

# ZUSAMMENFASSUNG DER BÜRGERBETEILIGUNG ZUM STÄDTEBAULICHEN WETTBEWERB „NEUER STADTRAUM B14“

Stuttgart, 21. Juli 2018



## Einleitung

Am 21. Juli 2018 diskutierten 150 Bürgerinnen und Bürger, anliegende Institutionen sowie verschiedene Initiativen in einer öffentlichen Veranstaltung Ziele, Aufgaben und Inhalte des städtebaulichen Wettbewerbs „Neuer Stadtraum B14“. Zusammen sind knapp 500 Anregungen und Ideen entstanden. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen zur Gestaltung des Raumes sind in einer vollständigen Dokumentation wörtlich dokumentiert.

Diese finden Sie unter: <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/stadtentwicklung/b14/?tab=2>.

Die vorliegende Zusammenfassung basiert auf diesem Dokument. Es ist ausdrücklich zu empfehlen, für die einzelnen Gestaltungsanregungen die vollständige Dokumentation zusätzlich zu verwenden.

## Die wichtigsten Erkenntnisse auf einem Blick

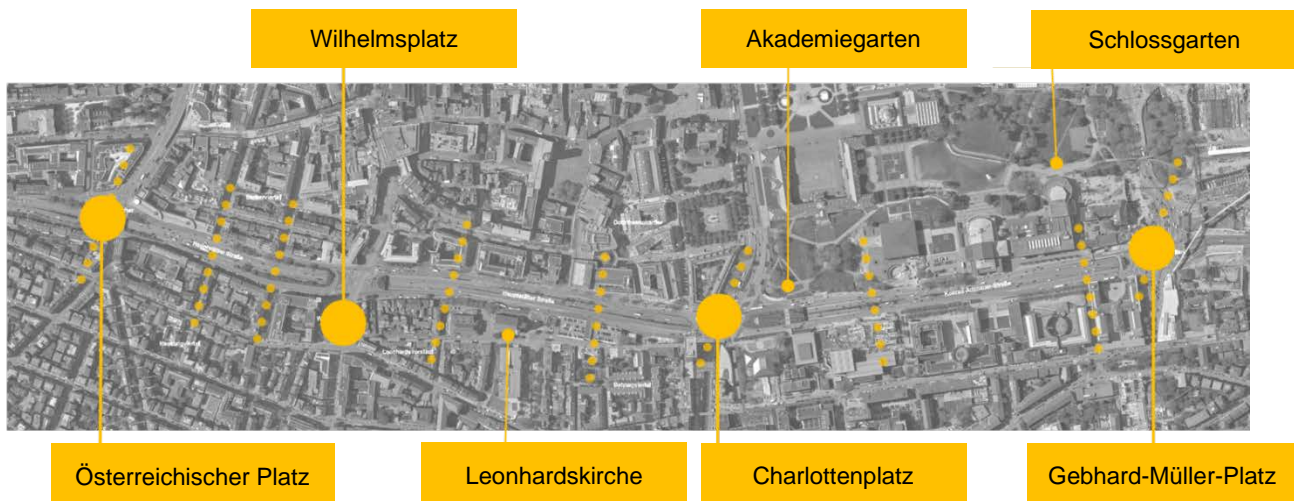
- **Verbindendes, übergreifendes Gesamtkonzept:** Die Bürgerschaft wünscht sich ein verbindendes, übergreifendes Gesamtkonzept, das den ganzen Stadtraum entlang der B14 vom Neckartor bis zum Marienplatz umfasst und keine B14-Abschnitte der ersten, zweiten oder dritten Klasse. Das Gesamtkonzept soll dabei die unterschiedlichen Identitäten der Quartiere berücksichtigen, Eigenarten und Liebenswertes erhalten und stärken.
- **Vom Neckartor bis Marienplatz:** Die Bürgerinnen und Bürger empfehlen, den Wettbewerbsraum zu erweitern. Bei einer Begrenzung auf die drei Planungsabschnitte zwischen Österreichischem Platz und Gebhard-Müller-Platz können die komplexen Verkehrsbeziehungen und die großräumigeren Wegebeziehungen nicht ausreichend erfasst werden. Der städtebauliche Wettbewerb soll deshalb vom Neckartor bis Marienplatz die gesamte innerstädtische B14 berücksichtigen, so der Vorschlag.
- **Durchgängige Begrünung:** Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich ein verbindendes, durchgängiges „grünes Band“, das die drei Abschnitte zwischen den zentralen Plätzen verbindet. Viele wünschen sich einen Boulevard mit großen schattenspendenden Bäumen als verbindendes Element, das durch kleinräumige grüne Inseln oder Oasen, Wasserspiele sowie durch Möglichkeiten zur Entspannung oder zum Spiel durchbrochen wird. Durch grüne Räume sollen Rückzugsmöglichkeiten im urbanen Leben geschaffen werden.
- **Zentrale Orte:** Die Plätze sollen wieder für die Menschen da sein, nicht nur für den Verkehr. Zentrale Orte, insbesondere die großen Plätze, gilt es als Begegnungs- und Verbindungsräume neu zu planen. Es sollen öffentliche Freiräume mit Aufenthaltsqualität entstehen: Menschen aller Generationen, Kulturen und Einkommensschichten sollen sich im neuen Stadtraum begegnen können. Hierfür ist die Reduzierung des Autoverkehrs auf den Knotenpunkten der B14 am Wilhelmsplatz, Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz sowie vor dem Bahnhof unumgänglich. Zugleich sollten die Plätze die Verschiedenheit der sie umgebenden Quartiere aufnehmen und verbinden.
- **Reduzierung des automobilen Verkehrs:** Die B14 ist heute eine zentrale Verkehrsachse in Stuttgart. Zugleich zerschneidet sie mit bis zu 10 Spuren die Innenstadt. Das soll sich ändern. Der Mensch und nicht das Auto soll zukünftig im Vordergrund stehen. Auf der Verkehrsachse der B14 soll es eine wahrnehmbare Verkehrsreduzierung für den motorisierten Individualverkehr geben. Zentrale Forderung ist, dass der oberirdische Verkehr neu aufgeteilt



wird. So könnte es auf beiden Seiten der B14 eine schnelle Spur für den öffentlichen Personennahverkehr, für Taxen und Rettungsdienste geben. Der Vorschlag, eine Spur für den Radverkehr zu nutzen, erhielt viel Zuspruch ebenso wie die Rückgabe einer Spur an die Fußgänger bzw. für den grünen Boulevard. Eine mögliche Tunnellösung wurde ebenso thematisiert wie eine großräumige Umfahrung von Stuttgart, um den durchfahrenden Verkehr zu reduzieren und den Cityring in verkleinertem Umfang aufrecht zu erhalten.

- **Verbindende Wegebeziehungen:** Der neue Stadtraum soll eine interstädtische Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion erfüllen, räumliche Zusammenhänge zwischen den Quartieren sollen wiederhergestellt werden. Das Ermöglichen von intensiven, verbindenden Wegebeziehungen quer zur Verkehrsachse wird eines der Hauptaufgaben des städtebaulichen Wettbewerbs sein. Die Akteure aus den verschiedenen Quartieren - also Heusteig-, Gerberviertel, Leonhardsviertel, Bohnenviertel, Altstadt und Kernerviertel wünschen sich mehr verbindende Elemente, die Menschen zusammen bringen und mehr Durchlässigkeit ermöglichen. Dies gilt in besonderem Maße zwischen Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz, bei dem die Wegebeziehungen zwischen den großen kulturellen Institutionen der Stadt bisher durch die B 14 durchtrennt sind.
- **Sicherheit und Zugänglichkeit:** Die Wegebeziehungen und Verkehrsspuren sollen für alle Verkehrsteilnehmer sicher, ebenerdig und barrierefrei werden. Auch die Nutzerfreundlichkeit der Übergänge (kurze Ampelschaltungen) wurde angemahnt. Das Thema Sicherheit betraf dabei die Wegeführung zwischen den Quartieren in Bezug auf die Querung, Wege zu bestimmten Institutionen wie z.B. Oper oder Landtag sowie die Schulwege zum Königin-Katharina-Stift.

### Zentrale und wichtige Wegebeziehungen, die es zu stärken gilt

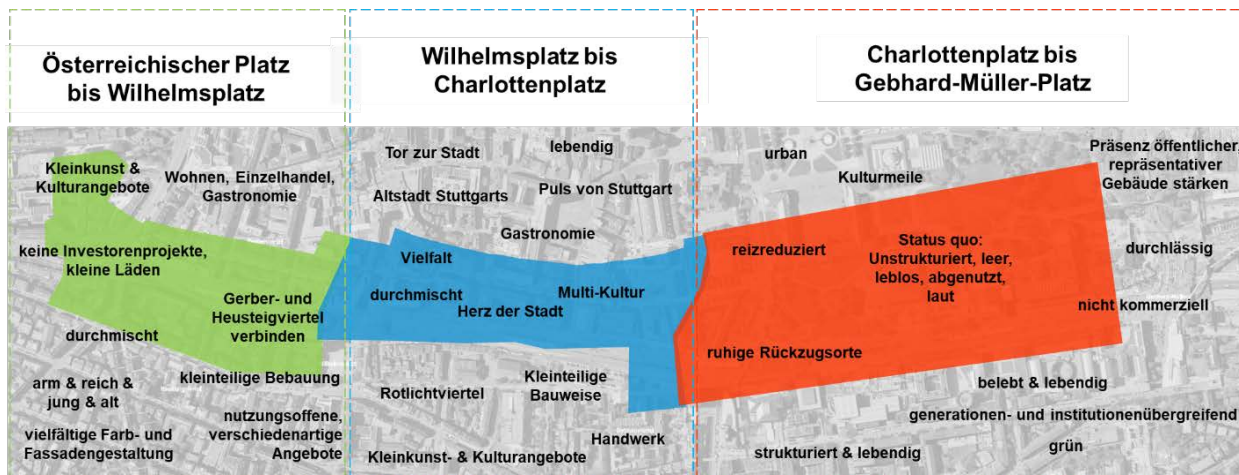




## Die Ergebnisse im Einzelnen

### 1. Identität des neuen Stadtraums B14

Gegenstand des städtebaulichen Wettbewerbs ist der neue Stadtraum B14. Die folgende Abbildung zeigt die Kernbegriffe der Identität des Stadtraums B14.



Der Stadtraum zwischen **Österreichischem Platz und Wilhelmsplatz** ist durch die Durchmischung von Wohnen, Einzelhandel und Gastronomie sowie die Kleinteiligkeit der städtebaulichen Strukturen geprägt. Arm und Reich, Jung und Alt kommen in diesem Abschnitt zusammen. Dies soll in jedem Fall erhalten und gefördert werden. Kleinkunst und Kultur, kleine Geschäfte statt großer Investorenprojekte werden als identitätsstiftend betrachtet. Ihre vielfältige Farb- und Fassadengestaltung sowie die bestehende Bausubstanz schätzen die Bürgerinnen und Bürger. Auch dies gilt es in der Planung zu beachten und zu integrieren. Um den Österreichischen Platz sollen nutzungsoffene, verschiedenartige Angebote entstehen. Das Heusteig- und das Gerberviertel sind miteinander zu verzahnen.

Der Abschnitt zwischen **Wilhelmsplatz und Charlottenplatz** gilt als die „Altstadt“ Stuttgarts. Die kleinteilige Architektur mit altem Baubestand ist charakterisierend für das Leonhardsviertel und das Bohnenviertel. Der Abschnitt ist durch seine Vielfalt und Lebendigkeit geprägt. Diese gilt es zu wahren und zu erhalten. Die Durchmischung von Handwerk, Wohnen und Gastronomie mit dem Rotlichtviertel, Klein-Kunst- und Kulturangeboten ist identitätsstiftend für diesen Bereich um die B14. Die Multi-Kultur des Viertels zieht Kreative und Gastronomie an. Der Platz rund um die Leonhardskirche sollte allerdings dringend aufgebessert werden. Im neuen Stadtraum B14 wird die „Altstadt“ wieder zum Herz, zum Puls der Stadt. Aufgabe der Planung ist es, den alten und neuen Teil der Innenstadt eng miteinander zu verbinden. Eine Durchlässigkeit ist auch im Sinne der Gewerbetreibenden und der Anwohnerschaft gewünscht.

Der Stadtraum der B14 zwischen **Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz** wird zwar heute schon mit Stolz als „Kulturmeile“ bezeichnet, wirkt aber nach Meinung der Bürgerschaft derzeit unstrukturiert, leer, leblos, abgenutzt und laut. Der Abschnitt soll als „Kulturmeile“ im wahrsten Sinne des Wortes mit und durch Kultur erlebbar werden, nicht nur als durchtrennender Straßenraum. In diesem Abschnitt finden sich am häufigsten die Wünsche nach einer Untertunnelung, um die Bereiche zwischen den Kulturinstitutionen als Plätze den Menschen zurückgeben zu können. Die Zugänglichkeit und Repräsentativität der Plätze rund um die öffentlichen Gebäude sind zu stärken. Es soll ein architektonisches Entree, ein Tor zur Kulturmeile geschaffen und der

gesamte Bereich zwischen Hauptbahnhof und Gebhard-Müller-Platz neu geplant werden. Hierbei ist nicht nur die bereits beschlossene Verkehrsberuhigung vor dem Bahnhof zu berücksichtigen, sondern auch sichere Wegebeziehungen der Schülerinnen und Schüler des Königin-Katharina-Stiftes, zu dessen Erhalt ebenfalls ein entsprechender Gemeinderatsbeschluss vorliegt. Gewünscht werden repräsentative, hochwertige Stadträume, die die großen Gebäude verbinden und nicht trennen, die generationenübergreifende Angebote machen. Die Einbeziehung grüner Räume wird auch hier in den Verbindungsachsen zu Schlossgarten und Akademiegarten als wichtig angesehen. Die beiden Seiten der B14 sollen also nicht nur räumlich, sondern auch generationen- und institutionenübergreifend verbunden werden. Interessant ist auch der Vorschlag, die eigentlichen Eingangsbereiche der Gebäude entlang der Parallelstraßen durch einen weiteren Boulevard erlebbar zu machen.

## 2. Wettbewerbsgebiet - Wettbewerbsinhalte

Das Wettbewerbsgebiet soll sowohl in Richtung Süd-West bis zum Marienplatz, als auch in Richtung Nord-Ost bis zum Neckartor und weiter bis zum Schwanentunnel erweitert werden. Verkehrsbeziehungen sind nicht isoliert auf die B14, sondern gesamtstädtisch zu betrachten. Zentrumsnahe Flächen sollen dabei nicht bevorzugt, sondern alle Abschnitte des Stadtraums B14 gleich behandelt werden. Auch ist eine Perspektive in die Quartiere hinein auf beiden Seiten der jetzigen B 14 vonnöten. Die anliegenden Quartiere mit ihren Eigenarten sollen berücksichtigt und in die Planung integriert werden. Synergien gilt es zu identifizieren und für die Planung zu nutzen.

Es wird gewünscht, eine übergeordnete Vision für die Gestaltung des Gesamtraums aus städtebaulicher, raumplanerischer Sicht zu entwickeln, die mit einem entsprechenden Verkehrskonzept in Einklang zu bringen ist. Die Bürger sehen hier sehr wohl das Problem der Reihenfolge: Ohne ein fundiertes Verkehrskonzept, lässt sich die Machbarkeit des städtebaulich Wünschbaren nicht bestimmen. Die Stuttgarter möchten „keine Luftschlösser, die sich nicht umsetzen lassen“ oder „Entwürfe für die Schublade“. Aber: Ohne eine Vision, wo es städtebaulich hingehen soll und was sich die Bürger wünschen, kann kein passendes Verkehrskonzept mit entsprechenden einschränkenden Maßnahmen entwickelt werden.

## 3. Prozess

Viele Bürgerinnen und Bürger wünschen sich eine absehbare Umsetzung der Planungen. Für die Interimszeit sollen tragfähige Lösungen gefunden werden. Die Verkehrsbelastung ist schrittweise wahrnehmbar und nachvollziehbar zu reduzieren.

Ältere Planungen sind im weiteren Prozess transparent zu machen. Gründe, weswegen sie nicht umgesetzt wurden, sind darzulegen – sowohl aus einer planerischen als auch aus einer politikwissenschaftlichen Perspektive. Somit sollen Erkenntnisse für einen erfolgsversprechenden, neuen Planungsprozess gewonnen werden.

Die Bürgerschaft wünscht sich für den weiteren Planungsprozess eine frühzeitige Information und eine prozessbegleitende Beteiligung. Hierzu zählt auch der Wunsch, sich das prozessbegleitende Moderationsbüro selbst aussuchen zu können. Die öffentlichen Einrichtungen und zivilgesellschaftlichen Akteure aus Vereinen und Initiativen sind im Prozess einzubinden und zu vernetzen.

## 4. Zusammenfassung der Bürgerideen zum neuen Stadtraum B14

### Öffentliche Räume/Plätze

Ein zentrales Anliegen ist es, die Plätze im Stadtraum B14, die derzeit noch Verkehrsknotenpunkte sind, in echte Plätze mit Aufenthaltsqualität umzuwandeln. Raumkanten gilt es zu schaffen. Die Plätze sollen zu urbanen „Schmelzpunkten“ werden, wo „soziale Grenzen“ überwunden werden können. Die trennende Wirkung der B14 zwischen den Vierteln soll durch verbindende öffentliche Plätze aufgehoben werden. Entlang der alten städtebaulichen Achsen sollen zahlreiche Verbindungen, Überquerungsmöglichkeiten und Wegebeziehungen entstehen. Die verschiedenen Viertel sollen miteinander verzahnt werden. Eine Untertunnelung des Verkehrs zugunsten mehr oberirdischer Aufenthaltsqualität ist zu überprüfen. Es wird sich außerdem ein Entree zur Kulturmeile gewünscht auf dem Gebhard-Müller-Platz.

Beim Stadtraum um die B14 gilt es zu beachten, dass die Eingänge der repräsentativen Einrichtungen zum Teil von der B14 abgewandt sind. Es wird angeregt, eine autofreie, für Fußgänger erlebbare Achse von der Markthalle hin zum Schloss anzulegen. Der alte Stadteingang am ehemaligen Waisenhaus soll revitalisiert und integriert werden. Auch die Urbanstraße soll aufgewertet und als parallele Achse zu den Kultureinrichtungen gestaltet werden.

Die Sichtachsen auf die den Talkessel Stuttgarts umgebende, identitätsstiftende Topografie sind zu berücksichtigen. Zudem sollen Flächen in der Stadt öffentlich besser zugänglich werden. Konkret soll nach einer Möglichkeit gesucht werden, die Dächer öffentlicher Gebäude für die Allgemeinheit nutzbar zu machen.

- Untertunnelung zugunsten oberirdischer Aufenthaltsqualität
- Urbane Schmelzpunkte
- Plätze mit Aufenthaltsqualität
- Raumkanten schaffen
- Überwindung sozialer Grenzen
- Verkehrsknotenpunkte (Österreichischer Platz, Wilhelmsplatz, Charlotten- und Gebhard-Müller-Platz) in echte Plätze umwandeln
- Räume um die B14 in Planung integrieren
- Achse Markthalle – Schloss für Fußgänger
- Urbanstraße als zweiter Kulturboulevard gestalten
- Identitätsstiftende Fassaden freihalten und berücksichtigen
- Öffentliche Flächen besser zugänglich machen: Dächer öffentlicher Gebäude öffnen
- Sichtachsen, identitätsstiftende Topographie miteinbinden

### Grünflächen

Die gesamte innerstädtische B14 soll viel grüner werden. Es wird gewünscht, bestehende Verkehrsflächen in Grünflächen umzuwandeln. Vom Gebhard-Müller-Platz bis zum Österreichischen Platz soll ein grüner Boulevard mit großen, schattenspendenden Bäumen entstehen, der außerdem mit kleinen, reizreduzierten, nicht kommerziell genutzten Rückzugsorten zum Verweilen einlädt, Inseln oder Oasen im Großstadtleben schafft. In der ausführlichen Dokumentation finden sich eine Vielzahl von Anregungen, wie das genau aussehen könnte. Die Bürger achten auf Balance und eine realistische Planung: Es soll kein Urwald entstehen, der den Blick auf die schönen Fassaden nimmt. Bei der Auswahl der Baumstandorte müssen Leitungen, Bodenanschlüsse und Bewässe-

- Reduzierung der Verkehrsflächen zugunsten von Grünflächen
- Grüner Boulevard
- Kleine, reizreduzierte, nicht kommerziell genutzte Rückzugsorte
- Durchgehend grüne Achse
- Kein Urwald
- Nähe zu Naherholungsgebieten wie Schlosspark für Planung nutzen
- Große, schattenspendende Bäume ohne schöne Fassaden zu verstecken
- Realistische Planung der Baumstandorte
- Wasser im öffentlichen Raum integrieren
- Akademiegarten und Schlossgarten mitdenken

zungssysteme beachtet werden. Die Nähe zu den bestehenden Parks und Grünflächen – Schlosspark und Akademiegarten – soll bei der Planung genutzt werden.

Entlang der begrünten B14 soll es zukünftig Sitzgelegenheiten und grüne Rückzugsorte geben. Wasser ist im öffentlichen Raum zu integrieren. Brunnen und Wasserspiele prägen den begrünten Raum und sind für die Öffentlichkeit nutzbar.

## Autoverkehr

Zwei Aspekte stehen bei der Neugestaltung der B14 im Hinblick auf den Autoverkehr im Vordergrund: Zum einen sind die negativen Auswirkungen des hohen Verkehrsaufkommens, insbesondere Lärm und Luftverschmutzung, wahrnehmbar zu reduzieren. Die Höchstgeschwindigkeit ist herabzusetzen, Ausweich- und Parksuchverkehr soll in den Wohnquartieren vermieden werden, ebenso soll der ruhende Verkehr in den Vierteln reduziert werden.

Zum anderen soll die trennende Wirkung der B14, also die Zerschneidung der Quartiere, aufgehoben werden. Verkehrsflächen für den Autoverkehr sind abzubauen. Stattdessen soll es mehr Räume mit Aufenthaltsqualität geben und der Raum für die verschiedenen Verkehre (Auto, Rad, Fuß) aufgeteilt werden. Eine Tunnellösung bzw. Überdeckung zwischen Neckartor und Heßlacher Tunnel im Ganzen oder in Abschnitten ist zu überprüfen. Überdies soll der verbliebende Verkehr an den Kreuzungen besser gesteuert werden.

Mit Blick in die Zukunft sind Trends zukünftiger Mobilitätsformen sowie eine entsprechende City-Logistik einzuplanen.

- Trennende Wirkung der B14 aufheben
- Tunnellösung / Überdeckung prüfen
- Weniger Autoverkehr zugunsten mehr Aufenthaltsqualität
- Weniger Lärm, weniger Schadstoffe
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Verbesserte Steuerung des Verkehrs an Kreuzungen
- Zukünftige Mobilitätsformen mitdenken
- City-Logistik

## Fußverkehr

Der zukünftige Stadtraum soll wesentlich mehr Platz für den Fußverkehr entlang und über die B14 hinweg bieten. Hierfür müssen zahlreiche neue Wegebeziehungen geschaffen werden. Entlang der B14 sollen breite, boulevardähnliche Fuß(schnell-)wege entstehen. Auf diesen soll es immer wieder kleine, ruhige, grüne Rückzugsorte zum Verweilen geben. Die Fußwege sind baulich von den anderen Verkehren (Auto- & Radverkehr, ÖPNV) zu trennen. Die Sicherheit der Fußwege soll erhöht werden. Über die B14 hinweg, entlang der alten Achsen sowie über die neugestalteten Plätze soll es wesentlich mehr barrierefreie, hochwertige Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr geben. Dadurch sollen die Viertel besser miteinander verbunden werden. Die Überquerungen sollen schnell und „in einem Rutsch“ passierbar sein.

- Mehr Platz für Fußgänger
- Bequem
- Boulevard
- Breite Fußwege
- Rückzugsorte
- Fußschnellweg
- Barrierefreie, hochwertige Querungsmöglichkeiten entlang alter Achsen und über Plätze
- Seniorengerecht - Kindgerecht
- Durch zahlreiche Überquerungen trennende Wirkung der B14 auflösen
- Getrennte, sicherere Fußwege

## Radverkehr

Es soll mehr Raum für den Radverkehr entlang der B14 geben. Hierfür notwendig sind durchgängige, sichere Fahrradwege in beide Richtungen. Die B14 soll für den Radverkehr durchlässiger werden. Um den Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen, ist eine räumliche und bauliche Trennung zwischen ÖPNV, Rad-, Fuß- und PKW-Verkehr vonnöten. Doch nicht nur entlang der B14 sollen Radwege im Sinne eines Rad-Schnellwegs entstehen, bei dem auch das hohe Tempo der Elektrofahrräder berücksichtigt werden sollte. Die B14 selbst soll für den Radverkehr besser zu überqueren, also durchlässiger sein. Die Bürgerschaft wünscht sich zahlreiche, qualitativ gestaltete Querungsmöglichkeiten der B14 und der Plätze für den Radverkehr. Obendrein sollen Fahrradparkhäuser sowie ein Lastenradleihsystem in die Planung integriert werden.

- Mehr Raum für Fahrradfahrer
- Durchgängige Fahrradwege auf B14
- Räumlich und bauliche Trennung zwischen Rad-, Fuß- und PKW-Verkehr
- Mehr Sicherheit
- In beide Richtungen
- Durchlässiger
- Fahrradparkhäuser & Lastenradleihsysteme
- Zahlreiche, qualitative Querungsmöglichkeiten der B14 für Radverkehr

## Öffentlicher Personennahverkehr

Die U-Bahn-Stationen Staatsgalerie, Charlottenplatz, Rathaus und Österreichischer Platz sollen städtebaulich besser in das Stadtgefüge integriert und architektonisch aufgewertet werden. Die Zugänge zu den Stationen sollen gut zu erreichen und zu begehen sein. Zudem wird eine ästhetisch ansprechendere Gestaltung der Eintritts- und Durchgangsbereiche vorgeschlagen. Auch sollen die U-Bahn-Stationen durch Rampen baulich barrierefrei werden. Auf beiden Seiten der B14 soll es zukünftig separate Busspuren geben, so dass die Durchlässigkeit der Buslinien verbessert wird. Ebenfalls sollen auf dieser separaten Spur Rettungswagen und Taxis fahren können.

- Verbesserte Durchlässigkeit der Buslinien
- Separate Busspuren
- Barrierefreiheit der Stationen durch Rampen
- Aufwertung der U-Bahn-Stationen ggf. mit Tageslicht
- Ästhetisch ansprechende Eintritts- und Durchgangsbereiche

## Sonstiges

Attraktives und bezahlbares Wohnen soll im neuen Stadt- raum B14 ermöglicht werden. Bei Neubebauungen, ob Wohnhäuser und anderweitig genutzte Gebäude, soll auf bestehende städtebauliche Strukturen und wichtige Funktionen Rücksicht genommen werden.

Die Bürgerinnen und Bürger haben durch ihre Ideen und Anregungen die Zukunft eines der zentralen Stadträume in Stuttgart in Worte gefasst. Wichtig war, dass in den drei geplanten Abschnitten keine B14 der ersten, zweiten oder dritten Klasse entstehen soll. Die Wettbewerbsteilnehmenden sind nun aufgerufen, ein Konzept zur Verzahnung der verschiedenen Abschnitte entlang der jetzigen Achse sowie für die Querung der Quartiere zu entwickeln.

- Attraktives & bezahlbares Wohnen auf der B14
- Bei Neubebauung auf städtebauliche Strukturen Rücksicht nehmen
- Keine B14 der ersten, zweiten und dritten Klasse
- Konzept zur Verzahnung der verschiedenen Abschnitte entlang und der Quartiere beidseitig der B14