



**Nichtoffener Städtebaulicher Ideenwettbewerb
Neckarknie
Stuttgart - Bad Cannstatt, 2017**

Entwurf 23.03.2017

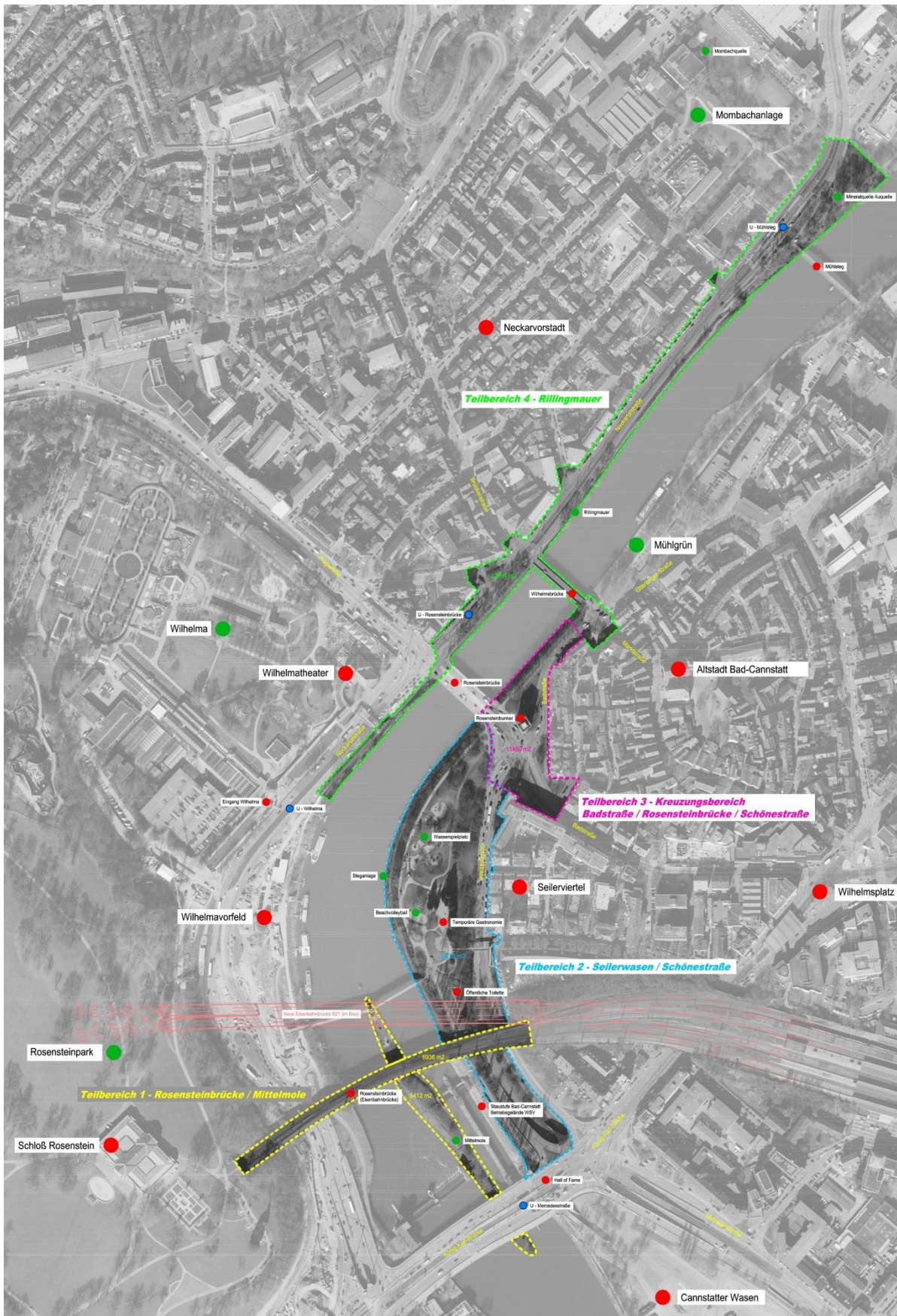
„Der Stuttgarter kennt nichts Höheres als Cannstatt. Dorthin rettet er sich vor afrikanischer Hitze, die Sommers in seinem heimathlichen Thalkessel brodelt. Dorthin entläuft er den Sorgen und Mühen des Geschäftslebens und dorthin wendet er sich, wenn er geistig oder körperlich aufathmen will“

(Heinrich Ebner 1868)

Lage im stadträumlichen Kontext



Wettbewerbsgebiet



Inhalt Teil A

1. Ausloberin	7
2. Aufgabe	7
3. Wettbewerbsart	8
4. Zulassungsbereich	8
5. Teilnehmer.....	8
6. Bewerbung/Referenzen	10
7. Preisgericht	11
8. Vorprüfung.....	11
9. Ausgabe der Unterlagen	11
10. Rückfragen	11
11. Kolloquium	12
12. Abgabe der Arbeiten	12
13. Leistungen.....	12
14. Vorprüfung/Beurteilungskriterien	14
15. Preisgerichtssitzung.....	15
16. Verfassererklärung.....	15
17. Preise	15
18. Weitere Bearbeitung.....	16
19. Ergebnis	16
20. Eigentum	16
21. Urheberrecht	17
22. Terminübersicht	17

Teil B	20
--------	----

Anlagen

1. Ausloberin

Ausloberin des vorliegenden Planungswettbewerbs ist die

Landeshauptstadt Stuttgart
 Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
 Eberhardstraße 10
 70173 Stuttgart.

Durchführung und Koordination:

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung,
 Eberhardstraße 10, 70173 Stuttgart
 Dipl.-Ing. Winfried Börner
 Tel.: (0711) 216-20019
 Fax: (0711) 216-20331
 E-Mail: winfried.boerner@stuttgart.de

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung,
 Eberhardstraße 10, 70173 Stuttgart
 Dipl.-Ing. (FH) Johannes Rentsch M.Sc.
 Tel.: (0711) 216-20071
 Fax: (0711) 216-9520071
 E-Mail: johannes.rentsch@stuttgart.de

Die Auslobung wurde mit der Architektenkammer Baden-Württemberg abgestimmt.

2. Aufgabe

Gegenstand des Ideenwettbewerbs ist die Erarbeitung eines freiraumplanerischen und verkehrsplanerischen Entwurfsvorschlags für die Uferbereiche des „Neckarknies“ in Stuttgart Bad-Cannstatt mit angrenzenden Flächen.

Das Wettbewerbsgebiet umfasst insgesamt rd. 9,6 ha, untergliedert in die Teilbereiche Eisenbahnbrücke mit Mittelmoole, Seilerwasen mit Schönestraße, Kreuzungsbereich Badstraße/Rosensteinbrücke/Schönestraße sowie Rillingmauer.

Der Wettbewerb beinhaltet die Entwicklung eines realisierungsfähigen, gestalterischen und funktionalen Konzepts für die öffentlichen Freiräume am Neckarufer. Hierzu zählen neben den Ufer-, Grün- und Platzflächen auch die künftige Abwicklung des Verkehrs (MIV und ÖPNV). Im Zuge der Bearbeitung werden ergänzend Gestaltungsideen sowie Nutzungsvorschläge für den Hochbunker „Rosensteinbunker“ sowie die in ihrer Nutzung frei werdende Eisenbahnbrücke „Rosensteinbrücke“ erwartet.

Hinweis: Es ist zu einem späteren Zeitpunkt geplant, die Freianlagen und Verkehrsflächen im Wettbewerbsumfang sukzessive weiter zu entwickeln und zu realisieren. An-

sprüche aus dem vorliegenden Wettbewerb können bei einer Beauftragung/Weiterbearbeitung nicht abgeleitet werden.

Das Wettbewerbsgebiet ist Teil des Masterplans „Landschaftspark Neckar in Stuttgart – Stadt am Fluss“ und soll auch im Hinblick auf die Gesamtstadt und die zentrale Lage im Freiraumsystem der Stadt zukünftig identitätsstiftend und aufwertend wirken.

3. Wettbewerbsart

Der Wettbewerb ist als nichtoffener Planungswettbewerb gemäß § 3 (3) der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) 2013 mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren ausgelobt. Die Wettbewerbssprache ist deutsch. Für alle am Wettbewerb Beteiligten ist die RPW 2013 verbindlich, soweit diese Ausschreibung nicht ausdrücklich davon abweicht.

4. Zulassungsbereich

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR).

5. Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind Landschaftsarchitekten, die am Tag der Auslobung in einem EWR-Mitgliedstaat ansässig sind. Voraussetzung ist, dass sie entsprechend den Regelungen ihres Heimatstaates zur Führung der Berufsbezeichnung „Landschaftsarchitekt“ berechtigt sind.

Die Hinzuziehung eines Verkehrsexperten wird vorausgesetzt.

Arbeitsgemeinschaften (ARGE) von Landschaftsarchitekten mit Verkehrsplanern sind vorgeschrieben und mit der Verfassererklärung zu dokumentieren. Die Federführung liegt dabei bei den Landschaftsarchitekten. Teilnehmer, die in ihrem Büro alle erforderlichen Fachdisziplinen integriert haben, müssen keine Arbeitsgemeinschaft eingehen. Alle Fachdisziplinen müssen im Bewerbungsformular (siehe Ziffer 6) aufgeführt werden.

Die Teilnehmerzahl ist auf 18 Teilnehmer begrenzt.

Sechs Teilnehmer werden von der Ausloberin vorab als Teilnehmer gesetzt, zwölf Teilnehmer werden in einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren ausgewählt.

Wer am Tag der Auslobung bei einem Teilnehmer angestellt ist oder in einer anderen Form als Mitarbeiter/in an dessen Wettbewerbsarbeit teilnimmt, ist von der eigenen Teilnahme ausgeschlossen.

Erster Nachrücker:

- N.N.

Zweiter Nachrücker:

- N.N.

Für alle Teilnehmer gelten die in den Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 genannten Regeln.

6. Bewerbung/Referenzen

Mit der Bekanntmachung werden auf dem Internetportal www.stuttgart.de/wettbewerbe Stichwort „Neckarknie“ Grundinformationen sowie ein Bewerbungsformular zum Wettbewerb zur Verfügung gestellt. Ausschließlich mit dem unterschriebenen Formular können Teilnehmer sich bewerben (Bewerbungsadresse siehe Ziffer 1, Durchführung und Koordination). Bewerbungsschluss ist der Mit Ablauf dieses Tages müssen sämtliche Bewerbungen bei der Ausloberin eingegangen sein. Es gilt der Eingangsstempel.

Erforderlich ist der Nachweis der Führung der Berufsbezeichnung von allen Mitgliedern (Bescheinigung einer Architektenkammer oder Architektenstempel, bei ausländischen Bewerbern Nachweis nach dem Recht ihres jeweiligen Heimatstaates).

Der Nachweis über die ARGE mit Verkehrsplanern kann von den federführenden Landschaftsarchitekten bis spätestens drei Wochen nach Bewerbungsschluss nachgereicht werden.

Mindestens eine von folgenden Anforderungen muss jedes Büro/Arbeitsgemeinschaft nachweisen:

- ein realisiertes vergleichbares Projekt (nicht älter als 10 Jahre),
- Prämierung einer vergleichbaren Arbeit (mindestens eine Anerkennung) in einem Planungswettbewerb (nicht älter als 10 Jahre),
- Prämierung einer vergleichbaren Arbeit in einem Studentenwettbewerb.

Der Nachweis erfolgt durch Aufführung im Bewerbungsformular. Eine Ergänzung von max. drei beigefügten Blättern im Format DIN A 4 oder 3 ist erwünscht. Die eingegangenen Bewerbungsunterlagen werden von einem

unabhängigen Auswahlgremium geprüft. Danach werden 12 Bewerber ausgewählt und zur Teilnahme am Wettbewerb aufgefordert. Übersteigt die Zahl der qualifizierten Bewerber die vorgegebene Obergrenze von 12, entscheidet das Los.

7. Preisgericht

Das Preisgericht wurde vor der endgültigen Fassung dieser Auslobung gehört und setzt sich wie folgt zusammen (alphabetische Reihenfolge):

Fachpreisrichter (...), stimmberechtigt

Stellvertreter Fachpreisrichter (...)

Sachpreisrichter (...) stimmberechtigt

Stellvertreter Sachpreisrichter (...)

Sachverständige Berater (...)

- 2 Vertreter Zukunft Bad Cannstatt ZBC
- 1 Vertreter Wasser- und Schifffahrtsverwaltung WSV

8. Vorprüfung

Die Vorprüfung wird von Mitarbeitern der Stadtverwaltung Stuttgart durchgeführt. Bei Bedarf werden externe Sachverständige hinzugezogen. Dabei vergewissert sich die Ausloberin, dass alle an der Vorprüfung beteiligten Personen unbefangen und unvoreingenommen im Sinne der RPW 2013 sind.

9. Ausgabe der Unterlagen

Ab dem werden den Teilnehmern die Arbeitsgrundlagen zur Verfügung gestellt. Die digitalen Pläne stehen im Format AutoCAD-dwg/dxf Versionen 2007 und 2010 im Gauß-Krüger-Koordinatensystem zur Verfügung. Andere Formate können nicht zur Verfügung gestellt werden.

10. Rückfragen

Rückfragen sind schriftlich per E-Mail oder per Post bis Ablauf des an die unter Ziffer 1 genannte Adresse Herrn Börner zu richten.

Sämtliche eingegangenen Fragen werden schriftlich beantwortet bzw. im Kolloquium erörtert. Rückfragen und Antworten werden Teil der Auslobung und allen Teilnehmern anonymisiert zur Verfügung gestellt.

11. Kolloquium

Es ist vorgesehen, am von Uhr im ein Kolloquium mit dem Preisgericht und allen Teilnehmern durchzuführen. Die Teilnahme ist den Teilnehmern freigestellt.

12. Abgabe der Arbeiten

Abgabetermin für die Pläne und die CD-ROM/DVD mit allen Plänen, Berechnungen und Angaben ist der An diesem Tag müssen die Arbeiten unter dem Stichwort „Neckarknie“ bei persönlicher Abgabe bis spätestens 15:00 Uhr im Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Planauslage EG, Eberhardstr. 10 in 70173 Stuttgart-Mitte eingereicht sein.

Im Falle der Einlieferung per Post, Bahn oder einem vergleichbaren Transportunternehmen ist die gleich lautende Adresse zu benutzen. Als Zeitpunkt gilt der Tagesstempel auf dem Versandbeleg, unabhängig von der Uhrzeit. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift der Ausloberin zu verwenden.

13. Leistungen

Alle eingereichten Pläne sind durch eine Kennzahl aus 6 arabischen Ziffern (max. 6 cm lang, 1 cm hoch) an der rechten oberen Ecke zu bezeichnen. Als Planungsgrundlagen sind die ausgegebenen Unterlagen zu verwenden. Eine farbige Darstellung ist erwünscht. Von allen verlangten Planungsleistungen ist ein zweiter Plansatz für die Vorprüfung und eine CD-ROM oder DVD mit allen Plänen abzugeben. Die Einhaltung der formalen Kriterien wird vorausgesetzt.

Im Einzelnen werden verlangt:

Lageplan M 1:1000

mit Darstellung folgender Inhalte:

- stadträumliche Einbindung
- Grün- und Freiraumplanung mit Aussagen zur Nutzung und Zuordnung der öffentlichen Freiflächen
- Aktivierung der Uferbereiche
- Nutzung des Hochbunkers sowie seine Einbindung in das Umfeld
- Nutzung und Gestaltung der Eisenbahnbrücke über den Neckar sowie der Mittelmole der Schleuse Bad-Cannstatt

- Verkehrskonzept mit Aussagen zur künftigen Verkehrs-führung und Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflä-chen
- Anschlüsse an den freiräumlichen Kontext

Vertiefungsbereiche M 1:200

Darstellung von drei Vertiefungsbereichen (siehe Eintra-gungen in der Plangrundlage) im Grundriss M 1:200 mit Darstellung der Materialität, Ausstattung sowie Höhen-angaben und Vermaßung der Wege- bzw. Bereichsbrei-ten.

Querschnitte M 1:200

Je Vertiefungsbereich ein vermaßter Querschnitt vom Ufer bis zur angrenzenden Bebauung im M 1:200 mit Höhenangaben.

Uferseitige Schnittansicht M 1:200

Für den Vertiefungsbereich Rillingmauer eine repräsen-tative Schnittansicht aus wasserseitiger Perspektive auf die Uferlinie mit rückwärtiger Stadtsilhouette im M 1:200

Nutzungs- und Erschließungskonzept für die Rosenstein-brücke (Eisenbahn)

Nutzungs- und Gestaltungsvorschlag für die Umnutzung der Rosensteinbrücke (Eisenbahn) sowie Erschließungs-konzept zur Anbindung der Brücke an den Seilerwasen, die Mittelmole, den Eisenbahndamm in Bad-Cannstatt sowie an den Rosensteinpark. Eine geeignete Darstel-lungsform hierfür kann frei gewählt werden.

Nutzungs- und Erschließungskonzept für den Rosenstein-bunker

Nutzungsvorschlag für den Rosensteinbunker sowie des-sen Einbindung in den räumlichen Kontext. Eine geeigne-te Darstellungsform hierfür kann frei gewählt werden.

Räumliche Darstellungen

Je Vertiefungsbereich eine räumliche Darstellung aus der Fußgängerperspektive.

Freie Darstellungen

Freie Darstellungen, Piktogramme und erläuternde Skizzen, soweit zum Entwurfsverständnis erforderlich.

Erläuterungsbericht

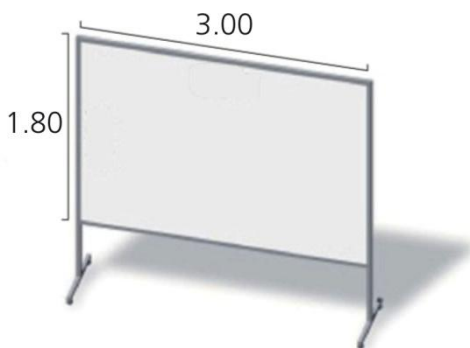
Erläuterungsbericht (getrennt von den Plänen, max. 2 DIN A4 Seiten) mit Begründung des vorgeschlagenen Freiraum- und Verkehrskonzepts, Aussagen zu Konstruktion und Materialität, Ausstattung und Beleuchtung.

Sonstiges

- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen
- Ausgefüllte und unterschriebene Verfassererklärung in separatem, verschlossenem Umschlag.

Darstellung

Für die Präsentation der Wettbewerbsarbeiten steht pro Wettbewerbsteilnehmer eine Tafel mit einer max. Hängefläche 1,80 m (Höhe) x 3,00 m (Breite) einseitig behängt zur Verfügung.



14. Vorprüfung/ Beurteilungskriterien

Die eingereichten Arbeiten werden mit Hilfe eines Kriterienkataloges vorgeprüft. Bei der Erfüllung dieser Aufgabe werden die Sachverständigen zur Unterstützung der Vorprüfung hinzugezogen. Dem Preisgericht werden die Ergebnisse der Vorprüfung in Form eines Vorprüfberichtes als Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt, die Beurteilung der Arbeiten bleibt dem Preisgericht vorbehalten.

Beurteilungskriterien

Grundkonzept

- Leitidee und gestalterische Einheit

Funktionale Qualität

- Erfüllung der funktionalen Vorgaben insb. der Anforderungen an den Hochwasserschutz
- Verkehrsführung und Verkehrssicherheit, Fuß- und Radwege, Erschließung

- räumlich funktionale Gliederung in Bezug auf unterschiedliche Nutzungsansprüche, Freizeit- und Erholungsnutzung, Ortsbezüge
- Barrierefreiheit

Gestalterische Qualität

- Aufenthaltsqualität
- Begrünung/Grünqualität
- räumlich-gestalterische Gliederung
- Korrespondenz mit den angrenzenden Quartieren
- Erlebbarkeit des Wassers
- Material und Ausstattung

Umweltqualität

- ökologische Qualität der Grünausstattung
- Umgang mit dem Baumbestand

Wirtschaftlichkeit

- Wirtschaftlichkeit von Bau und Betrieb
- Nachhaltigkeit in Bezug auf Unterhalt, Pflege und Nutzung

Die Reihenfolge der Beurteilungskriterien stellt keine Gewichtung dar.

15. Preisgerichtssitzung

Die Sitzung des Preisgerichts findet am ab 9:00 Uhr imstatt.

16. Verfassererklärung

Jeder Teilnehmer gibt eine Erklärung (2-fach) mit den Namen und der Anschrift der Verfasser (Partnerschaften), aller Mitarbeiter und aller Fachberater in einem verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag ab. Jeder Verfasser hat seine Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen und durch die Beigabe einer Kopie seines Befähigungsnachweises zu belegen.

Für die öffentliche Ausstellung wird zusätzlich eine Karte DIN A5 (im verschlossenen Umschlag) mit den Namen der Verfasser und aller Beteiligten verlangt. Eine Übersicht der abgegebenen Leistungen ist beizufügen.

17. Preise

Als Preissumme wird ein Betrag von € (inkl. MwSt.) ausgelobt.

1. Preis
 2. Preis
 3. Preis
- Anerkennung

Dem Preisgericht bleibt auf einstimmigen Beschluss eine andere Aufteilung der Preissumme vor Aufhebung der Anonymität vorbehalten.

18. Weitere Bearbeitung

Das Preisgericht gibt eine schriftliche Empfehlung für eine weitere Bearbeitung der Aufgabenstellung. Ein Auftragsversprechen ist mit dem Wettbewerbsverfahren nicht verbunden. Falls zur Konkretisierung des Entwurfs weitere Planungsleistungen vergeben werden, berücksichtigt die Ausloberin vorbehaltlich der Zustimmung des Gemeinderats die Empfehlung des Preisgerichts.

Durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen der Wettbewerbsteilnehmer werden dann bis zur Höhe der Preissumme nicht erneut vergütet, wenn der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zu Grunde gelegt wird.

Sollte der Auftraggeber in begründeten Einzelfällen vom Votum des Preisgerichts hinsichtlich der weiteren Bearbeitung abweichen, wird mit allen Preisträgern über die Auftragsvergabe verhandelt.

19. Ergebnis

Das Ergebnis des Wettbewerbs wird allen Teilnehmern unverzüglich mitgeteilt. Es ist vorgesehen, alle zum Verfahren zugelassenen Entwürfe in geeigneter Form öffentlich auszustellen.

20. Eigentum

Die mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten sowie die Anerkennungen werden Eigentum der Ausloberin. Die nicht ausgezeichneten Leistungen können innerhalb von acht Wochen nach Sitzung des Preisgerichts beim Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung Stuttgart, Eberhardstraße 10, abgeholt oder von dort angefordert werden. Wettbewerbsleistungen, die bis zum angegebenen Zeitpunkt nicht abgeholt oder angefordert wurden, können von der Ausloberin nicht weiter aufbewahrt werden.

21. Urheberrecht

Die Nutzung der Wettbewerbsarbeiten und das Recht der Erstveröffentlichung sind durch die RPW 2013 § 8 geregelt.

22. Terminübersicht

Ausgabe der Unterlagen:	Ende Juni 2017
Rückfragen bis:	Anfang Juli 2017
Rückfragenkolloquium:	Mitte Juli 2017
Abgabe der Leistungen:	Mitte September 2017
Preisgericht:	Mitte Oktober 2017

Teil B, Grundlagen und Ziele

Inhalt Teil B

1. Situation.....	S. 23
a. Lage im Stadtgebiet	S. 23
b. Wettbewerbsgebiet	S. 24
c. Angrenzende Nutzungen	S. 24
d. Historische Entwicklung.....	S. 26
e. Naturräumliche Gegebenheiten	S. 29
f. Ausgangslage Verkehr	S. 30
g. Angrenzende Planungen	S. 31
h. Übergeordnete Konzepte.....	S. 32
2. Wettbewerbsaufgabe.....	S. 33
a. Allgemeine Zielstellungen und Planungsvorgaben	S. 33
b. Teilbereich 1 - Seilerwasen	S. 40
c. Teilbereich 2 - Badstraße.....	S. 43
d. Teilbereich 3 - Rillingmauer	S. 44

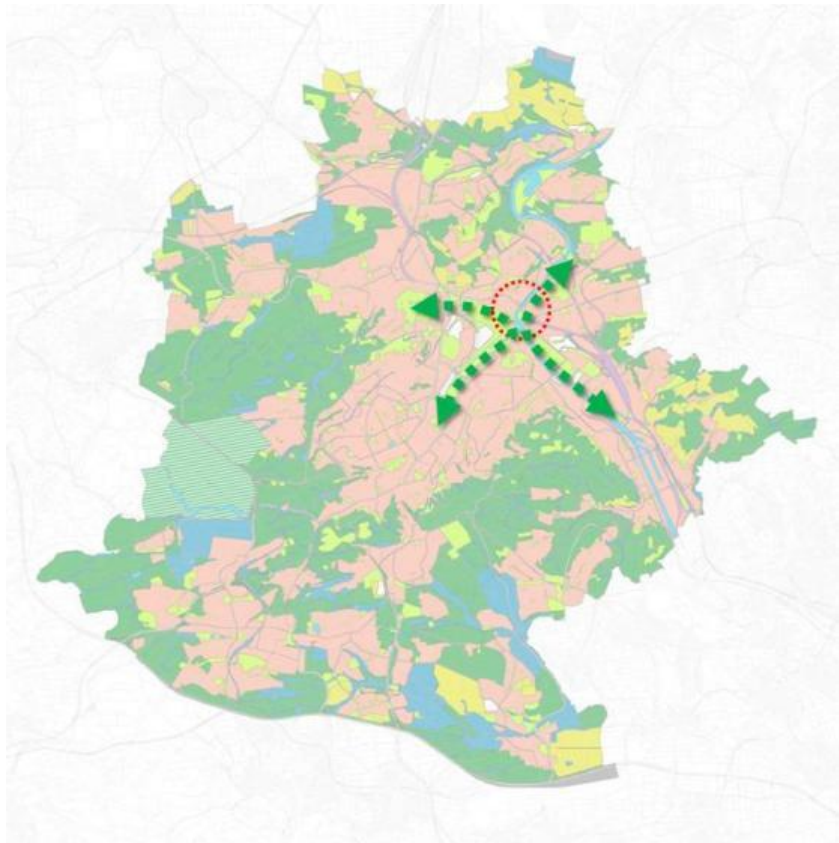
Anlagen

1. Lageplan
2. Luftbild
3. Abgrenzung Wettbewerbsgebiet
4. Ausschnitt Amtlicher Stadtplan
5. Darstellung des Neckarknies im Raumsystem
6. Eigentumsverhältnisse Grundstücke
7. Bestehende Planung – Wilhelmavorfeld
8. Bestehende Planung – S21 Eisenbahnbrücke
9. Bauwerkspläne Rostensteinbunker
10. Informationen zum Hochwasserschutz
11. Informationen zur Bundeswasserstraße
12. Informationen zum Denkmalschutz
13. Informationen zum Radverkehr
14. Informationen zur Nachnutzung der Rosensteinbrücke (Eisenbahn)
15. Baumschutzsatzung der Stadt Stuttgart
16. Verkehr
17. Leitungen
18. Historische Bilder und Pläne
19. Fotodokumentation
20. Verfassererklärung

1. Situation

a. Lage im Stadtgebiet

Das Neckarknie ist ein wichtiges Bindeglied im räumlichen Gefüge der Stadt Stuttgart. Hier treffen Stadtteile sowie Freiraumsysteme von gesamtstädtischer Bedeutung aufeinander. Das ehemals eigenständige und bedeutende Cannstatt trifft hier auf die Innenstadtbezirke Stuttgarts westlich des Flusses. Unterschiedliche Verkehrswege kreuzen am Neckarknie den Fluss oder führen entlang der Ufer. Die beiden Freiraumsysteme Neckar aus dem Osten sowie das „Grüne U“ aus dem Westen kommend, vereinen sich hier zu einer weiträumig vernetzten, grünen Infrastruktur mit Bezügen bis in den Landschaftsraum vor den Toren der Stadt.



Das Neckarknie im Freiraumsystem der Stadt Stuttgart

Im näheren Umfeld des Wettbewerbsgebiets, finden sich mit dem Rosensteinpark, dem Naturkundemuseum im Schloss Rosenstein, dem Cannstatter Wasen, dem zoologischen Garten (Wilhelma), dem Mineralbad Leuze sowie dem Wilhelmatheater, zahlreiche Orte von Bedeutung für Freizeitgestaltung, Erholung und Kultur in Stuttgart.

b. Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet gehört zum Bereich des Stuttgarter Stadtbezirks Bad Cannstatt. Es befindet sich beidseits des Neckars zwischen dem historischen Stadtkern von Cannstatt, sowie der am linken Neckarufer gelegenen, gründerzeitlich geprägten Neckarvorstadt.

Maßgeblich geprägt wird das Wettbewerbsgebiet durch überregionale Verkehrsinfrastrukturen wie die Bundeswasserstraße mit der Schleuse Bad Cannstatt sowie der Eisenbahnbrücke als Teile der Eisenbahnverbindung zwischen Stuttgart und den östlichen Landesteilen (Ulm, Tübingen, Aalen, Crailsheim). Auch die zahlreichen Straßen und Kreuzungsbereiche unterstreichen den Charakter des durch Verkehrsinfrastruktur geprägten Raums.

Daneben gibt es aber auch Freiraumstrukturen wie den Seilerwasen als Treffpunkt und Erholungsort mit temporärer Gastronomie (Neckarstrand) sowie Spiel- und Sportangeboten, oder den Thaddäus-Troll-Platz als Entree zur Altstadt von Bad Cannstatt. Entlang des Neckars führt als überregional wichtige Radverbindung der Neckartalradweg und verknüpft die Teilräume des Wettbewerbsgebiets.

Die Neckarufer sind als Wasserstraße sowie zum Hochwasserschutz ausgebaut. Betonverbau und steile Dammböschungen prägen die Uferbereiche am Neckarknie. Natürliche oder naturnahe Übergänge vom Wasser zum Land finden sich keine.

Im Kreuzungsbereich von Bad- und Schönestraße sowie der Rosensteinbrücke, befindet sich ein Hochbunker aus dem zweiten Weltkrieg. Der Rosensteinbunker wird aktuell als Reklamefläche sowie als Träger für Telekommunikationsanlagen genutzt.

c. Angrenzende Nutzungen

Das Umfeld des Wettbewerbsgebiets ist geprägt durch städtebaulich heterogene Strukturen und unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte.

An den Seilerwasen angrenzend, östlich der Schönestraße, liegt das gründerzeitlich geprägte Seilerviertel. Den Abschluß dieses Wohnquartiers zur Badstraße hin bildet der Komplex des Krankenhauses vom Roten Kreuz Bad Cannstatt.

Nach Süden hin grenzt der Cannstatter Wasen an den Seilerwasen an. Die große, versiegelte Fläche dient als zentraler Festplatz der Stadt Stuttgart. Hier finden unter

anderem jährlich wiederkehrend das Frühlingsfest sowie das Cannstatter Volksfest statt. Den Übergang zwischen Seilerwasen und Cannstatter Wasen bildet eine weitläufige Unterführung unter der König-Karl-Brücke. Die sogenannte „Hall of Fame“ ist ein beliebter Treffpunkt der Stuttgarter Graffiti Szene; hier darf legal gesprüht werden.

Die Badstraße bildet den Übergang vom Neckar zur historischen Altstadt von Bad Cannstatt. Das mittelalterlich geprägte Mischgebiet zeichnet sich durch kleinteilige Wohnnutzung, Ladengeschäfte sowie ein attraktives gastronomisches Angebot aus. Auf dem Marktplatz finden regelmäßig Wochenmärkte und wechselnde Veranstaltungen statt. Die Cannstatter Altstadt übernimmt eine zentrale Versorgungsfunktion für den Stadtteil und darüber hinaus.

Nördlich der Wilhelmsbrücke schließt am Ostufer des Neckars das Mühlgrün an das Wettbewerbsgebiet an. In der Grünanlage ist der über dem Fluss liegende Neckarbiergarten ein beliebter Treffpunkt. Das Ufer des Mühlgrüns ist zudem Liegeplatz für das Theaterschiff. Auf dem Schiff finden regelmäßig Theater und kulturelle Veranstaltungen statt. Ergänzt wird das Angebot auf dem Theaterschiff durch Gastronomie.

Am gegenüberliegenden Neckarufer befindet sich die Neckarvorstadt. Die Bebauung entlang der Neckartalstraße wurde im Zuge der Industrialisierung errichtet und diente vorwiegend der Unterbringung von Arbeitern. Heute ist das Quartier teils als Mischgebiet und teils als Wohngebiet definiert. Neben Wohnen finden sich auch einzelne gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschossen an der Neckartalstraße. In der Brückenstraße auf der Stirnseite der Wilhelmsbrücke, wirtschaftet seit dem Jahr 1900 die Sektkellerei Rilling.

Im nördlichen Anschluss an den Teilbereich Rillingmauer bildet die Mombachanlage eine grüne Schnittstelle zwischen Neckarvorstadt und Neckar. In der Grünanlage befindet sich mit der Mombachquelle eine der Cannstatter Mineralquellen.

Südlich an die Rillingmauer angrenzend, öffnet sich die in Planung befindliche Grünanlage im Bereich des Wilhelmavorfelds. Rückwärtig davon, etwas abgerückt vom Neckar, liegt der zoologische Garten Wilhelma sowie das Wilhelma-Theater an der Ecke Prag-/Neckartalstraße.

d. Historische Entwicklung

Städtebauliche Entwicklung am Neckarknie

Bad Cannstatt liegt beiderseits des Neckars und wurde bereits in der Römerzeit gegründet. In römischer Zeit war Cannstatt eine bedeutende Stadt. Die Gegend kam um das Jahr 90 n. Chr. unter römische Herrschaft. Die Römer errichteten auf der Altenburg im heutigen Cannstatter Stadtteil Hallschlag ein großes Reiterkastell. Auch als Zivilsiedlung war das römische Cannstatt sehr bedeutend. Streufunde belegen eine Größe von mindestens 19 Hektar. Damit war Cannstatt eine der größten römischen Städte im heutigen Baden-Württemberg nach Ladenburg und Rottenburg.

Das Ende des römischen Cannstatt kam mit dem großen Alemanneneinfall von 259/260 n. Chr.

Im Jahre 700 wurde Cannstatt in einer Schenkungsurkunde an das Kloster St. Gallen erstmals urkundlich erwähnt.

Neben Esslingen und Ludwigsburg gehörte Cannstatt zu den ersten Städten am mittleren Neckar, in denen sich um 1810 industrielles Leben regte.

Stuttgart schied hierfür zunächst aus, weil die benötigte Wasserkraft fehlte und die industrielle Entwicklung in Residenzstädten in der Regel verspätet einsetzte.

Die Oberamtsstadt Cannstatt blühte im 18. und 19. Jahrhundert besonders als Kur- und Erholungsort für viele prominente und gutsituierte Gäste auf, unter ihnen beispielsweise Honoré de Balzac. Am 22. Oktober 1845 fuhr die erste württembergische Eisenbahn vom Cannstatter Bahnhof nach Untertürkheim.

Am 1. April 1905 wurde die Oberamtsstadt Cannstatt mit der Residenzstadt Stuttgart vereinigt.

Hochwasser am Neckar

Jahrhundertlang stellten immer wiederkehrende Hochwässer eine Bedrohung dar. Erst durch die Anlage von Hochwasserdämmen konnte diese Gefahr in Stuttgart gebannt werden.

Regulierungsmaßnahmen am Neckar

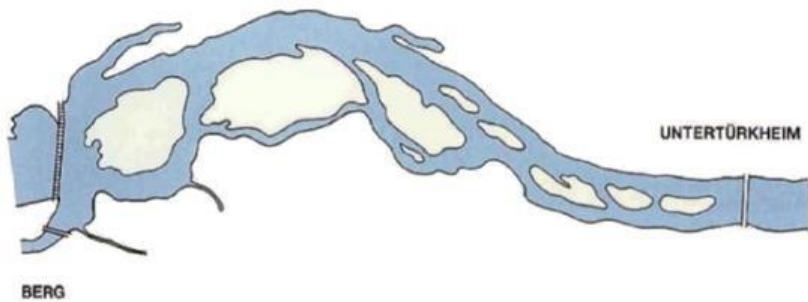
Wie der keltische Name des Neckars (=wildes Wasser) verrät, zeigte er sich im Verlauf der Siedlungsgeschichte

nicht immer nur von seiner beschaulichen Seite. Schon früh wurde deshalb versucht, dem Neckar durch Regulierungsmaßnahmen einen Teil seiner Wildheit zu nehmen.

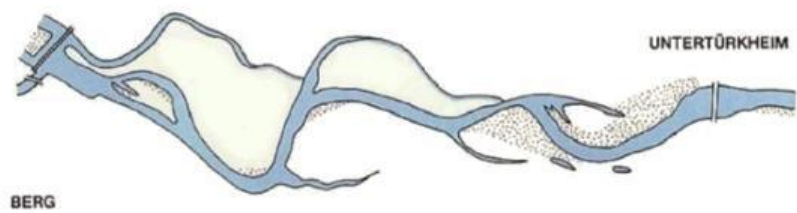
Aber erst eine vom Wiener Kongreß (1814/15) beschlossene Konvention über die Freiheit der deutschen Flussschifffahrt veranlasste die Regierung König Friedrichs Überlegungen über die Durchgängigmachung des Neckars in Heilbronn anzustellen.

Karl-August-Friedrich von Duttenhöfer (1758-1836), der auch der „schwäbische Tulla“ genannt wurde, entwarf u.a. den Plan zum Bau des Wilhelmkanals (1821) in Heilbronn, durch den erst die freie Schifffahrt auf dem Neckar zwischen Mannheim und Cannstatt ermöglicht wurde.

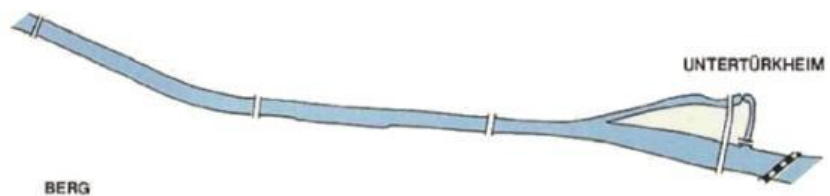
1606



1825



1988



Veränderung des Neckarlaus zwischen „Untertürkheim“ und „Berg“

Neckarschifffahrt

Der 367 Kilometer lange Neckar ist nach Aare, Mosel und Main der viertgrößte Nebenfluss des Rheins mit einem Einzugsgebiet von 14000 Quadratkilometern. Ob schon zur Römerzeit Schiffe auf dem Neckar fuhren, ist nicht bekannt, jedoch wahrscheinlich. Erste Nachweise über die Nutzung des Flusses als Transportweg stammen aus dem 7. Jahrhundert. Da der Neckar mal mehr und mal weniger Wasser führte, zudem noch zahlreiche Stromschnellen aufwies, war der Schiffsverkehr bis ins 20. Jahrhundert nur mit Einschränkungen möglich.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Stimmen lauter den Neckar zu einer Großschifffahrtsstraße auszubauen. 1919/20 wurde nach langen Vorplanungen der Bau des Neckarkanals dann in Angriff genommen. Im Raum Stuttgart war der Neckar 1931 zwischen Untertürkheim und Münster schließlich als Kanal ausgebaut und Cannstatt vor Hochwasser sicher. Im Zuge dieser Maßnahmen entstand 1927 bis 1930 auch die Staustufe Stuttgart-Cannstatt mit Wehr und Kraftwerk. Befahrbar für die Großschifffahrt war der Neckar im Bereich Stuttgarts damit nicht, da noch die Schleusen fehlten. Erst nach dem Krieg wurde zwischen 1955–1958 im Rahmen des weiteren Ausbaus des Neckars die heute zur Staustufe gehörende Doppelkammerschleuse errichtet.



Das Neckarknie Anfang des 20. Jh. vor der Neckarkanalisation

Beteiligt an den Planungen für den Neckarausbau war auch der Architekt Paul Bonatz, der für die Gestaltung von Schleusen, Wehren und Wasserkraftwerken zuständig war.

Aufgrund der Dimensionierung der Schleusenammern ist der Neckar heute mit Schiffen bis maximal 105 Metern Länge befahrbar.

Es ist geplant von Norden her, an den Schleusen jeweils eine Kammer zu verlängern und das Flussbett wo notwendig auszubauen, damit künftig auch Schiffe mit einer Abmessung von 135 Metern den Neckar befahren können. Ob dieser Ausbau der Wasserstraße bis Stuttgart betrieben wird, ist derzeit nicht geklärt.

e. Naturräumliche Gegebenheiten

Stuttgart und das Neckarknie liegen in der Stuttgarter Bucht, der naturräumlich kleinsten Untereinheit des Schwäbischen Keuper-Lias-Landes. Diese ist eine Traufbucht der Keuperstufe mit höherem Schilfsandsteinrücken. Der bei Untertürkheim aus der Keuperstufe austretende Neckar und seine beiden linken Zuflüsse Nesenbach und Feuerbach gliedern den Stufenrand zwischen Fellbach im Osten und Weilimdorf im Westen in drei eng verknüpfte Teilbecken.

Die Höhendifferenz zwischen Keuperstufenfläche (420–440 m über NHN) und Talsohle (200–220 m) beträgt über 200 m.

In Bad-Cannstatt trifft der Neckar in die Felsformation des Muschelkalks ein und bildet ein enges Durchbruchstal mit steilen, stellenweise felsdurchzogenen Talflanken.

Im Nesenbachkessel liegen die Innenstadtbezirke Stuttgarts. Bad Cannstatt, das seine Badeortsfunktion den hier aufsteigenden Sauerwässern verdankt, sowie Türkheim und die östlichen Industrievororte nutzen die Lagegunst des offenen Neckartrichters.

Die Lage im Kessel aber auch die dichte Baustruktur der Großstadt haben zur Folge, dass Stuttgart der wärmste und zugleich auch trockenste Teil des Neckarbeckens ist. Das lokale Klima kennzeichnet eine hohe Zahl von Schwületagen. Die Jahresmitteltemperatur beträgt in der Stuttgarter Bucht und im Neckarbecken bis zu 12 Grad Celsius, die jährlichen Niederschläge liegen zwischen 630 und 680 mm.

f. Ausgangslage Verkehr

Im Bereich des Neckarknies treffen eine Reihe hochbelasteter Hauptverkehrsstraßen aufeinander. Die Bundesstraße B10 führt von Karlsruhe über Pforzheim, Stuttgart und Göppingen nach Ulm. Im Stadtgebiet Stuttgart ist die B10 zwar durchgängig vierstreifig ausgebaut, aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist sie aber regelmäßig überlastet. Diese Überlastung resultiert weniger aus dem Durchgangsverkehr (ca. 10 %), als vielmehr aus starkem Ziel- und Quellverkehr und der hohen Erschließungsfunktion der Straße für die Gesamtstadt. Dementsprechend wurde und wird die B10 im Stadtgebiet schrittweise weiter ertüchtigt. Der sechstreifige Ausbau der Heilbronner Straße sowie der Pragsatteltunnel konnten zwischenzeitlich realisiert werden. Derzeit im Bau ist der Rosensteintunnel, eine dritte Röhre für den Leuzetunnel sowie die Neuordnung des Leuzeknotens.

Durch den Rosensteintunnel wird die Neckartalstraße vor dem Haupteingang der Wilhelma sowie die Pragstraße sehr stark entlastet. Wesentlicher Bestandteil des Projekts Rosensteintunnel ist der Rückbau der Neckartalstraße und der Pragstraße von vier auf zwei Fahrstreifen. Darüber hinaus beinhaltet das Projekt eine Vielzahl kleinerer Begleitmaßnahmen in den Stadtbezirken Ost, Zuffenhausen und Bad Cannstatt zum schrittweisen Rückbau der Parallelachsen zur B10.

Östlich des Neckars trennt der Straßenzug Mercedesstraße - Schönstraße - Überkinger Straße - Schmidener Straße die Cannstatter Altstadt vom Fluß ab. Auch in der Schönstraße sowie anschließend der Rosensteinbrücke entfaltet das Projekt Rosensteintunnel eine erhebliche Entlastungswirkung. Hier reduziert sich die Verkehrsbelastung jeweils um rund 1/3 gegenüber heute, was große Potentiale für eine Umgestaltung und Rückbau der Verkehrsflächen eröffnet.

Der westlich des Neckars gelegene Stadtteil Neckarvorstadt wird mit der Haldenstraße, Pragstraße und Neckartalstraße auf allen Seiten von Hauptverkehrsstraßen umschlossen. Zudem zerschneidet die Achse Wilhelmsbrücke - Brückenstraße - Altenburger Steige den Stadtteil.

Der überwiegende Teil der mit Wohngebäuden angebauten Hauptverkehrsstraßen im Bereich des Neckarknies sind im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt als Lärmschwerpunkte mit nächtlichen Belastungen über 60 dB(A) ausgewiesen.

Mit zwei Stadtbahnlinien ist das Wettbewerbsgebiet gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Die Linie U14 (Heslach Vogelrain – Remseck) verläuft entlang der Neckartalstraße und hat mit den Stationen Rosensteinbrücke und Mühlsteg zwei Haltestellen im Wettbewerbsgebiet. Die Linie U13 (Giebel – Hedelfingen) führt über die Rosensteinbrücke in die Badstraße und von dort weiter hinein nach Bad Cannstatt.

Im Jahr 2018 soll mit der U16 eine weitere Stadtbahnlinie von Fellbach über Bad Cannstatt nach Feuerbach in Betrieb gehen. Sie verkehrt wie die U13 entlang der Badstraße und der Pragstraße.

Weiterhin wird das Plangebiet durch die beiden Buslinien 52 und 56 jeweils im 10-Minuten Takt erschlossen. Sie verbinden das Zentrum von Bad Cannstatt über den Stadtteil Hallschlag mit Zuffenhausen bzw. Münster. In Fahrtrichtung Hallschlag verkehren beide Linien vom Wilhelmsplatz entlang der Badstraße zur Rosensteinbrücke. An der dortigen Haltestelle sind die Buslinien auf kurzem Weg mit der U14 verknüpft. Von hier führt der Linienweg entlang der Neckartalstraße, Brückenstraße sowie der Altenburger Steige zum Hallschlag. In der Gegenrichtung führt der Linienweg ab der Rosensteinbrücke über die Schönestraße und König-Karl-Straße ins Zentrum von Bad Cannstatt.

Im Bereich des Neckarknies treffen allein mit den Hauptradrouten 1, 6, 7, 11 und 12 eine Vielzahl an wichtigen überörtlichen Radwegeverbindungen aufeinander. Das Hauptradroutennetz wird schrittweise mit hoher Priorität durch die Landeshauptstadt Stuttgart ausgebaut. Entlang der Hauptradrouten 11 bzw. 12 verläuft mit dem Neckartalradweg auch eine touristische Radroute durch das Plangebiet. Neben den Hauptradrouten sollen auch weitere Straßenzüge im Plangebiet wie z.B. die Pragstraße, die Achse Altenburger Steige – Brückenstraße – Wilhelmsbrücke oder die Achse Schönestraße – Überkinger Straße – Hofener Straße zukünftig für den Radverkehr ertüchtigt werden.

g. Angrenzende Planungen

Im Umfeld des Neckarknies sind folgende Planungen mit Bezug zum Wettbewerbsgebiet in Bearbeitung.

Neugestaltung Wasenufer und Wasenquerung

Der Bereich des Neckarufers am Cannstatter Wasen wird künftig zu einem attraktiven Freiraum mit hoher

Aufenthaltsqualität am Wasser umgestaltet. Teil der Planung ist auch eine Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe. Mittels der Wasenquerung, einer ebenfalls in Planung befindlichen Freiraumspange über das Festgelände des „Wasens“, wird das neu gestaltete Wasenufer mit dem angrenzenden Stadtraum verknüpft werden.

Neugestaltung Wilhelmavorfeld

Im Bereich zwischen dem Eingang zum zoologischen Garten „Wilhelma“ sowie dem Neckarufer erstreckt sich das Wilhelmavorfeld. Aktuell wird der Uferabschnitt als Liegeplatz für Fahrgastschiffe genutzt. In diesem Bereich verläuft zudem die stark befahrene Bundesstraße 10. Um die Verkehrsbelastung in Zukunft reduzieren zu können, befindet sich der Rosensteintunnel als verkehrlicher Bypass im Bau. Im Zuge der Neuordnung von Verkehrsstrukturen wird das Vorfeld der Wilhelma freiraumplanerisch überarbeitet und neu gestaltet, mit dem Ziel eine grüne Verbindung zwischen Rosensteinpark und Neckar herzustellen. Einhergehend werden neue Aufenthaltsqualitäten mit Zugängen zum Wasser geschaffen. Voraussichtlich sollen hier auch künftig wieder Fahrgastschiffe liegen. Zusätzlich wird aktuell geprüft ob ein Tiergehege der Wilhelma in die Anlage integriert werden kann. Das Vorfeld der Wilhelma grenzt unmittelbar an das Wettbewerbsgebiet an, eine sinnvolle Weiterleitung von Wegebezügen ist aufzuzeigen.

h. Übergeordnete Konzepte

Langfristig soll sich entlang der Neckarufer im Bereich der Stadt Stuttgart ein zusammenhängendes Freiraumsystem entwickeln. Hierzu hat die Stadt Stuttgart als räumliches Konzept sowie zur Definition langfristiger Ziele den Masterplan Landschaftspark Neckar in Stuttgart – Stadt am Fluss erarbeitet. Das Neckarknie ist ein wesentlicher Baustein des Masterplans.

Mit dem Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) 2030 und dem Aktionsplan nachhaltig Mobil hat die Landeshauptstadt Stuttgart ein klares Leitbild entwickelt wie sich das Mobilitätssystem weiter entwickeln soll. Wesentliche Elemente sind die Verlagerung des Modal-Split zugunsten des Fuß-, Rad-, und Öffentlichen Verkehrs sowie die stadtverträgliche Umgestaltung des Hauptverkehrsstraßennetzes bei gleichzeitiger Sicherung der Funktionalität. Die übergeordneten Vorgaben des VEK sind bei allen Verkehrsplanungen der Landeshauptstadt zu berücksichtigen.

2. Wettbewerbsaufgabe

a. Allgemeine Zielstellung und Planungsvorgaben

Mit der Neugestaltung des Neckarknies besteht die Chance, diesen Raum am Fluss als urbane Schnittstelle zwischen Bad Cannstatt und den Innenstadtbezirken Stuttgarts zu aktivieren und ihn von einer „Rückseite“ und Transitzone in eine „Bühne“ der Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität und vielfältigen Nutzungen zu transformieren.

Die Uferbereiche sollen eine wichtige barrierefreie Fußgänger- und Radwegeverbindung entlang des Neckars aufnehmen und ausreichend Raum für vielfältige Aktivitäten bieten.

Ziel des Wettbewerbs ist die Findung von Themen und Identitäten für die unterschiedlichen Abschnitte des Neckarknies unter einem gemeinsamen gestalterischen Leitbild. Als Teilprojekt des Landschaftsparks Neckar in Stuttgart ist die Neugestaltung des Neckarknies eine freiraumplanerische Maßnahme, von der deutliche Impulse für die Entwicklung Stuttgarts als Stadt am Fluss erwartet werden.

Mit der Auslobung des Ideenwettbewerbs werden Lösungen für das Neckarknie erwartet, die Hochwasserschutz, Schifffahrt und Stadtraumqualitäten verknüpfen und der freiräumlichen Entwicklung am Fluss einen Impuls verleihen. Entscheidend für die stadträumliche Qualität des Ufers ist eine baukulturell anspruchsvolle Freiraumgestaltung, die mit den weiteren Funktionen Berufsschifffahrt und Hochwasserschutz sowie ihren technischen Parametern kompatibel ist.

Neben den Belangen des Hochwasserschutzes gilt es, die vielfältigen Nutzungsansprüche von Radfahrern und Fußgängern, die Nutzung des Neckarufers für Schiffsanleger, die Sicherung des bestehenden Abflussquerschnittes und Überflutungsraums des Neckars wie auch die Naherholungsfunktion des Uferraums und nicht zuletzt die verkehrlichen Funktionen der begleitenden Straßenräume und großen Kreuzungsbereiche zu berücksichtigen.

Im Wettbewerbsgebiet befinden sich zudem bedeutende, für Bad-Cannstatt identitätsstiftende Mineralwasserquellen, deren Vorkommen in der Freiraumgestaltung Ausdruck finden soll.

Die Wettbewerbsaufgabe gliedert sich in die 4 typologisch unterschiedlichen Teilbereiche Rosenstein Eisen-

bahnbrücke mit Mittelmole, Seilerwasen mit Schöne-
straße, Kreuzungsbereich Rosensteinbrü-
cke/Badstraße/Schönestraße mit Rosensteinbunker und
Rillingmauer, für die jeweils angemessene, der örtlichen
Situation entsprechende Lösungsansätze gefunden
werden sollen.

Stadträumliche Qualitäten

Heute ist das Neckarknie vorwiegend durch Erschlie-
bungsfunktionen, Hochwasserschutz und Binnenschiff-
fahrt geprägt. Künftig soll sich der Schwerpunkt zugun-
sten stadträumlicher Qualitäten und Aufenthaltsqualität
für verschiedene Nutzergruppen verschieben.

Grundsätzlich werden attraktive Aufenthalts- und Nut-
zungsangebote in allen Abschnitten des Neckarknies
angestrebt. Hinsichtlich der einzelnen Teilbereiche un-
terschiedlichen Charakters ist eine Zonierung des Ne-
ckarknies in unterschiedliche Nutzungsintensivitäten
wünschenswert.

Verstärkte Freizeitnutzungen wie Sport und Spiel im Grü-
nen werden eher im Seilerwasen gesehen, während
der Bereich Badstraße als Stadteingang nach Bad
Cannstatt einen urbanen, robusten und multifunktiona-
len Treffpunkt bilden soll. Die Rillingmauer mit Wilhelms-
brücke und Thaddäus-Troll-Platz wird als großstädtische
Uferkante zum Flanieren mit entsprechenden kulturellen
sowie gastronomischen Angeboten gesehen.

Grundsätzlich soll das Freiraumkonzept eine Robustheit
aufweisen, die im Sinne der Nachhaltigkeit eine Aneig-
nung für unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse zulässt.
Um die Erlebbarkeit des Wassers und die Aufenthalts-
qualität in den Uferbereichen zu steigern, sind an ge-
eigneten Stellen direkte Wasserzugänge, z. B. durch
Treppenanlagen, Sitzstufen etc. dringend erwünscht.
Der unmittelbare Bezug zum Wasser soll als Qualitäts-
merkmal des Neckarknies herausgestellt werden.

Es wird gewünscht, dass die Wettbewerbsbeiträge ne-
ben der räumlich/funktionalen Verknüpfung zwischen
Land und Wasser, auch vielfältige Sichtbeziehungen
aus den angrenzenden Stadträumen zum Fluss berück-
sichtigen.

Podeste oder Auskragungen sind grundsätzlich mög-
lich, solange dadurch die Strömungsverhältnisse und
insbesondere der Hochwasserabfluss nicht beeinträch-
tigt werden. Treib- und Schwemmgutbarrieren sind zu
vermeiden oder konstruktiv zu minimieren. Um dennoch

Nutzungen auf dem Wasser zu ermöglichen, bieten Schwimmstege und schwimmende Plattformen erfahrungsgemäß einen guten Kompromiss.

Fuß- und Radwege

Durch das Wettbewerbsgebiet führt der Neckartalradweg als bedeutende überörtliche Radwegeverbindung mit entsprechender Frequentierung und auch touristischer Bedeutung. Der Radweg verläuft durch den Seilerwasen, entlang der Badstraße und überquert über die Wilhelmsbrücke den Neckar, bevor er am gegenüberliegenden Neckarufer entlang der Rillingmauer weiter nach Norden führt.

Wo möglich soll der Neckartalradweg künftig als eigenständiger Weg geführt werden, um eine sichere Führung beider Verkehrsarten zu gewährleisten. Eine Mischverkehrsfläche Fuß- und Radweg wird nicht angestrebt. Der Radweg im Zweirichtungsverkehr muss im gesamten Streckenverlauf über eine Mindestbreite von 3,00 m verfügen. Dies ist auch bei der Planung der Kreuzungsbereiche zu berücksichtigen. In räumlich besonders engen Abschnitten kann unter Wahrung der funktionalen Ansprüche, die Mindestbreite von 3,00 m unterschritten werden oder es ist eine gemeinsame Nutzung des Wegs für Fußgänger und Radfahrer denkbar. Entlang der übrigen Radachsen wird eine richtungsgetrennte Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen angestrebt. Bei beengten Verhältnissen ist auch die Führung auf Radschutzstreifen oder im Mischverkehr möglich sofern die Verkehrsbelastung und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs dies zulässt.

Besonderes Augenmerk ist den bereits heute hohen Fußverkehrsmengen zu schenken. Dabei ist durch die Aufwertung des Neckarknies mit einer deutlichen Zunahme zu rechnen. Gehwege, Haltestellen und Querungsstellen sind ausreichend zu dimensionieren.

Öffentlicher Verkehr

Das Plangebiet wird zukünftig durch die drei im 10-Minuten Takt verkehrenden Stadtbahnlinien U13, U14 und U16 erschlossen. Die Lage der Stadtbahngleise kann mit Ausnahme der Haltestelle Rosensteinbrücke im Zuge der U14 nicht verändert werden. Gestaltungsvorschläge für die besonderen Bahnkörper in der Badstraße und der Neckartalstraße sind erwünscht. Zusätzliche Querungsstellen sind auf Basis des jeweiligen Fuß- und Radwegekonzepts durch die Wettbewerbsteilnehmer

zu begründen.

Die im 10-Minuten Takt verkehrenden Buslinien 52 und 56 verbinden den Stadtteil Hallschlag über die Brückenstraße mit dem Cannstatter Zentrum. An der Haltestelle Rosensteinbrücke ist auch zukünftig die komfortable Verknüpfung mit den Stadtbahnlinien (insbesondere U14) sicher zu stellen. Die Buslinien verkehren derzeit weitgehend im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr. In der Zufahrt zur Rosensteinbrücke ist der Busverkehr durch die Mitbenutzung der Stadtbahntrassen bevorzugt. Eine adäquate Bevorrechtigung der Buslinien ist auch zukünftig zu gewährleisten.

Motorisierter Individualverkehr

Durch den Rosensteintunnel ergibt sich im Bereich des Neckarknies die einmalige Chance, das Straßennetz neu zu ordnen und an die zukünftigen Verkehrsmengen anzupassen. Als gesetzt anzunehmen sind der im Bebauungsplan zum Rosensteintunnel dargestellte Rückbau der Neckartalstraße zwischen Tunnelportal und Rosensteinbrücke sowie der Rückbau der Pragstraße. Der Straßenzug Schönstraße – Überkinger Straße ist ab der König-Karl-Straße als städtische Uferstraße umzugestalten.

Durch den Rosensteintunnel reduziert sich die Verkehrsbelastung auf der Rosensteinbrücke so stark, dass die parallel verlaufende Wilhelmsbrücke für den Kfz-Verkehr gesperrt werden könnte. Die heutige Fahrbahn würde dann ausschließlich dem Radverkehr zur Verfügung stehen, die Fußgänger nutzen weiterhin die seitlichen Gehwege. Im Rahmen des Wettbewerbs ist von einer autofreien Wilhelmsbrücke auszugehen, und es sind die zukünftige Anbindung an die Neckarvorstadt sowie die Cannstatter Altstadt aufzuzeigen. Die Neckartalstraße zwischen Rosensteinbrücke und Mühlsteg soll als städtische Uferkante mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Zentrale Fragestellungen im Rahmen des Wettbewerbs sind dabei, wie die Trennwirkung von Stadtbahn und Kfz-Verkehr reduziert werden kann und wie zusätzliche Aufenthaltsflächen sowie Flächen für den Fuß- und Radverkehr gewonnen werden können. Dabei ist durch die Wettbewerbsteilnehmer herauszuarbeiten, welche Qualitäten unter Aufrechterhaltung der heutigen Funktion als Hauptverkehrsstraße möglich sind und welche Potentiale durch die Verlagerung der Verkehrsfunktion auf parallele Achsen wie die Haldenstraße entstehen.

Beleuchtung

Die vorhandene Beleuchtung im Seilerwasen, entlang der Fußwege sowie auf der Wilhelmsbrücke besteht vorwiegend aus weißen Kugelleuchten. Diese sind prägend für die Grünanlagen in Bad Cannstatt. Auf der Wilhelmsbrücke sollten die Lichtkugeln als Teil des historischen Brückenbauwerks erhalten bleiben. Im restlichen Wettbewerbsgebiet können die Kugelleuchten, falls gewünscht, ihren Platz in einem neuen Beleuchtungskonzept finden. Ansonsten sollten sich Vorschläge zur Beleuchtung am Gestaltungsleitfaden für den Landschaftspark Neckar in Stuttgart – Stadt am Fluss (Siehe Anlagen) orientieren. Dieser sieht vor, besondere Orte am Fluss mit speziellen Leuchten zu inszenieren. Ein zusätzlicher, blauer Leuchtenkopf soll dabei die Besonderheit der Orte hervorheben und so zur Identitätsbildung beitragen. Entlang der Verbindungswege im Bereich des Neckars sieht der Gestaltungsleitfaden zurückhaltende Mastleuchten zur guten Ausleuchtung und Akzentuierung vor. Darüber hinausgehende Vorschläge zu Lichtelementen am Fluss sind erwünscht.

Absturzsicherung

Bei Flächen, die im Allgemeinen zum Begehen bestimmt sind und unmittelbar an mehr als 1 m tiefer liegende Flächen angrenzen, sind Absturzsicherungen mit einer Höhe von 1,20 m für Fußgänger bzw. 1,30 m für Radfahrer erforderlich.

Vegetation und Ökologie

Das Neckarknie ist geprägt durch einen Baumbestand der in seiner Qualität differenziert zu betrachten ist.

Im Seilerwasen sind dies neben parktypischen Baumgruppen und Einzelbäumen auch eine Pappelallee auf Höhe der Schleuse Bad Cannstatt, die den Übergang zum Wasenufer bildet. In den weiteren Bereichen Badstraße und Rillingmauer bilden teilweise wertvolle, den Fluss säumende Baumreihen aus Platanen und Robinien ortsprägende Elemente.

Grundsätzlich wird ein rücksichtsvoller Umgang mit dem Baumbestand in den Wettbewerbsbeiträgen vorausgesetzt. Dennoch soll der Baumerhalt keine zwingende Vorgabe sein, wenn dadurch die konzeptionelle Weiterentwicklung des Neckarknies einschränkt würde. Dies gilt insbesondere für den Seilerwasen, hier kann bezüglich einer besseren Verknüpfung zwischen Stadt und Fluss die bestehende Topographie überdacht werden

und somit auch Teile des Baumbestands in diesem Bereich.

Erwartet werden innovative und zukunftsweisende Vorschläge zum Umgang mit Natur in der Stadt. Sowohl ökologische und klimatische als auch gestalterische Aspekte sind in einem ganzheitlichen System „grüner Infrastruktur“ zu vereinen. Besonderer Wert wird auf einen adäquaten Ausgleich der gegebenenfalls entfallenden Bäume gelegt. Die Ausgestaltung mit Vegetationselementen soll hinsichtlich möglicher stadtklimatischer Auswirkungen sowie der Auswirkungen auf den Naturhaushalt erfolgen. Ebenso sollen mögliche Auswirkungen auf die Gewässerqualität berücksichtigt werden.

Hochwasserschutz

Das Wettbewerbsgebiet liegt im Unterwasser der Schleuse Bad Cannstatt und ist damit erheblichen Pegelschwankungen ausgesetzt. Im Bereich des Seilerwassens beispielsweise, auf Höhe Flusskilometer 182.4, liegt der Normalwasserstand (Stauziel) bei 213,73 m + NN. Bei Eintritt eines hundertjährigen Hochwassers (HQ 100) muss hingegen mit einem Pegelstand bis 217,39 m + NN gerechnet werden. Der HQ 100 ist als Bemessungsgröße für jegliche Planungen im Bereich des Neckarufers heranzuziehen. Der Hochwasserschutz für die hinter dem Damm liegenden Flächen muss in diesem Fall gewährleistet sein. Auch bauliche Anlagen am Ufer müssen für diesen Bemessungsfall ausgelegt sein. Die jeweiligen Pegelstände in den unterschiedlichen Uferabschnitten des Wettbewerbsgebiets sind den Informationen zum Hochwasserschutz in den Anlagen zu entnehmen. Weiter gilt es zu beachten, dass der Abflussquerschnitt im Bereich des gesamten Flussprofils bis auf Höhe der Dammkrone durch bauliche Anlagen nicht verringert werden darf, um so ungehinderten Wasserabfluss im Hochwasserfall zu gewährleisten. Schwimmende bauliche Anlagen sind möglich, müssen konstruktiv aber so ausgelegt werden, dass im Hochwasserfall keine Abflussbarrieren entstehen.

Schifffahrt

Der Neckar im Bereich des Neckarknies ist Teil einer Bundeswasserstraße. Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten und den Verkehrsweg Bundeswasserstraße von Gefahren freizuhalten, sind bei der Planung im Uferbereich die Belange der Binnenschifffahrt zu berücksichtigen (Siehe Anlagen –

Bundeswasserstraße). Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass keine baulichen sowie keine schwimmenden baulichen Anlagen in der Fahrrinne errichtet werden dürfen. Schwimmende Anlagen sind so zu bemessen, dass von der Anlage selbst oder daran anliegenden Schiffen, ein Mindestabstand von 4 m zur Fahrrinne eingehalten wird. Der Verlauf der Fahrrinne ist in der Plangrundlage dargestellt und kann zusätzlich dem in den Anlagen beigelegten Übersichtsplan „Karte Bundeswasserstraße“ entnommen werden.

Denkmalschutz

Die Bundeswasserstraße Neckar ist in ihrer Sachgesamtheit als Kulturdenkmal eingestuft. Die Schleuse Bad-Cannstatt steht zudem als Bauwerk unter Denkmalschutz. Die Eisenbahnbrücke (Rosensteinbrücke) ist als Teil der gesamten Eisenbahntrasse ebenso als Sachgesamtheit geschützt.

Denkmalpflegerische Aspekte sind in der Planung zu beachten und gerade im Bereich der Schleusenanlage sowie der Eisenbahnbrücke wird ein verantwortungsbewusster, sensibler Umgang mit der schützenswerten Bausubstanz erwartet.

Leitungen

Innerhalb des Wettbewerbsgebietes besteht ein dichtes Netz aus Ver- und Versorgungsleitungen. Weiter befinden sich unter der Dammkrone technische Anlagen des Wasser- und Schifffahrtsamtes, die dem Betrieb der Bundeswasserstraße mit ihren technischen Anlagen dienen. Der Leitungsbestand kann der digitalen Plangrundlage sowie den Leitungsplänen in der Anlage entnommen werden.

Exakte Angaben über die Tiefenlage der verschiedenen Leitungen liegen nicht vor. Laut dem Betreiber Netze BW kann aber in der Regel von folgenden Tiefenbereichen ausgegangen werden:

- Strom: 60 - 80 cm Tiefe
- Wasser und Gas (verlaufen i.d.R. nebeneinander): 160 - 180 cm Tiefe
- Telekommunikationsleitung: 30 - 40 cm Tiefe

Bestehende Leitungstrassen sind in der Planung zu berücksichtigen. Durch Umgestaltungsmaßnahmen notwendige Leitungsverlegungen sowie den daraus resultierenden Aufwand, gilt es im Entwurfsprozess abzuwägen.

b. Teilbereich 1 – Seilerwasen

Anbindung an das Stadtgebiet

Der Seilerwasen soll künftig zur grünen Flussterrasse von Bad Cannstatt entwickelt werden. Dazu muss der Ort am Wasser künftig besser erreichbar, wahrnehmbar und nutzbar werden. Er soll an das angrenzende Stadtgefüge angeschlossen und zu einem attraktiven Treffpunkt am Fluss mit Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen umgestaltet werden.

Die Schönestraße bildet aktuell eine räumlich Barriere, die eine Integration des Seilerwasens ins Stadtgefüge erschwert. Mit dem Bau des Rosensteintunnels wird die Schönestraße entlastet, bleibt aber auch zukünftig eine städtische Hauptverkehrsstraße. Durch die Verkehrsreduktion ist ein Rückbau auf zwei verbleibende Fahrstreifen möglich. Damit eröffnet sich die Chance, die Verbindung zu einer städtischen Uferstraße als Bindeglied zwischen Park und Quartier umzugestalten. Der bestehende Fußgängersteg kann dabei entfallen, stattdessen soll künftig durch eine attraktive Gestaltung das Überqueren auf Straßenniveau möglich sein. Eine adäquate Führung des Radverkehrs ist auch in der Schönestraße vorzusehen. Der Seilerwasen soll zukünftig durch eine neue Bushaltestelle der Linien 52 und 56 besser durch den ÖPNV erschlossen werden.

Aufgrund der Entlastungswirkung des Rosensteintunnels wird die teilplanfreie Verkehrsführung am Knotenpunkt Schönestraße / König-Karl-Straße / Mercedesstraße obsolet. Durch den Rückbau der Unterführung Schönestraße - Mercedesstraße könnte die Straßenraumbreite der Schönestraße in diesem Bereich in etwa halbiert werden und die Straße vom Neckar weiter abrücken. Die dann freiwerdenden Flächen sollen zu einer Vergrößerung des Parks auf dem Seilerwasen herangezogen und ansprechend gestaltet werden. Ein entsprechender Planungsvorschlag hierzu ist erwünscht.

Topografie

Die aktuelle Gestaltung des Seilerwasens resultiert aus den Planungen zur Bundesgartenschau im Jahr 1977. Die Ausgestaltung der Anlage mit ihrer bewegten Topografie entspricht der landschaftsarchitektonischen Gestaltungssprache dieser Epoche.

Die vorhandene Hügellandschaft blendet die Schönestraße sowie den dahinterliegenden Stadtraum aus und stellt stattdessen keine oder nur einseitige Bezüge zum Fluss her. Die aktuelle Gestaltung steht damit im Widerspruch zu den Zielen, den Seilwasen künftig besser ins

städtebauliche Gefüge von Bad-Cannstatt zu integrieren. In Abwägung mit dem vorhandenen Baumbestand ist daher ein kritischer Umgang mit der bestehenden Topografie erwünscht. Erwartet werden Lösungen, die klare räumliche und funktionale Bezüge vom angrenzenden Stadtraum zum Neckar hin aufzeigen. Auch Blickbeziehungen werden hierbei als wichtig erachtet.

Nutzungsangebote

Offen und großzügig gestaltet, soll sich der Seilerwasen künftig zu einem vielfältig nutzbaren, städtisch geprägtem Freiraum für alle Generationen entwickeln. Erwartet werden robuste, multifunktionale Entwurfskonzepte im Sinne der „beispielbaren Stadt“.

Das bestehende Angebot für Spiel- und Sport soll aufgegriffen und zeitgemäß interpretiert in das Gesamtkonzept integriert werden. Die räumliche Verortung dieser Nutzungen an neuer Stelle ist möglich.

Neben den „aktiven“ Bereichen werden auch ruhige Orte benötigt. Ein attraktives Angebot an Möblierungen soll Möglichkeiten zum kommunizieren, beobachten und sich zurückziehen bieten.

Bezug zum Wasser

Besonderes Augenmerk wird auf die Wahrnehmbarkeit des Flusses sowie den Bezug zum Wasser gelegt. Der direkte Kontakt zum Element Wasser soll künftig möglich und so der Neckar zur Hauptattraktion des Seilerwasens werden. Entlang der Uferlinie werden großzügige Zugänge mit Aufenthaltsqualität gewünscht, die sich zu attraktiven, urbanen Treffpunkten entwickeln können.

Gastronomie

Seit einigen Jahren wird im Bereich des Seilerwasens über die Sommermonate eine temporäre Gastronomie betrieben. Der sogenannte „Neckarstrand“, bestehend aus Bar, Sandstrand und Liegestühlen, hat sich seither zu einem beliebten Treffpunkt von stadtweiter Bekanntheit etabliert. Das Angebot hat zur Belebung des Seilerwasens beigetragen und soll auch künftig in ähnlicher Form einen Platz im Park finden. Eine ausreichend große Fläche zur Aufstellung einer Gastrobox o.ä. sowie zur Bestuhlung sowie Andienung und Entsorgung ist im Entwurfskonzept vorzusehen.

Mittelmole

Die Mittelmole der Schleuse Bad-Cannstatt ist aktuell für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. In Abstimmung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung kann die Mole künftig aber als öffentlicher Raum und besonderer Erlebnisort im Neckar entwickelt werden. Erwartet werden ein Gestaltungs- und Nutzungskonzept sowie Vorschläge zur Erschließung des Bauwerks. Dabei gilt es die besondere Qualität der einzigartigen Lage im Fluss herauszuarbeiten sowie die Schleuse als Technikerlebnis zu inszenieren.

Im Bereich der Schleusenkammer sowie unterhalb des Wehres sind Veränderungen der Uferlinie nicht möglich. Zugänge zum Wasser im Unterwasser des Wehres sind kritisch zu prüfen, da hier im Hochwasserfall mit erheblichen Wasserkräften zu rechnen ist. Die Schifffahrt sowie die Funktion der Schleuse darf durch die öffentliche Nutzung der Mittelmole nicht beeinträchtigt werden.

Die Erschließung der Mole ist über die bestehende Eisenbahnbrücke oder über den untergehängten Fußgängersteg an der neuen Eisenbahnbrücke denkbar.

Rosensteinbrücke (Eisenbahnbrücke)

Mit dem Bahnprojekt Stuttgart 21 wird parallel zur bestehenden Rosensteinbrücke eine neue Eisenbahnbrücke errichtet. Die alte Rosensteinbrücke wird damit für den Zugverkehr obsolet. Aktuell gibt es sowohl Überlegungen, die alte Brücke abzureißen als auch, sie zu erhalten und stattdessen mit einer neuen Nutzung zu belegen. Eine endgültige Entscheidung hierzu ist noch nicht gefallen, als Entscheidungshilfe sollen daher im Rahmen des Wettbewerbs überzeugende Vorschläge zur Nachnutzung der Brücke, als ein „grünes Band“ über den Neckar gemacht werden.

Es wird daran gedacht, die Rosensteinbrücke als attraktiven Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität sowie verbindender Funktion für den Fuß- und Radverkehr über den Fluss zu gestalten. Die Brücke würde so ein wichtiger Bestandteil des Freiraumsystems am Neckarknie werden. Mit ihrer Umnutzung könnte die fuß- und radläufige Verbindung vom Stadtzentrum in Richtung Bad-Cannstatt entscheidend verbessert werden und zudem ein adressbildendes „Merkzeichen“ am Neckar entstehen. Im Hauptradroutennetz der Landeshauptstadt würde diese Achse als Radschnellweg mit hoher Qualität von Bad Cannstatt in die Stuttgarter Innenstadt ausgebaut. Die neue Verbindung würde insbesondere zur Entlastung der bestehenden Radwege im Schlossgarten dienen. Dementsprechend ist analog zum Ne-

ckartalradweg eine getrennte Fuß- und Radverkehrsführung anzunehmen.

Ziel dabei ist es, die Brücke in das bestehende Wegenetz im angrenzenden Rosensteinpark (Grünes U) zu integrieren und dieses auf östlicher Seite über den bestehenden Eisenbahndamm in Richtung Bad Cannstatt zu verlängern. Die Wegeführung auf dem Bahndamm würde hier über ein künftig nicht mehr benötigtes Bahngleis führen. Die Machbarkeit einer solchen Wegeverbindung wird in einer separaten Studie zu späterem Zeitpunkt geprüft werden. Die Aufgabenstellung beschränkt sich daher lediglich auf die Gestaltung der Flächen auf der Brücke sowie der Abgänge von der Brücke zum Seilerwasen und zur Mittelmole. Eine Anbindung des neuen Radschnellwegs an den Neckartalradweg ist planerisch zu berücksichtigen. Die Anschlusswege in Richtung Rosensteinpark sowie nach Bad Cannstatt sind fiktiv anzunehmen.

c. Teilbereich 2 - Badstraße

Räumliche Konfiguration

Der Bereich um den Rosensteinbunker ist aktuell ein verkehrsgeprägter Raum ohne Aufenthaltsqualität. Künftig sollen die Verkehrsflächen reduziert und neu geordnet werden und so ein zusammenhängender Freiraum mit Bezügen zur Altstadt von Bad Cannstatt entstehen. Der Rosensteinbunker soll in das räumliche Gerüst integriert und der Ort zum Wasser hin geöffnet werden. Die Lage Bad-Cannstatts am Neckar soll unterstrichen werden. Hierfür werden Gestaltungsvorschläge erwartet.

Nutzungsangebote

Die Gestaltung des Freiraums sowie das Nutzungsangebot im Bereich Badstraße soll zwischen den typologisch kontrastreichen Elementen Rosensteinbunker und mittelalterlich geprägtem Cannstatt vermitteln. So soll der Ort sowohl als adäquates Umfeld für den Bunker funktionieren als auch attraktives Wohnumfeld für die Bewohner der Bad-Cannstatter Altstadt sein. Erwartet wird hierfür eine robuste und multifunktionale Freiraumgestaltung mit entsprechender Möblierung und Oberflächengestaltung.

Rosensteinbunker

Der Rosensteinbunker soll künftig zu einem adressbil-

denden Anziehungspunkt am Neckar werden. Dazu soll der Bunker vielfältig nutzbar gemacht und ansprechend umgestaltet werden.

Die Nutzungen sollen mit dem „ruppigen“ Charme des Bunkers harmonieren und zugleich einen Mehrwert für den Stadtteil bieten. Mit unterschiedlichen Nutzungen sollen Synergieeffekte erzeugt und ein breites Nutzerspektrum angesprochen werden.

Im Rahmen der Wettbewerbsbeiträge werden Nutzungsvorschläge für den Rosensteinbunker erwartet. Grundrisse sind hierfür nicht notwendig.

Neuordnung Verkehr

Für die verkehrliche Neuordnung dieses Bereichs gibt es bereits eine Vielzahl an Planungsstudien, auf denen aufgebaut werden kann.

Der Knotenpunkt Schönestraße / Rosensteinbrücke / Überkinger Straße ist im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsbelastung zu dimensionieren. Die Ausbildung als Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser zwischen 30 und 40 m wäre als Alternative zu einem signalisierten Knoten denkbar. Die als Anliegerstraße ausgewiesene Badstraße leidet unter hohem Schleichverkehr und ist zukünftig untergeordnet entweder an die Überkinger Straße oder die Schönestraße außerhalb des Hauptknotens anzuschließen.

Die derzeitige Lage der Stadtbahngleise ist beizubehalten, eine teilweise Begrünung des Gleiskörpers ist vorstellbar. In Fahrtrichtung Rosensteinbrücke nutzen derzeit die Buslinien 52 und 56 den Gleiskörper der Stadtbahn mit. Prinzipiell wäre auch die Führung der Buslinien in beide Fahrtrichtungen über die Schönestraße vorstellbar.

d. Teilbereich 3 - Rillingmauer

Der Teilbereich Rillingmauer umfasst die Neckartalstraße, die Wilhelmsbrücke sowie den Thaddäus-Troll-Platz als Eingang zur Altstadt von Bad Cannstatt.

Thaddäus-Troll-Platz

Das Entree zur Altstadt soll im Zuge der Umgestaltung des Neckarknies zu einer attraktiven Platzfläche am Fluss umgestaltet werden. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen soll dieser Bereich zwischen Stadtkante und Fluss künftig als zusammenhängende Fläche wahrnehmbar werden und so eine at-

traktive stadträumliche Schnittstelle mit hoher Aufenthaltsqualität zwischen Marktstraße und Wilhelmsbrücke bilden.

Etwas zurückgesetzt vom Platz liegt das 1463 erbaute Klösterle, welches als ältestes noch erhaltenes Wohnhaus Stuttgarts gilt und heute als Weinstube genutzt wird. In den Gebäudekomplex integriert ist auch das Stadtmuseum von Bad Cannstatt. Der Zugang zum Klösterle und Stadtmuseum erfolgt über den Thaddäus-Troll-Platz. Durch die Neugestaltung des Platzes sollen die Bezüge zum Klösterle vom Neckar her oder aus der Marktstraße kommend gestärkt werden.

Wilhelmsbrücke

Die Wilhelmsbrücke selbst soll in Zukunft verkehrsberuhigt werden und nur noch für den Fuß- und Radverkehr zugelassen sein. Neben ihrer Funktion als Querung über den Fluss, soll das identitätsstiftende Bauwerk künftig auch ein Ort zum Aufenthalt und Flusserlebnis werden. Hierzu sollen in den Wettbewerbsbeiträgen entsprechende Gestaltungsvorschläge gemacht werden. Ein sensibler Umgang mit der Substanz der Brücke wird dabei erwartet.

Neckartalstraße mit Rillingmauer

Die Neckartalstraße mit Rillingmauer bietet aktuell keine Aufenthaltsqualität. Dies liegt zum einen an der starken Verkehrsbelastung sowie zum anderen an der räumlichen Aufteilung bzw. an der mangelhaften Ausstattung.

Für die Neckartalstraße und die angrenzenden Flächen sollen Vorschläge zur Aufwertung durch eine angemessene Raumaufteilung aus Flächen für Verkehr und Aufenthalt sowie Materialität und Ausstattung gemacht werden. Die Lage der Stadtbahntrasse kann dabei nicht verschoben werden. Auch die bestehenden Haltestellen sind in das Konzept zu integrieren.

Es werden zudem Vorschläge zur besseren Anbindung der westlich der Neckartalstraße gelegenen Mombachanlage an das Neckarufer erwartet.

Die derzeitige Brunnenanlage am Mühlsteg ist ein Treffpunkt für Wasserliebhaber. Das Wasser der Auquelle wird von vielen Mitbürgern als Tafelwasser abgefüllt und erfreut sich großer Beliebtheit. Die kartesische Wassersäule hinter Glas veralgt regelmäßig und ist nicht mehr zeitgemäß. Die gegenüberliegende Grünanlage mit

dem Bach der Mombachquelle soll mit dem Uferabschnitt gestalterisch verbunden, und so der Zusammenhang Quellwasser und Neckar erlebbar werden.

Die Neckartalstraße soll gemeinsam mit der Rillingmauer zu einem urbanen Uferabschnitt mit hoher Aufenthaltsqualität und Wasserbezug weiterentwickelt werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Erdgeschosszonen der angrenzenden Bebauung zu berücksichtigen. Durch eine entsprechende Ausgestaltung des Vorfelds, können die Erdgeschosse für Nutzungen die den Stadtraum beleben aktiviert werden.

Der Uferbereich an der Rillingmauer besteht aktuell aus zwei unterschiedlichen Bereichen. Im nordöstlichen Abschnitt wurde die Mauer vor ca. 30 Jahren mit einem zusätzlichen Promenadenweg auf Fluss-Niveau bereits umgestaltet. Die räumliche Konfiguration mit dem Weg am Wasser soll es auch künftig geben, es werden Vorschläge zur Neugestaltung dieses Uferabschnitts erwartet.

Der südliche Teil der Rillingmauer entspricht noch der ursprünglichen Konstruktion aus Stampfbeton. Diese Mauer soll auch künftig erhalten bleiben, aber mit vorgehängten Abgängen sowie Plattformen als wassernahe Promenade ergänzt und an den bestehenden „unteren“ Weg am Wasser anschlossen werden. Hierzu sind im Rahmen des Wettbewerbs Vorschläge zu erarbeiten. Die Plattformen mit hoher Aufenthaltsqualität sind als schwimmende oder auch als auskragende Konstruktion vorstellbar. Auskragende Elemente sind dabei über einem Pegelstand HQ 100 zu verorten. Im Bereich der Rillingmauer gibt es geschützte Mineralwasservorkommen im Neckar. Bauliche Eingriffe in die Flusssohle dürfen daher nicht vorgenommen werden. Plattformkonstruktionen müssen aus diesem Grund ohne Gründungen auskommen und sind stattdessen in der bestehenden Mauer zu verankern (Siehe Anlagen – Rillingmauer Konstruktionsprinzip).

Es ist vorgesehen, die Plattformen künftig auch als Liegeplatz für Gastro- und Kulturschiffe zu nutzen. Auch das heute am Mühlgrün liegende Theaterschiff soll hier später einmal festmachen. Die Rillingmauer mit schwimmenden Plattformen und liegenden Schiffen kann so zu einer attraktiven Kulisse für das gegenüberliegende Mühlgrün werden.

Die Dimensionierung der schwimmenden Plattformen ist so zu bemessen, dass zwischen liegenden Schiffen und Fahrrinne der Bundeswasserstraße ein Mindestabstand von 4 m eingehalten wird. Als Kenngröße für die liegenden Schiffe ist ein Maß von LxB von 67x8 m anzuneh-

men. Liegeplätze für mindestens 3 Schiffe sind vorzusehen.