. Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass keine baulichen sowie keine schwimmenden baulichen Anlagen in der Fahrrinne platziert werden. Schwimmende Anlagen sind so zu bemessen, dass von der Anlage selbst oder daran dauerhaft liegenden Schiffen ein Mindestabstand von 4 m zur Fahrrinne eingehalten wird. Der Verlauf der Fahrrinne ist in der Plangrundlage dargestellt und kann zusätzlich dem in den Anlagen beigelegten Übersichtsplan „Karte Bundeswasserstraße“ (siehe Anlage 16) entnommen werden. An der Straße Zum Ölhafen, Ecke Lindenschulstraße befindet sich die Schiffsanlegestelle des „Neckar-Käpt'n“, die in den vergangenen Jahren jedoch nur gelegentlich angefahren wurde. Die Anlegestelle wird mit dem Projekt Lindenschulviertel umgebaut.

Baden

Im Stadtgebiet Stuttgart ist das Baden im Neckar verboten. Der Neckar ist nicht als Badegewässer ausgewiesen, da er die gesetzlichen EU-Vorgaben dafür nicht erfüllt.



Schleuse im Bereich der Straße „am Ölhafen“



„Baden verboten“

Bundeswasserstraße

Der gesamte Neckarkanal und angrenzende Uferbereiche im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland unterliegen als Bundeswasserstraße der Planungshoheit der Bundesrepublik Deutschland. Planungen, die die Funktion der Bundeswasserstraße nicht beeinträchtigen, sind in Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt dennoch möglich.

Vegetation und Ökologie

Das Planungsgebiet ist geprägt durch einen Baumbestand, der in seiner Qualität differenziert zu betrachten ist. Neben hochwertigen bzw. ortsprägenden Baumgruppen und Einzelbäumen im Bereich des Inselbades, findet sich vor allem in den östlich an den Karl-Benz-Platz angrenzenden Räumen und an der Benzstraße ein wertvoller Baumbestand aus stattlichen Platanen. Der Karl-Benz-Platz selbst ist aufgrund der Unterbauung von keinem besonders hochwertigen Baumbestand geprägt.

Grundsätzlich besteht das Ziel, den bestehenden Baumbestand zu erhalten (siehe Baumbestandsplan Anlage 24). Es wird daher ein rücksichtsvoller Umgang in den Beiträgen der Mehrfachbeauftragung vorausgesetzt.

Am südlichen Ufer des Unterkanals entlang des Inselbades sowie am südöstlichen Ufer des Oberkanals auf Höhe der Lindenschule findet sich sukzessionswaldartige Ufervegetation, die vor allem für Vögel einen wertvollen Lebensraum bietet. Dabei seien die regelmäßigen Sichtungungen des Eisvogels in diesen Abschnitten erwähnt. Diese Uferabschnitte sollten auch künftig von einer Nutzung möglichst freigehalten werden.



Neckarufer als Lebensraum für Tier u. Vegetation



Neckarufer am „Ölhafen“, Quelle: die STEG

Hochwasserschutz

Für Teile des Plangebiets sind in der Hochwassergefahrenkarte HQ 10, HQ 50, HQ 100 sowie HQ Extrem ausgewiesen (siehe Anlage 17).

Das Planungsgebiet liegt im Ober- und Unterwasser der Schleuse Untertürkheim. Vor allem das Ufer am Inselbad, im Unterwasser der Schleuse, ist erheblichen Pegelschwankungen ausgesetzt. Hier im Bereich Flusskilometer 185,800 - 186,400, liegt der Normalwasserstand (Stauziel) bei 219,13 m + NN. Bei Eintritt eines hundertjährigen Hochwassers (HQ 100) muss hingegen mit einem Pegelstand bis 222,15 m + NN, also ca. 3 Meter über Normalwasserstand, gerechnet werden. Der HQ 100 ist als Bemessungsgröße für jegliche Planungen im Bereich des Neckarufers heranzuziehen. Der Hochwasserschutz für die hinter dem Damm liegenden Flächen muss in diesem Fall gewährleistet sein.

Auch bauliche Anlagen am Ufer müssen für diesen Bemessungsfall ausgelegt sein. Die jeweiligen Pegelstände in den unterschiedlichen Uferabschnitten des Planungsgebiets sind den Informationen zum Hochwasserschutz in den Anlagen zu entnehmen. Weiter gilt es zu beachten, dass der Abflussquerschnitt im Bereich des gesamten Flussprofils bis auf Höhe der Dammkrone durch bauliche Anlagen nicht verringert werden darf, um so ungehinderten Wasserabfluss im Hochwasserfall zu gewährleisten. Schwimmende bauliche Anlagen sind möglich, müssen konstruktiv aber so ausgelegt werden, dass im Hochwasserfall keine Abflussbarrieren entstehen.

Postareal Untertürkheim

Das Postareal Untertürkheim befindet sich nördlich der Gleise direkt neben dem Bahnhof. Als urbanes und inklusives Wohn-, Arbeits- und Geschäftsquartier wird es einen ersten Schritt zur besseren strukturellen Vernetzung zwischen dem Ortskern und dem Lindenschulviertel bilden. Das Gutachterverfahren im Jahr 2019 gewann das Büro Harris und Kurrle Architekten und Koeber Landschaftsarchitektur (Plandarstellungen siehe Anlage 11). Die Umsetzung soll mit einer weiterentwickelten Planung auf der Grundlage dieses Konzeptes erfolgen. Eine hohe Dichte und ein Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gewerbe, inklusivem Arbeiten und Wohnen sowie Arztpraxen, Pflegeeinrichtungen und einer Kindertagesstätte zeichnen das Postareal aus und sollen zu einer Belebung und Aufwertung seiner Umgebung und des Ortsteils beitragen.

Inselstraße 140/144

Das heute gewerblich genutzte Grundstück Inselstraße 140 sowie ein angrenzender Teilbereich des Grundstücks Inselstraße 144 sollen mit dem Schwerpunkt Wohnungsbau städtebaulich entwickelt werden. Dazu hat im Vorfeld ein separater, privatwirtschaftlicher Wettbewerb stattgefunden (Geltungsbereich und Ergebnis siehe Anlage 10). Das Vorhaben ist ein gesonderter Teil des IBA'27-Netzes.



Bestandsgebäude auf der Inselstraße 140



Wettbewerbsergebnis „Postareal“

5. Städtebauliche Vorgaben

Zielbild

Die Planungsteams werden explizit ermutigt, innovative Lösungen und Nutzungsideen in ihren Arbeiten vorzuschlagen. Die eingereichten Lösungsvorschläge sollen sich am IBA'27-Zielbild orientieren sowie die Qualitäten für Projekte der IBA'27 (siehe Anlage 20) erfüllen. Insbesondere die IBA'27-Themen „Der Neckar als Lebensraum“, und „Orte der Bewegung und Begegnung“ können als Impulsgeber herangezogen werden. Mehr dazu: <https://www.iba27.de/wissen/iba27/themen-und-raeume/>

Zielbild der IBA'27

Die Stadtregion Stuttgart ist als produktiver, gerechter und lebenswerter Metropolraum im postfossilen Zeitalter angekommen. Eng kooperierende große und kleine Zentren verbindet eine stadregionale Identität. Die Menschen beteiligen sich aktiv an der Entwicklung lebendiger Stadträume, in denen sich Wohnen und Arbeiten, Freizeit und Kultur, Handel und Produktion mischen.

Eine hohe bauliche Dichte verbunden mit qualitätsvollen Freiräumen sorgt für Nähe und bereichert das Leben. Bezahlbares Wohnen durch solidarische Finanzierungs- und Eigentumsmodelle ist Standard, vielfältige Wohnformen spiegeln gesellschaftliche Wirklichkeit wider.

Die Mobilität ist klima- und stadtverträglich, die Quartiere versorgen sich selbst mit Energie und sind an die Folgen des Klimawandels angepasst. Neue Technologien machen das Bauen effizient und dienen den Bedürfnissen der Menschen. Baumaterialien sind vollständig wiederverwertbar, Bauwerke anpassbar. Sie entstehen für viele Generationen und bereichern mit hoher architektonischer Qualität den Stadtraum. Das IBA'27-Dossier liegt als Anlage 19 ebenfalls bei.

IBA'27: Themen und Räume: Der Neckar als Lebensraum

Eines der fünf Themen und Räume der IBA'27 ist „Der Neckar als Lebensraum“:

Den fehlenden Bezug zum Wasser bezeichnen viele Menschen in Stuttgart als eines der größten Defizite ihrer Stadt. Der Neckar fließt quasi „an Stuttgart vorbei“. Aber auch in der Region wird der Fluss seiner historischen und kulturellen Bedeutung kaum gerecht. Die Qualität des Wassers und die Nutzung als Wasserstraße verhindern das Baden, der Fluss ist ein technischer Kanal, an dem sich die Industrie entwickelte. Die Rückgewinnung des Neckars mit seinen Nebenflüssen als Lebensraum und identitätsstiftendes Band der Region Stuttgart ist eine Generationenaufgabe. Sie bedarf des gemeinsamen Gestaltungswillens und der Kraftanstrengung vieler regionaler Akteure. Die IBA'27 GmbH will mit Pilotprojekten und Experimenten die Transformierbarkeit des Flusses beweisen und seinen ökologischen Umbau weiter vorantreiben. Der Hafen ist ein wichtiger Umschlagplatz und Logistikknoten, an den Flussufern wird nach wie vor produziert, im engen Tal erschweren wichtige Verkehrsachsen direkt an den Flussufern den Zugang. Die Industrielandschaft ist nicht malerische Kulisse, sondern produktive Realität. Hier verdichten sich die Untersuchungen zur Produktiven Stadt. Der Fluss kann nur erschlossen werden, wenn dies industrieverträglich gelingt.



Internationale Bauausstellung 2027
StadtRegion Stuttgart (Quelle: IBA'27 GmbH)

Lindenschulviertel

Das Lindenschulviertel soll zu einem gemischt genutzten Stadtteil mit einer hohen Freiraumqualität entwickelt werden. Die städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Entwicklung soll vor allem den südlich der Bahnlinie gelegenen Ortsteil Untertürkheims entwickeln, stärken, zu den Wasserflächen des Oberkanals und des Neckars öffnen und als Verbindungsglied diese Qualität auch für den Ort nördlich der Bahnlinie eröffnen. Innovative Planungskonzepte für eine nachhaltige Quartiersentwicklung auf mehreren baulichen Entwicklungsflächen sollen umgesetzt werden. Vorgesehen sind bauliche Ergänzungen gemischter Nutzungen aus Wohnen, Gewerbe, Bildung und Kultur. Im Lindenschulviertel sind heute Gemeinbedarfsnutzungen vorherrschend, die Wohnnutzung ist unterrepräsentiert. Mehr Wohnungen und mehr Bewohner*innen führen zur gewünschten Entwicklung hin zu einem Wohnquartier, so dass Menschen ganztägig und ganzjährig da sind und nicht nur durchfahren, umsteigen oder eine Einrichtung besuchen. Mit einhergehen damit auch kurze Wege und die Vermeidung von Verkehr.

Fußgänger und Radwegeverbindungen vom Ort zum Wasser und entlang des Wassers werden gestärkt.

Die Übergangsräume zwischen Gebäuden und Verkehrsstraßen sollen so entwickelt werden, dass sie privates und öffentliches Leben miteinander verbinden. Erdgeschoss öffnen sich zum öffentlichen Raum hin mit Gastronomie, Gewerbe und kulturellen Angeboten. Bei der planerischen Dimensionierung und Neuansiedlung gewerblicher Nutzungen (insbesondere Einzelhandel, Gastronomie und handelsnahe Dienstleistungen) ist große Sensibilität geboten, um das historisch gewachsene Ortszentrum Untertürkheims nicht weiter zu schwächen. Zusätzliche gewerbliche Nutzungen sollten das bestehende Angebot ergänzen und bestenfalls Synergieeffekte hervorrufen. Die geplante Angebotsstruktur im Lindenschulviertel sollte im Wesentlichen Einrichtungen zur Nahversorgung der Bevölkerung im Quartier berücksichtigen.

Attraktiv gestaltete öffentliche Räume bieten vielfältige Angebote für unterschiedliche Nutzer*innen. Sie laden als leicht zugängliche und barrierefreie Aufenthalts- und Bewegungsräume zur Begegnung und Bewegung aller Generationen ein. Eine höhere Dichte sowie die funktional abgestimmte Verknüpfung der einzelnen Stadtbausteine und eine dadurch erhöhte Nutzungsintensität fördern die Entwicklung eines urbanen und lebendigen Quartiers. Geeignete Plätze werden zu besonderen Aufenthalts- und Begegnungsorten aufgewertet oder neu geschaffen. Sie sind attraktive Ziele oder Zwischenziele auf dem Weg durchs Quartier und stärken die Identifikation der Bewohner*innen mit dem Viertel. Kunst, Kultur und Gewerbe sind Impulsgeber für Nutzungsvielfalt und Kreativität.

Um das Stadtbild zu verbessern und mit der Schließung von Baulücken die Innentwicklung voranzutreiben, werden die Flächen von heute noch ebenerdigen Parkplätzen bebaut. Teil der Aufgabenstellung ist es auch, in diesem Zusammenhang eine verträgliche und angemessene Dichte und Höhenentwicklung zu entwickeln, die dem flächensparenden Bauen Rechnung trägt. Gleichwohl nimmt die Höhenentwicklung der Gebäude auf die klimatischen Gegebenheiten des Neckartals Rücksicht.

Neue Gebäude erfüllen die Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung und dienen vielfältigen Nutzungen. Sie verbinden Wohnen und Arbeiten auch unter dem Aspekt der Arbeit im Homeoffice. Sie bieten Möglichkeiten für temporär und gemeinschaftlich nutzbare Arbeitsplätze. Sie gestatten neue unterschiedliche und auch experimentelle Wohnformen und Finanzierungsmodelle. Sie können mobil und unter dem Aspekt des kostensparenden Bauens auch modular sein und haben eine hohe baukulturelle Qualität.

Das Lindenschulviertel ist aus Sicht der offenen und sozialen Kinder- und Jugendarbeit ein spannendes Gebiet. Deswegen sollen in diesem Gebiet Flächen für Treffen, Begegnung und Bewegung für Jugendliche mit eingeplant werden.

Erwünscht ist außerdem, auf einem der Bausteine beispielsweise ein Jugendcafé/Jugendraum (mind. ca. 130 m²), welches pädagogisch begleitet werden soll und/oder Räumlichkeiten für soziale Jugendarbeit unterzubringen.

Auf dem Schulcampus im Lindenschulviertel, genannt Lindenschulzentrum, befinden sich die Linden-Realschule und das Württemberg-Gymnasium. Beide Schulen haben neben ihrer regionalen Bedeutung im Bereich Oberer Neckar auch als Eliteschulen des Sports und des Fußballs überregionale Bedeutung und seit Jahren einen starken Zulauf.

Mobilität, Wege und Verkehr

Zur Verringerung der Barrierewirkung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum schafft eine neue Aufteilung der Verkehrsflächen mehr Platz für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Flaneure. Die Pandemie hat das Freizeitverhalten nochmals hin zu mehr Fuß – und Fahrradverkehr und überhaupt hin zu mehr Aufenthalt im Freien entwickelt. Die Bedeutung der Qualität der Wege, des Platzangebots und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum nimmt entsprechend zu. Unverspernte Sichtlinien, kurze Entfernungen, langsames Tempo und gleiche Ebenen fördern Rad- und Fußverkehr im Gebiet und reduzieren Verkehrsbarrieren.



Wilhelm-Wunder-Steg und Haltestelle U4



Fußverkehrsverbindung am Karl-Benz-Platz

Die Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Wege unterstützen die angestrebte Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. Dieser wird künftig vom Elektroantrieb geprägt und zunehmend teilweise auch von autonom fahrenden Fahrzeugen. Eine klima- und stadtverträgliche Mobilität soll auch zur Reduktion von Luftschadstoffen und des Verkehrslärms beitragen.

Vorhandene Verknüpfungspunkte für Mobilität (insbesondere der Karl-Benz-Platz) werden durch zukunftsfähige Angebote ergänzt. Auch Neckar und Neckarkanal als Transportwege können in diese Überlegungen mit einbezogen werden. Östlich des Plangebiets liegt mit der „Sängerhalle“ (Lindenschulstraße) die Veranstaltungshalle Untertürkheims. Eine attraktivere und komfortablere Entwicklung des Gebiets, insbesondere des Karl-Benz-Platzes, soll fördern, dass die Gäste der Sängerhalle vermehrt mit nachhaltigen Transportmitteln anreisen. Jedoch ist es auch Aufgabe zu prüfen, welche innovativen Möglichkeiten es gibt, den bestehenden Kfz-Parkraum oder das ein zukünftiges „Parkhaus Böhlerstahl“ (siehe Kapitel 6) besser an die Sängerhalle anzubinden. Es soll auch aufgezeigt werden, in welchem Umfang Stellplätze einer möglichen Tiefgarage der Entwicklung „Parkplätze Kino Bauer“ (siehe Kapitel 6) mitgenutzt werden können, um Stellplätze effizienter zu nutzen.

Eine Kompensation von entfallenden ebenerdigen Parkplätzen kann z. B. durch zeitlich versetzte kombinierte Inanspruchnahme von Stellplätzen durch verschiedene private und öffentliche Nutzer erreicht werden. Die Zusammenfassung der Stellplätze in Quartiersgaragen ermöglicht mehr Flexibilität im Hinblick auf künftige Entwicklungen des motorisierten Individualverkehrs, auf einen verringerten Bedarf und die Möglichkeit zur Umwidmung von Stellplätzen für andere Nutzungen.

Die Inselstraße und damit einhergehend die Brücke zwischen Untertürkheim und Wangen soll weiterhin für alle Verkehrsarten offen sein. Jedoch werden von den Planungsteams Vorschläge erwartet, wie der Verkehrsraum effizienter genutzt und wie die Inselstraße auch als Aufenthaltsort gedacht werden kann. Dies betrifft insbesondere die Brücke („Staustufe Untertürkheim“) welche mit ihrer Neckarlage und ihren Blickbeziehungen interessante Möglichkeiten bietet.

Insbesondere im Sommer bewegen sich sehr viele Menschen per Fuß, Rad und Auto zum Inselbad. Viele zu Fuß gehende Gäste kommen am Karl-Benz-Platz per Bus und Bahn an. Es wird von den Planungsteams erwartet, Lösungen aufzuzeigen, wie der Fuß- und Radverkehr zum Inselbad sicherer und komfortabler gemacht werden kann. Dazu gehört auch die Situation auf dem heutigen Inselbadparkplatz, wo eine sichere Verkehrsführung für den Fuß- und Radverkehr sowie sicheres Warten am Einlass zum Inselbad angeboten werden soll. Anmerkung: Ziel ist es, Gäste, die per Auto anreisen in einem künftigen Parkhaus „Böhlerstahl“ (zwischen Mercedesstraße und Benzstraße) ein Parkangebot zu machen. Auch andere Lösungen sind vorstellbar.

An Schultagen halten Bäderbusse auf der Inselstraße vor dem Hallenbad Untertürkheim. Dabei kommt es zu Kreuzungsverkehr zwischen aus- und einsteigenden Kindern und dem in beide Richtungen fließenden Rad- und Fußverkehr. Die Planungsteams sollen diesen Aspekt bei ihren Planungen entsprechend berücksichtigen.

Nachhaltigkeit: Klima, Energie und Ressourcen

Die Landeshauptstadt Stuttgart befindet sich in der Umsetzung ihres Energiekonzepts. Zielvision ist eine klimaneutrale Landeshauptstadt im Jahr 2050. Dieses Ziel ist auch bei der zukünftigen Entwicklung Untertürkheims zu erreichen.

Hierzu tragen Gebäude aus nachhaltig produzierten und wiederverwertbaren Baustoffen bei, die CO₂-frei ihre benötigte Energie selbst und über den eigenen Bedarf hinaus (Plusenergieniveau) produzieren. Adäquate (auch saisonale) Speicherung gewährleistet eine dauerhafte Versorgung. Neue Gebäude sind flexibel im Hinblick auf sich verändernde Nutzungsansprüche und -bedarfe und erreichen damit eine lange Lebensdauer. Es werden Aussagen zur gewählten Materialität, Konstruktion und Energieerzeugung und -nutzung erwartet, insbesondere vor dem Hinblick zukunftsweisender ökologischer Anforderungen und Ressourcenverwendung. Der verbleibende Energiebedarf soll in möglichst hohem Maße durch lokal verfügbare erneuerbare Energien (z.B. Geothermie, Abwasserwärme, Solarenergie, **Nahwärme**, **Fernwärme**) gedeckt werden.

Trotz der Prägung des Plangebiets durch Industrie, Neckarkanalisation und Straßenverkehr sind vor allem entlang der Kanalufer wertvolle Grünbestände vorhanden. Auch schützenswerte Tierarten, insbesondere verschiedene Vogelarten sind anzutreffen. Bei allen Planungen für Gebäude und den öffentlichen Raum sind diese Gegebenheiten zu berücksichtigen und wo immer möglich dienen Gebäude, Bauteile und Flächen über den Hauptzweck hinaus auch Maßnahmen zur Wahrung der Belange der Umwelt. Im Ziele einer nachhaltigen Entwicklung gilt es somit die „doppelte Innenentwicklung“ durch ein integriertes Freiraum- und Qualitätsmanagement in die Planungen einfließen zu lassen.



Unterkanal



Oberkanal (Quelle: die STEG)

Durch den Klimawandel bedingt, ist künftig mit noch mehr Starkregenereignissen zu rechnen. In der Hochwassergefahrenkarte (siehe Anlage 17) sind das gesamte Inselbad und die angrenzenden Uferbereiche von Unterkanal und Neckar als Überflutungsfläche gekennzeichnet. Um die Überlastung der Kanäle und Hochwassergefahren zu mindern, wird dies bei allen Planungen berücksichtigt. Regenwasser wird im Gebiet zurückgehalten, Freiflächen und Oberflächen von Gebäuden werden dafür entsprechend ausgebildet („Schwammstadt“). Andererseits haben durch den Klimawandel auch Hitze- und Trockenperioden zugenommen, was u.a. zu Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit und der Ökosysteme, aber auch zu Beeinträchtigungen der Schifffahrt wegen Niedrigwasser führt. Der Umgang mit Regenwasser im Gebiet soll zu einem Ausgleich zwischen diesen Extremen führen.

Die Hitzeperioden führen gleichermaßen zu einer Minderung der gewünschten Aufenthaltsqualität im Freien und natürlich auch in den Gebäuden. Maßnahmen zur Kühlung durch Verschattung und Verdunstung, sowohl im öffentlichen Raum und auf privaten Freiflächen als auch an Gebäuden, wirken dem entgegen.

Über Sport und Bewegung im Freien hinaus verstärkt die Pandemie auch den Trend zur naturnahen Betätigung und zum Gärtnern zur Nahrungsmittelerzeugung. Freiflächen und geeignete Flächen auf Gebäuden werden so gestaltet, dass sie hierzu die entsprechenden Möglichkeiten bieten.

Ufer und Wasser

Als Teilprojekt des Masterplans „Erlebnisraum Neckar – ein Masterplan für Stuttgart als Stadt am Fluss“ ist die Neugestaltung der Untertürkheimer Uferbereiche eine freiraumplanerische Maßnahme, von der deutliche Impulse für die Entwicklung der oberen Neckarvororte und auch Stuttgart im Ganzen als Stadt am Fluss erwartet werden.

Aus freiraumplanerischer Sicht gliedert sich die Planungsaufgabe in die typologisch unterschiedlichen Teilbereiche Unterkanal am Inselkraftwerk, Oberkanal am Inselkraftwerk, Neckarufer am Inselbad, Neckarufer an der Straße „Am Ölhafen“ sowie Neckarufer im Schleusenbereich Wangen, für die jeweils angemessene, der örtlichen Situation entsprechende Lösungsansätze gefunden werden sollen.

Erwartet werden innovative und zukunftsweisende Vorschläge zum Umgang mit Natur in der Stadt. Sowohl ökologische und klimatische als auch gestalterische Aspekte sind in einem ganzheitlichen System „grüner Infrastruktur“ zu vereinen. Die Ausgestaltung mit Vegetationselementen soll hinsichtlich möglicher stadtklimatischer Auswirkungen, der Biodiversität, Biotopvernetzung sowie der Auswirkungen auf den Naturhaushalt erfolgen. Ebenso sollen mögliche Auswirkungen auf die Gewässerqualität berücksichtigt werden.

Mit der Durchführung dieses Werkstattverfahrens werden Lösungen erwartet, die Hochwasserschutz, Schifffahrt und stadträumliche Qualitäten verknüpfen und der freiräumlichen Entwicklung am Fluss einen Impuls verleihen. Entscheidend für die stadträumliche Qualität des Ufers ist eine baukulturell anspruchsvolle und ökologisch hochwertige Freiraumgestaltung, die auch die Funktion der Ufer als Lebensraum für Pflanzen und Tiere wie auch die Naherholungsfunktion des Uferraums berücksichtigt.

Heute sind die Uferbereiche im Planungsgebiet vorwiegend durch Erschließungsfunktionen, das Inselbad, die Kraftwerksnutzung sowie durch das Stauwehr der Binnenschifffahrt geprägt. Künftig soll sich dieser Schwerpunkt zugunsten der „Stadt am Fluss“ verschieben. Auch wenn wegen der nicht ausreichenden Wasserqualität Baden im Neckar nicht möglich ist, bieten Angebote für Aktivitäten am und auf dem Wasser die Möglichkeit, den Fluss ins Bewusstsein zu rücken und ihm eine Rolle zur Gestaltung der Freizeit zuzuweisen. Dabei bleiben ökologisch wertvolle Uferabschnitte weiterhin Pflanzen und Tieren vorbehalten. Eine Zonierung der Uferbereiche in unterschiedliche Nutzungsintensitäten ist daher wünschenswert.



Blick von der Staustufe Untertürkheim flussabwärts



Kanalwehr

Das Freiraumkonzept soll eine Robustheit aufweisen, die im Sinne der Nachhaltigkeit eine Aneignung für unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse zulässt und gleichzeitig die ökologischen Rückzugsorte erhält beziehungsweise weiterentwickelt. Um die Erlebbarkeit des Wassers und die Aufenthaltsqualität in den Uferbereichen zu steigern, sind an geeigneten Stellen direkte Zugangsmöglichkeiten zum Wasser ausdrücklich erwünscht. Der unmittelbare Bezug zum Wasser soll als Qualitätsmerkmal herausgestellt werden.

Podeste oder Auskragungen sind dabei grundsätzlich möglich, solange dadurch die Strömungsverhältnisse und insbesondere der Hochwasserabfluss nicht beeinträchtigt werden. Treib- und Schwemmgutbarrieren sind zu vermeiden oder konstruktiv zu minimieren.

6. Stadtbausteine

Historischer Bahnhof und Umfeld

Der historische Bahnhof ist für ÖV-Nutzer Ankommensort in die Altstadt nach der Unterquerung der Bahngleise. Er ist in Privatbesitz. Die gegenwärtige Nutzung (Spielhallen) entspricht nicht der stadthistorischen Bedeutung und städtebaulichen Präsenz des Gebäudes, der heutige Durchgang durch das Gebäude ist entsprechend unbefriedigend. Es sind hier andere Nutzungen, z.B. auch Wünsche aus der Bürgerbeteiligung vorzuschlagen (z.B. Jugendtreff, Ausstellung, Einkaufsmöglichkeit, Bistro). Weitere Hinweise siehe Pläne des historischen Bahnhofs, Anlage 23).

Der Platz zwischen dem historischen Bahnhofsgebäude und den Treppen zur Unterführung befindet sich teilweise in Privatbesitz. Auch hier ist die Ausprägung hinsichtlich Belichtung und Gestaltung, Sicherheitsgefühl und Attraktivität für die ÖV-Nutzer der Bedeutung als Hauptzugang in den Ort bzw. zum heutigen Funktionsbahnhof nicht angemessen. Hinzu kommt, dass die Unterquerung des Bahndamms zum Karl-Benz-Platz gar nicht und der Zugang zu den Bahnsteigen nur teilweise barrierefrei ist. Zwar wurde die Unterführung vor kurzem künstlerisch gestaltet und hat dadurch eine große Aufwertung erfahren. Dennoch bleibt Raum für weitere Verbesserungen (Licht, Barrierefreiheit u.a.).

Am Bahnhof Untertürkheim fahren mehrheitlich Berufspendler*innen zur Arbeit oder nutzen den Bahnhof, um zur Arbeit zu kommen (insbesondere zur Daimler AG). Weitere Hauptreisegruppen sind Anwohner*innen, Schüler*innen (auch von der Linden-Realschule und dem Württemberg-Gymnasium) sowie Ausflugsreisende, welche das touristische Angebot Untertürkheims und Umgebung nutzen.

Bahnhöfe und ein Bahnhofsumfeld wo sich Menschen wohl fühlen, spielen eine Schlüsselrolle für nachhaltige Mobilität. Ziel ist es deswegen, den Bahnhof und sein Umfeld zu einem angenehmen Aufenthalts- und Warteort zu machen. Ergänzende Angebote kultureller Art (z.B. Reise(tausch)bibliothek, Bücherbank, Musikecke für Straßenmusiker*innen etc.) tragen zur Aufwertung bei. Die Menschen sollen sich jedoch auch auf dem Weg dorthin wohlfühlen. Von den Planungsteams werden Vorschläge erwartet, welche Angebote und Services in Untertürkheim für mehr Aufenthaltsqualität beitragen können. Ziel ist es, dass noch mehr Berufspendler*innen animiert werden, das ÖPNV-Angebot zu nutzen. Dabei sollen auch die Bedarfe des Freizeitverkehrs und vor allem der Freibadgäste beachtet werden. Eine leichte Wegeführung und Informationen für Reisende erleichtern die Orientierung am Bahnhof und ermöglichen den bestmöglichen Umstieg von der Schiene auf andere nachhaltige Verkehrsmittel vor Ort.



Eingang historischer Bahnhof Untertürkheim



Rückseite des Bahnhofs mit Treppenabgang (rechts) zur Unterführung zu den Gleisen

Karl-Benz-Platz

Der Karl-Benz-Platz, die Bahnhoftanlagen sowie der historische Bahnhof im Ortskern Untertürkheims sollen von den Büros ganzheitlich als Ort der Bewegung, des Wartens und des Aufenthalts interpretiert werden. Insbesondere das IBA'27-Thema „Orte der Begegnung und Bewegung“ soll als Inspiration dienen.

„Die Zukunft der Mobilität beschäftigt die Region Stuttgart als Standort der Automobilproduktion, als vielfältig verflochtener Metropolraum mit Stau- und Umweltproblemen und als konfliktreiche Großbaustelle von Stuttgart 21. Als Bauausstellung fokussiert sich die IBA'27 beim Thema »Mobilität« auf die räumlichen Auswirkungen bei den Knoten des öffentlichen Verkehrs. Diese sind im S-Bahn-Netz häufig reine Halte-, Ein- und Ausstiegspunkte, umgeben von Busbahnhöfen und Park-and-ride-Anlagen mit minimaler Infrastruktur.

Abgesehen vom funktionalen Druck, den steigende Passagierzahlen auslösen, haben diese Bahnhöfe ein großes Verdichtungspotenzial. Mit ergänzenden Funktionen und Bauwerken können sie in Zukunft zu Orten der Verkehrsminderung werden. Co-Working-Spaces, temporäres Wohnen, Kultur-, Sport-, Freizeit- und Kinderbetreuungseinrichtungen ermöglichen es, dass viele Fahrten gar nicht im Netz, sondern zu Fuß oder mit leichten Fahrzeugen nur bis zum Bahnhof stattfinden. Oft in enger Nachbarschaft zu hohen Arbeitsplatzkonzentrationen – beispielsweise in Gewerbegebieten – können die Bahnhöfe mit ihrer Infrastruktur die Alltagsqualität erhöhen, indem sie mit Gastronomie und Dienstleistungsangeboten, gut gestalteten Freiräumen und weiterer Infrastruktur das Arbeitsumfeld aufwerten.“



Internationale Bauausstellung 2027
StadtRegion Stuttgart Quelle: IBA'27 GmbH

Es werden Ideen erwartet, wie der Bahnhof mit Serviceangeboten auch baulich und räumlich den Karl-Benz-Platz begrenzt und die Barriere des Bahndamms überwindet. Unterstützt werden kann dies durch ergänzende Nutzungen wie Co-Working-Arbeitsplätze oder Kurzarbeitsplätze. Ebenso sind Einkaufsmöglichkeiten für z.B. regionale Angebote oder auch Gastronomie denkbar. Am Bahnhof könnten Besorgungen ohne Umwege z.B. während des täglichen Pendelns erledigt werden. Abholmöglichkeiten könnten Teil einer effizienteren und nachhaltigeren logischen letzten Meile sein („Hamburg-Box“).

Der Karl-Benz-Platz soll unter Berücksichtigung seiner vielfältigen Funktionen zu einem zentralen Baustein Untertürkheims mit eigener Identität weiterentwickelt werden. Qualitätsvolle Flächen laden zu vielfältiger Nutzung ein. Der Platz soll über seine Funktion als Umsteigepunkt hinaus auch eine Qualität als Arbeits- und Aufenthaltsort bekommen. Dabei soll auch eine von Einbauten weitgehend freie Fläche multifunktional für Feste und ähnliches zur Verfügung stehen. Die Planungsteams sollen prüfen, ob und wie aus dem Karl-Benz-Platz ein urbaner Bewegungsraum entstehen kann. Ziel der Stadt Stuttgart ist es auch, öffentliche Räume so zu gestalten, dass diese subtil und langfristig zu mehr Bewegung im Alltag und in der Freizeit einladen:

Die räumliche Situation am Karl-Benz-Platz bietet keine Platzwand als spürbare Begrenzung. Lediglich der Bahndamm schließt direkt an den Platz an, kann aber die Funktion einer attraktiven Raumkante nicht bieten. Bauliche Maßnahmen sollen eine klare und einfache Orientierung zur komfortablen Nutzung des ÖPNV-Angebots ermöglichen. Für die besonders in der Hauptverkehrszeit auftretenden großen Pendler-

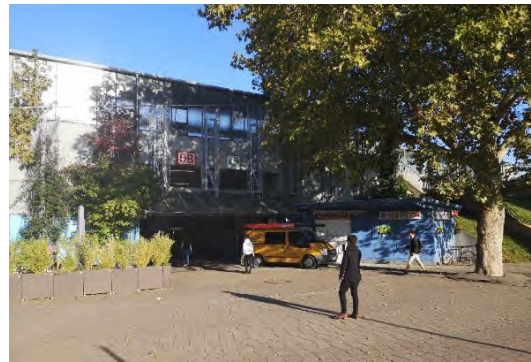
und Umsteigeströme sollen auch zukünftig möglichst attraktive und ausreichend dimensionierte Wegeverbindungen gewährleistet werden. Ein Bestandteil könnte auch die Reduzierung von heute zwei auf eine Stadtbahnhaltestelle bei gleichbleibendem Angebot sein. Auch eine Optimierung der Flächen für den Busverkehr wird angestrebt. Auch eine kompaktere Ausbildung der Flächen für den Busverkehr wird angestrebt. Ankommende und umsteigende Nutzer*innen sollen sich sicher fühlen. Zur räumlichen Fassung und zur Belebung des Karl-Benz-Platzes über die Umsteige- und Durchgangsnutzung hinaus soll geprüft werden, ob der Platz an den Rändern bebaut werden kann. Hierbei wäre die Ansiedlung einer gemischten Nutzung mit Büros, Gastronomie, Dienstleistung, Handel und weiteren gewerblichen Nutzungen vorstellbar. Auf einem oberen Geschoss auf Bahnsteigniveau wären auch Nutzungen für Zwecke der Bahn möglich.

Der Karl-Benz-Platz soll als multimodaler Umsteigeknoten weiterentwickelt werden. Neben zusätzlichen Sharing-Angeboten sind insbesondere eine adäquate Anzahl an Radabstellanlagen, Radserviceangebote und Ladestationen für E-Bikes elementare Bausteine. Angebote für Carsharing und E-Scooter ergänzen das Angebot. Aufgrund der Größe des Daimlerwerksgeländes sind die Wege vom ÖV am Bahnhof und Karl-Benz-Platz in die Werksmittle weit. Hier besteht Bedarf an zusätzlichen Angeboten (Shuttle, Scooter etc.). Von den Büros wird erwartet, in Ihre Überlegungen auch mit einzubeziehen, wie die Sehenswürdigkeiten Untertürkheims (insbesondere die Grabkapelle auf dem Württemberg URL: <https://www.grabkapelle-rotenberg.de>) mit nachhaltigen Verkehrsmitteln besser angebunden werden können.

Bei Vorschlägen zu baulichen Ergänzungen auf dem Platz ist der dichte Besatz an Leitungen und Kanälen unter dem Platz zu berücksichtigen (siehe Leitungsplan Karl-Benz-Platz, Anlage 25). Außerdem befindet sich dort ein außer Betrieb genommener Tiefbunker (siehe Anlage 21).



U-Bahn Station am Karl-Benz-Platz



Bahnhofsgebäude am Karl-Benz-Platz

Neben der Fußgängerunterführung gibt es mit der Unterführung Arlbergstraße und Großglocknerstraße am Rand des Platzes zwei weitere Querungen unter dem Bahndamm zur Altstadt, die zwar für alle Verkehrsteilnehmer*innen zur Verfügung stehen, aber gleichfalls nicht attraktiv sind. Auch hier werden Ideen zur Verbesserung der Qualität dieser Querungen vor allem für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen erwartet.



Unterführung Arlbergstraße



Haltestellen am Karl-Benz-Platz

Den Planungsteams ist es freigestellt, in ihren Lösungsvorschlägen für den Karl-Benz-Platz die Stadtbahnanlagen im Bestand zu lassen oder die Flächen der heutigen U4-Endhaltestelle neu zu beplanen und im Gegenzug Ersatz-Stadtbahnanlagen vorzusehen.

In diesem Fall sind folgende Anforderungen und Hinweise zu berücksichtigen:

- > Die Gesamtleistungsfähigkeit des Knotens muss mindestens so leistungsfähig sein wie heute.
- > Als Ersatz für die heute vorhandene Wendeanlage muss eine neue zweigleisige Wendeanlage mit Betriebssteg (45mx8,5m) unmittelbar im Anschluss an die U13-Haltestelle samt Technikgebäude für technische Anlagen und Sozialräume des Fahrpersonals (2,4mx5,0m) vorgesehen werden.
- > Weichen müssen Fahrtbeziehungen von beiden Streckengleisen in beide Wendegleise ermöglichen. Hierzu sind Zulaufgleise mit einer Länge von mindestens 80 m vorzusehen. Als Beispiel für eine trassierungstechnisch machbare Lösung ist Anlage 22 beigefügt.
- > Falls der Fußgängersteg erhalten bleiben soll, muss eine lichte Höhe von mind. 5 m für die aufwändige Fahrleitungsanlage mit Fahrdraht und Tragseilen im Gleiswechsel-Weichenbereich vorgesehen werden.
- > Die heutige Situation der Stadtbahn-Bevorrechtigung muss erhalten bleiben.
- > Bei Gleisquerungen für den Fuß- und Radverkehr ist die Z-Form vorzusehen

Für die Busverkehrsflächen sind unabhängig von der gewählten Lösung für die Stadtbahn folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- > Die Bushaltestellen am Karl-Benz-Platz müssen für alle Linien erhalten bleiben. Die Fläche muss sowohl den aktuellen Bedarf als auch künftige Entwicklungsmöglichkeiten abbilden.
- > Heute gibt es unabhängig anfahrbare Haltepositionen für zwei Gelenkbusse und zwei Standardbusse.
- > Berücksichtigung einer Ausbauoption der Busverkehrsfläche für weitere Linien/Fahrzeuge (insgesamt für 4 Gelenkbusse und 1 Standardbus) unter Beibehaltung einer unabhängigen An-/Abfahrbarkeit der einzelnen Positionen.

Gebäude „Puritas“

Gemäß früherer Planungen hat die Firma Daimler AG Konzepte entwickelt, das Verwaltungsgebäude Mercedesstraße 162 („Puritas“) durch Neubauten zu ersetzen und zu ergänzen. In einer Bauvoranfrage wurde die Gebäudehöhe aus klimatischen Gründen auf etwa 22 m begrenzt. Geplant waren zwei Bauabschnitte mit jeweils etwa 500 Arbeitsplätzen. Aufgrund der zurzeit stattfindenden Umstrukturierung des Werks hin zur Elektromobilität ist der Realisierungshorizont ungewiss. Dennoch sollen die Teilnehmer*innen hier Ideen entwickeln, die den künftigen Gebäuden einen räumlichen und gestalterischen Beitrag zum öffentlichen Raum und speziell zum Karl-Benz-Platz zuweisen.

Erreicht werden soll dies über die städtebauliche Platzierung und Gestaltung hinaus auch durch Aktivierung der Erdgeschosse durch publikumswirksame Nutzungen („Showroom: Technologie“) und durch eine durchlässigere Gestaltung („Campus“) dieses Teils des Werksgeländes.

Ziel ist eine der Bedeutung des Unternehmens angemessene Präsenz am Stadteingang zu Untertürkheim und eine bessere Verflechtung mit dem Ort. Zugutekommen kann dies auch den Beschäftigten, die leichteren Zugang zum Ort und zum Neckar bekommen können. Zu beachten ist, dass das Gelände in diesem Bereich von S21-Tunneln unterquert wird. Der Abstand von der Tunneloberfläche zu Gebäude Mercedesstraße Nr. 160 beträgt ca. 7 m, siehe Onlinekarte (<https://biss21.de/>).

Parkhaus „Böhlerstahl“

Ebenfalls in einer Bauvoranfrage genehmigt wurde die Planung der Daimler AG für ein Parkhaus neben der Pforte auf dem Flurstück 3213/2. Vorgesehen waren ca. 750 Stellplätze, von denen ca. ein Drittel vom Werk aus erschlossen wird und die anderen auch für eine öffentliche Nutzung zur Verfügung stehen könnten. Diese Überlegung soll weiterverfolgt werden. Damit kann etwa der Parkplatz Inselbad für eine höherwertige Nutzung weitgehend entfallen und für den Knoten Karl-Benz-Platz ein P+R Angebot geschaffen werden. Auch P+R - Stellplätze für den Umstieg auf ein touristisches ÖPNV-Angebot für die Fahrt zur Grabkapelle auf dem Württemberg sind wünschenswert. Eine zeitlich versetzte Mehrfachnutzung ist denkbar. Im Hinblick auf zukünftig höheren Bedarf sind ausreichend Ladesäulen vorzusehen. Eine Haltestelle für ein (autonom fahrendes) E-Shuttle für den Werksverkehr könnte ein weiterer Baustein sein. Für die Daimler AG sind zwar auf dem Werksgelände Fahrradstellplätze schon vorhanden, aber es können für die Öffentlichkeit an dieser Stelle auch Leihfahräder platziert werden. Sowieso ist eine nicht aus Stellplätzen bestehende EG-Nutzung wünschenswert. Die Planung soll (teilweise) nutzungsflexibel im Hinblick auf eine möglicherweise künftige Verringerung des Stellplatzbedarfs sein. Auch hier ist aufgrund der zurzeit stattfindenden Umstrukturierung des Werks hin zur Elektromobilität der Realisierungshorizont ungewiss.

Parkplätze „Kino-Bauer“

Für einen weiteren Parkplatz nördlich der Straße Beim Inselkraftwerk auf Flurstück 3243/57 sollen Ideen für Wohnnutzung, Schulerweiterung und Arbeiten entwickelt werden. Damit kann eine Verbindung von der bestehenden Wohnbebauung an der Lindenschulstraße zur künftigen Wohnbebauung an der Inselstraße 140/144 geschaffen werden, das Quartier soll auch als Wohnstandort erlebt werden. Zum Kanal hin findet sich das Thema Wohnen am Wasser wieder. Auch hier sollen in den Erdgeschossen zur Verknüpfung mit dem öffentlichen Raum andere Nutzungen (z. B. Werkstatt, Co-Working) und sozialen Infrastrukturen vorgesehen werden. Das Wohnungsgemeinde sollte auch besondere Wohnformen wie z. B. Pflegewohnungen

und Wohnungen für besondere Bedarfsgruppen umfassen. Außerdem braucht das Lindenschulzentrum eine größere Erweiterungsfläche, die aus schulorganisatorischen und Lärmgründen gegenüber der Sporthalle sinnvoll platziert werden kann (s.u.). Da der Realisierungshorizont auch hier noch nicht absehbar ist, soll das Nutzungs- und Bebauungskonzept auf dieser Fläche so flexibel sein, dass Änderungen der Gewichtung der angesprochenen Nutzungen auch künftig möglich sind.

Über die Deckung des durch die neuen Nutzungen entstehenden Bedarfs hinaus müssen die ca. 100 künftig entfallenden Stellplätze in einer Tiefgarage oder einem Parkhaus ersetzt werden.

Auch Parkplatz Flurstück 3217/2 am Karl-Benz-Platz kann für eine Bebauung mit ähnlicher Nutzungsmischung vorgesehen werden. Hier ist allerdings aufgrund der Nähe zu Straße und Bahn Wohnnutzung nur mit besonderen Maßnahmen zu realisieren. Es müssen jedenfalls die großen Platanen auf der Südseite erhalten bleiben. Damit bleibt nur eine geringe Bautiefe bzw. es kann bei entsprechender Verkehrsplanung durch eine Reduzierung der Straßenfläche gewonnener Platz der Baufläche zugeschlagen werden. Die heute vorhandenen ca. 60 Stellplätze (ca. 30 öffentliche Stellplätze und ca. 30 Stellplätze von Daimler genutzt) müssen in einer Tiefgarage oder einem Parkhaus untergebracht werden.

Für die Bebauung beider Parkplätze sollen im Sinne der IBA'27-Ziele durchaus experimentelle und zukunftsweisende Ansätze gewählt werden.

Zur erwünschten Nutzungsmischung gehört bei der Entwicklung von Wohnnutzung auch ein Anteil an geförderten Wohnungen.

Lindenschulzentrum

Das Lindenschulzentrum hat heute ca. 1.400 Schüler*innen. Die vorhandenen Pavillons auf der Nordseite der Lindenschulstraße müssen aus baurechtlichen Gründen abgerissen werden. Als Ersatz und zusätzlicher Bedarf werden ca. 3.000 m² Programmfläche Schule und ca. 1.500 m² Programmfläche Sporthalle für eine Sporthalle benötigt, entsprechend insgesamt eine Bruttogesamtfläche (BGF) von ca. 9.000 m². Im Rahmen der Mehrfachbeauftragung soll geprüft werden, ob ein Teil dieses Bedarfs auf den Flächen des Parkplatzes „Kino-Bauer“ realisiert werden kann. Ergänzend dazu können noch verfügbare Erweiterungspotenziale auf dem derzeitigen Schulgrundstück geprüft werden. Der Fokus soll jedoch auf der Fläche der Parkplätze liegen, um die Campusentwicklung mit neuen räumlichen und pädagogischen Möglichkeiten zu unterstützen.



Lindenschulzentrum



Lindenschulzentrum Bereich Mensa

Ruderclub

Im Gebäude der Inselstraße 147 befinden sich eine gastronomische Nutzung sowie die Stuttgarter Rudergesellschaft von 1899 e.V. (<https://www.strg1899.de>). Hinter dem Gebäude direkt am Kanal befindet sich die Kanu-Sparte der Sportgemeinschaft Untertürkheim (SGU) mit einem kleinen Schuppen zur Lagerung der Kanus.

Die Stuttgarter Rudergesellschaft hat rund 300 Mitglieder und ist seit 1967 im Erbbaurecht am Unterkanal beheimatet. Der Rudergesellschaft stehen derzeit ca. 900 qm Fläche im Erdgeschoss der Bootshalle zur Verfügung. Hier sind neben den Booten eine Werkstatt, Umkleieräume mit Duschen, Nebenräume, Toiletten sowie ein Kraftraum (90qm) untergebracht. Im Obergeschoss befindet sich die Gastwirtschaft „Halle Emil“ mit einer großen Terrasse auf der Bootshalle Richtung Hallenbad sowie einer kleinen Terrasse Richtung Nordwesten.

Der Ruderverein mit seinen 300 Mitgliedern benötigt für seinen Betrieb mehr Fläche. Dies betrifft insbesondere Kraftraum und Sanitäranlagen. Gedacht ist an eine Aufstockung, die dann auch Restaurant, Terrasse und Dach als Aufenthaltsort in die Betrachtung mit einbezieht. Eine weitere Flächenversiegelung ist zu vermeiden.

Die aktuelle Verkehrssituation, d.h. die Erschließung der hier vorhandenen Nutzungen gemeinsam mit der Nutzung als Neckarradweg mit schnell fahrenden Fahrradpendler*innen erzeugt regelmäßig Konflikte. Die Parkplätze für den Ruderverein (6) und für die Gaststätte (2) können im Gebiet neu geordnet werden, um eine möglichst autofreie Zuwegung zu schaffen. Es muss jedoch in jedem Fall die Zufahrt für ein Zugfahrzeug mit einem 12 m langen Bootshänger sowie für Rettungsfahrzeuge weiterhin möglich bleiben. Es sollen ca. 20 Fahrradabstellplätze geschaffen werden.



Stuttgarter Rudergesellschaft, die Gaststätte



Ruderboote des Vereins

Inselrestaurant, Fahrradstation, Eingang Inselbad

Der Parkplatz des Inselbads hat heute ca. 193 Stellplätze. Davon sind baurechtlich notwendig für das Inselbad 77 Stellplätze und für das Hallenbad und den Ruderclub insgesamt 62 Stellplätze. 54 Stellplätze sind zusätzlich verfügbar. Demgegenüber stehen bis zu 7.000 Besucher*innen an schönen Sommersonntagen, von denen die Mehrzahl den ÖV nutzt. Dennoch herrscht im Lindenschulviertel an solchen Tagen ein enormer Parkdruck.

Auch hier soll der bezüglich Flächennutzung ineffiziente Parkplatz durch wertvollere Nutzungen ersetzt werden. Im Hinblick auf den Zielort Freibad und auf die Lage am künftigen Radschnellweg und (nur wenig weiter weg) am Neckartalweg erscheint in jedem Fall eine Fahrradstation mit ausreichend Abstellplätzen und einer Werkstatt wichtig. Weitere Nutzungsüberlegungen sind eine Gastronomie mit Blick auf den Neckar sowie ggfs. weitere Nutzungen, die den Ort auch dann beleben, wenn im Winter das Freibad geschlossen bleibt. Die Öffnung des Dammwegs im Inselbad für die

Öffentlichkeit (siehe Kapitel unten) und die Einrichtung eines Aufenthalts an der Inselspitze mindert die ohnehin knappen Freiflächen im Bad. Als Ausgleich könnte außerhalb des Freibadgeländes eine an das Kanalufer anschließende Fläche für Aktivitäten im Freien dienen, die dann auch je nach Sportart mehr oder weniger ganzjährig nutzbar wäre. Auch hier können Ideen im Sinne des Konzepts urbaner Bewegungsräume in die Entwürfe einfließen.

Die besondere Architektur des Eingangsbereichs kommt heute durch den vorgelagerten Parkplatz nicht zur Geltung. Ein gestalteter Vorplatz mit Aufenthaltsqualität würde der baukulturellen Bedeutung des denkmalgeschützten Inselbads eher Rechnung tragen. Die an manchen Tagen langen Menschenschlangen vor dem Eingangsbereich sind zu berücksichtigen.

Einige für den Betrieb notwendige Stellplätze sowie Behindertenstellplätze sind weiterhin vorzusehen. Denkbar ist auch eine Stapelung von Stellplätzen in einem künftigen Gebäude. Die anderen baurechtlich notwendigen Stellplätze sind andernorts unterzubringen, etwa in einem künftigen Parkhaus „Böhlerstahl“. In diesem Fall muss der Weg entsprechend attraktiv ausgestaltet sein.

Bei allen Nutzungsänderungen, welche die Vorflächen des Inselbads betreffen, ist folgendes zu berücksichtigen:

- > Rettungszufahrt direkt vor den Haupteingang
- > Zufahrt zum Betriebshof am nördlichen Ende des Vorplatzes
- > Andienung der Freibadgastronomie am südlichen Ende des Vorplatzes
- > Einige Stellplätze für die Beschäftigten des Bades sowie der Gastronomie

Neckarufer am Inselbad

Mit der Möglichkeit, durchgängig entlang des Neckars vom Lindenschulviertel bis über die Mündung des Kraftwerkskanals am „Daimlerparkhaus“ zu flanieren, könnte künftig ein neuer öffentlicher Freiraum am Fluss und damit ein identitätsstiftender Ort für Untertürkheim entstehen. Dazu sollen im Rahmen des Verfahrens Vorschläge gemacht werden, wie das Neckarufer im Bereich des Inselbads künftig für die Öffentlichkeit zugänglich und mit Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten der Fluss erlebbar werden kann. In diese Gestaltung integriert, soll auch eine öffentliche Fußwegeverbindung (Radverkehr wird weiter am Hallenbad geführt) entlang des Inselbades entstehen.

Dabei ist eine notwendige, gestalterisch verträgliche sowie verkehrssichere Abgrenzung zum Inselbad und der denkmalschutzrechtliche Status des Inselbads als geschützte Sachgesamtheit zu berücksichtigen. Die Becken sowie die angrenzenden Belagsflächen des Bades sind unbedingt zu erhalten. Auch der vor einigen Jahren errichtete Rutschenturm ist zu belassen und in die Gestaltung zu integrieren. Es ist zu beachten, dass an heißen Sommertagen mehrere tausend Gäste zeitgleich anwesend sind. An solchen Tagen wird der Damm intensiv genutzt. Außerdem trägt der im Freibadgelände südliche Neckardamm zur Aufenthaltsqualität im Inselbad bei: Kein Zaun behindert die freie Blickbeziehung zum gegenüberliegenden Neckarufer, die Freibadgäste können von Außenstehenden unbeobachtet entspannen. Deswegen können bei den Lösungsvorschlägen auch Ideen einfließen, wie der Neckardamm nur zu den Jahreszeiten von der Öffentlichkeit genutzt wird, wenn das Inselbad geschlossen hat (November - März). Auch in diesem Fall ist eine verkehrssichere Abgrenzung zum Inselbad notwendig.

In Verlängerung zu dieser Ufergestaltung am Inselbad, werden als Teil der Gesamtkonzeption Vorschläge zur Querung des Kraftwerkskanals z.B. mittels eines Fußgängerstegs oder einer handbetriebenen Seilfähre etc. erwartet. Dieses Element muss so ausgestaltet sein, dass die Ein- und Ausfahrt in den Kraftwerkskanal für Boote und Arbeitsschiffe auch künftig ungehindert möglich ist.

Bei Hochwasser werden Teilflächen des Inselbads regelmäßig überflutet (siehe Kapitel Hochwasserschutz). Weil die Dämme in Richtung Inselspitze an Höhe verlieren, kann dort Wasser rückstauen und in das Inselbad vordringen. Bei den Planungen ist daher zu prüfen, ob in diesem Bereich der Hochwasserschutz verbessert werden könnte. Problematisch sind nicht nur die starken Wasserstandschwankungen, sondern auch die bei Hochwasser auftretenden extremen Strömungsgeschwindigkeiten sowie die hohe Treibgutfracht (schwimmende Baumstämme). Daher sind alle Einrichtungen am Ufer sowie die gesamte Ufergestaltung entsprechend robust vorzunehmen.



Fußweg auf dem Damm im Inselbad



Staustufe Untertürkheim

Ufer am Unterkanal

Entlang des Ufers im Unterwasser des Kraftwerks verläuft nordseitig der Neckartalradweg. Dieser Bereich ist zudem geprägt vom Hallenbad, dem Ruderclub und der Gastronomie. Im weiteren Verlauf des Kanals bis hin zum Parkhaus der Firma Daimler AG ist das Wasser aufgrund dichter Vegetation heute kaum wahrnehmbar. Mit einer Öffnung und Schaffung von Zugängen zum Wasser, könnten in diesem Uferabschnitt Aufenthaltsqualitäten geschaffen und die räumlichen beziehungsweise ökologischen Qualitäten des Kraftwerkskanals erfahrbar gemacht werden. Das Vorfeld des Ruderclubs wird durch die Wassersportler genutzt, um die Boote klar zu machen und zu Wasser zu lassen. Dies soll auch künftig uneingeschränkt möglich sein und ist bei der Gestaltung zu berücksichtigen.

Mit dem Gewässerabschnitt des Unterkanals unterhalb des Kraftwerks bis zur Mündung in den Neckar handelt es sich um einen der ökologisch hochwertigsten Fließgewässerabschnitte am Neckar in Stuttgart. Neben der hochwertigen Ufervegetation führen die guten Strömungsverhältnisse (regelmäßig hohe Strömungsgeschwindigkeiten) zu besonders hochwertigen Habitaten für die Fischfauna. Gestaltungsmaßnahmen am Ufer müssen sehr behutsam vorgenommen werden und können nur kleine Flächen beanspruchen. Die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft müssen vor Ort kompensiert werden.

Der Neckartalradweg verläuft zwischen Hallenbad und Daimler-Werksgelände am rechten Kanalufer entlang. Nach der Einmündung des Kanals in den Neckar setzt er sich an dessen rechtem Ufer entlang Richtung Bad Cannstatt fort. Das Parkhaus ist direkt an den Uferand des Unterkanals gebaut. Der Radweg, im Mischverkehr mit Fußgängern, wird in diesem Abschnitt auf einer schmalen Auskragung über dem

Wasser geführt. Die Breite ist zu gering, an den Engstellen ist Begegnungsverkehr nicht möglich.

Die teilnehmenden Büros sollen Vorschläge erarbeiten, die für die verkehrlichen Belange adäquate Lösungen bieten und an dieser exponierten Stelle den Bezug zum Wasser herstellen. Eine weitere Auskrägung über den Kanal ist nicht erwünscht.



Parkhaus der Daimler AG am Unterkanal mit konfliktreicher Fuß- und Radverkehrsverbindung

Ufer am Oberkanal

Der Oberkanal verläuft zwischen dem Wehr am Neckar und dem Wasserkraftwerk. Westlich des Oberkanals (Inselstraße 140/144) soll ein gemischt genutztes Viertel mit dem Schwerpunkt Wohnen entstehen (siehe Abschnitt Plangebiet Inselstraße 140/144). Der Uferabschnitt zwischen künftiger Wohnbebauung und dem Kraftwerkskanal soll jedoch in diesem Verfahren entwickelt werden. Gewünscht ist eine 9 m breite Umgestaltung zum „grünen“ öffentlichen Raum mit Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser. Zudem ist innerhalb dieses Bereichs eine Geh- und Radwegverbindung (mind. 3,5 m Breite) notwendig, um die Straße „Am Ölhafen“ mit dem identitätsstiftenden Klinkerbau des Wasserkraftwerks zu verbinden.

Weiterhin soll auch der öffentliche Raum zwischen der Neubebauung der Inselstraße 140/144 und dem Wasserkraftwerk in diesem Verfahren entwickelt werden. Hierzu werden von den Teilnehmenden Lösungen erwartet, welche auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses Inselstraße 140/144 die Freiflächen weiterdenkt und die Idee eines öffentlichen Quartiersplatzes integriert. Der Platz soll sich durch eine hohe architektonische Qualität auszeichnen und klimagerecht sein. Diesbezüglich ist auch insbesondere die Fischtreppe in die Planungen zu integrieren (siehe nächster Abschnitt). Auch Überlegungen zu einem Brückenschlag zur Straße „Beim Inselkraftwerk“ über den Kanal können in die Lösungsvorschläge Eingang finden.

Fischtreppe beim Inselkraftwerk - Ökologische Durchgängigkeit des Kraftwerkskanals

Ziel der Europäischen Wasser-
rahmenrichtlinie (WRRL) ist es, für
möglichst viele Fließgewässer, Seen
und das Grundwasser einen guten
Zustand zu erreichen.

Zu den erforderlichen Maßnahmen
zur Erreichung dieses Ziels, gehört
die Wiederherstellung der ökologi-
schen Durchgängigkeit in den Flüs-
sen. Fischen und wirbellosen Klein-
lebewesen soll die ungehinderte
Wanderung stromauf und stromab
zwischen ihren typischen Nahrungs-,
Laich- und Rückzugslebensräumen
ermöglicht werden.



Wasserauslass nach Energiegewinnung das Kraftwerk

Dieser Zustand der ökologischen Durchgängigkeit wird auch für die Staustufe Untertürkheim angestrebt. Dazu soll im Bereich des Inselkraftwerks eine Fischaufstiegsanlage geschaffen werden. Hydrologische Gutachten liegen dazu noch nicht vor, im Rahmen des Werkstattverfahrens sollen aber erste Vorschläge zur Einbindung einer Fischaufstiegsanlage in das räumliche Umfeld des Kraftwerksgebäudes gemacht werden. Dazu bietet sich der Bereich südwestlich des Kraftwerksgebäude an. Unter Berücksichtigung ökologischer und hydrologischer Aspekte, werden in erster Linie Vorschläge dazu erwartet, wie die Fischtreppe als Gestaltungselement in den neuen Platz am Inselkraftwerk eingebunden werden und zur Erlebarkeit des Elements Wasser beitragen kann.

Neckarufer in der Straße „Am Ölhafen“

Zur Planung „Neckarufer im Lindenschulviertel“ siehe Abschnitt 3 Rahmenbedingungen: „Planungen, Masterplan „„Erlebnisraum Neckar – ein Masterplan für Stuttgart als Stadt am Fluss““.

Die Straße am Ölhafen soll künftig für den allgemeinen motorisierten Verkehr gesperrt werden und nur noch als Rettungszufahrt zum Ölhafen dienen. Somit kann ein Uferabschnitt entwickelt werden, der vorrangig den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen zur Verfügung steht. Mit zusätzlicher Schaffung von Aufenthaltsqualitäten könnte dieser Bereich deutlich aufgewertet und in Ergänzung zum bereits geplanten Uferabschnitt zu einem attraktiven Ort am Fluss entwickelt werden. Hierzu sind Gestaltungsvorschläge erwünscht.

Die Uferböschung zwischen dem geplanten Projekt „Neckarufer im Lindenschulviertel“ und dem Stauwehr Untertürkheim ist sehr steil. Zudem stellt das naheliegende Stauwehr im Neckar und die dadurch starke Strömung im Fluss, eine Gefahr für Personen am Wasser dar. Aus diesen Gründen ist dieser Uferabschnitt nicht zur Schaffung direkter Wasserzugänge geeignet. Auf eine derartige Ausgestaltung der Uferböschung zwischen Stauwehr und dem anstehenden Projekt „Neckarufer im Lindenschulviertel“ soll daher verzichtet werden.

Wangener Ufer

Um das Thema Vernetzung auch über den Neckar hinweg zu tragen, wird jenseits des Lindenschulviertels sowohl die Inselbrücke über den Neckar als auch auf Wangener Gemarkung ein Uferbereich nordwestlich der Schleuse in das Planungsgebiet einbezogen. Mit der vorhandenen befestigten Fläche an der Kaimauer ist bereits eine große ebene Fläche vorhanden, die für Aufenthalt und Aktivität am Wasser genutzt werden kann. Es werden von den Büros Vorschläge erwartet, wie dieser Bereich durch eine breite Öffentlichkeit bespielt und genutzt werden kann. Die Vorschläge sollen sich an den übergeordneten städtebaulichen Vorgaben zu Beginn dieses Kapitels orientieren. Die Funktion der vorhandenen Slipanlage darf nicht beeinträchtigt werden.



Uferbereich Wangen

Teil C



C. Anlagen

Die in Teil A unter Punkt 7 genannten Unterlagen werden den Teilnehmenden als Download-Link unter: [XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX](#) zur Verfügung gestellt.

steg.de