

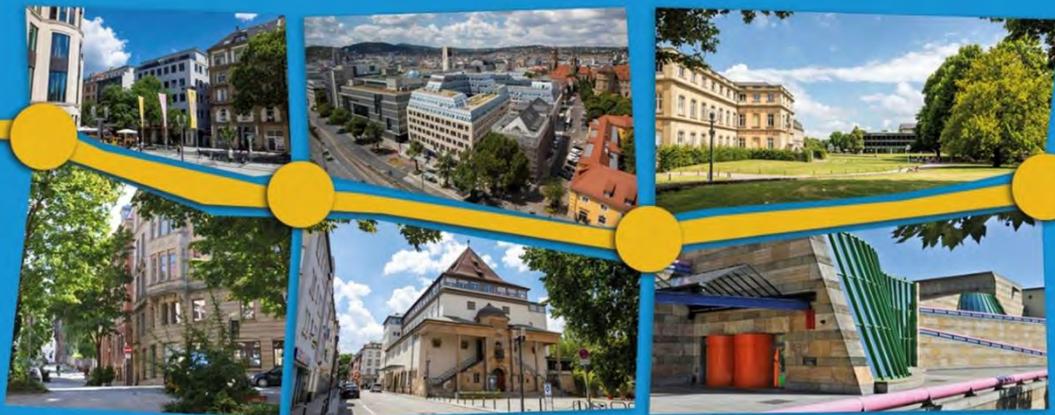


Neuer Stadtraum B14 - Bürgerbeteiligung zum städtebaulichen Wettbewerb, 21. Juli 2018

Dokumentation

Neuer Stadtraum B14

Bürgerbeteiligung zum städtebaulichen Wettbewerb



Samstag, 21. Juli 2018
10 – 15 Uhr
Rathaus, Marktplatz 1, 70713 Stuttgart
Moderation: DIALOG BASIS 

13. Juli bis 6. August 2018
Online-Forum
www.stuttgart-meine-stadt.de



Inhalt

1. Zum Hintergrund.....	2
2. Bürgerbeteiligung am 21. Juli 2018 im Stuttgarter Rathaus.....	4
i. Ablauf	4
ii. Begrüßung Oberbürgermeister Fritz Kuhn	5
iii. Impulsvortrag Markus Müller, Präsident der Architektenkammer	6
iv. Input der Verwaltung, Bürgermeister Peter Pätzold	7
v. Grußwort Bezirksvorsteherin Veronika Kienzle	8
vi. Offene Arbeit in den Arbeitsgruppen - Methodisches Vorgehen.....	8
3. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung.....	10
i. Station A: Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz	11
ii. Station B: Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz.....	20
iii. Station C: Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz	29
iv. Station D: Übergreifende Themen, Prozess und Wettbewerbsgebiet.....	40
v. Offene Schlussrunde zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppen	47
vi. Schlusswort und Ausblick	49
4. Anhang	50

1. Zum Hintergrund

Das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung der Landeshauptstadt Stuttgart bereitet einen städtebaulichen Wettbewerb zur Umgestaltung und Neuordnung der B14 in Stuttgart vor. Täglich befahren etwa 100.000 PKWs den Abschnitt zwischen Österreichischem Platz und Gebhard-Müller-Platz. Eine Überquerung für Fußgänger und Radfahrer der teilweise bis zu zehn Fahrspuren ist nur an wenigen Punkten möglich. Städtebaulich trennt die B14 vom Österreichischen Platz bis zum Wilhelmsplatz das Gerberviertel vom Heusteigviertel und der Südstadt. Vom Wilhelmplatz bis Charlottenplatz wirkt sie als Barriere zwischen der Innenstadt Stuttgarts, dem Leonhardsviertel und dem Bohnenviertel. Auf der sogenannten Kulturmeile zwischen Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz durchschneidet sie wichtige Wegebeziehungen zwischen zentralen Kultureinrichtungen wie der Staatsgalerie, dem Haus der Geschichte, dem StadtPalais, der Landesbibliothek sowie der Hochschule für Musik und Darstellenden Kunst auf der Ostseite und dem Schauspielhaus, der Oper, dem Landtag und dem neuen Schloss mit Akademiegarten auf der Westseite der B14. Der städtebauliche Wettbewerb, dessen Auslobungstext mit Bürgerbeteiligung entstehen soll, hat das Ziel, neue Lösungen für die Aufwertung des Stadtraums, für gut nutzbare öffentliche Räume und Freiflächen und für eine menschengerechte Verkehrsführung zu entwickeln. Die Bürgerinnen und Bürger sollen das Ausformulieren der Zielsetzung für ihre Stadt mitgestalten.

Die Bürgerbeteiligung am 21. Juli 2018 bildet den Auftakt einer frühzeitigen Einbindung der Bürgerschaft im Vorfeld des Wettbewerbs. Interessierte Bürgerinnen und Bürger, anliegende Institutionen rund um die B14 sowie verschiedene Initiativen waren eingeladen, in einer öffentlichen Veranstaltung Ziele, Aufgaben und Inhalte des städtebaulichen Wettbewerbs zu erarbeiten. Parallel konnten sich Interessierte vom 13. Juli bis 6. August 2018 auf dem städtischen Portal „Stuttgart – meine Stadt“ online beteiligen.

Die Veranstaltung begann mit einleitenden Worten von Oberbürgermeister Fritz Kuhn und Impulsvorträgen von Markus Müller, dem Präsidenten der Architektenkammer Baden-Württemberg, von Baubürgermeister Peter Pätzold und der Bezirksvorsteherin Mitte, Veronika Kienzle. Alle Teilnehmenden aus der Bürgerschaft konnten in einem offenen Format im Rathaus an vier verschiedenen Stationen Anregungen, Ideen und Gedanken zur Identität der jeweils sehr verschiedenen Abschnitte der B14 einbringen. An einer weiteren Station wurden übergreifende Anregungen zum Wettbewerbsverfahren gesammelt. Im großen Saal waren zusätzlich Stellwände aufgebaut, an denen frühere Gestaltungsvorschläge sowie Karten zur historischen Entwicklung und zur klimatischen Ausgangslage zu sehen waren.

Die Anregungen der Bürgerschaft wurden auf beschreibbaren Fähnchen aufgenommen und auf einer Luftbildkarte verortet, um eine möglichst klare räumliche Zuordnung der Anregungen zu ermöglichen. Es wurde jeweils nachgefragt, ob das Anliegen oder die Anregung korrekt aufgenommen wurde. Zum Teil schrieben die Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen selbst und setzten ihre Fähnchen. Für die hiermit vorliegende Dokumentation wurden alle Anregungen in Form einer Tabelle aufgenommen und auch die Verortung an den Luftbildern digital-

siert. Sie sind im Anhang vollständig aufgeführt. Ziel ist es, alle Anregungen transparent nachvollziehbar aufzunehmen, zu dokumentieren, im Internet zu veröffentlichen und den Wettbewerbsteilnehmenden zur Verfügung zu stellen. Es geht auf diese Weise keine Anregung verloren und kann jederzeit nachvollzogen werden.

Nächster Schritt wird es sein, dass die Stadtverwaltung auf Grundlage der Ergebnisse der Veranstaltung einen ersten Entwurf für den Auslobungstext erarbeitet. Der Entwurf soll erneut öffentlich vorgestellt werden, damit die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehen können, wie ihre Anregungen eingeflossen sind.

Die Auslobung wird dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt.



Quelle: DIALOG BASIS

2. Bürgerbeteiligung am 21. Juli 2018 im Stuttgarter Rathaus

i. Ablauf

10:00 - 10:15	Begrüßung Oberbürgermeister Fritz Kuhn
10:15 - 10:35	Impulsvortrag Markus Müller, Präsident der Architektenkammer Baden-Württemberg
10:35 - 10:55	Input der Verwaltung: Vortrag der vorliegenden Planungen, Entwurf einer Aufgabenbeschreibung inkl. Zielsetzung der Veranstaltung Bürgermeister Peter Pätzold
10:55 - 11:10	Hintergrund & Ablauf der Veranstaltung Fragen zur Zielsetzung und Ablauf der Veranstaltung Bezirksvorsteherin Veronika Kienzle, Bürgermeister Peter Pätzold, Dr. Antje Grobe, DIALOG BASIS
11:15 - 13:30	Offene Arbeit in den Arbeitsgruppen <ul style="list-style-type: none"> • Station A: Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz (grün) • Station B: Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz (blau) • Station C: Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz (rot) • Station D: Übergreifende Themen und Wettbewerbsgebiet (gelb)
13:40 - 14:00	Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen
14:00 - 14:45	Offene Schlussrunde zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppen <ul style="list-style-type: none"> • Arne Braun, Staatsministerium Baden-Württemberg • Bezirksvorsteherin Veronika Kienzle, Stuttgart Mitte • Petra Zeese, Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung • Rupert Kellermann, Heusteigviertel e.V. • Silvia Korkmaz, Gerberviertel e.V. • Heike Fuss, Bohnenviertel • Carolin Allmendinger, Bix Jazzclub • Prof. Dr. Wieland Backes, Aufbruch Stuttgart e.V. • Richard Ammann, Schülersprecher Königin-Katharina-Stift
14:45 - 15:00	Schlusswort und Ausblick Bürgermeister Peter Pätzold

ii. Begrüßung Oberbürgermeister Fritz Kuhn

Zum Auftakt legte Fritz Kuhn, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, die Zielsetzung des städtebaulichen Wettbewerbs zur B14 fest: „Stuttgart hat man lange bewusst als eine autogerechte Stadt entwickelt“, erläuterte Kuhn. Nun bedürfe es eines sorgfältig vorbereiteten, ergebnisorientierten, strategischen Ansatzes, wie Stuttgart in eine menschengerechte Stadt umgewandelt werden kann. Mit der Unterstützung des Gemeinderats habe die Landeshauptstadt bereits seit einiger Zeit stark in den öffentlichen Personennahverkehr und in den Ausbau der Bus- und Bahn-Netze investiert. Auch die Vereinfachung von Fahrtkosten im Rahmen der Tarifreform komme den Stuttgarterinnen und Stuttgartern entgegen, so der Oberbürgermeister.

Nach dem Beschluss des Gemeinderates liegt der Fokus des städtebaulichen Wettbewerbs zur Zukunft der B14 auf dem Bereich zwischen Österreichischem Platz und Gebhard-Müller-Platz. Dies ermögliche es, die Grundproblematik der Hauptverkehrsader ganzheitlich zu betrachten. Eine Fokussierung rein auf die sogenannte Kulturmeile greife zu kurz, so Kuhn. Die Stadt prüfe derzeit, ob nicht eine Ausweitung des Wettbewerbsfokus in Betracht gezogen werden sollte, um die komplexe Verkehrssituation bis zum Neckartor mit zu berücksichtigen. „Ich erhoffe mir hierzu auch Hinweise aus der Veranstaltung, die wir mit in die Ausschreibung aufnehmen können“, betonte Kuhn. Mit der Veranstaltung am 21. Juli 2018 sowie in der Online-Beteiligung sollen der Rahmen des Wettbewerbsgebiets, die Aufgaben und Zielsetzungen der Auslobung sowie einzelne Prozessschritte diskutiert werden. Anhand der Ergebnisse der Beteiligung werde die Verwaltung im Anschluss an die Veranstaltung einen Textvorschlag erarbeiten, über den dann der Gemeinderat entscheidet.

Oberbürgermeister Kuhn wies darauf hin, dass viele Alternativen der Gestaltung – insbesondere die sogenannte Tunnellösung für die Kulturmeile – bereits in der Öffentlichkeit rege diskutiert werden. Da eine Untertunnelung an sich den Verkehr in der Stadt nicht reduziere, bedarf es aus seiner Sicht auch in diesem Fall einer grundsätzlicheren Entscheidung in der Stadt, wie der Verkehr quantitativ eingeschränkt und qualitativ verändert werden könnte. Als Beispiel könnten viele urbane Städte Europas dienen, die aktuell anstreben, in ihren Stadtzentren den Autoverkehr deutlich zu reduzieren oder autofrei zu gestalten. Der vom Gemeinderat verabschiedete Zielbeschluss „Eine lebenswerte Stadt für alle“ sei ein wichtiger Schritt in diese Richtung.

Somit sei auch der städtebauliche Wettbewerb mit der Frage verknüpft, wie Lebensqualität in der Stadt verstanden wird, betonte Kuhn. „Diese Frage wollen wir mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutieren – das ist keine Frage rein für Experten“, stellte er fest. Im Planungsraum sehe er viel B14: Dieser knüpfe direkt auch an die Schillerstraße an, die die Stadt nach den mit Stuttgart 21-verbundenen Baumaßnahmen autofrei gestalten möchte.

iii. Impulsvortrag Markus Müller, Präsident der Architektenkammer

Markus Müller, Präsident der Architektenkammer Baden-Württemberg, verfolgte mit seinem Impulsvortrag das Ziel, gemeinsam mit den Anwesenden auf mehr als 700 Jahre Stadtgeschichte zurückzublicken, um so ein tieferes Verständnis für die Entwicklung in Richtung der heutigen Zustände – insbesondere rundum die Verkehrsachse der B14 – zu ermöglichen. Der Rückblick auf die Geschichte, so Müller, biete Potenziale, den Blick in die Zukunft zu schärfen und neue Perspektiven zu entwickeln.

B14 ist keine historische Achse

Städte sind sehr stark geprägt von ihrem Ursprung. In diesem Sinne verrate der historische Kern von Stuttgart bereits viel über jene Verkehrsachse, die heute B14 heißt und um die es im Rahmen der Veranstaltung geht, so Müller. Im Entstehungszusammenhang von Stuttgart, Ende des 13. Jahrhunderts, erfolgte die HAUPTERSCHLIEßUNG der Stadt über die heutige Königstraße. Und auch in den nachfolgenden Jahrhunderten sollte die Königstraße die HAUPTERSCHLIEßUNGSACHSE für die Stadt bleiben, sodass von der Achse der heutigen B14 lediglich eine stark unterteilte, innerstädtische Verbindung bis zum Leonhardsplatz zu sehen war. Auch die heutige Konrad-Adenauer-Straße ist keine historische Erschließungsachse der Stadt Stuttgart.

Stuttgart und seine einzigartige Landschaft

Stuttgart war in der Zeit nach seiner Gründung v.a. eine Stadt in der Landschaft. Im Rahmen des rasanten Wachstums nach der Gründerzeit umschloss die Stadt jedoch den Schlossgarten, der zuvor noch an die außenliegende Landschaft angeschlossen war, und machte ihn damit zur Landschaft in der Stadt. Prägend ist zudem die einzigartige Topografie der Stadt, die der Stadt den Blick auf sich selbst und darüber hinaus vielfältige Sichtbeziehungen ermöglicht. So ist die heutige B14 zum Neckar hin auch eine Randstraße des Schlossgartens, was für die Zukunft besondere Perspektiven in Richtung von Boulevard-Konzepten eröffnet. Landschaft ist durchaus in der Lage, Verkehr zu dominieren. Hierfür gäbe es insbesondere aufgrund der Topografie und den zugehörigen Sichtachsen einige Beispiele in der Baden-Württembergischen Landeshauptstadt.

Verkehr! Verkehr?

Ihre heutige verkehrliche Bedeutung erhielt die B14 erst im 20. Jahrhundert durch einen straßenplanerischen Durchbruch entlang des Tals. Doch liefert die Stuttgarter Stadtgeschichte auch zahlreiche gelungene Beispiele, wie ursprüngliche Verkehrsflächen in verkehrsfreie Flächen umgewandelt werden können, wie etwa mit der Königstraße oder auch dem kleinen Schlossplatz.

Phase der schlaun Fragen

In Anbetracht des Planungsprozesses befinde man sich derzeit wohl weniger in einer Phase der richtigen Antworten, als der schlaun Fragen. Vor diesem Hintergrund formulierte Herr Müller eine Leitfrage für die Beteiligung: *Wie können Mensch, Stadt und Verkehr versöhnt werden?* So sei eine Stadt ohne Verkehr in der Tendenz ein Museum. Doch auch Mut für die Gestaltung öffentliche Plätze im Sinne einer „Res Publica“ sei gefragt, wenn man öffentliche

Räume auch bespielen möchte. In diesem Zusammenhang sei auch die Gestaltung der Platzkanten relevant. Darüber hinaus geht es jedoch auch um eine Gestaltung der Verkehrsachse in Richtung Neckar und auch Süden – also um die Festlegung des Planungsgebiets. Nicht zuletzt sei auch der Umgang mit dem Akademiegarten eine der zentralen Fragen im Hinblick auf den stadtplanerischen Wettbewerb und die entsprechend zugrundeliegende Ausschreibung, so Müller.

iv. Input der Verwaltung, Bürgermeister Peter Pätzold

Der Bürgermeister für Städtebau und Umwelt der Landeshauptstadt Stuttgart, Peter Pätzold, betrachtete in seinem Vortrag aktuelle Daten und Fakten rund um die heutige Situation auf der B14 sowie die Planungsgeschichte des aktuellen Prozesses.

Es gehe nicht nur darum, Straßen und städtebauliche Kanten zu betrachten, sondern vielmehr darum, den Stadtraum gemeinsam zu entwickeln, so Pätzold. Solche Räume seien zum Beispiel die Altstadt und die erste Stadterweiterung. Diese beiden Räume seien aktuell durch die B14 zerschnitten. Dabei befände sich hier, wie Herr Pätzold erläuterte, nicht nur eine reiche Kulturlandschaft, die ihres Gleichen sucht, sondern auch weitere wichtige soziale und städtische Einrichtungen.

Trendwende im motorisierten Individualverkehr?

Entlang der B14 fahren derzeit über 100.000 Fahrzeuge am Tag, von denen am Charlottenplatz in beide Richtungen 35.000 bis 50.000 abbiegen. Diese Zahlen seien zwar äußerst hoch, so Pätzold, doch schaue man sich die Entwicklung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) an, ließe sich eine Stagnation in den Zahlen des MIV erkennen, während die Bevölkerungszahlen und die Nutzerzahlen des ÖPNV zunehmen würden. Ein Tunnel sei zwischen Gebhard-Müller- und Charlottenplatz möglich, erläuterte Pätzold, im weiteren Verlauf aufgrund der unter der Straße verlaufenden Stadtbahntrasse aber erst wieder ab dem Wilhelmsplatz. Trotzdem verblieben bei einer Untertunnelung noch rund 37.000 Fahrzeuge an der Oberfläche. Die Achse der B14 hat auch für das Stadtklima eine hohe Bedeutung. Im Stuttgarter „Talkessel“ herrsche geringer Luftaustausch, die Hauptlüftungsrichtung entlang des Tals folge der B14. Daher sind die Themen Grünflächen, Bäume und Verbesserung der stadtklimatologischen Situation von großer Wichtigkeit.

Seit 1985 rege diskutiert

Bereits im Jahr 1985 schlug eine Stadt-Land-Kommission einen Boulevard vor. Im Rahmen der Fußball Weltmeisterschaft 2006 wurden die Unterfahrungen Charlotten- und Österreichischen Platz umgesetzt. 2008 folgte ein städtebaulicher Wettbewerb, 2009 wurden Sofortmaßnahmen beschlossen – beides wurde aufgrund des Einnahmeeinbruchs im Zuge der Finanzkrise nicht umgesetzt. Die Stadtspitze schlug dem Gemeinderat 2017 in den Haushaltsberatungen vor, erneut Planungsmittel für einen städtebaulichen Wettbewerb bereitzustellen. Ziel ist es, den öffentlichen Stadtraum entlang der B14-Achse zu verbessern. Dabei soll keine Verkehrslösung vorgegeben, sondern vielmehr im Wettbewerb erarbeitet werden. Bestehende

Plätze und Einrichtungen sollen eingebunden werden, die verschiedenen Viertel wieder mehr zusammenwachsen.

An dieser Stelle sei es wichtig, so Herr Pätzold, auch aus der Bürgerschaft Zielvorstellungen zu erhalten. Diese könnten als Grundstein für ein klares Konzept im städtebaulichen Wettbewerb dienen, welches auch umgesetzt werden kann. Die Bürgerbeteiligung ende aber nicht mit dieser Veranstaltung. Den Auslobungstext, den späteren Wettbewerb wie auch die Umsetzung gelte es zu diskutieren. Er kündigte an, eine Begleitgruppe einzurichten.

Die heutige Diskussion diene aber zuvorderst als Grundlage für den Auslobungstext zum städtebaulichen Wettbewerb.

v. Grußwort Bezirksvorsteherin Veronika Kienzle

Frau Veronika Kienzle, Bezirksvorsteherin des Bezirks Stuttgart-Mitte, führte aus, dass es an diesem Tag darum gehen solle, gemeinsam die grundsätzlichen Ziele für den Wettbewerb zu formulieren. Frau Kienzle betonte, dass aufgrund der Umsetzung der Leitidee einer autogerechten Stadt die Bürgerinnen und Bürger Grundbedürfnisse wie Wohnen, Atmen und Schlafen beraubt worden seien. Die hohe Belastung in den Gebieten führe zu einem Verlust der Identität durch Wegzug. Dies zeige sich deutlich an der B14. Hier finde in einigen Bereichen „keine Stadt mehr statt“. Insbesondere die viele Initiativen in den Quartieren entlang der B14, die ein hohes Maß an Engagement aufbringen, gelte es einzubinden, so Kienzle.

Frau Kienzle betonte, dass es ein zentrales Ziel des Bezirksbeirats Mitte sei, den Meinungen der Initiativen Gehör zu verschaffen. Ebenso wies sie auf die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) und den lokalen Agenda Prozess hin. Frau Kienzle wünschte sich, das vorhandene Engagement zu bündeln und den Prozess an den Rändern weiterzudenken. Als besondere Herausforderung beschrieb sie die Hauptnutzer der B14, die Ependler aus dem Umland.

vi. Offene Arbeit in den Arbeitsgruppen - Methodisches Vorgehen

Frau Dr. Antje Grobe von DIALOG BASIS, dem beauftragten Dialogunternehmen für die Veranstaltung, stellte die Zielsetzung der Bürgerbeteiligung vor. Aufgabe sei es, Aussagen für die Planerinnen und Planer zu erarbeiten, welche Eigenschaften und Qualitäten der Stadtraum entlang der B14 zukünftig aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger haben soll. Dabei gehe es beispielweise um die Fragen: Wo müssen die Bürgerinnen und Bürger in ihrem Alltag hin? Was sind wichtige Wegebeziehungen und welche Achsen müssen gestärkt werden? Die Veranstaltung sei Auftakt eines diskursiven und kooperativen Prozesses.



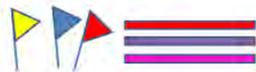
In diesem Rahmen waren in den Foyers des dritten und vierten Obergeschosses des Rathauses vier Themenstände aufgebaut. An Station A (grün) wurden alle Anregungen und Ideen für den Planabschnitt zwischen Österreichischem Platz und Wilhelmsplatz aufgenommen. Station B (blau) umfasste den Planabschnitt vom Wilhelmsplatz bis zum Charlottenplatz und Station C (rot) den Planabschnitt vom Charlottenplatz bis zum Gebhard-Müller-Platz. An der Station D (gelb) konnten übergreifende Themen und Anregungen zum Wettbewerbsgebiet eingebracht werden.



Am Luftbild:

Ziele & konkrete Anregungen zu Wegen / Grünflächen / Plätzen

Öffentlicher Personennahverkehr
Autoverkehr
Fußgänger
Radverkehr
Grünflächen
Öffentliche Räume / Plätze
Sonstiges



STUTTGART



An der Wand:

Identität – Was ist besonders?
Welche Eigenschaften soll der Abschnitt in Zukunft haben?



An jedem Themenstand befand sich ein großes Luftbild. Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zu Zielen und Inhalten des Wettbewerbs für den entsprechenden Abschnitt wurden von Moderatorinnen und Moderatoren auf Fähnchen festgehalten und auf das Luftbild an der entsprechenden Stelle gesteckt. Die Farben der Fähnchen standen dabei für die verschiedenen planerischen Kategorien öffentlicher Personennahverkehr, Autoverkehr, Radverkehr, Grünflächen, Öffentliche Räume / Plätze und Sonstiges. Auf der helleren Seite der Fähnchen wurden dabei Ziele für den Wettbewerb aufgenommen, auf der dunkleren Seite je nach Anregung der Bürger dann schon erste konkrete Maßnahmenvorschläge. Diese Unterscheidung der Farben ist auch im Anhang, in dem alle Anregungen vollständig aufgeführt sind, zur Anwendung gekommen.

Für inhaltliche Fragen standen an jedem Stand zudem Expertinnen und Experten der Stadtverwaltung zur Verfügung. Für den einleitenden Teil des Auslobungstextes wurden an den jeweiligen Stationen Identitäts-Stellwände aufgestellt, an denen Begriffe und Merkmale gesammelt wurden.



3. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Insgesamt haben die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger an den vier Stationen 476 Anregungen zu den räumlichen Teilbereichen gegeben. In den folgenden Abschnitten finden sich nun alle Anregungen als Text formuliert. So werden Bezüge oder Diskussionen deutlich, die über die Darstellungsmöglichkeiten einer reinen Liste hinausgehen. Eine vollständige Sammlung sämtlicher Anregungen findet sich im Anhang der Dokumentation. In dieser Liste sind die Anregungen für jede Station fortlaufend durchnummeriert. Damit transparent nachvollzogen werden kann, dass alle Anmerkungen aufgenommen wurden, ist im Text die wörtliche Empfehlung fett markiert und mit der Listennummer in Klammer angegeben. Unter den Texten finden sich außerdem Luftbilder, weil viele Anregungen ja an einen ganz bestimmten Ort gesteckt wurden – andere aber eher allgemein sind. Wörtliche Zitate aus den Bürgerempfehlungen haben also eine Listennummer und bei einem räumlichen Bezug noch einen Hinweis, wo die Empfehlung im Luftbild zu finden ist.

Beispiel:

Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug

Bsp.: Die alten Straßenzüge sollen über die B14 hinweg wieder verbunden werden (**B86**).

(**B86**) Der Buchstabe **B** zeigt an welcher Station die Anregung gegeben wurde. Hier: Station **B** (Abschnitt Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz).

(**B86**) Die Ziffer **86** zeigt welche Nummer die Anregung in der fortlaufend durchnummerierten Liste sämtlicher Anregungen hat. Hier **86**: Anregung mit der Nummer **86** in der Liste sämtlicher Anregungen.

B86.		Alte Straßenzüge über B14 hinweg wieder verbinden (Bsp. W
B87		Alte Achsen wiederherstellen

Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug

Bsp.: [...] die Idee, Reste der Lusthausruine neben dem Schloss aufzustellen (**C120/4**)

(**C120/4**) Der Buchstabe **C** zeigt an welcher Station die Anregung gegeben wurde. Hier: Station **C** (Abschnitt Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz).

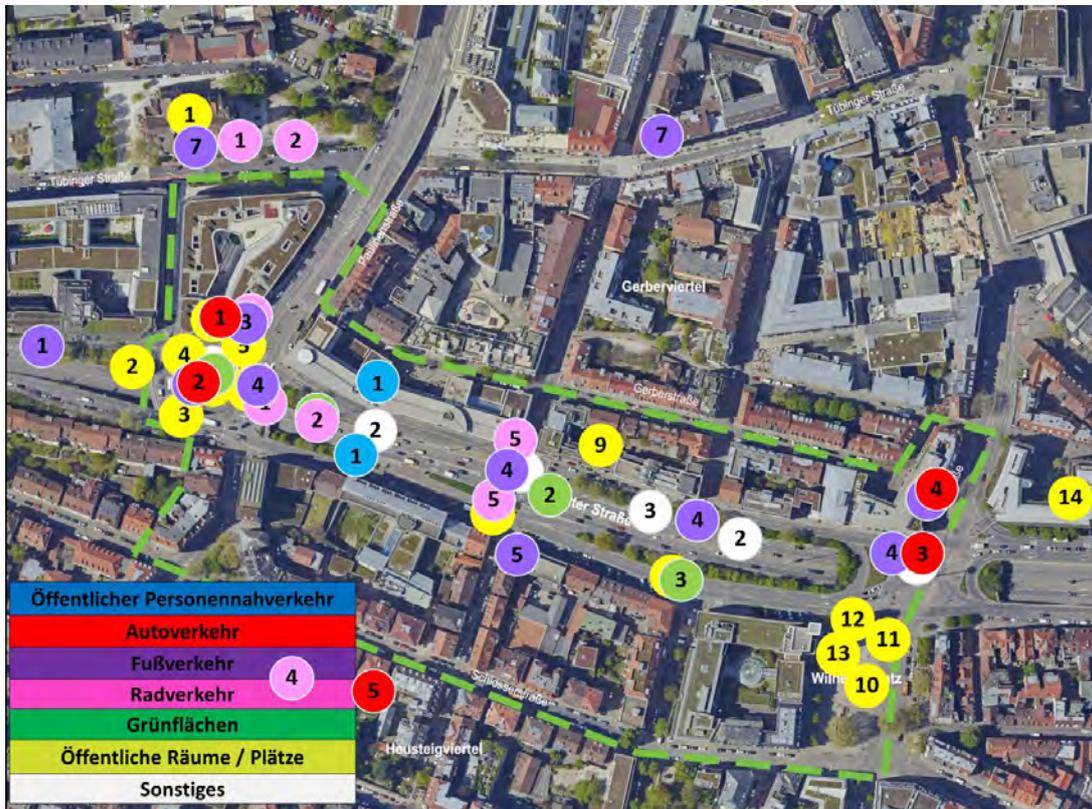
(**C120/4**) Die Ziffer **120** zeigt, welche Nummer die Anregung in der fortlaufend durchnummerierten Liste sämtlicher Anregungen hat. Hier **120**: Anregung mit der Nummer **120** in der Liste sämtlicher Anregungen.

C120.	4	Reste der Lusthausruine vor Kunstgebäude aufstellen (urspr. Stauffenbergstraße/ Schlossstraße)
C121.	5	Eleganteste Verbindung der zweiten Seite der Kulturmeile (ü

(**C120/4**) Die Ziffer **4** nach dem Schrägstrich macht die Verortung in den Luftbildern möglich. Hier **4**:



i. Station A: Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz



Identität:

Die Bürgerinnen und Bürger beschreiben den Bereich zwischen Österreichischem Platz und Wilhelmsplatz als Quartiere mit einer insgesamt **guten und schönen Bausubstanz** (A1). Heusteig- und Gerberviertel sind **innenstadtnah** und verfügen über eine **gute ÖPNV-Anbindung**, was als wichtiger **Zuzugsgrund** (A2) sowohl für das Gerber- als auch auf der anderen Seite der B14 für das Heusteigviertel angesehen wird. Das Heusteigviertel wird als **schönes Viertel mit guter Nahversorgung** (A3) gelobt.

Der gesamte Bereich ist durch eine Durchmischung von Wohnen, Gewerbe und Gastronomie geprägt. Er zeichnet sich durch eine **kleinteilige Bebauung mit einer vielfältigen Farb- und Fassadengestaltung** (A4) aus. Dies soll auch in Zukunft so bleiben. Vor diesem Hintergrund lautet eine Anregung, dass **keine großen Investorenprojekte** (A5) gewünscht sind. **Kleine Läden prägen das Viertel** (A6), beschreibt eine Stimme den Bereich. **Einzelhandel und Gastronomie erhalten und stärken** (A7), lautet eine weitere Anregung – auch wenn sich einige Bürgerinnen und Bürger Sorgen machen, ob sich **Gastronomie und Wohnen** in Bezug auf den **Lärm** (A8) vereinbaren lassen. Des Weiteren werden die **Kleinkunst- und Kulturangebote** (A9) von vielen Bürgerinnen und Bürgern als identitätsstiftend empfunden. Im Rahmen der Bürgerbeteiligungsveranstaltung werden **kleinteilige, reizreduzierte, nicht kommerzielle und begrünte Rückzugsorte mit großen Bäumen** (A10) gewünscht. Konkret wird für das Heusteigviertel eine Verkehrsreduzierung angeregt. Ein Vorschlag nannte das Vorbild der sogenannten **Superblocks in Barcelona** und schlug ein **autofreies Heusteigviertel** (A11) vor.

Zentrales Anliegen in den Diskussionen um die Identität dieses Abschnittes war der Wunsch, beide Viertel besser zu verbinden und eine **Einheit zwischen Gerber- und Heusteigviertel herzustellen** (A12). Eine **Verzahnung der Gebiete** kann somit als wünschenswert gelten. Die Wettbewerbsbeiträge sollten dies berücksichtigen und sich also nicht nur auf eine Gestaltung des **Raumes der B14 konzentrieren** (A13).

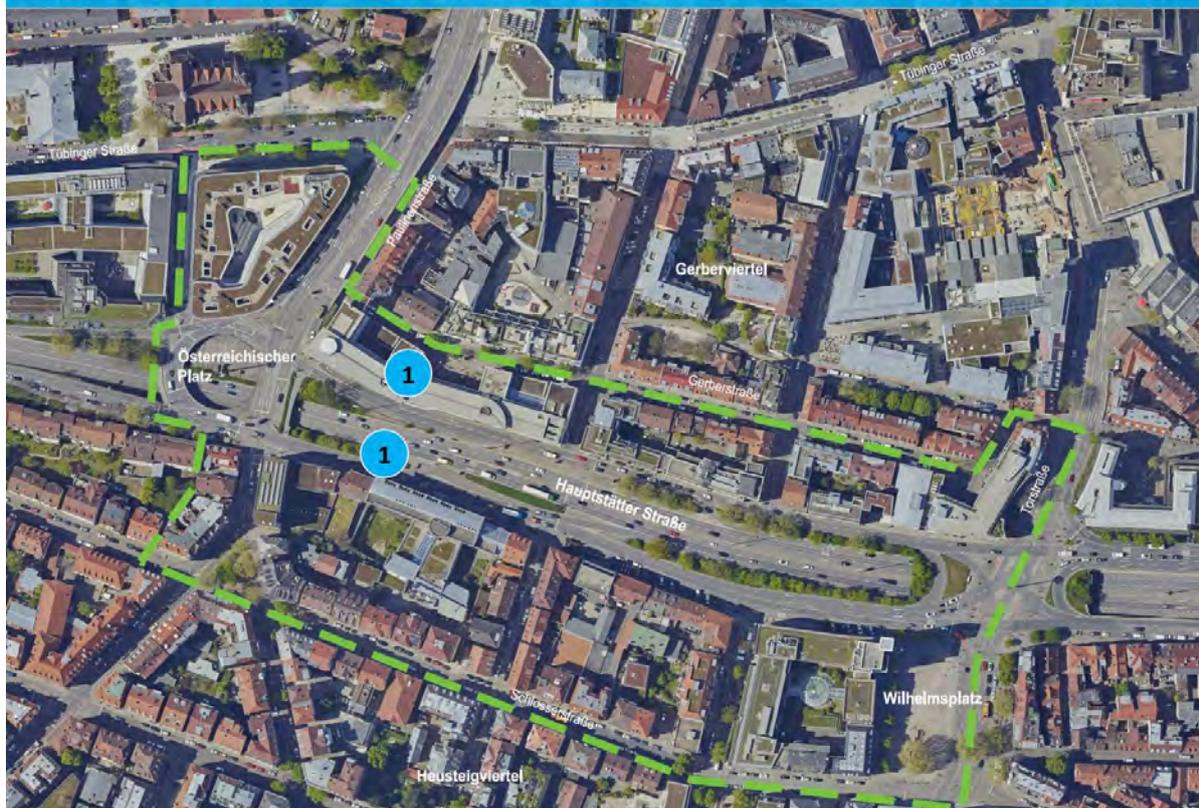
Gemäß einer Anregung wird am Österreichischen Platz das **vielfältige Leben** (A14) aus den Quartieren deutlich. Hier würden **Arm und Reich, Jung und Alt** sowie Menschen mit **unterschiedlichsten** Hintergründen oder **Problemen** aufeinandertreffen. Diese **Vielfalt soll gewahrt und erhalten werden** (A15). Gleichmaßen ist der Zustand des Österreichischen Platzes für viele Bürgerinnen und Bürger nicht zufriedenstellend. So regten Teilnehmende an, dass sich zukünftig **individuelle Identität(-en) entwickeln kann/können**, oder dass **nutzungsoffene, wenige aber verschiedenartige Angebote** entstehen. Ein **Spielplatz und Ruhe-Rückzugsorte** waren in diesem Zusammenhang auch Thema (A16).

Ziele und Aufgaben des Wettbewerbs:

Öffentlicher Personennahverkehr

Die anwesenden Bürgerinnen und Bürger regen an, dass durch **Busspuren auf beiden Seiten der ÖPNV attraktiver gemacht werden kann** (A17/1). Zudem wird darauf aufmerksam gemacht, dass bei der Planung auch die **Haltestellen und Busspuren der auf der B14 verkehrenden Buslinien 43, 44 und 92 mit eingeplant werden müssen** (A18).

STATION A: Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR



Autoverkehr

Besondere Bedeutung für den Autoverkehr im Bereich hat der Österreichische Platz. Aufgrund seiner Funktion als zentraler Knotenpunkt des MIV wird durch die große Menge an Fahrzeugen die Aufenthaltsqualität vor Ort stark eingeschränkt. Hier wurde konkret eine **Aufwertung der Verkehrssituation zugunsten der Aufenthaltsqualität**, durch eine geänderte Verkehrsführung, insbesondere im Wege der **Auflösung der dortigen Brückenkonstruktion** (A19/1), angeregt. Auch die **Schaffung von Parkplätzen** an diesem Punkt wurde gewünscht – bspw. **unter einer potenziellen Überdeckung des Platzes** (A20/2). Des Weiteren wird angeregt, die **Verkehrssituation im Bereich Torstraße Richtung Eberhardstr zu verbessern**. Eine mögliche Maßnahme wird hier in der **Reduzierung auf zwei einfahrende und eine ausfahrende Spur** gesehen, **wobei eine der einfahrenden Spuren eine Busspur darstellen könnte** (A21/3). Eine andere Anregung adressiert die **Umgestaltung der Torstraße und der entsprechenden Querspange in eine Fußgängerzone** (A22/4). Eine weitere Idee der Bürgerinnen und Bürger hatte zum Inhalt, den **Parksuchverkehr aus dem Heusteigviertel herauszuhalten** und damit das Verkehrsverkommen im Quartier zu reduzieren (A23/5).

Viele Bürgerinnen und Bürger empfinden das hohe Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als große Belastung. Dementsprechend gingen viele Überlegungen für diesen Abschnitt der B14 in Richtung Verkehrsreduzierung, -verlagerung und hierdurch generell zur Verkehrsberuhigung ein. Auf der Hauptstätter Straße könne für den nach einer potenziellen Untertunnelung oberirdisch **verbleibenden Verkehr eine verbesserte Verkehrsführung** beispielsweise durch das **Ersetzen der Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre** (A24) erwirkt werden. Insgesamt gelte es, die anliegenden **Wohnviertel vor Ausweichverkehr zu schützen** – dies gelte sowohl für den Durchgangsverkehr als auch parkende Autos, **also sowohl für den fahrenden, als auch den ruhenden Verkehr** (A25). Eine **Verkehrsberuhigung** könnte beispielsweise durch eine **Reduzierung der Fahrspuren erfolgen** bzw. eine **Reduzierung der erlaubten Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h** (A26). Um negative Auswirkungen des MIV zu vermeiden, wurden einige Vorschläge zur **Verlagerung von oberirdischen verkehrenden Autos z. B. in Tunnel oder Überdeckelungen** (A27) eingebracht. Insbesondere die **Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h** könnte aus Sicht der Teilnehmenden mitunter Verbesserungen in Sachen **Lärmschutz** (A28) mit sich bringen. Eine andere Anregung erklärte das Ziel, den Abschnitt **von 50 Prozent des Privatverkehrs zu entlasten**. Dies könne gelingen, wenn eine **Befahrung ausschließlich Gewerbetreibenden, Ärzten, Polizei und Rettungskräften, Warenlieferungsverkehr** gestattet wird (A29). Angemerkt wurde aber auch, dass die **B14 als wichtige Automobilachse erhalten bleiben soll, wenn auch nicht in der jetzigen „Brutalität“** (A30). Schlussendlich werden auch **mehr autofreie Räume entlang der B14** angeregt, was beispielsweise im Wege einer **Reduzierung der Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr** (A31) auf der B14 erreicht werden könnte.

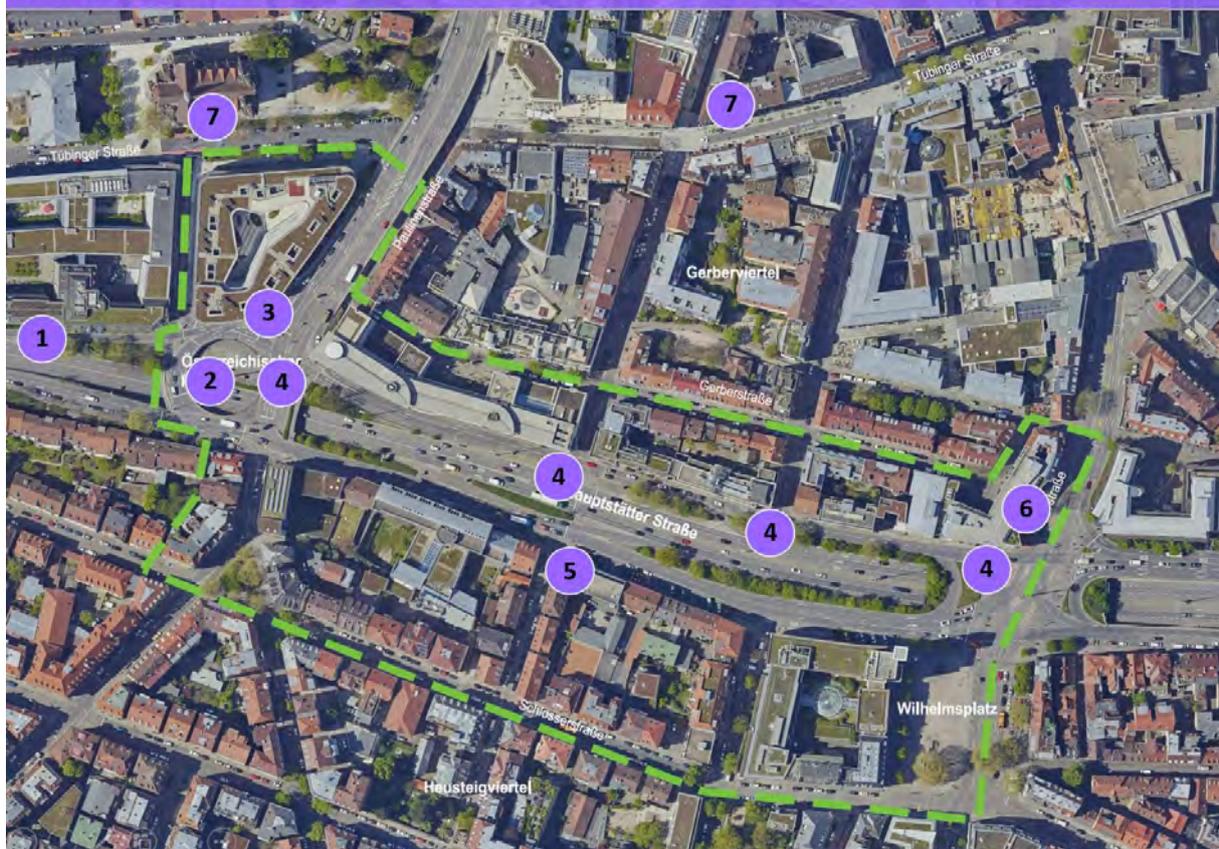
STATION A: Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz AUTOVERKEHR**Fußverkehr**

Die B14 wird von vielen Bürgerinnen und Bürgern als trennendes Element zwischen Heusteig- und Gerberviertel wahrgenommen. Insbesondere in Bezug auf die Fußwegebeziehungen wird die durchschneidende Wirkung der B14 kritisiert. Dementsprechend war eines der Hauptanliegen der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger, dass die Situation für die Fußgänger aufgewertet werden soll. Es gingen zahlreiche Anregungen ein, wie attraktive Wegverbindungen zwischen verschiedenen Punkten entlang der Hauptstätter Straße geschaffen werden könnten. So wird konkret **mehr Raum für den Fußverkehr und bessere Querungsmöglichkeiten bspw. auf Höhe des Lidl (A32/1)** angeregt. Auch die **Verknüpfung des Österreichischen Platzes mit dem Heusteigviertel** soll aus Sicht einer Anregung durch das Einräumen von **mehr Platz für Fußgänger (A33/2)** aufgewertet werden. Zudem sollen **Übergänge**, die mehrere **Ebenen** bewältigen mittels **Aufzüge barrierefrei** ausgestaltet werden – so bspw. die Achse zwischen **Paulinenstraße und Österreichischer Platz (A34/3)**. Eine **Querung der Hauptstätter Straße „in einem Rutsch“** – also ohne unangenehme Wartezeiten auf der Verkehrsachse – wird konkret für die Übergänge **Wilhelmsplatz-Torstraße, Sophienstraße sowie Weißenburgstraße-Paulinenstraße** angeregt. Hier könne eine **optimierte Ampelschaltung mithilfe eines kürzeren Takts bzw. verkürzten Ampelphasen (A35/4)**, Abhilfe leisten. Zudem wird die **unangenehme Fußgängersituation im Bereich des Gehweges entlang der**

Hauptstätter Straße thematisiert: Aus Sicht eines Teilnehmenden gelte es hier zunächst, **Müll, Dreck und Taubenkot zu entfernen** (A36/5). Zudem wird eine **attraktivere Verbindung zwischen Wilhelmsplatz und der Innenstadt angeregt** (A37/6). Im Bereich der **Tübinger Straße** kommt es gemäß einer Meinung derzeit oftmals zu **Konflikten zwischen Fußgänger und Fahrradfahren**, da die Verkehrsräume nicht entsprechend getrennt sind und **wenig wechselseitige Rücksichtnahme** (A38/7) besteht. Auch hier sollen Lösungen gefunden werden, um die Situation für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

Grundsätzlich werden **barrierefreie Überquerungen für Fußgänger entlang der B14** im Bereich angeregt. Konkret werden **Zebrastrifen und „Querungen im Quadrat“ an jeder Kreuzung** (A39) gewünscht. Überdies soll die oben bereits thematisierte **trennende Wirkung der B14 mit regelmäßigen (alle 50 Meter) Querungsmöglichkeiten für Fußgänger** (A40) reduziert werden. In diesem Zusammenhang wird auch angeregt, dass **Fußwege von Fahrradfahrern freigehalten werden sollten**. Derzeit würden viele Radfahrer auf den Bordstein ausweichen, was durch **mehr Kontrollen** (A41) verhindert werden könnte.

STATION A: Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz FUSSVERKEHR



Radverkehr

Parallel zur Hauptstätter Straße verläuft im Abschnitt A auf der Tübinger Straße die Radroute 1 der Stadt Stuttgart. Vor dem Hintergrund einer **verbesserten Radwegeführung** formulierten mehrere Anregungen das Ziel, den angesprochenen **Radweg von der Tübinger auf die Hauptstätter Straße zu verlegen** (A42/1, A43/2) und somit die zentrale Verkehrsachse der

B14 für den Radverkehr nutzbar zu machen. Konkret wurden **Fahrradwege auf beiden Seiten der B14** (A46/5) angeregt. Auch eine Befahrung der Paulinenbrücke ist derzeit nicht mit dem Fahrrad möglich, weshalb von Seiten der Bürger die Anregung geäußert wurde, die **Paulinenbrücke für den Radverkehr zu öffnen und diese dann an die umliegende Fahrradinfrastruktur anzubinden** (A44/3). Darüber hinaus wird die **Anbindung des Heusteigviertels** im Hinblick auf das Fortbewegungsmittel Fahrrad als unzureichend betrachtet, weshalb eine entsprechende **Verknüpfung** (A45/4) gewünscht wird.

Grundsätzlich war auch das Anliegen nach **mehr Platz** für Fahrradfahrer Gegenstand von Anregungen der Bürgerinnen und Bürger (A45/4). Es ist den Bürgerinnen und Bürger ein Anliegen, **den Fahrradverkehr auf der Hauptstätter Straße zu fördern**. Wichtig ist dabei Vielen, dass der Radverkehr **nicht auf Mischflächen** (A49) stattfindet, sondern eine **räumliche Trennung zwischen Rad-, Fuß- und Autoverkehr** erfolgt (A48). Es wurde der Wunsch geäußert, dem Radverkehr auf der Hauptstätter Straße viel Raum zu bieten, beispielsweise durch die **Befahrung einer bisherigen B14-Autospur** (A47).



Grünflächen

Deutlich wurde das Anliegen nach mehr Begrünung im Bereich des Österreichischen Platzes (A50/1). Häufiger wurde zudem der Wunsch nach einem **Stadtboulevard** formuliert. Dieser stelle eine Möglichkeit dar, **mehr Grün an die Hauptstätter Straße** (A51/2) zu bekommen. Eine weitere Anregung sieht vor, **asphaltierte Gastronomief Flächen zwischen Wilhelms-**

und Österreichischen Platz entlang der östlichen Seite der B14 zugunsten von Grünflächen zu reduzieren (A52/3). In ihrem aktuellen Zustand ist der Stadtraum der B14 im Gebiet des Abschnitts A zu wenig begrünt, hierin waren sich die Bürgerinnen und Bürger einig. Vielen ist es ein Anliegen, dass sich dies ändert. So adressierten Anregungen beispielsweise eine **Reduzierung von Verkehrsflächen bzw. Verkehr allgemein zugunsten von Grünflächen** (A53), die **Begrünung des öffentlichen Raums** (A55) – bspw. am **Österreichischen Platz** (A50/1) – sowie ein **ausgewogenes Verhältnis zwischen Parkplätzen und Bäumen im Straßenraum** (A56). Mit **großen Bäumen** könne auch **mehr Schatten** (A57) generiert werden, lautete ein weiterer Kommentar. Darüber hinaus wurde die **Freilegung des Nesenbachs mit entsprechender Ufergestaltung** (A54) sowie die **bessere Herausarbeitung des Hangfußes** (A58) thematisiert.

STATION A: Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz GRÜNFLÄCHEN



Öffentliche Räume / Plätze

Mit dem Österreichischen Platz und dem Wilhelmsplatz finden sich im Abschnitt A zwei wichtige Orte mit der Bezeichnung „Platz“ im Namen. In den Augen vieler Bürgerinnen und Bürger erfüllt der Österreichische Platz jedoch nicht die einem „Platz“ allgemeinerweise zugeschriebene Funktion. Der Wunsch wurde laut, **den Platz wieder als solchen erlebbar zu machen**. Hierfür wurden einige Ideen und Anregungen eingebracht. Diese reichten von einer **Überdeckung des „Auges“ über eine Begrünung** (A63/5) bis hin zu **Nutzungsangeboten für Jugendliche (Street Soccer, Basketball, Skating etc.)** (A64/6) auf dem Platz unter dem Rondell. Selbst eine **Bademöglichkeit** (A65/7) wurde vorgeschlagen. Weitere Anregungen

hatten zum Inhalt, den **Platz als verkehrsfreie Fläche** (A62/4) zu gestalten und nach Möglichkeit **in seiner Nutzung eine Verbindung zu seinem Namen herzustellen (Österreich)** (A61/3). Ferner wurde angeregt, das **Heusteigviertel besser an den Österreichischen Platz anzuschließen** (A66/8).

In Bezug auf den Wilhelmsplatz war es den Bürgerinnen und Bürgern ein Anliegen, **den Platz als identitätsstiftenden Platz zu erhalten** (A68/10) und gleichzeitig mit **ruhigen Rückzugsorte einen Gegenpol zum brummenden Leben auf dem Platz zu schaffen** (A70/12). Aktuell sind dort die Straßenbereiche so angelegt, dass diese die meiste Zeit am Tag in der Sonne liegen und der öffentliche Raum im Schatten. Häufig kam der Wunsch auf, diese **Situation zu spiegeln und den Straßenbereich in den Schatten zu legen, während die Aufenthaltsorte im sonnigen Bereich liegen** (A71/13). Doch nicht nur zu den Plätzen hatten die Teilnehmenden Wünsche und Ideen. Wichtig war ihnen auch die Verbindung von verschiedenen öffentlichen Räumen. So wurde beispielsweise der Wunsch formuliert, die **Marienkirche besser in die Hauptstätter Straße einzubinden** (A59/1) oder die **Paulinenbrücke besser an die umliegende Straßeninfrastruktur anzubinden** (A60/2). Darüber hinaus wurde auch eine **Aufwertung des Innenhofs des Bürgerbüros Mitte** (A72/14), von der Hauptstätter Straße her zu erreichen, angeregt. Zudem beinhaltete ein Anliegen die **Öffnung der Räume im Erdgeschossbereich hin zur Straße – bspw. durch gewerbliche Nutzungen, Gastronomie oder einen Stadtteiltreff** (A67/9). Zusammenfassend ist es der Bürgerschaft also wichtig, dass der **öffentliche Raum** im Rahmen des städteplanerischen Wettbewerbs **gestaltet und verbunden** wird (A73). Auch die Idee zu **Boulevard-Flächen** wurde erneut aufgegriffen (A74).

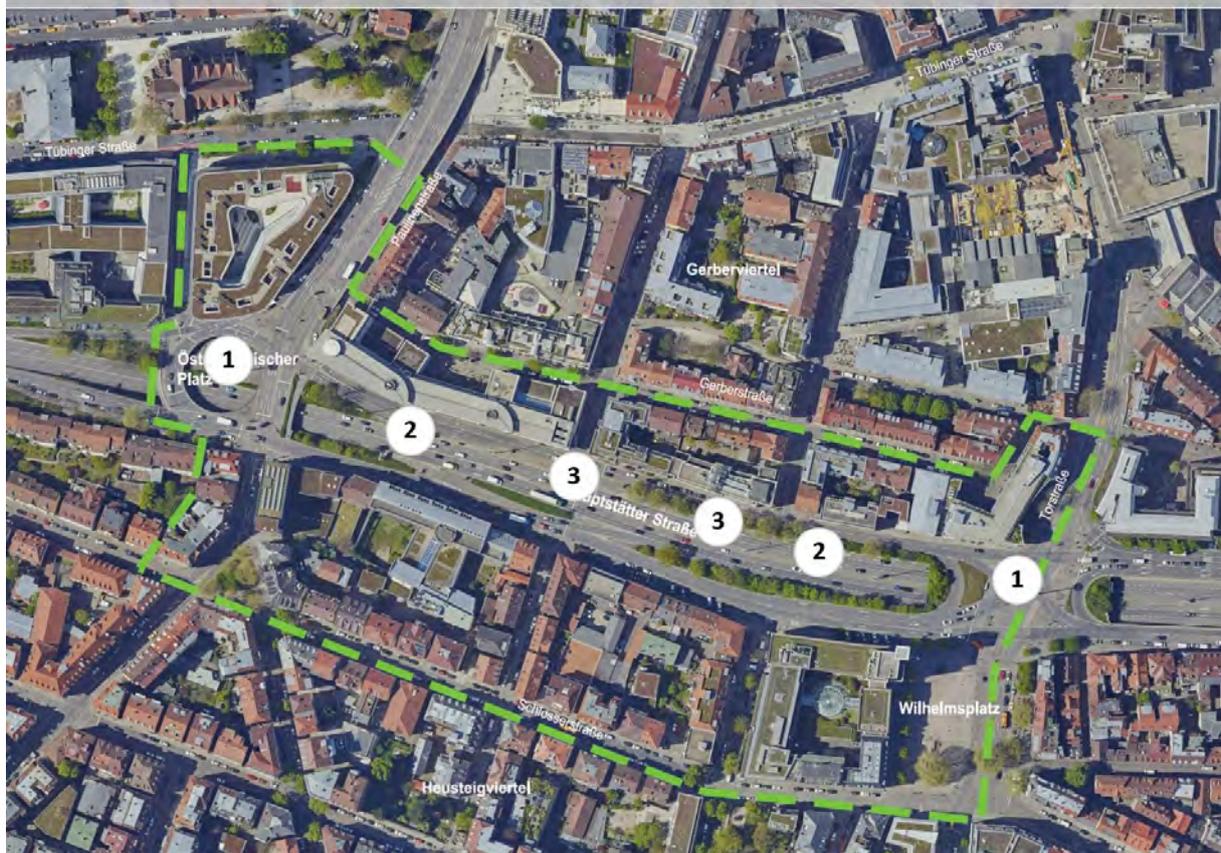
STATION A: Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz ÖFFENTLICHE RÄUME / PLÄTZE



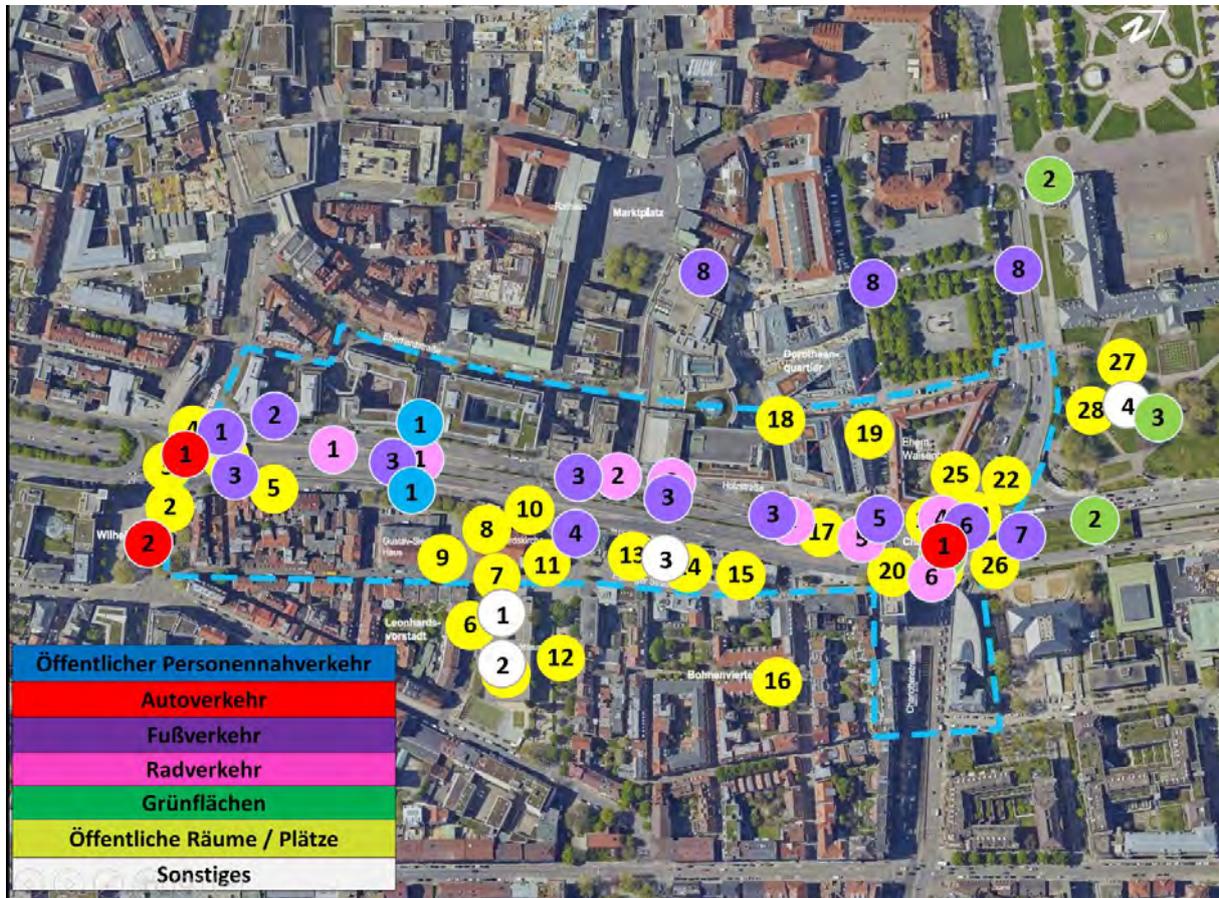
Sonstiges

Manche Bürgerinnen und Bürger äußerten auch Wünsche außerhalb der vordefinierten Kategorien. So wurde zum Beispiel **attraktives Wohnen an der Hauptstätter Straße (A76/2)** oder eine **Bebauung der heutigen Mittelspuren mit Wohnen, Cafés und Bars auf der B14 (A77/3)** gewünscht. Hiervon abgesehen wurde die **Untertunnelung von Charlottenplatz bis Österreichischen Platz** und in diesem Zusammenhang die **Stilllegung der Kreuzungen Wilhelmsplatz-Torstraße und Österreichischer Platz** angeregt (A75/1).

STATION A: Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz SONSTIGES



ii. Station B: Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz



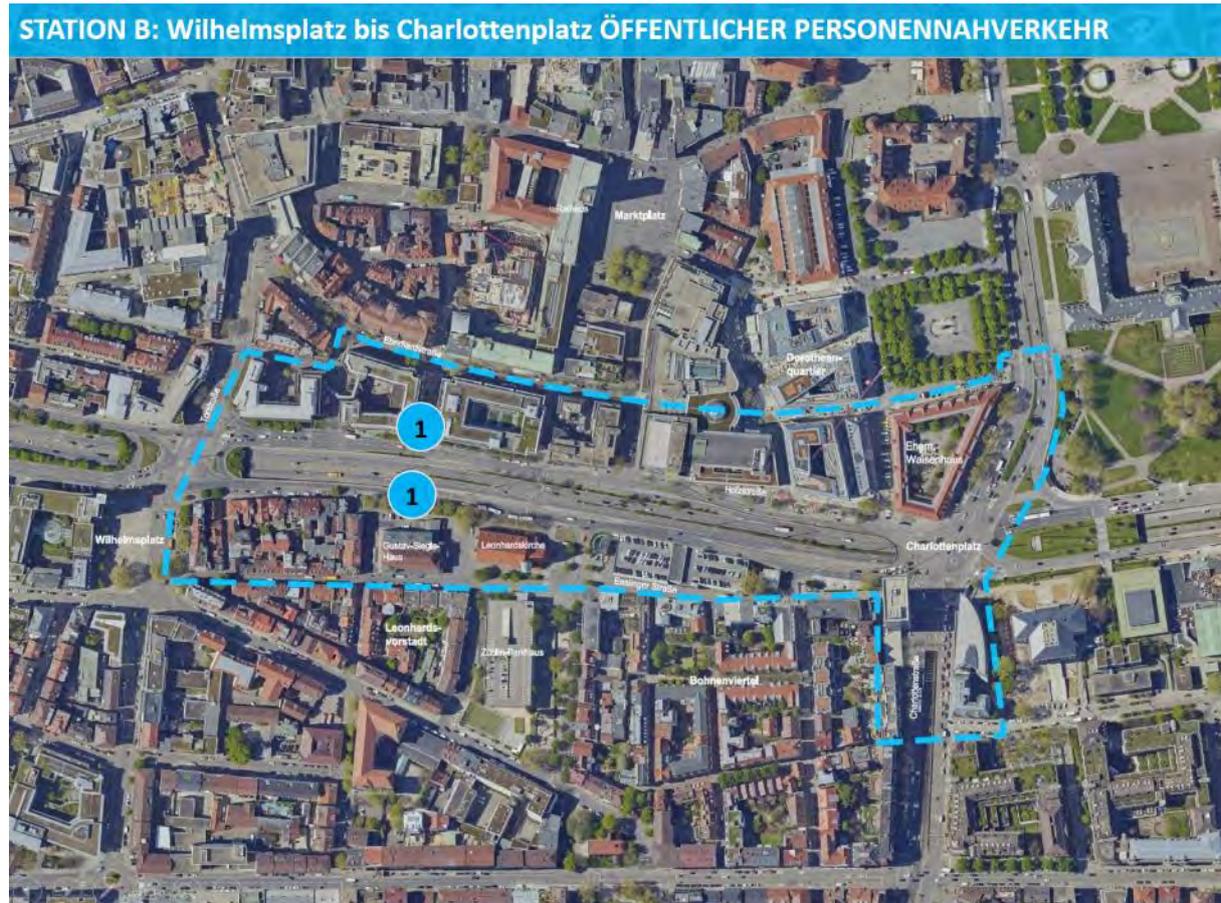
Identität:

Mit der Leonhardsvorstadt auf der einen und dem Marktplatz auf der anderen Seite der B14 soll der Bereich zwischen Wilhelmsplatz und Charlottenplatz wieder als die **Altstadt Stuttgart** (B1), als das **Herz der Stadt** (B2), der **Puls von Stuttgart** (B3), wahrgenommen werden. Der Abschnitt soll als das **Tor zur Stadt** (B4) entsprechend wieder zusammengeführt werden. Die **kleinteilige Bauweise** (B5) der Altstadtviertel gilt es hinsichtlich des städtebaulichen Gesamtbilds – insbesondere bei einer Neubebauung des Züblin- und des Breuninger Parkhauses – **zu erhalten** und zu integrieren und dabei **kleine, reizreduzierte, nicht kommerzielle, begrünte, mit großen Bäumen** gestaltete **Rückzugsorte** (B6) und **Aufenthaltsräume** (B7) zu schaffen. Die **Vielfalt** (B8) der Viertel, die Durchmischung von **Handwerk, Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Kultur, Kleinkunst, Gastronomie, Multi-Kultur** und **Individualität** (B9-B15) sollen den Abschnitt prägen. **Grünflächen** (B16) und ein **Boulevard** (B17) sollen das **lebendige** (B18) Viertel charakterisieren. Auch soll das **Rotlichtviertel** mit seinem besonderen Charakter erhalten und mit dieser Vielfalt **durchmischt** (B19) werden.

Ziele und Aufgaben des Wettbewerbs

Öffentlicher Personennahverkehr

Der **Öffentliche Personennahverkehr** soll **aufgewertet** werden (B20/1). Seitens der Bürgerschaft wird vorgeschlagen, auf **beiden Seiten der B14 separate Busspuren** einzuplanen.



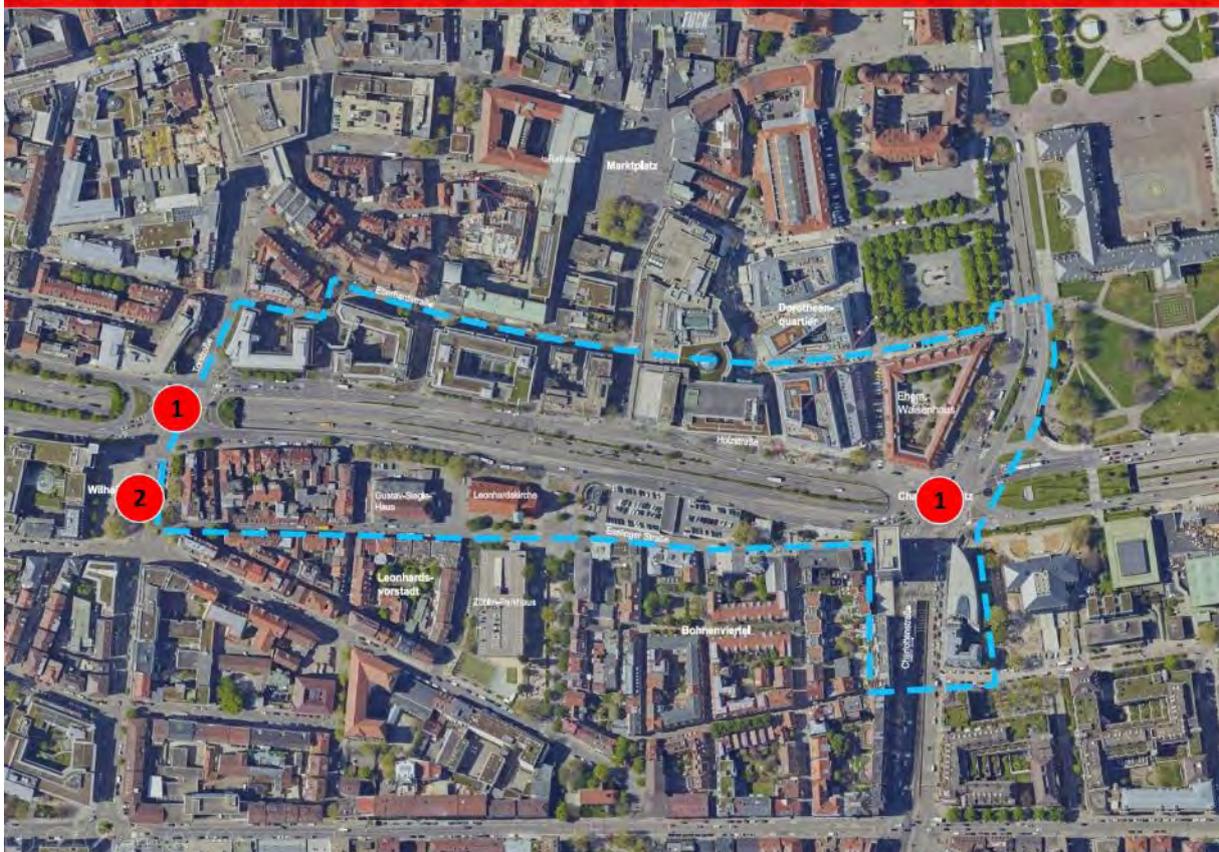
Autoverkehr

Es kommt der Vorschlag, an den großen Kreuzungen bspw. **Kreisverkehre statt Lichtsignalanlagen** zu installieren, um so **Strom zu sparen** (B21/1). Mit Blick auf den Wilhelmplatz wird vorgeschlagen, die **Belebbarkeit des Platzes** und die **Bedingungen der Gastronomie zu verbessern** (B22/2), in dem die **Achse der Wilhelmsstraße wieder mittig verläuft** und **den Platz in zwei Teile teilt**.

Auch wird angeregt, die **Charakteristika der einzelnen Bereiche sichtbarer** und **Straßen besser lesbar zu machen**, so dass die **Identität der Bereiche erlebbar** wird (B23). Dies kann bspw. durch **Begrünung** geschehen und / oder **eine Straßenführung so, dass Wegebeziehungen / Charakteristiken sichtbar** sind.

Mit Blick auf den Autoverkehr verspüren viele Bürgerinnen und Bürger den starken Wunsch einer **Reduktion des Autoverkehrs im Abschnitt (B24)** mit dem Ziel, den **Verkehr wahrnehmbar zu reduzieren (B25)** bspw. durch eine Untertunnelung. Der **Verkehr soll umgeleitet und reduziert** werden, eine **Auflösung als Bundesstraße** gilt es zu überprüfen (B26). Ein Bürger schlägt zudem vor, den **privaten Individualverkehr mit Autos – außer für Gewerbe, Polizei, Schichtarbeiter, Feuerwehr, Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Warenauslieferungen etc. – um 50 Prozent zu reduzieren (B27)**.

STATION B: Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz AUTOVERKEHR



Fußverkehr

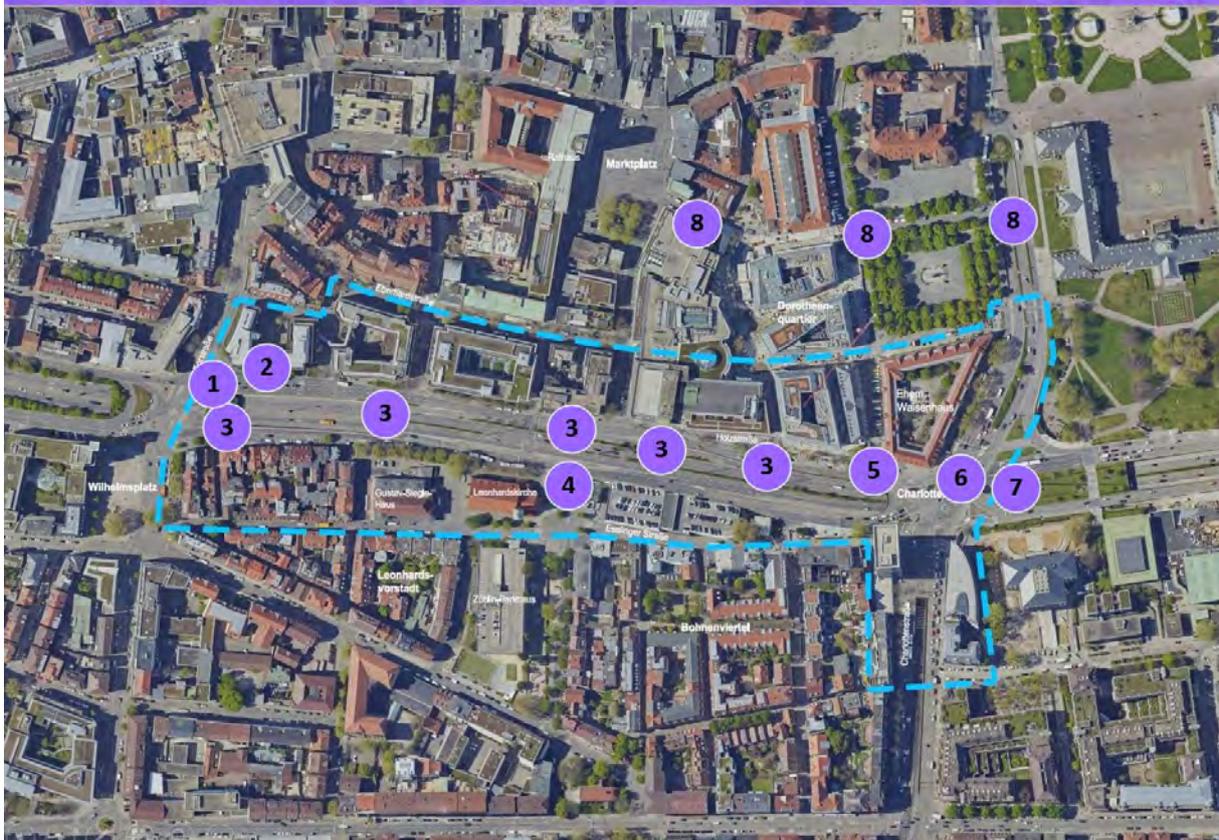
Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich **sichere Fußwege entlang der Straße** insbesondere auf der Höhe des **Bürgerbüros in Richtung Eberhardstraße (B28/1)**. Diese sollen **breit genug für Rad- und Fußverkehr** sowie **sicher abgegrenzt zur Straße** gestaltet sein. Vom **Wilhelmsplatz** soll eine **Wegebeziehung über die Hauptstätter Straße** wiederhergestellt werden (B29/2), bspw. durch eine **Überdeckung des Verkehrs**.

Für Fußgänger sollen zudem insbesondere **schnelle**, nach Möglichkeit **zahlreiche, barrierefreie Überquerungen der B14** entlang der alten Achsen also **Höhe Altes Waisenhaus, Pfarrstraße, Rosenstraße, Nadlerstraße, Gustav-Siegler-Haus / Dornstraße** und am **Wilhelmsplatz / Torstraße** sowie über die Konrad-Adenauer-Straße ermöglicht werden (B30/3, B31/4, B33/6). Zudem soll eine **Überquerung der B14** für Fußgänger die **Eberhardstraße** und das **Dorotheenquartier** anschließen (B32/5), bspw. durch einen **begrüntem Deckel**

auf Höhe des alten Waisenhauses und vor dem Hintergrund einer großzügigen Lösung bis Achse Sporerstraße / Rosenstraße. Überdies werden für den Charlottenplatz fußgängerfreundliche, schnelle und auch im Hinblick auf Rollatoren und Kinderwagen barrierefreie Überwege angeregt (B33/6, B34/7)

Darüber hinaus sollen aber auch Orte um die B14 herum, so zum Beispiel von der Markthalle / Dorotheenquartier über den Karlsplatz hin zum Schloss autofrei (B35/8) und für Fußgänger entsprechend gestaltet werden. Auch wird eine Entwicklung eines Boulevards vorgeschlagen (B36). Damit die Wege zwischen den Straßenseiten der B14 für Fußgänger kürzer sind, werden breite Fußwege vorgeschlagen (B37).

STATION B: Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz FUSSVERKEHR

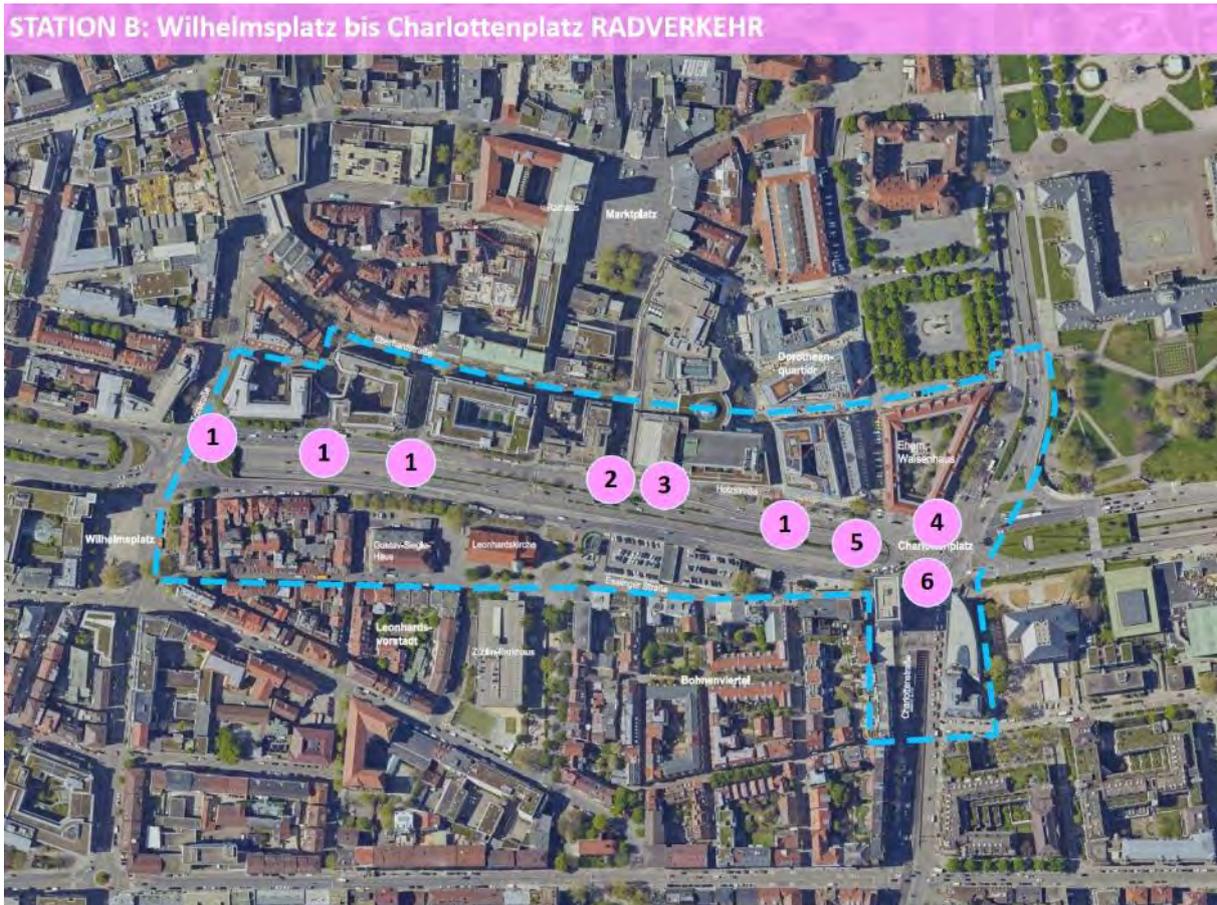


Radverkehr

Entlang der alten Achsen, also Höhe Altes Waisenhaus, Pfarrstraße, Rosenstraße, Nadlerstraße und Gustav-Siegle-Haus, Dornstraße sowie Torstraße, soll eine schnelle, nach Möglichkeit barrierefreie Überquerung der B14 für den Fahrradverkehr ermöglicht werden (B38/1). Der Fahrradweg am Baurechtsamt / Ecke Eberhardstraße soll breiter und besser aufgezeichnet (B39/ 2) sowie sicherer werden (B40/3). Für letzteres notwendig ist entweder eine Schließung des Parkhauses oder eine Verlegung des Radweges (B40/3). Rund um die Charlottenstraße soll das Radverkehrsnetz verbessert werden (B41/4), bspw. in dem die Radwege aus der Charlottenstraße umgeleitet werden. Auch wird vorgeschlagen, die

Ampelschaltung am ehemaligen Waisenhaus / Charlottenplatz rad- und fußverkehrsfreundlich anzupassen (B42/5) bzw. eine Querung der Kreuzung für den Radverkehr ohne Zwischenstopp (B43/6).

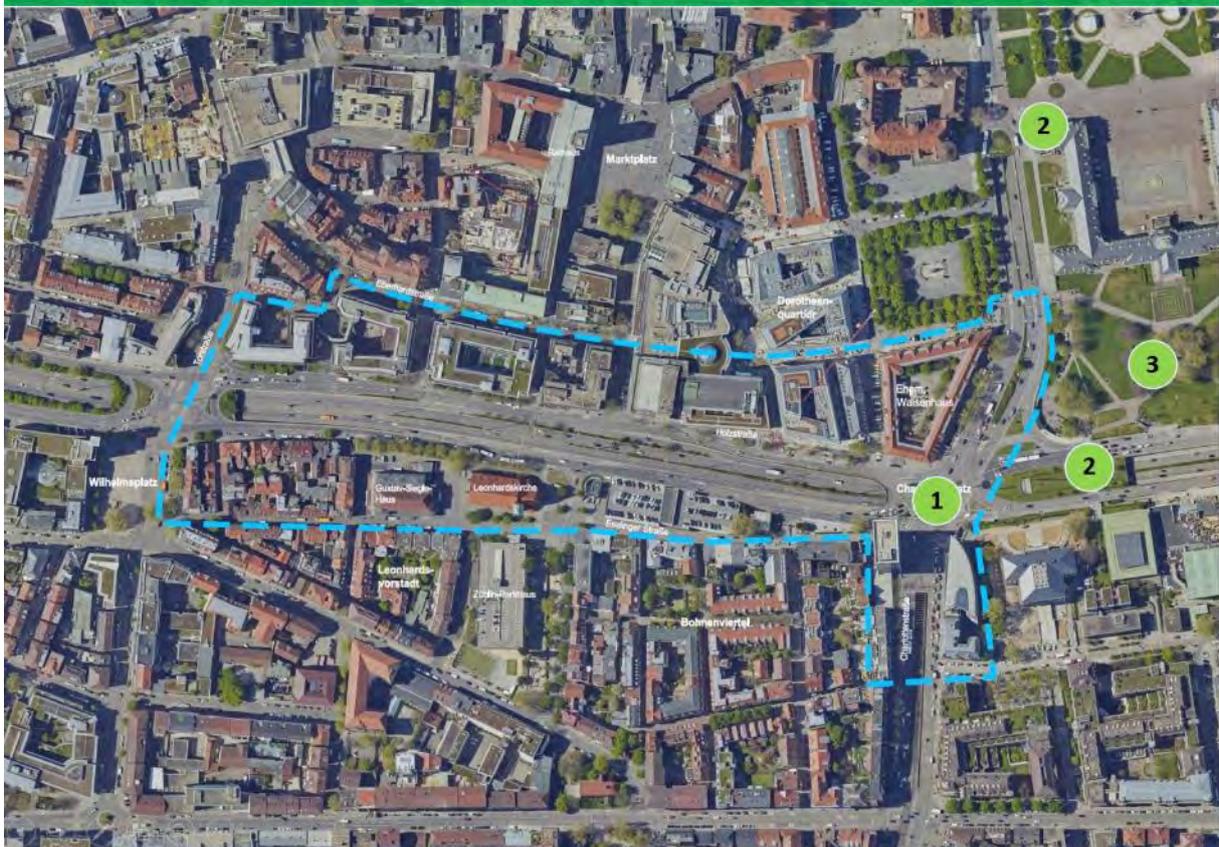
Viele Bürgerinnen und Bürger wünschen sich im Allgemeinen entlang der B14 eine **Rad-schnellverbindung (B44, B45)**. Die **Straßenüberquerungen sollen an vielen Stellen erleichtert und durchlässiger werden (B46)**.



Grünflächen

Es wird gewünscht, dass der **Charlottenplatz begrünt und grüne Achsen zum Stadtpark hergestellt werden (B47/1)**. Es wird zudem darauf verwiesen, die **begrünte Sichtachse vom Stadtpalais zum Schlossplatz wiederherzustellen (B48/2)**. Zudem wird der Wunsch geäußert, den **Akademiegarten nicht zu beschneiden (B49/3)**.

Von vielen Bürgerinnen und Bürger wird im Allgemeinen eine **Begrünung des ganzen Abschnittes entlang der B14 gewünscht (B50, B51)**. Als Maßnahmen werden eine **Allee und begrünte Nutzflächen vorgeschlagen**. Auch sollen **unnötig versiegelte Flächen am Rand der B14 umgewandelt und begrünt werden (B52)**. Zudem soll durch Begrünung, bspw. in Form von **Dach- oder Fassadenbegrünung, das Stadtklima verbessert werden (B53)**.

STATION B: Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz GRÜNFLÄCHEN

Öffentliche Räume / Plätze

Auf den Wilhelmsplatz blickend ist es der Wunsch der Bürgerschaft, die **Aufenthaltsqualität zu stärken und Querungsmöglichkeiten zu schaffen** (B54/1). Der Platz soll in einer **Einheit** erscheinen und die **beiden Teile miteinander verbunden** werden, indem es bspw. nur ein bis zwei Fahrspuren gibt (B55/2). Der **Platz soll belebt werden und als Platz gestaltet werden** (B56/3). Eine **Untertunnelung vom Wilhelmsplatz bis zum Charlottenplatz** ist zu prüfen (B57/4). Vom Wilhelmsplatz aus in Richtung Leonhardsplatz sollen die **schönen Häuserfassaden erlebbar gemacht** werden, bspw. durch **großzügige Gehwege, Freihalten der Fassaden und eine nicht zu hohe und dichte Begrünung** (B58/5).

Mit Blick auf das Gebiet rund um die Leonhardskirche wird vorgeschlagen, einen **linearen Park / Platz als Achse nördlich der Kirche durch die Leonhardsvorstadt** zu ziehen (B59/6). Von vielen Personen wird der Wunsch geäußert, den **öffentlichen Raum zu verbessern** und damit einhergehend die **Drogenproblematik behutsam zu steuern**, bspw. durch **Fixerstuben, die 24/7 geöffnet haben** (B60/7). Damit einhergehend ist es auch der Wunsch zahlreicher Bürgerinnen und Bürger, um die Leonhardskirche sowie insbesondere in Richtung **Gustav-Siegele-Haus Aufenthaltsräume zu schaffen und den Platz um die Kirche wieder zusammenzuführen, die Platzqualität zu verbessern** und ihn gar in die **B14 rein aufzubrechen** (B61/8, B62/9, B63/10, B64/11). Hierfür wird vorgeschlagen, den **Platz um die Kirche räumlich zu fassen, Bänke aufzustellen, öffentliche und nicht gewerbliche Räume zu**

schaffen, keine Kübelpflanzen mehr aufzustellen, der Vermüllungssituation entgegenzuwirken und die Toilettensituation zu verbessern (B61/8, B62/9, B63/10, B64/11). Das Vermüllungsproblem hinter der Leonhardskirche am Spielplatz im Bohnenviertel gilt es lösen (B65/12), bspw. indem regelmäßige Kontrollen durchgeführt werden.

Bei einer **Neubebauung des Züblin- und des Breuninger Parkhauses** soll die **kleinteilige Parzellierung der Viertel mit Erdgeschossnutzung** beachtet werden und **in Anlehnung an das Bohnenviertel in einer aufgelockerten Kubatur gebaut werden und somit die räumliche Trennung zwischen Stadt und Bohnenviertel aufgehoben werden (B66/13, B67/14)**. Ein weiterer Vorschlag lautet, das **Parkhaus Breuninger durch das Filmhaus zu ersetzen und eine Tiefgarage zu bauen (B68/15)**. Im Bohnenviertel soll die **Sauberkeit erhöht und das Vermüllungsproblem gelöst werden, bspw. durch Ordnungsstrafen, mehr Mülleimer, eine häufigere Leerung (B69/16)**. Es wird zudem der Wunsch geäußert, die **Rampen / Tunnelstruktur der Unterführung Holzstraße schöner zu gestalten (B70/17)**. Auch kommt der Hinweis auf, den **alten Stadteingang an der Dorotheenstraße zu revitalisieren und an die Geschichte anzubinden (B71/18)**.

Zwischen Dorotheenquartier und ehemaligem Waisenhaus wünschen sich einige Bürgerinnen und Bürger **einen Platz mit Aufenthaltsqualität** bspw. durch einen **Brunnen (B72/19)**. Am Charlottenplatz wird eine **Flächengewinnung für Grün, Fuß- und Radverkehr mit optional neuen Stadtkanten** gewünscht, in dem bspw. die **Fahrspuren reduziert** werden (B73/20). Der **Charlottenplatz soll als Platz belebt und oberirdisch gestaltet** werden (B74/21, B73/23). Auch wird das Ziel der **Überdeckelung und Begrünung des Platzes** genannt (B75/22). Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich **Platz mit Aufenthaltsqualität und auf dem auch Sport- und Spielflächen** vorfindlich sind (B77/24, B78/25). Die **U-Bahn Zugänge** am Charlottenplatz sollen **sicherer und zugänglicher** werden, bspw. in dem sie heller und offener gestaltet werden (B79/26). Der Akademiegarten soll **attraktiver und belebt werden, bspw. indem er am Rand baulich eingefasst wird wie z.B. am Münchener Residenzgarten (B80/27, B81/28)**.

Im Allgemeinen wird der Wunsch geäußert, den Straßenraum der **B14 auf ein menschliches Maß zurückzuführen (B82)**. Die **verschiedenen Verkehrsteilnehmer sollen gleichberechtigt und baulich voneinander getrennt sein und zugleich die Straße überquerbarer werden (B83, B84)**. Weniger **Autoverkehrspuren, mehr Hüpfinseln, Busspuren** breitere Rad- und boulevardähnliche Fußwege sollen das Straßenbild prägen. Die **Aufenthaltsqualität an der B14 soll verbessert werden, Fuß- und Radüberquerungen barrierefrei gestaltet sein, bspw. durch eine Untertunnelung des Verkehrs (B85)**.

Die **alten Straßenzüge sollen über die B14 hinweg wieder verbunden (B86)** werden, **alte Achsen wiederhergestellt werden (B87)** und die **Stadtteile auf beiden Seiten der B14 zusammenwachsen, so zum Beispiel durch eine Tunnelstruktur und einer Bebauung in der Mitte wie in der Ulmer Stadtmitte (B88)**. Zugleich soll aber auch **weniger Straßenraum** das Stadtbild prägen, bspw. durch **eine Überbauung des Mittelstreifens wie an der Ulmer Hauptstraße (B89)**. Damit einhergehend wird auch der Wunsch formuliert, **unnötige Flächen am Rand der Straße umzuwandeln und zu begrünen (B90)**. Auch wäre ein **autofrei gestaltetes Superquartier (Bsp. Barcelona)** denkbar (B91). Einige Personen möchten darüber hinaus, die **Sichtbeziehungen zu markanten Orientierungspunkten, bspw. zum Heschlacher**

Tal oder Fernsehturm, zu erhalten und zu stärken, gar neue Akzente in Richtung der Halbhöhen zu setzen (B92, B93, B94).

STATION B: Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz ÖFFENTLICHE RÄUME / PLÄTZE



Sonstiges

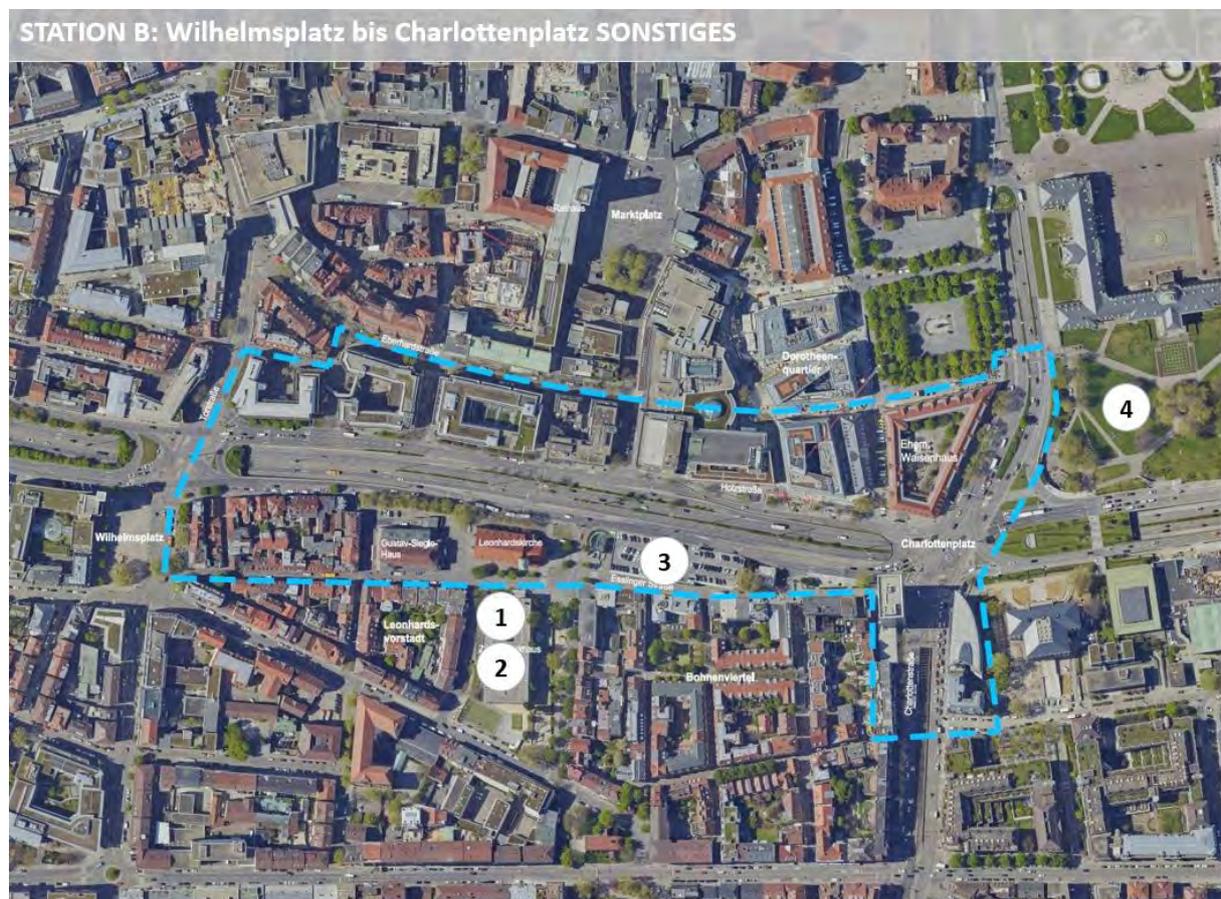
Bei einer **Neubebauung des Züblin-Parkhauses** soll die **kleinteilige Bebauung des Viertels betrachtet und integriert werden**, so zum Beispiel durch ein in die **Tiefe gehendes Lindenmuseum**, welches unterirdisch großflächige Räume zeigt, oberirdisch aber sich am **Charakter der kleinteiligen Bebauung** orientiert (B95/1). Eine weitere Person wünscht sich zudem, dass die **Nutzungsmöglichkeiten des Parkhausgeländes breit geprüft werden** (B96/2). Bei einem Neubau gilt es zudem die **Schallschutzfunktion des Breuninger Parkhauses für das Bohnenviertel zu erhalten** (B97/3). Auch wird der Wunsch geäußert, **Kultureinrichtungen am Akademiegarten zu stärken und diesen zu bebauen** (B98/4).

Ein wichtiges Anliegen vieler Personen ist zudem, **bezahlbaren Wohnraum zu schaffen**, indem bspw. **neue Wohnhäuser auf der B14** geplant und umgesetzt werden (B99).

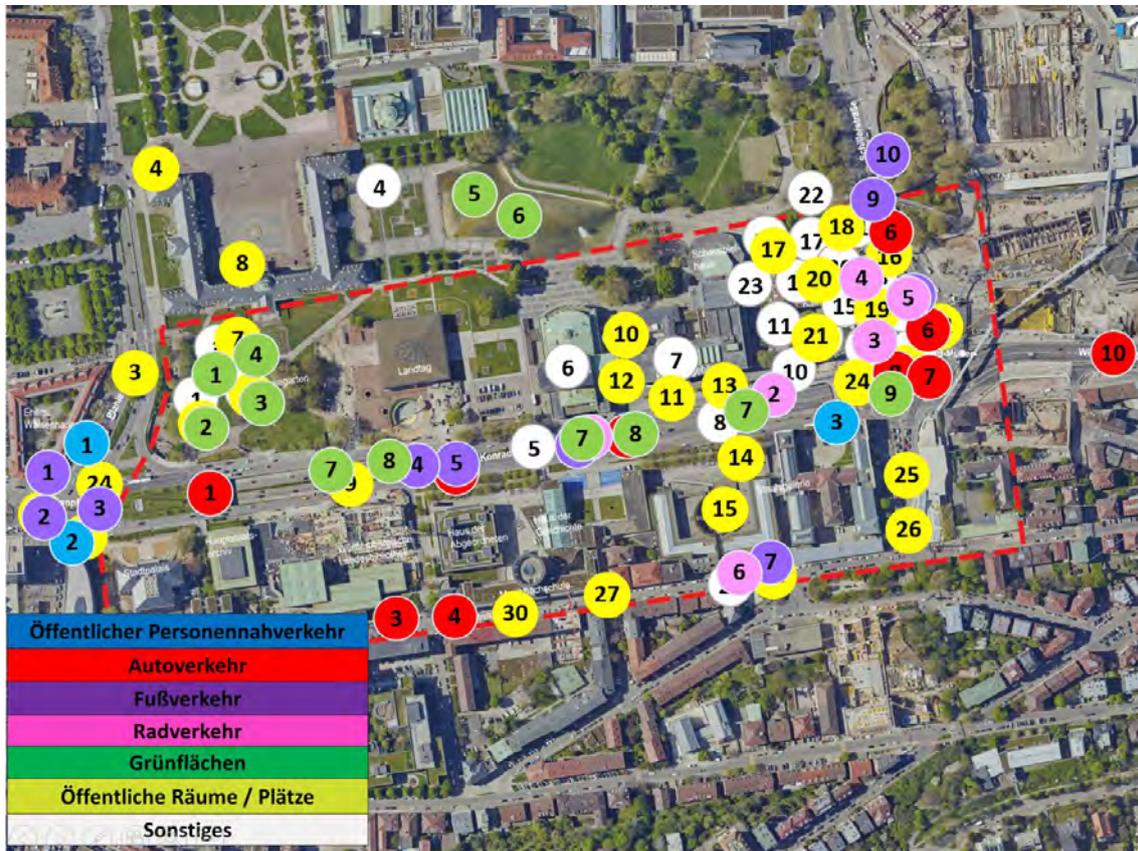
Bei der Gestaltung des Abschnittes soll darauf geachtet werden, nicht zu viel Fläche zu versiegeln. Daher sollten **reflektionsfähige und versickerungsfähige Oberflächen** in der Planung und Umsetzung Anwendung finden. So könnten bspw. **Sickerpflaster und wassergebundene Oberflächen** den Stadtraum prägen (B100). Auch sollte die **Höhenstaffelung der**

Gebäudekanten erhalten oder hergestellt werden, um den Charakter der angrenzenden Viertel baulich aufzunehmen (B101). Auch um die **Multikultur der Viertel erlebbar** zu machen, sollen die **Viertel über die B14 hinweg verbunden** werden (B102).

Bei der Gestaltung des Abschnittes soll darauf geachtet werden, nicht zu viel Fläche zu versiegeln. Daher sollten **reflektionsfähige und versickerungsfähige Oberflächen** in der Planung und Umsetzung Anwendung finden. So könnten bspw. **Sickerpflaster und wassergebundene Oberflächen** den Stadtraum prägen (B100). Auch sollte die **Höhenstaffelung der Gebäudekanten erhalten oder hergestellt werden, um den Charakter der angrenzenden Viertel baulich aufzunehmen (B101).** Auch um die **Multikultur der Viertel erlebbar** zu machen, sollen die **Viertel über die B14 hinweg verbunden** werden (B102).



iii. Station C: Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz



Identität

Entlang der Konrad-Adenauer-Straße befinden sich mit dem Landtag, dem Staatstheater, der Staatsgalerie, dem Haus der Geschichte und dem Stadtpalais viele große kulturelle und politischen Institutionen der Landeshauptstadt Stuttgart. „**Eine gebaute Ansammlung von Kultur und Politik zwischen Grünanlage und Hangfuß**“ (C1), beschrieb eine Stimme diesen Bereich. Die B14 zieht sich wie eine Schneise durch die sogenannte „Kulturmeile“. Ein Kommentar bezeichnete die jetzige Situation in Anbetracht der B14 als „**für eine Landeshauptstadt nicht würdig**“ (C2). Trotz repräsentativer Bauten und der Nähe zum Schlossgarten wirkt der Bereich zwischen Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger **unstrukturiert, leer und leblos** (C3, C4). „**Man fühlt sich verloren**“ (C5), stellt ein Kommentar fest. **Räume** können derzeit aufgrund des Verkehrs **nicht genutzt werden** (C6). Der Bereich wird als **architektonisches Chaos** – mit **viel grau** – (C7) beschrieben. Der gesamte Bereich wirke **abgenutzt** (C8) und biete **keine Ruheräume** (C9), betonten gleich mehrere Teilnehmende. Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich auch hier **Rückzugsorte**, die **klein, begrünt, mit großen Bäumen versehen** sind und **eine reizreduzierte, nicht kommerzielle Umgebung** (C10) anbieten. Viele wünschen sich zukünftig einen **hohen Grünanteil** in diesem Abschnitt (C11). Andere Stimmen wünschen sich, die **Präsenz der öffentlichen Gebäude** zu stärken, sie **nicht hinter Bäumen zu verstecken, urban zu denken** (C12) und auch „**einfach mal auszuprobieren**“ (C13).

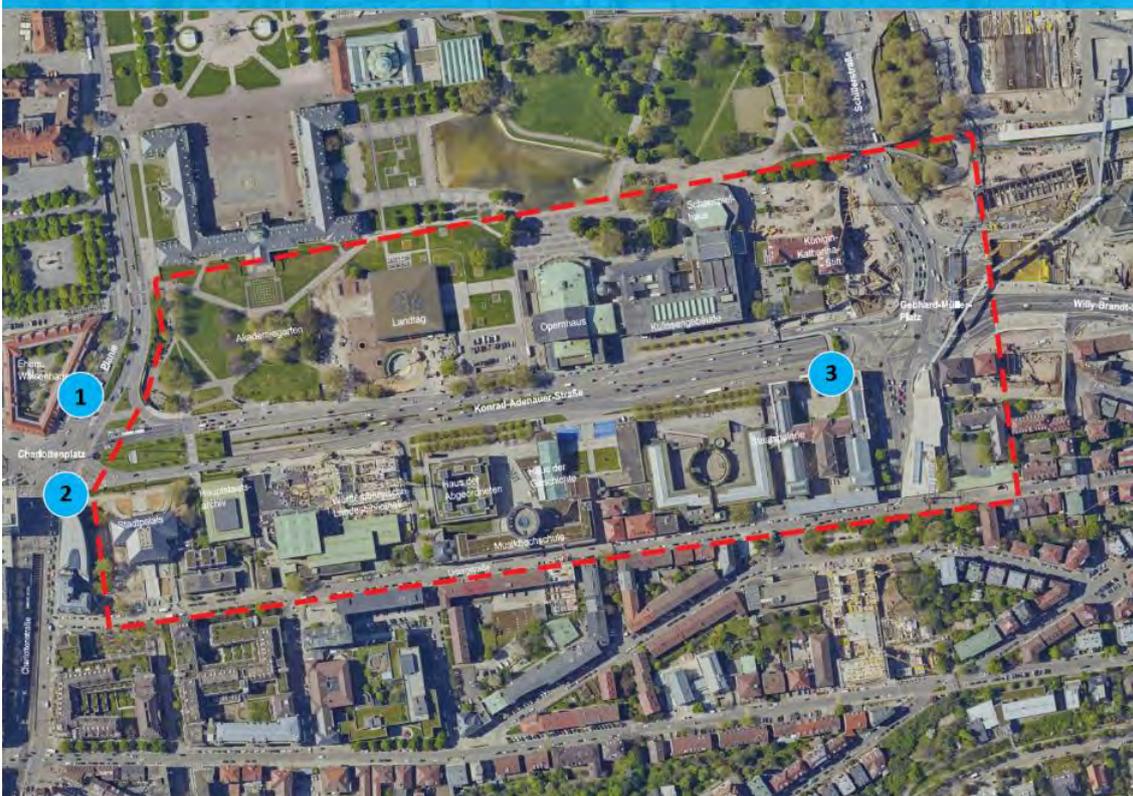
Einig waren sich die Bürgerinnen und Bürger aber in dem Wunsch, die **Durchlässigkeit** (C14) zwischen den beiden Seiten der B14 und den Kulturbauten zu erhöhen. Wie das genau erfolgen soll, wird in den Anregungen mit räumlichem Bezug weiter unten beschrieben. „**Ohne Bildung keine Kultur**“ (C15) schrieben einige Schüler des Königin-Katharina Stifts. Sie regten an, die **Durchlässigkeit** (C14) zwischen beiden Seiten zu stärken – nicht nur im verkehrlichen Sinne, sondern auch als generationen- und institutionenübergreifender Bereich mit einer gemeinsamen **Identität als „Kulturmeile“** (C16) – und dass dieser Bereich zur Recht als „Kulturmeile“ bezeichnet wird, darin waren sich wieder alle einig.

Ziele und Aufgaben des Wettbewerbs

Öffentlicher Personennahverkehr

Das ÖPNV-Angebot zwischen Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz stufen die Bürgerinnen und Bürger insgesamt positiv ein. Zur Stärkung des ÖPNV-Angebots wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger eine **verbesserte Durchgängigkeit** in Bezug auf Buslinien und regten eine **separate Busspur** (C17/1) entlang der Konrad-Adenauer-Straße an sowie eine Bushaltestelle an der Planie. Ferner wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger im Zuge des Wettbewerbs die **Neugestaltung der Haltestelle an der Staatsgalerie** (C19/3) z.B. durch eine **Öffnung** der U-Bahn Haltestellen mit **Tageslicht**, was auch für den **Charlottenplatz** (C18/2) angeregt wurde. Wichtig ist vielen Bürgern ein schneller und barrierefreier Zugang zum ÖPNV. Es wurde mehrfach eingebracht, den **ÖPNV möglichst oberirdisch** verlaufen zu lassen und die **Straßenbahn im Niederflurbetrieb** (C20) auf Straßenniveau fahren zu lassen.

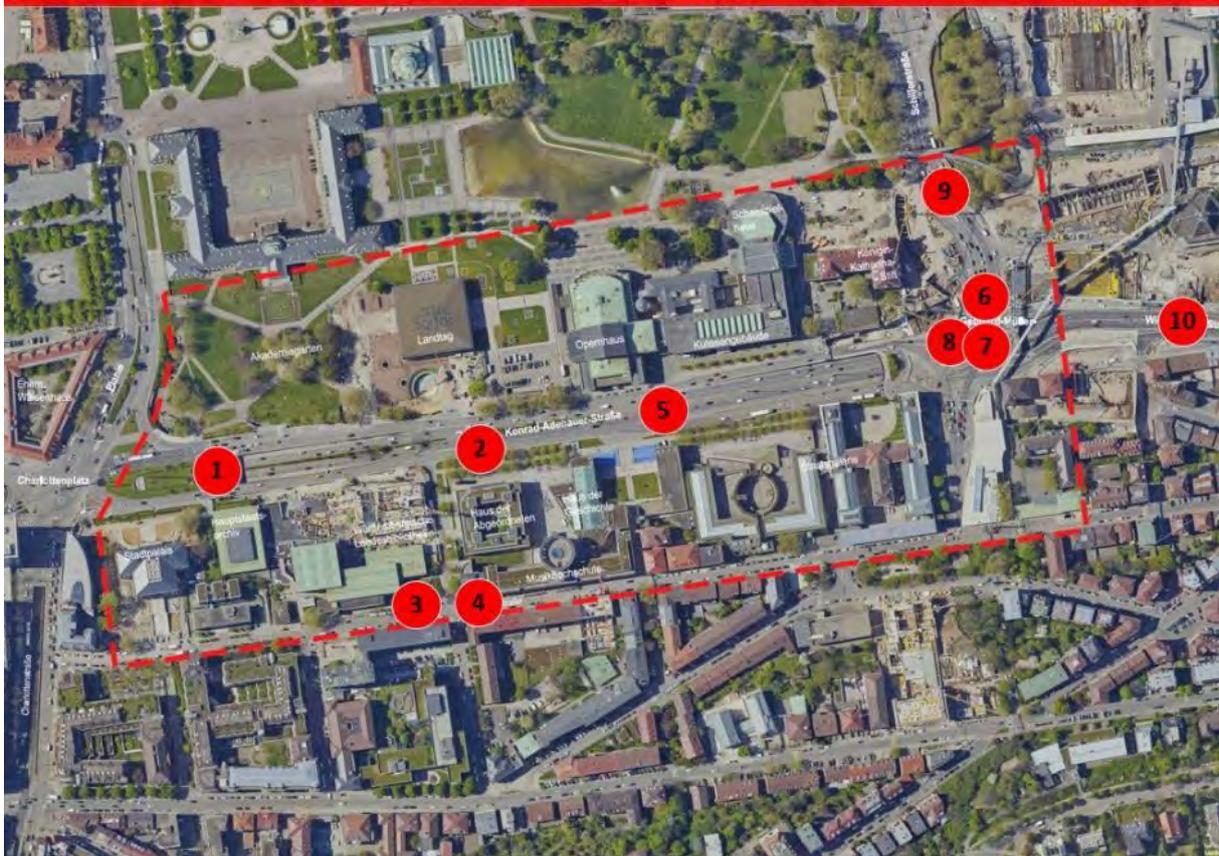
STATION C: Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR



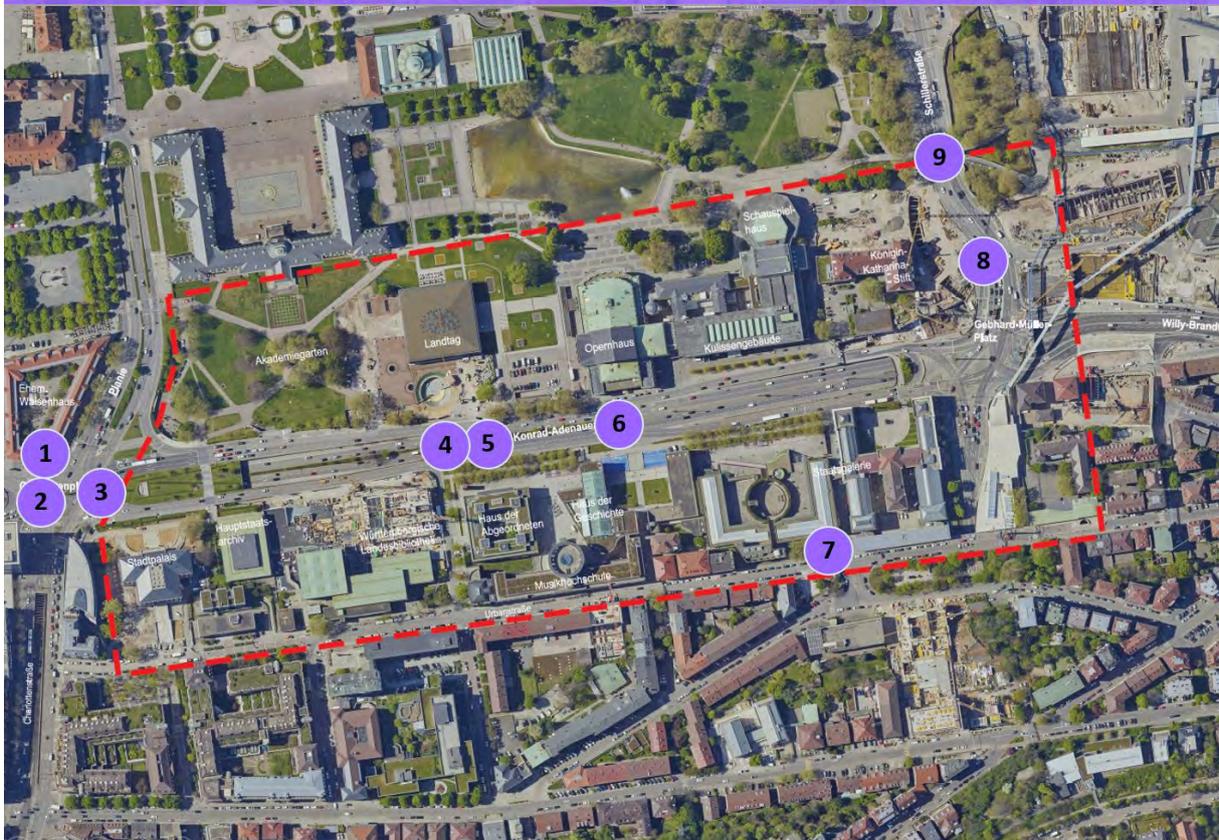
Autoverkehr

Die Bürgerinnen und Bürger stellen zwei zentrale Anforderungen hinsichtlich der Umgestaltung des Straßenraums: die Auflösung der trennenden Wirkung der B14 und die Reduzierung der Verkehrsbelastung. Einige wünschten sich dabei mehr Mut von Seiten der Politik und forderten eine **Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um 50 Prozent, wobei Anlieferung, Rettung und öffentliche Verkehrsmittel weiterhin erlaubt sein sollten** (C31). Auch diejenigen, die das als wenig realistisch ansahen, wünschen sich nicht nur eine funktionale Lösung zur Reduzierung des Verkehrs, sondern eine Lösung, die die Aufenthaltsqualität steigert. Um dies zu erreichen, stand vor allem die vielfach in Stuttgart diskutierte Tunnellösung bzw. eine **Überdeckung für die Konrad-Adenauer-Straße** (C22/2) im Mittelpunkt der Diskussionen am Stand. Angemahnt wurde, die **Abgase aus einem potenziellen Tunnel sinnvoll abzuführen** z.B. **durch geeignete Schornsteine** (C21/1). Es wurde angeregt, auch die **Willy-Brandt-Straße** mit in die **Überdeckung** einzubeziehen (C30/10). Aber auch ohne eine Tunnellösung fordern die Bürgerinnen und Bürger, die **Fahrspuren zu reduzieren, Tempolimits einzuführen** und **Fußwege ebenerdig** (C32) zu ermöglichen. Schnellstmöglich soll außerdem eine **sichere, saubere, hellere und freundlichere Unterführung zwischen Oper und Staatsgalerie auf Höhe Eugenstraße** (C25/5) umgesetzt werden. Viel diskutiert wurde auch zur Urbanstraße, die als Parallelachse zur B14 häufig Ausweichverkehre aufnehmen muss. Angeregt wurde hier, die **Parkplätze zu reduzieren** (C23/3) und die **Situation für Taxen und Rettungskräfte** (C24/4) zu verbessern.

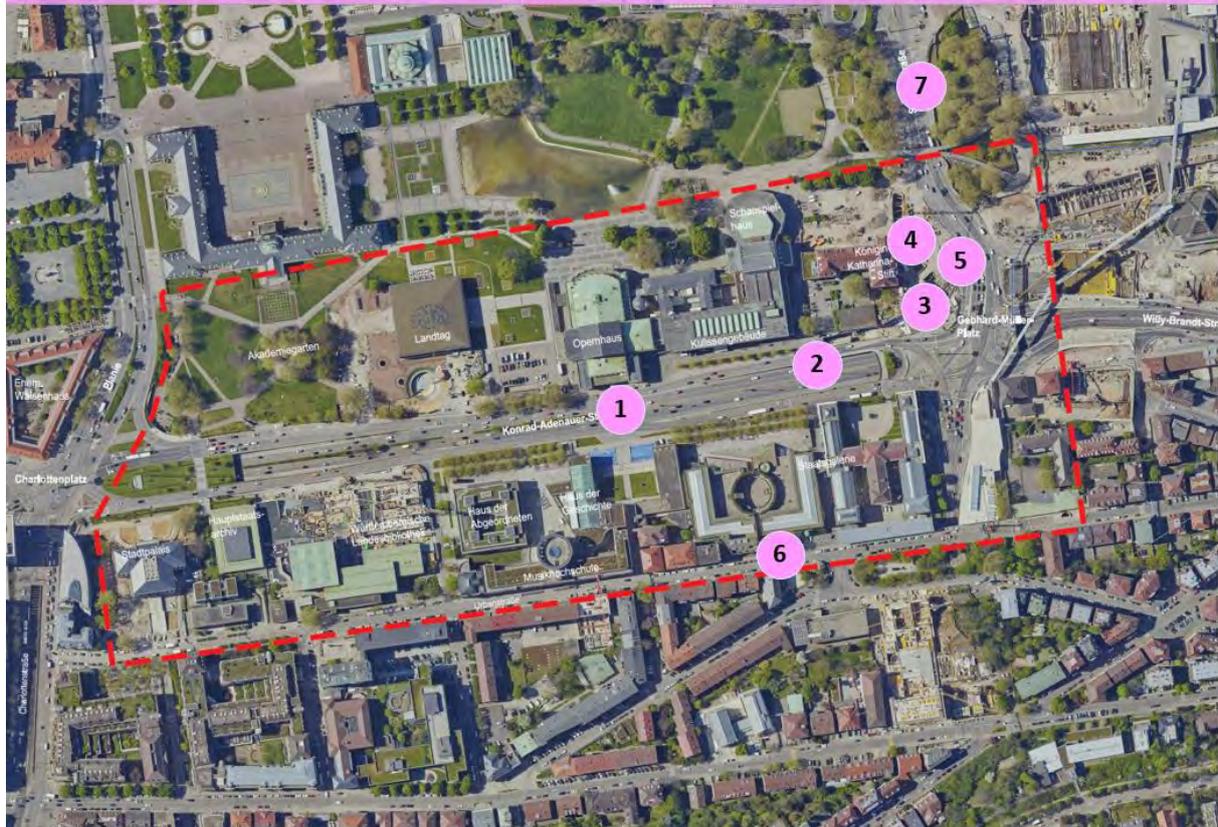
Wie die Hinweise auf dem Luftbild zeigen ist die verkehrliche Umgestaltung des Knotenpunkts **Schillerstraße/ Konrad-Adenauer-Straße** (C26/6) ein wichtiges Anliegen. Dieser wird unter den aktuellen Voraussetzungen als kritisch bewertet – vor allem auch in Hinblick auf die Sicherheit der kreuzenden Kinder auf dem Weg zum Königin-Katharina-Stift. Es wurde auf den bereits bestehenden **Zielbeschluss der Stadt** hingewiesen, die **Schillerstraße** am Bahnhof **KFZ-frei** (C29/9) zu machen. Um den **Verkehrsfluss zu fördern**, wurde von einer Stimme im Bereich des **Gebhard-Müller-Platzes** eine **Kreisverkehr-Lösung** (C27/7) angeregt. Ein anderer Vorschlag empfiehlt, den **Autoverkehr in Kurven zu lenken**, um Tempo herauszunehmen und interessante Plätze sowie neue Wege zu schaffen und auf diese Weise die trennende **Schneise optisch aufzulösen** (C28/8).

STATION C: Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz AUTOVERKEHR

Fußverkehr

Die Bürgerinnen und Bürger kritisieren die aktuellen fußläufigen Wegebeziehungen. „**Überquerungen müssen heute gesucht werden**“ (C42), so ein Kommentar. Eine Stimme forderte deshalb: **Alle 50 m eine Fußgängerquerung auf Straßenniveau** (C44). Am Charlottenplatz wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger eine **höhere Berücksichtigung der Fußgänger** (C33/1) allgemein und einen **schnelleren Übergang des Platzes** (C34/2) – vor allem an der **Bushaltestelle** (C35/3). Ein weiterer **Übergang** wurde für den Bereich vor dem Akademiegarten gewünscht wie auch zwischen **Abgeordnetenhaus und Landtag** (C37/5). „**Fußgänger Vorrang vor Individualverkehr**“ (C43), war hier das Motto, das wohl für viele sinnbildlich für den gesamten Abschnitt galt. Besonderes Thema an dieser Stelle: Der vorhandene **Tunnel für die Abgeordneten** (C37/5) solle für alle geöffnet werden. Zwischen Opernhaus und Haus der Geschichte platzierte ein Bürger ein Fähnchen mit der Aufschrift „**Fußgängerüberweg jetzt!**“ (C38/6) und ertete dabei viel Zustimmung der Umstehenden. Auch die Stellen (4) und (6) zeigen weitere wichtige städtebauliche **Querungen für Fußgänger** (C36/4, C38/6). Die bereits beim Automobilverkehr angemerkte kritische Situation auch in der Achse zum Hauptbahnhof, wurde auch hier thematisiert (C40/8). Es wurde empfohlen, die **Überwege zu verbreitern** und **Rad- und Fußwege zu trennen** (C41/9). Darüber hinaus wird eine **barrierefreie Querungsmöglichkeit von der Staatsgalerie in Richtung Urbanstraße** angeregt (C39/7).

STATION C: Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz FUSSVERKEHR

Radverkehr

Viele Bürgerinnen und Bürger wünschen sich, dass Radfahrer im Vergleich mit dem Automobil zukünftig **priorisiert** werden (C52). Hierzu müssten die Radwege **umstrukturiert** (C53) und **separate Radspuren** angelegt werden (C54). Einige Bürger sprachen hier von einer „**Fahrradautobahn**“ (C52), andere nannten einen **durchgängigen „Rad- und Fußgängerboulevard entlang der B14“** (C55) als Ziel. Es wurde angeregt, eine **eigene Fahrspur für Radfahrer** zu schaffen – **so wie zwischen Waldeck und Vogelrain** (C56). Ähnlich wie die Fußgänger wünschten sich die Radfahrer zum einen Überquerungen (C57) und zum anderen **barrierefreie, direkte Wege** und dazwischen **Orte zum Verweilen – zum Beispiel am Opernhaus** (C45/1). Vor allem der Bereich vor dem Königin-Katharina-Stift / Kulissengebäude wurde als sehr gefährlich eingestuft. Hier müssten **sichere Querungsmöglichkeiten für die Schüler** (C46/2) geschaffen werden. Die Punkte 3, 4 und 5 im untenstehenden Luftbild nehmen alle die Schülerthematik auf und fordern hier eine deutlich **bessere Fahrradinfrastruktur** zur Querung des Gebhard-Müller-Platzes und des Bereichs vor dem Bahnhof (C47/3, C48/4, C59/5)

STATION C: Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz RADVERKEHR


Grünflächen

Die Bürgerinnen und Bürgern wünschen sich eine **durchgehend grüne Achse** (C67, C68) mit **großen Bäumen** (C72), die die Kulturmeile zur **Allee** werden lassen (C73), **Schatten für die Fußgänger** spenden (C71) und für eine **Verbesserung des Klimas** sorgen (C69). Hierzu gelte es, die **Fahrspuren zu reduzieren** und so neue Räume für **mehr grün** (C74) zu schaffen. Städtebaulich ebenfalls interessant war der Vorschlag eines jungen Mannes, der die Aufmerksamkeit auf die eigentliche **Vorderseite der Gebäude** von Oper und Schauspielhaus lenkte und einen zweiten **grünen Boulevard** (C70) als Parallelachse entlang der gestrichelten roten Linie vorschlug, der sich bis zum Akademiegarten durchziehen könnte. Spannend war die kontroverse Diskussion um den **Akademiegarten**. Viele Bürgerinnen und Bürger setzten hier ein grünes Fähnchen und forderten den **Erhalt bestehender Grünflächen** (C59/2). Sie lehnen eine **Bebauung** ab (C60/3). Andere wünschten sich „**Ruhe durch bauliche Abschirmung**“ (C61/4). Eine ganze Fülle von Anregungen bezog sich auf die Gestaltung zukünftiger Grünflächen: **Grünzüge und Baumstandorte** (C64/7), **Sitzgelegenheiten auf beiden Seiten** der Konrad-Adenauer-Straße (C58/1) und **Plätze zum Verweilen in verschiedenen Arten** zwischen Oper und Staatsgalerie (C65/8) schweben den Menschen vor. Einige wünschen sich z.B. Liegewiesen und Boule Plätze in der Mitte einer potenziellen Allee oder auch auf Verkehrsinseln. Auch am Gebhard-Müller-Platz soll der **Parkcharakter** gestärkt und eine neue **Verbindung** (C66/9) bspw. zum Schlosspark und zum Planetarium geschaffen werden. Eine

andere Anregung zielte darauf ab, den **Eckensee nicht zu bebauen** (C62/5) oder zum ehemaligen „**Epaulettensee**“ zurückzubauen (C63/6).

STATION C: Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz GRÜNFLÄCHEN



Öffentliche Räume / Plätze

Die Bürgerinnen und Bürger beschreiben den Charlottenplatz und den Gebhard-Müller-Platz als unübersichtliche Verkehrsknotenpunkte. Sie wünschen sich, dass die beiden Stadträume in Zukunft **Begegnungs- und Aufenthaltsorte mit hoher Qualität** werden (C106). „**Plätze sollen wieder zu Plätzen werden**“ (C112), die **benutzbar für Menschen** (C111) sind, anstelle einer großen Kreuzung. Es sollen **Orte für Veranstaltungen im öffentlichen Raum** geschaffen werden (C113), ebenso wie **Spiel- und Aktionsflächen** (C114), die eine Verbindung von Familie, Freizeit und Kultur über die Altersgrenzen hinweg ermöglichen. Andere wünschen sich **kleinere Nischen für mehr Geborgenheit** (C116). Gerade wegen der vielen grünen Räume in diesem Bereich wünschen sich die Bürger **Blickbeziehungen** zu den Parks herzustellen, zu erhalten und **Landschaft erlebbar** (C107, C108) zu machen. Hier ergänzten sich die Anregungen zu grünen Räumen und begrünten Plätzen. Einige Bürgerinnen und Bürger diskutierten außerdem am Rande über das Thema der **Sauberkeit im öffentlichen Raum** – schlugen hier Sanktionen vor - und schnitten das Thema des Bettelns und Campierens an (C105, C109).

Mit konkretem Raumbezug wurden die folgenden Anregungen gegeben: Rund um den Charlottenplatz entwickelte sich eine Diskussion, ob es sinnvoll sei, auch in Zukunft die Verkehrsachsen weiterhin so dominant abzubilden. Eine Stimme regte an, die **Achsen als Gestaltungsmittel zu überdenken** (C75/1) und den Charlottenplatz neu zu gestalten. Ein anderer Bürger regte an, die **Achse Stadtpalais-Planie wiederherzustellen** (C 77/3) und bei der Platzgestaltung stärker zu berücksichtigen. In der weiteren Verlängerung wurde angeregt, auch die **rückwärtige Königsstraße** ansprechender zu gestalten (C78/4). Insgesamt sollen am Charlottenplatz **Begegnungsorte** geschaffen werden, **um sich über kulturelle Erlebnisse auszutauschen** (C76/2).

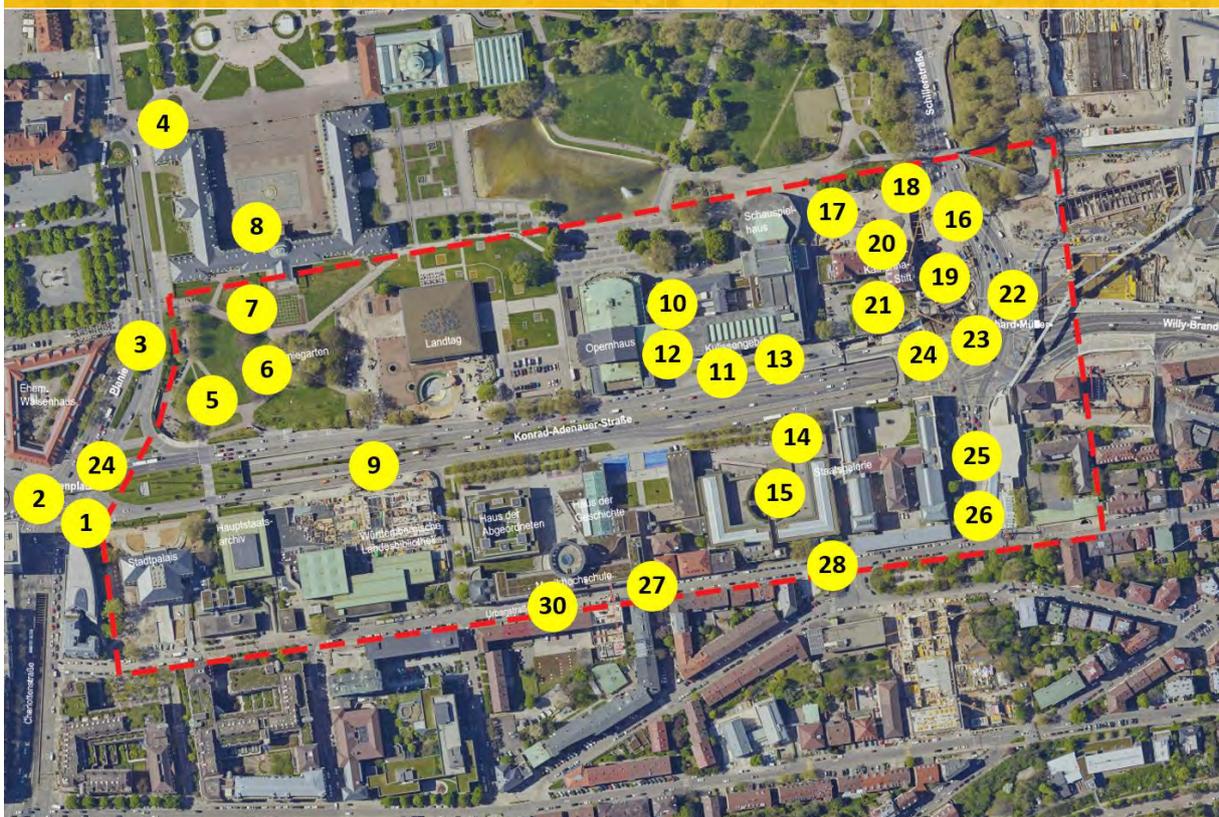
Der Bereich Neues Schloss und Akademiegarten wurden erneut sehr kontrovers diskutiert. Neben einer **öffentlichen Nutzung für das Schloss** (C82/8) und der Anregung, den **Akademiegarten zu beleben** (C81/7), wurde vor allem darüber gestritten, ob **neue Raumkanten definiert** werden sollen, um eine Bebauung zu ermöglichen (C79/5, C80/6) – was viele Bürgerinnen und Bürger ablehnen und deshalb grüne Fähnchen dagegen setzten. Auch für den Bereich vor dem Staatsarchiv wurde angemahnt, den **Platz neu zu gestalten** (Raumkanten, Oberflächen, Möblierung) (C98/24). Einige könnten sich einen neuen Platz zwischen Landesbibliothek und Landtag vorstellen, sollte der **Verkehrsraum neu aufgeteilt** werden (C83/9). Von besonderem Interesse in der Diskussion war vor allem der Bereich zwischen Oper und Staatsgalerie. Es wurde angeregt, den **Platz zwischen Oper und Schauspielhaus** neu zu gestalten (C86/12) und auf der Seite hin zur Staatsgalerie eine **Einheit der Fassaden** unter Einbeziehung des **Kulissengebäudes** herzustellen (C84/10). Für viele Bürgerinnen und Bürger ist dieser Raum zwischen Oper und Schauspielhaus auf der einen Seite und Staatsgalerie auf der anderen Seite das Zentrum der Kulturmeile. Hier wurden **Wasserspiele** (C88/14) und **Aufenthaltsräume zum Verweilen** (C89/15) **mit Vorrang für die Fußgänger als grundlegende Voraussetzung** (C85/11) vorgeschlagen. Eine Stimme sah die Möglichkeit, ein **Gebäude gegenüber der Staatsgalerie** zu schaffen (C87/13).

Die meisten Kommentare gruppieren sich allerdings um den kontrovers diskutierten Bereich rund um das Königin-Katharina-Stift und den Bereich zwischen Bahnhof und Gebhard-Müller-Platz. Städtebaulich wünsche man sich, dass der **Eingang zur Kulturmeile** architektonisch gestaltet wird und so schlugen einige ein **besonderes Gebäude als Eingang** vor (C90/16, C97/23). Andere empfinden die Idee zu einer „**Torsituation als Entree zur Kulturmeile**“ als sinnvoller (C96/22). Vor diesem Hintergrund wurde der Bau einer Schulturnhalle an dieser exponierten Lage abgelehnt und die Verlegung der Schule vorgeschlagen. Nebenstehende Schülerinnen und Eltern reagierten verständnislos und setzten Fähnchen mit Forderungen zum **Erhalt des Königin-Katharina-Stifts und einer Belebung der Umgebung (inkl. Schlossgarten)** dagegen (C91/17). Sie schlugen vor, mehr **gemeinsame Räume** für Kultur und Bildung rund um die Schule zu schaffen – im Sinne von **Begegnungsplätzen** und **Verbindungsräumen** zwischen Jung und Alt (C94/20). Andere Eltern von jüngeren Kindern schlugen vor, gezielt **Flächen für Kinder** anzulegen – bspw. mit **Gummimatten und Schatten** (C95/21).

In Bezug auf die Wegebeziehungen und die Anforderungen an den Gebhard-Müller-Platz wurde vorgeschlagen, die verschiedenen Ebenen der Verkehrsführung besser zu berücksichtigen (Überwege für Rad- und Fußverkehr) und die obere Ebene als Platz aufzuwerten (C93/19). Es solle **mehr Aufenthaltsqualität statt Durchgang** geschaffen werden (C92/18) und wie bei Charlottenplatz **Raumkanten, Oberflächen und Möblierung** definiert werden (C98/24).

Hingewiesen wurde ebenfalls auf das **Tunnelportal zum Wagenburgtunnel**, das überbaut und mit Terrassen sowie Räumen für die Staatsgalerie oder Proberäumen ausgestattet werden könnte – so ein Vorschlag (C99/25). Mehrere Bürger sahen hier die Notwendigkeit, das **Tunnelportal** durch Treppen und Gestaltung **aufzuwerten** (C100/26). Weiter Hinweise kamen zur Urbanstraße, die generell **aufgewertet** werden sollte (C104/30, C103/29), und die sich einige auch als **Boulevard und zweiten Eingang zur Kultur** vorstellen können (C102/28). Auch die **Wiederbelebung der Eugenstaffel** als Verbindung zum Opernhaus wurde angeregt (C101/27).

STATION C: Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz ÖFFENTLICHE RÄUME / PLÄTZE



Sonstiges

Wie bereits geschildert, wurde der Bereich des Gebhard-Müller-Platzes, insbesondere die Zukunft des Königinnen-Katrinens-Stifts, am Stand C kontrovers diskutiert. Da städtische Mitarbeitende mehrfach darauf hinwiesen, dass zur Frage der Verlegung der Schule bereits ein

Gemeinderatsbeschluss zu deren Erhalt vorliege und sich die Kulturakteure und die Schule darauf geeinigt haben, dass ein Neubau der Turnhalle stattfinden wird, wurde die Diskussion unter der Rubrik „Sonstiges“ geführt, soll aber dennoch der Transparenz und Vollständigkeit halber hier abgebildet werden.

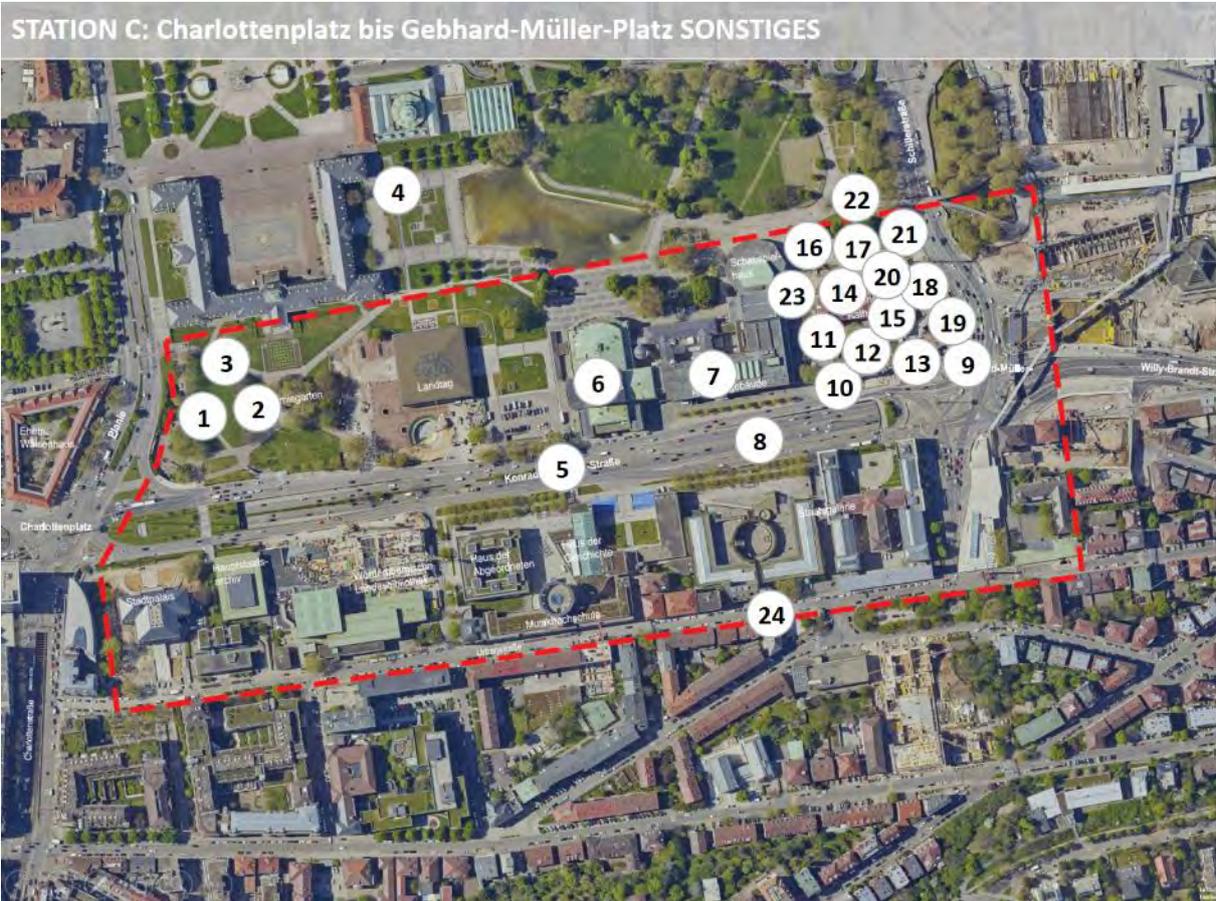
Einige Kritiker schlugen eine **Umnutzung des Gebäudes der Schule für Verwaltung und Oper** vor (C130/14), rieten zu einem **Neubau neben der John Cranko Schule** (C131/15) oder allgemeiner für einen **Wiederaufbau** an anderer Stelle (C132/16). Die „**Turnhalle muss weg**“ forderte eine Karte (C137/21), solle **ins Kulissengebäude integriert** werden (C138/22) oder zu **2/3 im Boden bzw. ganz unterirdisch** angelegt werden (C139/23). Schülerinnen und Schüler hielten dagegen, lehnten den **Abriss oder eine Verlegung** ihrer Schule ab (C133/17), stellten fest, dass die **Turnhalle abends für alle genutzt** werden soll (C136/20) und wünschten sich **Cafés im gleichen Gebäude** (C135/19). Sie plädierte für eine **Kooperation zwischen Schule und Kultureinrichtungen** – nicht nur bei Schulausflügen (C128/12). Ein weiterer Beitrag forderte, den bestehenden **Denkmalschutz** für das Gebäude des Königin-Katharina Stifts hoch zu halten (C127/11). So waren sich Kritiker und Befürworter der Schule schließlich einig, dass die Situation um das **Königin-Katharina-Stift gelöst** werden müsse (C129/13). Ein Schüler bündelte seinen Standpunkt mit dem Ausspruch „**Bildung und Schule SIND Kultur**“ (C142). Auch die **bestehende Baustelle störe die Kinder nicht** (C134/18). Sie wünschten sich mit vielen Umstehenden gemeinsam mehr **Raum für Wohnen, Einkaufen, Verwaltung, Erholung und Park** anstelle der vielen Fahrspuren am Gebhard-Müller-Platz (C125/9).

Als weiteres Thema wurde auf den Umgang mit der Lusthausruine hingewiesen. Ein Bürger entwickelte die Idee, **Reste der Lusthausruine** neben dem Schloss aufzustellen (C120/4). Ein anderer hatte die Idee, ein **neues Lusthaus fürs Ballett** im Akademiegarten zu bauen (C118/2).

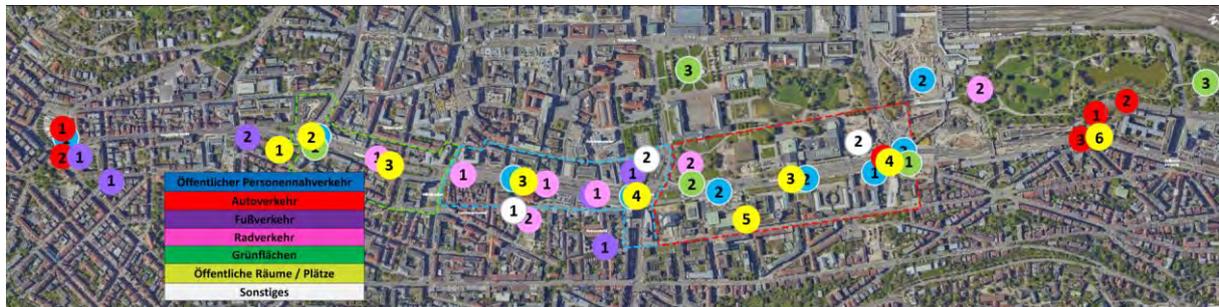
Überdies widmeten sich die Bürgerinnen und Bürger den Fragen, ob eine **durchgängige Raumkante zwischen Großem Haus und Gebhard-Müller-Platz überhaupt notwendig** ist (C126/10) und wie **eine optische Aufwertung des Kulissengebäudes geschehen könne** (C123/7). Zudem wurde angeregt, dass **Vor- und Rückseite der Oper bei Veränderungen berücksichtigt** werden sollen (C122/6). Eine andere Anregung verwies darauf, dass dringend ein **Gesamtkonzept** benötigt werde, das **zum einen sichere Wege zwischen den Kultureinrichtungen** ermöglicht (C124/8) und **zum anderen die Verzahnung und Durchlässigkeit aller angrenzender Bereiche** mitberücksichtigt (C145).

Andere Vorschläge bezogen sich auf sehr konkrete Themen wie **Beleuchtung (weiße Kugeln), Sicherheit** und **freies WLAN** z.B. am Akademiegarten (119/3). Wie tief sich einige Bürgerinnen und Bürger mit der Materie beschäftigen, zeigte die eng beschriebene Karte einer Dame, die vorschlug, einen **Deckel über der B14 auf Höhe des Hauses der Geschichte** zu legen. Der **Eingang sei dort bereits erhöht** und könne **boulevardartig mit Cafés und Kiosken und viel Grün** ausgeführt werden – so ihr Vorschlag. Auf dem Deckel könne außerdem

ein **Konzertsaal** gebaut werden, der als **Interimsoper** genutzt werden könne (C121/5) – dies würde dann alle Fliegen mit einer Klappe schlagen.



iv. Station D: Übergreifende Themen, Prozess und Wettbewerbsgebiet



In der Arbeitsgruppe D wurde eine räumlich-übergreifende Perspektive eingenommen und übergreifende Anregungen gesammelt. In diesem Zusammenhang fokussierte die Gruppe Anregungen zum weiteren Planungs- bzw. (Bürger-) Beteiligungsverfahren (Prozess) sowie zum Zuschnitt der in der Planung zu berücksichtigenden Flächen bzw. Gebiets (Wettbewerbsgebiet).

Wettbewerbsgebiet

Im Hinblick auf die flächenmäßige Ausgestaltung des späteren Wettbewerbsgebiets ergibt sich eine Vielzahl von Anregungen durch die Bürgerinnen und Bürger: So wurden Vorschläge geäußert, **das Gebiet bis zum Marienplatz bzw. Heschlacher Tunnel im Süden und bis zum Neckartor bzw. Schwanentunnel im Norden auszuweiten** (D1-D7). In Bezug auf eine Ausweitung in Richtung Nord-Ost ergibt sich u.a. die **Möglichkeit, die Nähe der B14 zum Schlossgarten ertragreich zu gestalten**. Eine **Ausweitung des Wettbewerbsgebiets auf den gesamten Cityring** wird vor dem Hintergrund einer **umfassenden verkehrlichen Lösung für das Innenstadtgebiet** ebenfalls diskutiert (D8-D10). In diesem Rahmen wird auch angeregt, die **Verkehrsbeziehungen entsprechend übergreifend zu betrachten** (D14). Insgesamt wird deutlich, dass ein **übergreifendes Gesamtkonzept einer teilräumlichen Betrachtung** vorgezogen wird: Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger braucht eine **Vision bzw. mutige Gestaltung** für den Gesamttraum und Planer sollen sich **nicht im „Klein-Klein“ der einzelnen Teilbereiche verlieren** (D11-D14). Auch an dieser Stelle klingt an, dass **die zentrumsnahen Flächen nicht bevorzugt werden sollen** im Vergleich zu äußeren Bereichen (D16-D17).

Auf der anderen Seite wird jedoch auch das Anliegen formuliert, den **Fokus der Planungen auf die „Kulturmeile“ zwischen Gebhard-Müller-Platz und Charlottenplatz** zu legen (D19). Im Speziellen wird zudem auf die Möglichkeit verwiesen, die **Paulinenbrücke und den Rupert-Mayer-Platz in die Betrachtung miteinzubeziehen** (D20). Mit Blick auf die Tiefe des Wettbewerbsgebiets wird zudem das Anliegen geäußert, die **Trennung zwischen Leonhardsviertel und Bohnenviertel im Rahmen der Planungen aufzuheben** und die beiden Quartiere **erneut zur historischen „Leonhardsvorstadt“ zusammenwachsen** zu lassen (D21, D22). Zudem wird angeregt die **Heilmannskreuzung als Linse im Wettbewerbsgebiet** zu nutzen (D23) und die **Cannstatter Straße beim Schwanenplatz zu überbauen** (D25).

Prozess

Zunächst wird auf Seiten der Bürgerschaft ein starkes Bedürfnis nach einer **absehbaren Umsetzung der Planungen** deutlich. So sollen Veränderungen nicht auf dem theoretischen Niveau der Planung verbleiben, sondern **zeitnah in die Tat umgesetzt werden** (D26 – D29). „**Nicht nur planen, sondern auch etwas tun**“ (D28), so bringt ein Bürger dieses Bedürfnis auf den Punkt. Dem Planungsprozess sollen **faktische, wahrnehmbare Verminderungen im Hinblick auf die Verkehrsbelastung** folgen. Diese kann schrittweise verwirklicht werden, sollte jedoch **nachvollziehbar und wahrnehmbar** erfolgen (D26). In diesem Zusammenhang wird auch der Wunsch nach **einer genaueren Betrachtung der bisherigen Planwerke** zur Umgestaltung der B14 deutlich. Die bisher für den Bereich erstellten Konzepte sollen zum einen **der Bürgerschaft transparent gemacht** werden (D30) und zum anderen **einer Analyse im Hinblick auf ihre Nicht-Umsetzung** unterzogen werden. Die Analyse soll dabei **nicht nur aus planerischer Perspektive**, sondern unter Einbezug einer **politikwissenschaftlichen Betrachtung** erfolgen (D31), um potenzielle Anknüpfungspunkte für die zukünftigen Planungen herauszuarbeiten und Erkenntnisse für einen erfolgsversprechenden Planungsprozess zu gewinnen.

Im Hinblick auf die Einbindung der Öffentlichkeit wird der Wunsch nach **frühzeitiger Information** (D35) und einer den **Prozess begleitenden Beteiligung** (D32-D34) im Sinne einer **lebendigen Demokratie** (D32) formuliert. In diesem Rahmen wird auch das Anliegen geäußert, dass **Bürgerinnen und Bürger das prozessbegleitende Moderationsunternehmen selbst aussuchen können** (D36). Weitere Anregungen beziehen sich auf die Bauphase. Hier sollen **tragfähige Lösungen für die Interimszeit** (D37, D38) gefunden werden. Im Hinblick auf die **einzubindenden Akteure** wird u.a. auf **Vertreter der Verwaltung des Landes Baden-Württemberg** (D39, D40) verwiesen und angeregt, die in hoher Anzahl vorhandenen organisierten **zivilgesellschaftlichen Akteure wie Vereine und Initiativen aus den angrenzenden Stadtteilen als Ressource für den Prozess zu begreifen und diese untereinander zu vernetzen** (D41).

Des Weiteren wird angeregt, noch **vor dem Städtebaulichen Wettbewerb im Rahmen einer vorgeschalteten Machbarkeitsstudie** (D42, D43) zu prüfen, ob die anvisierten Zielgrößen überhaupt zu verwirklichen sind. In dem Zusammenhang wird zudem die Frage aufgeworfen, ob die **Entscheidung in Bezug auf eine Untertunnelung** (D43) nicht ebenfalls bereits im Vorfeld des Wettbewerbs zu klären ist. Weitere Anregungen zielen bspw. darauf ab, **unterschiedliche Verkehrsebenen(-höhen) in der Planung als Chance zu begreifen** (D45) und entsprechende Potenziale zu nutzen, oder **Maßnahmen mit Begleitprogrammen** an die Bürger zu **vermitteln** (D48).

Übergreifende Themen – Ziele und Aufgaben des Wettbewerbs

Öffentlicher Personennahverkehr

Um den **ÖPNV im direkten Vergleich zum motorisierten Individualverkehr attraktiver zu gestalten** (D56), wird für die B14 **je Seite eine separierte Busspur** (D55) in die Diskussion eingebracht. Die Spuren könnten so aufgeteilt werden, dass **zwei Spuren für den Auto- und**

eine Spur ausschließlich für den Busverkehr (D56) genutzt werden. Zudem wird im Hinblick auf den ÖPNV angeregt, die **Stationen der VVS auf der U-Bahn-Achse zwischen „Marienplatz-Staatgalerie“ aufzuwerten** (D53/1). Konkret wird die **Erreichbarkeit und Begehrbarkeit der Zugänge zu den Stationen** thematisiert und eine **ästhetisch ansprechendere Ausgestaltung der Eintritts- und Durchgangsbereiche** vorgeschlagen. Vor dem Hintergrund der **Barrierefreiheit** werden neben den bereits vorhandenen Aufzügen **zusätzlich bauliche Lösungen (bspw. Rampen)** vorgeschlagen, da die **Verlässlichkeit der Aufzuganlagen** nicht durchweg garantiert werden kann. Gewünscht ist außerdem eine **bessere Anbindung der Kulturstätten entlang der B14 an den Hauptbahnhof** – beispielsweise durch einen **kostenlosen Shuttleservice** (D54/2). Zudem wird mit Blick auf das Innenstadtbereich ein **Seniorenticket für lediglich eine Zone** angeregt, welches dann **günstiger** sein könnte (D57).



Autoverkehr

Das übergeordnete Ziel in Bezug auf den Autoverkehr sollte es entlang der B14 sein, **negative Auswirkungen, wie Schall- und Schadstoffemissionen** (D74, D79), **des Verkehrs auf das direkte Umfeld der B14 zu reduzieren** (D64). Dies sei nicht zu Letzt im Hinblick auf das **Klima** notwendig (D79). Hier wird zunächst deutlich, dass aus Sicht der Teilnehmenden im Rahmen der Planungen zur B14 eine „**Reduzierung**“ **des Motorisierten Individualverkehrs** (D68, D75) erwirkt werden soll. Einige Vorschläge zielen auf eine Reduktion um „**50 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens**“ (D70). Damit einhergehend werden eine **Reduktion der Geschwindigkeit des Fließverkehrs auf 30 bzw. 40 km/h** (D60/3, D73), die **Reduzierung von Parkplätzen** (D62) in den an die B14 angrenzenden Quartiere, eine **Verminderung des Ausweich- und Schleichverkehrs** (D77) in selbige sowie ein **(flexibler) Abbau von Straßenverkehrsflächen** und damit eine **Verminderung der Straßenkapazität** (D59/2, D63) angeregt. Konkret wird vorgeschlagen, Belästigungen durch den Verkehr mithilfe **einer Untertunnelung bzw. Überdeckung der Straßeninfrastruktur** (D58/1, D76, D78) zu reduzieren, oder den **Verkehr mithilfe einer Umfahrung ganz aus dem Innenstadtbereich herauszuhalten** (D65, D66, D70). Ferner wird konkret empfohlen, Möglichkeiten im Hinblick auf **mehr Park-and-Ride-Stationen** insbesondere **für den aus Richtung Ost kommenden Verkehr** (D72) sowie die **Notwendigkeit aller bestehenden Verkehrsverbindungen für PKW zu prüfen** (D67, D75) und **anstelle von Ampelanlagen Kreisverkehre** (D75) zu installieren. Im Hinblick auf den Gütertransport im Straßenverkehr wird ein **LKW-Durchfahrtsverbot** (D75) in die Diskussion eingebracht.



Fußverkehr

Für den Fußverkehr wird insgesamt eine Aufwertung der entsprechenden Infrastruktur nachgefragt. Gehwege sollten **mehr Fläche für Fußgänger** (D82/3) bereithalten, um das Gehen durch ein höheres Sicherheitsempfinden angenehmer zu gestalten. Hier wird auch auf die Relevanz einer **räumlichen Trennung zwischen Geh- und Fahrradwegen sowie der Straßeninfrastruktur** verwiesen. In Anlehnung an Radschnellwege, die wichtige Zielbereiche durch eine durchgängig sichere und attraktive Infrastruktur verbinden und eine schnelle Fortbewegung möglich machen, wird entlang der B14 ein „**Fußschnellweg**“ (D82/3) angeregt. Überdies werden die **Querungsmöglichkeiten für Fußgänger** angesprochen. Hier bestehen aus Sicht einer Vielzahl der anwesenden Bürgerinnen und Bürger derzeit große Defizite. Um die zurzeit herrschende Trennwirkung der B14 abzumindern bzw. aufzuheben, soll die **Querung der B14 in Zukunft bequem und sicher** (D80/1) möglich sein. Konkret wird eine schnellere und bequemere Querung der B14 zwischen **Marienplatz und Lehenviertel am Ausgang des Heschlacher Tunnels sowie im Bereich der Fangelsbachstraße** angeregt (D80/1, D81/2). Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Planungen zum Fußverkehr **behinderten- und seniorengerecht** sein sollen (D83).



Radverkehr

Mit Blick auf den Verkehrsträger Fahrrad gilt für viele Teilnehmenden das Ziel, **die Sicherheit für Radfahrer durch eine räumliche und bauliche Trennung zwischen Rad-, Fuß- und PKW-Verkehr zu erhöhen** (D86, D87) und das **Fahrradfahren in Stuttgart so insgesamt attraktiver zu gestalten** (D92). So regen einige Bürger an, den Verlauf der B14 für die Verbesserung des Stuttgarter Fahrradwegenetzes nutzbar zu machen und entlang der Bundesstraße einen **durchgehenden, Fahrradfahrern vorenthaltenen Radweg** (D91) anzulegen. In diesem Rahmen sind räumlich und **baulich von Auto- und Fußverkehr getrennte Spuren**

in beide Richtungen erforderlich (D88). Zudem wird angeregt, eine derart ausgestaltete Fahrradinfrastruktur durch ein **Lastenrad-Leitsystem** und **Fahrradparkhäuser** zu ergänzen (D85/2). Analog zum Fußverkehr werden zudem mehr und v.a. auch **hindernisfreie, oberirdische Querungsmöglichkeiten für Fahrradfahrer im Abschnitt zwischen Marienplatz und Österreichischer Platz** angeregt (D84/1). Konkret wird in diesem Rahmen eine **Überbauung nach „Ulmer Modell“** gewünscht. Des Weiteren wird die Idee zu einem das **B14 übergreifendem Fahrradkonzept** (D89) eingebracht, welches Fahrradfahren in Stuttgart aus einer gesamtstädtischen Perspektive heraus aufwerten könnte.

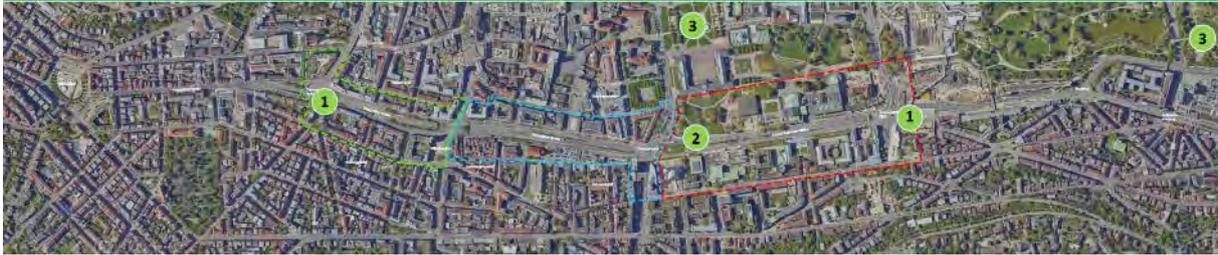
STATION D: Übergreifende Themen RADVERKEHR



Grünflächen

Im Bereich der Grünflächen ist ein starker Wunsch nach einem „Mehr“ an Begrünung im Bereich der B14 bei den Teilnehmenden auszumachen. So wurde im Besonderen **die Pflanzung von Bäumen entlang unterschiedlicher Streckenabschnitte der Verkehrsachse** (D96, D97) angeregt, wobei die Meinungen, bei der Frage wie viele Bäume wünschenswert seien, deutlich auseinander gingen. Ein Bürger macht bspw. deutlich, dass **keine Bewaldung** notwendig ist (D99). Andere Anregungen gingen in Richtung eines **grünen Kulturboulevards von Gebhard-Müller-Platz bis Österreichischer Platz** (D93/1). Insgesamt gilt es gemäß einer Meinung, die **Nähe zu den Naherholungsgebieten wie dem Schlosspark** für die Planung zu nutzen (D95/3). Bäumen wird dabei die Funktion von **Schattenspendern** und in diesem Rahmen ein **positiver Einfluss auf das Mikroklima** (D98) zugeordnet. In diesem Zusammenhang wird eine **realistische Planung im Hinblick auf Baumstandorte** angemahnt (D106). So sind Leitungen, Bodenanschluss sowie die Bewässerung zu berücksichtigen. Neben Bäumen wird eine Begrünung des Gebiets über **Fassadenbegrünungen** angeregt (D100). Ferner wird ein deutlicher Wunsch in Richtung des **Einbezugs des Elements Wasser** im Rahmen der Planungen formuliert. Da **„Wasserplätschern“ schöner ist als Verkehrslärm**, sind **Brunnen und Wasserspiele** in der Planung zu berücksichtigen (D103). Vor diesem Hintergrund wird auch die Idee geäußert, im Zuge der Planungen **den „Nesenbach“ freizulegen und durch eine entsprechende Ufergestaltung wieder erlebbar zu machen** (D104). **Im Bereich des Akademiegartens gelte es**, bei der Planung von Grünflächen etc. **die Gesamträume zu betrachten**, so eine weitere Anregung (D94/2)

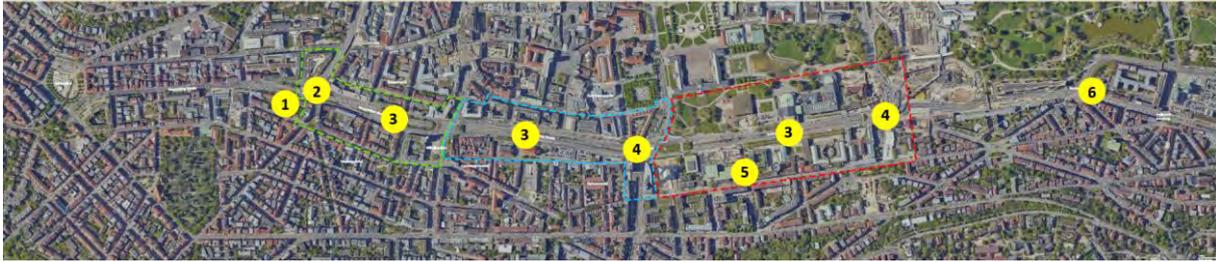
STATION D: Übergreifende Themen GRÜNFLÄCHEN

**Öffentliche Räume / Plätze**

Zentrales Anliegen aus der Bürgerschaft mit Blick auf den öffentlichen Raum ist, die „**Plätze**“ entlang der **B14**, die heute im Wesentlichen Verkehrsknotenpunkte darstellen, **als tatsächliche öffentliche Plätze** auszugestalten (D112, D117, D124). Einhergehend mit einem **Abbau an Verkehrsflächen** (D127, D131) können Österreichischer Platz, Wilhelmsplatz, Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz **eine Aufwertung im Hinblick auf die dortige Aufenthaltsqualität aufgewertet werden**, zu echten urbanen „**Schmelzpunkten**“ werden, wo bspw. „**soziale Grenzen**“ überwunden werden können (D123) und so eine innerstädtische „**Perlenkette**“ (D119) bilden. **Neue städtische Räume** können durch **Überbauung von Straßeninfrastruktur** gewonnen werden (D132), so eine weitere Anregung. In dieser Form könnten die so entstehenden neuen öffentliche Räume auch einen Beitrag zur Minimierung der trennenden Wirkung der B14 leisten, da sie zum **Bindeglied zwischen den zuvor getrennten Wohnquartieren** (D129) werden. Mit Blick auf diesen Aspekt kann der **Marienplatz als positives Beispiel** (D123) betrachtet werden.

Der Gedanke an einen **grünen Kulturboulevard** (D107/2) – zumindest in Teilabschnitten der B14 – findet darüber hinaus ebenfalls Anklang. Des Weiteren kommt zur Sprache, dass **Sichtachsen auf die den Talkessel Stuttgarts umgebende, identitätsstiftende Topografie** berücksichtigt und **bewusst freigehalten** werden sollen: „**Mit der Blickachse Stadtplanung betreiben**“. (D120, D121). So soll es aus dem Talkessel möglich sein, die umgebende Landschaft wahrzunehmen. Weitere konkrete Anregungen beziehen sich darauf, nach Möglichkeit **die Dächer öffentlicher Gebäude (besser) zugänglich** zu gestalten (D113), bei der Planung der Plätze im Besonderen auf ein **tragfähiges Müllentsorgungskonzept** zu achten (D115) und das Thema **Urban Gardening** und **Essbare Stadt** mitzudenken (D128). Überdies wird die Notwendigkeit gesehen, den **Denkmalschutz im Rahmen der Verkehrsplanung stärker zu berücksichtigen** (D106/1). Eine andere Anregung fokussiert die **Erlebbarkeit des Hangfußes im Bereich des Hauses der Abgeordneten/Ulrichstraße** (D110/5). Sehr konkrete Vorstellungen hatte ein Bürger, als er den **Umbau des ADAC-Gebäudes am Neckartor** anregte (D111/6). Des Weiteren wurde eine **Überbauung der B14 nach „Ulmer Modell“** angeregt (D108/3).

STATION D: Übergreifende Themen ÖFFENTLICHE RÄUME / PLÄTZE



Sonstiges

Es wird angeregt, dass für die Planungen unbedingt **Trends zu zukünftigen Mobilitätsformen (bspw. autonomes Fahren) einbezogen** werden sollen (D136). In diesem Rahmen wird vorgeschlagen, **Möglichkeiten im Bereich der „City-Logistik“ zu berücksichtigen** (D142). Der Begriff Citylogistik steht für eine Vielzahl von Konzepten zur Bündelung des städtischen Güterverkehrs. Diese Konzepte sollen bei konstanter Versorgungsqualität zur Entlastung der städtischen Infrastruktur, Nachhaltigkeit der urbanen Mobilität und höherer Wirtschaftlichkeit des städtischen Güterverkehrs führen. Des Weiteren wird eine **Verbesserung des Stadtklimas mithilfe technischer Lösungen für die Luftreinigung** angeregt (D135). Konkret werden zudem **mehr Kulturveranstaltungen im Gustav-Siegle-Haus** gewünscht (D133/1), ein **Durchgang durch das neue Schloss** angeregt (D134/2) und deutlich gemacht, dass **keine B14 der ersten, zweiten und dritten Klasse** entstehen darf (D137).

STATION D: Übergreifende Themen SONSTIGES



v. **Offene Schlussrunde zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppen**

In einer moderierten Schlussrunde diskutieren Vertretende der vielen verschiedenen Anwohner-, Anrainer- und Interessensgruppen entlang der B14 die Ergebnisse der Veranstaltung:

- Arne Braun vom Staatsministerium Baden-Württemberg erläuterte zunächst die besondere Rolle des Staatsministeriums und des Landes Baden-Württemberg: „Während Stadtplanung Hoheit der Stadt ist, sind die verschiedenen Häuser an der Kulturmeile – von der Staatsoper bis zur Staatsgalerie – im Landesbesitz.“ Daher sei es für das Land ein großes Anliegen, die Erreichbarkeit und die Voraussetzungen für das Funktionieren dieser international renommierten Kultureinrichtungen zu gewährleisten. Herr Braun verwies darauf, dass die Besucherzahlen der Staatsgalerie bereits heute aufgrund der S21-Baustellen zurückgegangen seien. Deshalb regte er an, auch an Interimslösungen für die voraussichtlich sehr lange Planungs- und Bauphase zu denken, die die Aufenthaltsqualität an der B14 sichern. Im Mittelpunkt stehe hier insbesondere die Möglichkeit einer hochwertigen Querung der Straße.
- Petra Zeese von der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) äußerte sich erfreut zu den Ergebnissen der Veranstaltung: Viele von den Anregungen aus der Bürgerschaft würden die Ansätze wiedergeben, die die Deutsche Akademie bereits in ihren Konzepten für den Planungsraum erarbeitet hat. Anschließend kommentiert sie den Planungsprozess: Aus ihrer Sicht wäre es zielführender gewesen, eine Machbarkeitsstudie bereits im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs zu beauftragen. Somit wäre es für die Stadt möglich gewesen, Stellung zu vielen Anregungen frühzeitig zu nehmen – beispielsweise zu den Vorschlägen, Bebauung in der Mitte der B14 zu planen oder den Straßenraum aus stadtklimatischen Gründen komplett von Bebauung freizuhalten. Für den Wettbewerb regte Frau Zeese noch an, das Wettbewerbsgebiet bis zum Neckartor und an der südlichen Seite bis zum Marienplatz zu erweitern und die Fragestellungen aller Abschnitte gleichwertig zu betrachten. Sie plädierte zudem dafür, im Auslobungstext klare Vorgaben dazu zu treffen, wie viel Verkehr im Planungsraum reduziert werden soll.
- Prof. Dr. Wieland Backes vertrat den Verein Aufbruch Stuttgart e.V. auf dem Podium. Angesprochen auf die teils kontrovers geführte Diskussion seiner Gruppe zur Frage des Königin-Katharina Stifts betonte er, dass er sich einem gegenseitigen Auspielen von Kultur und Bildung deutlich entgegenstellen werde. Er verwies darauf, dass viele Bürgerinnen und Bürger Dialogunternehmen, die im Auftrag der Stadt arbeiten, kritisch betrachten. Aus seiner Sicht sei das Schwedische Modell, in welchem Bürgerinnen und Bürgern selbst ein Budget zur Bürgerbeteiligung und für die Beauftragung externer Dienstleister zur Verfügung steht, transparenter. Die aktuelle Dialogveranstaltung hielt Prof. Dr. Backes für professionell organisiert. Die Zusammenführung und Evaluierung der Bürgerbeteiligung sei allerdings noch Grauzone: Die Stadt Stuttgart habe nun den Auftrag, substantielle Ergebnisse aus der Fülle der Anregungen zu erarbeiten. Zu be-

antworten wäre jetzt vor allem die Frage, wie die Fortsetzung des Beteiligungsprozesses aussehen soll. „Aufbruch Stuttgart e.V.“ hält die Bildung einer bürgerschaftlichen Begleitgruppe für den gesamten Planungsprozess für zwingend notwendig.

- Richard Ammann, Schülersprecher des Königin-Katharina-Stifts, bedankte sich zunächst für die Möglichkeit, die Schule in der Diskussion zu vertreten. In den verschiedenen Dialogstationen habe er sich gefreut, dass viele Ideen und Konzepte, die die Schule und die Schülerschaft voranbringen wollten, auch von anderen Teilnehmenden skizziert worden seien. Der Zugang zur Kulturmeile sei für die Schülerinnen und Schüler sehr wichtig. Vor diesem Hintergrund wünschte er für den Planungsraum Begrünung und Aufenthaltsmöglichkeiten wie Cafés, die allen Nutzern der Kulturmeile offenstehen. Er wiederholte noch einmal den Satz „Bildung IST Kultur“ und verwies darauf, dass es ihm darum gehe, enger mit den Kultureinrichtungen gemeinsam zu arbeiten und die Trennung durch die B14 zu überwinden.
- Heike Fuss brachte Perspektiven aus dem Bohnenviertel in die Podiumsdiskussion ein. Sie schätzte das Format der Veranstaltung sehr: Es sei wichtig gewesen, dass Bürgerinnen und Bürger ihre Meinungen und Ideen offen diskutieren konnten. Frau Fuss selbst wohnt seit 15 Jahren im Bohnenviertel und kenne das Viertel sehr gut: Um barrierefreie Anbindungen Richtung Dorotheen-Quartier, Schwabenzentrum/Eberhardstraße/Gerberviertel, sowie auch zum Stadtpalais zu erhalten, seien, anstatt unterirdischer Gänge, überirdische und ebene Überquerungen der B14 für die Anwohnerinnen und Anwohner als auch für die Kundschaft der Geschäftsinhaber besonders wichtig und von großer Bedeutung. Zudem hob Frau Fuss den Zusammenschluss des Bohnen- und Leonhardsviertels und deren Weiterentwicklung zur historischen Leonhardsvorstadt hervor. Um eine schlüssige Quartiersentwicklung voranzutreiben, müsse die anstehende Umwidmung des Züblin-Areals als eine wichtige städtebauliche Zukunftsfrage aktiv diskutiert werden.
- Carolin Allmendinger vom BIX Jazzclub, der direkt neben der Leonhardskirche liegt, berichtete über die besondere Situation um die Kirche: Das Gebiet werde von vielen Suchtkranken frequentiert. Im Hinblick auf die Drogen- und Alkoholprobleme und ihre Nebenwirkungen gelte es, das Viertel wieder allen Menschen zugänglich zu machen. Dazu gehöre es auch, den Suchtkranken öffentliche Räume und Toiletten zu schaffen. Neben den Herausforderungen im Viertel wünschte sich Frau Allmendinger, dass die B14 nicht mehr wie eine Schneise die verschiedenen Viertel trennt, sondern dass alle Viertel entlang der B14 erreichbar für die Bürgerinnen und Bürger werden.
- Silvia Korkmaz, Quartiersmanagerin für das Gerberviertel, vertrat die dortigen Gewerbetreibende sowie Anwohnerinnen und Anwohner. Aus Sicht der Unternehmen sei es zentral, die Erreichbarkeit für die Kunden sicherzustellen. Seit dem Bau des GERBER sei das Quartier im Umbruch und habe sich sehr positiv entwickelt, so Frau Korkmaz. Sie verwies weiterhin darauf, dass vor allem in der Tübinger Straße viele Rad-

fahrer und Fußgänger konkurrierend und mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs seine, so dass Ideen und Verbesserungen in der Verkehrsführung durchaus gewünscht wären. Auch der Bereich um die Paulinenbrücke müsse schöner gestaltet werden, so dass er Passanten zum Verweilen einlädt – im Viertel sei man gespannt auf die nächsten Schritte seitens der Stadt.

- Rupert Kellermann vom Heusteigviertel e.V. räumte zu Beginn ein, skeptisch gewesen zu sein, als er auf die Veranstaltung angesprochen wurde. Aus seiner Sicht seien die Bedürfnisse des Viertels – weniger Verkehr und Lärm – seit langem bekannt und beispielsweise schon im Lärmaktionsplan der Stadt Stuttgart beschrieben gewesen, so dass er die Notwendigkeit des Wettbewerbs anfangs infrage gestellt habe. Viele Vorschläge, beispielsweise im Rahmen des Zukunftskonzepts Lokale Agenda 21, sind aus dem Viertel hervorgegangen und sind nicht oder kaum beachtet worden. Nun, nach der Veranstaltung, betrachte er den Beteiligungsprozess deutlich positiver. Viele gute Anregungen seien zusammengetragen worden. Für den Wettbewerb empfiehlt Herr Kellermann, den gesamten Bereich bis zum Heschlacher Tunnel mit zu berücksichtigen und auf die angrenzenden Straßenbereiche auszuweiten. Die isolierte Betrachtung eines Straßenabschnitts, der zudem auch noch Bestandteil des Cityrings sei, halte er nicht für zielführend. Kellermann erklärte, dass eine Großstadt wie Stuttgart nicht ohne Verkehr funktionieren könne. „Verkehr ist,“ so Kellermann „wie das Blut, das durch die Adern fließt.“ Allerdings gelte es, den Verkehr auf „den notwendigen Verkehr“ zu reduzieren: Wünschenswert, so Kellermann, wäre beispielsweise, dass den Bürgern und Anwohnern mehr grüne Inseln und mehr Raum zum Leben zur Verfügung gestellt werde. Abschließend erklärte Kellermann, dass der Wilhelmsplatz, auch in seiner Größe, erhalten werden müsse“.
- Bezirksvorsteherin Veronika Kienzle schloss die Podiumsdiskussion ab. Aus ihrer Sicht sei es zentral, die Trennung der Quartiere aufzuheben: In Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft, den Bürgerinnen und Bürgern sollen lokale Initiativen und die Eigenart der Viertel gestärkt werden. Obwohl viele der Akteure durchaus unterschiedliche Interessen mit sich bringen, solle man die Quartiere nicht isoliert betrachten, sondern ihre Verbindungen hervorheben. Hierzu habe die Bürgerveranstaltung viele wertvolle Beiträge geliefert, so Frau Kienzle. Im nächsten Schritt solle der Kreis noch erweitert werden, so dass auch „Zufallsbürger“ aus der gesamten Stadtgesellschaft und nicht nur die interessierten Anlieger und Interessengruppen Zugang zu den Diskussionen finden – so ihre Empfehlung. So gelte es, die Beteiligung der Bürgerschaft während des gesamten Wettbewerbs sicherzustellen.

vi. Schlusswort und Ausblick

Zum Schluss der Veranstaltung bedankte sich Bürgermeister Peter Pätzold sich bei den Teilnehmenden. Laut Herrn Bürgermeister Pätzold habe die Veranstaltung wichtige Grundlagen für den Wettbewerb und seinen Auslobungstext geliefert. Es herrsche Konsens darüber, dass entlang der B14 mehr Platz für Raum und Gestaltung auf Kosten des Verkehrs geschaffen



werden soll. Im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs solle weiter konkretisiert werden, wie der Stadtraum der Zukunft so gestaltet werden könne, dass er neue Möglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger, für grüne Oasen, für mehr Aufenthaltsqualität, Radfahrer und Fußgänger schafft.

Bürgermeister Pätzold freute sich über die rege Beteiligung und die intensiven Diskussionen: Viele wichtige Themen und Ideen seien während des Tages zwischen den Bürgerinnen und Bürgern und den Vertretenden der Stadt ausgetauscht worden. Er betont, dass die Landeshauptstadt Stuttgart den Raum für ihre Bürgerinnen und Bürger gestaltet und sie in diesen Gestaltungsprozess mitnehmen möchte. Über die Umsetzung entscheidet letztendlich der Gemeinderat. Er sei zuversichtlich, dass das Gebiet um die B14 in diesem Dreiklang als gemeinsamer Stadtraum entwickelt werden kann.

Er kündigte als nächste Schritte die Dokumentation der Veranstaltung an, die als Vorlage für den ersten Entwurf des Auslobungstextes von Seiten der Stadtverwaltung dienen wird. Dieser Textentwurf soll dann in einer Art Begleitgruppe konsolidiert werden, bevor er dem Gemeinderat vorgelegt wird. Die parallele Online-Beteiligung wird ebenfalls mit in den Textentwurf einfließen. Er wünschte allen Anwesenden eine schöne Sommerpause.

4. Anhang

Station A: Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz

IDENTITÄT

Lfd. Nr.	<u>IDENTITÄT</u> Anregungen und Ideen
A1.	Gute/ Schöne Bausubstanz
A2.	Gute Anbindung an ÖPNV und innenstadtnah als Zuzugsgrund
A3.	Heusteigviertel als schönes Viertel mit Nahversorgung
A4.	Kleinteilige Bebauung, Farb- und Fassadengestaltung
A5.	Keine großen Investorenprojekte
A6.	Kleine Läden prägen das Viertel
A7.	Einzelhandel und Gastronomie erhalten und stärken
A8.	Vereinbarkeit von Gastronomie und Wohnen (Lärm)
A9.	Kleinkunst und Kultur
A10.	Rückzugsorte (kleinteilig, reizreduziert, nicht kommerziell, begrünt, große Bäume)
A11.	Heusteigviertel autofrei! (Vorbild Superblock Barcelona)
A12.	Einheit Gerberviertel und Heusteigviertel herstellen
A13.	Verzahnung der Gebiete sicherstellen (nicht nur konzentriert auf B14)
A14.	Vielfältiges Leben
A15.	Vielfalt (arm, reich, jung, alt, unterschiedlichste Probleme) des Österreichischen Platzes wahren und erhalten
A16.	Österreichischen Platz so gestalten, dass sich eine individuelle Identität(-en) entwickeln kann, nutzungsoffen, wenige diverse Angebote, Spielplatz, Ruhe-Rückzugsorte, Fußschnellwege

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	<u>ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR</u> Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit <u>konkretem</u> räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbild)		
A17.	1	ÖPNV attraktiver machen
a.		<i>Busspuren auf beiden Seiten</i>
Anregungen ohne <u>konkreten</u> räumlichen Bezug		
A18.		Haltestellen und Busspuren der SSB-Linien 43,44,92 mit einplanen

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	AUTOVERKEHR Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
A19.	1	Aufwertung zugunsten der Aufenthaltsqualität (Österreichischer Platz)
a.		<i>Brückenkonstruktion am Österreichischen Platz abschaffen</i>
A20.	2	Parkplätze schaffen (Österreichischer Platz)
a.		<i>Parkplatzflächen unter möglicher Überdeckelung des Platzes schaffen</i>
A21.	3	Verkehrssituation verbessern (Torstraße Richtung Eberhardstraße)
a.		<i>Reduzierung auf zwei einfahrende und eine ausfahrende Spur (1x Bus)</i>
A22.	4	Verkehrsberuhigung (Torstraße und Querspange)
a.		<i>Torstraße und Querspange soll Fußgängerzone werden</i>
A23.	5	Parksuchverkehr aus Heusteigviertel raushalten
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
A24.		Verbesserte Verkehrsführung (Hauptstätter Straße)
a.		<i>Für den verbleibenden Verkehr anstatt Lichtsignalanlagen lieber Kreisverkehre</i>
A25.		Viertel vor Ausweichverkehr schützen
a.		<i>Sowohl fahrender als auch ruhender Verkehr</i>
A26.		Verkehrsberuhigung
a.		<i>Tempo 30</i>
b.		<i>Reduzierung der Fahrspuren</i>
A27.		Weniger Autos oberirdisch auf den Straßen
a.		<i>Autos in Tunnel umleiten</i>
A28.		Lärmschutz
a.		<i>Tempo 30 in der B14</i>
A29.		50 Prozent weniger Privatverkehr (nur Gewerbetreibende, Seelsorger, Ärzte, Polizei, Feuerwehr, Warenlieferungen mit Auto, alle anderen nicht)
A30.		B14 weiter als Automobilachse erhalten (Nicht in der jetzigen „Brutalität“)
A31.		Mehr autofreie Räume entlang B14 schaffen
a.		<i>Reduzierung der Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr</i>

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	FUSSVERKEHR Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
A32.	1	Mehr Raum für Fußverkehre + Bessere Querungsmöglichkeiten (Hauptstätter Straße gegenüber von Lidl)
A33.	2	Mehr Platz für Fußgänger → Verknüpfung Österreichischer Platz mit Heusteigviertel
A34.	3	Ebenen Übergänge barrierefrei machen (Paulinenstraße/Österreichischer Platz)
a.		<i>Aufzüge</i>
A35.	4	Querung der Hauptstätter Straße („in einem Rutsch“) Wilhelmsplatz in Torstraße Sophienstraße über Hauptstätter Straße Weißenburgstraße in Paulinenstraße
a.		<i>Optimierte Ampelschaltung, kürzerer Takt</i>
b.		<i>Ampelphasen verkürzen</i>
A36.	5	Unangenehme Fußgängersituation verbessern (Gehweg Hauptstätter Straße)
a.		<i>Müll, Dreck, Taubenkot entfernen</i>
A37.	6	Attraktive Verbindung Wilhelmsplatz zu Eberhardstraße (Innenstadt)

A38.	7	Konflikt mit Radfahrern beheben auf der Tübinger Straße (Keine Rücksichtnahme)
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
A39.		Barrierefreie Überquerung für Fußgänger entlang B14
a.		<i>Zebrastrreifen / Querung an jede Kreuzung im Quadrat immer</i>
A40.		Trennende Wirkung der B14 aufheben
a.		<i>Mehr Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr → alle 50 Meter</i>
A41.		Fußwege von Radfahrern frei bleiben
a.		<i>Mehr Kontrollen</i>

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	<u>RADVERKEHR</u> Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
A42.	1	Verbesserte Radwegführung
a.		<i>Radweg von der Tübinger Straße auf Hauptstätter Straße verlegen</i>
A43.	2	Radroute 1 von Tübinger auf Hauptstätter Straße
A44.	3	Paulinenbrücke an umliegende Straßen für den Radverkehr anbinden
A45.	4	Mehr Platz für Radfahrer und Verknüpfung mit Heusteigviertel
A46.	5	Beidseitiger Radweg entlang der B14
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
A47.		Radverkehr entlang der B14 fördern
a.		<i>Radspuren auf B14-Autospuren</i>
A48.		Radwege räumlich trennen vom MIV
A49.		Radverkehr nicht auf Mischflächen

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	<u>GRÜNFLÄCHEN</u> Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
A50.	1	Österreichischen Platz begrünen
A51.	2	Mehr Grün an der Hauptstätter Straße
a.		<i>Stadtboulevard</i>
A52.	3	Grüne Inseln anstatt Gastro-Flächen asphaltiert an der östlichen Seite der Hauptstätter Straße zwischen Österreichischen Platz und Wilhelmsplatz
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
A53.		Autoverkehr durch mehr Grünflächen reduzieren
A54.		Nesenbach an Oberfläche „freilegen“ mit Ufergestaltung
A55.		Begrünter Öffentlicher Raum
A56.		Ausgewogenes Verhältnis von Bäumen zu Parkplätzen im Straßenraum
A57.		Mehr Schatten und mehr Grün
a.		<i>Große Bäume pflanzen</i>
A58.		Hangfuß mehr herausarbeiten

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	ÖFFENTLICHE RÄUME / PLÄTZE Ziele und Maßnahmen
----------	--------------------	---

Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
A59.	1	Marienkirche mit Einbinden in die Hauptstätter Straße
A60.	2	Paulinenbrücke an umliegende Straßen anbinden
A61.	3	Verbindung zum Namen herstellen → Österreich (Österreichischer Platz)
A62.	4	Verkehr raus (Österreichischer Platz)
a.		<i>Rondell Österreichischer Platz überbauen</i>
A63.	5	Österreichischen Platz als Platz erlebbar machen
a.		<i>Überdeckung des „Auges“</i>
b.		<i>Schaffen einer Grünfläche mit Aufenthaltsqualität</i>
A64.	6	Platz unter dem Rondell für Jugend nutzbar machen (Österreichischer Platz)
a.		<i>Street Soccer, Basketball, Skater (hier ist es sowieso schon laut und immer beleuchtet)</i>
A65.	7	Bademöglichkeit auf dem Österreichischen Platz
a.		<i>Mindestens eine 50 Meter Bahn zum Schwimmen, ansonsten Gestaltung frei</i>
A66.	8	Österreichischen Platz von Heusteigviertel anschließen
A67.	9	Räume im Erdgeschossbereich zur Straße öffnen für Gewerbe, Café, Nutzungsraum, Stadtteiltreff an: Hauptstätter Straße etwa Hausnummer 51 (Bereich Christophstraße - -Wilhelmsplatz) und Hauptstätter Straße etwa Hausnummer 55 (Bereich Christophstraße - -Sophienstraße)
A68.	10	Wilhelmsplatz als identitätsstiftenden Platz erhalten
A69.	11	Autoverkehr raus – stört (Wilhelmsplatz)
A70.	12	Wilhelmsplatz: Gegenpol zum brummenden Leben, Ruhe-Rückzugsnischen schaffen
A71.	13	Wilhelmsplatz: Aufenthaltsort in der Sonne
a.		<i>Straße und Platz tauschen (spiegeln)</i>
A72.	14	Aufwertung des Innenhofs (Hauptstätter Straße Bürgerbüro Mitte Stuttgart)

Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
---	--	--

A73.		Öffentlichen Raum gestalten + verbinden
A74.		Boulevard-Flächen schaffen

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	SONSTIGES Ziele und Maßnahmen
----------	--------------------	--

Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbild)		
A75.	1	Kreuzung stilllegen (Wilhelmsplatz/Torstraße/ Österreichischer Platz)
a.		<i>Lange Untertunnelung Charlottenplatz/ Österreichischer Platz</i>
A76.	2	Attraktives Wohnen an der Hauptstätter Straße ermöglichen
A77.	3	(Wohn-) Bebauung zusammenwachsen lassen
a.		<i>Mittelspuren bebauen (Wohnen, Cafés, Bars)</i>

Station B: Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz

IDENTITÄT

Lfd. Nr.	<u>IDENTITÄT</u> Anregungen und Ideen
B1.	Stuttgarter Altstadt
B2.	Herz der Stadt Stuttgart
B3.	Puls von Stuttgart
B4.	Tor zur Stadt
B5.	Kleinteilige Bauweise erhalten
B6.	Rückzugsorte (klein, reizreduziert, nicht kommerziell, begrünt, große Bäume)
B7.	Aufenthaltsräume
B8.	Vielfältig
B9.	Handwerk
B10.	Wohnen
B11.	Arbeiten
B12.	Einzelhandel
B13.	Gastronomie, Kultur, Kleinkunst
B14.	Multi-Kultur
B15.	Individualität
B16.	Grünflächen
B17.	Boulevard
B18.	lebendig
B19.	Rotlichtviertel durchmischen

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	<u>ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR</u> Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezugspunkt (siehe Nr. Luftbilder)		
B20.	1	ÖPNV aufwerten
a.		<i>Separate Busspuren beidseitig auf B14</i>

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	<u>AUTOVERKEHR</u> Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezugspunkt (siehe Nr. Luftbilder)		
B21.	1	Strom sparen
a.		<i>Statt Ampeln, Kreisverkehre</i>
B22.	2	Belebbarkeit des Platzes; Bedingungen der Gastronomie verbessern (Wilhelmsplatz)
a.		<i>Achse Wilhelmstraße wieder mittig (Platz in zwei Teilen)</i>
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezugspunkt		
B23.		Charakteristik der einzelnen Bereiche sichtbarer und Straßen besser lesbar machen (Identität erlebbar machen)
a.		<i>Begrünung</i>
b.		<i>Straßenführung so, dass Wegebeziehung/ Charakteristiken sichtbar sind</i>

B24.		Reduktion des Autoverkehrs im Abschnitt
B25.		Wahrnehmbarer Verkehr reduzieren
b.		<i>Untertunnelung</i>
B26.		Verkehr umleiten/ reduzieren
b.		<i>Auflösung als Bundesstraße?</i>
B27.		50 Prozent weniger Privatverkehr mit Autos
a.		<i>Nur Gewerbe, Polizei, Schichtarbeiter, Feuerwehr, eingeschränkte Mobilität, Warenauslieferung</i>

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	FUSSVERKEHR Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezugspunkt (siehe Nr. Luftbilder)		
B28.	1	Sichere Fußwege entlang der Straße (Bürgerbüro Stuttgart, Eberhardstraße)
a.		<i>Breit genug für Rad- und Fußverkehr</i>
b.		<i>Sichere Abgrenzung zur Straße</i>
B29.	2	Wegebeziehung herstellen (Hauptstätter Straße, Ecke Wilhelmsplatz)
a.		<i>Überdeckelung des Verkehrs</i>
B30.	3	Barrierefreier, schneller Fußgängerüberweg an: Höhe Altes Waisenhaus (Hauptstätter Straße Nähe Charlottenplatz) Pfarrstraße Rosenstraße Nadlerstraße Gustav-Siegle Haus / Dornstraße Wilhelmsplatz / Torstraße
B31.	4	Schnellere Fußgängerüberquerung (Pfarrstraße)
a.		<i>Fußgängerfreundlich anpassen</i>
B32.	5	Überquerung: Anschluss Eberhardstr./ Dorotheenquartier
a.		<i>Begrünter Deckel -> Höhe Altes Waisenhaus</i>
b.		<i>Großzügige Lösung bis Achse Sporerstr./ Rosenstr.</i>
B33.	6	Fußgängerüberweg mit Barrierefreiheit: Kinderwagen, Rollator (Hauptstätter Straße Charlottenplatz)
B34.	7	Fußgängerfreundliche, schnelle Überquerung (Konrad-Adenauer-Straße)
a.		<i>Ampelschaltung anpassen</i>
B35.	8	Verkehrsfreier Übergang von Markhalle / Dorotheenquartier zum Karlsplatz hin zum Schloss
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezugspunkt		
B36.		Boulevard entwickeln
a.		<i>Ganz breite Fußwege</i>
B37.		Kürzere Wege zwischen Straßenseiten der B14
a.		<i>B14 schmaler, Fußwege breiter</i>

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	RADVERKEHR Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezugspunkt (siehe Nr. Luftbilder)		
B38.	1	Schnelle, nach Möglichkeit barrierefreie Überquerung: Höhe Altes Waisenhaus (Hauptstätter Straße Nähe Charlottenplatz) Pfarrstraße & Rosenstraße Nadlerstraße & Gustav-Siegle Haus / Dornstraße

		Wilhelmsplatz / Torstraße
B39.	2	Breitere, bessere Aufzeichnung Rad- /Fußwege (Baurechtsamt, Ecke Eberhardstraße)
B40.	3	Sicherer Fahrradweg (Baurechtsamt, Ecke Eberhardstraße)
a.		<i>Parkhaus zu oder Radweg verlegen</i>
b.		<i>Wildes Parken unterbinden</i>
B41.	4	Verbesserung Radverkehrsnetz (Charlottenstraße)
a.		<i>Radwege von Charlottenstr. umleiten</i>
B42.	5	Ampelschaltung für Radfahrer und Fußgänger anpassen (Ehem. Waisenhaus, Dorotheenstraße)
B43.	6	Kreuzung für Radverkehr ohne Zwischenstopp (Ehemaliges Waisenhaus Dorotheenstraße)

Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezugspunkt

B44.		Radschnellverbindung entlang B14
B45.		Radschnellwege entlang der gesamten Achse
B46.		Straßenüberquerung an vielen Stellen erleichtern und durchlässiger machen

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	GRÜNFLÄCHEN Ziele und Maßnahmen
----------	--------------------	--

Anregungen mit konkretem räumlichem Bezugspunkt (siehe Nr. Luftbilder)

B47.	1	Platz begrünen, grüne Achsen zum Stadtpark (Charlottenplatz)
B48.	2	Begrünte Sichtachse vom Stadtpalais zum Schlossplatz wiederherstellen
B49.	3	Keine Beschneidung des Akademiegartens

Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezugspunkt

B50.		Begrünung entlang der B14
a.		<i>Allee</i>
b.		<i>Nutzfläche</i>
B51.		Ganzen Abschnitt begrünen
B52.		Unnötig versiegelte Flächen am Rand der B14 umwandeln und begrünen (bspw. schraffierte Flächen am Rand der Straße)
B53.		Verbesserung Stadtklima
a.		<i>Dachbegrünung auf Flachdächern</i>
b.		<i>Fassadenbegrünung</i>

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	ÖFFENTLICHE RÄUME / PLÄTZE Ziele und Maßnahmen
----------	--------------------	---

Anregungen mit konkretem räumlichem Bezugspunkt (siehe Nr. Luftbild)

B54.	1	Aufenthaltsqualität stärken und Querungsmöglichkeiten schaffen (Wilhelmsplatz)
a.		<i>Überirdische Querungen (Teilüberdeckung) im Bereich der Unterführung</i>
B55.	2	Einheit und Verbindung Wilhelmsplatz
a.		<i>1 bis 2 Fahrspuren</i>
B56.	3	Belebbarkeit (Wilhelmsplatz)
a.		<i>Plätze als Plätze gestalten</i>
B57.	4	Untertunnelung bis Wilhelmsplatz prüfen (Charlottenplatz)
B58.	5	Schöne Häuserfassaden erlebbar machen (Wilhelmsplatz bis Leonhardsplatz)
a.		<i>Großzügige Gehwege</i>
b.		<i>Freihalten der Fassaden</i>
c.		<i>Begrünung nicht zu hoch und nicht zu dicht</i>



B59.	6	Linearer Park/ Platz als Achse nördlich der Leonhardskirche durch Leonhardsvorstadt
B60.	7	Öffentlichen Raum verbessern und Drogenproblematik behutsam steuern (Leonhardskirche)
a.		<i>Fixerstuben die 24/7 geöffnet haben</i>
B61.	8	Räumliche Fassung vor Leonhardskirche
B62.	9	Platzqualität zwischen Siegle-Haus und Leonhardskirche verbessern
a.		<i>Keine Kübelpflanzen</i>
b.		<i>Toilettensituation verbessern</i>
B63.	10	Aufenthaltsräume schaffen (Leonhardskirche)
a.		<i>Bänke, öffentliche (nicht-gewerbliche) Räume/ Plätze</i>
B64.	11	Platz um die Kirche wieder zusammenzuführen -> Aufenthaltsqualität (Leonhardskirche)
a.		<i>In die B14 rein aufbrechen</i>
b.		<i>Vermüllungssituation entgegenwirken</i>
B65.	12	Vermüllung am Spielplatz im Bohnenviertel lösen (Kaugummis, Zigaretten) (Parkhaus Katharinenstraße)
a.		<i>Regelmäßige Kontrollen durchführen</i>
B66.	13	Neubebauung nach Abgabe der Parkhäuser (Breuninger- und Züblin-Parkhaus)
a.		<i>Kleinteilige Parzellierung, Erdgeschossnutzungen</i>
B67.	14	Räumliche Trennung zwischen Stadt und Bohnenviertel durch Gebäude (Züblinparkhaus) aufheben
a.		<i>Parkhaus abreißen</i>
b.		<i>Aufgelockerte Kubatur -> Orientierung an Bohnenviertel</i>
B68.	15	Parkhaus Breuninger für Filmhaus ersetzen und Tiefgarage bauen
B69.	16	Sauberkeit erhöhen und Vermüllungsproblem lösen (Bohnaviertel)
a.		<i>Ordnungsstrafen, mehr Mülleimer, Leerung häufiger</i>
B70.	17	Rampen/Tunnelstruktur schöner gestalten (Unterführung Holzstraße)
B71.	18	Alten Stadteingang revitalisieren und an Geschichte anbinden (Dorotheenstraße)
B72.	19	Platz mit Aufenthaltsqualität zwischen Dorotheenquartier und ehemaliges Waisenhaus
a.		<i>Brunnen</i>
B73.	20	Flächengewinnung für Grün, Fußgänger, Radverkehr -> optional neue Stadtkanten (Charlottenplatz)
a.		<i>Reduzierung der Fahrspuren</i>
B74.	21	Platz oberirdisch gestalten: Fußgänger oben (Charlottenplatz)
B75.	22	Überdeckung und Begrünung Charlottenplatz
B76.	23	Platz beleben (Charlottenplatz)
a.		<i>Deckelstruktur prüfen</i>
B77.	24	Sport- und Spielflächen auf Überdeckung (Charlottenplatz)
B78.	25	Platz oberirdisch mit Aufenthaltsqualität (Charlottenplatz)
B79.	26	Sicherheit und Zugänglichkeit der U-Bahn-Station (Charlottenplatz)
a.		<i>U-Bahnhaltestellen heller/ offener gestalten</i>
B80.	27	Attraktivierung und Belebung des Akademiegartens
a.		<i>Bauliche Randeinfassung Akademiegarten wie z.B. Am Münchner Residenzgarten (Ateliers, Cafés.)</i>
B81.	28	Randbebauung Akademiegarten zulassen
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezugspunkt		
B82.		Straßenraum zurückführen auf menschlichen Maßstab
B83.		Straßen überquerbarer machen → Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer
a.		<i>Weniger Fahrspuren</i>
b.		<i>Hüpfinseln</i>
c.		<i>Breitere Rad- und boulevardähnliche Fußwege</i>
B84.		Bauliche Trennung der verschiedenen Verkehre bei gleichzeitiger Reduzierung des MIV
a.		<i>2 Busspuren</i>

b.		2 Spuren MIV
c.		Rad- und Gehweg
d.		Boulevard ähnliche Anlage
B85.		Aufenthaltsqualität an B14 verbessern, Fuß- und Radüberquerung barrierefrei
a.		Übertunnelung des Verkehrs
B86.		Alte Straßenzüge über B14 hinweg wieder verbinden (Bsp. Weberstraße)
B87.		Alte Achsen wiederherstellen
B88.		Stadtteile zusammenwachsen lassen
a.		Tunnelstruktur, Bebauung in der Mitte (4-5 Stockwerke, Wohnen oben, Gewerbe unten) (Bsp. Stadtmitte Ulm)
B89.		Weniger Straßenraum
a.		Überbauung des Mittelstreifens (Bsp. Ulmer Hauptstraße)
B90.		Unnötige Flächen am Rand der Straße umwandeln und begrünen
B91.		„Superquartiere“ (Bsp. Barcelona) autofrei gestalten
B92.		Blickachsen der Orientierungspunkte stärken und neue Akzente setzen
B93.		Blickbeziehungen in den Vierteln und zu den Halbhöhen schaffen
B94.		Sichtbeziehung Richtung Heselacher Tal; Fernsehturm erhalten

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	SONSTIGES Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezugspunkt (siehe Nr. Luftbild)		
B95.	1	Kleinteilige Bebauung des Viertels bei Neubau Züblin-Parkhaus betrachten und kleinteilig bebauen
a.		Bsp.: in die Tiefe gehendes Lindenmuseum auf Fläche Züblinparkhaus, kleinteilige aber oberirdische Bebauung
B96.	2	Nutzungsmöglichkeiten Parkhausgelände breit prüfen (Züblinparkhaus)
B97.	3	Schallschutzfunktion des Breuninger Parkhauses für Bohnenviertel erhalten
B98.	4	Kultureinrichtungen stärken (Akademiegarten)
a.		Akademiegarten bebauen
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezugspunkt		
B99.		Bezahlbaren Wohnraum schaffen
a.		Wohnhäuser auf neuer B14
B100.		Reflektionsfähige und versickerungsfähige Oberflächen
a.		Sickerpflaster
b.		Wassergebundene Oberflächen
B101.		Höhenstaffelung der Gebäudekanten erhalten oder herstellen! Charakter der angrenzenden Viertel baulich aufnehmen
a.		Bauliche Struktur
b.		Gliederung Stadt, und Raumkanten und Maßstäblichkeit
B102.		Multikultur erlebbar machen
a.		Viertel verbinden

Station C: Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz

IDENTITÄT

Lfd. Nr.	<u>IDENTITÄT</u> Anregungen und Ideen
C1.	Eine gebaute Ansammlung von Kultur und Politik zwischen Grünanlage und Hangfuß
C2.	B14- für eine Landeshauptstadt nicht würdig (nicht repräsentativ)
C3.	Unstrukturiert
C4.	Leere und leblose Räume
C5.	Man fühlt sich verloren
C6.	Räume können nicht genutzt werden, zu viel Verkehr
C7.	Architektonisches Chaos – viel grau
C8.	Abgenutzt
C9.	Keine Ruheräume
C10.	Rückzugsorte (klein, begrünt, große Bäume, reizreduziert, nicht kommerziell)
C11.	Hoher Grünanteil
C12.	Präsenz der öffentlichen Gebäude stärken, nicht hinter Bäumen verstecken, urban denken
C13.	Einfach ausprobieren
C14.	Durchlässigkeit
C15.	Ohne Bildung, keine Kultur!
C16.	Identität „Kulturmeile“

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	<u>ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR</u> Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Luftbilder)		
C17.	1	Verbesserte Durchgängigkeit Busse (Bushaltestelle Charlottenplatz Pos. 1)
a.		<i>Separate Busspuren</i>
C18.	2	Öffnung Haltestelle mit Tageslicht wie Staatsgalerie (Charlottenplatz)
C19.	3	Haltestelle Staatsgalerie neu (bei Gebhard-Müller-Platz)
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
C20.		ÖPNV überirdisch
a.		<i>Straßenbahn Niederflur + auf Straßenniveau</i>

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	<u>AUTOVERKEHR</u> Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
C21.	1	Abgase aus Tunnel abführen (Konrad-Adenauer-Straße, Unterführung gegenüber Hauptstaatsarchiv)
a.		<i>z.B. Schornsteine</i>
C22.	2	Überdeckelung Konrad-Adenauer-Straße (gegenüber Haus der Abgeordneten)
C23.	3	Parkplätze reduzieren, einschränken (Urbanstraße)
C24.	4	Situation Taxi, Rettung verbessern (Urbanstraße)

C25.	5	Schnellstmöglich: sichere, saubere, hellere, freundliche Unterführung zwischen Oper und Staatsgalerie (ohne Obdachlose und Bettler) (Konrad-Adenauer-Straße auf Höhe Eugenstraße)
C26.	6	Kein Knoten zur Schillerstraße
C27.	7	Verkehrsfluss fördern (Gebhard- Müller-Platz)
a.		<i>Kreisverkehrslösung</i>
C28.	8	Schneise optisch auflösen (Gebhard-Müller-Platz)
a.		<i>Autoverkehr in Kurven</i>
C29.	9	Kein KFZ in Schillerstraße -> Zielbeschluss der Stadt
C30.	10	Überdeckelung Willy-Brandt-Straße einbeziehen

Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug

C31.		50 Prozent weniger MIV (nur Anlieferung, Rettung, Öffentliche Verkehrsmittel)
C32.		Auch ohne Tunnellösung Straßenraum für alle attraktiveren
a.		<i>Fahrspuren reduzieren,</i>
b.		<i>Tempolimit</i>
c.		<i>Fußwegeüberführung ebenerdig</i>

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	FUSSVERKEHR Ziele und Maßnahmen
----------	--------------------	--

Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)

C33.	1	Fußverkehr auf Charlottenplatz beachten/ berücksichtigen
C34.	2	Schnelle Überquerung (Charlottenplatz)
C35.	3	Schneller Übergang (Konrad-Adenauer-Straße bei Bushaltestelle Charlottenplatz Pos.1)
a.		<i>Brücke mit Rolltreppentechnologie</i>
C36.	4	Querungsmöglichkeiten (Konrad-Adenauer-Straße)
a.		<i>Fußgänger + Radfahrerquerung durch Steg-Lösung</i>
C37.	5	Tunnel von Abgeordneten Haus für Alle öffnen (Ulrichstraße)
C38.	6	Fußgängerüberweg jetzt! (über Konrad-Adenauer-Straße von Haus der Geschichte zu Opernhaus)
C39.	7	Barrierefrei (Staatsgalerie Urbanstraße)
a.		<i>Aufzug</i>
C40.	8	Überquerung für Schüler -> suchen sich jetzt ihre eigenen Wege (Schillerstraße bei Königin- Katharina Stift)
C41.	9	Überweg verbreitern (Rad- + Fußweg trennen) (Überschneidung Ferdinand-Leitner-Steg mit Schillerstraße)

Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug

C42.		Überquerungen müssen gesucht werden (Fußgänger und Radfahrer)
C43.		Fußgänger Vorrang vor Individualverkehr
C44.		Alle 50m (mindestens) Fußgängerquerung auf Straßenniveau

Lfd. Nr.		Verortung Luftbild	RADVERKEHR Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)			
C45.	1		Barrierefreie Wege, direkte Wege, dazwischen Orte zum Verweilen (Konrad-Adenauer-Straße beim Opernhaus)
C46.	2		Sichere Querung für Schüler (Konrad-Adenauer-Straße beim Kulissengebäude)
C47.	3		Sicherer Weg für Schüler vom Bahnhof (Gebhard-Müller-Platz)
C48.	4		Fahrradinfrastruktur schaffen (Gebhard-Müller-Platz bei Königin Katharina Stift)
	a.		<i>Fahrradverleih</i>
C49.	5		Wegeföhrung vom Bahnhof (Gebhard-Müller-Platz)
C50.	6		Sicherheit und Komfort erhöhen (Urbanstraße, Rückseite Hauptstaatsarchiv)
	a.		<i>Belag verbessern</i>
C51.	7		Bessere Fahrradwege für Schüler (mittlerer Schlossgarten Ecke Schillerstraße)
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug			
C52.			Radfahrer priorisieren
	a.		<i>Fahrradautobahn</i>
C53.			Radwege priorisieren und umstrukturieren
C54.			Separate Radspuren
C55.			Rad- und Fußgängerboulevard entlang B14 (fehlt bisher durchgängig)
C56.			Eigene Fahrspur für Radfahrer gleichberechtigt mit Autospur wie zwischen Waldeck und Vogelrain an der B14 zwischen Stuttgart Süd und Kaltental
C57.			Überquerungen müssen gesucht werden (Fuß und Rad)

Lfd. Nr.		Verortung Luftbild	GRÜNFLÄCHEN Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)			
C58.	1		Grünzeug und viele Bäume, Sitzgelegenheiten in der Mitte (Konrad-Adenauer-Straße auf Straße / beide Seiten)
C59.	2		Bestehende Grünflächen sind zu erhalten! Z.B. Akademiegarten
C60.	3		Akademiegarten nicht bebauen
C61.	4		Ruhe durch bauliche Abschirmung (Akademiegarten)
C62.	5		Eckensee nicht bebauen (Oberer Schlossgarten, bei Wolfgang-Windgassenweg)
C63.	6		Eckensee zurückbauen zu Epaulettensee (Oberer Schlossgarten, bei Wolfgang-Windgassenweg)
C64.	7		Grünzüge und Baumstandorte (Konrad-Adenauer-Straße, zwischen den Spuren)
	a.		<i>Planung</i>
C65.	8		Plätze zum Verweilen auf verschiedene Arten (Konrad-Adenauer-Straße, Nähe Opernhaus)
	a.		<i>Liegewiesen und Boulevardplätze in der Mitte (Verkehrsinself)</i>
C66.	9		Parkcharakter stärken -> Verbindung schaffen (Konrad-Adenauer-Straße, bei Gebhard-Müller-Platz)
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug			
C67.			Alles durchgehend grün
C68.			Mit Bäumen Raumkanten schaffen, als Achse zum Palais
C69.			Besserung des Klimas
	a.		<i>Großbäume auf gesamte B14</i>

C70.		Boulevard auf der Vorderseite der Gebäude
C71.		Beschattung der Fußgängerflächen
a.		<i>Großbäume</i>
C72.		Mehr Baumpflanzungen entlang Straße
C73.		Kulturmeile als Allee
C74.		Spuren reduzieren, mehr grün

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	ÖFFENTLICHE RÄUME / PLÄTZE Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
C75.	1	Die Achse als Gestaltungsmittel überdenken (Charlottenplatz)
C76.	2	Begegnungsorte schaffen um sich über kulturelle Erlebnisse auszutauschen (Charlottenplatz)
C77.	3	Wiederherstellung der Achse Stadtpalais-Planie (Charlottenplatz)
C78.	4	Fassaden der rückwertigen Königstraße ansprechender gestalten (Charlottenplatz)
C79.	5	Klare Raumkanten (Akademiegarten)
C80.	6	Raumkante definieren (Akademiegarten)
a.		<i>Bebaut oder Bepflanzt</i>
C81.	7	Belebung Akademiegarten vom neuen Schloss
C82.	8	Neue, öffentliche Nutzung des neuen Schlosses
C83.	9	Aufteilung Verkehrsraum (Konrad-Adenauer-Straße bei Landesbibliothek Württemberg)
a.		<i>Trennung von Autospuren und Rad- bzw. Fußwegen über Grünachsen</i>
C84.	10	Einheit Fassaden mit Kulissengebäude herstellen (Staatstheater)
C85.	11	Mehr Verkehrsfläche insbesondere zugunsten von Fußgängern (Staatstheater Stuttgart, Konrad-Adenauer-Straße)
C86.	12	Raum zwischen Oper und Schauspielhaus als Platz gestalten
C87.	13	Vis-à-Vis Gebäude zur Staatsgalerie
C88.	14	Wasserspielelemente (Staatsgalerie)
C89.	15	Aufenthaltsräume schaffen (Staatsgalerie)
a.		<i>Amphitheater für Veranstaltungen</i>
C90.	16	Eingang zur Kulturmeile gestalten (zw. Gebhard-Müller-Platz und Hauptbahnhof)
C91.	17	Erhalt des Königin-Katharina-Stift und Belebung der Umgebung (Schlossgarten)
C92.	18	Mehr Aufenthalt statt Durchgang (Gebhard-Müller-Platz)
a.		<i>z.B. Shared space und Wege, weniger Kanalisieren</i>
C93.	19	Obere Ebene aufwerten (Gebhard-Müller-Platz bei Königin-Katharina Stift)
C94.	20	Gemeinsame Räume um das Königin-Katharina Stift
a.		<i>Begegnungsplätze</i>
b.		<i>Verbindungsräume</i>
C95.	21	Flächen für Kinder bei Königin-Katharina Stift
a.		<i>Kinderspielplätze mit Gummimatten und Schatten</i>
C96.	22	„Torsituation“ schaffen als Entree zur Kulturmeile (Gebhard-Müller-Platz)
C97.	23	Eingang zur Kulturmeile bei Gebhard-Müller-Platz architektonisch gestalten
a.		<i>Besonders Gebäude als Eingang</i>
C98.	24	Platzgestaltung (Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz)
a.		<i>Raumkanten</i>
b.		<i>Oberflächen</i>
c.		<i>Möblierung</i>
C99.	25	Tunnelportal Wagenburgtunnel überbauen -> Terrasse, Räume für Staatsgalerie, Proberräume (Bruhlsche Terrasse) (Gebhard-Müller-Platz neben Staatsgalerie)

C100.	26	Tunnelportal aufwerten (Treppen und Gestaltung)
a.		Aussichtsplattform über dem Portal
C101.	27	Wiederbelebung der Achse Eugenstaffel – Großes Haus
C102.	28	Urbanstraße als Boulevard und zweiten Eingang zur Kultur
C103.	29	Urbanstraße als Rückseite der Kulturmeile räumlich einbeziehen und aufwerten
C104.	30	Gebiet Urbanstraße einbeziehen und aufwerten
a.		Katharinenterrasse als Idee

Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug

C105.		Konsequenteres Verhindern bzw. Bekämpfen von organisierter Bettlerei und Campieren von Roma im öffentlichen Raum
C106.		Aufenthaltsqualität steigern
C107.		Blickbeziehungen schaffen/ erhalten -> Landschaften erleben
C108.		Blickbeziehung berücksichtigen -> Parks!
C109.		Sauberkeit im öffentlichen Raum!
a.		Sanktionieren von Wegwerfen von Zigaretten und Kaugummis -> klappt in Singapur!
C110.		Wiederaufbau Lusthaus
C111.		Plätze zu Plätzen machen, Benutzbarkeit für Menschen
C112.		Plätze sollen zu Plätzen werden statt großen Kreuzungen zu sein
C113.		Orte für Veranstaltungen im öffentlichen Raum schaffen
C114.		Mehr Spiel- und Aktionsflächen
a.		Angebote für Jugendliche und Kinder z.B. Rutschen, Skaten -> Verbindung mit Kultur
C115.		Bilbao-Effekt Guggenheim Signal -> Oper
C116.		Kleinere Nischen für mehr Geborgenheit

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	SONSTIGES Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbild)		
C117.	1	Lärmreduzierung (als Garten ungeeignet) (Akademiegarten)
C118.	2	Neues Lusthaus fürs Ballett (Akademiegarten)
C119.	3	Beleuchtung und WLAN (Akademiegarten)
a.		Große weiße Kugeln zum Relaxen
b.		Surfen mit Beleuchtung
C120.	4	Reste der Lusthausruine vor Kunstgebäude aufstellen (urspr. Standort Stauffenbergstraße/ Schlossstraße)
C121.	5	Eleganteste Verbindung der zweiten Seite der Kulturmeile (über B14/ Haus der Geschichte)
a.		Deckel über B14 auf Höhe vom Haus der Geschichte = Eingang dort ist bereits erhöht. Boulevardartig mit Cafés + Kiosken und grün ausführen. Darauf den Konzertsaal bauen, der zunächst Interimsoper ist
C122.	6	Vorder- und Rückseiten des Opernhauses bei Planung berücksichtigen
C123.	7	Aufwertung der Außenansicht des Kulissengebäude
C124.	8	Wege ermöglichen und Besucher Staatsgalerie sichern (Fußgängerüberweg B14 Hauptbahnhof/Schlossgarten – Staatsgalerie)
C125.	9	Raum für Wohnen, Einkaufen, Verwaltung, Erholung, Park (Gebhard-Müller-Platz)
C126.	10	Ist eine durchgehende Raumkante vom Großen Haus bis zum Gebhard-Müller-Platz richtig
C127.	11	Denkmalschutz für Königin-Katharina Stift Gebäude hoch halten
C128.	12	Kooperationen Katharinen Stift und Kultureinrichtungen
a.		Wegbeziehungen stärken + Blickbeziehungen

C129.	13	Diskussion um Königin Katharina Stift lösen-
C130.	14	Umnutzung Königin Katharina Stift für Verwaltung + Oper
C131.	15	Neubau Königin Katharina Stift neben John Cranko Schule
C132.	16	Wiederaufbau Königin Katharina Stift
C133.	17	Kein Abriss/ Verlegung Königin-Katharina Stift
C134.	18	Schüler aus der Baustelle -> stört Schüler nicht
C135.	19	Schüler Café schaffen (Königin-Katharina Stift)
C136.	20	Turnhalle abends für Alle (Königin Katharina Stift)
C137.	21	Turnhalle muss weg (Königin-Katharina Stift)
C138.	22	Keine Turnhalle auf Parkseite, ins Kulissengebäude integrieren (Königin-Katharina Stift)
C139.	23	Turnhalle zumindest 2/3 im Boden bzw. ganz unterirdisch (Königin-Katharina Stift)
C140.	24	Einbeziehen Urbanstraße (bei Staatsgalerie)
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
C141.		Sichtbeziehungen auf die Landschaft stärken
C142.		Bildung + Schule sind Kultur
C143.		Zusammenarbeit mit Reallabor besonders Ampeloper
C144.		Oper kann/muss aber nicht an der Kulturmeile sein
C145.		Verzahnung + Durchlässigkeit zu angrenzenden Bereichen -> Gesamtkonzept

Station D: Übergreifende Themen

Wettbewerbsgebiet

Lfd. Nr.	<u>WETTBEWERBSGEBIET</u> Anregungen und Ideen
D1.	Planungsgebiet erweitern (Neckartor bis Marienplatz)
D2.	Erweiterung Geltungsbereich bis Marienplatz!!!!
D3.	Erweiterung Geltungsbereich bis Marienplatz
D4.	Wettbewerbsgebiet bis B10 ausdehnen und bis Heslacher Tunnel
D5.	Betrachtungsraum erweitern bis Tunnel Leuze
D6.	Erweiterung des Wettbewerbsgebiets! Schwanenplatz -> Neckartor bis Marienplatz
D7.	Betrachtungsraum erweitern bis Tunnel Leuze
D8.	MIV nicht isoliert betrachten, B14, B27, Cityring einbeziehen
D9.	Konzept soll auf Cityring ausgeweitet und durchgängig einheitlich sein -> bis Schwanenplatz
D10.	Konzept soll auf Cityring ausgeweitet und durchgängig einheitlich sein
D11.	Verbinden des Gesamtkonzepts – nicht nur teilräumliche Betrachtung
D12.	Mutige Gestaltung
D13.	Vision für Gesamtraum – nicht klein klein...
D14.	Verbinden des Gesamtkonzeptes
D15.	Gesamtkonzeption vonnöten von Neckartor bis Marienplatz
D16.	Verkehrslösungen für den Gesamtraum (Auswirkungen, Folge, Maßnahme)
D17.	Nicht nur den innerstädtischen Raum aufwerten
D18.	Nicht nur Innerstädtischen Raum Aufwerten!
D19.	Fokussierung von Kulturmeile bis Blaupause, Übertragung auf andere Abschnitte
D20.	Paulinenbrücke + Rupert-Maier-Platz in Planung aufnehmen
D21.	Leonhardsviertel und Bohnenviertel soll zur Leonhardsvorstadt zusammengelegt werden -> in Planung integrieren
D22.	Besonders Leonhardsvorstadt: keine weitere innere Trennung, daher: tiefe des Wettbewerbsgebiets!
D23.	Heilmannkreuzung als ‚Linse‘ im Wettbewerbsgebiet
D24.	Abschnitte sollten räumlich und gestalterisch wiedererkennbar und ablesbar sein, für alle „Geschwindigkeiten“, auch Kfz-Verkehr
D25.	Überbauung der Cannstatter Straße Bereich Stöckach bei Schwanenplatz

PROZESS

Lfd. Nr.	<u>PROZESS</u> Anregungen und Ideen
D26.	Ernsthafte Veränderung! → Schrittweise Reduzierung des Verkehrs (nachvollziehbar)
D27.	Keine Denkblockade, wirklich was tun

D28.	Nicht nur planen, sondern auch etwas tun
D29.	Dinge sofort machen! Reallabor
D30.	Transparente Information über bisherige Planung für Bürger, Vermittlung
D31.	Politikwissenschaftliche und nicht ausschließlich technische Analyse
D32.	Bürgerbeteiligung! „lebendige Demokratie“
D33.	Bürgerbeteiligung ernst nehmen!
D34.	Bürger sind gefordert Prozess kontinuierlich zu begleiten
D35.	Frühzeitige Informationen für Alle
D36.	Bürger sollen Kooperationsfirma aussuchen -> wegen Interessenkollision
D37.	Lösungen für Interimszeit → Attraktivität sicherstellen
D38.	Lösungen für die Bauzeit
D39.	Landesverwaltung einbeziehen
D40.	Vertreter des Landes frühzeitig einbinden (Vermögen-und Bau, Wilhelma)
D41.	Vernetzen der Bürgerinitiative der Stadtteile -> Erfahrungsaustausch
D42.	Machbarkeitsstudie vor Ideenwettbewerb
D43.	Notwendige Voraussetzung klären (Strategie, Struktur, Ästhetik)
D44.	Tunnelfrage vor Wettbewerb beantworten
D45.	Unterschiedliche Verkehrsebenen (-höhen) als Chance begreifen
D46.	Kosten Opersanierung realistisch erfassen
D47.	Verkehrsreduzierung um 50 Prozent → Folgen & Maßnahmen
D48.	Edukative Begleitprogramme zu Maßnahmen Vermittlung
D49.	Prüfung auf Notwendigkeit der Planie
D50.	Wo verläuft der aktuelle Cityring und wo wird der Neue verlaufen?
D51.	Zusammenhang zwischen Verkehr- und zentralörtlicher Bedeutung beachten
D52.	Nord-Ost-Umgehung-Ziel WB, stadtweite Verkehrsbetrachtung berücksichtigen, um Reduzierung der B14 zu ermöglichen

Lfd. Nr.	Veror- tung Luftbild	ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Luftbilder)		
D53.	1	Achse U-Bahn Marienplatz bis zur Staatsgalerie
a.		<i>Zugänge aufwerten</i>
b.		<i>Ästhetische, bauliche Lösungen -> Barrierefreiheit</i>
D54.	2	Bessere Anbindung der Kulturstätten (Hauptbahnhof-Kulturquartier-Planie)
a.		<i>Kostenloser Shuttleservice</i>
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
D55.		Busspur in beide Richtungen auf B14
D56.		Busverkehr attraktiver und damit Individualverkehr unattraktiver
a.		<i>Spurenaufteilung (zwei Autospuren und eine Busspur)</i>
D57.		Seniorenticket für nur eine Zone, dafür kostengünstiger

Lfd. Nr.	Veror- tung Luftbild	AUTOVERKEHR Ziele und Maßnahmen
----------	----------------------	---

Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
D58.	1	Belästigung durch Verkehr minimieren
a.		<i>Komplette Untertunnelung von Neckartor bis Marienplatz</i>
D59.	2	Braucht es je zwei Spuren aus dem Heschlacher Tunnel bis zum Österreichischen Platz?
D60.	3	Reduzierung der Geschwindigkeit (zwischen Gebhard-Müller-Platz und Neckartor)
D61.	4	Reduzierung Autoverkehr (Cannstatter Straße)
a.		<i>Überdeckungung</i>
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
D62.		Reduzierung Stellplätze im Straßenraum
D63.		Verbesserte Verkehrsführung
a.		<i>Ampelgesteuerte 3. Spur</i>
b.		<i>bei wenig Verkehr nur 2-spurig</i>
D64.		Belastungen durch Verkehr reduzieren
a.		<i>Verlängerung Heschlacher Tunnel</i>
D65.		Motorisierten Individualverkehr überwiegend außerhalb Kessel
D66.		Bundesstraßen raus aus der Stadt!
D67.		Abbiegemöglichkeiten reduzieren
D68.		Weniger Autoverkehr
a.		<i>Fassungsvermögen der Straßen reduzieren</i>
b.		<i>Geschwindigkeit auf Tempo 30 entlang B14</i>
D69.		Verkehrsfunktion der B14 erhalten
D70.		Durchgangsverkehr reduzieren
a.		<i>50% des gesamten Verkehrsaufkommens entfällt</i>
b.		<i>Verlängerung Heschlacher Tunnel</i>
D71.		Großer Gehweg und Radspuren mit neuem Raum
a.		<i>Durchgängig eine Spur pro Richtung</i>
D72.		Motorisierten Individualverkehr aus Richtung Ost reduzieren
a.		<i>Park & Ride , Möglichkeit von Osten näher an Stuttgart</i>
D73.		Geschwindigkeit reduzieren
a.		Tempo 30/40 im Stadtgebiet
a.		Verkehrsführung mäandrierend
D74.		Schallemissionen Reduzieren
a.		<i>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h</i>
D75.		Verkehr reduzieren
a.		<i>Geschwindigkeitsbegrenzung</i>
b.		<i>Verbot von LKW Einfahrten von 6-22 Uhr</i>
c.		<i>Durchgangsverkehr reduzieren (Innenstadt)</i>
d.		<i>PKW-Verkehr auf 50% reduzieren</i>
e.		<i>Nur Kreisverkehr, keine Ampeln</i>
f.		<i>Auf Cannstatter Straße zwei Autospuren und eine Busspur</i>
g.		<i>Weiträumige Untertunnelung im Berg mit Anschluss zur Paulinenbrücke</i>
a.		<i>Müssen alle Verkehrsbeziehungen beibehalten werden?</i>
h.		<i>Nur Ausnahmen für Gewerbe, Schichtdienst, Polizei</i>
i.		<i>An anderen Großstädten Vorbild nehmen (Paris, Oslo...)</i>
D76.		Innenstadttunnel für Minimierung der Verkehrsbelastung (Kohlehalde zu allen anderen Tunneln und Neckartor zu Marienplatz)
D77.		Vermeidung der Nutzung von „Schleichwegen“
a.		<i>Blockierung Traffic Message Channels und Vodafone für Innenstadt</i>
D78.		Reduzierung des oberirdischen Individualverkehrs

a.		Schaffung eines Innentunnels
D79.		Einhaltung von Schadstoffwerten und Klima
a.		Verkehrsreduzierung um 50 Prozent

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	FUSSVERKEHR Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
D80.	1	Schnelle und bequeme Querung ermöglichen (Schulwege) (Marienplatz-Lehen; Bohnenviertel-Dorotheen-Quartier)
D81.	2	Oberirdische Querung (Fangelsbachstraße)
D82.	3	Attraktivierung/ Bessere Querung und Aufwertung der Fußwege (Hauptstätter Straße)
a.		Verringerung auf zwei Spuren
b.		Fußschnellwege
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
D83.		Senioren- und Behindertengerechte Fußgängerplanung

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	RADVERKEHR Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
D84.	1	Überquerung (Hauptstätter Straße)
a.		Überbauung nach Ulmer Modell
D85.	2	Lastenrad- Leihsystem Fahrradparkhäuser (Akademiegarten, Biergarten, ZüblinParkhaus)
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
D86.		Mehr Sicherheit im Radverkehr
a.		Radwege von Fußwegen trennen
D87.		Trennung von Fußgängern und Radfahrern
D88.		Radspur in beide Richtungen auf B14
D89.		Übergeordnetes Radkonzept für B14 (abseits von Autos)
D90.		Radwege und Fahrradparkhäuser schaffen
D91.		Durchgängige hindernisfreie Radachse
D92.		Aufwertung des Fahrrads als Verkehrsträger
a.		Erweiterung Radwegführung (Safe Lanes)

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	GRÜNFLÄCHEN Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
D93.	1	Grüner Kulturboulevard (Gebhard-Müller-Platz bis Österreichischer Platz)
D94.	2	Betrachtung der Gesamträume (Bereich des Akademiegartens)
D95.	3	Nähe zu Naherholungsgebiet, Mineralbäder, Schlosspark
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
D96.		Durchgängiger Urwald

D97.		Durchgängige Baumstandorte
D98.		Schattenspender für Verbesserung des Mikroklimas
a.		<i>Großbäume auf B14</i>
D99.		Keine Bewaldung
a.		<i>hohe Bäume (für Lichteinfall, Sichtachsen), Höhe und Ausdehnung berücksichtigen</i>
D100.		Verbesserung des Stadtklimas
a.		<i>Große, viele Bäume</i>
b.		<i>Fassadenbegrünung</i>
D101.		Mikroklima und bessere Aufenthaltsqualität
a.		<i>Grünflächen bodennah für bessere Versickerung</i>
b.		<i>Große, viele Bäume</i>
D102.		Erreichbarkeit der Grünflächen zur Naherholung verbessern
D103.		Mehr Wasserplätschern als Verkehrslärm
a.		<i>Brunnen</i>
b.		<i>Wasserspiele</i>
D104.		Nesenbach freilegen
a.		<i>Ufergestaltung auf ganzer Fläche</i>
b.		<i>Viel fließendes Wasser auf der ganzen Länge</i>
D105.		Realistische Planung bei Positionierung von Baumstandorten
a.		<i>Leitungen, Bodentiefe, Bodenanschluss, Bewässerung berücksichtigen</i>

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	ÖFFENTLICHE RÄUME / PLÄTZE Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
D106.	1	Denkmalschutz in Verkehrsplanung integrieren
a.		<i>Vier Spuren maximal am Österreichischen Platz</i>
D107.	2	Grüner Kulturboulevard B14 vom Gebhard-Müller-Platz bis zum Österreichischen Platz
D108.	3	Überbauung B14 nach Ulmer Model
D109.	4	Charlottenplatz, Gebhard-Müller-Platz – Wo ist denn da der Platz?
D110.	5	Erlebbarkeit des Hangfußes (Haus der Abgeordneten, Ulrichstraße)
D111.	6	ADAC-Gebäude neu bauen (Neckartor)
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
D112.		Aufenthaltsqualität schaffen durch Umgestaltung (<i>Plätze, Begegnungsorte</i>)
a.		<i>Verkehr zurückbauen</i>
D113.		Dächer nach Möglichkeit öffentlich zugänglich machen
D114.		Kulturbauten entlang der B14
D115.		Neues Müllentsorgungskonzept für öffentlichen Raum
a.		<i>Saubere Container, die nicht überquellen (Gesehen an der Costa del Sol, wo das wunderbar klappt!) unsere öffentlichen Mülleimer sind viel zu klein und zu schmutzig</i>
b.		<i>Größere, öffentliche Mülleimer</i>
D116.		Physische Wahrnehmbarkeit der Querachsen Ost-West zu weiteren wesentlichen Plätzen verbessern (z.B. Marktplatz)
D117.		Aufwertung der Plätze entlang B14
D118.		Rückzugsorte schaffen
a.		<i>Klein, reizreduziert, nicht kommerziell, begrünt, große Bäume</i>
D119.		Perlenkette durch attraktive städtische Räume
D120.		Mit der Blickachse Stadtplanung betreiben

D121.		Sichtachsen auf die umliegende Landschaft (Hügel) erhalten (insbesondere bei Umgestaltung der freiwerdenden Flächen)
D122.		Lichtkonzept für das ganze Gebiet im Wettbewerb mitbetrachten
D123.		Schmelzpunkte für Generationen schaffen, keine sozialen Grenzen, Verknüpfungen der Quartiere
a.		<i>Mehr Plätze nach Vorbild Marienplatz schaffen entlang B14</i>
D124.		Grünflächen und Plätze so gestalten, dass man sich wohlfühlt
a.		<i>Gestaltungselemente aus der Gartengestaltung</i>
D125.		Optimierte Aufteilung und Trennung der Verkehrsflächen
a.		<i>Zwei Spuren motorisierter Individualverkehr</i>
b.		<i>Für jedes Verkehrsmittel eine eigene Spur (Busspuren, Radweg, Fußweg, Boulevard!!)</i>
D126.		Verkehrsfläche je nach Verkehrsträger trennen
D127.		Allgemeine Verringerung der Flächen für den Verkehr
D128.		Essbare Stadt - Urban Gardening (Gemeinwohl fördern, weniger Müll, kommunikativ gegen Vereinsamung, Identitätsstiftend)
D129.		Verbindungen zwischen Quartieren
D130.		Reduktion des Verkehrsaufkommens und Schaffung eines Boulevards
D131.		Größtmögliche Verringerung der Fläche für den Autoverkehr
D132.		Neue städtische Räume gewinnen
a.		<i>Überbauung mit Grünflächen und Gebäuden</i>

Lfd. Nr.	Verortung Luftbild	SONSTIGES Ziele und Maßnahmen
Anregungen mit konkretem räumlichem Bezug (siehe Nr. Luftbilder)		
D133.	1	Mehr Kulturveranstaltungen im Gustav-Siegle-Haus
D134.	2	Durchgang durch Neues Schloss (Karlsplatz bis Oberer Schlossgarten)
Anregungen ohne konkreten räumlichen Bezug		
D135.		Verbesserung der Luftqualität
a.		<i>Technische Lösung für Stadtklima (Luftreinigung)</i>
b.		<i>Keine LKWs</i>
D136.		Zukünftige Mobilitätsformen (autonomes Fahren) mitdenken! (Anforderungen)
D137.		Keine B14 der 1./2./3. Klasse (Gleichwertigkeit)
a.		<i>Keine Ausgrenzung, sondern soziale Verbindung</i>
D138.		Kommunikationszentren für Sozialarbeit schaffen
D139.		Aufwertung der Lebensqualität
D140.		Neues Schloss zugänglich für Öffentlichkeit machen
D141.		Bessere Infrastruktur
a.		<i>Konstruktionsmängel von jetzigen und zukünftigen Bahnhöfen beseitigen</i>
D142.		Verbesserung des Logistikverkehrs
a.		<i>City-Logistik über Lastenräder und keine LKWs</i>
D143.		Klimatische Aspekte (Verschattung) im Wettbewerb mit betrachten
D144.		Frühere Planungsvorschläge nutzen, transparent machen und die Bürger mit einbinden
D145.		Sensibilisierung der breiten Masse für Lärm und Verkehr
D146.		Mehr Kulturveranstaltungen
D147.		Bevölkerungswachstum berücksichtigen -> bezahlbaren Wohnraum schaffen!