Pressemappe

Reutlingen

Sitzung des Gemeinderats

am 13. Juli 2022, 18 Uhr

Ideenwerkstatt „Neuer Stadtraum Bantlinstraße / Robert Bosch GmbH

Sprechzettel Oberbürgermeister Thomas Keck, Reutlingen

Teil I: Begrüßung der Anwesenden

Vertreter der Robert Bosch GmbH

stellvertretend seien genannt

- Alexander Lenk, Präsident für Anlagen, Bauten und Infrastruktur
- Peter Reichert, stellv. Abteilungsleiter Planungsabteilung Bosch, und Technische Leitung und Design der AIG Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH
- Ralph Ruhrmann, Abteilungsleiter Facility Management am Bosch Standort Reutlingen
- Martin Frey, Abteilungsleiter Flächen- und Kostenmanagement am Bosch Standort Reutlingen

Ich freue mich sehr, Sie zu unserer Sondersitzung begrüßen zu dürfen. Wir haben Sie heute eingeladen, um über eine Zusammenarbeit zu berichten, die deutschlandweit ihresgleichen sucht. Die Entwicklungen rund um die Bantlinstraße und das Firmengelände der Robert Bosch GmbH sind dabei eine sehr spannende und weit in die Zukunft reichende Aufgabe – Hand in Hand mit Ihnen, dem größten Arbeitgeber der Region, der Robert Bosch GmbH. Und damit übergebe ich das Wort zuerst an deren Präsidenten für Anlagen, Bauten und Infrastruktur, Herrn Alexander Lenk.

Teil II: Inhaltliche Rede nach Präsentation Bosch

Vielen Dank, Herr Lenk, für die spannende Präsentation. Und vielen Dank an die Firma Bosch für ihre zukunftsweisenden Visionen und Investitionen in den Standort Reutlingen.

Liebe Gemeinderatsmitglieder, dies hier ist wirklich etwas Besonderes. Die Neugestaltung des Bosch-Areals ist eine historische Chance für die nachhaltige Entwicklung unserer Stadt. Der Standort der Firma Bosch befindet sich nicht auf der grünen Wiese, sondern sehr integriert mitten in unserer Stadt. Es werden bestehende Gebäude genutzt und durch Neubauten ergänzt. Auf bereits erschlossenen Flächen, die dafür nicht erst noch versiegelt werden müssen.
Hier geht es um wesentlich mehr als um die Sicherung eines für Reutlingen überaus wichtigen Gewerbestandortes.

Das Entwicklungskonzept Bosch hat viele zukunftsweisende Facetten.

Bosch öffnet sich für alle Reutlingerinnen und Reutlinger!

Beispielgebend ist die geplante Integration dieses Werksstandortes in die Stadt. Die Öffnung eines Betriebsgeländes für die Öffentlichkeit. Damit werden Barrieren aufgebrochen und Verbindungen geschaffen. Folgerichtig ist dann die Umgestaltung der Tübinger Straße in einen Shared Space. Einen für alle Verkehrsarten nutzbaren und erlebbaren Straßenraum - der mehr verbindet als trennt. Das ist für die Stadt Reutlingen ein wichtiges Ziel. Das von der Firma Bosch geplante Herzstück, der Bosch-Entwicklungscampus, wird einen entscheidenden Anteil an dieser neuen Verbindung haben, da bin ich mir sicher.

Ich kann es vor meinem inneren Auge bereits sehen. Wer in ein paar Jahren die Tübinger Straße entlanggeht, dem wird sich ein ganz anderes Bild bieten als heute. Keine reine Verkehrsachse, von der sich die Firma Bosch mit zwei in sich geschlossenen Firmengeländen abwendet. Der dann neu gestaltete Straßenraum spiegelt es wider: Hier wird öffentliches Leben stattfinden. Mitten drin das neue Bosch-Entwicklungszentrum, der Nukleus der neuen Offenheit. Man kann das Firmengelände bis an die Echaz heran betreten, die dortige Gastronomie genießen, den Fluss über kleine Brücken queren. Da wollen wir hin.

Die nächste Facette: **Die Echaz als verbindendes Band zwischen Bosch und Reutlingen!**

Etwas ganz Besonderes ist der Umgang mit den Freiräumen entlang der Echaz, die geplante Renaturierung in Verbindung mit dem Hochwasserschutz, die Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit. Ein Teil der Echaz verläuft ja durch das Bosch-Gelände und ist derzeit für die Öffentlichkeit nicht erreichbar. Ich freue mich, dass wir gemeinsam mit Bosch diesen Teil der Echaz als Naturraum für die Reutlinger Bürgerinnen und Bürger öffnen können. Das macht Reutlingen attraktiver. Die Renaturierung der Echaz ist ein Baustein für unseren Hochwasserschutz. Das hilft uns auch bei einer Bewerbung als Austragungsort für die Bundesgartenschau. Ich danke der Firma Bosch, dass sie sich außerdem dazu entschieden hat, den Parkplatz im Gries aufzugeben, der Natur zurückzugeben und dem Hochwasserschutz zur Verfügung zu stellen.

Bosch wird Motor für eine nachhaltige Stadtentwicklung!

Wichtig ist, parallel die Parkplätze der Firma Bosch zu zentralisieren, um Fläche zu sparen. Die städtischen Flächen östlich der Bantlinstraße müssen langfristig frei werden von Stellplätzen. Sie sind aufgrund ihrer zentralen Lage einfach zu wertvoll für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt.

In diesem Zusammenhang ist, zusätzlich zum Stadtbus, die Realisierung der Regionalstadtbahnhaltestelle ein wichtiger Baustein für die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Bereits im nächsten Jahr soll die Regionalstadtbahn unmittelbar am Standort der Firma Bosch halten. Weiter werden sich künftig mehrere Stadtbahnlinien an dem Haltepunkt vor den Toren des Werkes von Bosch bündeln - der Innenstadtstandort wird sternförmig aus allen Richtungen aus der Region heraus angefahren. Zudem wird das Radwegenetz weiter ausgebaut. Insbesondere der geplante Radschnellweg Reutlingen-Tübingen grenzt unmittelbar an das Bosch-Areal. Im Fazit eine sehr gute Perspektive für den Umweltverbund und den zentralen Standort der Firma Bosch.

Bedanken möchte ich mich zum Abschluss noch bei den ausgewählten Gemeinde-ratsmitgliedern aus jeder Fraktion, die den Werkstattprozess von Anfang an mit viel Offenheit und Engagement begleitet haben. Diese Werkstattreihe war etwas Besonderes. Eine Werkstatt mit offener Aufgabenstellung und unter kompletter Aufhebung der Anonymität. Das war für Reutlingen neu und experimentell. Der konstruktive, gewinnbringende Austausch und die vielfältigen neuen Ideen zeigen, dass es der richtige Weg war.

Wie geht es nun weiter?

Heute, mit dieser Einbringung, geht es uns vor allem darum, über dieses Vorhaben, diese sehr gute Zusammenarbeit und die beabsichtigten Investitionen in Reutlingen zu informieren. Nach den Sommerferien wollen wir dann die Wettbewerbsergebnisse im Detail vorstellen und diskutieren und in den städtischen Gremien tiefer in die Beratung einsteigen. Eines der ersten Ziele ist – Herr Lenk hatte es eben bereits benannt – die Erarbeitung eines städtebaulichen Grundvertrages zwischen Stadt und Bosch. Auf dieser Grundlage sollen Gutachten beauftragt, Szenarien geprüft, Projekte entwickelt und Investitionen getätigt werden.

Ich danke der Firma Bosch, dass wir diese große Aufgabe gemeinsam angehen. Das ist eine riesige Chance, die den Reutlinger Standort der Firma Bosch weiter stärken und Arbeitsplätze sowohl sichern als auch schaffen wird. Bosch und die Stadt Reutlingen arbeiten seit langer Zeit eng und vertrauensvoll zusammen, dafür möchte ich stellvertretend Ihnen, Herr Lenk, herzlich danken. Lassen Sie uns gemeinsam weiterdenken und weiter entwickeln - Ihre Werksplanung und unsere Stadtplanung.

Stadt Reutlingen 61 Amt für Stadtentwicklung und Vermessung, Gz.: 61-Rp		**22/084/01** **Zu TOP 1.1 ö GR 13.07.2022**		11.07.2022
Beratungsfolge	**Datum**	**Behandlungszweck/-art**		**Ergebnis**
GR	13.07.2022	Einbringung	öffentlich	
BezGR Betzingen	14.09.2022	Anhörung	öffentlich	
BVUA	20.09.2022	Vorberatung	nichtöffentlich	
GR	29.09.2022	Entscheidung	öffentlich	

Beschlussvorlage
Innenentwicklung: "Neuer Stadtraum Bantlinstraße" - Ergebnis der Ideenwerkstatt

Bezugsdrucksache
20/049/01

Beschlussvorschlag

1. Das in Anlage 1 beigefügte Städtebauliche Konzept der Arbeitsgemeinschaft AIG, das im Rahmen der Ideenwerkstatt „Neuer Stadtraum Bantlinstraße" von der Jury als bestes Gesamtkonzept bewertet wurde, wird der weiteren Entwicklung des Areals zugrunde gelegt. Die Ideen der anderen Arbeitsgemeinschaften, die von der Jury gewürdigt wurden (Anlage 2), werden in die weitere Planung einbezogen.

2. Für den Bereich der Ideenwerkstatt inklusive der Knotenpunkte und angrenzenden Straßen wird in Zusammenarbeit mit der Robert Bosch GmbH ein Verkehrsgutachten erstellt, das die modulare Umsetzung berücksichtigt.

3. Für den Hochwasserschutz und die Renaturierung der Echaz auf dem Gelände der Robert Bosch GmbH wird eine Machbarkeitsstudie erstellt.

Finanzielle Auswirkungen

HHJ	Kontierung	Betrag in €	über-/ außerplanm.	Auswirkung	Erläuterung

Deckungsvorschlag

HHJ	Kontierung	Betrag in €	Auswirkung	Erläuterung

Kurzfassung

Die Stadt Reutlingen und die Robert Bosch GmbH planen eine gemeinsame Weiterentwicklung des Areals rund um das Reutlinger Bosch-Gelände und die angrenzenden städtischen Flächen an der Bantlinstraße. Als Einstieg in den Entwicklungsprozess wurde eine Ideenwerkstatt „Neuer Stadtraum Bantlinstraße" durchgeführt. Im Rahmen der Jurysitzung wurden die besten Ergebnisse aus allen Beiträgen für die weitere Bearbeitung herausgearbeitet und zusammengestellt sowie die Arbeit mit dem tragfähigsten Grundkonzept ermittelt. Das Konzept der Arbeitsgemeinschaft AIG wird als Grundlage für die weitere Entwicklung beschlossen. Gute Ideenansätze der anderen Ar-

beiten sollen geprüft werden und in die weiteren Umsetzungsschritte einfließen. Darüber hinaus ist als Grundlage für die weitere Entwicklung sowie für die Realisierung von Einzelbausteinen die Beauftragung von Gutachten (Verkehrsgutachten, Machbarkeitsstudie Hochwasser / Renaturierung Echaz) erforderlich. Die Arbeiten der Ideenwerkstatt wurden in gegenseitiger Abstimmung bisher vertraulich gehandhabt, um weitere Umsetzungsschritte zu klären. Eine Veröffentlichung der Werkstattbeiträge ist geplant.

Begründung

1. Sachverhalt

Der Technologiekonzern Robert Bosch GmbH beabsichtigt, in den nächsten Jahren sein Areal an der Tübinger Straße durch Umstrukturierungen, Rückbau und Neubau zukunftsfähig zu machen und teilweise zur Stadt hin zu öffnen. Als „Herzstück" der Werksplanung Bosch soll mit Bau der sogenannten „Neuen Mitte" ein zentraler campusartiger Bereich an der Tübinger Straße entstehen. In einem neuen Multifunktionsgebäude sollen auf rund 30 000 Quadratmetern verschiedene Funktionen, zum Beispiel aus den Bereichen Entwicklung und Fertigung, zusammenarbeiten. Die Tübinger Straße, die die beiden Werksareale derzeit trennt, soll in die Planung einbezogen und die trennende Wirkung aufgehoben werden. Außerdem besteht die Vision, im Bereich des Werksgeländes den Naturraum entlang der Echaz zu renaturieren, erlebbar und teilweise für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Gleichzeitig plant die Stadt Reutlingen, die städtischen Grundstücke entlang der B 28 in diesem Bereich zu entwickeln und einer sinnvollen Nutzung zuzuführen. Die neue Haltestelle Bösmannsäcker der Regionalstadtbahn wird zukünftig für eine bessere Anbindung des gesamten Areals sorgen. Die Robert Bosch GmbH und die Stadtverwaltung hatten sich deshalb darauf verständigt, die Standortentwicklung und die Stadtplanung entlang der Bantlinstraße von Beginn an gemeinsam zu planen.

Im April 2020 wurde vom Gemeinderat beschlossen, als Einstieg in den Entwicklungsprozess „Neuer Stadtraum Bantlinstraße" gemeinsam mit Vertretern der Robert Bosch GmbH und ausgewählten Planungsbüros eine interdisziplinäre Ideenwerkstatt durchzuführen. Die detaillierte Aufgabenstellung ist der GR Drs 20/049/01 zu entnehmen.

Ziel dieser offenen Werkstatt, die zugunsten eines optimalen Erkenntnisgewinns unter Aufhebung der Anonymität während der Bearbeitung stattfand, war die Erarbeitung von Ideen für die zukünftige Nutzung und Struktur des Plangebietes, die sowohl Aspekte des Städtebaus, der Verkehrsplanung als auch der Freiraumgestaltung enthalten sollte. Die vorhandenen ersten Ideen der Robert Bosch GmbH für ihre künftige Standortentwicklung und die Realisierung von zusätzlichem Parkraum waren darin zu integrieren.

Es wurden vier renommierte Büros aufgrund ihrer aufgabenbezogenen Qualifikation in Projekten der Stadt Reutlingen bzw. der Robert Bosch GmbH zur Teilnahme an der Ideenwerkstatt eingeladen. Gemäß Vorgabe haben sie sich zu folgenden interdisziplinären Arbeitsgemeinschaften mit weiteren Büros zusammengeschlossen:

1. AIG Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, Stuttgart
   (AG mit pesch partner architekten stadtplaner GmbH, Stuttgart - Prof. Schmid Treiber Partner, Leonberg - Ludloff Ludloff Architekten GmbH, Berlin)
2. asp Architekten GmbH, Stuttgart
   (AG mit Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg – StetePlanung, Darmstadt)
3. h4a Gessert + Randecker Generalplaner GmbH, Stuttgart
   (AG mit Glück Landschaftsarchitektur, Stuttgart - BrennerPlan GmbH, Stuttgart - metris Architekten + Stadtplaner, Heidelberg

4. ulrich hartung gmbh, Bonn
(AG mit FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf)

Die Ideenwerkstatt wurde durch ein Gremium aus Fach- und Sachmitgliedern begleitet, das als Jury die Arbeiten am Schluss bewertete. Den Vorsitz hatte Markus Müller, Präsident der Architektenkammer BW. Die Zusammensetzung des Begleitgremiums ist dem Protokoll der Jurysitzung zu entnehmen (s. Anl. 3, Teilnehmerliste). Wie beabsichtigt wurden keine Preisträger im klassischen Sinne ermittelt. Stattdessen wurden in der Jurysitzung am 18.11.2020 die besten Ergebnisse aus allen Beiträgen für die weitere Bearbeitung herausgearbeitet und zusammengestellt (s. Anl. 2 und 3). Darüber hinaus wurde festgelegt, welche Arbeit auf übergeordneter Ebene als tragfähige Grundlage dienen kann und ein solches Raumgerüst bietet, in das Aspekte aus den anderen Arbeiten integriert werden können. Die Wahl fiel auf die Arbeit von AIG (s. Anl. 1), die als tragfähige Grundlage für die weitere Entwicklung dient.

Folgende Hauptbausteine der einzelnen Arbeiten wurden als Empfehlung der Jury für die Weiterbearbeitung festgehalten:

- Büro AIG: Masterplan + Teil vom Naturraum Echaz + Verlagerung Festplatz (Prüfung Fläche Fahrgeschäfte)
- Büro asp: Umbau Hohbuchknoten + Teil vom Naturraum Echaz + Verlagerung Festplatz (in Kombination mit AIG)
- Büro h4a: Kreuzung Bantlinstraße / Tübinger Straße
- Büro ulrich hartung: Parkhaus Areal Stadtwerke/FairEnergie

Weitere Einzelbausteine sind in Anlage 2 dargestellt.

2. Entwurfskonzepte der Arbeitsgemeinschaften

Die Konzepte werden im Protokoll der Jurysitzung ausführlich gewürdigt. Nachfolgend eine Zusammenfassung der wesentlichen Aspekte und Schwerpunkte:

<u>AIG Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, Stuttgart</u>

- aus einer umfassenden Analyse des Ortes entwickeln die Projektverfassenden eine in ihrer Gesamtheit schlüssige städtebauliche Idee; gesamtheitlicher Blick
- Zielbild der notwendigen Mobilitätswende: Verlagerung der Parkplätze an gut - mit der S-Bahn und angedachten neuen Seilbahnen - erschlossene Orte am Stadtrand
- Berücksichtigung Stadtgeschichte: Erhalt wichtiger bestehender Gebäude (ehem. Reithalle, alte Mühle, 2 Fabrikhallen) als ortsprägende und identitätsstiftende Bauten
- Befreiung der Bantlinstrasse vom Störungsverkehr und Stärkung in ihrer angestammten Funktion als „Stadtautobahn"
- Neugestaltung Straßenraum Tübinger Straße als „Shared Space"; Aufwertung Kreuzung Bantlin-/ Tübinger Str.
- Aufwertung Landschaftsraum der Echaz mit einfachen und gezielten Eingriffen; Echaz wird zum grünen Band mit rhythmisch gereihten öffentlichen Nutzungen; Echaz an der Kreuzung Bantlin-/ Tübinger Str. erfahr- und erlebbar u. sichtbar; Stadtstrand bei der ehemaligen Mühle
- Nutzung ehem. Reithalle als Markthalle; Festplatz dorthin verlagert

<u>asp Architekten GmbH, Stuttgart</u>

- Zukunftsvision eines umfassend in die Stadt integrierten Werksstandortes mit weitgehender Durchmischung von Produktion, Forschung und Entwicklung sowie Wohnen im Sinne des Konzepts der Produktiven Stadt

- vier Wegräume (Echazweg, Tübinger Straße, Bantlinstraße und Bosch-Lane) als Schlüsselräume zur Vernetzung der vorhandenen Stadtquartiere in das Werk hinein und darüber hinaus
- Fluss als Schlüsselelement: neuer durchgehender Uferweg + neue Nutzungsandeutungen + Renaturierung der Echaz; maßvoll ergänzende Wohnnutzungen am Wasser; durchgängige Öffnung des Kaibachs + begleitender Fußweg
- Umbau Hohbuchknoten zu einem plangleichen Anschluss zugunsten des Baus eines neuen Mobilitätshubs (inkl. zentralem Parkhaus für Bosch) als Stadteingang; stufenweise umsetzbares Mobilitätskonzept
- Entwicklung Bantlinstraße als Stadtstraße; spätere Reduzierung auf 2 Fahrspuren
- Verlegung des Festplatzes auf städt. Grundstück zwischen Reithalle und Bahn; Einbindung der Reithalle

<u>h4a Gessert + Randecker Generalplaner GmbH, Stuttgart</u>

- neues Stadtfeld zwischen Tübinger Vorstadt und Werksgelände von Bosch unter Einbeziehung der Bantlinstraße; grüne Fuge zur Tübinger Vorstadt; Kreuzungsbereich Tübinger Straße / Bantlinstraße durch Aufweitung nach Osten als besonderer Ort gekennzeichnet
- sehr starker Fokus auf die Nutzung als Bildungs-Campus: Einrichtungen der Fraunhofer-Gesellschaft u. der Hochschule + Science-Lab von Bosch im Kreuzungsbereich Tübinger Straße / Bantlinstraße
- „blaugrünes Klimaband" entlang der Echaz von den Grieswiesen bis zum Stoll-Areal; Echaz als ‚Rückgrat' des Stadtkörpers; Etablierung eines Gminder-Park" als Herz einer künftigen BuGa auf dem derzeitigen Bosch-Areal durch Abbruch wesentlicher Produktionsgebäude; Verlagerung des Festplatzes dorthin
- Neustrukturierung des Stadtgrundrisses entlang der nördlichen Talkante: Entstehung hochwertiger Adressen für Wohnnutzung
- Neuordnung der zentralen Logistik von Bosch
- kleine Plätze und taschenartige Aufweitungen (‚PocketParks') entlang der Straßenräume der Tübinger- und Gminderstraße; Tübinger Straße Shared-Space; als „vernetzte Umweltfahrbahn" nur noch für Bewohner mit dem Pkw befahrbar
- Parkierung: kurzfristige Deckung der geforderten 1.000 Stellplätze auf Grundstück „Proviantamt"; langfristig in (teilweise hybriden) Parkbauten auf angrenzenden Grundstücken

<u>ulrich hartung gmbh, Bonn</u>

- deutlich mehr Freiräume und viel Wohnungsbau
- prägnanter Nord-Süd-Grünzug östlich entlang der Bantlinstraße; „urban Äcker" = Freiraum, Festplatz und Klimaschneise; deutliche Zäsur zwischen Bosch-Gelände und der erweiterten Tübinger Vorstadt
- Umgeben des Bosch-Areals mit einem grünen Ring (neue Wege + Angebote für Sport, Bewegung und Aufenthalt); großzügige nutzbare Freiräume entlang der Echaz
- Akzentuierung insbesondere des Wohnens und Lebens der jungen Generation: drei neue Wohnquartiere - überwiegend als Riegel- oder Blockbebauungen
- Blockrandbebauung entlang der Bantlinstraße: gemischte gewerbliche Nutzungen („Science, Economy, Life")
- Ost-West-Verbindung der Tübinger Straße als städtebauliche Achse mit verschiedenen Platzbildungen und Hochpunkten (shared space)

- Konzentration der Parkplätze in 3 großen Parkhäusern (Mobilitätshubs); relativ peripher zu den Arbeitsplatzschwerpunkten; Anbindung über „Bosch-Shuttle“ (autonomer Kleinbus)
- Brücke für Fuß-/Radverkehr zur Querung der Bantlinstraße in Höhe der Tübinger Str.

3. Weiteres Vorgehen / Ausblick

Die Arbeiten der Ideenwerkstatt wurden bislang in gegenseitiger Abstimmung vertraulich gehandhabt. Zukünftig sollen Machbarkeitsstudien die rechtliche, technische und wirtschaftliche Umsetzbarkeit klären (z. B. Verkehrsgutachten, Bauplanungsrecht, Immissionsschutzrecht, Wasserrecht). Dies ist bei der Diskussion der Ideen zu beachten. Eine Veröffentlichung der Werkstattbeiträge ist geplant.

Zusammen mit der Robert Bosch GmbH wurde im Nachgang zur Jurysitzung das weitere Vorgehen besprochen. Zentrale Ziele bzw. erste Arbeitsschritte sind die Prüfung folgender Themenfelder:

<u>„Neue Mitte Bosch“ mit Überbauung der Tübinger Straße: Schaffung von Planungsrecht</u>
- Verbindung beider Bosch-Firmenbereiche
- Bebauungsplan für Überbauung der Tübinger Straße als Grundlage für die Umsetzung des „Herzstücks“ der Standortplanung Bosch mit Bau der sogenannten „Neuen Mitte“ als zentraler Teil eines campusartigen Bereichs auf dem Bosch-Gelände
- Abgrenzung und Ausgestaltung je nach Ergebnis des Verkehrsgutachtens und des beauftragten städtebaulichen Entwurfs

<u>Shared Space Tübinger Straße</u>
- Gemeinsame Entwicklung des Straßenraumes durch Stadt und Bosch
- Um die Öffnung des Werksgeländes von Bosch auch im öffentlichen Straßenraum erlebbar zu machen, soll die derzeit trennende Tübinger Straße durch die Ausgestaltung in Form eines Shared Space für den querenden Fuß-/Radverkehr erlebbar gemacht werden und eine Verbindungsfunktion wahrnehmen.
- Prüfung der Möglichkeit zur Umgestaltung der Tübinger Straße in einen Shared Space

<u>Maßnahmen entlang der Echaz</u>
- Renaturierung des Gewässerentwicklungskorridors zugunsten des Hochwasserschutzes (schadensfreie Abführung eines 100-jährlichen Hochwassers mit Klimafaktor)
- Planung auf Grundlage der EU-Wasserrahmenrichtlinie, dem Gewässerentwicklungsplan der Stadt und dem städtischen Masterplan
- Uferumfeld im Betriebsgelände wird teilweise für die Allgemeinheit zugänglich gemacht (Brückenverbindungen, Wege für Fußgänger und Radfahrer)
- Hochwasser- und Starkregenschutz für das Betriebsgelände

<u>Renaturierung Parkplatz „Im Gries“</u>
- Nutzung der heutigen Parkierungsfläche als zusätzliches Retentionsvolumen für die Echaz und Naherholungsfläche für die Öffentlichkeit
- Urbane Aue: Gewässerrenaturierungen mit Schaffung von Auenbereichen und Verbreiterungen des Abflussquerschnitts
- Schaffung von Ersatzparkplätzen für Bosch an anderer Stelle

<u>Durchwegung Bosch-Areal</u>
- Vernetzung der Wohngebiete nördlich des Bosch-Standorts und der beiden Bosch-Quartiere (Nord und Süd) bis zum Regionalstadtbahnhaltepunkt Bösmannsäcker

Neuordnung Parkierung unter Einschluss des Bereichs östlich der Bantlinstraße

- Schaffung von Parkplätzen für Bosch in Verbindung mit der Freigabe der bisher von Bosch genutzten Parkplätze östlich der Bantlinstraße zu Gunsten einer städtebaulichen Entwicklung.
- sukzessive im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Ersatzflächen für freizugebende Parkierungsflächen im Zeitraum von 2025 bis 2035

Bosch Zufahrten

- Trennung Besucher- und Lieferverkehr
- Verlagerung des Lieferverkehrs weg von der Tübinger Straße, um dort die Shared-Space-Lösung zu ermöglichen

Innovativer Parkierungs-Hub im Hohbuchknoten

- Machbarkeitsstudie für den Bau eines Parkhauses als Verkehrshub in Verbindung zum Haltepunkt Bösmannsäcker
- Verknüpfung aller Verkehrsarten

Verkehrsplanung

- Die Realisierung der o.g. Bausteine sowie weiterer Überlegungen der Ideenwerkstatt erfordert eine gutachterliche Gesamtüberprüfung der Verkehrssituation im Bereich Tübinger Straße / Bantlinstraße inkl. Hauff- und Heppstraße.
- Das Gutachten berücksichtigt alle Verkehrsteilnehmer und beinhaltet das Logistikkonzept der Robert Bosch GmbH.

Sonstige Maßnahmen

- Mit Blick auf eine mögliche Bundesgartenschau wird Entwicklungspotential zu den Themen alternative Mobilität, Erlebbarkeit Naturraum Echaz und Wohnen am Echazufer/am Mühlkanal gesehen.
- Prüfung einer Nutzung der städtischen Flächen östlich der Bantlinstraße in Richtung einer Mischnutzung, für den gewerblichen Teil ggf. Schwerpunkt auf innovativen Unternehmen aus dem Bereich der Künstlichen Intelligenz (KI)

Für alle Bausteine und Ideenansätze aus dem Werkstattverfahren ist die Umsetzbarkeit Schritt für Schritt zu prüfen und eine zeitliche Abfolge festzulegen.

Es ist beabsichtigt, einen Städtebaulichen Grundvertrag zwischen Stadt Reutlingen und Robert Bosch GmbH zur Organisation und Umsetzung der vorgenannten Regelungsbereiche zu schließen.

gez.

Dvorak

Anlagen

1. Städtebauliches Konzept AIG
2. Weiterzuverfolgende Aspekte aus den Arbeiten
   2a) Übersichtstabelle
   2b) Markierung in Plänen
3. Protokoll zur Jurysitzung vom 18.11.2020

Ideenwerkstatt „Neuer Stadtraum Bantlinstraße“

Weiterzuverfolgende Aspekte aus den Arbeiten (Übersichtstabelle)

GR – Drucksache
Nr. 22/084/01
Anlage 2 a

Reutlingen

Inhalte	AIG	ulrich hartung	asp	h4a
Gesamtkonzept	Gutes Grundgerüst, Städtebaulich gut, Masterplan für Stadträume		Funktional gut, Gutes Grundgerüst (Regiebuch), städtebauliche Fassung und Beziehung zur Echaz	
Kreuzung Bantlinstr. / Tüb. Str.	ebenerdige Querung: Shared Space über Bantlinstraße prüfen, räumliche Fassung gut	Brücke ggf. als Zwischenlösung prüfen		Stadträumlich beste Lösung, Nutzung: Fokus auf Nutzung als Bildungs-Campus (bei entsprechender Nachfrage gute Grundlage)
Festplatz / Reithalle (Verlagerung Festplatz zur Reithalle)	Ausbildung Stadtraum (Abschluss Tüb. Vorstadt), Fassung Bahnlinie (Lärm), südliche Fassung des Platzes (evtl. reduziert zugunsten eines größeren Festplatzes und ohne Wohnnutzung) Kombination mit Lösung asp		Gute Lage, Verzicht auf benachbartes Wohnen), weitere Nutzung als Parkplatz, südliche Fassung des Platzes durch vegetative Elemente möglich (ggf. eher durch Gebäude prüfen) Kombination mit Lösung AIG	
Stadteingang	Tasche am Festplatz + südl. anschließende räumliche Fassung		Gebäude am Hohbuchknoten + Grüne Fassung am Festplatz	
Hohbuchknoten			Niveaugleicher Umbau + Stadteingang + Mobilitäts-Hub	
Parkierung		Parkplatz Fairenergie	Realistisches Gesamtkonzept bis 2025	
Echaz / Freiraum	Gute Ansätze Kritische Engstellen vermeiden		Gute Ansätze Kritische Engstellen vermeiden	Eher Langfristperspektive: Vision für die sehr ferne Zukunft hinsichtlich Echaz / Festplatz; Aufwertung Echazraum

Ideenwerkstatt „Neuer Stadtraum Bantlinstraße“

Weiterzuverfolgende Aspekte aus den Arbeiten (Übersichtstabelle)

Reutlingen

				gelungen aber zu starke Eingriffe (Gebäudeabriss Bosch)
Umgang mit Bestand	Umgang mit Bestand auf Bosch-Gelände gut			
Stadtraum Bantlinstraße	Ergänzung durch Baumreihen, Öffnung zu Buchten (Reithalle / Im Gries)			Stadt-Boulevard mit Gliederung in 2 Sequenzen
Übergang Tübinger Vorstadt / Betzingen	Gut gelöst; insbesondere Übergang Tüb. Vorstadt			

GR - Drucksache
Nr. 22/084/01
Anlage 2b

Reutlingen

Ideenwerkstatt „Neuer Stadtraum Bantlinstraße“

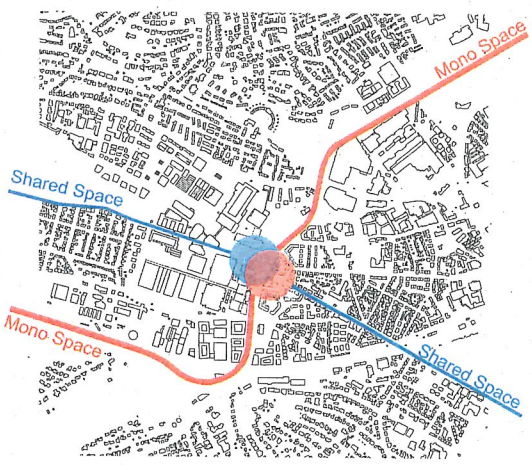
Weiterzuverfolgende Aspekte aus den Arbeiten

Konzept AIG

STÄDTEBAU

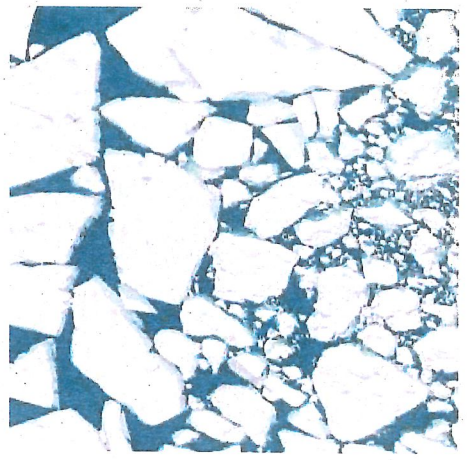
GR - Drucks he
Nr. 22/084/0

Anlage 1

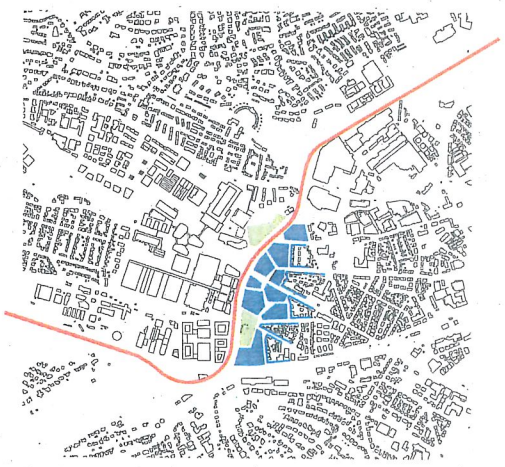


Verbindung zweier Systeme

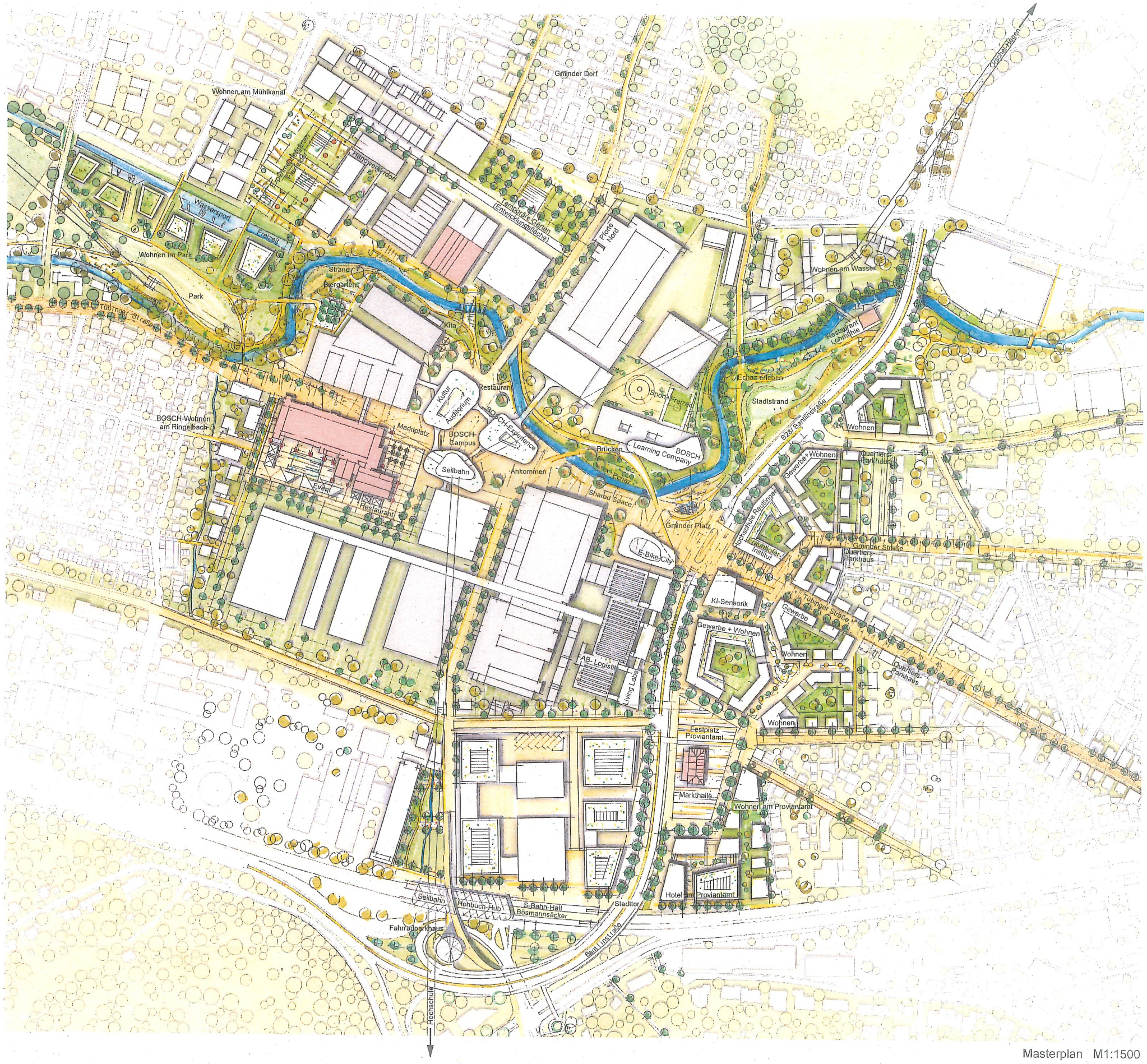
Buchtenbildung entlang der Bantlinstraße



Die Scholle als Leitbild



Schollen bilden Räume



Masterplan M1:1500

Stadt der Zukunft - Städtebau

Für die Weiterentwicklung der Stadt Reutlingen entlang der Bantlinstraße führen wir auf Basis der vorhandenen städtebaulich divergierenden Programme, Kubaturen und Freiräumen das Leitbild der „Scholle" ein. Der „Typologie der Scholle" gelingt es, eine Struktur von Quartieren zu schaffen und diese zu einzelnen prägenden „Nachbarschaftsschollen" zu verdichten. Der Diskurs um die Europäische Stadt mit Blockstruktur und Straßenraum wird bei diesem Stadtwachstumsmodell um die Qualitäten und Spielräume der solitären Form erweitert. Die gewählte Schollen-Typologie in ihren unterschiedlichen Ausprägungen bietet sowohl private und halbprivate Hofräume als auch eigenständige Nachbarschaften an, gleichzeitig ermöglicht dieser neue Stadtbaustein einen flexiblen Umgang mit der Innen- und Außenentwicklung. Durchlässigkeit und damit Öffentlichkeit wird bei jedem Quartier neu austariert. Die entstehenden öffentlichen Straßenräume ermöglichen unterschiedliche Dimensionen von kleinteiligen Gassen bis hin zu sich parkartig aufweitenden Platz-Räumen. Dieser Typus findet die räumliche Umsetzung von teils widersprüchlichen Anforderungen aus Bildung und Technologie, Gewerbe- und Wohnbedürfnissen, die unsere Städte zukunftstauglich und lebenswert machen und entwickelt auf selbstverständliche Weise die vorhandenen Stadtbaukulturen von Reutlingen weiter.

Buchten und Fluchten, die neue Bantlinallee

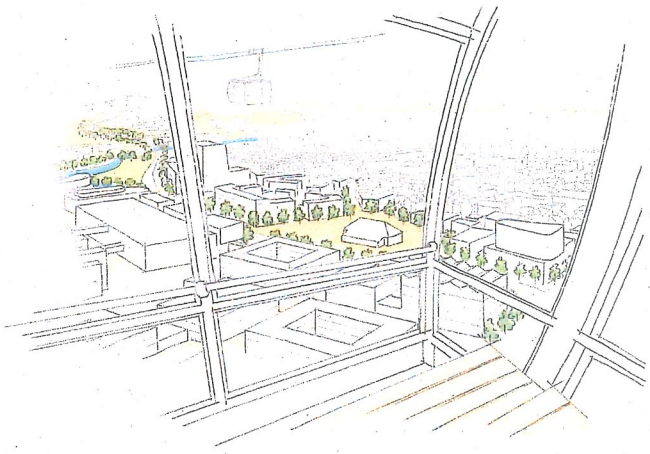
Die Bantlinstraße soll in ihrer Funktion zu Verkehrsentlastung des gesamten Stadtgebietes von Reutlingen gestärkt werden. Hierfür ist es langfristig erforderlich, den Abliegeverkehr zu reduzieren. Alle nicht unmittelbar für die „Nahversorgung" notwendigen Parkplätze sollen so schrittweise entfallen, so dass die Bantlinstraße ihrer Aufgabe als Entlastungsstraße vollumfänglich gerecht werden kann. Mit dieser Strategie soll es darüber hinaus gelingen, den Straßenraum der Bantlinstraße als wichtiges Entrée der Stadt als attraktiven städtischen Raum auszubauen.

Während in unserer Konzeption die Straßenräume am Hohbuchknoten mit seinem neuen Stadttor und im Kreuzungspunkt der Tübinger Straße städtische Merkmale mit definierten Raumkanten aufweisen, besitzen die bewusst als Buchten gestalteten Aufweitungen im Bereich des Festplatzes und des Stadtstrandes (ehemaligen Mühle) eine fast landschaftlichen Charakter. Die Bantlinstraße wird quasi zur Bantlinallee, die sich zu Buchten ausweitet und damit unterschiedlichen Stadttypologien zu integrieren versteht.

Da die neue Bantlinstraße die Bewegungsflächen für die einzelnen Nutzer trennt, um einen maximal fließenden (Durchgangs-) Verkehr zu erlauben, wird die Tübinger Straße bewusst als Mischverkehrsfläche angelegt, die auf gemeinsamem Grund unterschiedliche Nutzungen anbietet. Damit wird der Straßenraum zum Campus, die Tübinger Straße folgerichtig zum „Tübinger Campus", der die Stadtmitte Reutlingens über den neu geschaffenen Gminderplatz mit dem Boschcampus bis nach Betzingen verbindet. Der Gminderplatz ist auf der Stadtseite bewusst orthogonal und als Aufweitung der Tübinger Straße angelegt, der flankierende KI-Tower bildet hier Abschluss, Auftakt und Übergang zum Boschcampus gleichermaßen. Die neu gruppierten Stadtbausteine der Hochschule Reutlinger, des Fraunhofer Instituts und der KI-Sensorik auf der einen Seite werden dabei auf der anderen Seite durch die Bosch Learning Company, der E-Bike-City sowie der KI-Living-Labs vervollständigt und bilden programmatisch wie räumlich die Klammer über die Bantlinstraße hinweg und verweben so die neue Tübinger Vorstadt über den Gminderplatz und den Shared Space bis hinein in den neuen Bosch Campus.

Echaz erleben - BUGA

Die Echaz als unschätzbaren Naturraum betrachten wir als ein Geschenk für die Reutlinger und allen Gemeinden die entlang ihres Verlaufes siedeln. Wir wollen sie daher zu einem erlebbaren Teil des Bosch-Werks und dieser Stadt, ja des Echaz-Valleys werden lassen. Sie ist das verbindende Element: die alle Teile entlang ihres Weges zusammenhält. Wir wollen bewusst und nachhaltig mit ihr umgehen und sie an den Punkten an denen sie heute noch in Mauern gefassten ist renaturieren und attraktive Orte für die Menschen schaffen. Den heutigen Bosch-Parkplatz „Im Gries" wollen wir der Natur und den Menschen zurückgeben und scheffen an dieser Stelle den Stadtstrand der gleichzeitig als Retentionsbecken dient. Zudem bringen wir hier die „Alte Lohmühle" zu neuem Glanz indem in sie ein Restaurant einzieht und die Geschichte der Mühlen entlang der Echaz gezeigt wird. Entlang ihres weiteren Verlaufs entstehen weitere Orte - auch auf dem heutigen Bosch-Gelände - wie weitere Stadtstrände, Biergärten und ansprechende Gastronomien die zum Verweilen einladen. Terrassierungen, Sitzstufen und Wasserspiele sollen so das Erlebnis der Echaz für die Bewohner und Bosch-Mitarbeiter möglich machen. Zudem wird ein neuer Fußgänger- und Fahrradweg begleitend zur Echaz geschaffen, mitten durch das Werk, der auch über Kleinbrücken in den Naturraum integriert wird. Hochwertiges „Wohnen im Park" soll dort entstehen, wo heute noch großflächig die Autos der Fa. Bosch parken, der neue Mühlkanal soll dabei als Ort für Sport und Freizeit dienen. Die BUGA im Echaz-Valley kann kommen!



AIG Planungs- und Ingenieurgesellschaft mit Pesch Partner Architekten Stadtplaner Prof. Schmid Treiber Partner Ludloff Ludloff Architekten

Reutlingen

Ideenwerkstatt „Neuer Stadtraum Bantlinstraße“

Weiterzuverfolgende Aspekte aus den Arbeiten

Konzept ulrich hartung

Reutlingen

Ideenwerkstatt „Neuer Stadtraum Bantlinstraße“

Weiterzuverfolgende Aspekte aus den Arbeiten

Konzept asp

Reutlingen

Ideenwerkstatt „Neuer Stadtraum Bantlinstraße“

Weiterzuverfolgende Aspekte aus den Arbeiten

Konzept h4a

GR – Drucksache
Nr. 22/084/01
Anlage 3

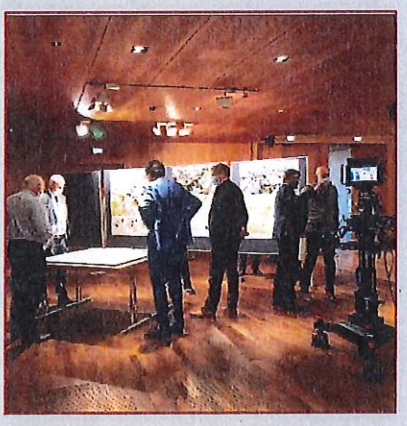
Ideenwerkstatt

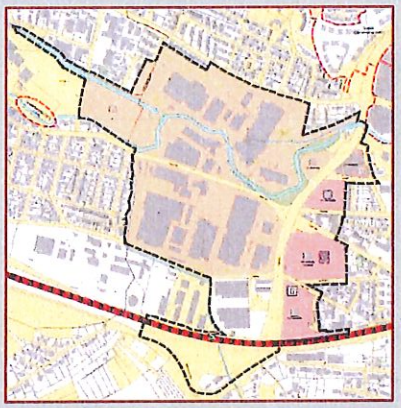
Neuer Stadtraum Bantlinstraße

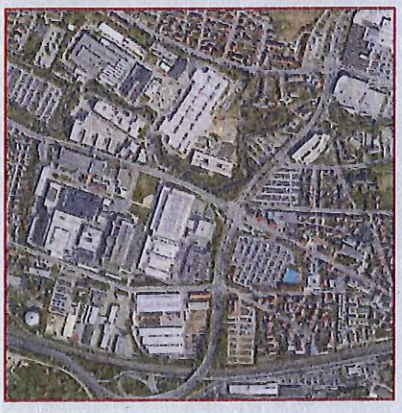
Werkstatt IV am 18. November 2020 (Jurysitzung)

Reutlingen

Protokoll







Inhaltsverzeichnis Ausgewählter Punkte

	Seite
Würdigung der Arbeiten durch die Fachjury	
AIG Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, Stuttgart	4
ulrich hartung GmbH, Bonn	8
asp Architekten GmbH, Stuttgart	11
H4a Gessert + Randecker Generalplaner GmbH, Stuttgart	14
Diskussionsergebnisse	
Gemeinsamkeiten der Arbeiten – räumlich	17
Gemeinsamkeiten der Arbeiten – analytisch	18
Zielkonflikte und Hinweise	19
Ermittlung einer tragenden Arbeit	20
Weiteres Vorgehen	21
Weiterzuverfolgende Aspekte	Anl. 2
Arbeitsaufträge	Anl. 3

PROTOKOLL WERKSTATT IV

Datum	**Mittwoch, 18. November 2020**
Beginn / Ende	**09:00 Uhr / 17:00 Uhr**
Ort	**Stadthalle Reutlingen, Großer Saal**
Teilnehmer	**27 Personen lt. Teilnehmerliste (s. Anlage) (Gemeinderat, Fachberater, Vertreter der Fa. Bosch und der Stadtverwaltung)**

09:00 UHR // BEGRÜßUNG

Nach Begrüßung durch die Auftraggeber, OB Keck und Alexander Lenk, verweist Markus Müller auf das Ziel der Veranstaltung: Das Finden eines tragfähigen Konzeptes sowie die Formulierung von Handlungsstrategien für das weitere Vorgehen. Damit dient das Verfahren als Impulsgeber für die nachlaufende städtebauliche Debatte.

09:15 UHR //PRÄSENTATIONSPHASE

Die Paten unter den Fachpreisrichtern stellen die ihnen zugeordneten Arbeiten über Modell, Plakate + Kameramann vor. Frau von Lintig (Freiraum) und Herr Prof. Riehl (Verkehr) ergänzen bei jedem Entwurf ihre jeweiligen Fachthemen. Danach sind jeweils Verständnisfragen sowie erste wertende Äußerungen zugelassen.

Im Folgenden wird die im Nachgang durch die jeweiligen Paten verfasste und um die Themen Freiraum und Verkehr entsprechend ergänzte Würdigung der Arbeiten aufgeführt.

Würdigung der Arbeiten durch die Mitglieder der Fachjury

Hinweis zu allen Arbeiten bezüglich des Bausteins Verkehr:

- Alle Büros gehen in der ersten Entwicklungsstufe von zusätzlichen 1.000 Stellplätzen für die Firma Bosch aus, reduzieren diese jedoch in den folgenden Entwicklungsstufen auf deutlich unterhalb des Bestandes.
- Die von den Büros angegebenen Zahlen zu neu angelegten Stellplätzen können nicht immer nachvollzogen werden, da oft keine Aussagen gemacht werden, welche Nutzungsänderungen oder baulichen Maßnahmen unterstellt werden.

AIG Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, Stuttgart

Arbeitsgemeinschaft mit: pesch partner architekten stadtplaner GmbH, Stuttgart - Prof. Schmid Treiber Partner, Leonberg - Ludloff Ludloff Architekten GmbH, Berlin

Städtebau

Aus der Aufgabenstellung, aber auch aus einer umfassenden Analyse des Ortes entwickeln die Projektverfassenden eine in ihrer Gesamtheit schlüssige städtebauliche Idee, die in ihrem Umsetzungspotential sowohl hinsichtlich des Umsetzungshorizonts als auch hinsichtlich seiner städtebaulichen Auslegung die geforderte Flexibilität aufweist.

Interessant an der vorliegenden Arbeit ist insbesondere der gesamtheitliche Blick, welchen die Projektverfassenden auf Reutlingen und seine Umgebung legen. Der Lösungsvorschlag bezüglich der Stadtentwicklung rund um die Bantlin- und die Tübinger Straße ist verbunden mit dem Zielbild der notwendigen Mobilitätswende. Diese ist für das Verständnis und die Logik des Entwurfes wesentlich. Grundlage für diese überzeugende Ideenwerkstatt bildet die Verlagerung der Parkplätze an gut - mit der S-Bahn und angedachten neuen Seilbahnen - erschlossene Orte am Stadtrand. Mit dieser

Maßnahme gelingt es, Raum und Platz im Planungsperimeter zu schaffen, damit sich die Stadt und vor allem die Firma Bosch ihren Bedürfnissen entsprechend weiterentwickeln können.

Das zukünftige Bild der Stadt beruht aber nicht nur auf dieser Vorstellung. Wesentlich ist auch der Grundgedanke, dass aus der bisherigen Stadtgeschichte gelernt und mit diesem Wissen die Stadt weiterentwickelt wird. So bleiben wichtige bestehende Gebäude wie die Markthalle (ehem. Reithalle), die alte Mühle sowie zwei Fabrikhallen als ortsprägende und identitätsstiftende Bauten erhalten und werden Teil der sich verändernden Stadt.

Dank diesem Vorgehensvorschlag wird die Bantlinstrasse vom Störungsverkehr befreit und in ihrer angestammten Funktion als „Stadtautobahn" gestärkt. Im Gegensatz dazu wird die Tübinger Straße, die das Zentrum von Reutlingen direkt mit dem Robert Bosch-Areal und Betzingen verbindet, als „Shared Space" angedacht und in dieser Form auch die Bantlinstraße gequert. Damit mutiert die Kreuzung Bantlin-/Tübingerstrasse zur wichtigen Schlüsselstelle des Beitrags. Diese Lösung wird in der Diskussion zwar als mutiger Ansatz gewürdigt. Eine Umsetzung wird aber erst nach Eintritt des Mobilitätswandels und damit verbundener deutlich reduzierter Verkehrsmengen als realistisch betrachtet. Durch einen Umbau zum „Shared Space" gelingt es, sowohl den neu gestalteten Straßenraum der Tübinger Straße für Fußgänger und Fahrradfahrende attraktiver zu machen, als auch das Fabrikgelände der Robert Bosch GmbH direkt mit der bestehenden Tübinger Vorstadt und der Altstadt Reutlingens zu verbinden.

Als weitere übergeordnete Idee wird der Landschaftsraum der Echaz aus dem Dornröschenschlaf geweckt und mit einfachen und gezielten Eingriffen aufgewertet. Damit können Mehrwerte nicht nur für die Robert Bosch GmbH und die unmittelbar angrenzenden Quartiere geschaffen werden, sondern auch die Stadt Reutlingen profitiert von der Aufwertung dieses wichtigen Grünraums. In diesem Sinne ist es auch wichtig, dass die Echaz an der ebenfalls aufgewerteten Kreuzung Bantlin-/ Tübinger Straße erfahr- und erlebbar wird und an der nordwestlichen Ecke sichtbar bleibt.

Für die Weiterentwicklung der Stadt entlang der Bantlinstraße wird auf der Grundlage der divergierenden und lebenswerten Stadt das Leitbild der Scholle eingeführt. Mit dieser Typologie gelingt es, die Tübinger Vorstadt stadtverträglich zu verdichten und richtigerweise die bestehenden Straßenräume weiterzuführen. Gleichzeitig wird die Bantlinstraße als Stadtallee angedacht, die sich dank bewusst gesetzten Buchten in den Bereichen der Markthalle und des Festplatzes sowie des neu geschaffenen Stadtstrandes bei der ehemaligen Mühle mit der gegebenen Stadtstruktur verwebt. Gekonnt wird diesem neuen Stadtteil ein vertrautes Gesicht gegeben, indem eben bestehende Bauten wie die alte Mühle oder die Reithalle bewusst inszeniert, erhalten und wichtige Bestandteile des Entwurfes werden.

Insgesamt werden all diese Entwurfsschritte als unabhängige „Stadtbausteine" dargestellt. Mit diesem Vorschlag ist sinnvollerweise ein schrittweises und je nach den Bedürfnissen von Stadt und Robert Bosch GmbH ausgerichtetes Vorgehen möglich. Grundvoraussetzung dafür wird aber die stadtverträgliche Mobilität sein.

Der Lösungsvorschlag muss jedoch noch in verschiedenen Punkten überarbeitet und ergänzt werden. So ist seine schrittweise Umsetzung immer wieder von neuem auf die Alltagstauglichkeit und die sich stets verändernde Ausgangslage zu überprüfen. Auch sind die offenen Fragen bezüglich der Parkierungsmöglichkeiten, der Nutzbarkeit des Festplatzes sowie der Machbarkeit der Seilbahnen zu

klären. Diese starke Idee besticht zwar, doch wird deren Tauglichkeit hinterfragt, weil der Wechsel vom privaten Auto auf ein öffentliches Verkehrsmittel meist als aufwendig und unbequem empfunden wird. Zusätzlich stellen sich mit dem Bau einer Seilbahn grundsätzliche rechtliche Fragen bezüglich der Querung von privaten Grundstücken.

Der Beitrag überzeugt durch sein dargestelltes Zielbild der attraktiven und zukunftsfähigen Stadt. Der gesamtheitlich gedachte Entwurf bildet eine vielfältige Diskussionsgrundlage und einen guten Ausgangspunkt, um die anstehenden Fragen und Probleme der Robert Bosch GmbH und der Stadt Reutlingen gemeinsam zu lösen. Er überzeugt auch, weil er nicht von der fertig gebauten Stadt ausgeht, sondern diese als einen Organismus begreift, der sich stets den sich verändernden Bedürfnissen der Gesellschaft anpasst und neu definiert.

Freiraum

Die Echaz wird zum grünen Band mit rhythmisch gereihten öffentlichen Nutzungen und Angeboten unterschiedlichen Charakters. So gelingt es, die Menschen an den Fluss zu ziehen, ihn wieder ins Bewusstsein zu rücken und erlebbar zu machen. Die Rolle als „verbindendes Element, das alle Teile entlang ihres Weges zusammenhält" und von einem durchgehenden Fuß-/Radweg begleitet wird, setzt das Gewässer angemessen in Wert. Entscheidend für die Kraft des Konzepts wird sein, dem Flusslauf auch in beengten Abschnitten genügend Raum zuzugestehen.

Schollenstrukturen und durchlässige Blockrandtypologien reagieren auf den Stadtraum der Tübinger Vorstadt, wichtige Wegebeziehungen werden geschickt aufgenommen und fortgeführt, markante Kreuzungspunkte zu kleineren und größeren Platzräumen entwickelt. Es entsteht ein Netzwerk öffentlicher Räume, das sich über den gesamten Planungsbereich erstreckt und Alt und Neu gut miteinander verknüpft.

Die Ergänzung der Bantlinstraße mit begleitenden Baumreihen wird abschnittsweise sehr gut differenziert und bindet an wichtigen Punkten (Reithalle und ‚Im Gries') die angrenzenden Flächen mit ein. Mit der Öffnung zu den seitlichen ‚Buchten' wird die Straße in ihrer zentralen Linearität zurückgenommen und macht den größeren Stadtraum sichtbar. Mit ihrer Freistellung wird die Reithalle als denkmalgeschütztes Gebäude inszeniert. Die Nutzung als Markthalle und die nachbarschaftliche Ergänzung (Wohnen, Hotel) bereichern das Quartier der Tübinger Vorstadt. Die Platzfläche ist funktional und gestalterisch geschickt eingebunden. Es wäre nochmals zu prüfen, ob Größe und Zuschnitt des Festplatzes auch die temporäre Bestückung mit Fahrgeschäften ermöglichen.

Der Kreuzungspunkt Bantlin-/Tübinger Straße wird als ‚Gminder Platz' gut dimensioniert und gefasst. Die Freihaltung des Echazufers an dieser Stelle trägt dem übergeordneten Ziel Rechnung, den Fluss als Rückgrat wieder erlebbar zu machen.

Überzeugend ist auch die Entwicklung des nordwestlichen Planungsgebiets mit neuem Wohnen, kleinen Handwerksbetrieben, Experimentier- und Temporären Gärten - eine angemessene städtebauliche und freiraumplanerische Antwort für die Nahtstelle zwischen nachbarschaftlicher kleinteiliger Wohnnutzung und großflächigem Gewerbebetrieb.

Verkehr

Verkehrskonzept insgesamt:

- Das Verkehrskonzept von AIG beruht auf einer mittel- bis langfristigen *Verlagerung der Stellplätze* aus dem innerstädtischen Bereich (Bosch / Bantlinstraße) hinaus *an den Stadtrand.*
- Dort sollen – verteilt auf drei Entwicklungsschritte und möglichst an Standorten mit existierender Schienenanbindung – *Mobilitätshubs* entstehen.
- Von den Mobilitätshubs aus werden wesentliche Ziele (Innenstadt, Bosch-Campus, Hochschulcampus) mit *Seilbahnen* erschlossen.
- Der Hohbuchknoten wird für Bosch als zentraler Erschließungsknoten mit den meisten Stellplätzen und direkter Seilbahnanbindung an das Werksgelände gesehen
- Insgesamt soll sich Reutlingen zu einer E-Bike-City entwickeln.

Tübinger Straße und Bantlinstraße:

- Die Tübinger Straße wird als Shared-Space-Bereich gesehen und quert auch in diesem Stil die Bantlinstraße
- Die Bantlinstraße wird in ihrer Funktion erhalten, der Baumbestand wird gestärkt

Stellungnahme:

Das Konzept hebt sich aufgrund des Ansatzes mit den Seilbahnen von den anderen Arbeiten ab, dessen Umsetzung ist jedoch bei der derzeitigen Rechtslage fraglich, da von Einsprüchen betroffener (privater) Grundstückseigentümer auszugehen ist.

Die dargestellte Shared-Space-Lösung für die Tübinger Straße erscheint machbar, die ebenfalls in diesem Duktus dargestellte Querung der Bantlinstraße ist bei den aktuellen Verkehrsmengen jedoch fraglich, sofern der Fußgängerverkehr oberirdisch geführt werden soll (Unterführung bleibt lt. Entwurf erhalten).

Die Idee, Reutlingen zu einer E-Bike-City zu transformieren, erscheint ein wenig pauschal. Auch die Aussage, die Bantlinstraße durch das Herausnehmen der Quell- und Zielverkehre (Umstieg innerhalb der Mobilitätshubs) explizit als Trasse für den Durchgangsverkehr zu stärken, harmoniert nur bedingt mit den Gesamtzielen der Werkstatt.

ULRICH HARTUNG GMBH, BONN

Arbeitsgemeinschaft mit: FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf

Städtebau

Die Arbeit stellt die Ost-West-Verbindung der Tübinger Straße als städtebauliche Achse, mit verschiedenen Platzbildungen und Hochpunkten zwischen dem geplanten BOSCH-Campus und dem Übergang zur Tübinger-Vorstadt, und einen Nord-Süd-Grünzug östlich entlang der Bantlinstraße prägnant heraus. Außerdem tritt hervor, dass entlang der Echaz großzügige nutzbare Freiräume vorgesehen sind, Sportflächen im Westen sowie an der Bantlinstraße im Osten u.a. Freilichtbühnen bzw. im Platzbereich zum BOSCH-Campus Treppen zum Wasser.

Das Konzept sieht eine klare Funktionszuweisung für Teilbereiche bzw. Quartiere vor: Innerhalb des BOSCH Areals wird zwischen „Campus-Engineering" (im mittleren und nördlichen Teil des Werksgeländes) und „Chip-Produktion" (im Süden) unterschieden, wobei die damit beabsichtigte Aussage etwa zu Nutzungen, Erschließung und Gestaltung nicht näher ausgeführt wird. In einer Blockrandbebauung entlang der Bantlinstraße werden gemischte gewerbliche Nutzungen („Science, Economy, Life") vorgesehen.

Es werden außerdem drei neue Wohnquartiere vorgeschlagen: „Junges Wohnen" westlich an die Tübinger Vorstadt anschließend auf heutigen Parkplätzen, „Schnelles Wohnen" nördlich des neuen Regionalbahn-Haltepunktes im Süden auf heute von Infrastruktur und Logistik genutzten Flächen (SO nach FNP-Entwurf) sowie „Familienwohnen" im Nordwesten auf heute von Parkplätzen und Produktion genutzten Flächen (Gewerbliche Fläche nach FNP-Entwurf). Alle drei Wohngebiete werden ganz überwiegend als Riegel- oder Blockbebauungen ausgeformt; allein bei „Familienwohnen" ist am Kanal bzw. zu den Grünflächen eine offene Bauweise vorgesehen.

Die Flächennutzungskonzeption, d.h. deutlich mehr Freiräume und viel Wohnungsbau, soll durch eine Konzentration der Parkplätze in 3 großen Parkhäusern möglich werden, an die Mobilitätshubs angelagert werden. Sie liegen relativ peripher zu den Arbeitsplatzschwerpunkten auf dem BOSCH-Areal und sollen mit einem „Campus-Shuttle", d.h. einem Kleinbus mit diesen verbunden werden. Es wird in Frage gestellt, ob diese Lösung die beim Schichtwechsel in der Produktion erforderliche Leistungsfähigkeit besitzt.

Der Nord-Süd-Grünzug entlang der Bantlinstraße, auf gleichem Höhenniveau ohne Abgrenzung oder Lärmschutz zu dieser, genannt „urban Äcker", soll als Freiraum, Festplatz und Klimaschneise ausgestaltet werden. Es wird durch eine (vermutlich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Bantlinstraße) gewerblich genutzte, prägnante Randbebauung ein großzügiger Freiraum, aber auch eine deutliche Zäsur oder auch Trennung zwischen dem BOSCH-Gelände und der erweiterten Tübinger Vorstadt geschaffen. Es bestehen Zweifel, ob das Freiraumangebot angesichts der Rahmenbedingungen angenommen wird, sodass am Ende nur die Zäsur stadträumlich wirksam sein könnte.

Als Verbindung zwischen der Tübinger Vorstadt und dem BOSCH-Gelände wird eine durch Hochpunkte, Platzräume und besondere Flächengestaltung („Shared Space") urban akzentuierte Achse vorgeschlagen. Sie wirkt durch die Öffnung zum Echaz-Freiraum nach Norden und den „urban Äcker" recht weiträumig. Unklar bleibt, wie die Querung der Bantlinstraße erfolgt und ob die vorgesehene Brücke den dort heute vorhandenen Tunnel mit Fuß- und Radweg ersetzen soll.

Kritisch diskutiert wird das neue isolierte kleine Wohngebiet im Süden auf heute infrastrukturell bzw. gewerblich genutzten Flächen, die an die 24/7-Logistik des BOSCH Werkes angrenzen. Ebenso der Form- und Maßstabssprung durch die neue Wohnbebauung westlich der Tübinger Vorstadt sowie die Ausrichtung der neuen Wohnquartiere auf nur eine Zielgruppe.

Insgesamt gibt die Arbeit durch ihre überraschenden Setzungen, etwa die „grüne Fuge" (oder Zäsur?), interessanten Akzentuierungen, insbesondere des Wohnens und Lebens der jungen Generation, und Entscheidungen (wenn so viel Parken dann auch viel Freiraum!) sehr wertvolle Anregungen für die weitere Entwicklung des Stadtraums Bantlinstraße.

Freiraum

Das Band der Echaz wird auf den zur Verfügung stehenden Flächen weitmöglichst entwickelt, bauliche Ergänzungen am Wasser bleiben auf kleine, sensible Eingriffe beschränkt. Das Bosch-Areal wird zusätzlich mit einem grünen Ring umgeben, der als angenehm weicher Filter zu den heterogenen Nachbarschaften fungiert. Ein Ring, der neue Wege erschließt und insbesondere in den ‚Urban Äckern' auch Angebote macht für Sport, Bewegung und Aufenthalt. Die höhengleiche Lage mit der Bantlinstraße wird als angemessen empfunden. Für die Aufenthaltsqualität auf diesen Flächen sind Verkehrsdichte und -tempo auf der Bantlinstraße maßgeblich.

Im Norden greift der Ring den Verlauf der Echaz auf – das nördliche, für Passanten zugängliche Bosch-Areal wird leider nicht einbezogen, eine Entsprechung an der Heppstraße wäre wünschenswert.

Die Bantlinstraße wird mit dreireihiger Baumpflanzung als lineares Element gestärkt, die Tübinger Straße verkehrsberuhigt und zur Fahrradstraße umgewidmet. Sonderbereiche und zentrale Verknüpfungspunkte im öffentlichen Raum werden mit Solitärpflanzungen markiert.

Im Kreuzungsbereich mit der Bantlinstraße weitet sich die Tübinger Straße zur langgestreckten Platzfläche, die die OW-Verbindung betont. Die neue Bantlin-Brücke wirkt als Zeichen im Stadtraum eher zurückhaltend. Grundsätzlich wird hinterfragt, ob die Entflechtung der verschiedenen Verkehre hier langfristig tatsächlich erforderlich ist und ob dies, wenn nur vorübergehend erforderlich, nicht auch über eine Aufwertung der vorhandenen Fußgängerunterführung erfolgen könnte.

Verkehr

Verkehrskonzept insgesamt:

- Das Verkehrskonzept macht im Wesentlichen Aussagen zur Parkierung. Es setzt schon zu Beginn der zeitlichen Entwicklung auf den Bau von Parkhäusern (Bösmannsäcker, Stadtwerke und Heppstraße), um die geforderte Stellplatzanzahl zu erreichen.
- Das bestehende (abgängige) Parkhaus Bantlinstraße soll zunächst erhalten werden, aber im zweiten Entwicklungsschritt (10 Jahre) entfallen.

Bantlinstraße und Tübinger Straße:

- Die Tübinger Straße wird als Shared-Space-Bereich gesehen. Die Querung der Bantlinstraße erfolgt für den Fuß- und Radverkehr durch eine Brücke.

Stellungnahme:

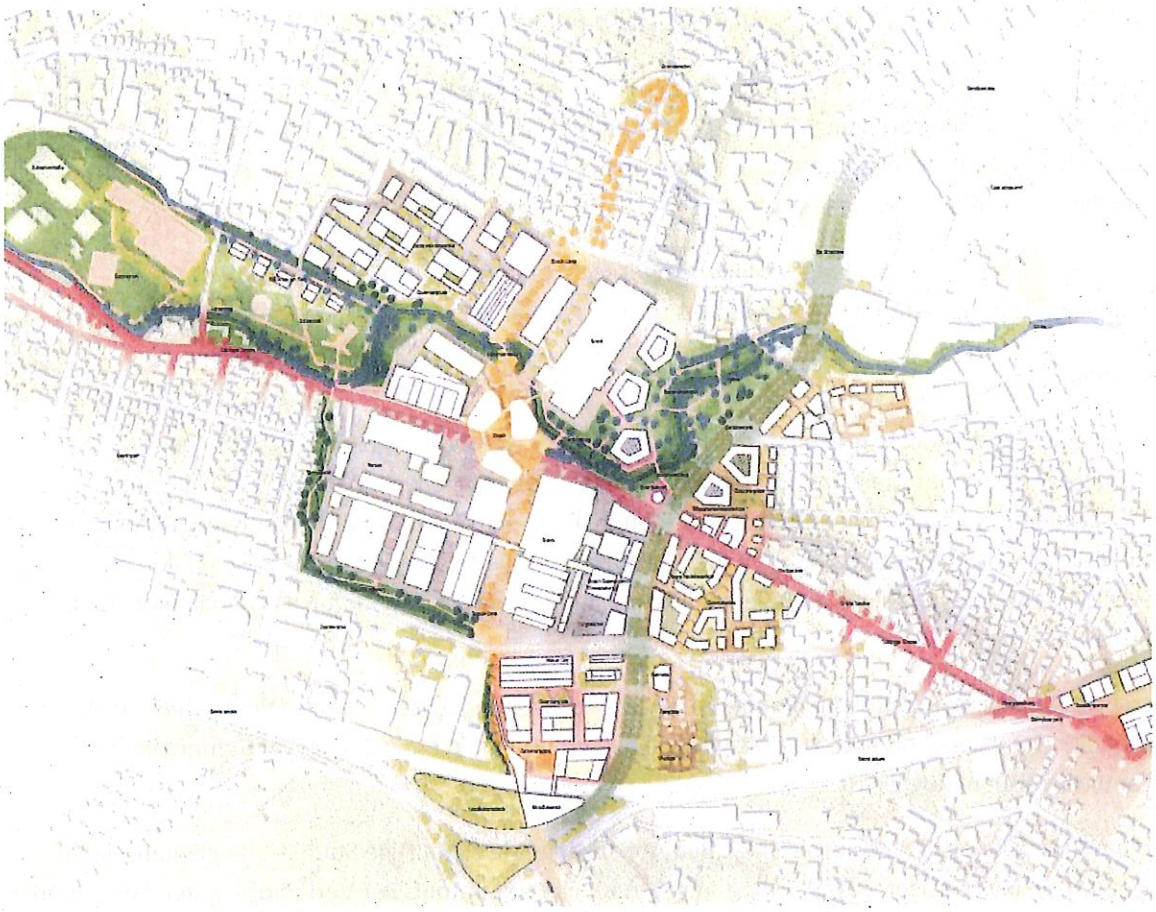
Das Verkehrskonzept beschränkt sich im Wesentlichen auf den Zu- und Rückbau von Parkbauten und ist daher abhängig von der Verfügbarkeit der Flächen.

Das autonome Bosch-Shuttle ist absehbar nicht in der Lage, die starken Spitzen beim Schichtwechsel aufnehmen zu können.

Die Ausbildung der Brücke, insbesondere der Rampen, könnte noch weiterentwickelt werden.

ASP ARCHITEKTEN GMBH, STUTTGART

Arbeitsgemeinschaft mit: Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg – StetePlanung, Darmstadt



Städtebau

Das Projekt formuliert die Zukunftsvision eines umfassend in die Stadt integrierten Werksstandortes mit weitgehender Durchmischung von Produktion, Forschung und Entwicklung sowie Wohnen im Sinne des Konzepts der Produktiven Stadt.

Zur Vernetzung der vorhandenen Stadtquartiere in das Werk hinein und darüber hinaus werden vier Wegräume als Schlüsselräume vorgeschlagen, die die einzelnen städtebaulichen Setzungen nachvollziehbar in Beziehung zueinander setzen. Ausgehend von einem präzise und überzeugend formulierten stufenweise umsetzbaren Mobilitätskonzept zeichnet sich das Projekt durch vielfältige funktionale, räumliche und entwicklungsstrategische Ideen und Impulse aus, die das Bild einer lebenswerten Stadt umschreiben. Die dafür vorgeschlagenen Realisierungsschritte sind gut gewählt. Maßstab und Körnung der Tübinger Vorstadt werden über Neue Nachbarschaften behutsam zur Bantlinstraße hin weiterentwickelt. Die Straße selbst wird konsequent als Stadtstraße ausgebildet. Die Möglichkeit einer späteren Reduzierung dieser auf zwei Fahrspuren wird begrüßt. Während die Anordnung eines gewerbegeprägten Mischgebiets als Innovationsquartier am Übergang zur Gminder Siedlung als angemessen empfunden wird, wird die Integration von Wohnen in der sog. Maker City angesichts der heutigen planungsrechtlichen Situation kritisiert. Ebenso kontrovers wird die

Umsetzbarkeit einer Bosch_Lane vor dem Hintergrund der möglichen Konflikte mit Logistikanforderungen auf dem Werksgelände und des Umgangs mit vorhandenen Produktionsgebäuden sowie die räumliche Ausformulierung des sogenannten Wissenclusters diskutiert. Hier bleibt die Chance weitestgehend ungenutzt, den wichtigen Übergang an der Kreuzung Bantlinstraße / Tübinger Straße angemessen stadträumlich zu definieren.

Dahingegen werden die Vorschläge zu einem neuen Mobilitätshub am umgebauten Hohbuchknoten als Stadteingang, zur Verlegung des Festplatzes und der Einbindung der Reithalle sowie die Einbeziehung des Landschaftsraums der Echaz in einen Dreiklang Stadt_Produktion_Landschaft einhellig als wichtige Impulse begrüßt.

Insgesamt zeigt sich das Begleitgremium beeindruckt vom Ideenreichtum der Arbeit, ihrer inhaltlichen Durcharbeitung und der daraus resultierenden Verknüpfung von Stadt und Werk.

Freiraum

Ein polygonales Wegenetz und ein neuer durchgehender Uferweg binden die Echaz in den Stadtkörper ein. Renaturiert und mit neuen Nutzungsandeutungen ergänzt wird der Fluss zum Schlüsselelement. Im Osten und Westen werden maßvoll ergänzende Wohnnutzungen am Wasser etabliert. Im zentralen Teil reagieren neue polygonale Gebäude, ‚Wissenscluster', sensibler auf die Gewässermorphologie als der heutige bauliche Bestand. Teilweise entstehen aber auch hier kritische Engstellen.

Durchlässige Blockrandtypologien nehmen die Wegebeziehungen der Tübinger Vorstadt auf und setzen den Quartiersgrundriss fort. Das Wegenetz wird schlüssig ergänzt mit Freiräumen, in denen öffentliches Leben möglich ist.

Die Bantlinstraße erhält eine dreireihige Baumpflanzung. Die zukünftige Stadtstraße gewinnt damit ein neues, grünes Gesicht, das allerdings den Straßenverlauf betont. Zur Verknüpfung der östlich und westlich gelegenen Gebiete werden die Baumreihen an zahlreichen Stellen unterbrochen - ein Wechselspiel aus Trennung und Verbindung, das gut austariert werden muss, um erkennbare Stringenz zu behalten.

Im Kreuzungsbereich Bantlinstraße / Tübinger Straße scheint die Bantlinstraße noch dominant, der Freiraum an dieser wichtigen Stelle wird an der östlichen Mündung der Tübinger Straße nur unzureichend gefasst.

Die Verlegung des Festplatzes auf die Fläche zwischen Reithalle und Bahn überzeugt. Mit der gewählten Lage, Zuschnitt und Größe sind auch raumgreifende Nutzungen gut möglich. Konflikte zwischen Wohnnutzung und Festplatzlärm werden minimiert. Unterschiedliche Auffassungen bestehen hinsichtlich der räumlichen Ränder: diskutiert wird, ob die vorgeschlagene Fassung mit Gehölzen insbesondere zur Bahnlinie stark genug wirkt, oder alternativ ein baulicher Abschluss notwendig wäre.

Die Schlüsselräume Echazweg, Tübinger Straße, Bantlinstraße und Bosch-Lane sind programmatisch stark und arbeiten die übergeordneten Adern im Stadtgeflecht sehr überzeugend heraus. Leider bleibt die ‚Bosch Lane' im südlichen Abschnitt des Werksgeländes nur Werksangehörigen

vorbehalten – was allerdings mit der angestrebten durchgängigen Öffnung des Kaibachs und dem begleitenden Fußweg kompensiert werden könnte.

Verkehr

Verkehrskonzept insgesamt:

- Die Arbeit von asp fokussiert stärker als die anderen Arbeiten auf den Titel der Ideenwerkstatt und „denkt" das Gesamtkonzept von der Bantlinstraße aus.
- Im Süden beginnend soll der Hohbuchknoten zu einem Mobilitätshub und größeren Parkhaus (für Bosch) umgebaut werden und damit auch zur Haupterschließung für Bosch werden.
- In diesem Zuge soll der Hohbuchknoten auch zu einem plangleichen Anschluss umgebaut werden, so dass ein klar erkennbarer Übergang von der außerörtlichen Situation zur Stadtstraße erkennbar wird.

Tübinger Straße und Bantlinstraße:

- Die Bantlinstraße soll im Charakter als städtische Straße gestärkt werden. Dies erfolgt durch eine Verdichtung des Baumbestandes und langfristig durch den Rückbau zu einer zweistreifigen Stadtstraße.
- Über die Gestaltung der Tübinger Straße werden kaum Aussagen gemacht, konzeptionell wird diese jedoch weit über das Plangebiet hinaus als Nahmobilitätsachse vom Bahn-Haltepunkt Reutlingen West über das Bosch-Arael bis zur Friedrich-Hoffmann-Schule gesehen.

Stellungnahme:

Das Verkehrskonzept ist durchdacht und in sich stimmig, auch durch die Transformation der derzeitigen (bzw. kurzfristig neuen) ebenerdigen Stellplätze zu städtischer Entwicklungsfläche.

Der Umbau des Hohbuchknotens würde nicht nur ein größeres Potenzial für Hub und Parkhaus ermöglichen, sondern die plangleiche Kreuzung würde auch als „Pförtner" für den städtischen Teil der Bantlinstraße wirken: Ggf. auftretender Stau wäre in den Außenbereich verlagert und würde das städtische Umfeld weniger belasten. Der Umbau des Hohbuchknotens ist im Konzept im letzten Schritt bis 2035 verortet, dieser Zeitpunkt scheint jedoch nicht zwingend zu sein sondern könnte auch früher stattfinden.

H4A GESSERT + RANDECKER GENERALPLANER GMBH, STUTTGART

Arbeitsgemeinschaft mit: Glück Landschaftsarchitektur, Stuttgart - BrennerPlan GmbH, Stuttgart - metris Architekten + Stadtplaner, Heidelberg

Städtebau

In Weiterentwicklung des Vorgängerentwurfes schlägt der Beitrag ein neues Stadtfeld zwischen der Tübinger Vorstadt und dem Werksgelände der Firma Bosch vor. Die Bantlinstraße bildet nicht die Grenzlinie zwischen Stadt und Industrie, sondern wird in dieses neue Stadtfeld eingelagert. Gestärkt und deutlich ablesbar wird die Idee des Stadtfeldes durch eine grüne Fuge zur Tübinger Vorstadt. Die Verfasser Schreiben: „Der Arbeitstitel „Reutlingen vernetzt" beschreibt ... den städtebaulichen Lückenschluss ... von Bildung mit Forschung, von Industrie und sozialer Stadtgesellschaft, von Kultur mit Gewerbe ...". Im Vergleich der Arbeiten wird ein sehr starker Fokus auf die Nutzung als Bildungs-Campus gelegt. Im Kreuzungsbereich der Tübinger Straße werden Einrichtungen der Fraunhofer-Gesellschaft, der Hochschule und ein Science-Lab der Firma Bosch vorgeschlagen.

Zweites großes Thema ist das „blaugrüne Klimaband" entlang der Echaz von den Grieswiesen im Westen bis zum Stoll-Areal nahe der Stadtmitte. Das „Band" bezieht seine Identität aus der Lage zum Fluss und reagiert spezifisch entsprechend der unterschiedlichen Nachbarschaften. Entlang der nördlichen Talkante wird der Stadtgrundriss auf diese Weise als durchgängiges Prinzip neu

strukturiert. Im Hinblick auf die vorgeschlagenen Wohnnutzungen entstehen sehr gut vorstellbare, hochwertige Adressen. Auf dem seitherigen Bosch-Areal wird durch Abbruch wesentlicher Produktionsgebäude ein „Gminder-Park" etabliert, der als Herz einer künftigen BuGa gut vorstellbar ist. Allerdings erscheinen die erforderlichen Abbruchmaßnahmen nicht realistisch, zumal ein zentrales Produktionsgebäude in seiner Mitte entkernt werden soll.

Ergänzt werden die Maßnahmen durch sogenannte „Campus-Pfade", die den Stadtraum quer zum Tal gliedern und die Hangkanten miteinander verbinden. Die komplexe Verknüpfung zu den südlich angrenzenden Stadtfeldern wird unprätentiös durch einen mehrgeschossigen, frei den Konturen der Straßenradien folgenden Gebäude-Solitär hergestellt.

Die Bantlinstraße wird als Stadt-Boulevard beschrieben, der sich in zwei wesentliche Sequenzen gliedert: südlich im Zentralbereich an der Kreuzung zur Tübinger Straße bis zur Bahnlinie beidseitig angebaut als geschlossener Stadtraum. Den bestehenden Werksgebäuden der Firma Bosch sind ergänzende Bauten vorgelagert. Als besonderes Element eingelagert sind die Alte Reithalle und der sie umgreifende PLatz. Der Vorschlag, die Festplatz-Nutzung in den Gminderpark auszulagern ist nicht realistisch. Vermutlich dürfte der die Reithalle umgebende Platz in seiner Dimension daher den Anforderungen an einen Festplatz nicht genügen. Die nördliche Sequenz ist durch die Nachbarschaft zur Echaz geprägt. Eine hohe räumliche Prägnanz ist sehr gut vorstellbar.

Räumliche Disposition Zentralbereich: Zwischen Bosch-Campus als Mitte des Werksgeländes und Bantlinstraße spannt sich ein klar ablesbarer Stadtraum auf, dessen beide Pole durch die Hochpunkte an der Kreuzung Tübinger Str. /Bantlinstr. gleichwertig wahrgenommen werden. Der Kreuzungsbereich wird durch eine Aufweitung nach Osten sehr angenehm als besonderer Ort gekennzeichnet. Der Übergang in den „Gminderpark" ist leicht nachvollziehbar durch einen Pavillon markiert.

Parkierung: Ohne weiter auf verkehrsplanerische Details einzugehen, werden die Parkplatznotwendigkeiten dezentral an sinnvollen Standorten abgebildet. Nördlich an der Heppstraße, im Kontext zu einem Mobility Hub an der künftigen S-Bahn-Haltestelle, südlich des Festplatzes und – in die Bebauung eingeliedert – in dem neuen Stadtfeld an der Bantlinstraße. Das Konzept lässt eine Umsetzung als realistisch erscheinen. Die zentrale Logistik der Firma Bosch wird ausgelagert. Auch dies ist ein gut nachvollziehbarer Vorschlag.

Eingriffe: Weder der Rückbau der Werksanlagen nördlich der Tübinger Straße noch die Modifikationen an der Bantlinstraße sind nach allgemeiner Einschätzung möglich.

Der Entwurf ist nach der Überarbeitung ein nach wie vor eigenständiger Beitrag mit einer robusten städtebaulichen Grunddisposition. Die Korrektur und Modifikation des ursprünglichen Campus-Gedankens führt zu einer angemessenen Dichte und einer vielfältig nutzbaren Stadtstruktur mit flexiblen, gut vermarktbaren Stadtbausteinen. Die konsequente, durchgängig prägnante Haltung zur Echaz ist ein besonders wertvoller, wenn auch in Teilen unrealistischer, Beitrag zum Workshop. Unter vielen Aspekten bietet die Arbeit einen sehr positiven Ausblick auf eine mögliche Entwicklung des Stadtareals um Tübinger Straße und Bosch-Areal.

Freiraum

Mit großer Entschlossenheit räumen die Verfasser den Verlauf der Echaz frei und schaffen ein breites ‚Blaugrünes Klima-Band'. Als zentrales Element wird der ‚Festplatz im Grünen' platziert - ein Bindeglied der verschiedenen städtebaulichen Bereiche. Die weiche Naturraumtypologie tritt in den Vordergrund, dringt in bislang baulich geprägte Flächen vor und beansprucht diese für sich. So wird die Echaz wieder zum ‚Rückgrat' des Stadtkörpers, verwoben über Grünverbindungen von Nord nach Süd und städtisch geprägte Achsen von Ost nach West.

Die große Konsequenz der Konzeption im Umgang mit der Echaz ist beeindruckend, birgt aber auch maximales Konfliktpotential.

Die Bantlinstraße wird durchgängig von Bäumen in lockerer Anordnung begleitet und damit in ihrer Linearität betont.

Südlich der Reithalle entsteht ein neues Parkhaus, hier wäre mehr Freiraum wünschenswert, um das denkmalgeschützte Gebäude wirken zu lassen.

Mit kleinen Plätzen und taschenartigen Aufweitungen (‚PocketParks') entlang der Straßenräume der Tübinger- und Gminderstraße wird die Freiraumqualität der Erschließungslinien erhöht, das Potential bestehender Restflächen und Nischen gut genutzt. Eine mittelfristig autofreie Tübinger Straße würde die Tübinger Vorstadt insgesamt aufwerten.

Die ‚Campus Pfade' markieren wichtige Bewegungslinien. Den Saum der Tübinger Vorstadt bildet eine Grünverbindung, die die schwierige Nahtstelle zwischen kleinteiligem Bestand und neuen weit größeren Baukörpern mit Grün verwebt. Ob der Grünraum hier tatsächlich im immensen Maßstabssprung zu vermitteln vermag, bleibt offen.

Die Passage vom Kaibach durchs südliche Bosch-Areal scheint in vorgeschlagener Form als Grünverbindung eher unwahrscheinlich und wäre zudem der Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Verkehr

Verkehrskonzept insgesamt:

- H4a unterstellt eine Förderung des Umweltverbundes durch die Stadt Reutlingen und ein betriebliches Mobilitätsmanagement durch die Fima Bosch.
- Für die kurzfristige Deckung der geforderten 1.000 Stellplätze ist das Grundstück „Proviantamt" geplant, langfristig wird die Parkierung in (teilweise hybriden) Parkbauten auf und angrenzend an das Bosch-Areal gesehen.

Bantlinstraße und Tübinger Straße:

- Die Tübinger Straße soll als „vernetzte Umweltfahrbahn" nur noch für Bewohner mit dem Pkw befahrbar sein und als Shared-Space-Bereich für den Rad- und Fußverkehr attraktiv werden.
- Zur Kreuzung Tübinger Straße / Bantlinstraße werden keine weitergehenden Aussagen gemacht.

Stellungnahme:
Das Verkehrskonzept bleibt eher zurückhaltend. Unklar ist die Funktion der „hybriden" Parkbauten.

12:30 // DISKUSSIONSPHASE TEIL I

Strukturierung für die Diskussionsphase:

1. Herausarbeitung von Gemeinsamkeiten der Arbeiten
   a) Situative / teilräumliche Betrachtung (welche Potenziale an welchem Ort)
   b) Analytische Betrachtung
2. Festhalten von Zielkonflikten
3. Ermittlung einer tragenden Arbeit

Da angesichts fehlender Zeit nicht alle Punkte abschließend besprochen werden konnten, kann diese Struktur auch für den angedachten Nachfolgetermin (s.u.) weiter verwendet werden.

13:30 // DISKUSSIONSPHASE TEIL II

Zu 1a.) Situative Betrachtung

Folgende Orte wurden als wichtige Punkte notiert, an denen weitergearbeitet werden soll. Teilweise wurden die Arbeiten hier bereits verglichen und festgehalten, welche Ideen weiterverfolgt werden sollen (s. Anlge 3). Teilweise wurden die Punkte auch zunächst mangels Zeit zurückgestellt.

- Stadtraum Bantlinstraße: Alle Arbeiten enthalten eine räumliche Fassung der Bantlinstraße + eine alleeartige Bepflanzung. Alle Arbeiten streben eine „Fassade" des Werksgeländes der Firma Bosch zur Stadt an.
- Nutzungsidee: Alle Arbeiten gehen von Nutzungsmischung aus. Alle verfolgen das Konzept einer „Lebenswerten Stadt".
- Kreuzungsbereich Bantlinstraße / Tübinger Straße:
  - bei den meisten ist hier eine Verküpfung von städtischen, firmenbezogenen Nutzungen der Firma Bosch mit einer Hochschulnutzung plaziert;
  - städtebauliche Fassung an Süd- und Nordseite bzw. dreiseitig (Bosch und dann Ri. Tüb. Str. auf 2 Seiten) und Aufbau einer (Sicht-)Beziehung zur Echaz gesetzt; Konkretisierung braucht später weitere Wettbewerbe; Solitäre von asp nicht gut (keine Fassung der Kreuzung); sehr gute Lösung bei h4a
  - Ebenerdige Querung an der Kreuzung mittel- bis langfristig gewünscht; eventuell Zwischenlösung über Aufwertung bestehender Unterführung; ggf. auch Lösung über Brücke/Steg; wenn Verkehr langfristig keine ebenerdige Querung zulassen sollte; Zwischenlösung über Brücke / Steg wurde von den meisten als nicht sinnvoll erachtet (ggf. wenn der Bedarf es, z.B. im Hinblick auf Schulweg, ergeben sollte); Thema genauer prüfen
- Landschaftsraum rund um die Echaz:
  - alle Arbeiten betonen die Echaz als landschaftlich identiätstiftendes Kontinuum. Wichtig gerade im Hinblick auf Bewerbung BUGA.
  - Arbeit h4a perspektivisch interessant, in absehbarer Zeit aber nicht umsetzbar (Konflikt Bestandsgebäude Bosch)
  - gute Ansätze bei asp und AIG
  - es ist generell die Frage zu klären, wie nah man Gebäude an die Echaz heranlassen möchte (damit gehen die Arbeiten unterschiedlich um)

- Südliches Entree um Reithalle / Stadteingang :
  - Verlagerung Festplatz in Richtung Reithalle gesetzt
  - Lösungen asp und AIG hier kombinieren
  - AIG: Gute Ausbildung Stadtraum + Fassung Bahnlinie (Lärmminderung), Festplatz wird zu sehr von Gebäude dominiert (Aufstellen der Geräte evtl. schwierig, Festplatz zu klein), Konflikt zu Wohnen/Hotel bei Festplatzbetrieb, Abschluss Tüb. Vorstadt hier gut gelöst
  - asp: Gute Lage, Nutzbarkeit des Festplatzes auch jetzt schon geklärt, Nutzungskonflikte hier einfacher (kein benachbartes Wohnen), Nutzung als Parkplatz weiter gut möglich, evtl. Fassung durch Gebäude am Stadteingang sinnvoll, geht aber auch durch vegetative Elemente statt durch Städtebau
  - räumliche Fassung des Festplatzes nach Süden insgesamt wichtig; Grünstrukturen ggf. ausreichend, falls Stadteingang mit Mobility-Hub im Hohbuchknoten entstehen sollte; ansonsten eher über Gebäude
- Abwicklung Tübinger Straße: wie entwickelt sie sich städtebaulich, wenn der Verkehr dort herausgenommen wird? (zunächst zurückgestellt)
- Übergang Tübinger Vorstadt / Betzingen: Insbesondere Übergang Tübinger Vorstadt bei AIG gut gelöst

Zu 1b.) Analytische Betrachtung

Folgende Punkte wurden hier als wichtige analytische Themen festgehalten:

- Nutzungsmischung: Als große Gemeinsamkeit festgehalten wurde eine Nutzungsmischung im Zentrum (urbane Mischung). Innerhalb dieser Nutzungsmischung gibt es teilweise Unterschiede (z.B. bezüglich Hochschulnutzung).
- Landschaftskonzept (zunächst zurückgestellt)
- Dichteszenario: Wieviel nutzbare Fläche wird erzeugt? Zunächst zurückgestellt; Überprüfung der städtebaulichen Kennzahlen
- Verkehr / Parkierung / Mobilität:
  Alle Arbeiten folgen dem Konzept der Firma Bosch, die produktionsbedingten Verkehre in die Werksperipherie zu verlagern. Ein neuer Logistik-Hub ist ein wesentlicher Baustein dieses Konzeptes.
  Hier wurde v.a. der Aspekt der Parkierung ausführlich besprochen und wie folgt festgehalten:

  Parkierung

  In Zusammenschau aller Beiträge zum Workshop ergibt sich in der Frage der Parkierung folgendes Szenario inkl. der hier beschriebenen Prüfaufträge:

Nr.	Lage der Potenzialfläche	Zusätzl. Stellplätze	Bewertung
1.	Parkhaus Bantlinstraße	+/- 0	Prüfung Laufzeitverlängerung
2.	Heppstraße (ASP)	+ 480	+ schnell umsetzbar - auf Bosch-Areal
3.	Potenziell ankaufbare Privatgrundstücke im Umfeld (AIG)	+ 1.000 bis + 1.200	+ geringe Störung + ggf. kein B-Plan erforderlich - Vorbehalt Grundstückserwerb
4.	Mobility-Hub Hohbuch (ASP)	+ 1.200	+ neuer Stadteingang + langfristig sinnvoll - komplexe Planungsvorläufe - frühestens in 6 Jahren verfügbar
5.	Bösmannsäcker (ASP)	+320-200 = 120	+ schnell + dauerhaft durch Umwidmung
6.	Stadtwerkegelände (UH)	+ 900	+ geringe Störung - Klärungsbedarf Nutzbarkeit (Heizwerk)
	Gesamtpotenzial	**3.900**	

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass das Workshop-Verfahren ein ausreichendes Flächenpotenzial für die Anordnung von Parkierungsanlagen identifiziert hat - zum einen für die Schaffung der geforderten zusätzlichen Stellplätze, zum anderen für die Schaffung städtebaulicher Perspektiven durch Verlagerung. Dieses muss nachfolgend auf Umsetzbarkeit geprüft werden. Die Verlängerung der Laufzeit des Parkhauses Bantlinstraße ist sinnvoll, sofern wirtschaftlich umsetzbar.

Im Verfahren wurde deutlich, dass ergänzend zum betrieblichen Mobilitätsmanagement seitens der Firma Bosch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung geprüft werden sollte.

Zu 2.) Zielkonflikte

Folgende Zielkonflikte wurden festgehalten:

- Nähe Gebäude / Fluss: Gebäude wie nah an Fluss heranführen? Teilweise schon im Bestand sehr nah.
- Eingriffe ins Bosch-Gelände: nicht realistisch, da Abriss von Gebäuden kurzfristig nicht möglich
- Zeithorizonte: wie passen sie zusammen?
- Weg durch Bosch-Gelände: ab Haltestelle Bösmannsäcker schwierig (werksinterne Logistik vs. Fußgängerverkehr von Haltestelle). Hier sind die Gefahrenpotenziale zwischen S-Bahn-Nutzern und Logistik nur schwer auszuräumen. Mögliche Lösungen: Renaturierung Kaibach mit begleitendem Fußweg, Shuttle (autonomes Fahrzeug) oder Weg entlang der Bantlinstraße

Allgemein im Rahmen der Diskussion festgehaltene Hinweise:

- Vorhandene GI-Festsetzungen auf Bosch-Gelände sollen erhalten bleiben

- Zu nah heranrückende Wohnnutzung kann Bosch-Nutzung (Schichtbetrieb) einschränken – nicht gewollt (Nachbarschaft zu Bosch muss planungsrechtlich geprüft und entsprechend organisiert werden; Wohnen eher in der 2. Reihe)
- Wegnahme von Bosch-Gebäuden westlich der Echaz die nächsten Jahrzehnte nicht denkbar
- Parkplatz Dieselstraße strategisch wichtig für die weitere Entwicklung von Bosch (muss kurzfristig verfügbar bleiben)
- Tiefgarage auf dem Bosch-Gelände ist mit 30.000 € / Stellplatz zu teuer
- Pläne zeigen Zielplanung 2035 inkl. Mobilitätswende
- Das autonome Bosch-Shuttle ist absehbar nicht in der Lage, die starken Spitzen beim Schichtwechsel aufnehmen zu können.
- Herr Lenk weist darauf hin, dass die letzte Meile vom Mobilitätshub aus statt mit einer Seilbahn auch ggf. mit einem anderen Verkehrsmittel (Bus, autonomes Werksfahrzeug etc.) gelöst werden kann und trotz Umstieg schneller sein kann als der bisherige Weg vom Bösmannsäcker zum Werkseingang - daher ggf. untersuchenswert.
- Reutlingen ist aktuell Modellkommune zum Thema Parkraumbewirtschaftung geworden; ggf. können in diesem Rahmen Untersuchungen mit aufgenommenwerden

Zu 3.) Ermittlung einer tragenden Arbeit

Es wurde diskutiert, welche Arbeit auf übergeordneter Ebene als Grundlage dienen kann und ein solches Raumgerüst bietet, in das Aspekte aus den anderen Arbeiten integriert werden können.

Es wurden grundsätzlich zwei Arbeiten für tragfähig gehalten, die sich in der Ausrichtung aber stark unterscheiden:

a) Asp: Im Sinne eines Regiebuchs / Orientierungsrahmens für zukünftige Entwicklungen; grundsätzlich, strukturell; zeigt Strategien auf in einer zeitlichen Abfolge

b) AIG: Attraktive Stadträume, städtebaulicher Kontext, an einzelnen Stellen „Verführungsqualitäten", näher an der Realität

Aufgrund der städtebaulichen Ausrichtung wurde nach Abschluss der Diskussion die Arbeit von AIG als Raumgerüst festgelegt. Auch im Bereich der Echaz enthält sie sehr schöne Ideen für den Naturraum.

Asp hat für viele Bereiche gelungene Ansätze entwickelt. Sie werden wie AIG sehr stark gesehen im Bereich der Echaz sowie herausragend für die Umplanung des Hohbuchknotens. Außerdem ist der Festplatz sehr überzeugend angelegt worden.

H4a liefert Ideen für eine hochwertige Aufwertung des Echaz-Raums, die aber heute so nicht realisierbar ist. Die Arbeit enthält die beste Lösung für Kreuzung Bantlinstraße / Tübinger Straße.

Die Arbeit von uh liefert in vielen Punkten deutlich andere Ansätze als die der anderen Büros und stellt daher einen wesentlichen Beitrag für die Diskussion dar. Mit dem Vorschlag für ein Parkhaus auf dem Gelände der Fairenergie liefert sie eine wertvolle neue Idee, die auf Realisierungfähigkeit geprüft wird.

Folgende einzelne Schwerpunkte der einzelnen Arbeiten werden als Empfehlung festgehalten:

- AIG: Masterplan + Teil vom Naturraum Echaz + Festplatz Prüfung Fläche Fahrgeschäfte
- Asp: Hohbuchknoten + Teil vom Naturraum Echaz + Festplatz in Kombination mit AIG
- H4a: Kreuzung Bantlinstraße / Tübinger Straße

15:00 Uhr // Dokumentationsphase

Bewertung der Arbeiten

Die Gesamtwürdigung der jeweiligen Arbeiten durch die Fachjury ist unter dem Punkt „Präsentationspahse" festgehalten.

Weiterzuverfolgende Ansätze aus den einzelnen Arbeiten

Die bedeutendsten Ansätze aus den einzelnen Arbeiten wurden unter dem Punkt „Diskussionsphase" gesammelt und festgehalten. Sie werden in Anlage 2 - aufgeteilt nach Büros - übersichtlich dargestellt. Weitere Aspekte sind im Nachfolgetermin im Detail noch zu betrachten.

Arbeitsaufträge

In Vorbereitung des Nachfolgetermins aber auch schon teilweise für die Zeit darüber hinaus wurden die in Anlage 3 dargestellten Arbeitsaufträge festgehalten.

16:45 Uhr // Abschluss

Resümee und Dank

Die Auslober bedanken sich bei allen Beteiligten für die hervorragenden Ergebnisse. Sie sind tief beeindruckt von der Vielfalt der Ideen.

Weiteres Vorgehen

Den Büros wird Folgendes mitgeteilt:

- weitere Ausdifferenzierung nach Prüfung der Vorschläge
- keine Rangfolge festgelegt

Die Ergebnisse der Werkstatt IV werden jetzt noch nicht veröffentlicht. Zunächst ist die Umsetzbarkeit ist zu prüfen. Es ist ein Fahrplan zu erstellen, was in welcher Reihenfolge an nächsten Schritten erforderlich ist und was vertieft untersucht werden soll. Auch die rechtliche Ebene ist zu prüfen. Herr Lenk schlägt zur genaueren Prüfung außerdem einen separaten Termin mit Fachleuten aus dem Bereich Mobilität / ruhender Verkehr vor. Er appelliert daran, auch das Thema Seilbahn weiter zu denken, gerade im Hinblick auf eine geplante Buga.

Anschließend soll für Anfang 2021 ein Nachfolgetermin, ggf. mit reduzierter Teilnehmerzahl, geplant werden. Die bis dahin vorliegenden Prüfergebnisse werden noch einmal ins Gremium gegeben und die weitere Vorgehensweise auf dieser Grundlage gemeinsam abgestimmt.

Erst nach diesem Nachfolgetermin soll es Informationen an die Presse geben. Außerdem sollen die Ergebnisse nach Prüfung städtischer und unternehmerischer Gegebenheiten und Möglichkeiten in eine Vorlage an den Gemeinderat einfließen (Beschluss eines „Fahrplans").

Nach Möglichkeit sollen bei Folgeaufträgen alle beteiligten Büros berücksichtigt werden, indem sie die Details vertiefen dürfen, für deren (beste) Idee sie verantwortlich waren.

17:00 Uhr // Ende der Werkstatt IV

gez. Markus Müller

gez. Eva-Maria Rupp

Anlage

1. Teilnehmerliste

Ideenwerkstatt „Neuer Stadtraum Bantlinstraße“

Teilnehmerliste **Werkstatt IV** **18. November 2020**

Reutlingen

Nr.	Name	Funktion
Begleitgremium / Vertreter Gemeinderat		
1.	Thomas Keck	Oberbürgermeister, Stadt Reutlingen
2.	Alexander Kreher	Finanz- und Wirtschaftsdezernent, Stadt Reutlingen
3.	Gabriele Janz	Fraktion der Grünen und Unabhängigen
4.	Gabriele Gaiser	CDU-Fraktion
5.	Helmut Treutlein	SPD-Fraktion
6.	Marco Wolz	Wir-Fraktion
7.	Georg Leitenberger	FWV-Fraktion
--	Regine Vohrer	FDP-Fraktion (*nicht teilgenommen*)
--	Ingo Reetzke	AfD-Fraktion (*nicht teilgenommen*)
8.	Rüdiger Weckmann	Linke Liste
Begleitgremium / Vertreter Robert Bosch GmbH		
9.	Martin Frey	Abteilungsleiter Bau- und Flächenmanagement Standort Reutlingen, Robert Bosch GmbH
10.	Ralph Ruhrmann	Leiter Facility Management / Standort Reutlingen, R. Bosch GmbH
--	Jens Fabrowsky	Bereichsvorstand Automotive Electronics mit Zuständigkeit für den Standort Reutlingen, Robert Bosch GmbH (*nicht teilgenommen*)
11.	Oliver Bezner	Leiter Planungsabteilung Hoch- und Tiefbau, R. Bosch GmbH
Begleitgremium / Fachmitglieder		
12.	Markus Müller	Architekt, Präsident Architektenkammer BW, Freie Architekten Müller Arndt Partner, Stuttgart *(Moderator)*
13.	Alexander Lenk	Architekt, Bereichsleiter Anlagen u. Bauten, R. Bosch GmbH, Stuttgart
14.	Ulrike Hotz	Erste Bürgermeisterin / Baudezernentin, Stadt Reutlingen
15.	Stefan Dvorak	Amtsleiter Stadtentwicklung u. Vermessung, Stadt Reutlingen
16.	Prof. Dr. Thomas Krüger	Stadtplaner, HafenCity Universität, Hamburg
17.	Prof. Dr. Jan Riel	Verkehrsplaner, Institut für Verkehr und Infrastruktur, Karlsruhe
18.	Carolin von Lintig	Landschaftsarchitektin, Lintig + Sengewald Landschaftsarchitekten, Reutlingen
19.	Prof. Stefan Werrer	Architekt und Stadtplaner, 711 LAB, Stuttgart
---	Prof. Jens Wittfoht	Architekt, wittfoht architekten bda, Stuttgart (*nicht teilgenommen*)
20.	Patrick Gmür	Architekt und Stadtplaner, Gmür Gschwentner Architekten, Zürich *(virtuell)*
Stadtverwaltung		
21.	Peter Wilke	Amtsleiter Wirtschaft und Immobilien
22.	Arno Valin	Amtsleiter Tiefbau, Grünflächen und Umwelt
---	Ottmar Hahr	Amtsleiter Bürgerbüro Bauen (*nicht teilgenommen*)
23.	Torsten Müller	Stadtentwässerung Reutlingen (SER)
24.	Lucas Baum	Amt für Tiefbau, Grünflächen und Umwelt
---	Katja Büchel	Amtsleiterin Gebäudemanagement (*nicht teilgenommen*)
25.	Ulrich Wurster	Amt für Stadtentwicklung und Vermessung / Planung
26.	Eva-Maria Rupp	Amt für Stadtentwicklung und Vermessung / Planung
27.	Julia Kruse	Amt für Stadtentwicklung und Vermessung / Technik
Hochschule Reutlingen		
--	Prof. Dr. Hendrik Brumme	Präsident der Hochschule Reutlingen (*nicht teilgenommen*)
Beratende Teilnehmer / Robert Bosch GmbH		
--	Till Hörseljau	Connected Mobility Solutions, R. Bosch GmbH (*n. teilgenommen*)

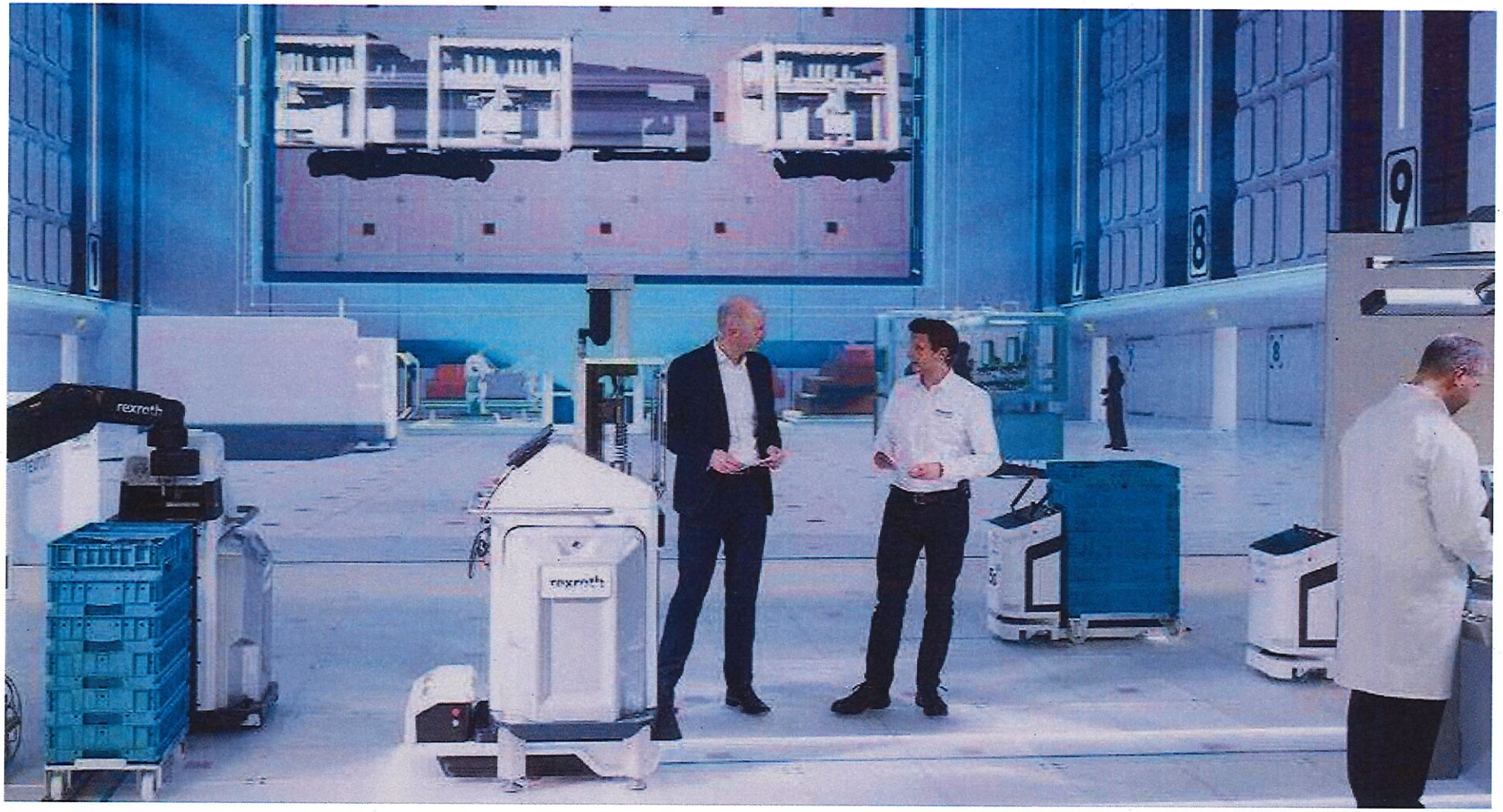
MASTERPLAN REUTLINGEN

BOSCH Reutlingen

MEHRWERT FÜR PARTNER

BOSCH Reutlingen

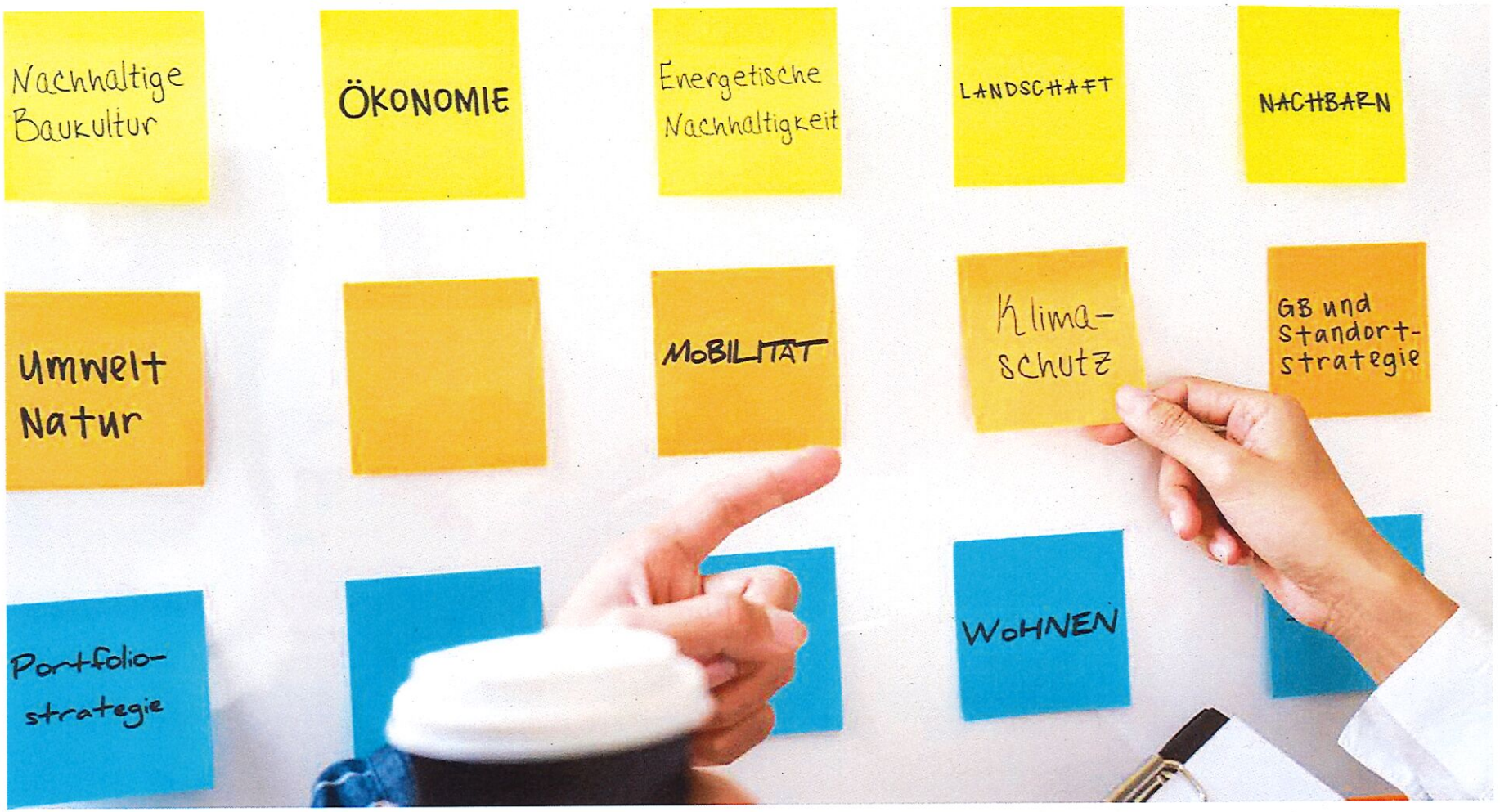
- Agilität
- Strategie
- Transformation



GANZHEITLICHER ANSATZ

BOSCH Reutlingen

- Einbindung aller Stakeholder
- Nachhaltige Lösungen



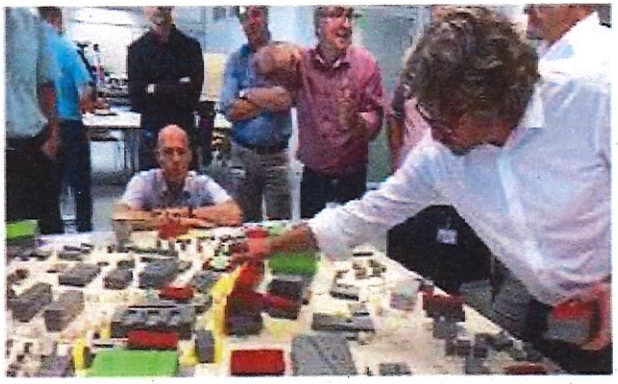
BOSCH Reutlingen

EIN ERLEBBARES ELEMENT DER TRANSFORMATION FÜR DAS TEAM UND DEN STANDORT.

- Gemeinsam (Weg und Ziel)
- Cross-funktionales Team
- Gegenseitiges Zuhören
- Sichtbar und Erlebbar machen
- Offene Diskussion auf Augenhöhe
- Varianten und Szenarios im Team entwickeln
- Kreativ-Werkstatt als Enabler
- Hohe Flughöhe für Gesamtbild und gleichzeitig Tiefe in den Einzelbausteinen
- Wettbewerbsfähigkeit

MASTERPLAN

BOSCH Reutlingen



Analyse
verschiedener Perspektiven

Vision
des Standortes

Konzeption
von Szenarien

IDEENWERKSTATT

BOSCH Reutlingen

STADT REUTLINGEN UND BOSCH

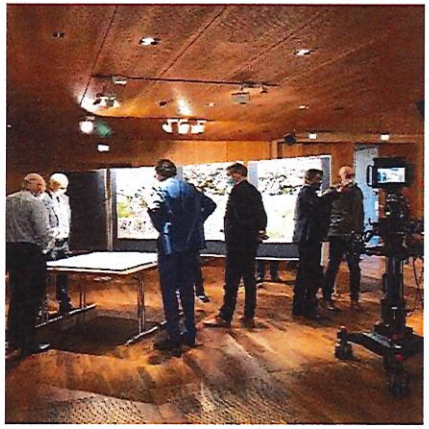
Reutlingen

Ideenwerkstatt

Neuer Stadtraum Bantlinstraße

Mehrfachbeauftragung in Kooperation mit der Robert Bosch GmbH

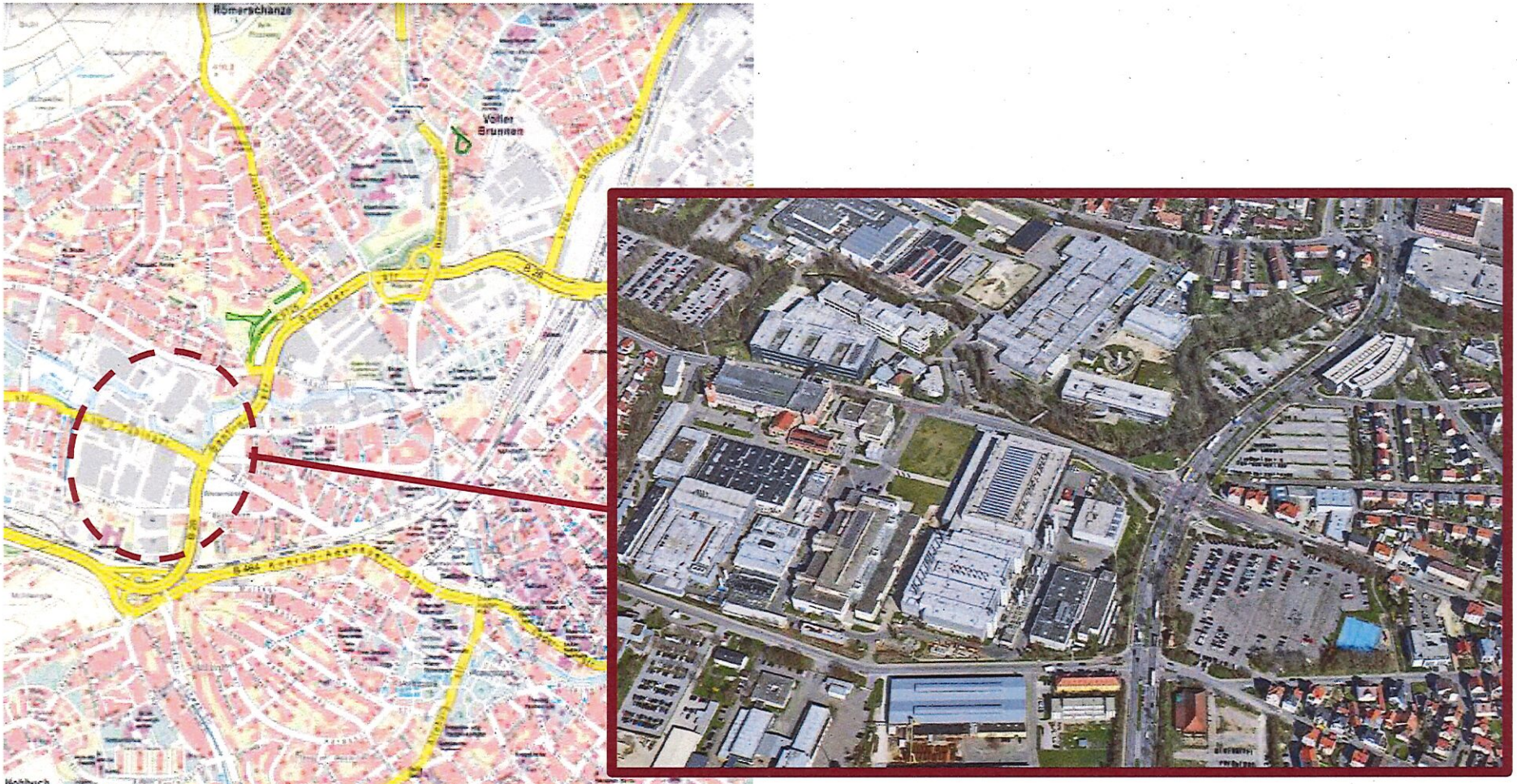
03.06.2020



- **Wettbewerb von Konzepten und Ideen mit 4 Agenturen** mit hoher Transparenz
- **Begleitgremium aus Experten** mit Vorsitz durch den Präsidenten der Architektenkammer BW
- Einbindung von **Vertretern aus Gemeinderat, der Stadt und von Bosch**
- **Offene Diskussion von Ideen** in 4 Runden; **Zusammenstellung der besten Ergebnisse**
- **Vertraulichkeit**

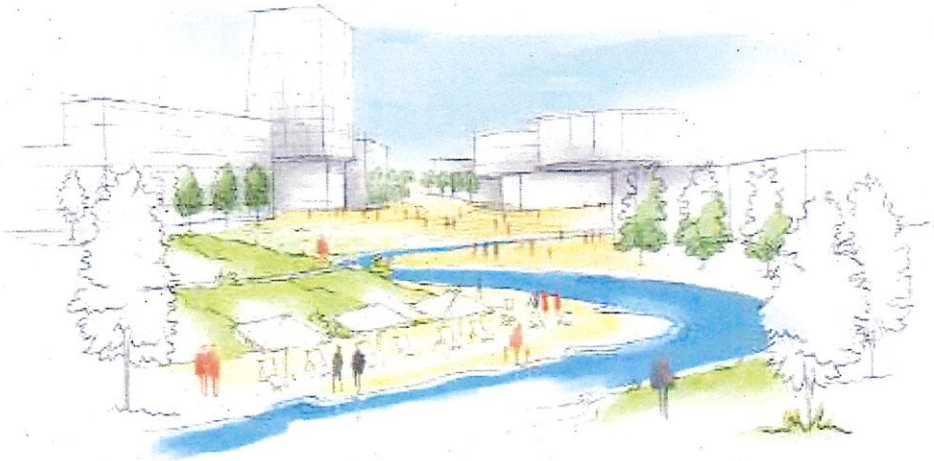
LAGE

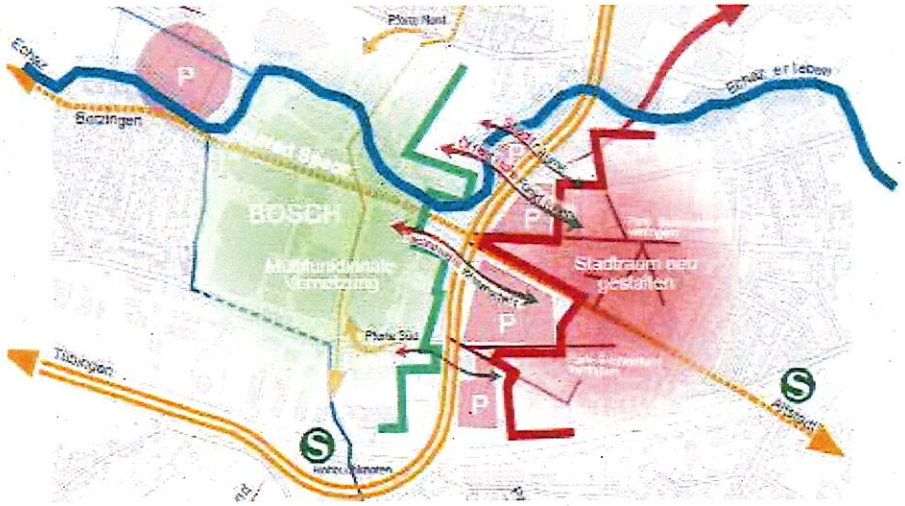
BOSCH Reutlingen

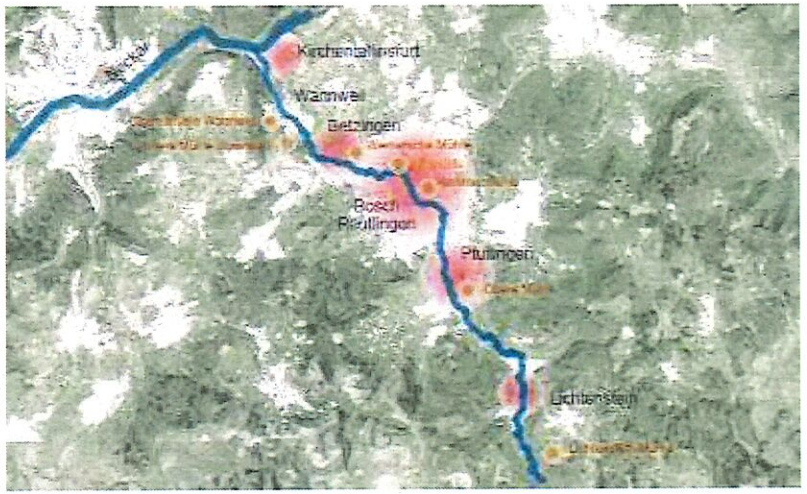


MASTERPLAN

BOSCH Reutlingen







TEILNEHMENDE BÜROS

BOSCH Reutlingen

1. **AIG Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, Stuttgart**
   pesch partner architekten stadtplaner GmbH, Stuttgart
   Prof. Schmid Treiber Partner, Leonberg
   Ludloff Ludloff Architekten GmbH, Berlin

AIG Planungs- und Ingenieurgesellschaft

2. **asp Architekten GmbH, Stuttgart**
   Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg
   StetePlanung, Darmstadt

asp

3. **h4a Gessert + Randecker Generalplaner GmbH, Stuttgart**
   Glück Landschaftsarchitektur, Stuttgart
   BrennerPlan GmbH, Stuttgart
   metris Architekten + Stadtplaner, Heidelberg

h4a

4. **ulrich hartung gmbh, Bonn**
   FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf

ulrich hartung
Stadtplanung Projektentwicklung

→ Konzept von AIG von Jury als Grundlage ausgewählt

MASTERPLAN

BOSCH Reutlingen

Leitentwurf der Ideen aus der Werkstatt von Stadt Reutlingen und Bosch

Bosch-Areal mit Campuscharakter und Durchwegung für Öffentlichkeit

„Neue Mitte Bosch“ mit Überbauung der Tübinger Straße und Shared Space Tübinger Straße, Trennung Besucher- und Lieferverkehr

Maßnahmen entlang der Echaz u. a. Renaturierung inkl. Parkplatz „Im Gries“, Zugänglichkeit der Echaz für die Öffentlichkeit

Schaffung von Parkplätzen für Bosch in Verbindung mit der schrittweisen Freigabe der bisher von Bosch genutzten Parkplätze östlich der Bantlinstraße zu Gunsten einer **städtebaulichen Entwicklung**

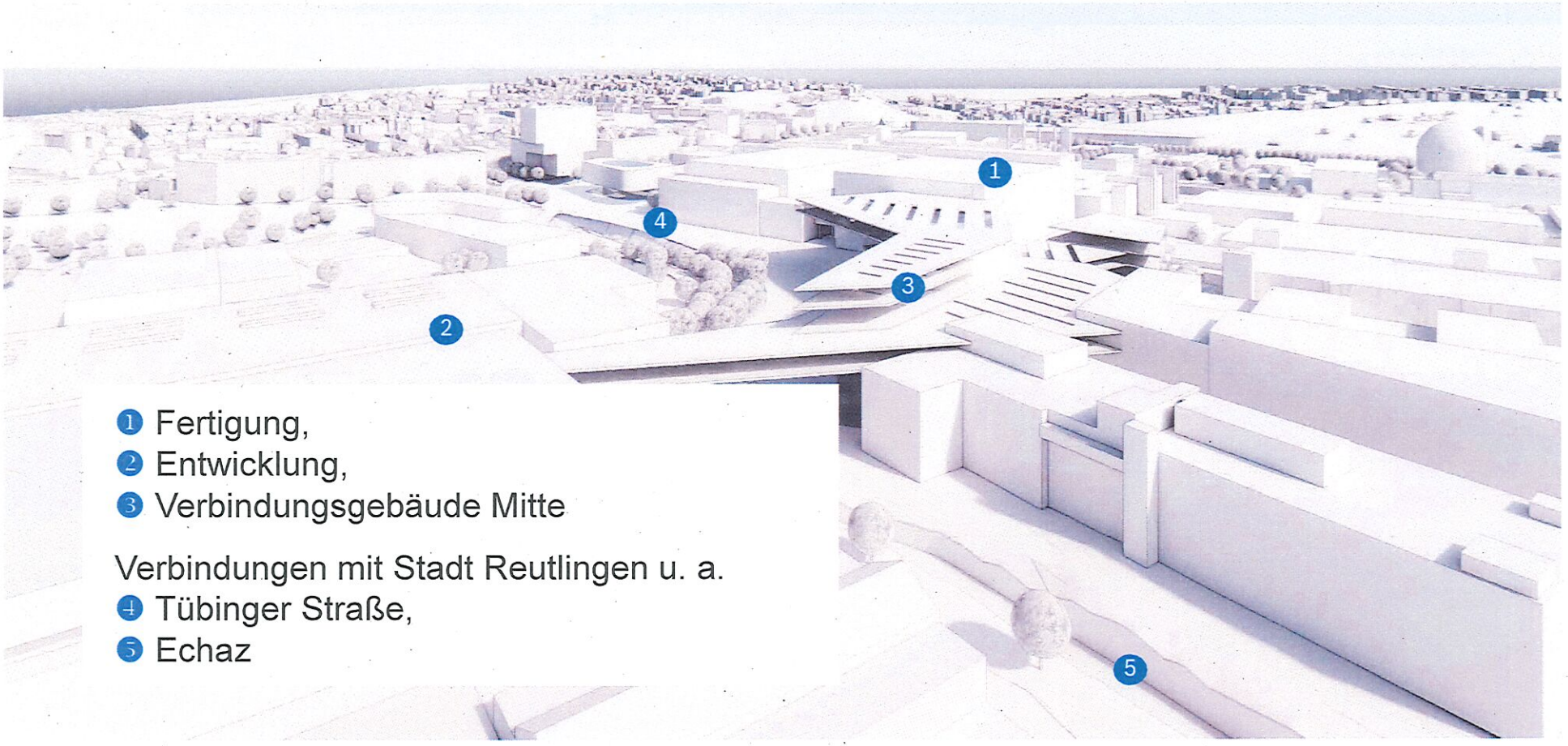
Innovativer Parkierungs-Hub im Hohbuchknoten, Anbindung S-Bahnhalt Bösmannsäcker

Kernelemente der gemeinsamen Weiterentwicklung des Areals rund um das Reutlinger Bosch-Gelände und der angrenzenden städtischen Flächen an der Bantlinstraße

WEITERENTWICKLUNG VON IDEEN

BOSCH Reutlingen

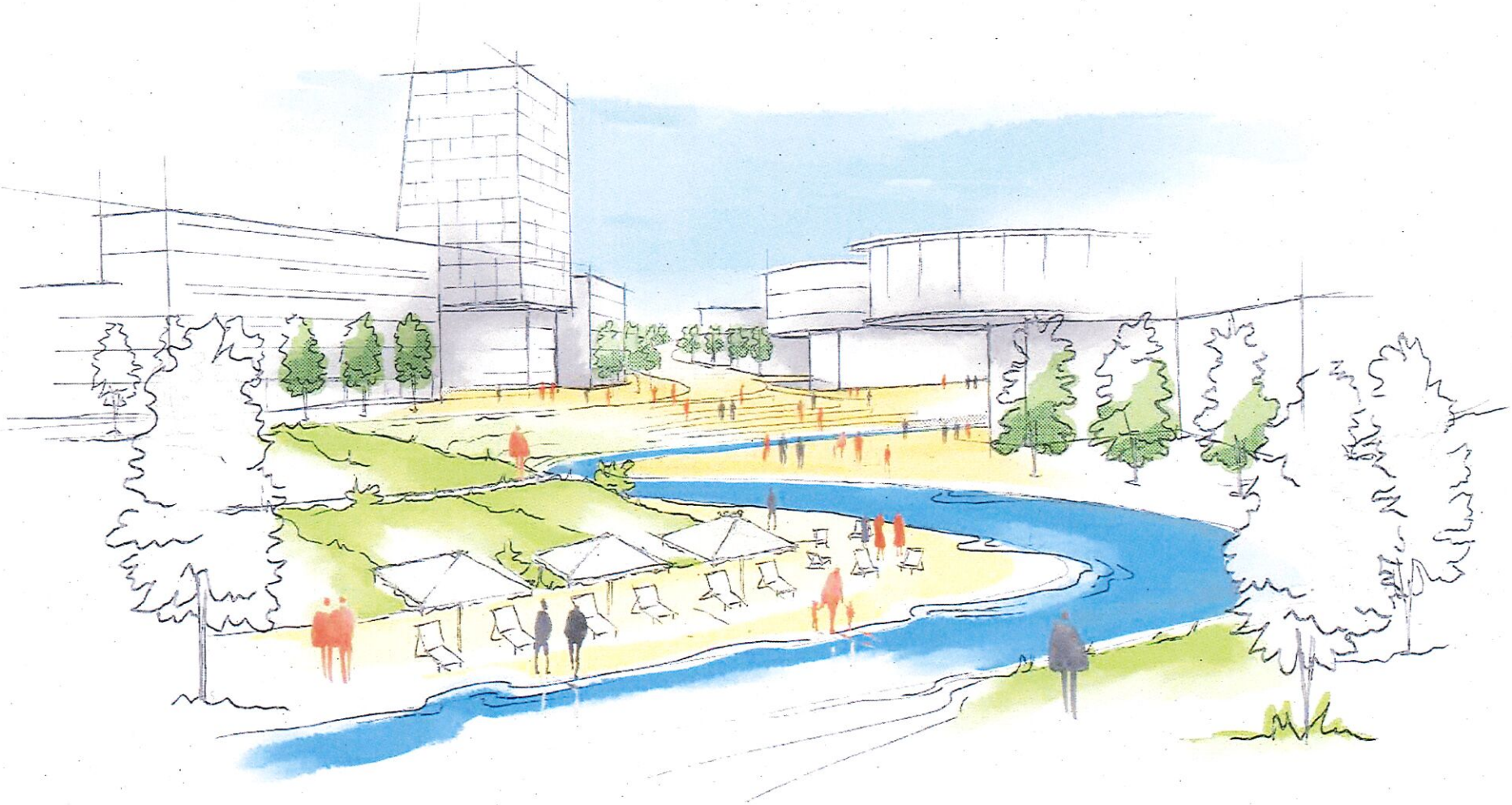
AUS MASTERPLAN



1 Fertigung,
2 Entwicklung,
3 Verbindungsgebäude Mitte

Verbindungen mit Stadt Reutlingen u. a.
4 Tübinger Straße,
5 Echaz

SO GEHT ES WEITER

- **Beratung der Ergebnisse in den politischen Gremien der Stadt Reutlingen** nach der Sommerpause
- Vereinbarung eines städtebaulichen **Grundvertrags** zu Kernelementen aus der Ideenwerkstatt zwischen Stadt und Bosch
- Durchführung von **Gutachten** und **schrittweise Umsetzung**

VIELEN DANK