

# GLORIOUS HUBS



## Die Wiedерentdeckung der Bahnhofsareale als zentrale Lebensorte in der Region Stuttgart

Ergebnisse eines studentischen Ideenwettbewerbs für die  
weitere Siedlungsentwicklung im Umfeld von Haltepunkten  
des Schienenverkehrs

# GLORIOUS HUBS

Die Wiederentdeckung der Bahnhofsareale  
als zentrale Lebensorte in der Region Stuttgart

Ergebnisse eines studentischen Ideenwettbewerbs für die  
weitere Siedlungsentwicklung im Umfeld von Haltepunkten  
des Schienenverkehrs

# INHALT



Vorwort

S.05



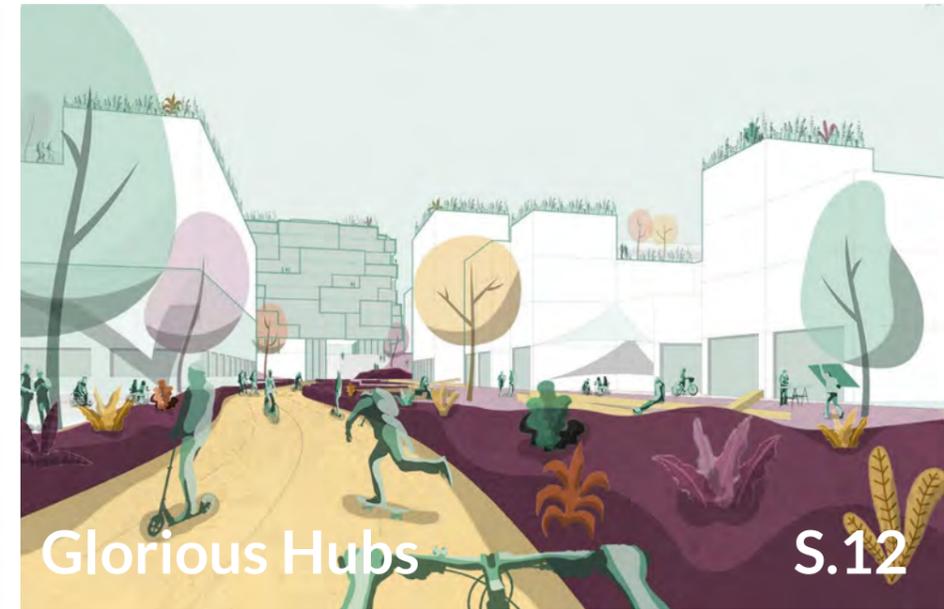
Einleitung

S.06



Ausblick

S.78



Glorious Hubs

S.12

- S.05**    **Vorwort**
- S.06**    **Einleitung**  
Wohnraumbereitstellung als regionale Herausforderung
- S.12**    **Glorious Hubs**  
Der Wettbewerb  
  
Vorstellung der Wettbewerbsergebnisse –  
Ideen für die Haltestellen und deren Umfeld  
in der Region Stuttgart
- S.22**    **Prämierte Entwürfe**
- S.54**    **Notable Hubs**  
Auszüge aus weiteren Arbeiten
- S.78**    **Ausblick**

## Liebe Leserin, lieber Leser,

der Lebensstandard in der Region Stuttgart ist hoch. Einen Wermutstropfen gibt es jedoch: Viele Menschen finden hier nur schwer den passenden Wohnraum. Die Miet- und Kaufpreise steigen seit Jahren, mit wenig Aussicht auf Besserung. Und es sind weitere gravierende Herausforderungen hinzugekommen, etwa die Nachwirkungen der Coronapandemie und die Folgen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, um zwei der großen zu nennen. Davon unbenommen müssen wir weiter alles dafür tun, damit mehr bezahlbarer Wohnraum entsteht.

Eine gute Wohnraumversorgung ist nicht nur von hoher sozialer Bedeutung, sondern auch ein wichtiger Standortfaktor im Wettbewerb der Regionen. Der Region Stuttgart geht es wirtschaftlich zwar gut, aber in vielen Branchen fehlt es an qualifiziertem Personal. Wenn die geburtenstarken Jahrgänge, die so genannten „Baby-Boomer“, in den kommenden Jahren vermehrt in Rente gehen, wird die Lücke, die sie auf dem Arbeitsmarkt hinterlassen, ohne Zuzug kaum zu schließen sein. Zuwanderung bedeutet jedoch auch eine zusätzliche Nachfrage nach Wohnraum. Dieser Mehrbedarf trifft dann auf einen heute schon angespannten Wohnungsmarkt. Auch viele junge Erwachsene, die in der Region groß geworden sind und gerne hierbleiben möchten, finden nach dem Auszug aus dem Elternhaus keine passende Wohnung.

Wie neuer Wohnraum geschaffen werden könnte und vor allem wo, zeigt diese Broschüre anhand der Ergebnisse eines studentischen Ideenwettbewerbs, der vom Verband Region Stuttgart in Kooperation mit der Hochschule für Technik Stuttgart (HfT) ausgelobt wurde. Unter dem Titel „Glorious Hubs – die Wiederentdeckung der Bahnhofsareale als zentrale Lebensorte der Region Stuttgart“ haben Studierende aus acht Hochschulen städtebauliche Entwürfe und Konzepte eingereicht. Die Arbeiten widmen sich der Frage, wie sich Potenziale speziell im Umfeld von Bahnhaltungen nutzen lassen. Diese Bereiche sind als Wohnstandorte besonders geeignet, weil dort die Voraussetzungen für bezahlbares Wohnen, umweltfreundliche Mobilität und flächensparendes Bauen besonders günstig sind. Die Entwürfe der jungen Planerinnen und Planer sind kreativ und mutig, manche ausgefallen, manche aber auch stark umsetzungsorientiert.

Ich bedanke mich herzlich bei allen Teilnehmenden für die eingereichten Arbeiten sowie bei Prof. Philipp Dechow von der HfT Stuttgart für die gute Zusammenarbeit und wünsche Ihnen viel Spaß beim Entdecken dieser „Herrlichen Haltepunkte“!



Dr. Alexander Lahl, Regionaldirektor



# EIN- LEITUNG

Mehr bedarfsgerechter Wohnraum  
als regionale Herausforderung

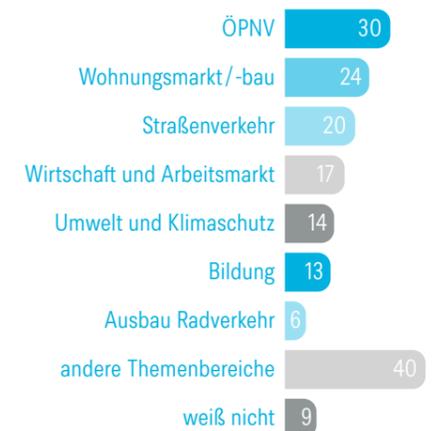
91 % der Jugendlichen in Baden-Württemberg fühlen sich an ihrem jetzigen Wohnort wohl. Etwa die Hälfte empfindet die Nähe zur Familie als wichtigsten Faktor bei der zukünftigen Wohnortwahl. Auch viele junge Menschen aus der Region Stuttgart wollen nach dem Auszug aus dem elterlichen Zuhause gerne in ihrer vertrauten Umgebung leben. Häufig bleibt das aber nur ein Wunsch. Ein bescheidenes WG-Zimmer, die erste gemeinsame Wohnung mit der Freundin oder eine Ein-Zimmer-Wohnung zum Berufseinstieg sind für viele nicht bezahlbar. Auch die aus anderen Regionen Deutschlands und der Welt zuwandernden Fachkräfte finden nur sehr schwer passenden Wohnraum.

Aktuell liegen in der Stadt Stuttgart die Wohnkosten rund 40% höher als im Bundesdurchschnitt. Und auch in eher ländlichen Bereichen der Region ist das Preisniveau vergleichsweise hoch. Die Situation ist damit ähnlich angespannt wie in anderen Ballungsräumen der Republik. Eine Konsequenz ist die Verdrängung von Menschen mit mittleren und niedrigen Einkommen aus den zentralen Lagen – dorthin, wo der Wohnraum günstiger wird, jedoch oftmals weiter weg ist von Arbeitsplätzen und guter Nahverkehrsanbindung.

Die prekäre Lage auf dem Wohnungsmarkt spiegelt sich auch in einer vom Verband Region Stuttgart 2023 beauftragten repräsentativen Bevölkerungsbefragung wider. Gefragt nach den wichtigsten Themen für die zukünftige Entwicklung der Region steht Wohnen an zweiter Stelle. Und 79% der Befragten geben an, dass der Wohnungsmarkt „weniger gut“ bzw. „gar nicht gut“ sei. Bei der Altersgruppe der 30- bis 39-Jährigen und 40- bis 49-Jährigen ist die Einschätzung mit 85% bzw. 90% negativer Beurteilung sogar noch schlechter.

**Die Region Stuttgart zog und zieht Menschen an. Zwischen 2011 und 2022 wuchs die Bevölkerung um rund 190.000, Tendenz weiter steigend. Dieser Anstieg hängt wesentlich mit der starken Wirtschaft und ihren attraktiven Jobmöglichkeiten sowie der hohen Lebensqualität zusammen. Das Wachstum ist mit einer anhaltenden Nachfrage nach Wohnraum verbunden, auf die parallel demografische Veränderungen wirken: Bis 2040 werden schätzungsweise ca. 235.000 zusätzliche Arbeitskräfte zum Ausgleich der in Rente gehenden geburtenstarken Jahrgänge der 1950er und 1960er Jahre benötigt. Dazu kommt noch eine nicht zu vernachlässigende Gruppe an Haushaltsgründenden, die in der Region aufgewachsen sind und gerne bleiben würden. Nach aktuellen Prognosen ist in der Region Stuttgart bis 2040 neuer Wohnraum für ca. 64.000 Haushaltsgründende erforderlich. Es herrscht also eine große Nachfrage, die aufgrund des mangelnden Angebots nicht bedient werden kann.**

Die wichtigsten Themenbereiche für die zukünftige Entwicklung der Region Stuttgart (zwei Nennungen)



Antworten der Befragten in %





Die Region Stuttgart gilt als eine der wirtschaftsstärksten Regionen Europas. Damit das so bleibt, wird zusätzlicher Wohnraum benötigt.

## Der Standort und die Wohnform sind entscheidend

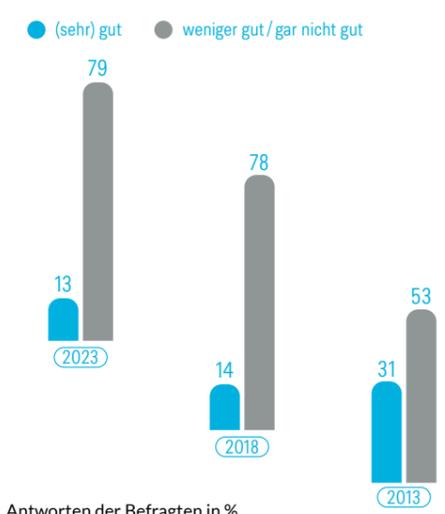
Die hohe Nachfrage und die erheblichen Preissteigerungen der letzten Jahre verdrängen Menschen zunehmend aus den zentralen, durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen an preisgünstigere Wohnstandorte. Je weiter aber die Wege zur Arbeit, zum Einkaufen oder ins Kino sind und je schlechter der Zugang zu Bus und Bahn ist, desto mehr Autoverkehr wird verursacht. Dabei ist die Straßeninfrastruktur in der Region heute schon überlastet. Zugespitzt formuliert gilt umgekehrt: Wer zum Zug laufen kann, nutzt diesen öfter, verliert keine Zeit im Stau, spart Geld für den PKW, verursacht weniger schädliche Emissionen und trägt außerdem dazu bei, dass weniger Flächen für neue Straßen und Parkplätze in Anspruch genommen werden.

Damit möglichst viele Menschen im Alltag von den Vorteilen des öffentlichen Verkehrs profitieren können, ist es sinnvoll, vermehrt Wohnungen im Umfeld von Haltestellen des ÖPNV zu bauen, am besten kompakt und dicht. Darüber hinaus spart eine dichte Bebauung wertvolle Flächen, die in der Region ohnehin knapp und dementsprechend wertvoll sind. Um die Inanspruchnahme aktuell unversiegelter Freiflächen zu minimieren, wird in der Region konsequent der gesetzliche Vorrang der Innenentwicklung umgesetzt. Das heißt: Zunächst sollen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um neuen Wohnraum innerhalb der bestehenden Siedlungen zu schaffen, bevor Wohnungen in Neubaugebieten „auf der grünen Wiese“ errichtet werden. Eine kompakte Bauweise ermöglicht es zudem, günstiger zu bauen

– weil weniger teures Bauland in Anspruch genommen werden muss, aber auch durch einen geringeren Einsatz von Baumaterialien. Dass preiswerter gebaut werden kann, sorgt für eine entsprechend günstigere Gestaltung der Miet- und Kaufpreise. Es ist also nicht nur erforderlich, irgendwo und irgendwie Wohnraum bereitzustellen: Der Standort und die Bebauungsdichte sind entscheidend, damit viele positive Effekte zum Tragen kommen.

Natur und Landschaft sind in der dicht besiedelten und prosperierenden Region Stuttgart unverzichtbare Basis für Naherholung, Land- und Forstwirtschaft sowie ökologische und klimatische Funktionen. Trotz bestehendem Nutzungsdruck auf die Freiflächen sind rund drei Viertel der Region nicht bebaut. Im Sinne einer umsichtigen Siedlungsentwicklung ist es weiterhin unerlässlich die Böden und Freiräume der Region zu schützen, denn die Neuinanspruchnahme von Flächen verändert auf vielfältige Weisen die natürlichen Funktionen des Freiraumes und wirkt sich meist negativ auf Natur und Menschen aus.

Beurteilung des Wohnungsmarktes in der Region Stuttgart



Antworten der Befragten in %

Zusammengefasst zeigt sich: Für eine nachhaltige Regionalentwicklung müssen die Themen Wohnen, Arbeiten, Mobilität, Klima- und Freiraumschutz zusammengedacht werden. Nur so ist es möglich die Verkehrswende voranzutreiben, bezahlbaren und gut angebundenen Wohnraum zu schaffen und gleichzeitig einen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels zu leisten.

Vor diesem Hintergrund verfolgt der Verband Region Stuttgart als Träger der Regionalplanung den Ansatz, die Siedlungsentwicklung entlang der Schieneninfrastruktur zu konzentrieren und mit Vorgaben zur baulichen Dichte einen möglichst kompakten, flächensparenden und bezahlbaren Wohnungsbau zu erreichen. Zudem ist der Verband Region Stuttgart verantwortlich für den regionalbedeutsamen Nahverkehr, insbesondere die S-Bahn – ein zentrales Element zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität und Anbindung von Wohnstandorten. Im Regionalplan können geeignete Flächen für den Wohnungsbau gesichert werden, die tatsächliche Umsetzung aber obliegt den 179 Gemeinden in der Region.

#### Akzeptanz vor Ort

Dichter Wohnungsbau trifft bei den Anwohnenden häufig nicht auf Akzeptanz. Sie haben die Sorge, dass langwierige Baustellen die Wohnqualität mindern, es nicht mehr genügend Parkplätze gibt oder dass ihr einstmals ruhiges Wohngebiet durch eine Verdichtung subjektiv empfunden zu urban wird. Viele haben direkt die Wohnsiedlungen der 60er und 70er Jahre im Kopf, wenn sie an dichte Wohnbebauung denken.

Neben der Akzeptanz der Bürgerschaft haben auch viele Gemeinden Sorgen vor den Folgekosten, die durch einen Zuzug von neuen Einwohnenden entstehen können und stehen deshalb neuem Wohnraum skeptisch gegenüber. Die städtische Kita braucht mehr Plätze, die Müllabfuhr muss ein zusätzliches Gebiet abdecken. Viele weitere Kosten könnten aus Sicht der Gemeinde zukünftig entstehen.

## Die Wiederentdeckung der Bahnhofsareale als Lösung?

Eine vielversprechende Möglichkeit, die beschriebenen Herausforderungen zu bewältigen, ist das Konzept des „Transit-oriented-development“. Hinter diesem Begriff verbirgt sich ein Ansatz, dessen Kern für den studentischen Wettbewerb als Leitidee gewählt wurde: Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs sollen zu Schwerpunkten der städtebaulichen Entwicklung ausgebildet werden. So können zwei Aufgaben auf einmal angegangen werden: Siedlungstätigkeit und die Entwicklung des Schienenverkehrs gehen Hand in Hand, so dass neue Quartiere entstehen, die gut angebunden sind. Wenn mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen, wird im besten Fall sogar die Straßeninfrastruktur entlastet.

Anwendung kann dieser Ansatz in der Region Stuttgart besonders rund um die Haltestellen der S-Bahn finden. Sie sind heute schon wichtige Fixpunkte im Alltag vieler Menschen. Sie sind nach diesem Konzept nicht nur zentrale Drehkreuze des öffentlichen Verkehrs, sondern auch Kristallisationspunkte für die Schaffung von Wohnraum und zur Ansiedlung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Infrastrukturen.

Im Idealfall können der (S-Bahn-)Haltepunkt und sein Umfeld durch neue Angebote und eine gestalterische Aufwertung zum Versorgungspunkt, Treffpunkt, Arbeitsort, Co-Working-Space, Identifikationsort und Stadtteilzentrum werden, je nachdem, was der Besonderheit des Ortes gerecht wird. Ergänzend hat die Ansiedlung solcher Nutzungen möglicherweise den Effekt, dass der Bahnhof auch für diejenigen, die die Bahn nicht nutzen, zum zentralen Bezugspunkt wird – was die Schwelle zur Nutzung der Bahn senken kann. Gleichwohl sind viele Bahnhöfe und ihr Umfeld in der Region oft von bisher nicht genutzten Potenzialflächen umgeben. Wie kann es gelingen, das zu ändern?

#### Remanenzeffekt

Der aktuelle Wohnungsbestand passt häufig nicht zur Nachfrage nach kleineren Wohnungen. Das trifft vor allem viele Alleinstehende und beispielsweise diejenigen, die studieren, in den Beruf einsteigen oder zuwandern. Dass die Nachfrage nicht zum Bestand passt, hängt auch mit dem sogenannten „Remanenzeffekt“ zusammen:

Ungefähr 850.000 Menschen in der Region Stuttgart werden bis zum Jahr 2030 über 60 Jahre alt sein. Ein Großteil von ihnen wird, sofern es die Gesundheit zulässt, in den eigenen vier Wänden wohnen bleiben. Diese Personengruppe lebt oft in Einfamilienhäusern, deren große Wohnfläche eigentlich nicht mehr benötigt wird, weil die Kinder mittlerweile ausgezogen sind – der Remanenzeffekt.

Schon jetzt ist zu beobachten: 1992, als die „Babyboomer“ mitten in der Familiengründungsphase waren, lag die Wohnfläche je Einwohnendem in Baden-Württemberg noch bei 36,2 m<sup>2</sup>. Im Jahr 2022, also gerade einmal 30 Jahre später, liegt dieser Wert bei 46,7 m<sup>2</sup>. Die Wohnfläche pro Kopf ist also um mehr als 10m<sup>2</sup> angestiegen.

**Die studentischen Entwürfe, die in dieser Broschüre vorgestellt werden, sollen Potenziale zeigen und Denkanstöße liefern.**

# GLORIOUS HUBS

# DER WETT- BEWERB

Um die skizzierten Herausforderungen anzugehen und Flächenpotenziale im Umfeld von Bahnhöfen besser zu nutzen, bedarf es neben zeitgemäßen stadt- und regionalplanerischen Ansätzen auch weiterführende kreative Lösungsvorschläge. Vor diesem Hintergrund hat der Verband Region Stuttgart gemeinsam mit der Hochschule für Technik Stuttgart (HfT) den Studierendenwettbewerb „Glorious Hubs“ ausgetlobt.

Aus 55 Wettbewerbseinreichungen von zahlreichen Hochschulen erhielten vier Arbeiten von der Fachjury einen Preis und zwei weitere eine Anerkennung. Die besten Entwürfe und gestalterischen Ansätze werden in dieser Broschüre vorgestellt.

# Aufgabenstellung des Wettbewerbs

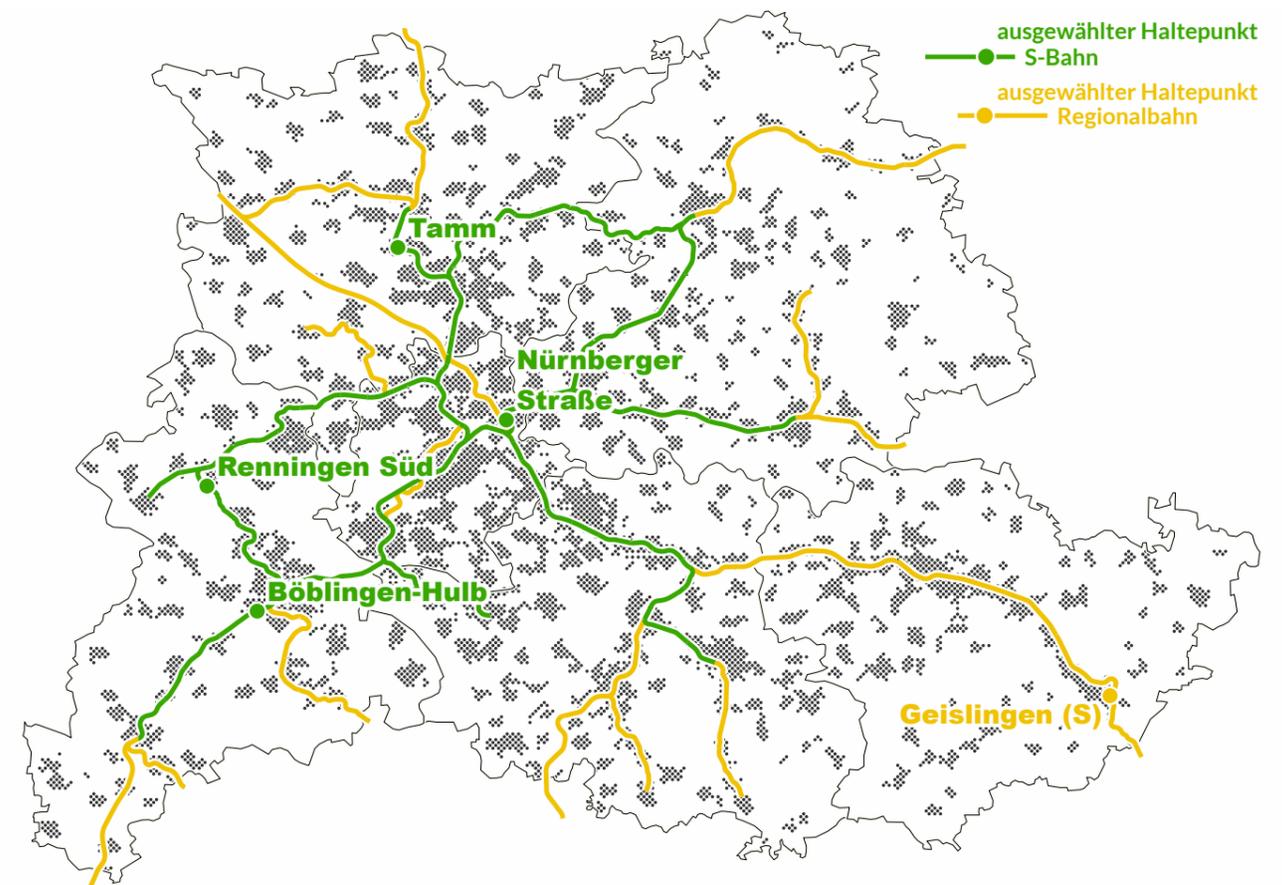
„Glorious“ kann mit „herrlich“ und „Hub“ mit „Knotenpunkt“ oder „Drehscheibe“ übersetzt werden. Der Wettbewerb hatte also zum Ziel „Herrliche Knotenpunkte“ zu entwerfen. Aber was bedeutet das?

Aufgabe war es, Flächenpotenziale im Umfeld von fünf S-Bahn- und Regionalbahn-Haltestellen in der Region Stuttgart zu analysieren und Vorschläge für deren Um- und Neugestaltung zu gemischt genutzten Quartieren zu erarbeiten. Mobilität, Freizeit und Wohnen sollten dabei zusammengeführt werden. So entstehen die für den Wettbewerb namensgebenden „Glorious Hubs“, die zeigen, wie die Region Stuttgart die Wohnraumknappheit effektiv und nachhaltig bewältigen kann. Die fünf ausgewählten Stationen spiegeln verschiedene, aber typische Situationen wider: von einer urbanen Ausgangslage an der Haltestelle Nürnberger Straße in Stuttgart bis hin zu Geislingen an der Steige, einer Stadt am Rand der Schwäbischen Alb. Im Einzelnen ging es um den Bahnhof in Geislingen an der Steige und die S-Bahn-Haltestellen Böblingen Hulb, Nürnberger Straße, Renningen-Süd und Tamm.

Es sollte dargestellt werden, wie Potenzialflächen an diesen Standorten für eine nachhaltige Entwicklung der Region Stuttgart genutzt werden könnten. Dabei wurde eine Antwort auf die Frage nach mehr Wohnraum, in Verbindung mit einer optimierten Flächennutzung sowie einer Attraktivierung der Bahnhofsareale gesucht. Jeder der eingereichten Entwürfe setzt an den spezifischen Potenzialen des Standortes an, jeder Entwurf entwickelt ein eigenes Wohn-, Arbeits- und Mobilitätskonzept, jeder Entwurf kann inspirieren und Optionen für eine Aufwertung der Knotenpunkte aufzeigen.

Um die Bereiche an den fünf Standorten räumlich einzugrenzen, wurden sogenannte Isochrone verwendet. Sie beschreiben einen Bereich um den Haltepunkt, der bei einer angenommenen Gehgeschwindigkeit von vier km/h die Fläche umreißt, die in zehn Minuten erreichbar ist. Die Isochrone grenzen das Gebiet ab, das im Rahmen des Wettbewerbs konzeptionell bearbeitet werden sollte.

Die Stationen haben unterschiedliche Eigenschaften und stellen Planende vor verschiedenste Herausforderungen. Um die Entwürfe besser nachvollziehen zu können und ein Gefühl für die Gegebenheiten zu vermitteln, werden die fünf Haltepunkte nachfolgend vorgestellt.



Alle „Glorious Hubs“ sind auch Mobility-Hubs: Mobility-Hubs sollen den Umstieg von einem Verkehrsträger auf den anderen erleichtern, indem sie als intermodale Schnittstelle mehrere Verkehrsträger an einem Ort bündeln. Der Bahnhof in Stuttgart-Vaihingen zum Beispiel wurde in den letzten Jahren in einen solchen Hub verwandelt. Hier kommen S-Bahnen, U-Bahnen, Regionalbahnen und Busse zusammen und werden mit diversen Roller-, Fahrrad- und Auto-Sharing-Angeboten verknüpft.

# Geislingen an der Steige

Die Stadt Geislingen an der Steige verfügt über eine lange industrielle Tradition, weist aber auch die Zeichen zurückliegender Strukturbrüche auf. Als Mittelzentrum nimmt Geislingen eine hervorgehobene Stellung für ein größeres Umland ein, wobei der Einzugsbereich über die Grenzen der Region Stuttgart hinausgeht. Durch die Lage in tief eingeschnittenen Tälern am Albtrauf sind die topografischen Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung anspruchsvoll. Der Freizeitwert ist aufgrund der Lage am Rand der Schwäbischen Alb sowie der Nachbarschaft zu Kurorten und bekannten Erholungsgebieten hoch.



Der Geislinger Bahnhof

## Potenzial des Haltepunkts und Aufgabenstellung

Vom Haltepunkt Geislingen (Steige) ist innerhalb von wenigen Minuten das WMF-Gelände zu erreichen. Die Produktion wurde mittlerweile größtenteils ausgelagert. Zentrale Aufgabenstellung für diesen Standort war die Frage, wie unter dem Gesichtspunkt des Strukturwandels der Korridor bzw. die Verbindung zwischen Bahnhof und Gewerbegebiet neu gedacht werden kann. Dabei waren die Aspekte Bahnhofsumfeld, Umgang mit Industriebestand und Konversion zu berücksichtigen. Die Zukunft der Produktionsstätten an diesem Standort ist ungewiss. Daher ist ein Konzept nötig, das einen flexibel reagierenden Nachnutzungs- oder Konversionsprozess ermöglicht.



Das Bahnhofsumfeld bietet keine guten Verbindungen zum Gewerbegebiet und zum Einzelhandel

# Böblingen-Hulb

Die Kreisstadt Böblingen nimmt als Teil eines Doppel-Mittelzentrums wichtige Funktionen für ein weiteres Umland wahr: Arbeitsplätze, Ausbildungsstätten, Shopping, Kulturangebote und Verwaltungseinrichtungen werden auch für die Einwohnenden anderer Gemeinden vorgehalten. Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zum Mercedes-Benz-Werk Sindelfingen sind Zulieferbetriebe sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen aus dem Automotivbereich in Böblingen zu finden. Mit guter Erreichbarkeit von Stuttgart und dem Naturpark Schönbuch bestehen sowohl urbane wie auch naturnahe Freizeitangebote.



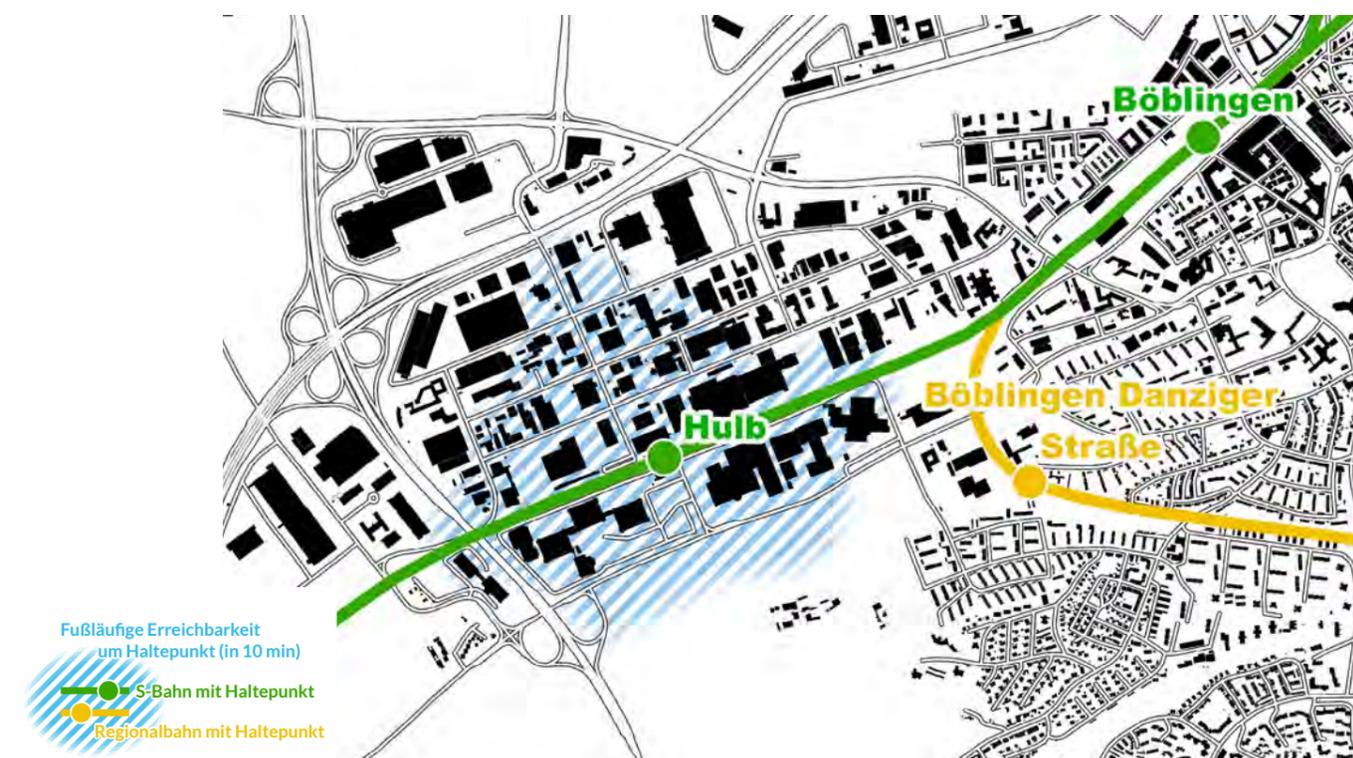
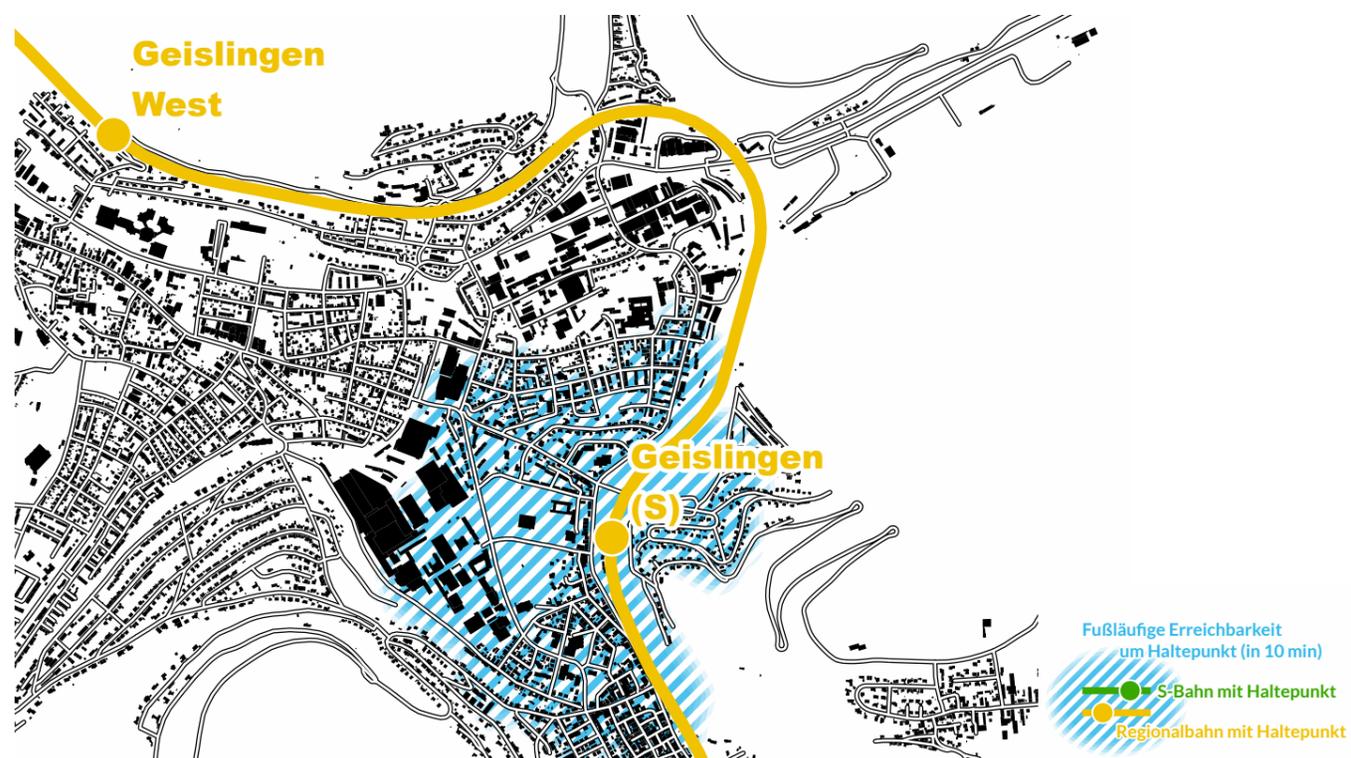
Die Haltestelle Hulb

## Potenzial des Haltepunkts und Aufgabenstellung

Die Isochrone um den S-Bahn-Haltepunkt Böblingen-Hulb schließen den größten Teil des Gewerbegebiets Hulb ein. Ergänzend wurde auch die S-Bahn-Haltestelle Danziger Straße mit einbezogen, die sich in direkter Nachbarschaft befindet. Gleichzeitig wird ein Bereich tangiert, dessen Nutzung bisher nicht durch den geltenden Flächennutzungsplan definiert wurde. Somit ist dieser Bereich eine unbebaute und unbeplante Potenzialfläche. Im Rahmen des Wettbewerbs sollte für diese Fläche in Verknüpfung mit dem angrenzenden Gewerbegebiet ein Konzept entwickelt werden, welches der besonderen Lage zwischen den beiden Haltestellen gerecht wird. Hier konnten auch visionäre Konzepte zu einer Neuausrichtung des gesamten Bahnhofsumfelds entwickelt werden, nicht zuletzt, um den Zugang zum Bahnhof vom möglicherweise neu entstehenden Wohngebiet aus aufzuwerten.



Hinter der Haltestelle sind die großen Gewerbebauten der Hulb erkennbar



# Nürnberger Straße/Stuttgart

Die Nürnberger Straße befindet sich im ältesten Stuttgarter Stadtbezirk Bad Cannstatt im Nordosten des Oberzentrums Stuttgart. Die Straße bildet eine wichtige Verbindungsachse zum benachbarten Mittelzentrum Fellbach, das unter anderem durch eine starke Gewerbenutzung geprägt ist. Der Bereich der Nürnberger Straße wird im Flächennutzungsplan als Siedlungsfläche Wohnen und Mischgebiet ausgewiesen. Im Süden Bad Cannstatts befinden sich Industrie- und Gewerbegebiete, insbesondere mit Betriebsanlagen von Mercedes-Benz.



Die Haltestelle Nürnberg Straße



Die Umgebung ist geprägt von der „alten“ Bundesstraße 14

## Potenzial des Haltepunkts und Aufgabenstellung

Die Nürnberger Straße, die nach dem Bau der B14-Umfahrung verkehrlich stark entlastet wurde, hat heute noch das Aussehen einer Bundesstraße, erscheint dabei aber überdimensioniert. Auch die Bebauung ist noch von den hohen Verkehrsmengen geprägt und hält Distanz zur Straße bzw. wendet sich von ihr ab. Die bauliche Dichte ist nicht besonders hoch, die Nutzungsstruktur ist eher einseitig. Andererseits kreuzen sich an der Haltestelle Nürnberg Straße S-Bahn und Stadtbahn. Sie ist damit ein wichtiger Umsteigepunkt und zentraler Ankunftsort für einen vergleichsweise großen Einzugsbereich. Durch den Rückbau der Straße könnten Flächen gewonnen werden, die im Zusammenhang mit einem Stadtumbau im Siedlungsbestand der Nachkriegszeit weiteres Potenzial eröffnen. Die Fragen waren, welche Dichte, welche Nutzungen, welche Bebauungsstruktur sowie welche Gestaltung des öffentlichen Raums und der Haltestelle für den Ort angemessen sind.



# Renningen Süd

Nach Eröffnung der S60 verfügt Renningen über eine Direktverbindung nach Böblingen und Sindelfingen. Dies hat dazu beigetragen, dass sich die dort gelegenen regionalplanerischen Schwerpunkte für Wohnen und Gewerbe außerordentlich dynamisch entwickelt haben. International tritt der Standort seit Eröffnung des Bosch-Forschungscampus auf, für den Erweiterungsoptionen vorgesehen sind. Mit der geplanten Reaktivierung der „Hessebahn“ nach Calw gewinnt der Standort auch als Eingangstor in die Region Stuttgart aus dem Ländlichen Raum im Schwarzwald zunehmend an Bedeutung.



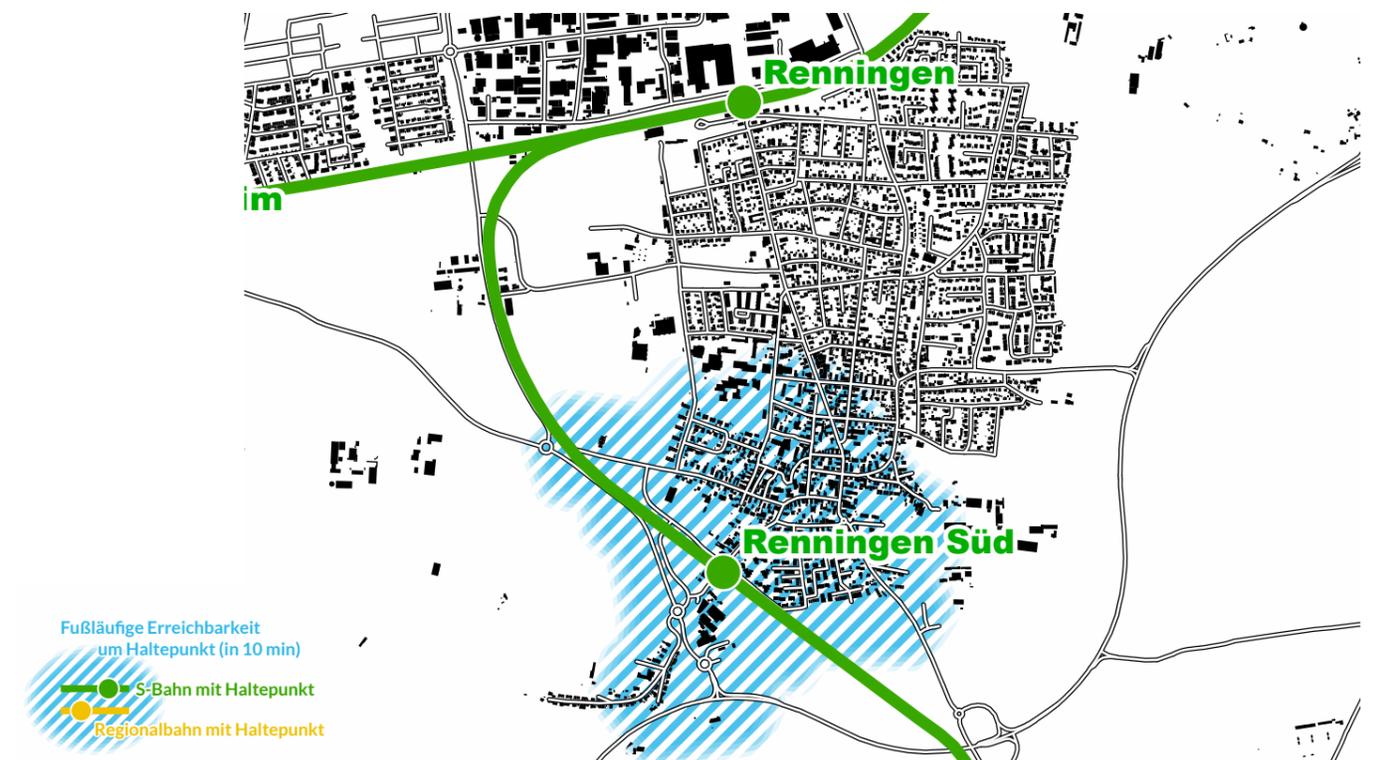
Die Haltestelle Renningen-Süd



Dörfliche Siedlungsstrukturen direkt an der Haltestelle Renningen-Süd

## Potenzial des Haltepunkts und Aufgabenstellung

Vom S-Bahn-Haltepunkt Renningen-Süd aus kann innerhalb der Isochrone der historische Ortskern von Renningen erreicht werden. Südlich der S-Bahn-Trasse befindet sich in Bahnhofsnähe der Gewerbepark Renningen. Innerhalb der Isochrone ist ein regionalplanerischer Wohnungsbauschwerpunkt. Eine Herausforderung für die Konzepterarbeitung war die Frage, wie sich in direkter Nachbarschaft zu einer eher aufgelockerten Siedlungsstruktur eine dem Standort angemessene bauliche Dichte einfügen lässt.



# Tamm

Tamm liegt in einem der dynamischsten Landkreise bundesweit – dem Landkreis Ludwigsburg. Von Tamm aus sind die benachbarten Mittelzentren Ludwigsburg und Bietigheim-Bissingen, aber auch die Landeshauptstadt Stuttgart in wenigen Minuten zu erreichen. Gleichzeitig können „vor Ort“ kleinstädtische Ruhe und Zugang zu freier Landschaft erlebt werden – eine gut eingespielte Funktionsteilung.

## Potenzial des Haltepunkts und Aufgabenstellung

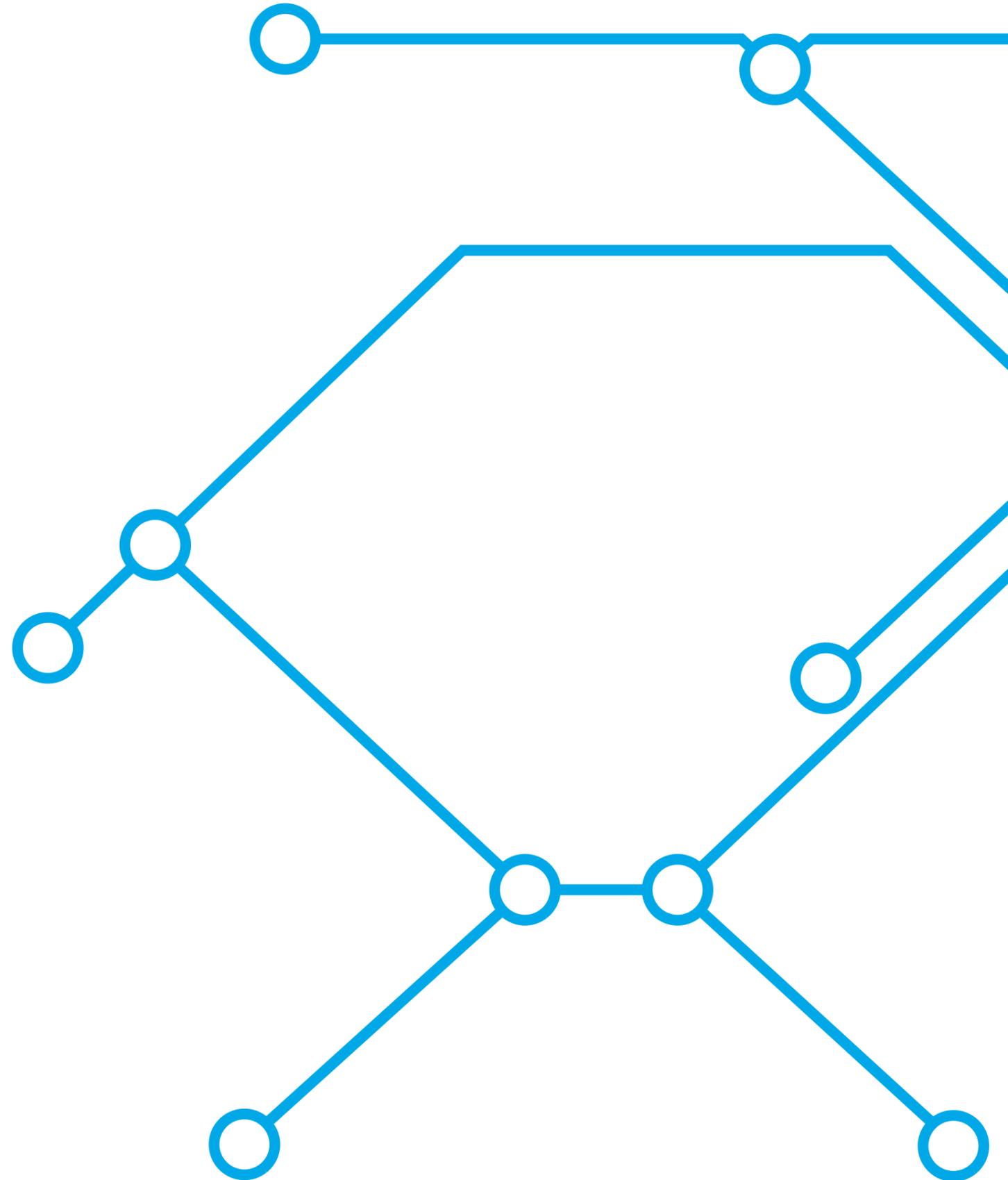
Vom S-Bahn-Haltepunkt Tamm können innerhalb der Isochrone nördlich der Gleise die innerörtliche Grünfläche „Am Egelsee“ und die umliegenden Wohngebiete erreicht werden. Südlich der Gleise befinden sich der historische Ortskern von Tamm sowie in Bahnhofsnähe das Rathaus, Einkaufsmöglichkeiten und ein Gewerbegebiet. Die Grünfläche „Am Egelsee“ ist einerseits eine ortsbildprägende innerörtliche Landschaft. Andererseits stellt sich die Frage, ob sie an diesem Ort in dieser Größe angemessen ist und ob sie den Weg von Norden kommend zum Bahnhof nicht zu manchen Tages- oder Jahreszeiten eher ungeschützt und unwirtlich macht. Entstehen könnte ein Quartier mit einer dem Ort angemessenen Dichte und Nutzungsvielfalt, das neue Wohn- und Arbeitswelten ermöglicht und gleichzeitig sensibel mit der innerörtlichen Landschaft umgeht.



Die Haltestelle in Tamm



Das alte Bahnhofsgebäude in Tamm



# PRÄ- MIERTE ENT- WÜRFE

Die mehr als 50 eingereichten Entwürfe der Studierenden und Absolvierenden zeigen, dass bei allen untersuchten Stationen Potenzial besteht, um sie in „**Glorious Hubs**“ zu verwandeln – und dabei attraktive Quartiere entstehen zu lassen, die in gut angebundener Lage Wohnraum schaffen. Die eingereichten Arbeiten waren durchweg von hoher Qualität. Entsprechend schwer fiel es der Jury aus Hochschulvertretenden, Planenden sowie Vertretenden des Verbands Region Stuttgart, die Preisträger auszuwählen. Nachfolgend werden die Ergebnisse des Auswahlprozesses mit vier Preisen und zwei Anerkennungen präsentiert.

# 1.-4. PREIS

Urban abgerundet – Böblingen-Hulb  
Die vitale Stadt – Renningen Süd  
TAMMbula Rasa – Tamm  
Stadt, Land, LOOP – Böblingen-Hulb

# ANERKEN- NUNGEN

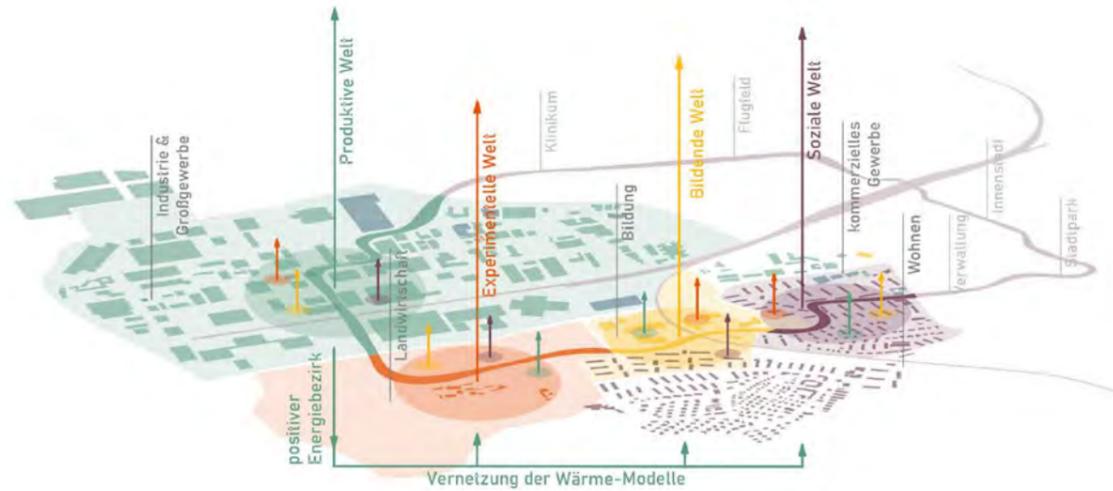
Activity Mile – Nürnberger Straße/Stuttgart  
Glorious Hu(l)b – Böblingen-Hulb

1. Preis

# Urban abgerundet

Der Siegerentwurf zeichnet sich durch einen behutsamen Umgang mit dem bestehenden Gewerbegebiet auf der Hulb aus. Neue Entwicklungsimpulse sollen dem bisher wenig profilierten Gewerbe- und Industriestandort neues Leben einhauchen.

Die bestehenden Gewerbebauten werden punktuell aufgestockt. In Leerräumen und untergenutzten Bereichen werden neue Gebäude platziert. Auf den freien Flächen im Süden werden sensibel „inselartig“ neue Nutzungen angesiedelt. Eine Verdichtung findet dabei eher nach Osten hin in Richtung der Böblinger Kernstadt statt.

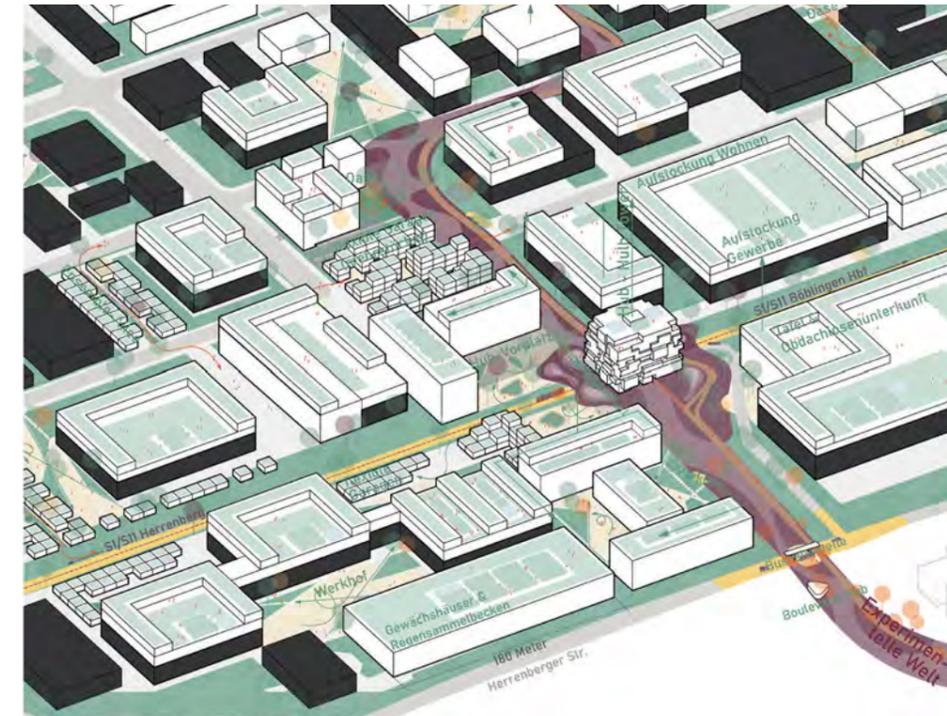


Vier Raumwelten sollen entstehen: Die produktive (grün), die experimentelle (orange), die bildende (gelb) und die soziale Raumwelt (lila)

Besonders hervorzuheben ist der tragende Gedanke eines ringförmigen Erschließungsbandes, das als „Boulevard“ den Bereich der Hulb und das vorgeschlagene Neubauquartier im Süden mit der Stadtmitte und dem Flugfeld, einem relativ jungen Quartier nördlich des Bahnhofs Böblingen, vernetzt. Nachhaltige Fortbewegungsformen sind hier mitgedacht.

Im Zuge der Umwandlungs- und Neubaumaßnahmen sollen vier durch diesen Boulevard verbundene „Raumwelten“ als eigene Quartiere mit unterschiedlichen Funktionen entstehen: die produktive, soziale, bildende und experimentelle Welt.

Die produktive Raumwelt entsteht im Gewerbegebiet Hulb. Die vorherrschenden Strukturen werden durch Aufstockung der Bestandshallen und Renaturierung von versiegelten Flächen und Parkplätzen aufgewertet. Außerdem sind an geeigneten Stellen punktuell Neubauten vorgesehen. So soll das Gewerbe um neue und bezahlbare „urbane“ Wohnformen ergänzt werden. Der zentrale „Hulb-Tower“ als urbanes, produktives und verkehrliches Zentrum ist das Herz des neuen Quartieres.



Der zentral gelegene „Hulb-Tower“ in der produktiven Raumwelt

Nahansicht des Boulevards



Der Boulevard (lila Band) verbindet das Plangebiet mit dem Flugfeld und dem Böblinger Bahnhof

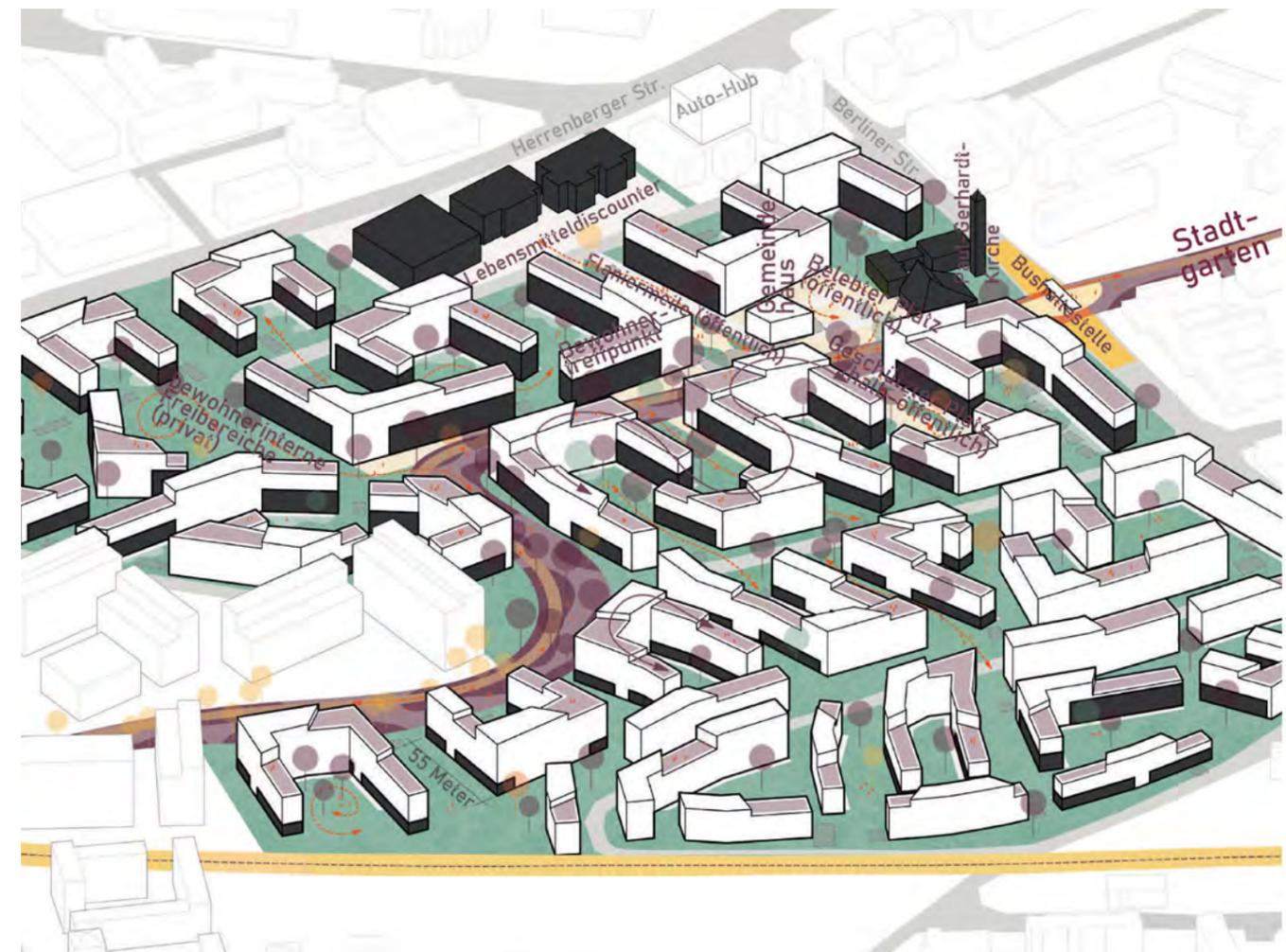


Haltepunkt: Böblingen-Hulb  
 Titel: Urban abgerundet  
 Projektgruppe: Gina Uthoff & Anne Weidner  
 Hochschule: Hochschule Karlsruhe (HKA)  
 Betreuung: Prof. Susanne Dürr

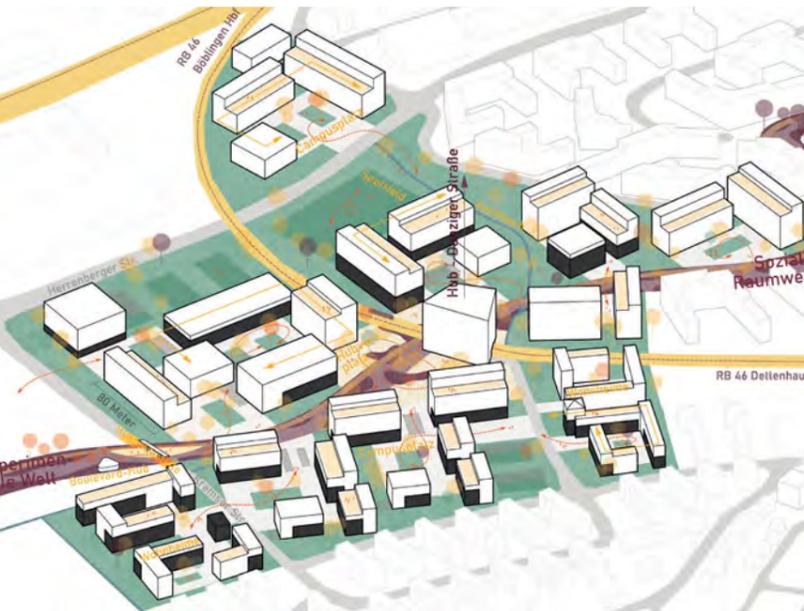
Die **experimentelle Raumwelt** knüpft an die heutige landwirtschaftliche Nutzung der großen Freifläche zwischen den beiden Haltepunkten (Hulb und Danziger Straße) an, entwickelt diese aber experimentell weiter. Direkt neben den Wohngebäuden gibt es urbane Landwirtschaft in Form von Gewächstürmen, Indoorfarming, Hochbeeten und Permakulturen, also dauerhaft verwendeten Anbauflächen. Dabei werden neue Gebäude platziert, aber dennoch versucht, möglichst viel von der wertvollen Freifläche mit ihrer hohen Aufenthaltsqualität zu erhalten.



Die experimentelle Raumwelt



Die soziale Raumwelt

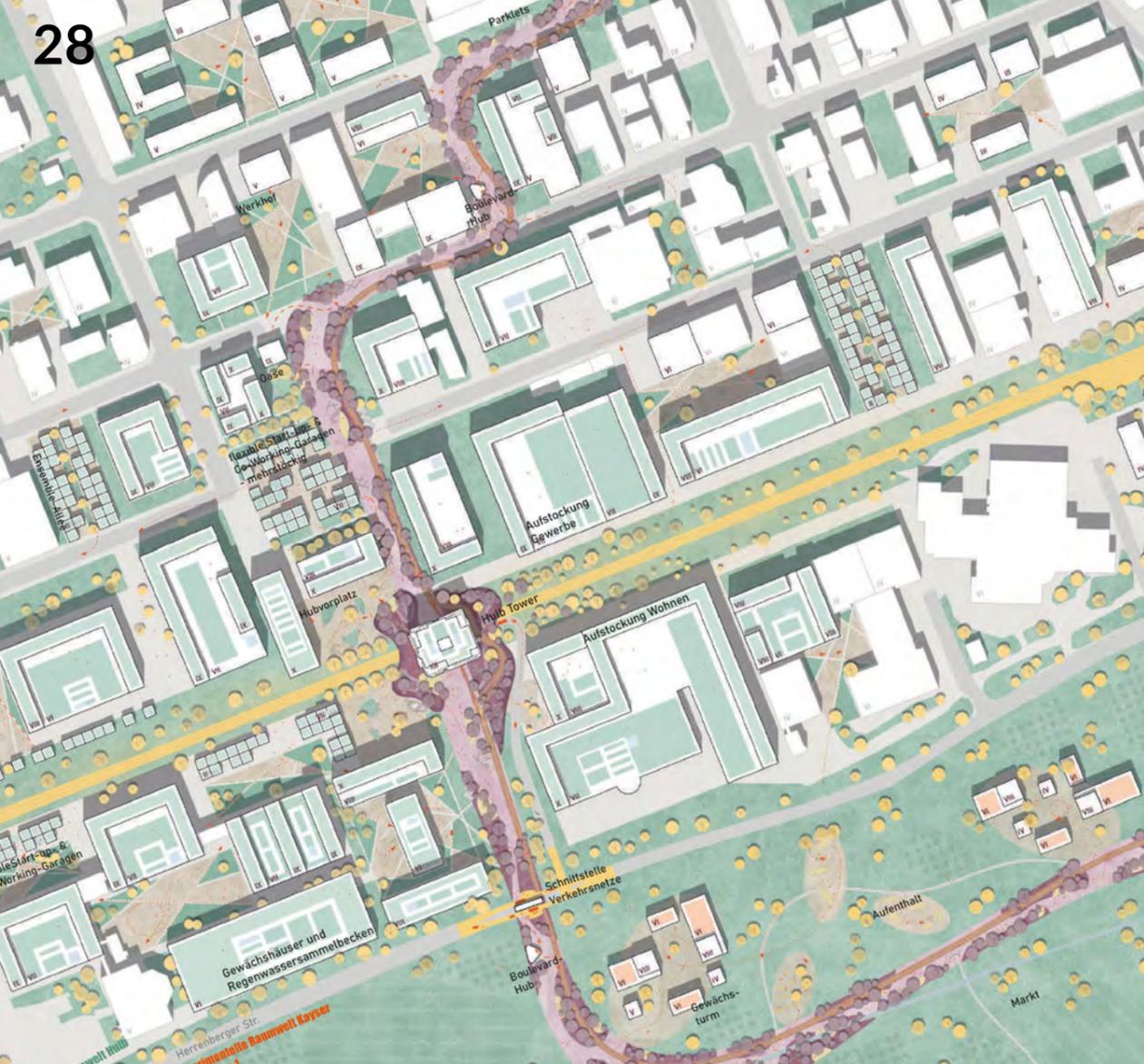


Die bildende Raumwelt

Die **bildende Raumwelt** mit dem „Danziger Hub“ (Haltestelle Danziger Straße) als Mittelpunkt soll ein campusartiges Quartier werden, bestehend aus bereits vorhandenen und neuen Bildungseinrichtungen. Ergänzt werden die Bildungseinrichtungen durch eine Mischung von Wohngebäuden und Nahversorgungsmöglichkeiten. So bleiben die Wege für die Schulkinder und Studierenden kurz.

Die **soziale Raumwelt** dient hauptsächlich dem Wohnen. Es wird ein neues Quartier um bestehende Gebäude errichtet. Dabei wird die bisherige Wohnbaufläche um das Fünffache erweitert. Besonderer Wert wird auf das soziale Miteinander gelegt. Ein Mix aus öffentlichen, halb-öffentlichen und privaten Bereichen lassen sowohl sozialen Austausch als auch Privatsphäre zu.

Die vier Raumwelten werden durch den Boulevard verbunden, dessen Mittelpunkt Böblingen-Hulb ist.

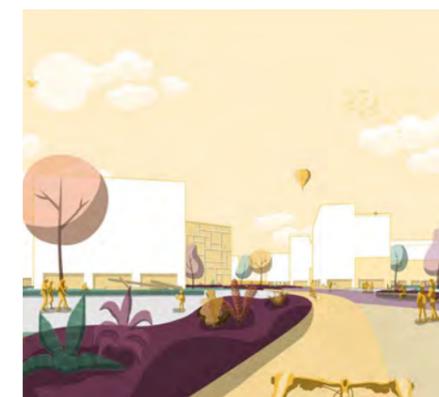


Lage des großen Hubs auf der Haltestelle Hulb. Der Boulevard verbindet über die Gleise hinweg die Raumwelten.

Die vier Raumwelten werden durch den Boulevard verbunden, dessen Mittelpunkt der Haltepunkt Böblingen-Hulb ist. Der Boulevard soll ausschließlich Fuß- und Radverkehr aufnehmen. Über dezentrale Auto-Hubs, das sind Parkhäuser, die einen einfachen Umstieg auf umweltfreundliche Fortbewegungsmöglichkeiten ermöglichen, werden aber auch die Bedarfe der Autofahrenden bedient. Daneben erfüllt der Boulevard als Frischluftschneise und Versickerungsfläche auch wichtige ökologische Funktionen.

„Der gesamtstädtisch angelegte Entwurf ist städtebaulich originell, dabei auch in Etappen umsetzbar und insgesamt überzeugend dargestellt. Weiterführende konzeptionelle Gedanken – etwa zu Stoffkreisläufen, experimenteller Landwirtschaft und nachhaltiger Energieversorgung – runden das positive Gesamtbild ab.“

Die Jury über den Entwurf



Einblicke in die verschiedenen Raumwelten

### Ansätze des Entwurfs mit Modellcharakter

Flächeneinsparung durch die Aufstockung von Gewerbe- und Wohnbauten.

Durch die Verbindung von Gewerbe und Wohnflächen mit landwirtschaftlichen Flächen und Freiraum werden Flächen und Wege gespart.

2. Preis

# Die vitale Stadt

Der zweitplatzierte Entwurf setzt sich mit dem gesamten Renninger Stadtgebiet auseinander. Es zeigt, wie dieses durch ein innovatives und partizipatives Innenentwicklungskonzept vitalisiert und um ein neues Quartier am Bahnhof ergänzt werden kann.

Zuerst wird analysiert, welche Flächen und Gebäude in Renningen möglicherweise nicht mehr zwingend benötigt werden oder anders genutzt werden könnten. Das sind zum Beispiel Garagengruppen und Parkplatzflächen, die im Entwurf durch zentral gelegene Parkhäuser ersetzt werden. Die so freiwerdenden Flächen sollen langfristig für gemeinwohlorientierte Nutzungen und kompakten Wohnungsbau verwendbar sein.

Haltepunkt: Renningen-Süd  
 Titel: Die vitale Stadt  
 Projektgruppe: Manuel Kramm,  
 Susanna Manzke & Lisa Marmarotis  
 Hochschule: Universität Stuttgart  
 Betreuung: Prof. Dr. Laura Calbet i Elias & Anna Kübler

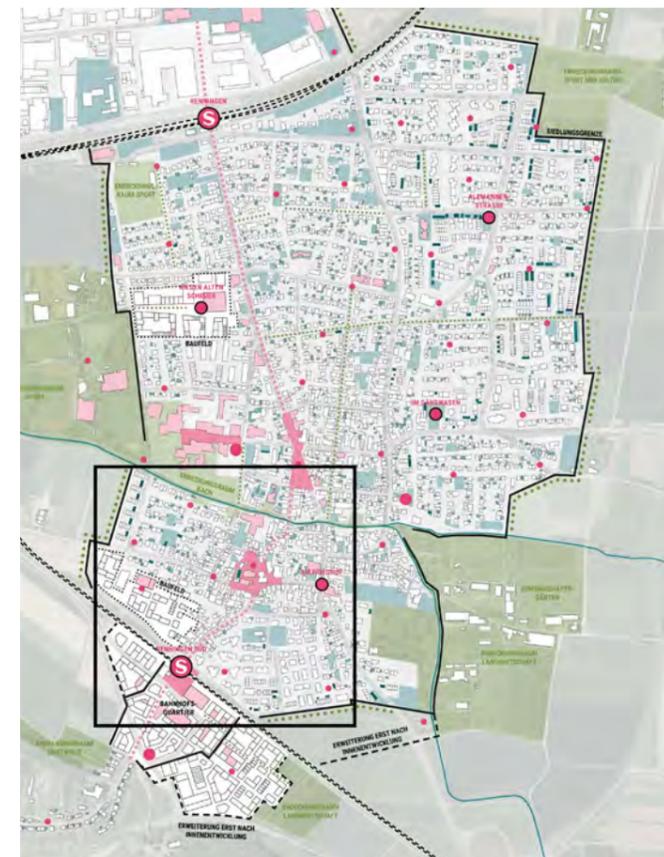


Blick vom neuen Bahnhofsviertel über die Haltestelle Renningen-Süd in Richtung der Stadtmitte Renningens

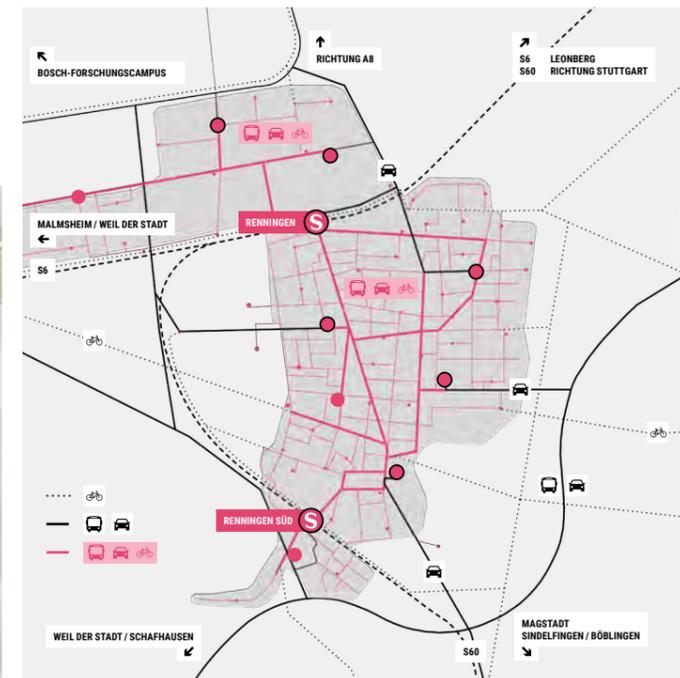
Ferner soll ein Bahnhofsviertel auf ungenutzten freien Flächen am Haltepunkt Renningen-Süd entstehen. Die Gebäude des neuen Quartieres dienen nicht nur dem Wohnen, sondern werden gemischt genutzt: Im Erdgeschoss sind Nahversorgung und soziale Infrastruktur konzentriert, darüber befinden sich Büros und Wohnungen. Durch die Innenentwicklung und den behutsamen Umgang mit freien Flächen wird der Charakter Renningens bewahrt und die Stadt besser mit ihrem Bahnhof verbunden.



Querschnitt des Entwurfs. Links der Gleise das im Bestand revitalisierte Renningen. Rechts der Gleise das neue Bahnhofsviertel. Der Hub am Bahnhof verbindet das „neue Alte“ mit dem Neuen.



Übersichtskarte des Entwurfs



Das Mobilitätskonzept des Entwurfs

**Mobilitätskonzept**

Kern des Konzeptes ist die dezentrale Verteilung von Verkehrsstationen, die Bike- oder Car-Sharing-Angebote direkt vor der Haustüre bereitstellen. Einen größeren Umkreis bedienen kleine Hubs, die Bushaltestellen mit Quartiersparkhäusern in einem Gebäude bündeln und so den innerstädtischen Umstieg vom Auto auf den ÖPNV erleichtern. Große Mobility-Hubs an den Bahnhaltpeunkten fassen die Funktionen der Verkehrsstationen und kleinen Hubs zusammen.

**Innenentwicklungskonzept**

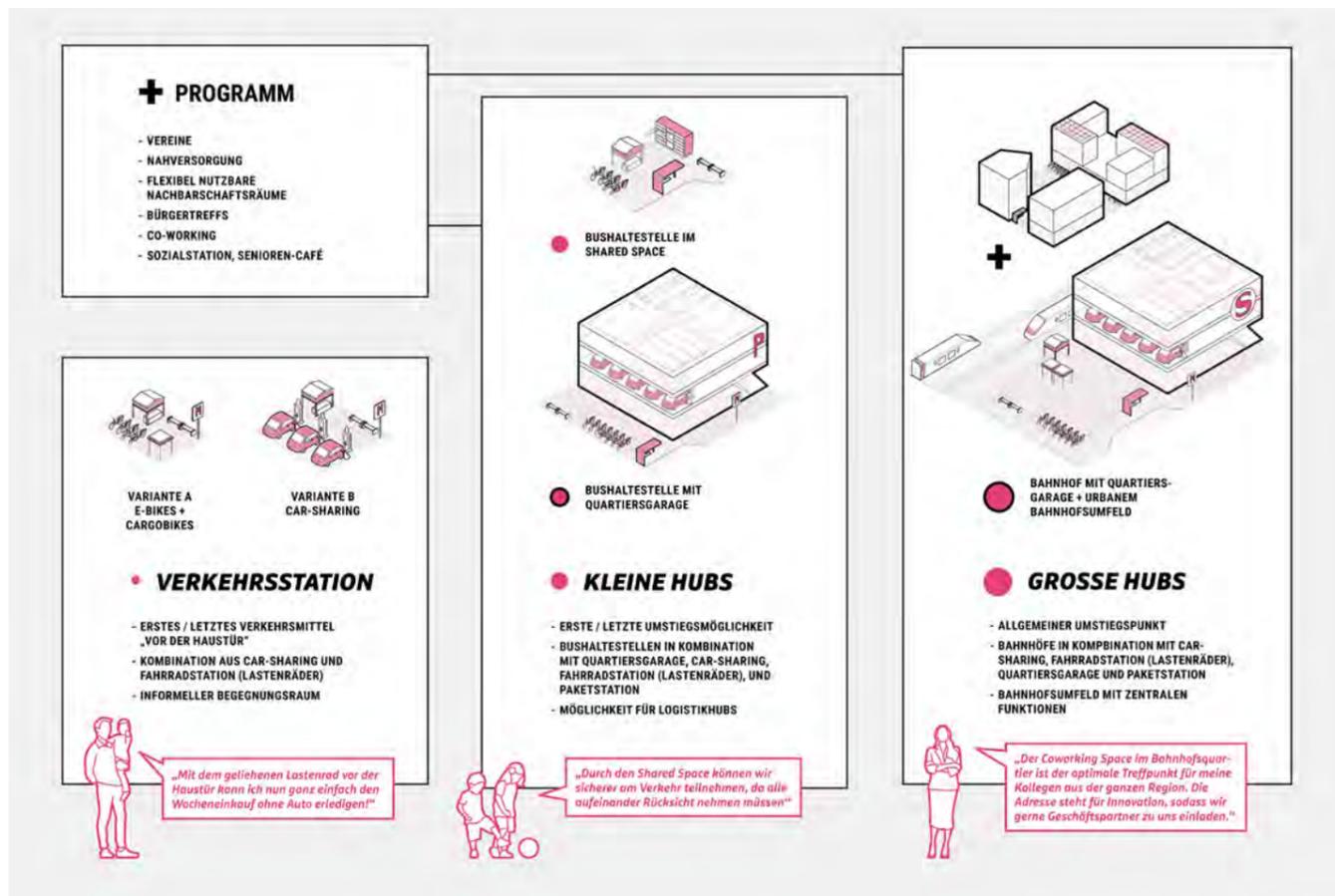
Das Mobilitätskonzept schafft Platz für eine ambitionierte Innenentwicklung. Private Stellplätze werden durch neue Quartiersgaragen überflüssig, die Flächen können mit Mehrfamilienhäusern bebaut werden. Bislang von Autos dominierte Straßenräume können als Begegnungs- und Aufenthaltsflächen verwendet werden, klar gezeichnete, mit Bäumen markierte Siedlungsgrenzen visualisieren den Übergang in die freie Landschaft. Durch Aufstockung soll darüber hinaus eine ortsangepasste höhere Dichte erreicht werden. Der gesamte Prozess ist in die abgebildeten drei Phasen aufgeteilt.

„BESTAND FIT MACHEN FÜR NEUE MOBILITÄT“  
VITALISIERENDE STADTTTRANSFORMATION

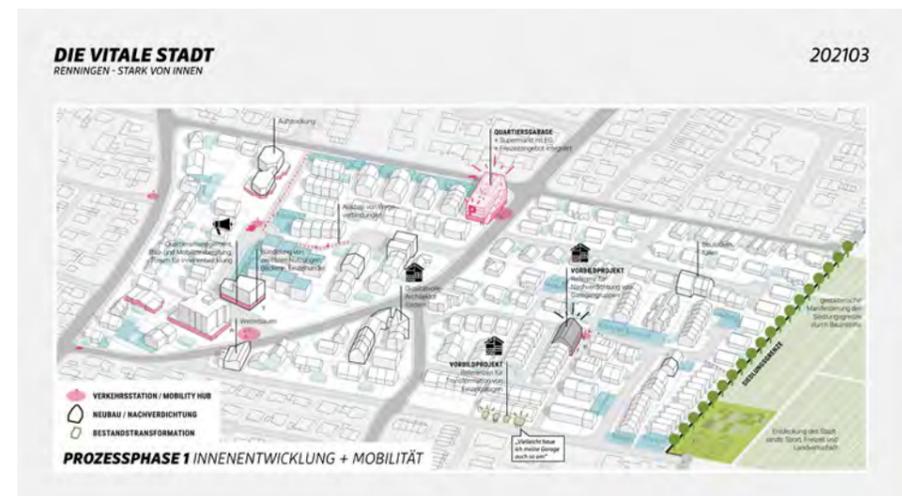


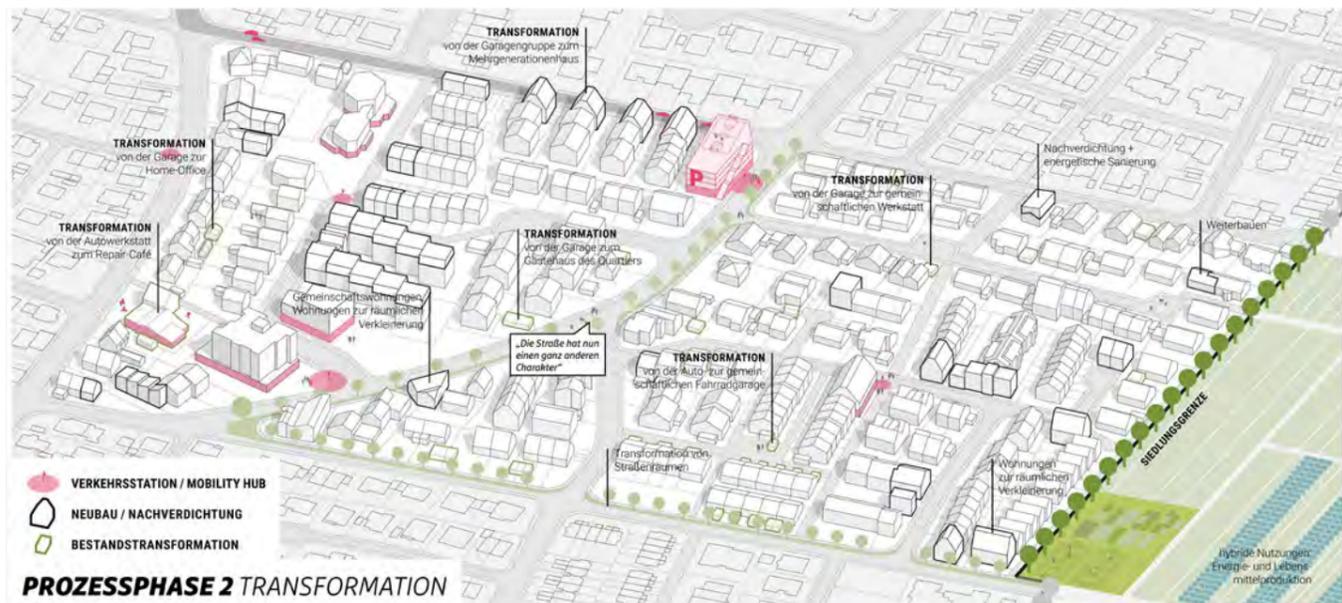
Ansicht einer umgestalteten Straße in Renningen (unten rechts der Ist-Zustand)

Das Mobilitätskonzept schafft Platz für eine ambitionierte Innenentwicklung.



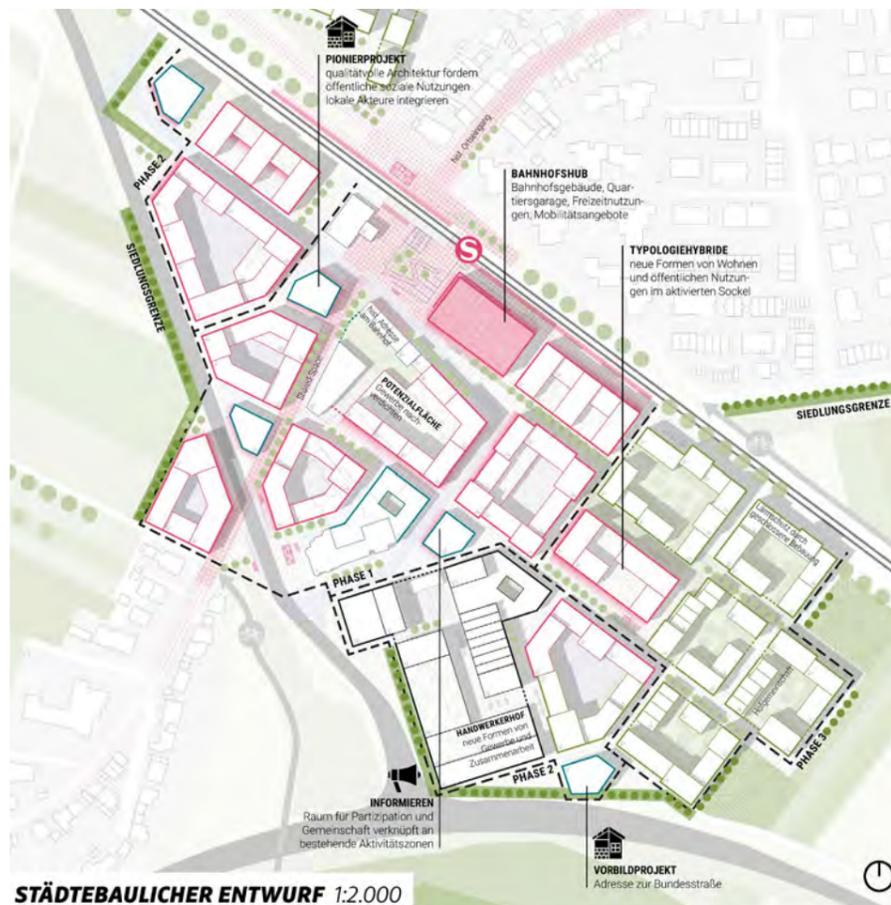
Die verschiedenen Mobility-Hubs





### Bahnhofsquartier

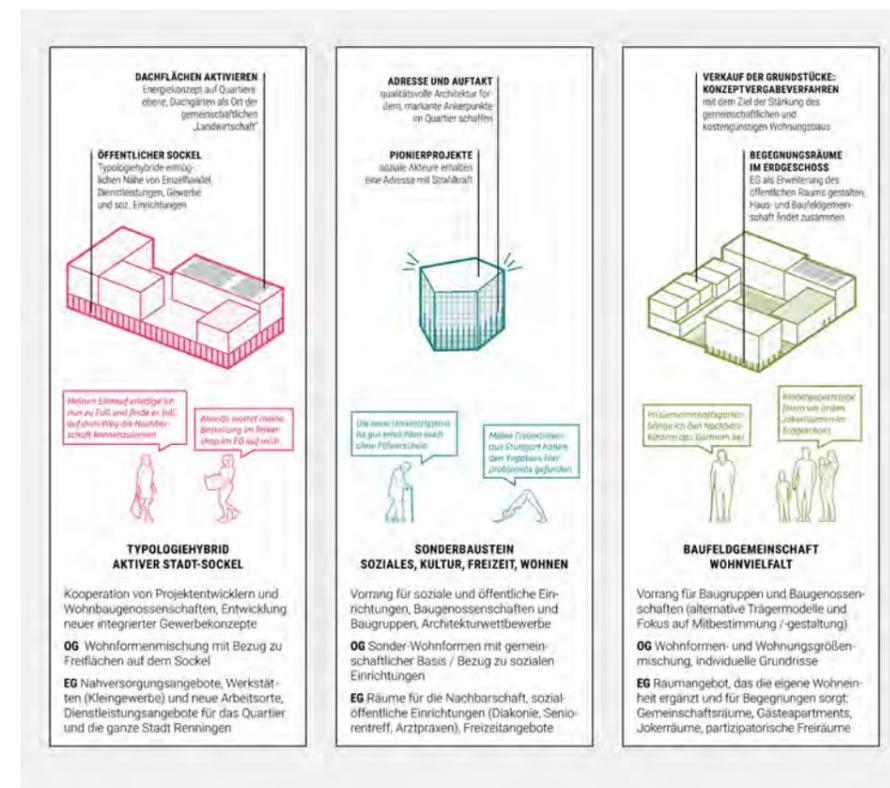
Das neue Quartier am Haltepunkt Renningen-Süd soll auf der bisher ungenutzten Potenzialfläche südlich des Bahnhofes Platz finden. Die Quartiersentwicklung wird dabei begleitet durch einen umfassenden partizipativen Prozess. Im Erdgeschoss der Gebäude sind gemeinschaftlich genutzte Einrichtungen. Auf den Dachflächen wird Energie gewonnen und in Dachgärten Obst und Gemüse angebaut.



Städtebaulicher Entwurf des neuen Bahnhofsquartiers. Farblich abgegrenzt die verschiedenen Gebäudetypen. Rot: Typologiehybrid mit aktivem Erdgeschoss. Blau: Sonderbaustein Soziales, Kultur oder Wohnen. Grün: Baufeldgemeinschaft für Wohnvielfalt.

„Der angestrebte Transformationsprozess erfolgt insgesamt partizipatorisch und fokussiert sich in erster Linie auf die Innenentwicklung sowie auf die Aufwertung und Nachverdichtung des Bestandes. Der Entwurf zeigt sehr detailliert und nachvollziehbar den Weg dorthin auf und rückt die Erforderlichkeit eines vitalen und nachhaltigen Mobilitäts- und Wohnverhaltens in den Vordergrund.“

Die Jury über den Entwurf



Die verschiedenen Gebäudetypen im neuen Bahnhofsquartier

### Ansätze des Entwurfs mit Modellcharakter

Reduzierung der Stellplatzflächen (für PKW) und die parallele Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote.

Die Neuverteilung des vormaligen Parkraumes bietet Platz für andere Nutzungen.

Haltepunkt: Renningen-Süd  
 Titel: Die vitale Stadt  
 Projektgruppe: Manuel Kramm, Susanna Manzke & Lisa Marmarotis  
 Hochschule: Universität Stuttgart  
 Betreuung: Prof. Dr. Laura Calbet | Elias & Anna Kübler

## 3. Preis

## TAMMbularasa

Der dritte Platz setzt sich mit dem Haltepunkt in Tamm auseinander und attestiert dem Bahnhofumfeld Bedarf an einer Generalüberholung: TAMMbularasa. Der Ansatz ist das „Game-Changing“: Die Einwohnenden Tamms sollen in einer Bürgerstiftung, die als beratende und helfende Einrichtung fungiert, neue Konzepte und Vorschläge für Tamm partizipativ entwickeln. Die Ideen werden in einer temporären Container-City umgesetzt. In den Containern soll von einer Kunstgalerie über Cafés bis zur Fahrradwerkstatt alles untergebracht werden, was sich die Bewohnenden Tamms wünschen. Was sich im Zuge der Zeit als Nutzung etabliert, findet später in dem aus der Container-City entstehenden „Stadtregal“, einem sich sukzessive entwickelnden neuen Quartier, einen dauerhaften Standort. Das Stadtregal dient aber nicht nur der Verstetigung der Container-City, es soll auch Mehrgenerationenwohnen, Genossenschaftswohnen und Kurzzeitwohnen beinhalten.



Die Verbindung unter den Gleisen. Das ist der Kern von TAMMbularasa, der Game-Changer

Die S-Bahn-Station wird zu einem Mobility-Hub ausgebaut, mit dem „Tamm-Tower“ also Hoch- und Mittelpunkt. Der „Tamm-Tower“ ist gleichzeitig Standort für ein Quartiersbüro. Die Bestandsgebäude südlich der Bahntrasse werden durch Umnutzungen, Aufstockungen und die Zugänglichkeit der Dachflächen umgestaltet und so um neue Funktionen erweitert. Außerdem entsteht südlich der Bahntrasse, auf der alten Bahnhofsstraße, der „Kultur-Boulevard“. Auf der nördlich gelegenen Freifläche sollen Tiny-Houses und Baumhäuser umweltverträglichen Wohnraum bereitstellen. Verbindendes Element des Entwurfes ist der „Game-Changer“, eine breite Unterführung, die die durch die Gleise getrennten Bereiche verbindet.

### Game-Changer

Kern des Konzeptes und „Game-Changer“ für Tamm ist die Verbindung der bisher durch die Bahngleise getrennten Ortsteile der Stadt in Form einer großen, weiträumig angelegten Unterführung. Hier soll Platz für Begegnung und Austausch geschaffen werden. Ein Quartiersbüro, der „Tamm Tower“, dient als zentrale Anlaufstelle für die Bewohnenden. Außerdem sieht der Entwurf die Ansiedlung von „Kiezwerte“ im „Game-Changer“ vor. Dabei geht es um regionalen Handel, Start-Ups und soziale Treffpunkte.



Der Entwurf sieht eine ansteigende Dichte in Richtung des Bahnhofes vor. Am Rand bleibt viel Freiraum erhalten.

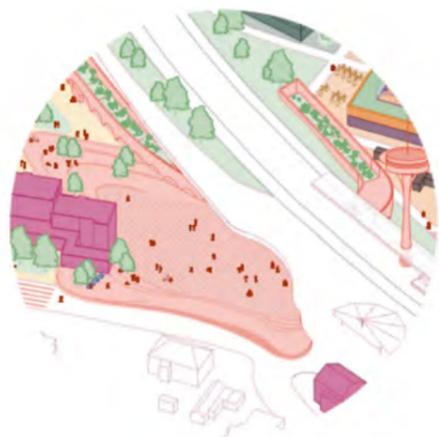


Der **GAME-CHANGER** macht den Anfang des umfangreichen Werkzeugkastens für ein wandlungs- und anpassungsfähiges sowie vielfältiges neues altes Tamm. Die verschiedenen Werkzeuge werden nachfolgend anhand einer möglichen Entwicklung Tamm in verschiedenen Phasen dargelegt

Die Bestandteile des Werkzeugkastens, der Tamm der Tamm weiterentwickeln soll

**Container City**

Die übergangsweise entstehende „Container City“ soll, wenn sich die temporären Nutzungen verfestigt haben, Stück für Stück in ein dauerhaftes, aber anpassungsfähiges Quartier überführt werden, dem „Stadtregal“. Hat sich z.B. eine Fahrradwerkstatt, die zuvor in einem Container temporär untergebracht war, etabliert, findet sie dort einen festen Platz.



Die temporär genutzten Container (braune Kästen), die sich im Bahnhofsumfeld verteilen

Haltepunkt: Tamm  
 Titel: TAMMbouarasa  
 Projektgruppe: Chris Philipp, Jan Tondera, Rosa Walz, Milan Wittrock & Yannik Zelenka  
 Hochschule: Hochschule für Technik Stuttgart (HFT)  
 Betreuung: Prof. Dr. Philipp Dechow

Die übergangsweise entstehende „Container City“ soll Stück für Stück in ein dauerhaftes, aber anpassungsfähiges Quartier überführt werden, dem „Stadtregal“.



>> TINY PIONEERS <<

**Tamm blüht auf**

Nach und nach entwickeln sich festere Strukturen. Durch Umnutzung, Aufstockung und Dachnutzung soll im Bestand südlich des Bahnhofes ein nachhaltiges Mehrgenerationen-Wohnquartier entstehen. Zusätzlich soll auf der Freifläche im Norden mit Tiny-Houses und der Neuordnung der Grün- und Freiflächen ein „grünes Wohnzimmer“ gestaltet werden. Der „Schrotti“ (eine Art Schrottplatz) als Werkstatt- und Recyclinggelände stellt einen Teil der Baustoffe für die Bewohnerinnen und Bewohner Tamm lokal und nachhaltig zur Verfügung.



**KULTURBOULEVARD**  
 Sharingspace mit öffentlich wirksamen Nutzungen. An den Eingängen im Osten und Westen ermöglichen die zwei weiteren Hubs ein autoarmes Quartier mit vielen kurzen, direkten Fußwegeverbindungen.



||| GAMECHANGING



Der „Game-Changer“ (rote Fläche) verbindet die beiden Gleisseiten. Der Kulturboulevard (gelb) soll das neue Aushängeschild Tamm werden.



Blick auf den neuen Bahnhofsvorplatz

Haltepunkt: Tamm  
 Titel: TAMMbularasa  
 Projektgruppe: Chris Philipp, Jan Tondera,  
 Rosa Walz, Milan Wittrock & Yannik Zelenka  
 Hochschule: Hochschule für Technik Stuttgart (HFT)  
 Betreuung: Prof. Dr. Philipp Dechow

### Ansätze des Entwurfs mit Modellcharakter

Das Recycling von Baustoffen vor Ort als Mittel gegen den hohen Materialverbrauch in der Bauwirtschaft.

Wiederverwendete Container zur Unterbringung temporärer Wohn- und Arbeitsnutzungen.

„Das Ergebnis ist ein CO2-neutrales, nachhaltiges Quartier mit polyvalenten Flächen, einem innerörtlichen Park und starker eigener Identität. So entsteht ein sozial gerechter Gegenentwurf zum klassischen Einfamilienhausgebiet mit privater Grünfläche. Das zur Verfügung stehende Gebiet wird dabei nur minimal versiegelt. Zwar sieht der Entwurf eher wenig zusätzlichen Wohnraum vor, dieser wird jedoch ganzheitlich gestaltet und an unterschiedlichste Lebensmodelle angepasst.“

Die Jury über den Entwurf

## 4. Preis

## Stadt, Land, LOOP



Das grüne Band, der „Grüne Loop“ umrahmt die neue Hulb. Der Boulevard (rot hervorgehoben) verbindet in gerader Linie die beiden Haltepunkte Böblingen-Hulb und Danziger Straße miteinander.

Ähnlich wie der Siegerentwurf „urban abgerundet“ setzt „Stadt, Land, LOOP“ auf eine das ganze Plangebiet verbindende Lebensader – den „grünen Loop“. Dazu wird eine Verlegung des Haltepunktes Danziger Straße und die Ausgestaltung einer städtebaulichen Achse zwischen den beiden Haltepunkten Danziger Straße und Böblingen-Hulb vorgeschlagen.

Diese Achse soll als Boulevard gestaltet werden und als Kristallisationspunkt für weitere Entwicklungen dienen. Das bestehende, die „Hulb“ genannte Gewerbegebiet wird aufgewertet und der zentrale, entlang des Boulevards orientierte Bereich zu einem produktiven Quartier umgebaut. Neue Nutzungen lagern sich in Form eines „urbanen Quartiers“ an.

Das urbane Quartier gliedert sich in drei Unterquartiere: ein kooperatives Gewerbe-, ein produktives Stadt- und ein „rurbanes“ (ländlich-städtisches) Quartier. Hubs in den Quartieren dienen als Treffpunkte, Begegnungsorte und Mobilitätsdrehscheiben. Der „grüne LOOP“ verknüpft alle Funktionen und dient der nachhaltigen Fortbewegung und Erschließung.

## Das kooperative Gewerbequartier

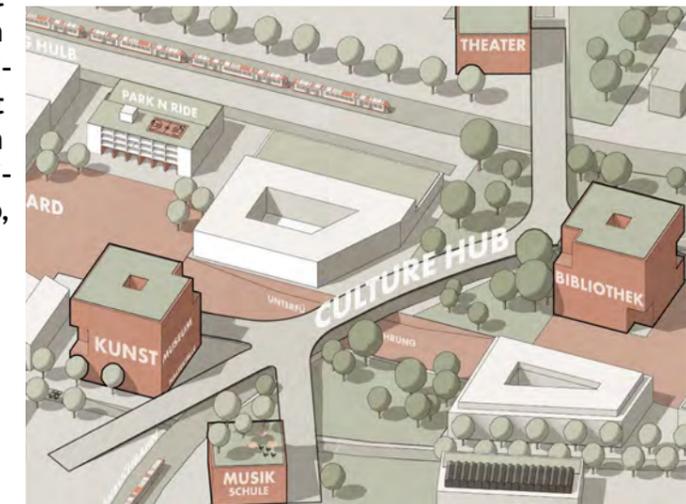
Die großen Gewerbe- und Industriehallen, die die Hulb aktuell prägen, werden in dem Entwurf weitestgehend erhalten. Das Gebiet wird allerdings grundlegend transformiert: Durch Nachverdichtung und gezielte Entsiegelung von Flächen soll die „alte“ Hulb nachhaltiger und attraktiver werden. Zentrum ist ein „Industrie-Hub“, der unter anderem als Treffpunkt für die Arbeitenden fungiert.

## Das produktive Stadtquartier

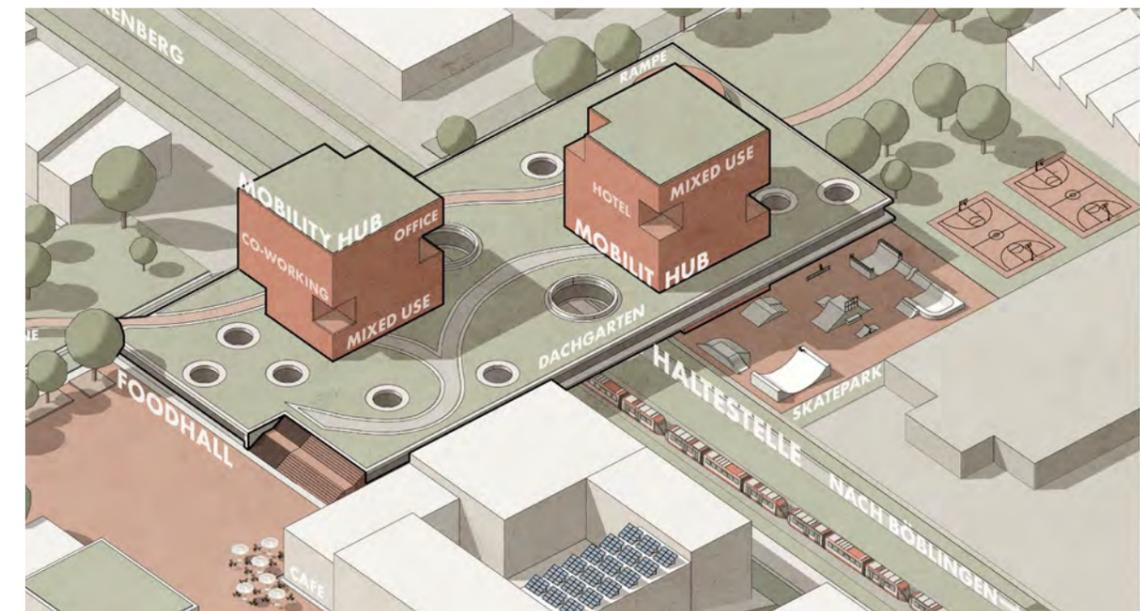
Das Herz des Entwurfes ist das von dem Boulevard durchzogene produktive Stadtquartier. Hier wird gewohnt, gearbeitet, eingekauft und entspannt. Durch die Mischung unterschiedlicher Nutzungen soll ein pulsierendes Quartier entstehen, das durch den „Golden-Hub“ am Haltepunkt Böblingen-Hulb vernetzt wird. Der „Golden-Hub“ dient aber nicht nur als Mobilitätsknoten, sondern beherbergt auch Hotels, Büros, Co-Working-Spaces und eine „Food-hall“. Ein Vorplatz mit einer großen Sitztreppe ist Treffpunkt für die Quartiersbevölkerung. Neben dem „Golden-Hub“ dienen „Culture-Hubs“ als weitere Begegnungsorte, die kulturelle Angebote (Kino, Theater, usw.) bündeln.



Lage der drei Unterquartiere. Grün das rurbane, rot das produktive Quartier und blau das kooperative Gewerbequartier.



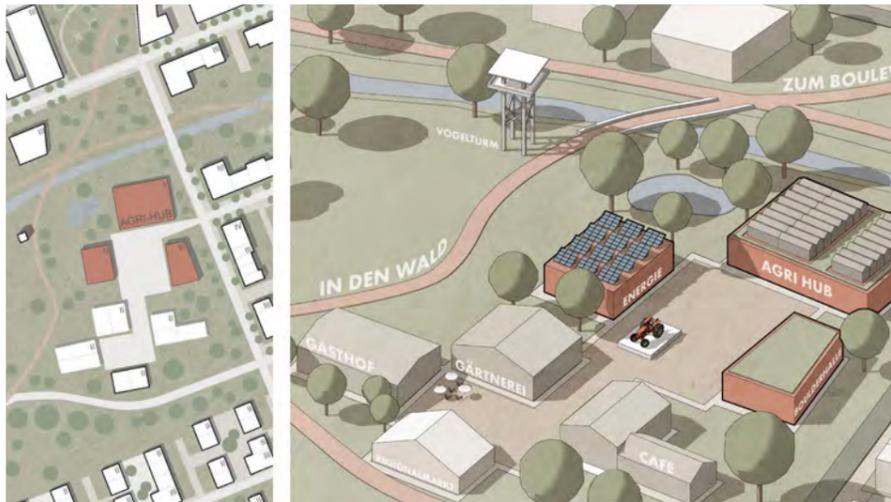
Die "Culture-Hubs" verbinden kulturelle Angebote



Der "Grüne Loop" verbindet die Unterquartiere mit dem „Golden-Hub“ an der Haltestelle Böblingen-Hulb. Der Hub ist gleichzeitig auch Ausgangspunkt des Boulevards, der das produktive Stadtquartier durchzieht.

### Das rurbane Quartier

Das rurbane Quartier will städtische und landwirtschaftliche Nutzungen vereinen und sorgt durch eine in Richtung der Quartiersgrenze abnehmenden Bebauungsdichte für notwendige Freiräume. Der Aischbach soll als blaue Ader für Ruhe sorgen. Ein sogenannter „Agri-Hub“ dient als Mittelpunkt des Quartiers. Dieser soll unter anderem als Schulungszentrum für die Notwendigkeit von mehr Nachhaltigkeit sensibilisieren. Auf Experimentierfeldern werden Permakulturen (dauerhaft bewirtschaftete Anbauflächen) angebaut, die das neue Quartier mitversorgen.



"Agri-Hub" im rurbanen Quartier

Die verschiedenen Hubs und Quartiere werden durch den „grünen Loop“, einen kreisförmig geschlossenen bandartigen Park mit Fuß- und Radwegen, miteinander verbunden.

So wird es ermöglicht, schnell alle Bereiche der neuen Hubs zu erreichen. Der Loop dient auch als Kaltluftschneise und Versickerungsfläche für Niederschlag.

Eine Seite des „grünen Loops“ mit Querverbindungen

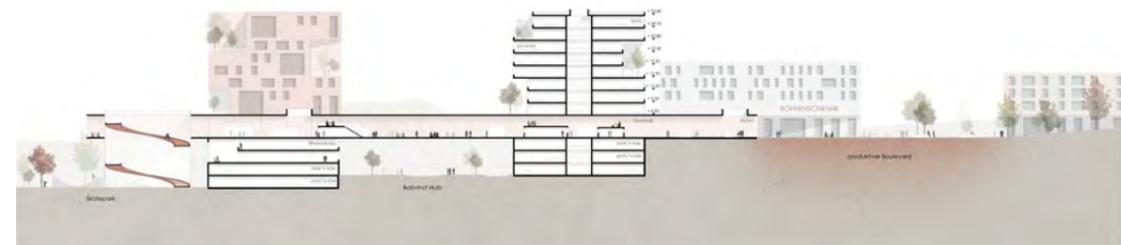


„Besonders hervorzuheben ist die Ausbildung eines „grünen Loops“, der die zentralen Funktionen verknüpft und der nachhaltigen Fortbewegung und Erschließung dient. Auch die Zugänge in den Freiraum sowie angrenzende Siedlungsräume sind mit Bedacht gesetzt. Insgesamt wird der ambitionierte Entwurf vom Konzept bis zum städtebaulichen Detail gut ausgearbeitet und überzeugend präsentiert.“

Die Jury über den Entwurf



Ansicht des „Golden-Hubs“



Querschnitt des neuen „Golden-Hubs“ auf der Haltestelle Hulb

### Ansätze des Entwurfs mit Modellcharakter

Die Verknüpfung aller zentralen Funktionen über einen kreuzungsfreien Verbindungsweg. Die Steigerung der Nutzungsvielfalt sorgt für mehr Attraktivität und Belebung der Quartiere.

Anerkennung

# Activity Mile

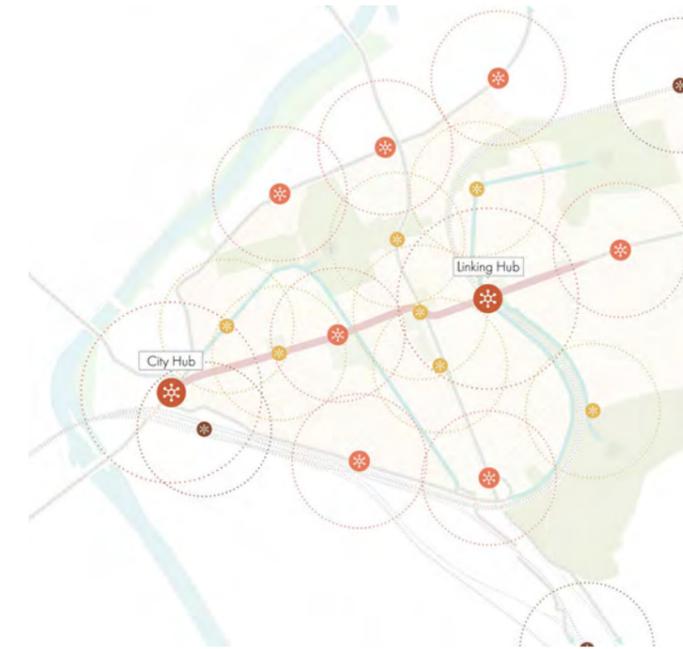
Die Bearbeitenden des Entwurfs attestieren dem Umfeld der Haltestelle Nürnberger Straße aufgrund der Nähe und guten Anbindung an die Stuttgarter Stadtmitte ein hohes Entwicklungspotenzial. Die sogenannte „Activity Mile“ will dieses Potenzial ausschöpfen, indem sie nicht nur das Umfeld der Haltestelle Nürnberger Straße aktiviert, sondern das gesamte Mobilitätssystem der Cannstatter Kernstadt, nachhaltig neu organisiert. Dabei liegt ein besonderer Fokus auf der Achse zwischen Wilhelmsplatz und Nürnberger Straße. Dafür soll die Nürnberger Straße in eine autofreie „Activity Mile“ mit verschiedenen Nutzungszonen und Hubs umgewandelt werden. Ziel ist es auch, den Bestand entlang der Nürnberger Straße attraktiver zu machen und punktuell durch das Auffüllen von Baulücken um neue Gebäude zu ergänzen.



Blick auf den Bereich zwischen Uff-Kirchhof und der Haltestelle Nürnberger Straße, hier soll die „Activity Mile“ entstehen

## Mobilität

Ein Netzwerk aus Mobility-Hubs entlang der „Activity Mile“ und in den angrenzenden Bereichen erleichtern den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und stellen den Cannstatter Verkehr so auf neue Mobilitätsformen um. Zudem verbindet eine Fahrradallee die Grünflächen des Quartieres miteinander. Ferner werden in den Wohngebieten verkehrsberuhigte Zonen eingerichtet.



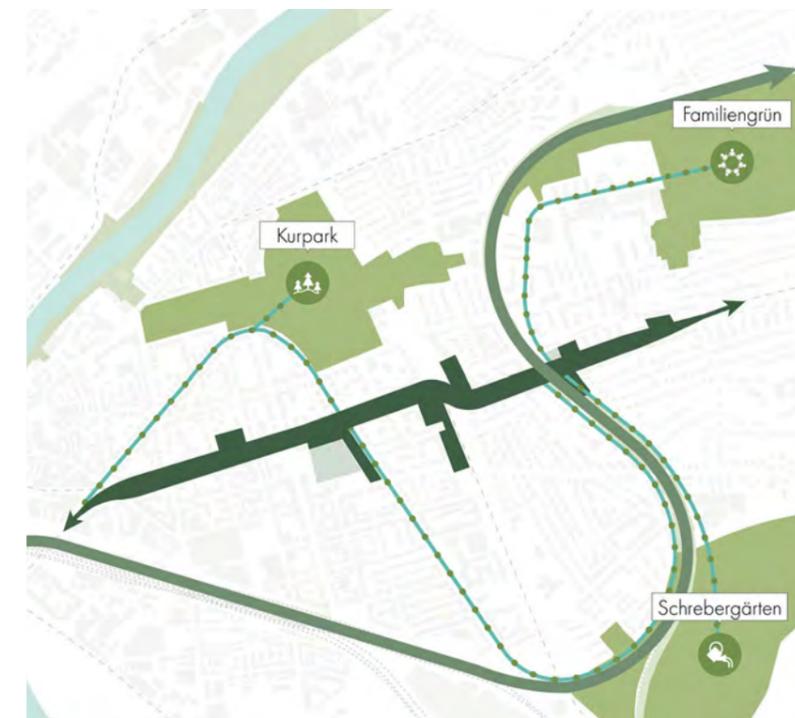
Das Mobilitätskonzept

## Freiraum

Die Achse zwischen Wilhelmsplatz und der Haltestelle Nürnberger Straße sowie die Ränder entlang der Bahnstrecke sollen durchgehend begrünt werden. So wird Cannstatt von mehreren grünen Bändern durchzogen, die – als Ergänzung zu den bereits existierenden Parks und Grünflächen – die Erholungs- und Aufenthaltsqualität erhöhen.



Verschieden große Hubs verbinden Cannstatt



Der Entwurf vernetzt die bestehenden Grünflächen miteinander.

Haltepunkt: Nürnberger Straße (Stuttgart - Bad Cannstatt)  
 Titel: Activity Mile  
 Projektgruppe: Anucia Dixon & Janine Schöttlinger  
 Hochschule: Karlsruher Institut für Technologie (KIT)  
 Betreuung: Prof. Dr. Barbara Engel, Sara Reichwein & Anna Kuzyszyn

**Activity Mile**

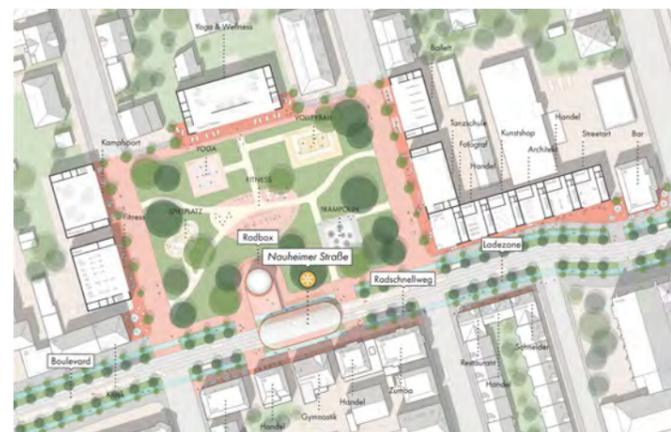
Die Nürnberger Straße (Achse zwischen der S-Bahn-Station und dem Wilhelmsplatz) als „Activity Mile“ gliedert sich in verschiedene Nutzungszonen. Diese dienen dem Sport, der Kreativität, der Kultur und vielem Weiterem.



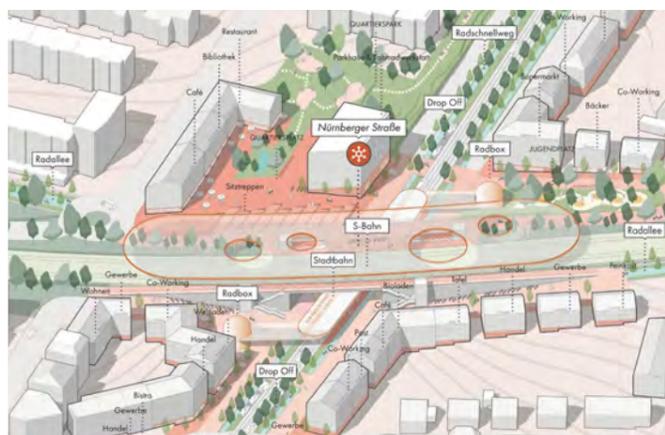
Retro Zone



Stadtgarten Zone



Sport-und Kreativzone



Linking Hub

Haltepunkt: Nürnberger Straße (Stuttgart - Bad Cannstatt)  
 Titel: Activity Mile  
 Projektgruppe: Anucia Dixon & Janine Schöttlinger  
 Hochschule: Karlsruher Institut für Technologie (KIT)  
 Betreuung: Prof. Dr. Barbara Engel, Sara Reichwein & Anna Kuzyszyn

**Die Zonen orientieren sich an bereits existierenden Vornutzungen, die jetzt zu einer aktiven Meile zwischen der Haltestelle Nürnberger Straße und dem Wilhelmsplatz zusammengefasst und ausgebaut werden.**

**„Das Konzept verfolgt die These, dass die Nürnberger Straße nicht mehr gebraucht wird und daher zurückgebaut sowie zu einem Stadtboulevard umgestaltet werden kann. Auf dem Stadtboulevard werden konsequent Freiraumqualitäten geschaffen. Es erfolgt eine intensive Auseinandersetzung mit dem Straßenraum.“**

Die Jury über den Entwurf



Impressionen der Activity-Mile

**Ansätze des Entwurfs mit Modellcharakter**  
 Durch die Neuordnung des Straßenraumes können Quartiere lebenswerter und attraktiver werden.

Anerkennung

## Glorious Hu(l)b



Der Entwurf sieht die Nachverdichtung des Gewerbegebiets Hulb und eine schrittweise Neubebauung der südlich gelegenen Freiflächen vor. Dort soll kompakter Wohnungsbau entstehen, der punktuell durch weitere Nutzungen (Kultur, Einkaufen, Bildung, Co-Working) angereichert wird. Anders als viele andere Arbeiten für diesen Standort wird der Bahnhofpunkt nicht überbaut, sondern mit einem geschwungenen Brückenbauwerk überspannt. Die Hubs beziehungsweise Mobilitätsfunktionen und weitere Nutzungen werden dezentral beiderseitig der Gleise untergebracht. Leitgedanke ist es, durch die Gliederung in überschaubar große Quartierseinheiten einen Stadtteil der kurzen Wege zu schaffen.

### ENTWURF

DAS QUARTIER IST IN ÜBERSCHAUBARE QUARTIERSEINHEITEN UNTERTEILT UND FUNKTIONIERT NACH DEM PRINZIP: DAS QUARTIER DER KURZEN WEGE.



### Ankunftsort

Die S-Bahn-Haltestelle Böblingen- Hulb wird zu einem attraktiven Ankunftsort umgestaltet, der über eine Grünbrücke mit seiner Umgebung verbunden wird. Modulhäuser (Häuser nach dem Baukastenprinzip aus verschiedenen Modulen zusammengesetzt) und grüne Plätze sollen das direkte Bahnhofsumfeld aufwerten. Um die Haltestelle herum entsteht so ein produktives Quartier, das verschiedene Nutzungen von Wohnen bis Gewerbe vereint.

### ANKUNFTSORT

DER BEREICH UM DIE S-BAHN-STATION WIRD ZU EINEM ATTRAKTIVEN ANKUNFTSORT MIT ANZIEHUNGSKRAFT. EINE GRÜNBRÜCKE VERBINDET DEN NÖRDLICHEN UND SÜDLICHEN BEREICH DER S-BAHNHALTESTELLE UND SORGT MIT DEN GRÜN GESTALTETEN PLÄTZEN FÜR EIN GUTES STADTKLIMA. MODULHÄUSER, DIE ALS LÜCKENFÜLLER FUNGIEREN, VERDICHTEN DAS GEBIET UND STEIGERN DAS POTENTIAL DES GEBIETS.



### Freiraum

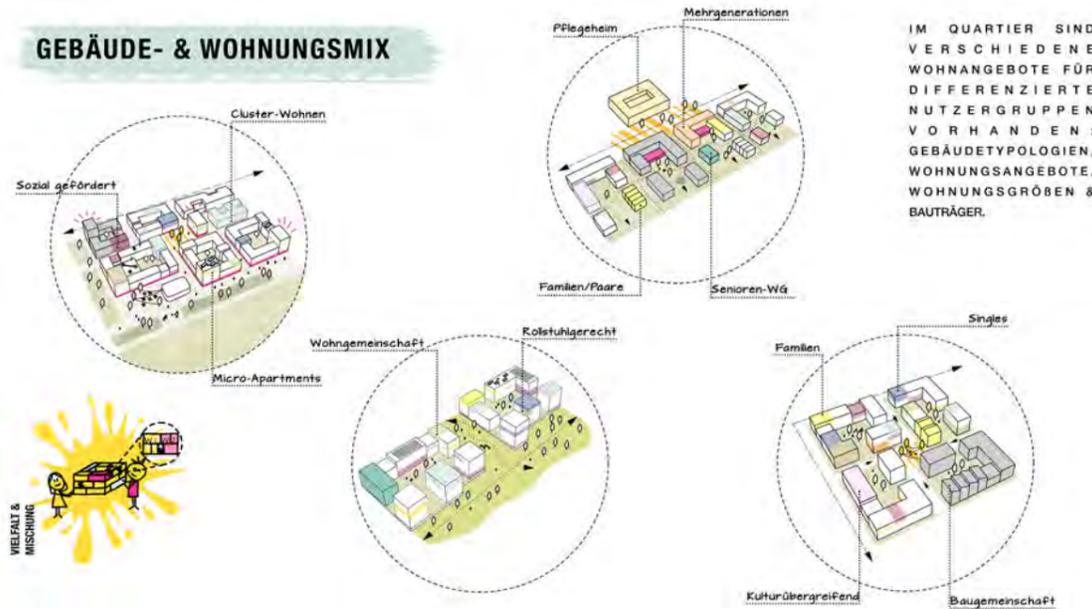
Die bereits vorhandenen Wasserläufe Aischbach und Stöckachgraben werden von dem Entwurf aufgenommen und in das Quartier integriert. Zwei Grünflächen bilden einen innenliegenden Park als schnell zu erreichende Erholungsfläche und Herzstück des Quartiers. Zusätzlich werden am nördlichen Rand des Parks zahlreiche Dienstleistungseinrichtungen und Geschäfte für die Daseinsvorsorge angesiedelt.

## Das Wohnquartier im Süden bietet fast 10.000 Bewohnenden ein neues Zuhause.

### Quartierskonzept

Gleichzeitig soll es aber nicht wirken wie eine Hochhaussiedlung. Das gelingt durch eine Einbindung der Grün- und Freiflächen, die Aktivierung der Erdgeschosse als Begegnungsorte und der gemischten Nutzung von Gebäuden.

**GEBÄUDE- & WOHNUNGSMIX**



**Klimagerecht und resilient**

Nachhaltigkeit steht bei „Glorious Hu(l)l)b“ an oberster Stelle. Eine zukunftsweisende Power-to-Gas-Technologie soll überschüssigen Strom in Wasserstoff umwandeln. Durch landwirtschaftlich genutzte Flächen wird sich das Quartier selbst versorgen. Außerdem sollen diese Flächen große Mengen an (Regen-)Wasser aufnehmen und speichern können (Schwammstadtprinzip).

**RESILIENT**

DAS QUARTIER WIRD IM PRINZIP DER SCHWAMMSTADT ERRICHTET. GRÜNFLÄCHEN FÖRDERN DIE ÖKOLOGIE, SORGEN FÜR MEHR BIODIVERSITÄT UND DIENEN DEM REGENWASSERMANAGEMENT.

- Blaugrüne Dächer
- Versickerungsmulden  
Retentions- und Verdunstungsflächen
- Versickerungsmulden
- Versickerungsfähiger Belag
- Retentions- und Verdunstungsflächen



Das neue Quartier soll resilient und klimaangepasst werden

„Markant ist das breite „Grüne Band“, das das geplante Gebiet in zwei Bereiche teilt und multifunktional bespielt werden soll. Insgesamt zeichnet sich die Arbeit durch einen angenehmen Pragmatismus und Realitätssinn aus. Angedeutet werden zudem weiterführende Ansätze, etwa für eine partizipative Ausgestaltung und Nutzung des Wohnumfelds. Angemessen und gelungen ist auch der darstellerische Duktus.“

Die Jury über den Entwurf

**Ansätze des Entwurfs mit Modellcharakter**

Das Schwammstadtprinzip von Anfang an mitdenken für mehr Resilienz. Durch große Grün- und Freiflächen wird das Quartier aufgelockert. Der Mix von verschiedenen Wohnformen sorgt für sozialen Austausch und ein stärkeres Miteinander.

# NOTABLE HUBS

## Auszüge aus weiteren Arbeiten

Gute Ideen zur städtebaulichen Weiterentwicklung der Bahnhofsumfelder finden sich nicht nur in den von der Jury besonders gewürdigten, voranstehend gezeigten Arbeiten, sondern auch in den übrigen Entwürfen. Einige ausgewählte Ansatzpunkte aus diesen Arbeiten werden im Weiteren schlaglichtartig gezeigt.

Diese Schlaglichter sind dabei nach Aspekten untergliedert, die besonders wichtig sind, wenn es um neue Standorte und nachhaltigen Wohnungsbau geht. Sie decken die sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Anforderungen ab, die an die Wohnraumschaffung in der Region Stuttgart gestellt werden.

## Die Kriterien

**Bezahlbarkeit & Nachfragegerechtigkeit**

**Kompaktheit & Flächenverträglichkeit**

**Mobilität & Erreichbarkeit**

**Attraktivität & Aufenthaltsqualität**

**Infrastruktur & Versorgung**

**Ressourcen- & Energieeffizienz**

## Bezahlbarkeit & Nachfragegerechtigkeit

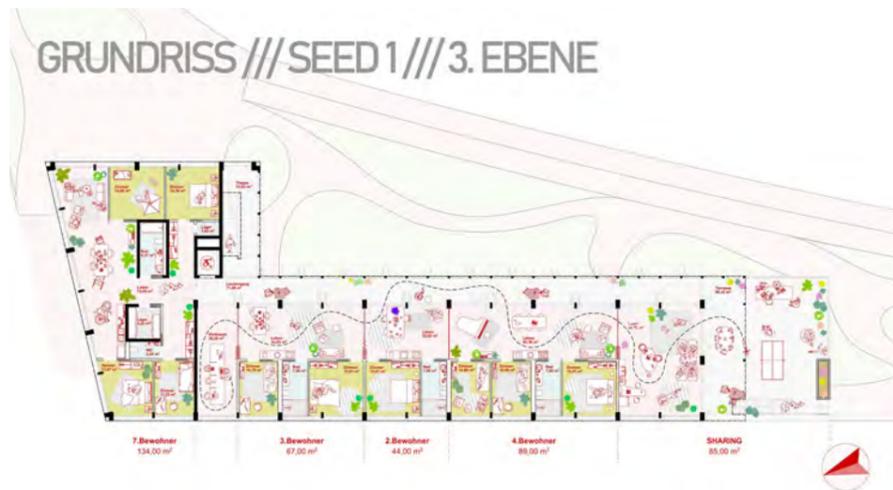
Einfamilienhäuser haben mit 56 % einen beträchtlichen Anteil am Gesamtwohnungsbestand in der Region Stuttgart. Woran es in der Region hingegen mangelt, sind vor allem die stark nachgefragten kleineren und preisgünstigen Wohnungen. Das Angebot passt in diesem Segment also nicht zur Nachfrage. Durch das Missverhältnis werden die Miet- und Kaufpreise nach oben getrieben – mit der Folge, dass vor allem Haushalte mit kleinerem Budget nur schwer passenden Wohnraum finden. Davon besonders betroffen sind zum Beispiel Studierende und junge Menschen, die in den Beruf einsteigen.

Bei der Bezahlbarkeit spielen auch die Bau- und Finanzierungskosten sowie die Bodenpreise und die Höhe der staatlichen Förderung eine maßgebliche Rolle. Durch eine effiziente und kostengünstige Bauweise, in Form von einer dichten und kompakten Bebauung, können Mieten und Kaufpreise reduziert werden.

# Areal Bahnbrecher

Der Entwurf „**Areal Bahnbrecher**“, der sich mit dem Bahnhofsumfeld in Geislingen auseinandersetzt, schafft es den Anforderungen für bezahlbaren und nachfragegerechten Wohnraum gerecht zu werden.

Die konzipierten Wohnungen sind flexibel anpassbar. Je nachdem, welcher Bedarf gerade besteht, können Grundrisse und die Möblierung verändert werden. Durch die gemeinschaftliche Nutzung von Küchen, Aufenthaltsräumen und Terrassen wird die Wohnfläche pro Kopf reduziert.

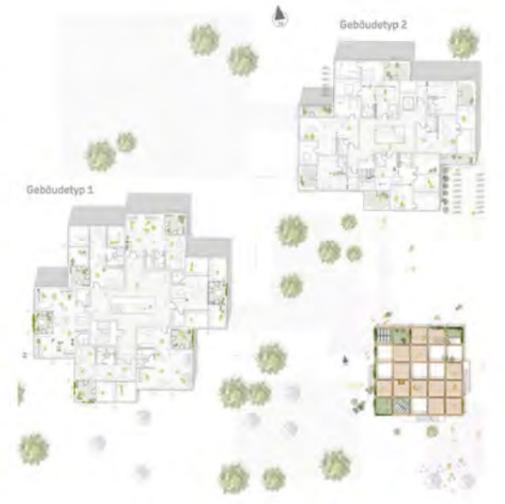


# Neue Perspektiven für Geislingen

Der Entwurf „**Neue Perspektiven für Geislingen**“ stellt sich der Frage, wie man nachfragegerechten Wohnraum im Geislinger Bahnhofsumfeld schaffen könnte. Flexible Grundrisse, offene und funktionale Räume sowie die effiziente Ausnutzung des verfügbaren Platzes, zum Beispiel durch ausziehbare Möbel, lassen qualitätsvollen und bezahlbaren Wohnraum entstehen. Wenn tagsüber mehr Platz benötigt wird, können die Betten der Wohnungen einfach hochgeklappt werden. Verschiedene Gebäude- und Wohnungstypen bieten Raum für unterschiedliche Bedürfnisse und Nachfragegruppen – vom Studierenden bis zur Familie.

## HUB 4 BHF AREAL

Wohnen in der Gemeinschaft | Zwei Gebäudetypen | Familienwohnungen | Einzel- und Paarwohnungen | WGs | Flexible Grundrisse | Offener Raum | Multifunktionaler Raum | Flexible Möblierung | Möbel mit Ausziehbett und klappbarem Schreibtisch | Bei größeren Wohnungen im Möbel integrierte Tür | Rückzugsort Zimmer | Treffpunkt offener Gemeinschaftsraum



BHF

WMF

## HUB 8 INTERIOR

WOHNGRUPPE | Gemeinschaftliches Wohnen in einer Wohngruppe | Grundmodule | Durchgesteckter Wohnraum | Private Räume mit Badezimmer | Vorzone als Erweiterung der Privaträume | An Terrasse angeordnet | Abtrennbar | Flexible Möblierung in der Vorzone



BHF

WMF

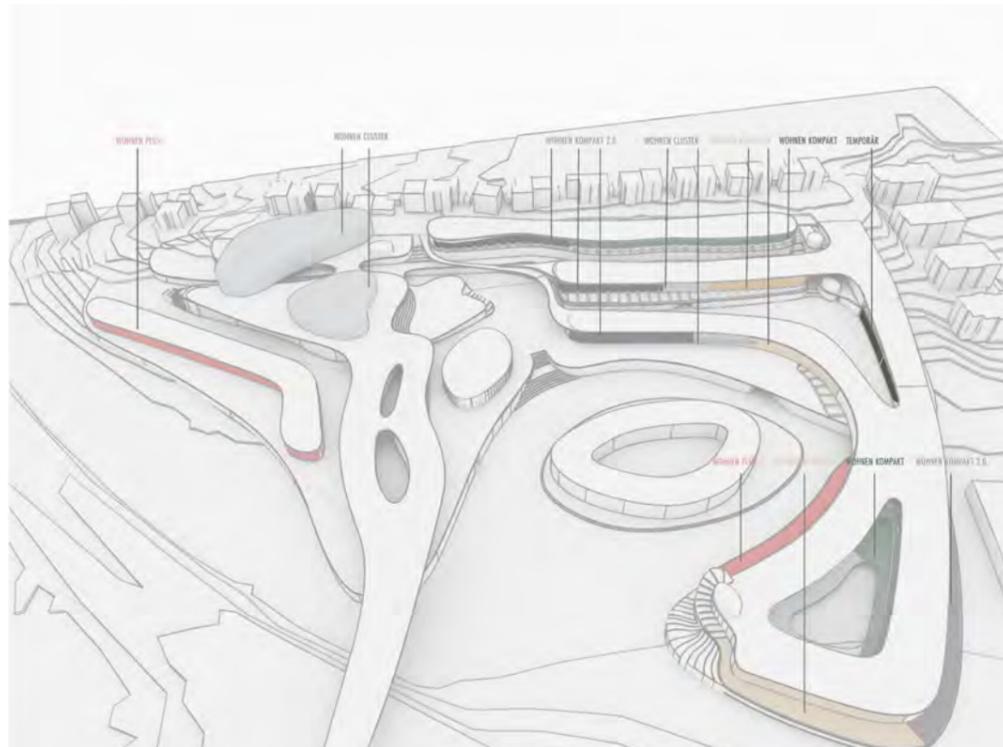


„Neue Perspektiven für Geislingen“ Anja Seuchz-Wirth & Evelyn Göckler (HFT Stuttgart)

„Bahnbrecher“ von Daniel Klaus & Jan Tondera (HFT Stuttgart)

## Quartier der Zukunft Tamm

Die Bearbeitenden von „**Quartier der Zukunft Tamm**“ schaffen Wohnraum in großem Stil: Rund 400 Wohneinheiten mit unterschiedlichen Größen und Zuschnitten sollen insgesamt entstehen. Wer hier wohnt, findet unter einem Dach in einem großen Gebäudekomplex alles, was es im Alltag braucht: Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangebote, Kindertagesstätten und vieles mehr. Darüber hinaus soll das Areal auch Gewerbeflächen und Büros beheimaten. Markant ist die geschwungene Form des Gebäudekomplexes, die sich an die Topografie anpasst.



## Kompaktheit & Flächenverträglichkeit

Wohnraum sollte in einer ortsverträglichen baulichen Dichte errichtet werden, um knappe Freiräume nicht über Gebühr in Anspruch nehmen zu müssen. Das ist gerade in der Region Stuttgart entscheidend, die bereits dicht besiedelt ist und Flächen für neuen Wohnraum schwer zu finden sind. Freiräume in den unversiegelten Flächen sind wichtig, weil sie wertvolle Funktionen erfüllen, die der Landwirtschaft, der Erholung, der Kaltluftentstehung, der Biodiversität und vielem mehr dienen.

Kompakte Wohnformen wie Geschosswohnungsbauten sind darüber hinaus in der Regel günstiger und decken vor allem die Wohnbedürfnisse von Haushalten mit kleinerem Budget ab (Bezahlbarkeit & Nachfragegerechtigkeit). Die effiziente Ausnutzung von Bauflächen ist zudem Voraussetzung dafür, dass die erforderliche Menge an Wohnraum in der vielerorts bereits hochverdichteten Region Stuttgart überhaupt noch bereitgestellt werden kann.

# Neue Dichte/Neue Potenziale

Der Entwurf „**Neue Dichte/Neue Potenziale**“ stellt sich der Frage, wie man in Böblingen-Hulb eine hohe Wohndichte in mehreren Umsetzungsphasen (siehe Abbildungen) erreichen kann. Vorgeschlagen wird konsequent in die Höhe zu bauen, um die vorhandene Fläche effizient zu nutzen. Der Entwurf beschreibt detailliert wie eine flächenverträgliche und lebenswerte Hulb entstehen könnte.

## PHASE 1

In der ersten Phase der Transformation Hulbs wird die Verbindung der S-Bahn Haltestelle mit dem Neubaugebiet Flussfeld gestärkt. Eine Aktivierungszone wird durch Nutzung der vorhandenen Flächenpotenziale gestärkt und zum Herzen des Gewerbegebiets. Durch Social-Hubs mit großer Strahlkraft und einem breiten Angebot an sozialer Infrastruktur wird der Standort gestärkt und attraktiver. 'Shared Infrastructure' an den Rändern des Gebiets greift die Stärken der bereits vorhandenen Infrastruktur auf und entwickelt diese weiter.



## PHASE 2

Weitere Flächen werden konsequent im gesamten Gebiet nachverdichtet. Durch Typologien mit flexiblen Grundrissen und Strukturen soll eine Langlebigkeit und Resilienz im Bezug auf wirtschaftliche Trends und Entwicklungen erreicht werden. Unternehmen finden ein gestärktes Gebiet vor, welches breite Möglichkeiten für kooperative Produktion oder Forschungen bietet. Um der steigenden Bodenversiegelung entgegenzuwirken und eine Entlastung des Kanalisationsnetzes zu erreichen werden Brachflächen renaturiert und Retentionsbecken ansees.



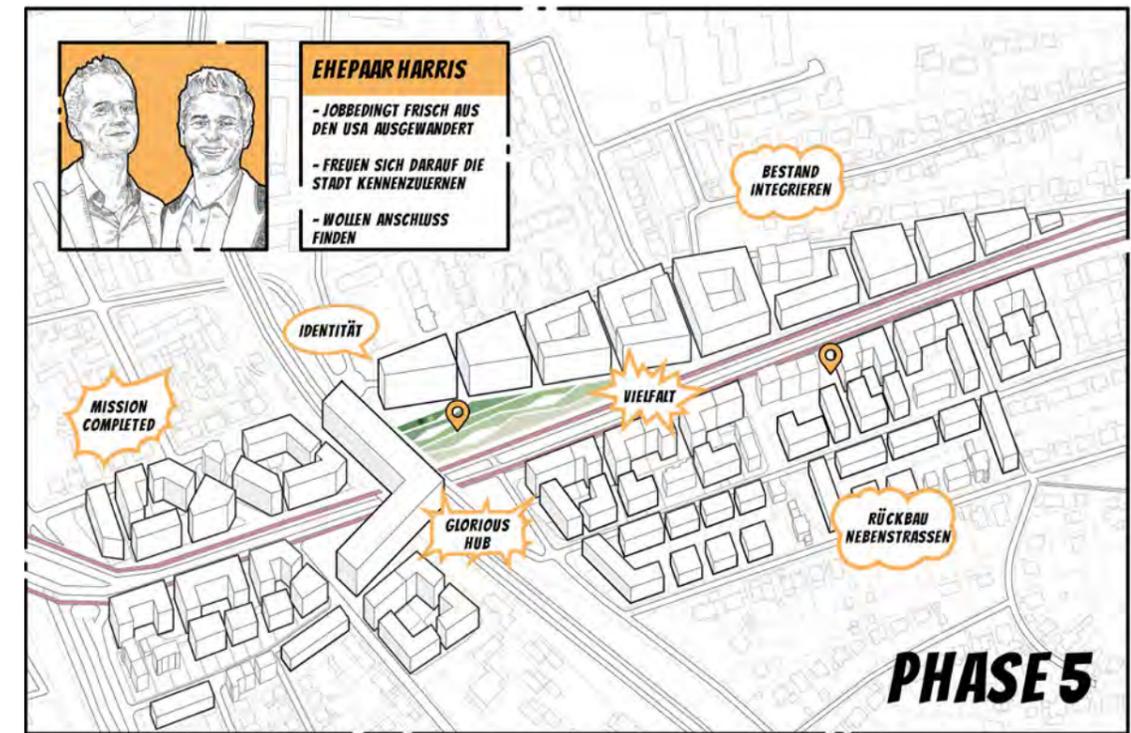
## PHASE 3

Durch die vorangeschrittene, vertikale Nachverdichtung und Stabilisierung Hulbs, werden Synergien gefördert. In den Außenbereichen ist weiterhin eine klassische Produktion möglich, im Innenbereich werden durch einen Fokus auf Forschung, Gewerbe und emissionsarme Produktion eine Nutzungsdurchmischung ermöglicht. Die flexiblen Typologien können Wohngrundrisse aufnehmen und z.B. durch Erweiterungen mit Laubensäulen und außen liegenden Erschließungsstrukturen umgenutzt werden. Die Lebensdauer der Gebäude wird dadurch stark erhöht und eine resilientes Stadtquartier geschaffen.



# Cannstatt Sukzession

„**Cannstatt Sukzession**“ will das Umfeld der Haltestelle Nürnberger Straße in Stuttgart-Bad Cannstatt deutlich nachverdichten. Der Entwurf sieht vor, die bisherige Geschossfläche der alten Wohnbebauung mehr als zu verdoppeln. Damit das gelingt, soll der Raum, der aktuell vom fahrenden und ruhenden PKW-Verkehr beansprucht wird, stark reduziert werden. Auf den so freiwerdenden Flächen sollen neue Wohngebäude mit einer hohen Kompaktheit entlang eines zentralen Boulevards errichtet werden.



„Cannstatt Sukzession“ von Joanna Parassiadis & Engin Ercetin (HFT Stuttgart)

„Neue Dichte/Neue Potenziale“ von Philipp Deilmann & Johannes Pöjtinger (Universität Stuttgart)

## Space+

An der Nürnberger Straße verfolgt der Entwurf „**Space+**“ den Ansatz, die Fläche zweier, nicht mehr benötigter Tankstellen und sanierungsbedürftiger Wohngebäude dicht und kompakt zu überbauen. So wird viel neuer Wohnraum geschaffen. Auch die Bahngleise und die Straße werden überbaut, damit jeder Quadratmeter Fläche optimal genutzt wird.

### Space+ \_Nürnberger Straße

#### Situation

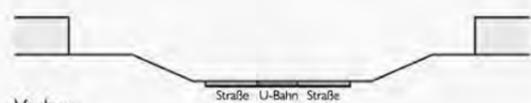
- Nürnberger Straße
- 4-spurige Straßenschnelse
- 3 Höhenebenen
- S-Bahn und U-Bahn Haltestelle getrennt

#### Städtebau

- Konzentration auf kleines Gebiet an Straße um Hub herum
- Verkleinerung der Straße: 2-spurig + U-Bahn-Strecke begrünt
- Blockbildung durch große U-förmige Gebäude am Rand und Würfelarchitektur an Straße
- Würfelarchitektur: Grundform Cube 12 x 12 x 5m
- nimmt kleinteilige Bebauung der Umgebung auf
- Auflockerung durch Verspringen
- Mischnutzung Rand: Wohnen + Gewerbe (Büros, Fitness, Kindergarten, Ärztehaus)
- Mischnutzung Straße: Geschäfte, Restaurants, Cafés etc.

#### Hochbau

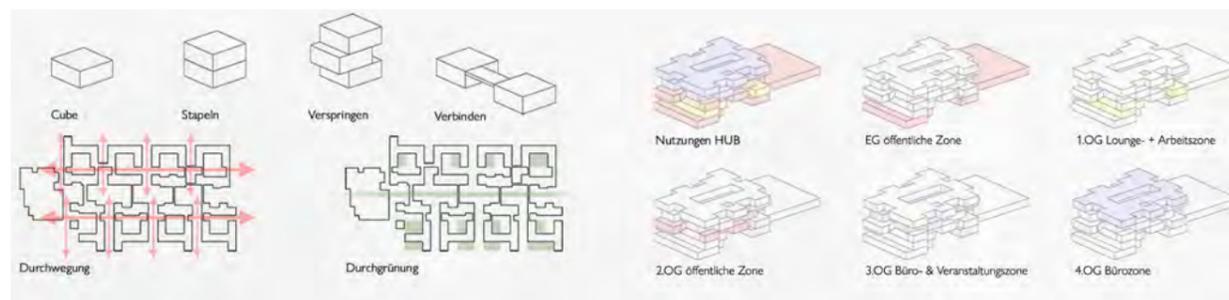
- Vertiefung auf Hub
- Aufnahme Würfelarchitektur aus Städtebau
- Mehrfachnutzung (S-Bahn/U-Bahn, Supermarkt, Büros, Apotheke, Geschäfte etc.)
- grüner Innenhof im 3.OG für Büro-/Veranstaltungsräume



Vorher



Nachher



## Mobilität & Erreichbarkeit

Die Frage des richtigen Standortes ist einer der wichtigsten Faktoren bei der Wohnraumentwicklung in der Region Stuttgart: Wohnraum soll günstig zu Nahverkehrshaltestellen und anderen Infrastrukturen liegen. So kann es gelingen, die bereits überlasteten Straßen der Region zu entlasten, mehr Menschen die Nutzung des ÖPNVs zu ermöglichen und Arbeitsplätze, Kultur- und Freizeiteinrichtungen auch für Menschen ohne Auto besser erreichbar zu machen. Durch die Reduzierung des Autoverkehrs wird darüber hinaus CO<sub>2</sub> gespart, was dem Klima zugutekommt.

Wenn das Quartier ergänzend ein innovatives Mobilitätskonzept, etwa in Form von Car-Sharing-Angeboten in Verbindung mit weniger PKW-Stellplätzen hat, kann das die Verkehrswende hin zu mehr umweltfreundlichem und CO<sub>2</sub>-sparendem Bahn-, Rad- und Fußverkehr unterstützen.

# Tamm Stegreif

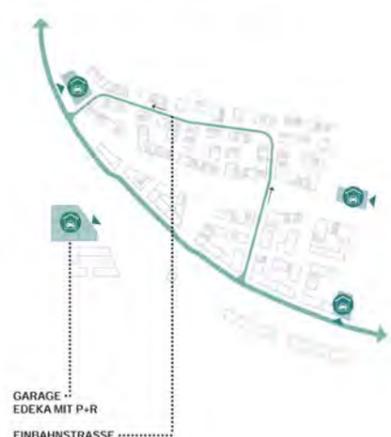
Der Entwurf „Tamm Stegreif“ setzt auf einen Steg für Fuß- und für Wege zu Fuß oder per Fahrrad, um das neukonzipierte Wohngebiet umweltfreundlich an den S-Bahn-Haltepunkt anzubinden. Der Vorteil des Stegs ist, dass er eine barrierefreie und kreuzungsfreie Verbindung der bisher durch Gleise getrennten Gebiete ermöglicht. Der Parkplatzsuchverkehr wird mittels zentral gelegener Garagen reduziert.



„Tamm Stegreif“ von Hannah Bühr, Evelyn Dufner, Laura Pfeiffer & Hans Weisner (HFT Stuttgart)

## VERKEHR

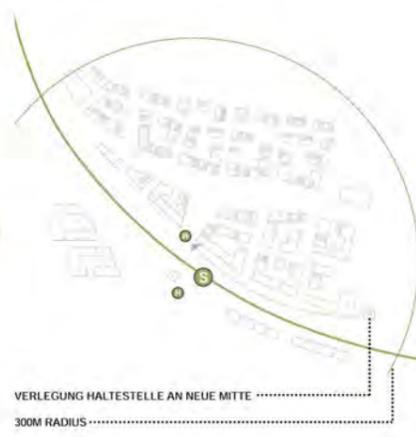
ERSCHLIESSUNG MIV (AUTOARMES QUARTIER)  
QUARTIERSGARAGEN MIT CARSHARING & E-BIKE LADESTATION



ERSCHLIESSUNG FUSS & RAD  
DEZENTRALE PLATZE | VERNETZUNG MIT UMGEBUNG

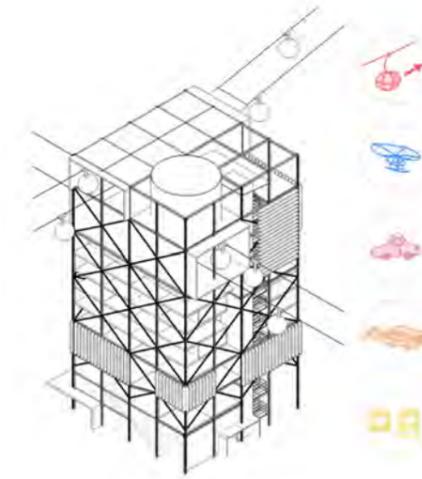


ERSCHLIESSUNG ÖPNV  
S-BAHN | BUSHALTESTELLEN

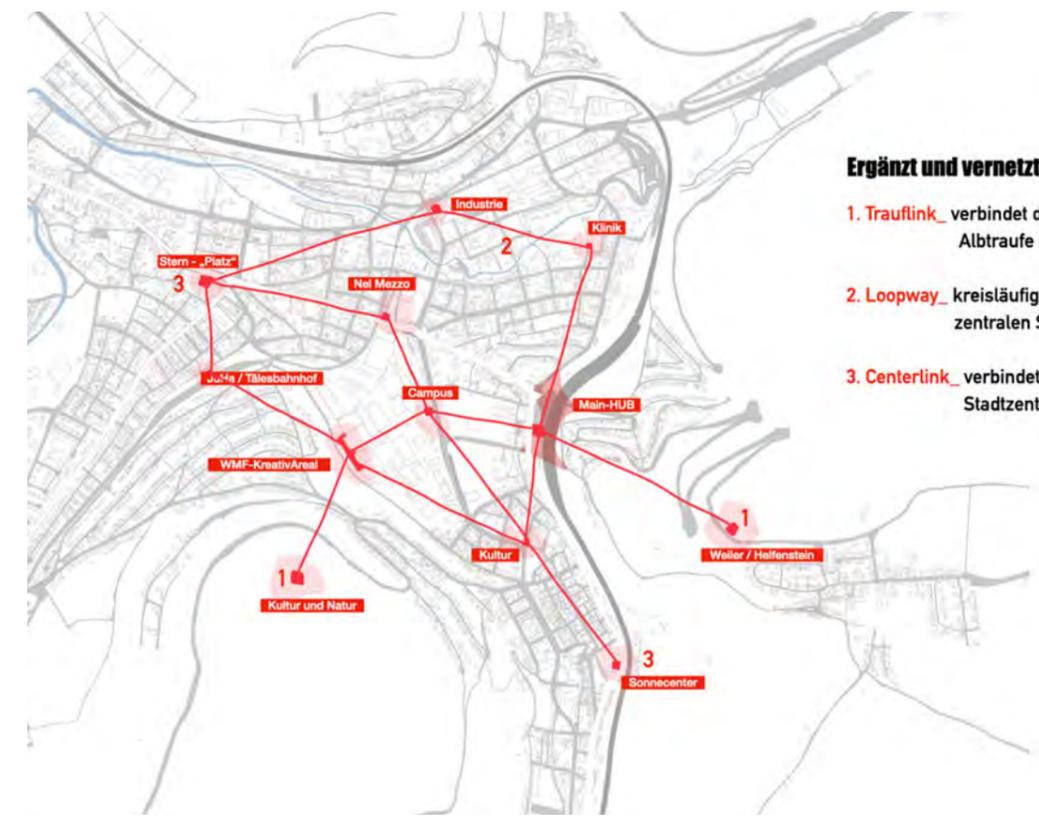


# Geislingen Starting Up

Eine neue Form des „Mobilitäts-Hubs“ entwickelt „Geislingen Starting Up“. Ein Seilbahnsystem soll über Geislingen gespannt werden und so die verschiedenen Bereiche der Stadt näher zusammenbringen. Das Besondere: Die Gondeln fahren nur auf Anfrage, so wird Energie gespart. Diese Mobilitätslösung erschließt Geislingen, erlaubt schnelle Verbindungen innerhalb der Stadt, ist energiesparend, nachhaltig und flexibel. Die Knotenpunkte bzw. Zu- und Ausstiege (Hubs) des Seilbahnsystems sind modular errichtete Stahlskelettbauten und bieten neben der Seilbahn auch anderen Mobilitätsformen eine Plattform.



- Rope-Taxis:** Gondeln werden amart! Auf Anfrage und bedarforientiert können einzelne Rope-Taxis aus Depots Passagiere am bestellten HUB abholen und zum Ziel-HUB transportieren. Nicht benötigte Gondeln verbleiben einfach im HUB-Depot.
- Drone-Port:** Passagierdromen stehen kurz vor der Serienreife. Mit dem Droneport qualifiziert sich der HUB zukunftssicher als Standort für rotor- und düsengetriebene Passagierdromen. Lärm und Abwinde werden durch die Gebäuhöhe von der Stadtebene entkoppelt. Der zylindrische Port öffnet sich erst nach der Landung, und sichert somit die Landezone.
- MIV:** Jeder HUB fördert die Möglichkeit des Umstieges von MIV auf ÖPNV (u.a. durch Positionierung an Hauptzufahrtsachsen). Durch Integration von flächeneffizienten, autom. Parksystemen im Untergeschoss können Parkflächen im wertvollen Stadtraum freierwerden und ungenutzt werden.
- Sharing is Caring:** Bike- und Carsharing füllen Lücken des bestehenden ÖPNV Angebotes. Auf Abruf stehen sie im automatisierten Parkhaus im UG der HUBS bereit. (Das SharingCar steht bereit, wenn Sie mit dem Rope-Taxi, ÖPNV ect. eintreffen...)
- Stam & Blum:** Bestehende ÖPNV Konzepte werden erhalten und gebündelt. Durch neue Mobilitätsformen und intelligentere Vernetzung wird das Bestandsnetz leistungsfähiger und endlich attraktiv.



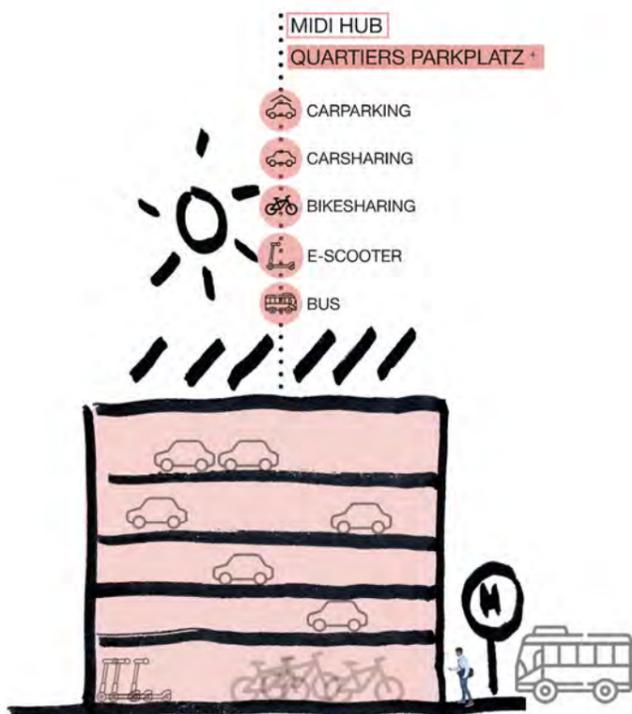
### Ergänzt und vernetzt, 2nd-Layer-Mobility

- 1. Trauflink** verbindet die gegenüberliegenden Altbauareale mit der City
- 2. Loopway** kreisläufige Verbindung von zentralen Stadtbausteinen
- 3. Centerlink** verbindet die bestehenden Stadtzentren

„Geislingen Starting Up“ von Axel Buntan (HFT Stuttgart)

## Nächster Halt Wohnwerk Hulb

Der Entwurf „Nächster Halt Wohnwerk Hulb“ entwickelt ein Netz aus Mobility-Hubs als Mobilitätslösung für Böblingen-Hulb. Die Hubs sind unterschiedlich groß und sollen verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden. Es gibt kleine Hubs direkt in den Wohnquartieren, an denen man lediglich ein Fahrrad oder einen E-Scooter leihen kann, mittelgroße Hubs, die zusätzlich als Quartiersgaragen dienen, um den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu ermöglichen und einen großen Hub am S-Bahn-Haltepunkt Hulb, der eine Vielzahl von Mobilitätslösungen bündelt und die Hulb mit der Region verbindet.



## Attraktivität & Aufenthaltsqualität

Insbesondere bei dichtem Wohnungsbau ist auf die Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Quartiere zu achten. Vor allem ansprechend gestaltete Rückzugsräume und Grünflächen innerhalb und im Umfeld der Quartiere ermöglichen den ansässigen Menschen Erholung und Austausch. Begrünte Freiräume leisten darüber hinaus einen Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas, indem sie das Quartier durch die pflanzlichen Verdunstungsprozesse kühlen. Außerdem können sie als Versickerungsfläche genutzt werden, vor allem bei Starkregenereignissen überschüssiges Wasser aufnehmen und so Menschen und Gebäude vor Überschwemmungen schützen. Über die Freiräume hinaus können auch die Wohngebäude selbst durch eine hohe ästhetische Qualität zur Attraktivität und Aufenthaltsqualität beitragen.

Eine hohe städtebauliche Qualität ist nicht zuletzt auch wichtig für die Akzeptanz eines Wohnbauprojektes in der Nachbarschaft.

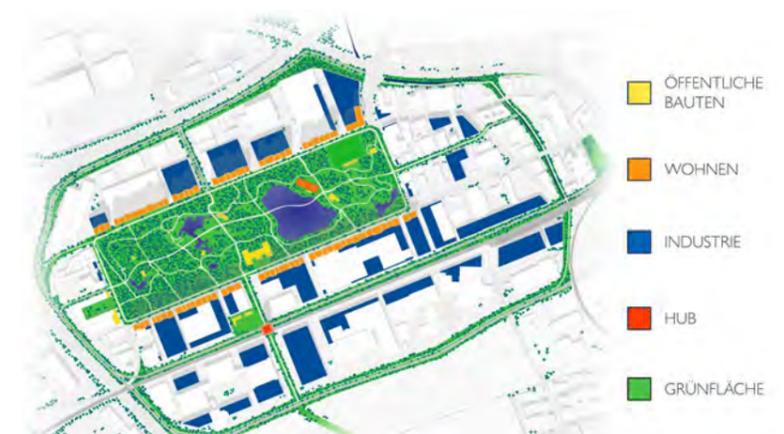
## Greenliving: Wohnen im Park

„Greenliving: Wohnen im Park“, schafft in einem Geislinger Stadtpark ein Wohnquartier mit hoher Aufenthaltsqualität. Teilweise auf Stelzen stehende, für verschiedene Wohnbedürfnisse anpassbare Gebäude und eine weitestgehende Autofreiheit sorgen dafür, dass man direkt vor der Haustüre viel Grün und Raum zum Erholen hat. Die Bewohnenden sind mittels E-Rollern und Lastenrädern mobil.



## 11 % Central Park

Die Wohngebiete, die an den New Yorker Central Park grenzen, sind mit die teuersten und begehrtesten der Welt. Der berühmte Park ist ein Naturidyll inmitten einer der größten und hektischsten Städte der Welt. Der Entwurf „11 % Central Park“ will einen Park in Böblingen-Hulb schaffen, der (immerhin) 11 % der Größe des Originals umfasst. Ein Hochhaus, das als Mobilitäts-Hub dient, ähnelt dem Empire State Building. Die Grünfläche, die in Böblingen entstehen soll, erinnert mit ihren Seen und den vielen Bäumen an einen englischen Landschaftspark. Damit diese große Fläche entstehen kann, die gleichzeitig auch als Kaltluftproduktionsfläche und Frischluftschneise fungiert, werden alle Gebäude und Nutzungen am Rand des Parks aufgetürmt. Die Bewohnenden leben und arbeiten damit direkt am Park und können seine hohe Aufenthaltsqualität genießen.



## Areal Bahnbrecher

Die Arbeit „**Areal Bahnbrecher**“ schafft Attraktivität und Aufenthaltsqualität durch die Begrünung der geplanten Wohn- und Arbeitsgebäude. Neben den Gebäuden des Entwurfes werden auch der Bahnhof und das gesamte Gleisumfeld in Geislingen parkähnlich umgestaltet. So kann das Geislinger Bahnhofsumfeld zu einem Ort werden, an dem man gerne aussteigt, lebt und arbeitet.



## Infrastruktur & Versorgung

Bei der Planung und Errichtung neuer Wohnquartiere sollten die Alltagsbedürfnisse der Menschen berücksichtigt werden. Vielfältige und idealerweise fußläufig erreichbare Angebote für eine unkomplizierte Versorgung mit Lebensmitteln, anderen Waren und öffentlichen wie privaten Dienstleistungen – zum Beispiel Banken, der Post, Gastronomie, Schulen oder Kulturangebote – erleichtern die Organisation des Alltags. Attraktive Wohngebiete zeichnen sich in diesem Sinne durch eine gute Ausstattung aus.

Stadtplanende haben in diesem Zusammenhang das Konzept der sogenannten 15-Minuten-Stadt erfunden: Dieses besagt, dass Versorgungseinrichtungen und Infrastrukturen idealerweise mit einem Zeitaufwand von maximal 15 Minuten erreichbar sind.

# BÖPNV

„BÖPNV“ kreiert in der Mitte eines neu geplanten Quartieres einen zentralen Marktplatz in direkter Nachbarschaft zum S-Bahn-Haltpunkt Böblingen-Hulb. Der Platz ist aber mehr als nur ein Marktplatz. An ihm bündeln sich auch viele andere Dienstleistungen und Angebote, die der Erholung und Versorgung dienen.



# Urban Garden Tamm

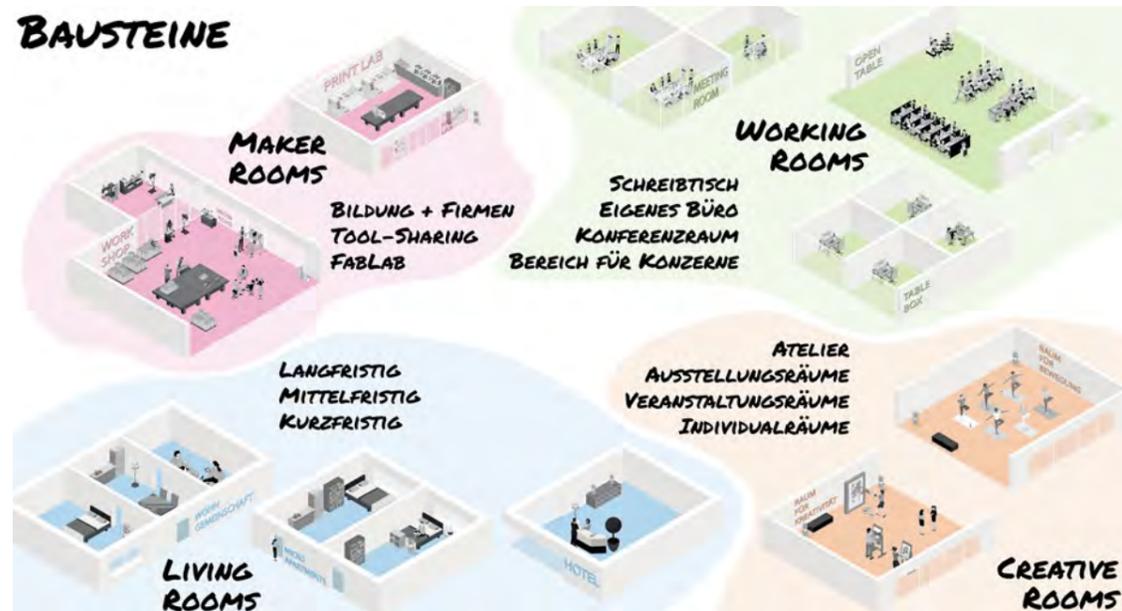
Im „Urban Garden Tamm“ ist die gesamte Versorgungsinfrastruktur eines neuen Quartieres um einen zentralen Innenhof konzentriert. So entsteht zum einen eine Fläche, auf der sich die Bewohnenden begegnen und austauschen können und zum anderen bleiben die Wege für die täglichen Besorgungen oder ins Quartiers-Café kurz.



„Urban Garden Tamm“ von Sophie Eitner (HS Darmstadt)

## „Regio Rooms“

Der Entwurf „**Regio Rooms**“ will die Wege für Regionsbevölkerung verkürzen, indem er ein System aus flexibel buchbaren Räumen entwickelt, die wie bei einem Baukasten-System je nach Bedarf an den Bahnhöfen der Region platziert werden können. So können beispielsweise all diejenigen, die zuhause keinen Platz fürs Homeoffice haben, direkt an einem über die S-Bahn erreichbaren Bahnhof ein Büro buchen. Die Nutzung beschränkt sich aber nicht nur auf das Arbeiten, es gibt Räume für kreative Aktivitäten, das Wohnen aber auch Labore, die gemeinschaftlich genutzt werden können. Ergänzt werden diese Bausteine durch Supermärkte, Kindergärten, Cafés und viele andere Stationen des Alltags.



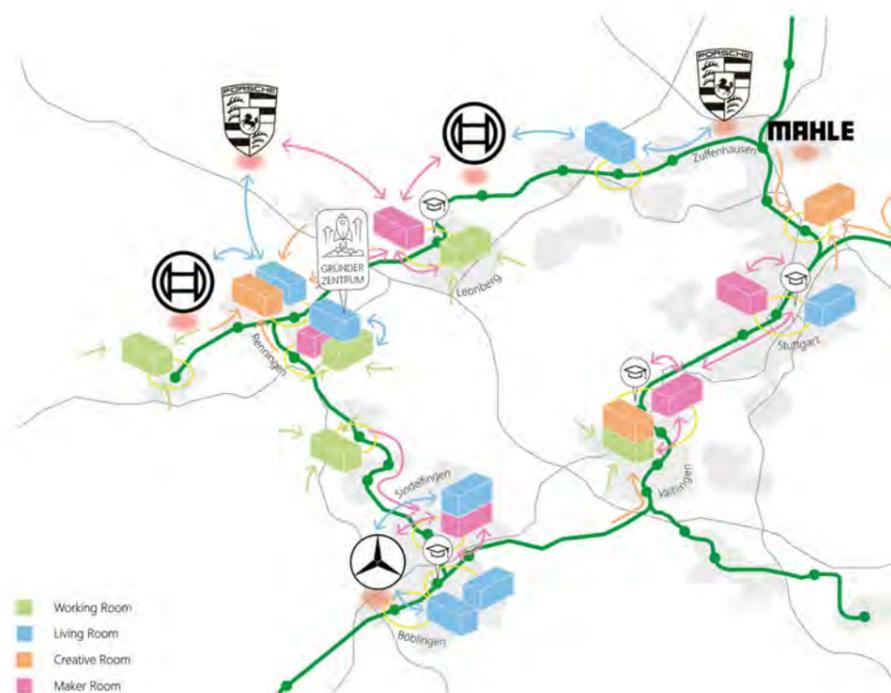
## VERNETZUNG VISION

GROSSE PENDLERSTRÖME  
WERDEN AUFGEBOCHEN

KURZE STRECKE ZU FUSS,  
MIT FAHRRAD ODER BUS  
ZUM BAHNHOF

VIELE KÜRZERE PENDLER-  
BEWEGUNGEN ÜBER DEN  
GANZEN TAG VERTEILT

VORWIEGEND GENUTZTE  
INFRASTRUKTUR: S-BAHN



## Ressourcen- & Energieeffizienz

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der zunehmenden Verteuerung und Knappheit von Baumaterialien ist es beim Neubau von Gebäuden unabdingbar, möglichst schonend mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen umzugehen und eine nachhaltige Energieversorgung bereitzustellen.

Die Installation von Photovoltaikanlagen ermöglicht es direkt im Quartier grünen Strom zu erzeugen – das spart beispielsweise CO<sub>2</sub> und schont so das Klima. Auch beim Heizen kann durch die Installation von zentralen Blockheizkraftwerken, die ein ganzes Quartier anstelle einzelner Wohnungen oder Häuser versorgen, Geld und CO<sub>2</sub> gespart werden. Ebenfalls einen Beitrag leistet die Wahl der Baumaterialien. Nachhaltig ist etwa lokal produziertes Holz als Baustoff. Es gibt zahlreiche Wege zu mehr Ressourcen- und Energieeffizienz, wie auch einige der Entwürfe zeigen.

# Tamm Stegreif

Große Retentionsflächen für die Regenwasserrückhaltung, ein mit Biogas betriebenes Blockheizkraftwerk, das das gesamte Quartier mit Strom versorgt, mit Photovoltaik-/ Solarthermie-Kombipaneelen bestückte Dachflächen. So versucht der Entwurf „Tamm Stegreif“ so ressourcen- und energieeffizient wie möglich zu sein.

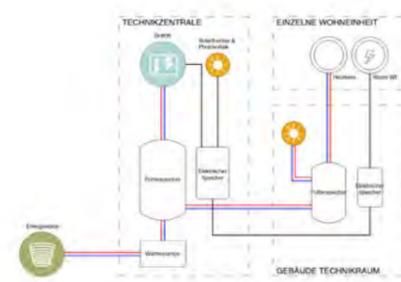
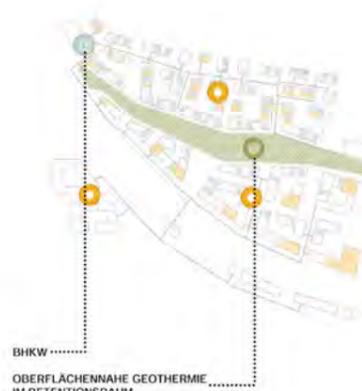


## WASSER & ENERGIE

**WASSERMANAGEMENT**  
REGENWASSERRETENTION | ZISTERNEN | WASSERFLÄCHEN

**ENERGIEKONZEPT**  
BHKW | ENERGIEKÖRBE | PHOTOVOLTAIK | SOLARTHERMIE

**ENERGIESCHEMA**

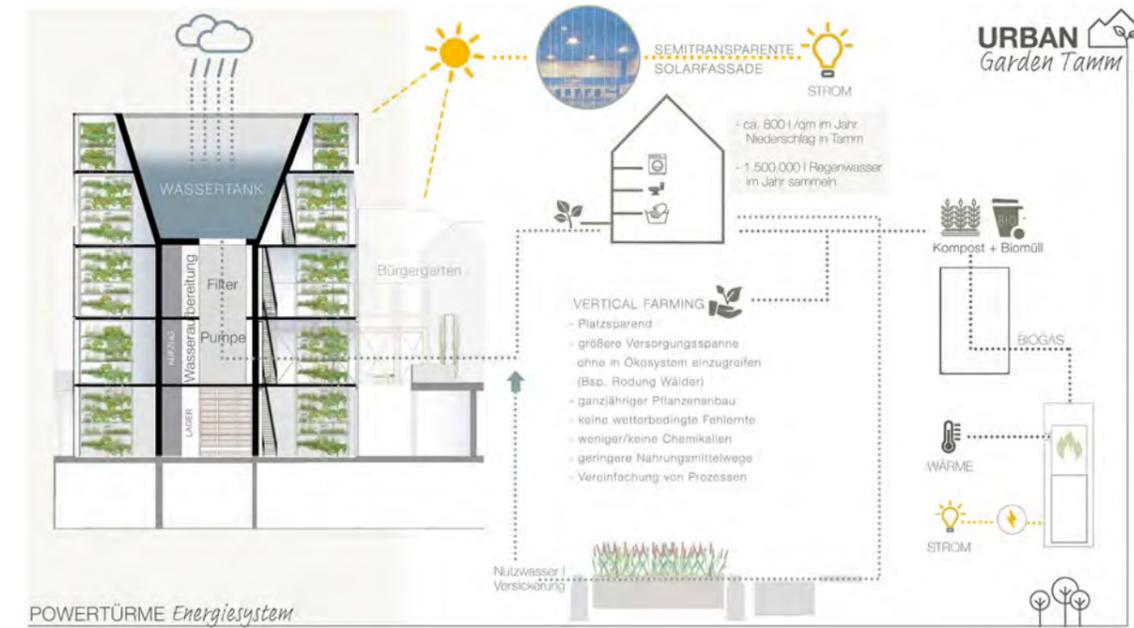


„Tamm Stegreif“ von Hannah Bühr, Evelyn Dufner, Laura Pfeiffer & Hans Weisner (HFT Stuttgart)

# Urban Garden Tamm

Bei den Ideen zur ökologisch verträglichen Energiegewinnung und einem bewussten Umgang mit Ressourcen, sticht der „Urban Garden Tamm“ heraus. Der Entwurf sieht vor, das Quartier von sogenannten Powertürmen mit Strom, Wasser und Wärme versorgen zu lassen: Die Türme sind große Regenwassersammelbecken mit integrierter Filteranlage und Pumpe. Das gesammelte Wasser versorgt Haushalte und Gewerbe, wird aber auch für die Bewässerung der in den Turm integrierten „Vertical-Farming-Flächen“ genutzt. Das sind Flächen, die für den Obst- und Gemüseanbau verwendet werden können. Die Außenwände der Türme sind mit Solaranlagen bestückt. Der Kompost, der durch den Obst- und Gemüseanbau anfällt, dient der Biogasherstellung. Das so erzeugte Gas wird anschließend direkt vor Ort zum Heizen verwendet.

Die Powertürme haben den Vorteil, dass sie sich in das Quartier integrieren lassen und so, ohne viel zusätzlichen Platz zu verbrauchen, die Wohn- und Arbeitsstätten vor Ort mit Energie und anderen Ressourcen versorgen.



„Urban Garden Tamm“ von Sophie Eitner (HS Darmstadt)



# AUSBLICK

## Impressum

### Herausgeber

Verband Region Stuttgart  
Körperschaft des Öffentlichen Rechts  
Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart

info@region-stuttgart.org  
www.region-stuttgart.org

V.i.S.d.P. Regionaldirektor Dr. Alexander Lahl

### Autorinnen und Autoren

Dr. Christoph Hemberger  
Max Rodenbüsch  
Rosaria Trovato

### Redaktion

Monica Walker

### Bildnachweis

S. 2 und 4: Patrick Klein  
S. 2/3: VRS/Gottfried Stoppel  
S. 3: VRS/Regina Voigtmann  
S. 8: VRS/Manfred Grohe  
S. 16 bis 20: VRS/Max Rodenbüsch

### Datengrundlagen

Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de

Die Urheberinnen und Urheber der weiteren Illustrationen entsprechen den Angaben der Beteiligten an den Wettbewerbseinreichungen.

Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung, Vervielfältigung, Verbreitung, der Nachdruck oder sonstige Anwendungen unterliegen den Grenzen des Urheberschutzgesetzes und ist nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers gestattet.

im Juli 2024



Immer up to date: mit dem Newsletter und auf Social Media

Baupotenziale im Einzugsbereich von Bahn-Haltestellen zu nutzen ist die beste Chance, in der Region Stuttgart der akuten Wohnraumknappheit nachhaltig entgegenzuwirken. Die präsentierten Entwürfe liefern zukunftsgerichtete, sehr kreative Antworten auf die Frage, wie es möglich sein kann, das Umfeld der Haltepunkte produktiver zu nutzen. Sie zeigen auch, wie lebenswerte Quartiere mit gemischten Nutzungen entstehen könnten, die zudem innovative Mobilitätslösungen und Wohnformen miteinander verbinden.

Im Zuge dieser Broschüre, soll ein neuer Anlauf genommen werden, um das Umfeld der Haltepunkte des ÖPNV zu entwickeln. Das ist keine einfache Aufgabe und auch nicht über studentische Entwürfe allein zu erreichen. Aber vielleicht sorgen die Arbeiten dafür, dass die zahlreichen Potenziale in der Umgebung von Haltepunkten mit einem neuen Blick angeschaut und die innewohnenden Chancen erkannt werden. Herrliche Haltepunkte sind sicher im Sinne Aller: Hunderttausende nutzen diese jeden Tag und würden sich über gestalterische Aufwertung freuen.

Der Verband Region Stuttgart bedankt sich bei allen Einreichenden für die sehr gelungenen Entwürfe und bei den beteiligten Hochschulen für die Betreuung sowie bei Prof. Dechow von der Hochschule für Technik Stuttgart für die engagierte Koordination und die gute Zusammenarbeit!



