

## Degerloch:

- 1 Der Dornhaldenfriedhof wurde einst großdimensioniert angelegt, aber heute verlieren sich dort wenige Gräber, die am gegenüber liegenden Viereichenhau auf dem Waldfriedhof Platz finden könnten. Die Dornhalde könnte zu einem kleinen Park mit Grillplätzen und Gastronomie (Garnissionsschützenhaus) werden. Denkbar wäre aber auch, hierher Schrebergärten zu verlegen, um anderswo am Bebauungsrand Bauflächen zu schaffen. Auch eine Wagenburg als Ersatz für die Stuttgarter Künstlerwagons wäre denkbar, eine Kinderpflanzschule, ein Waldheim, ein großformatiger Abenteuerspielplatz mit einem BMX-Parcours.
- 2 Die Epplestraße hätte zwischen altem Ortskern und Löffelstraße das Potenzial zur Fußgängerzone (Busse ausgenommen). In der Felix-Dahn-Straße könnte über dem jetzigen Parkplatz zur Kompensation ein weiteres Parkdeck entstehen, um zentrumsnah parken zu können.
- 3 Der Straßenzug Löffelstraße/Neue Weinsteige sollte zwischen dem Parkhaus Albstraße und der Karl-Pfaff-Straße untertunnelt werden. Damit würde ein Großteil des Durchgangsverkehrs verschwinden und die gewaltige Straßenmasse ließe sich reduzieren. Damit wäre mehr Platz für den ZOB, um alle Linien bequem aufnehmen zu können. Dafür könnte an der Nordkante zur Löffelstraße eine große Baumreihe entstehen und die Grünanlage beim Jugendhaus ließe sich vergrößern.

## Vaihingen:

- 1 Eine Seilbahn als Westtangente von Weilimdorf (Rastatter Straße) nach Vaihingen wäre ein großer und wichtiger Beitrag zum ÖPNV in Stuttgart. Mit einem Halt bei der Wildparkstraße würde man das Naherholungsgebiet um Bärenschlössle und Solitude anbinden, was auch außerhalb der Pendlerzeiten großes Fahrgastpotenzial hätte. Die Bahn hätte also auch einen touristischen Wert, mit tollen Panoramablicken auf Glemswald und Strohgäu. Büsnau, und die Universität in Vaihingen wären weitere mögliche Zwischenstationen. Am Vaihinger Bahnhof könnte ein Kreuzungsbahnhof zweier Linien entstehen, mit der weiteren Variante vom Eiermann-Areal zum Wallgraben.
- 2 Eine zweite Stadtbahn-Filderquerlinie für die Stadtbahn zwischen Dürrlewang und Alt-Plieningen, könnte den südlichsten Siedlungspunkt Stuttgarts aus seinem Verkehrsschatten holen. Zudem wären damit das Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost und das Wallgrabengebiet noch besser durch das Stadtbahnnetz erschlossen. Die Linie würde im Fasanenhof die Trasse der U6 nutzen und anschließend entlang der Autobahn, südlich des Naturschutzgebietes Weidachtal, nach Alt-Plieningen führen. Auch Dürrlewang und Rohr (bei einer Weiterführung über die Osterbronnsstraße) hätten somit neue ÖPNV-Perspektiven. Damit wäre der gesamt Stuttgarter Filderraum besser vernetzt.

- 3 Immer wieder mäkelte man am Vaihinger Markt herum und sucht eine schlüssige Idee zu Aufwertung. Zuvorderst gilt es, die Tiefgaragenzufahrt an den Rand zu verlegen, denn sie zerreißt den Platz in zwei Teile. Als eine Fläche betrachtet, könnte der obere Platzbogen mit einer kleinen Amphi-Tribüne den Platz besser fassen und dadurch Sitzflächen für kleine Veranstaltungen schaffen. Was schon lange diskutiert wird, ist hier ganz besonders angezeigt: Die Zentren wieder zu Erlebnisrumen machen. Ähnlich dem Marienplatz, muss der Vaihinger Markt zum pulsierenden Herz werden, mit Wochen- und Flohmärkten, mit gelegentlicher Musik und kleinen Hocketsen seitens der Vaihinger Vereine.
- 4 Gemessen an seiner Größe hat Vaihingen ein spärliches Ortszentrum. Ein Tunnelprojekt könnte den Ortskern zusammenführen. Hierfür sind zwei Varianten denkbar:
  - Vaihingen hat noch ein gutes Potenzial an alten Häusern, aber sie finden nicht so recht zueinander. Der Rathausplatz könnte Bindeglied werden und zu einem Altstadtverstndnis führen, vielleicht mit einem mittigen Brunnen oder Pavillon. Allerdings dürfte er nur so möbliert sein, dass die benachbarte Feuerwehr ihn im Einsatz noch passieren kann. Den Straßenzug Vaihinger Markt/Robert-Leicht-Straße zu untertunneln, würde Alt-Vaihingen vom Durchgangsverkehr befreien und die Bereiche Kelterberg und Rathaus zusammenführen, was einen idyllischen Ortskern generieren würde. Denkbar wäre ein Tunnel von der Steigung der Robert-Koch-Straße bis zum STEP-Gelände. Dann bräuchte es von der Hauptstraße nur noch eine Zufahrt bis zur Markttiefgarage. Die Zufahrt zur Schwabengalerie würde dann über Seerosen- und Bachstraße führen.
  - Die zweite Variante wäre die Tieferlegung der Hauptstraße. Nimmt man den Feuerbacher Tunnel als Maßstab, entspräche das ungefähr der Strecke von der Aral-Tankstelle, nahe der Autobahn bis zu den Gleisen der Gubahn. Unten der Durchgangsverkehr, oben Stadtbahn und Anlieger? Ja, das hätte was. Denkbar ist vieles, in diesem Zuge auch ein attraktiverer Schillerplatz.
- 5 Eine weitere Tunnelidee betrifft die Stadtbahn, die den Schillerplatz unterfahren könnte, mit einer U-Bahn-Station. Dadurch ließen sich die Straßen deutlich verschlanken und der Asphalt verringern. Der Platz ließe sich viel schöner gestalten, als dies heute der Fall ist. Würde man die Post noch dafür gewinnen, ihr Gebäude zu verschönern, könnte der Schillerplatz ein Treffpunkt der Vaihinger werden.
- 6 Die Feuerwache könnte auf dem überdimensionierten Parkplatz hinter der Post unterkommen und deren Ausfahrt zur Mhringer Landstraße hin nutzen. Damit ergäben sich im Zentrum Vaihingens neue Gestaltungsmöglichkeiten. So könnten in diesem Gebäude Veranstaltungs- und Wohnräume entstehen.
- 7 Das Wallgrabengebiet ist dicht bebaut. In diesem Zug wäre es eine schöne Sache, das kleine Stück Grün, um die beiden Gaskessel an der Industriestraße zu einem kleinen öffentlichen Park mit Sitzplätzen umzugestalten. Indem man die beiden Bauwerke

enger einzäunt. Diese langjährige Idee von mir scheint mittlerweile im Stadtplanungsamt angekommen zu sein.

- 8 Der Johannesgrabentunnel sollte abschnittsweise in Richtung Eiermann-Areal fortgesetzt werden. Dies brächte neue Bauflächen für die Universität und im weiteren Verlauf wäre auf diesem Deckel eine Erschließungsstraße für das neue Wohngebiet am Autobahnkreuz möglich, was einige der derzeitigen Widerstände erübrigen würde. Auch neue Wohn- und Gewerbeflächen hätten auf dem Deckel Platz.
- 9 Auf dem Dach der Stadt wäre eine Künstlernekropole denkbar. Auf der toten Hochfläche – welcher passender Begriff – der Bernhardshöhe, könnten sich Künstler, die sich mit Stuttgart verbunden fühlen, zu Lebzeiten ihre Grabstellen schaffen. Das ergäbe ein mystisches Feld aus Skulpturen am höchsten Platz der Stadt, der doch vielen unbekannt ist. Etwas ähnliches gibt es bereits im Stadtwald von Kassel.

### **Möhringen:**

- 1 Im ehemaligen EnBW-Gebäude am Fasanenhof könnte nach einer Interimsnutzung durch die Polizei ein großes Studentenwohnheim entstehen. Geografisch nahe und fahrradtauglich zu den Campus in Richtung Hohenheim und Vaihingen, wäre diese Lage ideal. Zudem käme in das außerhalb der Bürozeiten tote Viertel etwas Leben, was auch für den nahen Europaplatz gilt.
- 2 Die Kelley-Barraks sollten in Richtung Asemwald erweitert werden, um somit die Robinson Barraks auf dem Wolfersberg auflösen zu können. Eine dichte Wohnlösung wäre dabei von Vorteil, um den Waldbestand soweit wie möglich zu erhalten.
- 3 Ein Deckel über der B27 zwischen den beiden Teilen Fasanenhofs würde für die nahen Anwohner die Lärmbeeinträchtigung deutlich abmildern. Auf den Deckel ließen sich Schrebergärten anlegen und die Stadtgärtnerei ansiedeln, womit an deren bisheriger Stelle Wohnungsbau möglich wäre.

Die schlanke Version wäre ein Steg auf Höhe des Zettachrings zur besseren Anbindung des Gewerbegebiets ans Wohngebiet, Gastronomie und Sportplätze. Zudem würde dies bessere Spaziermöglichkeiten für die Anwohner darstellen mit einer Fahrradverbindung über die Fasanenhofstraße ins Gewerbegebiet und weiter nach Echterdingen.

- 4 Eine zweite Stadtbahn-Filderquerlinie zwischen Dürrolewang und Alt-Plieningen, könnte den südlichsten Siedlungspunkt Stuttgarts aus seinem Verkehrsschatten holen. Zudem wären damit das Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost und das Wallgrabengebiet noch besser durch das Stadtbahnnetz erschlossen. Die Linie würde im Fasanenhof die Trasse der U6 nutzen und anschließend entlang der Autobahn, südlich des Naturschutzgebietes Weidachtal, nach Alt-Plieningen führen.

- 5 Nimmt man den Feuerbacher Tunnel als Maßstab, ließe sich die Vaihinger Straße innerhalb Möhringens komplett unter die Erde legen, was den Bezirk befrieden und aufwerten würde. Am östlichen Tunnelmund müssten bis zu drei Häuser entfernt werden, um die Verzweigungen nach Plieningen, Degerloch und Sonnenberg hinzukriegen. Insgesamt aber wäre dieses Projekt ein Segen mit viel Gestaltungspotenzial.
- 6 Eine Nahtstelle Möhringens ist die Kreuzung Vaihinger Straße/Filderbahnstraße. Sie wird durch zwei hässliche Betonklötze entstellt. Es wäre schön, diese in Absprache mit den Besitzern optisch zu entschärfen.

### **Sillenbuch:**

- 1 Eine Hängebrücke, ähnlich jener am Max-Eyth-See, könnte über die Mittlere Filderstraße hinweg den Eichenhain mit dem Grünlingweg verbinden. Das würde die Grünzone für mehr Bürger nutzbar und interessant machen
- 2 Die Mittlere Filderstraße sollte als Ortsumgehung von Sillenbuch fungieren. Durch eine Tunnelverbindung unter dem Ilse-Beate-Jäkel-Weg könnte der Verkehr von der Stadt her kommend hinter Sillenbuch wieder einschleifen. Damit wäre die große Möglichkeit gegeben, dem Stadtteil endlich eine lebenswertere Hauptstraße zu beschenken und auch Riedenberg könnte vom Schleichverkehr entlastet werden.

### **Plieningen-Birkach:**

- 1 Auch wenn das nicht bei allen beliebt ist, wäre es doch von räumlichem Vorteil aus den beiden Kleinbezirken Birkach und Plieningen einen größeren zu machen. Die Grenzen verlaufen heute mitten durch zusammengehörige Gebiete.
- 2 Von den Hohenheimer Gärten aus sollte eine rote Linie den Besuchern den Weg nach Alt-Plieningen weisen, welches für Ortsfremde schwer zu finden ist. Der Verbund aus Park und Stadtteil soll die Gastronomie- und Ladenlandschaft dort beleben.
- 3 Eine der Seilbahnideen mit Potenzial wäre die Verbindung zwischen Ruhbank und Hohenheim, mit eventueller Anbindung von Schönberg, Birkach und Alt-Plieningen. Die großen Freizeitgebiete Waldau und Hohenheim erführen dadurch eine große Aufwertung. Durch diesen Freizeitverkehr wäre die Bahn wohl auch an Wochenenden und in den Abendstunden zufriedenstellend ausgelastet. Die Ausblicke auf das Waldgebiet und zur Schwäbischen Alb wären zusätzlich eine Attraktion.
- 4 Die Autobahn mit Gewerbeflächen zu überbauen brächte der Stadt einen Anteil am prosperierenden Flughafengebiet. Die gleichzeitige Lärmdämmung wäre ein weiterer positiver Effekt am Südrand der Stadt.

- 5 Eine zweite Stadtbahn-Filderquerlinie zwischen Dürrolewang und Alt-Plieningen, könnte den südlichsten Siedlungspunkt Stuttgarts aus seinem Verkehrsschatten holen. Zudem wären damit das Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost und das Wallgrabengebiet noch besser durch das Stadtbahnnetz erschlossen. Die Linie würde im Fasanenhof die Trasse der U6 nutzen und anschließend entlang der Autobahn, südlich des Naturschutzgebietes Weidachtal, nach Alt-Plieningen führen.
- 6 Eine Hängebrücke, ähnlich jener am Max-Eyth-See, könnte über die Mittlere Filderstraße hinweg den Eichenhain mit dem Grünlingweg verbinden. Das würde die Grünzone für mehr Bürger nutzbar und interessant.
- 7 Mit einer Querverbindung zwischen Filderhaupt- und Echterdinger Straße ließe sich Alt-Plieningen deutlich vom Durchgangsverkehr entlasten. Um dabei möglichst wenig Landschaft zu unterbrechen, müsste man die Straße aufstelzen.
- 8 Das Neubaugebiet Birkacher Feld mit „Königsallee“ und Filderskyline soll einen alten Stuttgarter Mechanismus aufbrechen, indem man nur geschlossene Gebiete entwickelt. Das heißt, dass in den Neubausiedlungen der letzten Jahrzehnte nur die Menschen verkehren die dort Wohnung oder Arbeitsplatz finden. Attraktiv, so dass auch andere Personenkreise dort gerne hingehen, sind sie in aller Regel nicht. Mit dem Filderprojekt könnte nicht nur ein Stadtteil entstehen der, die versprengten Siedlungen von Birkach und Plieningen zusammenführt, sondern auch ein schöner, den man gerne besucht. Mit einer hübschen Flaniermeile und schönen Gebäuden könnte etwas entstehen, was für einen neue Stuttgarter Baukultur steht, jenseits der ausschließlichen Funktionalität. Zudem könnten am Rande mutige Gebäudeformen die Moderne symbolisieren. Warum sollte ein neuer Stadtteil keine Sehenswürdigkeit sein?

Hier ein paar Bausteine dazu:

a Carl-Eugen-Allee

Die Einkaufs- und Kulturmeile des neuen Bezirks soll so schön werden, dass sie nicht nur der örtlichen Nahversorgung dient, sondern auch Menschen aus der Umgebung anzieht. Diese Allee verläuft breit und kerzengerade in Anlehnung an eine fürstliche Promenade und ist dreigeteilt. Vor den Geschäften links und rechts verläuft ein gepflasterter Gehweg. Diese Gehwege trennen sich vom Mittelteil der Straße durch zwei Wasserläufe. Der Mittelteil wird durch niedrig gehaltene Schirmplatanen gesäumt und ist gekieselt. Damit erhält die Straße einen Alleecharakter, wie er sich in berühmten Badeorten findet. Zwischen den Bäumen befinden sich Sitzbänke. Dieser Mittelstreifen bleibt weitgehend unbebaut, um als Treffpunkt und Flanierzone zu dienen. Auf dessen ganzer Länge gibt es nur drei Unterbrechungen, durch einen Kiosk, einen Brunnen und ein Toilettenhäuschen. Über die beiden Wasserläufe hinweg führen zu jedem Haus kleine Brückchen, deren Wölbung aber so niedrig gehalten ist, dass sie als barrierefrei angesehen werden können. So entsteht eine kleine Prachtmeile, in der man sich gerne aufhält. Die Häuser mit leicht historischem Anklang fassen die Straße. Auch inhaltlich soll dieser neue Typ Hauptstraße Maßstäbe setzen. Nicht nur Läden und Cafés sollen die Straße säumen sondern auch

Handwerkerläden und Kunstateliers, die zur Straße hin Schaufenster haben. Die Zentralität dieser Straße wird dadurch hervorgehoben, indem sie von Arkadengängen eingefasst ist und die abzweigenden Straßen kurvig verlaufen.

b Die Stadtteilstruktur

Der Stadtteil soll fließend in die bisherigen Wohngebiete übergehen, um diese nicht zu erdrücken. Dafür würde er dann zur Dinkelstraße hin massiver gebaut werden um dort mit einer Filderskyline eine Raumkante zu schaffen. Als Gegenstück zur eleganten Carl-Eugen-Allee und zur Dinkelstraße soll er mit kurvigen Straßen und kleinen Plätzen ein Gegenstück zu den meist sterilen Nachkriegsstadtteilen werden. Eine Dachlandschaft sollte festgelegt werden, eine kleinteilige Parzellierung und viele unterschiedliche Bauherren, damit der Stadtteil bunt und formenreich wird. Es sollte dabei für alle Einkommensgruppen Wohnraum geben ohne diese innerhalb des Viertels geografisch zu polarisieren. Zufahrten für Anwohner gibt es nur wenige, die dann in unterirdische Sammelgaragen münden. Parkende Autos auf der Straße sollen damit weitgehend vermieden werden, um den Schwerpunkt auf Fußgänger, Radfahrer und die Stadtbahn zu lenken und damit die Dominanz von abgestellten Autos im öffentlichen Raum zu unterbinden. Die Stadtbahnanbindung kann über die Filderhauptstraße erfolgen. Damit wäre auch der Karlsruh als Kaserne oder später als neues Viertel angebunden, sollten die Amerikaner ihre militärischen Standorte in Stuttgart eines Tages aufgeben, worauf es momentan nur wenige Hinweise gibt. Vor der heutigen Baugrenze im Chauseefeld würde die Stadtbahn in das Zentrum hineinfahren und dann nach Norden zum Asemwald führen. Damit wären auch die meisten heutigen Anrainer des Birkacher Feldes attraktiv ans Schienennetz angebunden. Immerhin ist Birkach der einzige Stuttgarter Stadtbezirk ohne jeglichen Schienenanschluss. Ob von hier aus langfristig sogar eine Gleisführung nach Degerloch möglich wäre und damit eine noch bessere Anbindung an die Innenstadt, müsste man prüfen.

c Die Filderskyline

Modernes Bauen als Abschluss des neuen Gebietes entlang der Dinkelstraße in einer sehr experimentellen Form soll hier seinen Höhepunkt erfahren. Wohnen und arbeiten in aufragenden Pyramiden, Kugeln oder anderen besonderen Formen, wie zum Beispiel auch organische, könnte ein weithin sichtbares Aushängeschild sein und würde zum Leuchtturmprojekt auf der Filderebene. Denkbar wäre auch ein Torhaus, durch welches die Stadtbahn in das Viertel fährt, ein Gebäude der Rotterdamer Markthalle nachempfunden.

# Carl-Eugen-Allee

