Positionspapier Expert:innen

Entwurf

Zukunft Leonhards Vorstadt

Kooperative Wege in eine gemeinsame Zukunft

STUTTGART

IBA27.de/Projekt

Das vorliegende Positionspapier entstand während der Werkstattphase zur ›Nachspielzeit‹ im Zeitraum Januar bis April 2021.

Es wurden Expertinnen und Experten aus vier Fachbereichen sowie die mit der Planung befassten Ämter eingebunden. Ziel war es, die Entwicklung vor Ort differenziert und themenbezogen zu betrachten.

Dabei ging es, wie in der Begleitbroschüre zum Strategieplan dargelegt, einerseits um die gesamtheitliche Betrachtung der Leonhardsvorstadt, also dem Bohnenviertel, dem Leonhardsviertel und seinen angrenzenden Gebieten Richtung Innenstadt und Halbhöhenlage und andererseits um das Baufeld ›Neue Mitte‹ im Zentrum des Viertels auf dem ehemaligen Züblin-Areal.

(Entwurf)

Inhaltsverzeichnis

Grundlage der integrierten Betrachtung 2

Bauweise - zirkulär, klimapositiv, nachhaltig 4

Klimasensible Freiraumplanung 20

Mobilität und Verkehr 34

Sharing-Kultur und Steuerungsinstrumente 42

Am verfahren Beteiligte 44

Impressum 45

Grundlage der integrierten Betrachtung

Die Leitlinien für eine integrierte Entwicklung der Leonhardsvorstadt generieren sich u.a. aus der überarbeiteten Leipzig-Charta 2020 und den global gesetzten Nachhaltigkeitszielen, den Sustainable Development Goals (SDG's). Die dort artikulierten Zielsetzungen stellen einen lang anhaltenden und andauernden Dialog rund um eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklungspolitik dar.

Dabei werden die Kommunen vor Ort dazu angehalten, einen jeweils für sich gültigen und ortsspezifischen Kontext herzustellen. Denn das erklärte Ziel ist es, für den spezifischen Ort und deren Menschen, aber auch deren Ökonomien nachhaltige Strategien zu artikulieren, deren Visionen und Leitbilder auf Basis konkreter Maßnahmenkataloge durch kooperativ handelnde Akteure verfolgt und vorangetrieben werden.

Verständlicherweise lassen sich in einer kompakten Werkstattphase mit vier geladenen Büros keine umfassenden und abschließenden Ergebnisse erzielen, auf dessen Grundlage nun umgehend "losgelegt" werden könnte. Dennoch sind die entwickelten Positionen sehr konkret und zeigen unmissverständlich auf, worauf es nun ankommt, welche Themen weiter vertieft und vorbereitend untersucht werden müssen, damit im Rahmen eines innovativ angelegten Konzeptverfahrens ein kooperativ agierendes Konsortium zur Entwicklung der Bauflächen gefunden werden kann. Denn der Weg zum Ziel, dem Ausstellungsjahr der Internationalen Bauausstellung StadtRegion Stuttgart (IBA'27) und der damit einhergehenden, abschließenden Entwicklung der ›Neuen Mitte‹ wurde mit diesem Positionspapier vorgezeichnet, bzw. präzisiert.

Es braucht den eingeschlagenen, in sich verzahnten Prozess, der harte Brüche in der Planung verhindert und auf bereits entstandenem Wissen aufbaut. Denn im Nachgang an das Konzeptverfahren geht es direkt in die Planung und Umsetzung konkreter Architekturen - in einem gemeinschaftlichen Konsortium aus verschiedenen Akteuren - kooperativ, nachhaltig und sozialverträglich.

Bauweise - zirkulär, klimapositiv, nachhaltig

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung von Bauprojekten beschränkt sich in der Regel durch die Betrachtung der Kostengruppe 300 (Baukonstruktion) und 400 (Haustechnik). Betriebskosten bezahlt in der Regel der Mieter/ Nutzer. Gesellschaftliche Folgekosten (u.a. CO2-Folgekosten) werden nicht mit eingepreist. Die gesetzlichen Vorgaben für Energiestandards umfassen zudem nicht den Verbrauch von Strom im Gebäudebetrieb. Der Energieverbrauch durch das Bauen selbst (Graue Energie) wird ebenfalls nicht bilanziert.

Dadurch wird die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit signifikant verzerrt. Förderprogramme wie z.B. die der KFW, fokussieren sich nach wie vor auf die Energieeffizienz und fördern kein CO2-minderndes Bauen. Die Wohnbauförderungen knüpft nach wie vor ihre Programme an strenge Richtlinien hinsichtlich möglicher Wohnungstypen. Zudem ist die Miethöhe über die Förderung gedeckelt. Das wirtschaftliche Errichten und Betreiben von Gebäuden führt dadurch häufig zu Gebäuden minderer Qualität: Baustoffe sind teilweise gesundheitsschädlich, eignen sich nicht für zirkuläre Wertschöpfungsketten, emittieren bei Ihrer Erzeugung schädliche Klimagase, etc.

Folgekosten die z.B. durch CO2-Emissionen und Ressourcenverknappung in der Zukunft entstehen werden vergesellschaftet. Auch Kosten einen Teilrückbau im Rahmen einer Umnutzung oder Kosten durch den Rückbau der gesamten Gebäudestruktur fallen real an, werden aber in der Regel nicht betrachtet, da sich diese erst in der Zukunft abspielen und teilweise schwer bewertet und eingepreist werden können.

Für ein Pilotprojekt der IBA’27 sollten Strategien entwickelt werden, die diese Konflikte auflösen bzw. beispielhaft aufzeigen, dass ökologisches und sozial verträgliches Bauen kein Widerspruch sein müssen. Bei einer ganzheitlichen, differenzierten Betrachtung der Entwurfsaufgabe sollte sich die Wirtschaftlichkeit darstellen lassen. Kompromisse bei der Auswahl und der Bauweise sollten vermieden werden. Investitionen in eine regenerative Energieversorgung amortisieren sich in der Regel, bei einer entsprechenden Laufzeit.

Die regulären Mindestanforderungen sollten bei diesem Projekt hinterfragt und die Ergebnisse in einem interdisziplinären und integrativen Planungsprozess zu einem “sinnigen Ganzen” zusammengeführt werden.

Das Projekt sollte beispielhaft Antworten an zukünftiges Bauen herausarbeiten und aufzeigen. Ökologische und regenerative Ansprüche sollten auf der anderen Seite kein Selbstzweck sein. Eine Übererfüllung der ökologischen Möglichkeiten sorgt nicht unbedingt für einen Best-Case-Projekt.

Ziel sollte es sein, einen ergebnisoffenen Planungsprozess zu initiieren, um iterativ zu einer für den Standort ausgewogenen, ganzheitlichen Lösung zu gelangen. Die Gewichtung einzelner Entwurfsparameter soll und kann sich je nach konzeptioneller Ausrichtung verändern. Es soll ein Ergebnis entstehen, dass Synergiepotenziale identifiziert und diese zu einem systemischen Konzept zusammenführt.

Möglichkeiten der baulichen Herangehensweise

Die bauliche Entwicklung auf dem Baufeld ”Neue Mitte” der Leonhardsvorstadt basiert auf zwei Ansätzen, welche sich in der Herangehensweise grundsätzlich unterscheiden.

- Eine Neubebauung auf einem bereinigten Grundstück
- Die (Um-)Nutzung, bzw. Weiterentwicklung der Bestandsstruktur des Parkhaus Züblin

Bei der Ermittlung einer angemessenen baulichen Entwicklung können verschiedene Aspekte herangezogen werden, um zu ermitteln welcher Ansatz die größtmöglichen Vorteile für das angedachte Vorhaben mit sich bringt.

Damit die am Konzeptverfahren teilnehmenden Akteure eine eigene Haltung zur gewünschten baulichen Entwicklung einnehmen können, werden folgende Anhaltspunkte vorgebracht.

Flächeneffizienz

Das Projektgebiet kann exemplarisch aufzeigen, dass Nachverdichtung im innerstädtischen Kontext, nicht zwangsläufig zu Konflikten zwischen den vielschichtigen Anforderungen an das Stadtquartier führen muss. Dabei ist vor allem entscheidend, dass Nachverdichtung nicht solitär als eine bauliche Nachverdichtung verstanden wird.

Auch eine programmatische Nachverdichtung, kann hybride, „dichte“ Stadtquartiere fördern. Eine differenzierte räumliche und zeitliche Mehrfachnutzung von vorhandenen Flächen, sorgt einerseits für ein dichteres Quartier, nutzt

Flächen intensiver und sorgt gleichzeitig für mehr Urbanität. Auch eine Mehrfachprogrammierung von Dach und Fassadenflächen, muss nicht unbedingt zu Nutzungskonflikten führen (z.B. begrünte Pergola ergänzt durch PV erzeugt Strom spendet Schatten und verbessert das Mikroklima durch Verdunstung). Ziel sollte es sein, den Mehrwert für das Projektgebiet und die Potentiale für positive Auswirkungen von baulicher und nutzungsspezifischer, programmatischer und sozialer Nachverdichtung aufzuzeigen und auszuarbeiten.

Ziel der Grundrissgestaltung

Es sollten alternative Grundriss- und Wohntypologien mit einer Reduzierung der Individualflächen und einem Fokus auf gemeinschaftliche Räume gegenüber den geltenden Vorgaben der Wohnbauförderung schematisch aufgezeigt werden.

Darüber hinaus sollten Flächen und Räume durch eine Nutzungsüberlagerung maximal ausgelastet werden, statt diese individuell zu besitzen, bzw. zu besetzen. Es könnte darum gehen, dieses Prinzip über die Wohnungen und sonstige Nutzungseinheiten hinaus zu erweitern und die Schnittmengen zum öffentlichen Raum auszuloten.

▲ **Privat / halbprivat / halböffentlich / öffentlich: Dieses Spannungsfeld wird Schnittmengen sichtbar machen, die sich planerisch qualifizieren lassen sollten.**

Bauweise - klimapositiv, zirkulär, nachhaltig

Ressourcen

Parkhaus
Das Parkhaus ist ein prägnantes bauliches Zeugnis der Nachkriegsmoderne und ist Zeugnis des Wunsches nach einer autogerechten Stadt. Es gilt mit seiner Konstruktion als “Parkrampe” zudem als beispielhafte Typologie. Eine Weiter- und Umnutzung der Gebäudestruktur für eine Zeit mit transformierten Mobilitätskonzepten, bietet die Möglichkeit exemplarisch eine Alternative zum indifferenten Abriss aufzuzeigen. Dieser Ansatz bietet auch die Chance, das Erbe der Nachkriegsmoderne auch in Zukunft erlebbar zu halten. Darüber hinaus bietet das Gebäude einen hohen Identifikationswert in der Stadt selbst, somit kann bei einer Weiterentwicklung der Struktur an bestehenden Emotionen angeknüpft und die Identität des Viertels zusätzlich gestärkt werden.

Baustoffe
Der Bausektor steht vor einer umfassenden Transformation. Die notwendige Dekarbonisierung der Wirtschaft erfordert neben einer Energiewende hin zur Verwendung ausschließlich regenerativer Energien, eine “Ressourcenwende” im Gebäudesektor. Diese wird vor allem aus zwei Gründen notwendig:

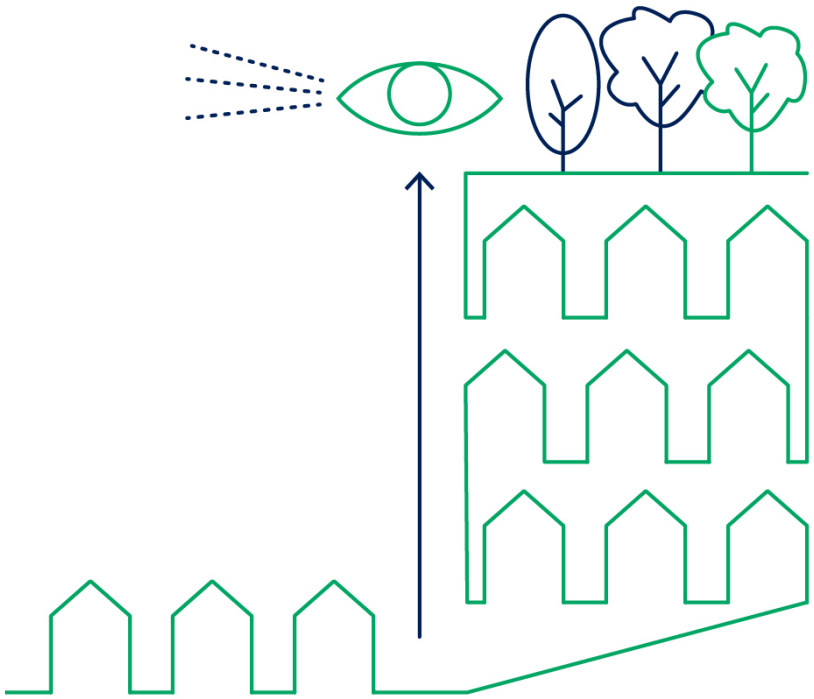
Graue Energie: Um die Klimaziele erreichen zu können, ist es wesentlich, kurzfristig CO_2- Emissionen zu vermeiden. Dazu reicht es nicht, sich auf den Energieverbrauch im Betrieb zu fokussieren, weil dadurch CO_2 Emissionen lediglich langfristig gemindert werden. Aufgrund der Tatsache, dass die Energieversorgung in den kommenden Jahren und Jahrzehnten einen deutlich regenerativen Anteil einnehmen wird, nimmt dieses Potenzial aufgrund dieses Trends langfristig ab. Daher rückt der Anteil grauer Energie, also die Energie, die beim Errichten von Gebäuden durch die Herstellung von Baustoffen erzeugt wird, in den Fokus nachhaltiger Strategien beim Bauen. Ziel muss es deshalb sein, den Ressourcenverbrauch durch Wieder- und Weiterverwendung vorgefundener Rohstoffe aus dem andropozenen Lager zu erhöhen und damit Primärrohstoffe zu substituieren. Die Hypothese lautet also, dass bei der Nutzung von bereits existierenden Ressourcen wie der Tragstruktur des Parkhaus Züblin ein wesentlicher Beitrag zur Nachhaltigkeit von Bauvorhaben gewährleistet werden könnte.

Ressourcengerechtes Bauen: Die Entnahme von Ressourcen hat die planetaren Kapazitäten überschritten. Der Ressourcenverbrauch hat sich in den vergangenen 100 Jahren verachtfacht und steigt weiter massiv an. Nicht erneuerbare Rohstoffe werden knapp. Diese Entwicklung wird sich in den kommenden Jahren und Jahrzehnten weiter verschärfen. Daher muss der Anteil nachwachsender Rohstoffe bei Neubauvorhaben drastisch erhöht werden, bzw. ein strategisches Umdenken bei den zu verwendenden Rohstoffen erfolgen.

Projektparameter
Bei der Projektentwicklung, bzw. der Konzeption der Bauvorhaben soll eine Stakeholder- und Nutzungsspezifische Prüfung auf Nutzbarkeit der Gebäudestruktur des Parkhaus Züblin erfolgen.

Weiterverwendung der Bestandsstruktur:
Ziel sollte es sein, den Rückbau und dadurch die potentielle Zerstörung von Rohstoffen, so weit wie möglich zu vermeiden. Dazu können die räumlichen und strukturellen Eigenarten, welche Hinweise auf sinnvolle Nach- und Weiternutzungen geben mit den eigenen Ideen überlagert werden.

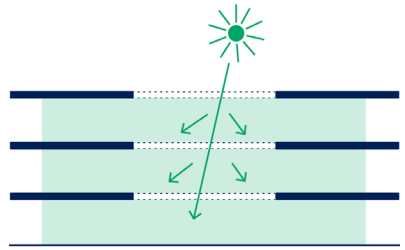
Exemplarische Potenziale zur Weiterverwendung der Parkhaus-Struktur



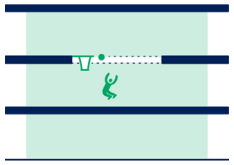
Prinzip: Die vertikale Stadt.
Die Nutzungen des Straßenraums können durch die Rampenstruktur in das Parkhaus und bis zum Dach weitergeführt werden.

Mit Deckenausschnitten und Raumhöhen spielen:

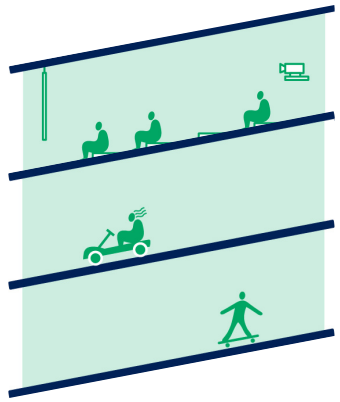
- Belichtung verbessern



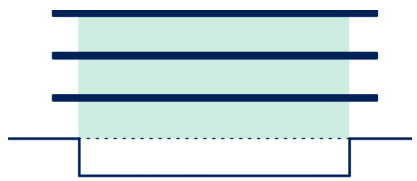
- Raumhöhe anpassen



Deckenneigung zur Begünstigung spezifischer Nutzungen ausnutzen:



Keller nutzen:



z.B. als Zisterne

z.B. zum Pilze züchten

z.B. als Speichermasse

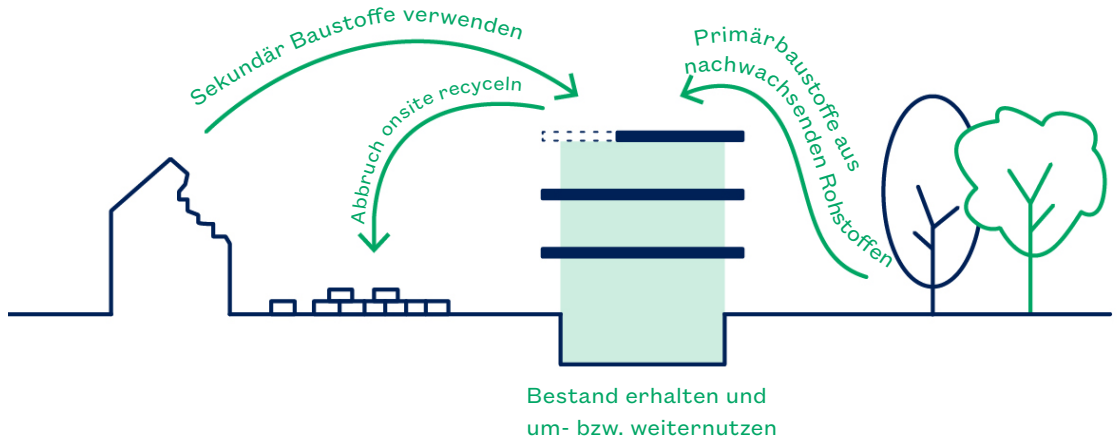
Wiederverwendung:
Baustoffe die zurückgebaut werden, um die Gebäudestruktur für eine neue Nutzung zu qualifizieren, sollten im Idealfall als “Onsite-Recycling” direkt auf dem Grundstück weiterverwendet werden. Dies gilt für alle Bauteile, die sich ggf. zerstörungsfrei ausbauen und wiederverwenden lassen. Aber auch für Rohstoffe wie z.B. Betonabbruch, der sich ggf. als Belag im Außenraum oder als Schüttung in Holzbauten in einem Kaskadenprinzip recyclen und verwendet lässt.

Sekundärrohstoffe:
Sekundäre Bau- und Rohstoffe sind anthropogene Ressourcen - wurden also in Vergangenheit hergestellt, im Vorfeld genutzt und haben sich daher auch Sicht der Nachhaltigkeit bereits amortisiert. Deren Verwendung zu etablieren stellt eine große Herausforderung dar. Einerseits ist deren Verfügbarkeit sowohl qualitativ wie auch quantitativ sicherzustellen. Andererseits muss die Verfügbarkeit zeitlich in den Projektablauf integrierbar sein. Dafür stehen aber zunehmend Partner wie z.B. restado (https://restado.de/) oder die Bauteilbörse (http://www.bauteilboerse-bremen.de/) zur Verfügung. Die Möglichkeiten der Nutzung von Sekundärbaustoffen werden somit verbessert. Dieser Ansatz kann kann somit ein Standbein einer Nachhaltigkeitsstrategie, bzw. eines Ressourcenkonzeptes darstellen.

Darüber hinaus sollte einer möglicherweise notwendigen Verwendung von Beton (z.B. erdberührte Bauteile) Recyclingbeton der Vorrang gegeben werden.

Primärrohstoffe:
Bei der Verwendung von primären Rohstoffen, sollen im Idealfall ausschließlich nachwachsende bzw. vollständig recyclingfähige Rohstoffe verwendet werden. Nachwachsende Baustoffe können sowohl als Konstruktionsmaterial, als auch als Dämmung-, Akustik-, Trittschall-Materialien verwendet werden. Lehm bspw. ist vollständig recyclebar und bringt Masse in das Gebäude und reguliert das Raumklima bei starken Temperaturschwankungen.

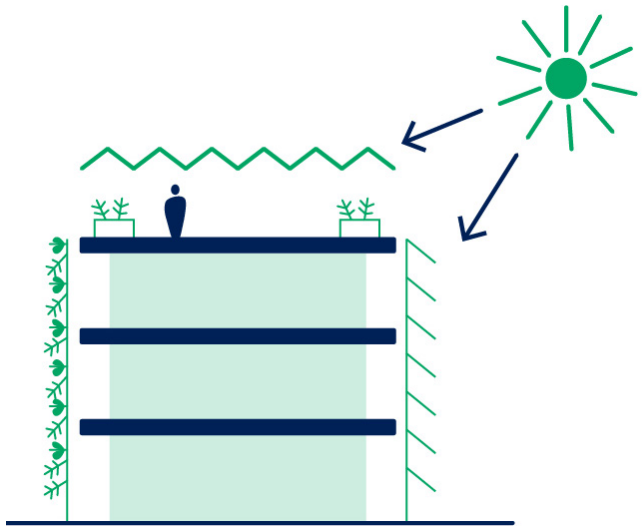
Ressourcenerhaltende Gesamtstrategie
Ressourcenplan für verwendete Bau und Rohstoffe
Bei der Auswahl der Bau- und Rohstoffe sollte ein Ressourcenplan erstellt werden. Neben der Frage nach den Auswirkungen auf Energie und Ressourcenfragen, sollten die Materialien entsprechend Ihrer Materialperfomance im Projekt zu einem ganzheitlichen Entwurfsansatz zusammenfinden. Dabei ist eine spätere Rückbaubarkeit und Wiederverwendung der einzelnen Gebäudekomponenten immanenter Bestandteil der konstruktiven Strategie.



▲ **Das zirkuläre Quartier**

Gebäudetechnik

Bei der Grundriss- und Fassadengestaltung sollte passive Solarenergienutzung optimiert werden.
Die Be- und Entlüftung erfolgt vorzugsweise natürlich, verstärkt durch die Ausnutzung natürlicher Druckunterschiede (Quer- und Schachtlüftung, große Öffnungsflächen).
Sommerkomfort im Außen- und Innenraum wird durch die quartiersübergreifende Implementierung von Fassaden- und Dachbegrünung sowie von den Bäumen und Wasserflächen erreicht, welche auf natürliche Weise durch ihre Verdunstungskühlung und Verschattung neben dem Innenraum auch der Überhitzung städtischer Strukturen entgegenwirken und so raumübergreifend das Wohlbefinden steigern.
Auf maschinelle Raumkühlung sollte konsequent verzichtet werden. Stattdessen sollte die Querlüftung und nächtliche Auskühlung der Gebäudemasse optimiert werden.

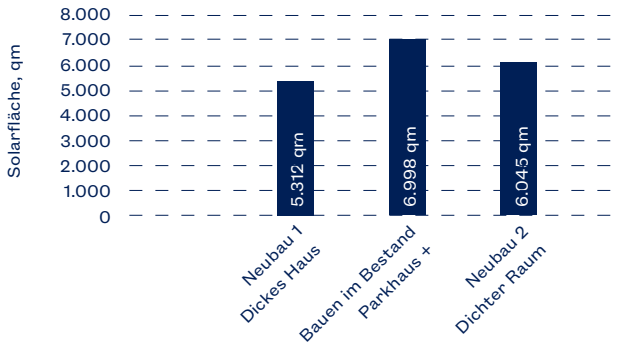


▲ **5 Fassadenflächen aktiv nutzen**
Schnittstelle: Energie / Mikroklima

Klimaneutrale Wärme- und Stromversorgung

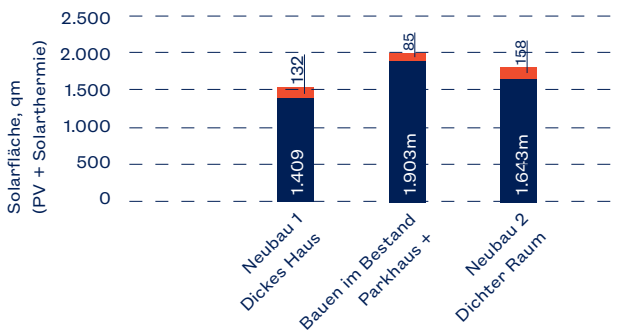
Die Energieversorgung stellt einen zentralen Aspekt hinsichtlich des CO_2-Fußabdruckes dar. Wärme- und Stromerzeugung müssen aus Sicht der Nachhaltigkeit CO_2 neutral werden. Daher wird für das Quartier ein übergreifendes und ressourcenschonendes Energiemanagement angestrebt. Dies beruht auf der Nutzung solarer Energie zur Warmwassererzeugung (Solarthermie) und Stromerzeugung (Photovoltaik). Solarkollektoren und PV-Module werden dabei auf den Dach- und Fassadenflächen untergebracht. Überschüssige Wärme sollte zur Optimierung des Systems in Mehrtages-Speichern zwischengespeichert werden.

Zur Veranschaulichung der im Bestfall zu bereitstellenden Flächen für Solarkollektoren und PV-Module wurde eine Vorberechnung bezogen auf die zu errichtenden Quadratmeter Bruttogeschossfläche (BGF) erstellt. Dabei verdeutlicht sich ein zentraler Zielkonflikt: Eine angemessene Aufteilung der vorhandenen (Dach-)Flächen zwischen Nutzungen für Menschen und der Bereitstellung zur Energieproduktion und Dachbegrünung. Deshalb sollte bei der Planung mit der Ressource Dach- und Fassadenfläche ein bewusster Umgang etabliert werden. Ein Kompromiss könnte beispielsweise vorsehen, dass durch Menschen genutzte Dächer zusätzliche, mit PV-Modulen oder Solarkollektoren bestückte Verschattungselemente erhalten und so zusätzliche, wertvolle Flächen generiert werden.



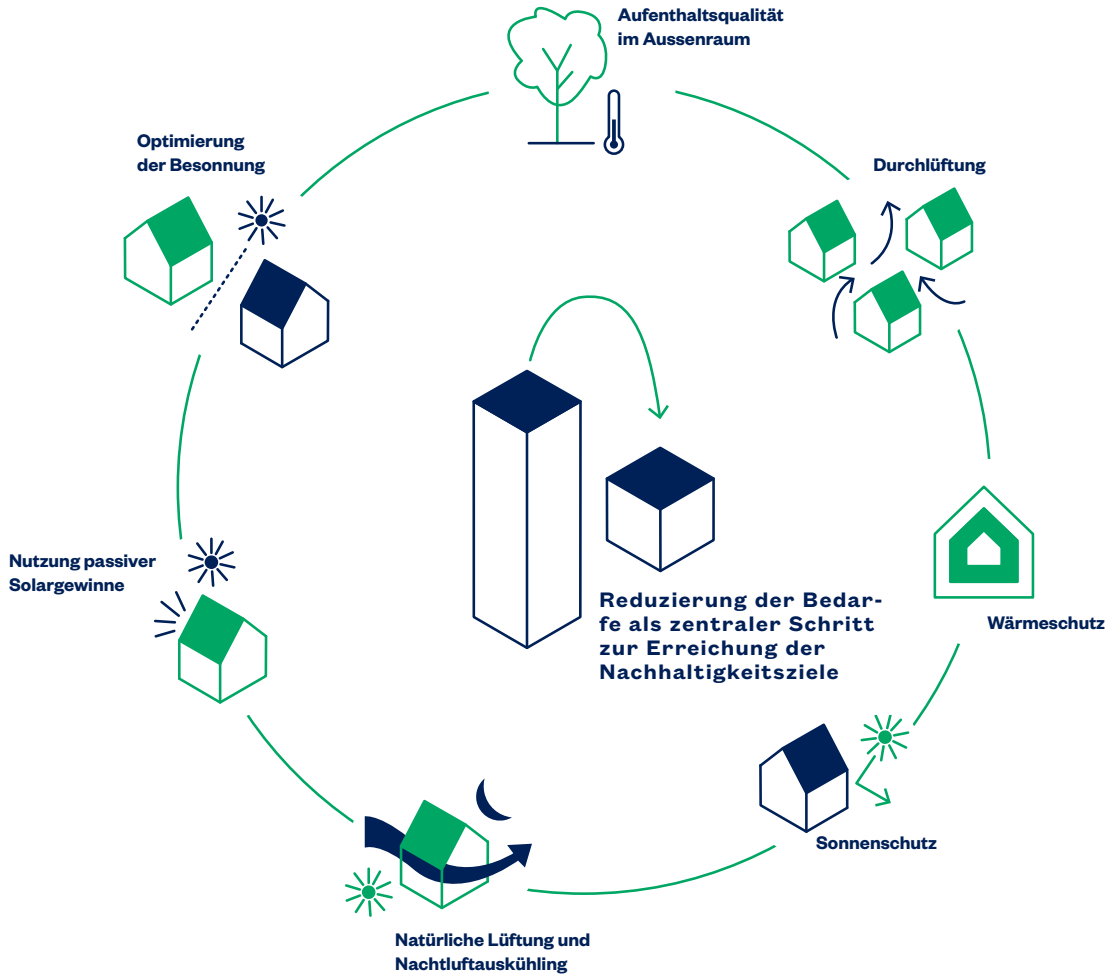
Exemplarische Berechnung der benötigten PV-Flächen zur Deckung des Nutzerstroms

Photovoltaikmodule erzeugen regenerativen Strom. Durch die Vielzahl der unterschiedlichen Programmflächen im Quartier und weil auch Ladesäulen für die Elektromobilität versorgt werden können ist ein hoher Anteil an direkt vor Ort genutztem Strom und damit eine hohe Netzdienlichkeit erreichbar.



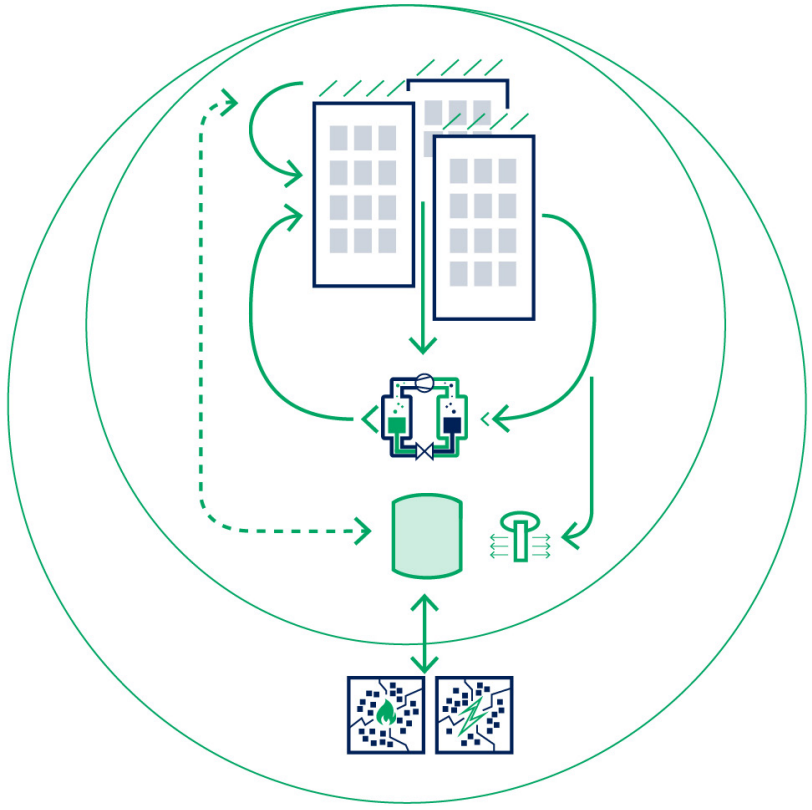
Exemplarische Berechnung zur Deckung des Strombedarfs für Wärme-/Kälteerzeugung

Solare Energie wird zur Warmwasser- und Wärmeerzeugung (Solarthermie) genutzt. Mehrtages-Wärmespeicher helfen einen solaren Deckungsanteil von bis zu 30 % der Wärmebedarfe zu erreichen. Abhängig von den Bedarfen und vom Energieversorgungskonzept sind mindestens die Flächen zur Kompensation des CO_2-Fußabdruckes aus der Wärme- und Kälteerzeugung bereitzustellen (bei ca. 18.000m² BGF derzeit ca. 2000 m² PV-Module).



Konzeptskizze zur Maximierung passiver Maßnahmen: Eine größtmögliche Überlagerung und Verzahnung der passiven Maßnahmen kann einen signifikanten Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten.

▼ **Konzeptskizze für eine Strategie der Wärme- und Stromversorgung**



Durch eine quartiersbezogenes Energiekonzept besteht die Möglichkeit der Vernetzung mit dem Fernwärmenetz um gegenseitige Synergien effizient zu nutzen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass derzeit die Fernwärme stark CO_2-belastet ist. Damit dieser Energieträger nachhaltig und somit zukunftsfähig ist, muss dieser durch Maßnahmen der Energieversorger entkarbonisiert werden. Dies ist nur durch energiepolitische Maßnahmen machbar und daher auf Quartiersebene nicht lösbar.

▼ **Konzeptskizze für Infrastrukturelemente zur Stärkung der Energieautarkie**

Als Beitrag zur Energieerzeugung am Ort selbst sollten für den lokalen Bedarf auch niederschwellige Lösungen herangezogen werden. Ein bereits erwähntes Beispiel wären PV-Anlagen, die in z.B. Pergolen als Sonnenschutz mit PV kombiniert sind - teilweise berankt teilweise PV.
Diese wären multifunktional im Sinne des Sonnenschutzes und als Stromanbieter für den Bedarf der E-Mobilität oder auch die Beleuchtung denkbar (Mulitmodale Hubs).

Wassermanagement

Wichtiger Bestandteil eines nachhaltigen Quartierskonzeptes ist der sparsame Umgang mit wertvollem Trink- und Regenwasser. Mit einem sinnvollen Wassermanagement kann anfallendes Regenwasser für die Bewässerung genutzt und somit der Trinkwasserbedarf reduziert werden. Außerdem wird damit der sonst einhergehende Energiebedarf zur Bereitstellung vermieden. Die Speicherung des Regenwassers für diese Zwecke und die Bewässerung, die großflächige Begrünung von Fassaden und Dächern wie auch die Entsiegelung der Flächen bewirken eine Entlastung der Entwässerungssysteme und damit gleichzeitig die Steigerung der Widerstandsfähigkeit gegen Starkregenereignisse. Entsprechende Konzepte sollten somit Bestandteil der Planung sein.

Klimasensible Freiraumplanung

Präambel: Stadtklimaanalyse

Zu Beginn jeglicher baulicher Veränderung oder Umgestaltung im öffentlichen Raum und auf den Bauplätzen sind klare Aussagen und Wirkungen aus der Stadtklimaanalyse für die Leonhardsvorstadt wichtig. Dies gilt besonders in Bezug hinsichtlich der Aspekte der lokal wirksamen Frischluftschneisen, der kaltluftgenerierenden Flächen sowie der Abluftsituation im Quartier zu berücksichtigen. Nicht, dass dann Fehler in der Metaebene der Baurechtsplanung passieren, die z.B. Baukörper so positionieren, dass wichtige temperatursenkende Effekte konterkariert werden. Ebenso ist die aktuelle Wind- und Besonnungssituation als Grundlage wichtig, um sowohl bei baulichen Fragen, wie auch im Freiraum darauf jetzt und für die Zukunft der nächsten Jahrzehnte richtig reagieren zu können.

Begrünung und blau-grüne Infrastruktur: Grundhaltung zur Freiraumgestaltung

Klimasensibilität: Vor allem durch die Etablierung von blau-grüner Infrastruktur in Form von Bäumen/Begrünung und durch das Element Wasser.
Das bedeutet, dass die extremer werdende klimatische Entwicklung in unseren Städten (viel trockener und heißer) von Anfang an die vollste Berücksichtigung bei jeder Form der Planung inne haben muss. Die IBA‘27 könnte als die “Klimawandelangepasste IBA” in die Geschichte eingehen und somit der Maßstab für die Entwicklung der städtebaulichen Kultur in Mitteleuropa werden!

Was ist hierfür zu beachten?
Das beginnt beim sorgsamen Umgang mit dem Bestand an Bäumen und führt zu dem Ziel, dass 100% des Oberflächenwassers aus dem Straßenraum und von den Dachflächen

des Quartiers in den Untergrund eingeleitet werden. Wasser, das dort versickert und dem Grundwasser zugeführt werden kann oder direkt den Bäumen zugeleitet und mittels dem Prinzip der Schwammstadt im belebten Boden zwischengespeichert wird. Auch für eine spätere Nutzung z.B. als Gießwasser in Zisternen oder dergleichen könnte das lebensnotwendige Element gespeichert werden (ehemalige Bunker unter dem Leonhardsplatz, Kelleretage des Züblinparkhauses, ...).

Biodiversität stärken und im Sinne struktureller, wie artenspezifischer Vielfalt vorgehen.
Grünräume sichern und vernetzen bedeutet auch in klar unterschiedlichen Strukturen zu denken und hierbei die menschliche Nutzung im urbanen Kontext stark mitzudenken. Soziale Integration kann auch durch Begrünung, beispielsweise saisonal, temporär oder im Rahmen von Zwischennutzung erreicht werden.

Bäume bilden hierbei in der dicht verbauten Bestandsstadt den Schwerpunkt und das Grundgerüst. Bäume sind direkt klimaaktiv für den umgebenden öffentlichen Raum und tragen aufgrund ihrer vielfältigen Struktur und Alterungsfähigkeit zu einem hohen Maß an Biodiversität bei. Dies vor allem dann, wenn sie im entsprechenden Milieu gepflanzt werden und in Kombination mit begrünten Baumscheiben - oder noch besser - in lokalen Tiefbeeten zur Regenwasserretention zur Anwendung kommen.

Eine Vielzahl an Insekten, Vögeln, Reptilien, Kleinsäugern, Moosen und diversen Gefäßpflanzen lassen sich so - im direkten Umfeld des Baumes - je nach Flächenverfügbarkeit direkt in die dicht besiedelte Stadt holen. Eine Kombination von bodengebundener, flächiger Begrünung (wie z.B Kiesbeete) mit gärtnerisch nutzbaren Flächen für die Nachbarschaft, Heckenelementen (zur Lenkung von Hunden und

Menschen), Vertikalbegrünungen (z.B. am Parkhaus oder im Kontext der multimodalen Hubs) und Wasser steht für ein sehr hohes Maß an struktureller Vielfalt die durch entsprechende Überschneidungen noch gefördert werden.

Die exemplarisch angeführten Kiesbeete, als strukturstarkes Element der Steppenvegetation und Insektenhabitate, wären eine Bereicherung z.B. im direkten Umfeld des Übergangs zur B14.
Die Verwendung von stadtklimatoleranten Pflanzen wird bewußt forciert. Zukunftsbaumarten, die nicht unbedingt „heimisch“ sind, aber an die extremen Standorte des Stadtraumes mit seiner Strahlungshitze, der Bodenvibrationen und der Trockenheit angepaßt und für die Entwicklungen der zu erwartenden Verschärfungen im stadtklimatologischen Raum gewappnet sind, sind das Mittel der Wahl.

Materialität und Ästhetik
Nachhaltige Materialien, auch im Sinne der erläuterten Life-Cycle-Costs und vor allem der Co2-Bilanz, sollten als Maxime gelten. Lokale Maßnahmen im Freiraum sollten durch ortsübliche Materialien, Bauweisen und nahegelegene Produktionsstätten unterstützt werden.

Öffentliche Räume

Die öffentlichen Räume sollen sich durch Funktionalität und Nutzbarkeit kennzeichnen. Dies beinhaltet die Berücksichtigung der Nutzungszyklen im Sinne von Tages- und Wochenrhythmus.

Außerdem gilt es Grünräume zu sichern und zu vernetzen. Das bedeutet in unterschiedlichen Strukturen zu denken und hierbei die menschliche Nutzung im urbanen Kontext stark mitzudenken.

Der Schutz und die Integration des reichhaltigen Baumbestandes sollte vor jeder Planung und Ergänzung im Sinne der blau-grünen Infrastruktur berücksichtigt werden. Das Aufasten der Bäume, die Integration der vielfältigen Strauch- und Heckenpflanzungen, wo dies gestalterisch, ökologisch und nutzungsbedingt Sinn macht, sind das Ziel. Ein Tabula rasa vor der Planung muss vermieden werden, stattdessen braucht es eine vertiefende Überprüfung im Sinne einer Bestandsaufnahme, damit die Potenziale aufgezeigt und bestehende Begrünungselemente mitgedacht werden können.

Für die Leonhardsvorstadt im Allgemeinen und die Bereiche der Neuen Mitte wäre eine Sozialraumanalyse zu empfehlen, sofern nicht schon geschehen.

Soziale Integration durch Begrünung, auch saisonal - temporär oder als Zwischennutzung
- niederschwellige Nutzungsangebote im Freiraum
- Alltagstauglichkeit: Sommerpfade gestalten, damit die Bevölkerung auch in heißen Sommermonaten den Weg zu und von „Cool-Spots“, wie nach Bopser möglichst schattig zurückgelegt werden kann. Versehen mit

genügend Trinkbrunnen, schattigen Sitzbänken, wegbegleitendem Spiel
- Sitzgruppen
- Funktionale Stadtmöbel

Bespielbare Straße
- Typus der Parkstraße als für alle Nutzer*innengruppen bespielbaren öffentlichen Raum
- Anreize der Sinne durch Akustik, Geruch und optische Elemente mit der Möglichkeit der Teilnehmenden Beobachtung beim Spiel, Sport oder Flanieren von anderen Menschen
- Ausreichend Sitzgelegenheiten in Einzel und Gruppenstellung sowohl in sonniger, wie auch in schattiger Lage
- Rasenliner als belastbare, versickerungsoffen Oberfläche - auch im Straßenraum, dort wo PKW-Stellflächen verbleiben sollten.

Neue Straßentypologien - Umgestaltung der bestehenden Quartiersstraßen

Pfarrstraße (Grün- und Nahmobilitätsachse)
Die Pfarrstraße stellt sich heute als stark “verstellter” öffentlicher Raum an der Verbindung zwischen der Altstadt und der Neuen Mitte dar. Die Vielzahl an verschiedenen Ausstattungslementen, Pollern, verschiedenen Nivaeusprüngen, Oberflächen sollte im Sinne einer klaren Zonierung und dem Schutz des Baumbestandes mit der Hilfe von bewußt versickerungsoffenen und begrünten Oberfläche, neu zoniert werden. In Rückkopplung mit den Überlegungen aus der Mobilität wäre hier für die multifunktionale Nutzung und eine aktive Erdgeschosszone eine echte Begegnungszone (Shared Space) mit nur einer sehr geringen Anzahl an Be- und Entladezonen für den ansässigen Einzelhandel vorzusehen. Hier sind freiraumbezogene Nutzungs-

angebote, die Multifunktionalität ebenso wichtig, wie die Freistellung von Blickbezügen und Vermeidung von Angsträumen.

Lazarettstraße
Ziel: Lazarettstraße als MIV befreiter Bereich mit Eingangszone zum umgenutzten Züblin-Parkhausareal und vertikalen Gärten an den Fassaden

Esslinger Straße bis Charlottenplatz (Themenschwerpunkt Einzelhandel und Mobilitätshub)
Konkreter Vorschlag: Skizzenhaftes Entwickeln von drei Straßenquerschnittstypen gemeinsam mit der Mobilitätsplanung als Diskussionsgrundlage für die weitere Planung
Ziele:
- öffentlich nutzbare Flächen
- klare Zonierung: Schaufenster/Gastrozone
- schnelle Durchwegungszone
- Anlagerungs- / Spiel- / Sitzbereiche (nicht kommerziell)

Leonhardstraße bis Wilhelmsplatz (Schwerpunkt Nachtleben, Rotlichtbereich)
Straße fair-teilen; im Sinne von Shared Space ohne MIV, aktiver Erdgeschosszonen und verschiedener Strukturebenen von funktionalem städtischen Grün. Der Wilhelmsplatz weist nahezu keine Aufenthaltsqualitäten auf und präsentiert sich dem vorbei rauschenden Verkehr als offene Tribüne. Die Nutzung dieses Freiraums wird auch durch die öffentliche Nutzung des Jugendamtes sowie Gastronomie geprägt. Eine zeitgenössische Ausgestaltung und Öffnung - gerade für Jugendliche - wäre hier absolut vorstellbar. Der Baumbestand (allen voran die große Platane) bildet schon den starken städtebaulichen ansatz für eine Schließung des Baumrahmens bzw. eine Verdichtung. Die verschiedenen Platzflächen selber wären ideal für eine intensi-

ve Nutzung, wie sie z.B. am Landhausplatz in Innsbruck für Skater*innen geschaffen wurde. Temporäre Nutzungen der Platzfläche sind hierbei ebenso zu integrieren, wie die Aspekte der blau-grünen Infrastruktur (z.B. Wasser in Form von Bodendüsen oder dergleichen, die mit der Schwammstadt für Stadtbäume in direkter Verbindung stehen).

Charlottenplatz
Der Charlottenplatz braucht eine neue verkehrliche Überarbeitung und Redimensionierung um die Fahrspurbreiten, die Priorisierung des MIV und die Fußgeherunfreundlichkeit abzustreifen. Wichtig wären hier Baumstandorte für die Wartebereiche - besonders von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen - an den Kreuzungspunkten auch wenn darunter die Unterbauung durch Tunnel und U-Bahn die oberflächliche Lösung nicht licht erscheinen läßt. Die Barrierewirkung und Unübersichtlichkeit an so einem neuralgischen Punkt des Stadtzentrums braucht eine prozessuale Annäherung.

Verbindung von Marktplatz (Innenstadt) mit Leonhardsplatz (Neue Mitte)
Was ist das Schlüsselmerkmal der IBA‘27, wo ist der Wiedererkennungseffekt, der Aha-Effekt?
Der Übergang von der Altstadt über die B14 zum Leonhardsplatz und weiter zum Herz der Neuen Mitte rund um die Züblin-Parkgarage und die Pfarrstraße sollte zu einem logisch verbundenen, fußläufig gut erschlossenen öffentlichen Freiraum werden.
Eine zentrale Rolle spielt dabei die Redimensionierung der Flächen für den fließenden und parkenden MIV (sowohl an der B14, wie auch bei Abbiegespuren).

Ziel ist eine weitestgehende Barrierefreiheit bei den Niveaus und klare Zonierung unter Zuhilfenahme von verschiedenen Oberflächenmaterialien und Farbigkeiten, die der CO_2- und Klimastrategie der IBA‘27 entsprechen. Ebenso die Schaffung von nutzbaren, bespielbaren und sozialen Orten mit gutem Überblick und klimasensiblen Qualitäten in den Randbereichen und der angrenzenden EG-Zone, wo dies baulich möglich ist.

Beispiel: Die Superskilen, Kopenhagen
BIG - Bjarke Ingels Group mit TOPOTEK 1

Die Maßnahme zeigt einen öffentlichen Raum, der auf die Vielfältigkeit der sozialen Gruppen und Einwohner*innen in diesem Stadtteil Kopenhagens eingeht und durch seine sehr starke Farbigkeit zu einer Reaktion auffordert. Die Außenwirkung und der Effekt nach draußen ist ein zusätzlicher Aspekt, der für die Bewohner*innen und Nutzer*innen und stärken das soziale Miteinander.

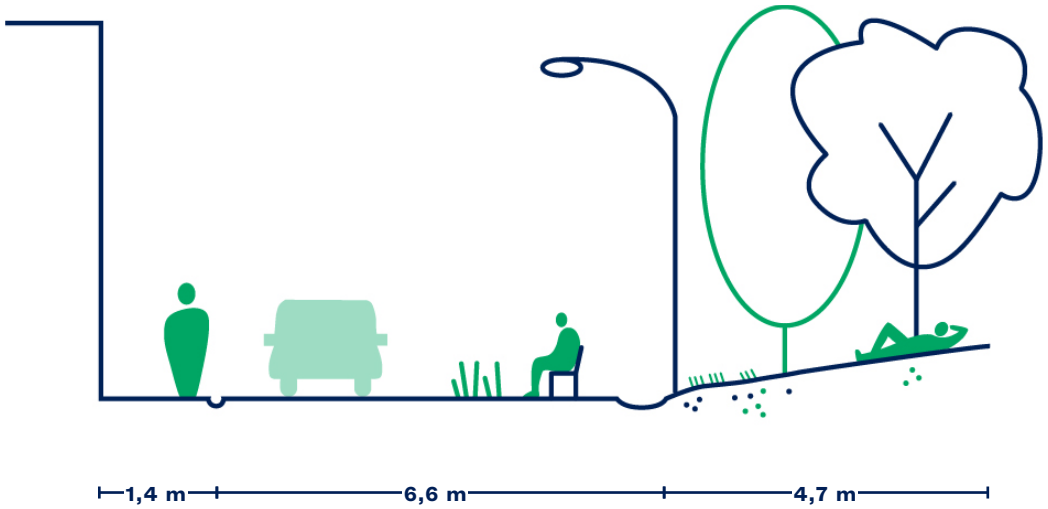
Eine so geartete Umgestaltung des Straßenraumes sollte Ziel der IBA’27 sein und könnte zu einem echten Aushängeschild für die langfristige Umgestaltung der B14 werden.

Ansatz für den Leonhardsplatz als gedanklicher Teil der Neuen Mitte

- Kirche als zentrales, dominierendes Element des Platzes
- Analyse der Hauptdurchwegung, der Einsichtbarkeiten und den Vorplatz zur Tribüne machen (von der Kirche aus, von der Altstadt aus, vom Verlauf der B14 aus, vom Mobilitätshub aus, von der Tiefe der Pfarrstraße eher kommende, vom neuen Parkhaus aus) z.B. mit einer hoch aufgeasteten Baumumrahmung am Rand.
- Umgang mit Grünbestand
- Schnittstelle Flaniermeile/Baufeld Neue Mitte sensibel ausgestalten
- Begegnungszone als Shared Space mit motorisiertem Verkehr für Anwohner und Lieferanten mit Schrittgeschwindigkeit und Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer; kein ruhender MIV, außer einem Stellplatz für Menschen mit einer Behinderung;
- Schnittstelle zur Innenstadt mit sicheren Querungen durch gestalterische und verkehrstechnische Maßnahmen an der B14
- die B14-Querung wird zum sichtbaren Aushängeschild eines sich verändernden Viertels - in Kombination mit dem aktivierten Vorplatz der Leonhardskirche - wird die Transformation von der „autogerechten“ zur „menschengerechten“ Stadt sichtbar.

Beispielhafte Organisation / Zonierung des Straßenraumes einer Quartierstraße

- Oberflächen teilweise zur Versickerung öffnen.
- Im Sinne der Barrierefreiheit bei der Zonierung eine Lösungen ohne große Versätze anstreben.
- Sinnvolle Zonierungen mit Mindestanteil an versickerungsoffenen Oberflächen gewährleisten.
- Langfristiges Öffnen von hart befestigten Flächen.
- Bewusst auch neue Varianten und Materialien testen.
- Lösungen nutzen um Erfahrungswerte in der sich stark sozial und klimatisch ändernden Umgebung zu sammeln. Diese können dann verifiziert oder falsifiziert werden.
- Schüssel von 2:1 zwischen PKW-Stellplätzen und Baumstandorten im öffentlichen Straßenraum.
- Baumabstände in der Reihe mit maximal 12 m Entfernung.



▲ **Konzeptskizze: Organisation des Straßenraums einer Quartiersstraße**

Ansatz für Freiraum auf dem Baufeld Neue Mitte (Grundstücksbezogen)

Informieren - Interessieren - Integrieren
Den Weg den die IBA‘27 schon eingeschlagen hat ist bewusst weiter zu gehen, und keine Scheu davor zu haben, möglichst klare und nachvollziehbare Entscheidungen zu treffen.
Die Menschen vor Ort in die Freiraumplanung einbeziehen, Vorbehalte thematisieren, zu den Chancen die sich durch die Entwicklung ergeben informieren, Ideen und Wünsche der Menschen in die Planung der Neuen Mitte integrieren.

Zum allgemeinen Zielbild des Freiraums

Den Freiraum als Ort des Grüns und Wassers betrachten: Neben dem neu positionierten Nachtwächterbrunnen sollten eine Vielzahl an Wasserelementen, die in Form von Trinkbrunnen, Wasserspiel, Bodendüsen, etc den öffentlichen Raum mit den halböffentlichen bis zu den privaten Hofflächen verbinden und die Besonderheit Stuttgarts als Quellstadt sichtbar machen.

Auf den vorhandenen freiräumlichen Qualitäten aufbauen: Bestehende Nutzungen und Angebote in der Planung berücksichtigen, deren Zielgruppen fortlaufend einbinden

Umgang mit Parkhaus, im Falle des Erhalts und Umnutzung des Züblin Parkhauses: Denkbare freiräumliche Aneignung der Parkhaus-Struktur - vertikal, wie am Dachgeschoss. Nutzung der Dachflächen für aktives Spiel und Sport für die Altersgruppe 14+, bewußtes Inszenieren der Dachfläche als „Showbühne“ für Jugendliche; Boulder- bzw. Kletterwände sowie erdgebunden Vertikalbegrünung an den einzelnen Seitenwänden, wo es möglich ist, mit dem

Ziel, 30% der künftigen Fassade dauerhaft zu begrünen und 20% für sportliche Aktivitäten, wie Bouldern zu adaptieren.

Öffentliche und halböffentliche, bzw. zugängliche Privatflächen durchlässig gestalten: Es gilt eine Zergliederung der Freiräume, bspw. durch bauliche Elemente zu vermeiden. Diese sollen baulich nur dort begrenzt sein, wo es aus einer Spielfunktion (Ballspiel) oder Schutz von Kleinstkindern, Sinn ergibt. Jedoch gestalterisch so integriert und gelöst, dass möglichst keine Barrierewirkung entsteht.

Terrassen- und Dachflächen

- Als private, halböffentliche und öffentlich nutzbare Ergänzungen für Aktivitäten im Außenraum und zum öffentlichen Raum im EG zu verstehen.
- Stark mit Begrünung betonen (vertikal, flächig, hängend) und architektonisch so positionieren, dass die direkte Klimawirksamkeit für das Objekt gegeben ist. Diese Verschränkung von Innen- und Außenräumen sollte auch grundsätzlich durch die Bauweise (Patios, Dachgärten, Durchgänge, ...), die Begrünung, sowie die Blickbezüge auf das Grün und den Öffentlichen Raum verstärkt werden.
- Wohlbefinden durch viel Grün im direkten Lebensumfeld/Wohnraum: macht grundsätzlich zufriedener und glücklicher (“Grün macht glücklich”, Studie der Universität Exeter, 2014).

Konkrete Vorgaben für die weiteren Verfahren um das Ziel eines klimasensiblen Stadtteils 2027/2050 zu erreichen

Mit dem Ziel eines übergeordneten Freiraumkonzeptes braucht es einen konzeptionellen Rahmen in dem das Spannungsbild eines klimasensiblen Freiraums der Neuen Mitte eingebettet werden kann:

- Erhalt und Thematisierung des Baumbestandes weit über das übliche Maß hinaus (Schwarzpläne sollten nur mehr mit der Darstellung der Bäume als Schwarz-Grünpläne im weiteren Verfahren angewandt werden).
- 40% des öffentlichen Raumes sind natürlich zu beschatten (projizierte Fläche zum fiktiven Zeitpunkt nach 15 Jahren gesunden Baumwachstums).
- Der ruhende Verkehr hat in jenen Straßen, in denen er noch zugelassen wird maximal an einer Straßenseite zu erfolgen und dort im Verhältnis von 2:1 zu Straßenbäumen: Ziel ist ein maximaler Baumabstand in der Reihe von 12–13m zu möglichst durchgehenden Beschattung untertags und die Reduktion der nächtlichen Temperaturen durch Vermeidung des „Wärmepolsters“ der Fahrzeuge (Stichwort: Tropennächte).
- Mind. 50% der Oberflächen des öffentlichen Raumes müssen versickerungsoffen oder mittels Schwammstadt unterbaut sein.
- Unterirdische Leitungen/Infrastrukturstränge sind beim Neubau möglichst in gemeinsame bauliche Kollektoren zu sammeln, um den Untergrund für die Durchwurzelung und den Wasserhaushalt möglichst freizuspielen. Bestandsleitungen sind nach und nach in dieses Kollektorsystem überzuführen.

Mobilität und Verkehr

Die Leonhardsvorstadt ist bunt und vielfältig. Wohnen, Arbeiten Freizeit, Handel, Transitraum... Daraus resultieren unterschiedliche Anforderungen an verkehrliche Infrastruktur und Mobilitätsangebote. Gleichzeitig sind Flächen knapp und es müssen Prioritäten gesetzt werden.
Aufgrund ihrer Lage in der Stadt und ihres Verkehrsangebots ist die Leonhardsvorstadt prädestiniert für eine von Kfz-Verkehr entkoppelte Entwicklung. Das ÖPNV-Angebot mit mehreren U-Bahnstationen im Umfeld - ergänzt durch Buslinien - die Nähe zur Innenstadt und Versorgungseinrichtungen im Quartier in fußläufiger Entfernung sowie erste multimodale Angebote z.B. am Charlottenplatz sind beste Voraussetzungen für eine von Kfz-Verkehr unabhängige Mobilität. Die Rahmenbedingungen sind allerdings nicht überall förderlich: die Barriere der B 14 zerschneidet die Verbindung in die Innenstadt, das Stellplatzangebot im Straßenraum und in Parkierungsanlagen ziehen Kfz-Verkehr an, der im Quartier kein Ziel hat, der Fußverkehr ist aufgrund schmaler und zugeparkter Gehwege in vielfacher Hinsicht eingeschränkt und auch der Radverkehr findet nicht das Angebot das seiner zunehmenden Bedeutung entspricht.
Die IBA‘27 bietet nun die Chance, die Rahmenbedingungen gezielt anzugehen und das Quartier unter Einsatz einer Push-and-Pull-Strategie verkehrlich nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Die Sicherstellung der Chancengleichheit aller Bevölkerungsgruppen – insbesondere Kinder, Jugendliche, Ältere, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – hinsichtlich deren Mobilitätsbedarfen sollte dabei oberste Priorität erhalten.
Wesentliche Faktoren einer Push-and-Pull Strategie zur Transformation der Leonhardsvorstadt sind dabei die Stärkung der Nahmobilität und der Aufenthaltsfunktion des Öffentlichen (Straßen-)Raums, ein umfassendes Parkraummanagement, der Ausbau multimodaler Angebote,

die Vernetzung mit angrenzenden Quartieren durch Überwindung der Barriere B14 sowie ein gezieltes Mobilitätsmanagement.
Im Folgenden werden einerseits Ideen für das Gesamtquartier und andererseits Ansätze für die Neue Mitte der Leonhardsvorstadt artikuliert.

Ansätze für das gesamte Quartier

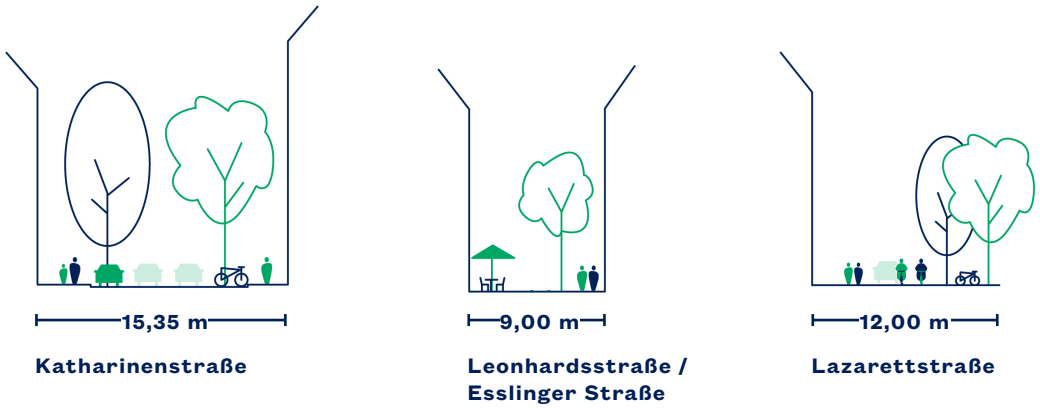
Im Fokus stehen sollte der Wohnstandort Leonhardsvorstadt. 80% der Wege beginnen und enden an der Wohnung, hier fallen die Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl und hier sind die Möglichkeiten zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens groß.
Nahmobilität stärken heißt, dem Fuß- und Radverkehr die Rahmenbedingungen schaffen, die seiner Bedeutung in der Alltagsmobilität entsprechen. So werden auch in der Landeshauptstadt Stuttgart 37% aller Wege nicht-motorisiert zurückgelegt (Quelle: MiD 2017). Wichtige Qualitätsmerkmale sind Flächenverfügbarkeit und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen (Straßen-)Raum. Für die Leonhardsvorstadt könnte - in Überlagerung mit den Anforderungen an Begrünung, Beschattung, Kleinklimaverbesserung etc. - ein Konzept mit abgestuften Straßentypologien zielführend sein.

Esslinger Straße

Die Esslinger Straße kann - in Verbindung mit einer aktiven Transformation der Erdgeschosszonen und deren Ausstattung mit Versorgungs-, Einzelhandels-, Freizeit- und Gastronomieangeboten - zu einer Flaniermeile werden. Hier sollte die IBA‘27 als Chance genutzt werden, eine Fußgängerzone modellhaft einzurichten, wie sie in allen Nachbarländern wie Österreich, Schweiz, Frankreich, Niederlande seit Jahren mit Erfolg eingesetzt werden.

Pfarr- und Lazarettstraße
Die Straßen rund um die Neue Mitte – Pfarrstraße und Lazarettstraße – werden als Anliegerstraßen gestaltet, in denen der Fußverkehr sichtbar Priorität genießt, Lieferverkehr der ansässigen Betriebe und Kleingewerbe jedoch möglich ist. Die Katharinenstraße verbleibt – als wichtige Erschließungsachse für den Kfz-Verkehr – Tempo-30-Straße mit der Trennung von Gehwegen und Fahrbahn erhalten.

Katharinenstraße
Eine Weiterentwicklung der Katharinenstraße sollte die Entfernung der straßenseitigen Parkierung hin zur Neuen Mitte vorsehen - denn so gestaltet sich auch die Katharinenstraße als attraktive Nahmobilitätsachse zwischen Wilhelmsplatz und Olgaeck.



▲ **Systemquerschnitte für die Straßenräume in der Leonhardsvorstadt**

Nichtmotorisierten Verkehr fördern
Für ein Quartier, in dem die Nahmobilität und damit auch der Radverkehr gezielt gefördert wird, gehören qualitätvolle Fahrradabstellanlagen für Besucher in ausreichender Zahl zum selbstverständlichen Repertoire. In regelmäßigen Abständen - verstärkt in Bereichen mit Publikumsverkehr – sollte ein flächenhaftes Angebot geschaffen werden. Wichtiges Steuerungsinstrument ist ein konsequentes Parkraummanagement, verbunden mit einer Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs. Neuordnung bedeutet, dass der öffentliche Straßenraum – mit Ausnahme einiger weniger Straßenabschnitte - vom ruhenden Kfz-Verkehr vollständig entlastet wird. Das Parkraumangebot soll in Anlagen mit Einzugsbereichen von ca. 300m konzentriert werden. Hier ist zu prüfen, ob ein ausreichendes Angebot in einer Parkierungsanlage / Tiefgarage in der Neuen Mitte hergestellt werden kann.

Des Weiteren zu prüfen wäre die Doppelbelegung von Kfz-Stellplätzen (tagsüber durch Besucher / nachts durch Bewohner). Auch die Möglichkeit der Kompensation von privaten Kfz durch Car-Sharing-Fahrzeuge sollte genutzt und in einer Satzung verankert werden. Die Kompensations-Spanne reicht dabei von 1:5 (kleine Kommunen) bis 1:20 in Großstädten wie Bremen und Karlsruhe. Dennoch sollte darauf geachtet werden, dass ca. 3% der Stellplätze für in der Mobilität Eingeschränkte vorbehalten bleiben. So kann keine Benachteiligung der vulnerablen Gruppen verhindert werden.

Das Stellplatzangebot wird durchgehend bewirtschaftet, wobei als Steuerungsinstrument die Parkgebühren genutzt werden sollten, d.h. Parken im Straßenraum ist deutlich teurer gegenüber Parken in Parkierungsanlagen. Langzeitparken von Beschäftigten sollte unterbunden und stattdes-

sen das Instrument des Betrieblichen Mobilitätsmanagements gezielt eingesetzt werden, mit dem Unternehmen, Behörden, Institutionen, etc. ihre Beschäftigten darin unterstützen, ihre Arbeitswege ohne eigenes Auto zu bewältigen. Das Netzwerk „Südhessen - effizient mobil“ sei hier als Beispiel genannt. Des Weiteren sieht die Stadt Stuttgart vor, den Straßenraum weitestgehend von Kfz-Stellplätzen zu befreien. Die wegfallenden Stellplätze sollen in bestehenden Parkierungsanlagen des Quartiers angesiedelt werden, deren Umfang noch zu klären ist.

Denkbar ist eine Stellplatzbörse für die Nachbarschaft, sodass sich effektiv gesehen, keine Nachteile für die Anwohnerschaft ergeben und deren Bedarfe gesichert sind.
Weiterer zentraler Baustein ist die Bereitstellung von multimodalen Angeboten in der Fläche. Jede/r Bewohner/in sollte in einer Entfernung von ca. 150 - 200m von der Wohnung Zugriff auf Car-/BikeSharing-Angebote oder ein Lastenrad haben. Es bietet sich an, die Angebote in Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe und Ausstattung zu bündeln und die Stationen mit E-Ladeinfrastruktur und PV-Anlagen auszustatten.

Last but not Least ist der Vernetzung der Leonhardsvorstadt mit den Nachbarquartieren hohe Aufmerksamkeit zu widmen. Insbesondere die Verbindungsachse Marktstraße -Leonhardsplatz – bis zur Olgastraße ist zu stärken. Die Achse ist als wichtige Grünachse im Quartier und darüber hinaus identifiziert und wird in ihrer Bedeutung als gleichzeitige Nahmobilitätsachse hervorgehoben.
Dafür muss die Barriere der B 14 im Bereich der Leonhardskirche / Leonhardsplatz überwunden werden. Die Bedarfsampel in Höhe der dortigen Haltestelle ist durch einen großzügigen (signalgesteuerten) Übergang zu ersetzen.

Als prominentes Beispiel sei auf den Glockengießerwall am Hauptbahnhof in Hamburg verwiesen, wo die Fußgängerunterführung zur Innenstadt unter der mehrspurigen und hochbelasteten Hauptverkehrsstraße aufgegeben und in ein attraktives oberirdisches Querungsangebot überführt werden konnte.

Mit einem vollumfänglichen Rückbau der B14 gemäß des Wettbewerbsergebnisses von 2020 ist bis zur IBA‘27 nicht zu rechnen, die Vernetzung der Leonhardsvorstadt mit der Innenstadt und eine Neugestaltung der Ränder könnten als Modellprojekt trotzdem – im Vorgriff auf die Umgestaltung - umgesetzt werden.

Mobilitätskonzept Neue Mitte Leonhardsvorstadt

Ein Mobilitätskonzept für die Neue Mitte sollte verschiedene Angebote vereinen – für das Projekt selbst sowie für das Gesamtquartier gleichermaßen. Ziel ist es, die Kosten für verkehrliche Infrastruktur zu minimieren und deren Flächenverbrauch auf ein notwendiges Maß zu beschränken, den öffentlichen Straßenraum als Aufenthaltsraum zu gestalten, dem die Verkehrsfunktion erkennbar untergeordnet ist vielfältige Mobilitätsangebote bereitzustellen, die das Spektrum erweitern und die Unabhängigkeit vom Besitz eines eigenen Autos fördern, eine Anlaufstelle für Fragen rund um die Mobilität zu schaffen, die Beratung, Information und begleitende Services bietet.

Angebote für eine nachhaltige Mobilität im Bereich der Neuen Mitte

Zentral ist dabei die Frage der Parkraumbereitstellung für die neuen Nutzungen. Mit dem Erlass einer Stellplatzeinschränkungs- und Verzichtssatzung kann das Angebot an bereitzustellenden Kfz-Stellplätzen auf ein Minimum reduziert werden. Demgegenüber ist das herzustellende Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten deutlich zu erweitern, wie es in vielen Städten in Baden Württemberg praktiziert wird. Auch dies wäre in einer Stellplatzsatzung zu verankern. Das Ziel ist, auf private Kfz-Stellplätze im Bereich der Neuen komplett zu verzichten.
Dennoch könnte eine eingeschossige Anlage vorgesehen werden, in der Kfz für Sharing-Angebote und Fahrräder untergebracht sind. Alle Stellplätze sollten eine Vorrichtung für E-Ladeinfrastruktur erhalten.

Die Neue Mitte sollte – unabhängig vom SmartMobilityHub am Breuninger Parkhaus - eine eigene Mobilitätsstation beherbergen, die alle Sharing-Angebote bereitstellt und die

sichtbar im Gebäude untergebracht ist. Besondere Sorgfalt ist dabei dem ruhenden Radverkehr zu widmen.

EIn Mobilitätsmanagement sollte konkret verortet werden. Synergieeffekte können durch die Zusammenlegung eines Quartiersmanagements mit einem quartiersbezogenen Mobilitätsmanagement erzielt werden, das die gesamte Leonhardsvorstadt adressiert. Zu dessen Aufgaben zählen:

- Informationen, z.B. zu allen im Quartier zur Verfügung stehenden Mobilitätsangeboten,
- Beratung zur effizienten Mobilitätsgestaltung, z.B. von Neubürgerinnen und Neubürgern oder Unternehmen, die sich ansiedeln wollen,
- Finanzielle Anreize, z.B. die Einführung von Mietertickets in Kooperation mit Wohnungsbaugesellschaften oder die Entwicklung einer Leonhardsvorstadt-Card – in Kooperation mit Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen und Verkehrsbetrieben und in Anlehnung an die PolyGo-Card – wo alle Angebote „aus einem Guss“ und vergünstigt genutzt werden können,
- Dienstleistungen, z.B. Lieferservices in Kooperation mit im Umfeld ansässigen Geschäften
- Kommunikation, z.B. Kampagnen zur Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung für Probleme und Zusammenhänge oder die Entwicklung von Broschüren / Flyern oder Projektwochen in Kooperation mit Kitas und Schulen.

Zur Optimierung der Kurier-, Express- und Paketdienste und zur Vermeidung deren Befahren in den von Kfz-Verkehr weitestgehend befreiten Straßen dient die Einrichtung einer anbieteroffenen Paketstation sowohl zum Empfang als auch zum Versand von Paketen. Auch dies könnte ein Modellprojekt der IBA‘27 sein.

Sharing-Kultur und Steuerungsinstrumente

Sharing-Kultur

Ansätze wie der gemeinschaftliche Betrieb von Räumen, Grünanlagen sowie der öffentlicher Raum als „Marktplatz für Alle“ bieten die Möglichkeit das Angebot vor Ort zu stärken und den Ansatz einer Stadt der kurzen Wege konsequent zu verfolgen. Gleichzeitig werden neben den im Quartier vorhandenen Strukturen auch umliegende Viertel durch eine offene Gestaltung und das vielseitige Angebot integriert. Die Bewohner*innen der Leonhardsvorstadt erhalten somit die Möglichkeit, ihren individuellen ökologischen Fußabdruck mit Hilfe der vorhandenen Angebote zusätzlich zu reduzieren - mit einem Mehrwert für das Gemeinwohl.

Durch ein vielseitiges Angebot von gemeinschaftlichen Wohnformen, Treffpunkten, nachbarschaftlichen Projekten und Bildungsstätten wird ein generationenübergreifender Austausch sowie das ökologische und gesellschaftliche Bewusstsein gefördert. So sollen durch die Implementierung verschiedener gemeinschaftlich genutzter Räume und Objekte wie einem geteilten Gästebereich, der Mehrfachnutzung von Räumen sowie dem Angebot von In- und Outdoor- Arbeitsplätzen der private Platzbedarf reduziert und die Interaktion zwischen den Bewohnern gestärkt werden (Beispiel: Multifunktionsräume, multicodierte Räume).

Infrastrukturen wie eine Bibliothek der Dinge, eine Wasch-Bar, öffentliche Fahrrad-Reparatursäulen oder auch ein Keller-Kino machen die Anschaffung einiger eigener technischer Geräte überflüssig bzw. schaffen Nutzungspotenziale und informelle Begegnungsstätten.

Steuerungsinstrumente

Damit die hohen Ansprüche an Mehrfachnutzungen, Flächen- und Ressourceneffizienz und gemeinschaftlichen Infrastrukturen umgesetzt werden können, empfiehlt es sich, transparente und für alle zugängliche Steuerungsinstrumente zu etablieren. Dabei geht es maßgeblich darum, das übergeordnete Ziel eines gemeinwohlorientierten und nachbarschaftlichen Quartiersmanagements samt Quartiersbüro mit den erklärten Zielen aus der Expert*innenphase zu synchronisieren. Gutes Organisationsmanagement ist dabei grundlegend.

Dabei helfen könnten:

- digitale Angebote wie eine Nachbarschaftsapp und zentrale Website für das Quartier
- Analoge Infrastrukturen wie Infotafeln, Schwarze Bretter, etc.
- regelmäßige Aktionen, die eine Stärkung der informellen Netzwerke bewirken
- ehrenamtliche Arbeitsgruppen zur Stärkung der Entwicklungsziele durch andauernde, kleinteilige Maßnahmen
- bei zunehmender Komplexität wird professionelles Management benötigt.

Beteiligte im Verfahren

Arbeitsgruppe der Landeshauptstadt Stuttgart

- Yvonne Bast-Schöning
- Carolin zur Brügge
- Johannes Dörle
- Claudia Fuhrich
- Frank Gwildis
- Alice Kaiser
- Michael Kunert
- Juliane Rausch
- Jana Schulz

Arbeitsgruppe der IBA‘27

- Grazyna Adamczyk-Arns
- Andreas Hofer
- Nina Riewe

Beauftragtes Planungsteam

- Studio Malta, Stuttgart
- BeL-Sozietät für Architektur, Köln
- Belius, Berlin

Beteiligte Expert*innen

- Hans Drexler, DGJ Architektur, Frankfurt
- Jörg Finkbeiner, partner&partner, Berlin
- Monika Schulz, Transsolar, Stuttgart
- Gisela Stete, StetePlanung, Darmstadt
- Daniel Zimmermann, 3:0, Wien

Impressum

Zukunft Leonhardsvorstadt
Kooperative Wege in eine gemeinsame Zukunft
Positionspapier Expert•innen
Landeshauptstadt Stuttgart, 2021

Herausgeber
Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Wohnen
Planungsabteilung Stuttgart-Mitte
Eberhardstraße 10
70173 Stuttgart

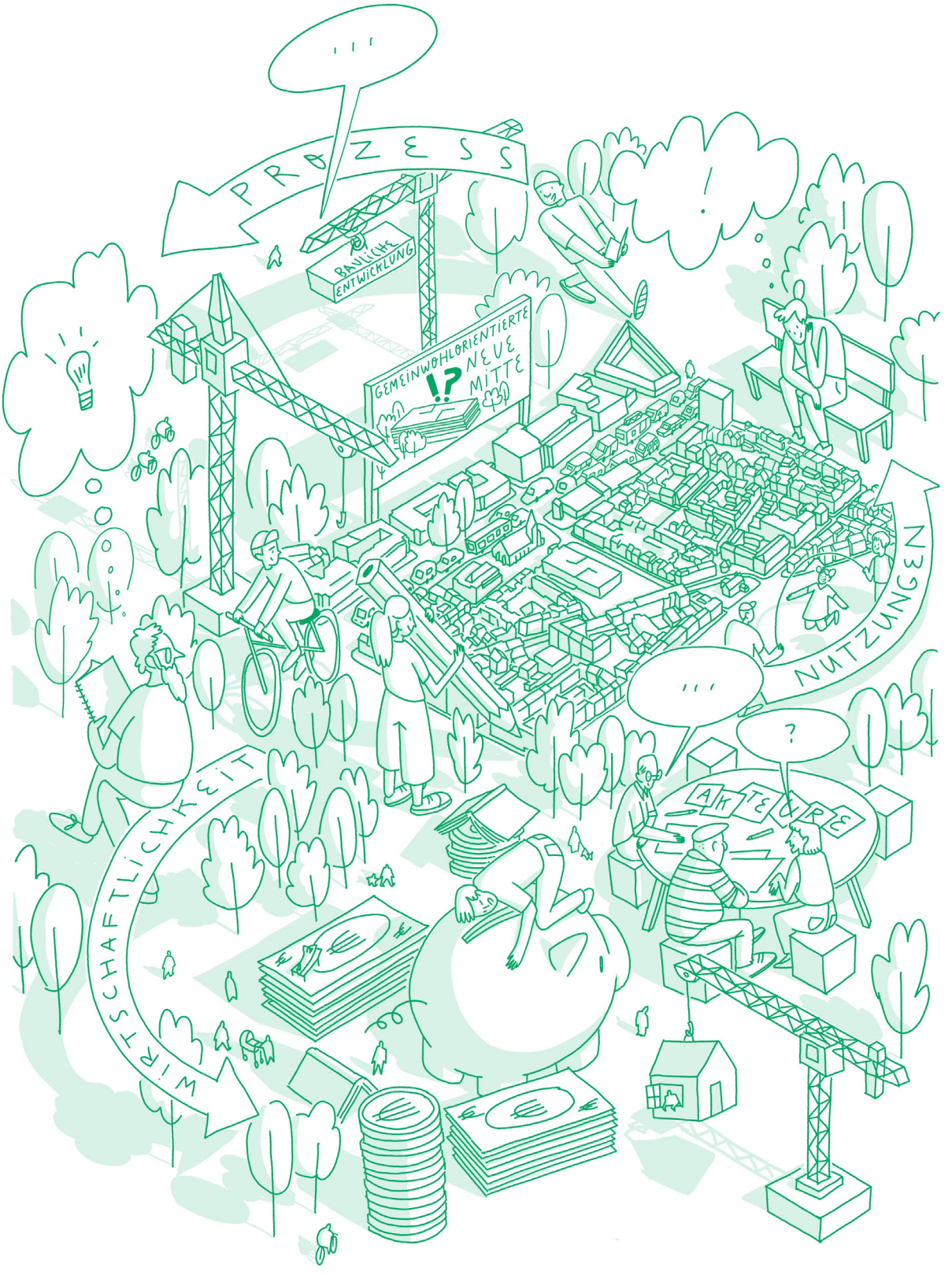
Kooperationspartner
IBA’27 StadtRegion Stuttgart

Verfasser
Expert*innen
Hans Drexler, DGJ Architektur, Frankfurt
Jörg Finkbeiner, partner&partner, Berlin
Monika Schulz, Transsolar, Stuttgart
Gisela Stete, StetePlanung, Darmstadt
Daniel Zimmermann, 3:0, Wien
in Kooperation mit Studio Malta, Stuttgart
Design und Layout: Simon Malz und Christina Schmid
Grafiken: Studio Malta

Zukunft Leonhards vorstadt

STUTTGART

IBA27.de/ Projekt


PROZESS
BAULICHE ENTWICKLUNG
GEMEINWOHLORIENTIERTE NEUE MITTE
!?
NUTZUNGEN
WIRTSCHAFTLICHKEIT
AKTEURE
?