



PAULINES PARK



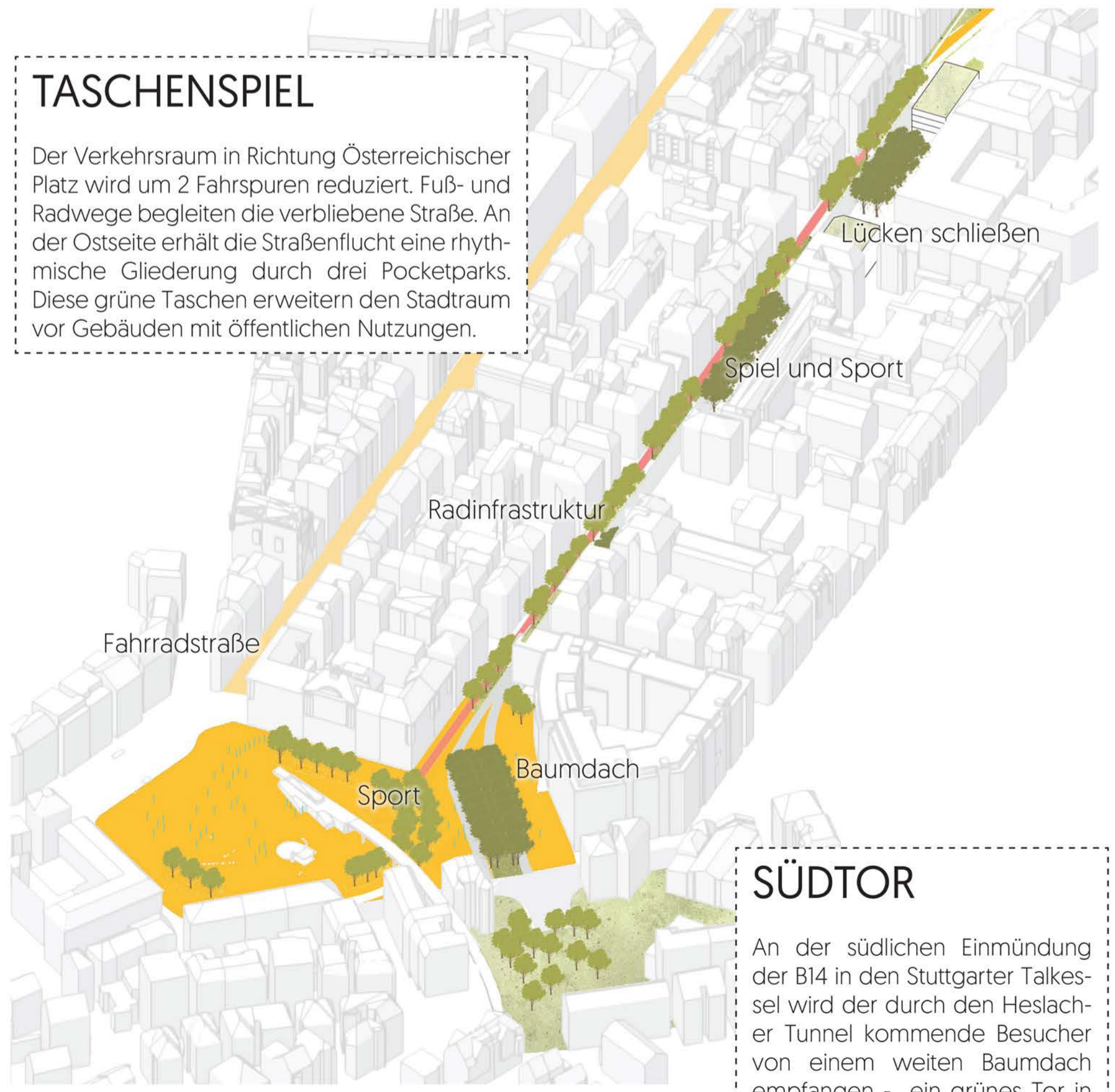
PAULINES PARK

Am Österreichischen Platz soll der Fahrverkehr der B14 zukünftig nicht mehr durch einen Tunnel geführt werden. Die frei werdenden Abfahrtsrampen und die abgesenkte Mitte mit dem kreisförmigen Ausschnitt werden in einen interaktiven Park umgewandelt, der Grünraumelemente mit vielfältigen Outdoor-Sportangeboten und multimedialen Lichtinstallationen verknüpft. Der Aktivpark ist mit dem Stadtraum der Paulinenstraße und der Sockelzone der angrenzenden neuen Bebauung zu einem lebendigen, urbanen Raum verbunden. Ein Multifunktionaler Veranstaltungsraum unter der Paulinenbrücke bildet die Schnittstelle.

AUFGETAUCHT! ORTE UND LEBENSRAUM FÜR STUTTGART

Auf Grundlage einer Verkehrsreduzierung um 50 % lotet der Beitrag aus, wie die über sechs Jahrzehnte das Gesicht Stuttgarts prägende Stadtautobahn der B14 in eine maßstäbliche, lebendige Stadtstraße umgewandelt werden kann. Ausgehend vom spezifischen Stuttgarter Kontext stehen hier nicht verkehrliche Umverteilung oder technische Zukunftsvisionen im Vordergrund, sondern die Aneignung und Wiedergewinnung von Orten und innerstädtischen Lebensräumen.

In der Logik des bestehenden, monofunktionalen Ingenieurbauwerks wurde die Straße als weitgehend vom Stadtkörper unabhängige, durchgängige Struktur aufgefasst, bei deren Ausgestaltung die maximale Effizienz des MIV im Vordergrund stand. Hierzu wurden vielfältige städtische Beziehungen gekappt und breite Schneisen in den Stadtkörper geschlagen. Die Straße legte sich wie ein trennendes Band zwischen Innenstadt und Hanglagen. Zentrale Leitgedanken des Entwurfs sind nun die Wiederentdeckung des menschlichen Maßstabs und die Stärkung eines vielschichtigen städtischen Beziehungsgeflechts. Verschiedene städtebauliche Ebenen wirken dabei zusammen.



BEWEGUNGSRAUM



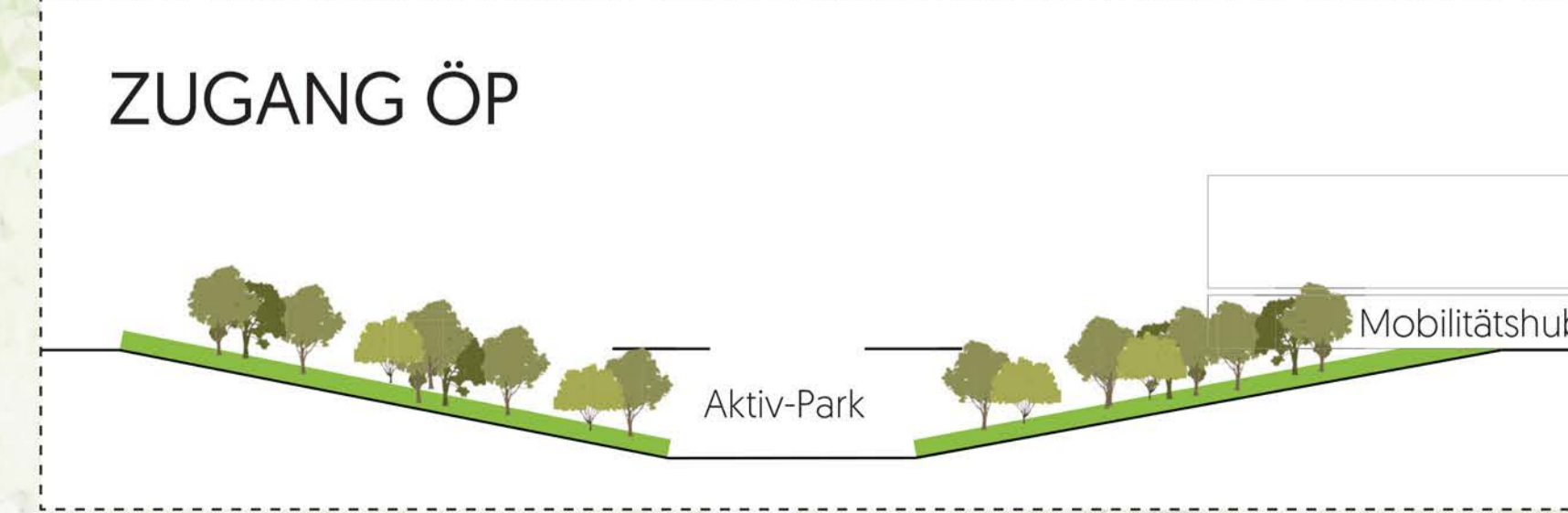
TRANSFORMATION STATT NEGATION

Die Verkehrsbauelemente der autogerechten Stadt stehen gerade in Stuttgart auch für einen Teil der Geschichte, ein Totalabriss der Verkehrsbauelemente käme der Negation eines bedeutenden Teils der jüngeren Stadtgeschichte gleich. Trotz der konsequenten Neugestaltung der Straßenträume bleiben Abfahrten und Tunnelbereiche weitgehend erhalten. Im Bereich U-Bahnhaltestelle Charlottenplatz und an der Paulinenbrücke werden diese zu vielfältigen, urbanen Orten transformiert. Sonstige, zukünftig ungenutzte Verkehrsräume werden zu Mobilitäts- und Logistikhubs umgenutzt. Entlang des gesamten Verlaufs ergibt sich so ein feinschichtiges Netz an neuen Verteilungs- und Umsteigeorten.

MOBILITÄT

Die Anpassung der B14 an die zukünftigen Anforderungen an Straßen- und Stadtraum macht eine moderne und umweltbewusste Mobilitätskultur sichtbar. Ein deutlicher Rückgang von Kfz-Verkehr ermöglicht den Straßenraum neu zu gliedern:

Die B14 wird zukünftig ausschließlich oberirdisch organisiert. Die aktuelle Anzahl der Fahrspuren für den Kfz-Verkehr wird dabei je nach den spezifischen Anforderungen so umgewandelt, dass nur übrigbleibt, was notwendig und verträglich ist. Zukünftig wird die B14 zweispurig zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz, dann dreispurig bis zum Charlottenplatz und von dort bis zum Schwannentor-Tunnel vierspurig. Die durch Rückbau gewonnenen Flächen ermöglichen die Realisierung von Radschnellverbindungen und vermag der anliegenden Bewohnerschaft neue Wohnqualitäten zu sichern.

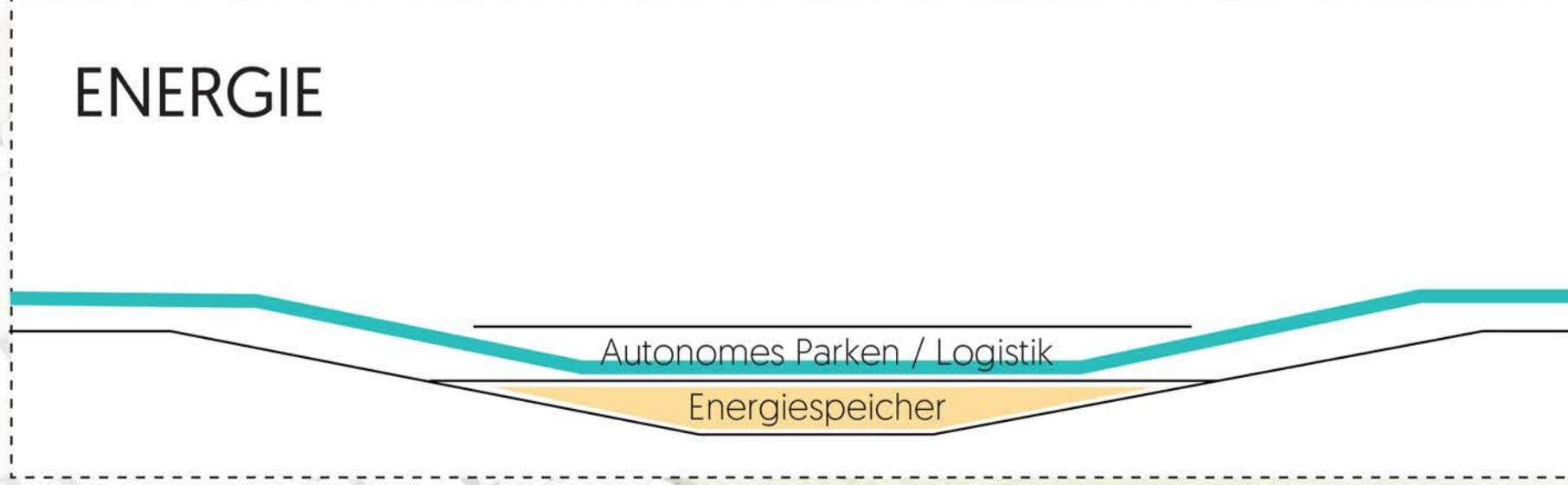
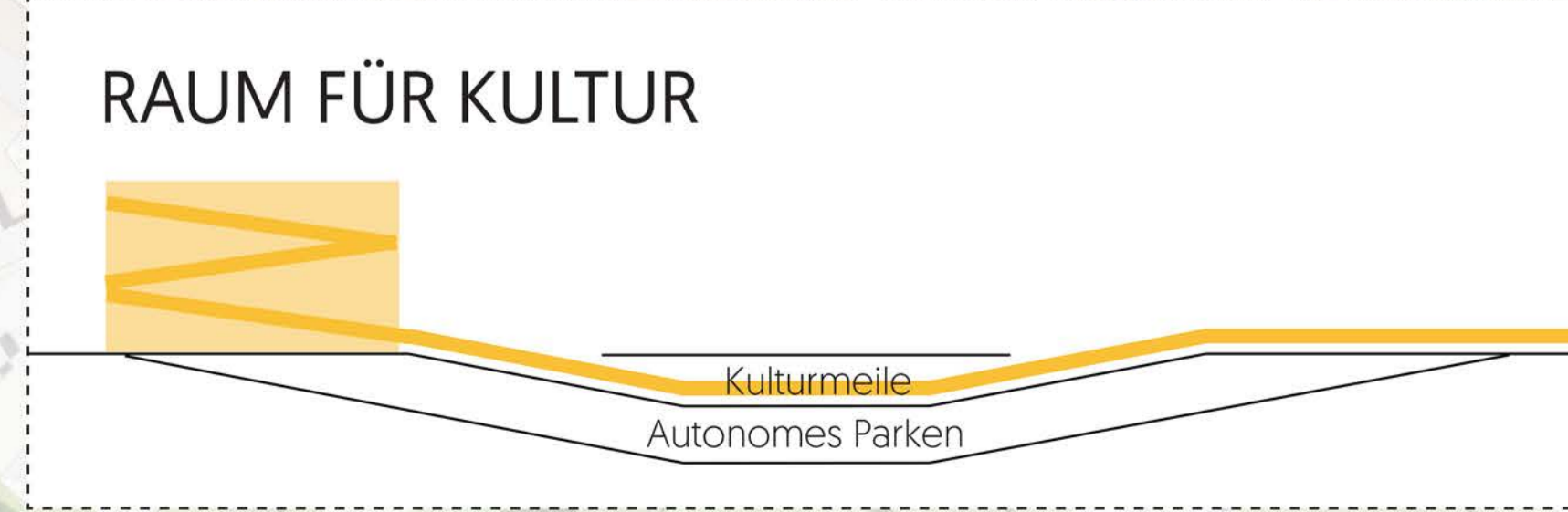


SEQUENZEN

Die Straße wird als eine Abfolge unterschiedlicher Bewegungs- und Platzräume gelesen, die Logik des durchgängigen Verkehrsbauelements wird somit durchbrochen. Je nach Lage, Bedeutung und Geschichte werden Räume ausgestaltet und mit Funktionen und Aktivitäten belegt.

LAND GEWINNEN

Selbst nach einer verkehrlichen und freiräumlichen Umgestaltung autogerechter Verkehrsbauelemente bleiben die meist überdimensionierten, maßstablosen Schneisen erhalten. Zwischen Charlotten- und Österreichischem Platz wird deshalb eine Teilbebauung der Schneisen vorgeschlagen. Neben der Herstellung eines maßstäblichen Straßentraums kann durch die Nachverdichtung neuer Wohn- und Lebensraum entstehen. Eine Teilfinanzierung der Umbaumaßnahmen durch Grundstückserlöse wäre denkbar.



VERLÄNGERUNG DER KULTURMEILE

Insbesondere im Bereich der Altstadt werden die historischen Blockstrukturen aufgenommen und neu interpretiert sowie Straßen- und Platzränder wiederhergestellt. Die neu errichteten drei Blöcke im Bereich der Esslinger Straße sollen mit dem Haus der Kulturen, dem neuen Lindemuseum und dem Filmhaus wichtige Kultureinrichtungen aufnehmen. Die Kulturmeile wird dabei bis zur Leonhardskirche/Gustav-Siegle-Haus erweitert, der Bereich der Altstadt wird inhaltlich in seiner Bedeutung gestärkt. Eine enge Verknüpfung des Bohnen- und Leonhardsviertels mit dem Bereich um den Marktplatz entwickelt sich zu einem neuen lebendigen Zentrum in der Stadt.

RADVERKEHR

Der Radverkehr erhält zukünftig ein durchgängig attraktives Angebot entlang der B14, sie wird damit der Bedeutung als Radschnellverbindung gerecht. Anschlusspunkte an innerstädtische Radschnellrouten werden ausgebaut und schaffen damit den Link zwischen regionalem und städtischem Radverkehr. So entstehen regelrechte Drehscheiben für den Radverkehr an den heute rein vom Autoverkehr dominierten Knotenpunkten. Radabstellanlagen werden in großen Kapazitäten an neuralgischen Punkten entlang der B14 etabliert, kleinere, einzelne Abstellmöglichkeiten finden sich dagegen überall im öffentlichen Raum und spannen so ein dichtes Netz darüber.

MULTIMODALE KNOTEN

Durch die Transformation der Knotenpunkte wird die Verknüpfung zum öffentlichen Bus- und Schienenverkehr gestärkt. In den freierwerdenden, unterirdischen Bauwerken der heutigen B14 werden quartiersbezogene Fahrradgaragen wie auch eine reduzierte Anzahl Pkw Stellplätze angeboten. Letztere können, je nach Fortschreiten der Mobilitätswende umgenutzt werden, beispielsweise zur Erweiterung des ebenfalls hier angeordneten Netzes an Logistikhubs. Auch das Liefen und Laden von Lasten rückt damit in den Fokus. Ladezonen für private Friedigungen als auch die Lierierung durch Kurier-, Express- und Paketdienstleister finden sich entlang der B14 und können sowohl vom Paket-Lastenrad als auch vom E-Streetscooter der Post genutzt werden.



WILHELMSPLATZ

Der klassische Stadtplatz wird vom Fahrverkehr befreit und erhält durch eine Einfassung mit Stadtbäumen, den Rand säumender Gastronomie, einem Brunnen in der Mittelachse und seiner leicht ansteigenden Topografie einen „südländischen“ Charakter. Wochenmärkte und Stadtfeste unterstreichen seine quartiersübergreifende Bedeutung an der Nahtstelle von Innenstadt, Heusteig- und Bohnenviertel. Zur Innenstadt erhält der Platz durch eine neue Bebauung, die den Straßenraum neu fasst, einen menschlichen Maßstab.

ANKERPUNKTE

Durch die Neufassung der Plätze verbessert sich die Aufenthaltsqualität, aus monofunktionalen Verkehrsräumen werden Orte. Öffentlich wirksame Nutzungen in den Erdgeschossezonen werden so möglich, die neuen Akteure strahlen wichtige Impulse in ihr Umfeld aus.

KULTUR-RAMBLAS

Die Rambla, im ursprünglichen Wortsinn ein ausgetrocknetes Flussbett, ersetzt den rückläufigen (versiegenden) MIV durch einen 30m breiten, alleengesäumten Parkstreifen, in dem vielfältige kulturelle Angebote auf die Nutzung der benachbarten Kulturinstitutionen verweist.



KULTUR-RAMBLAS

STADTÖKOLOGIE

Die Verweil- und Aufenthaltsqualität städtischer Räume ist eng verknüpft mit ihrer ökologischen und klimatischen Qualität. Gewonnene Flächen werden weitgehend unversiegelt ausgeführt und stadtklimatisch wirksame Baumarten gepflanzt. Maßnahmen zum Starkregenschutz, Vermeidung von Hitzeinseln und für ökologische Vielfalt werden in die Straßenquerschnitte integriert, indem Bäume nicht in Baumscheiben stehen, sondern in breiten Grünstreifen, die zur Förderung der Biodiversität artenreich angesät und angepflanzt werden. Ein ausgeklügeltes System zur Regenwasserbewirtschaftung sorgt dafür, dass das Oberflächenwasser über Grünstreifen in den Untergrund gelangt und dort pflanzenverfügbar wird.

Die eindimensionale Ausrichtung des Straßenraums von Norden nach Süden hat auch die Ost-West-Verbindungen nachhaltig gesperrt. Die Vernetzung über die Straße hinweg durch die Ausbildung breiter grüner Korridore und durch die Anbindung an bestehende grüne Zäsuren verbindet die Stadt im ökologischen, als auch im stadtklimatischen Sinn. Statt die Alleebäume wie früher in straßenbegleitenden Hochbeeten zu pflanzen, hält die klassische Allee wieder Einzug in das Stadtbild. Entsprechend den Sequenzen werden unterschiedliche Arten gepflanzt, die im Jahresverlauf wechselnde Sinneseindrücke vermitteln und die Stadt weiter lebens- und lebenswert machen.

LEONHARDS WOHNZIMMER

Um die Leonhardskirche, das Gustav-Siegle Haus und das neue Kulturquartier entsteht ein zentraler Ort in der Innenstadt, eine Art „städtisches Wohnzimmer“, das in Anlehnung an den historischen Stadtgrundriss die Innenstadt und die Leonhardsvorstadt verwebt.



LEONHARDS WOHNZIMMER

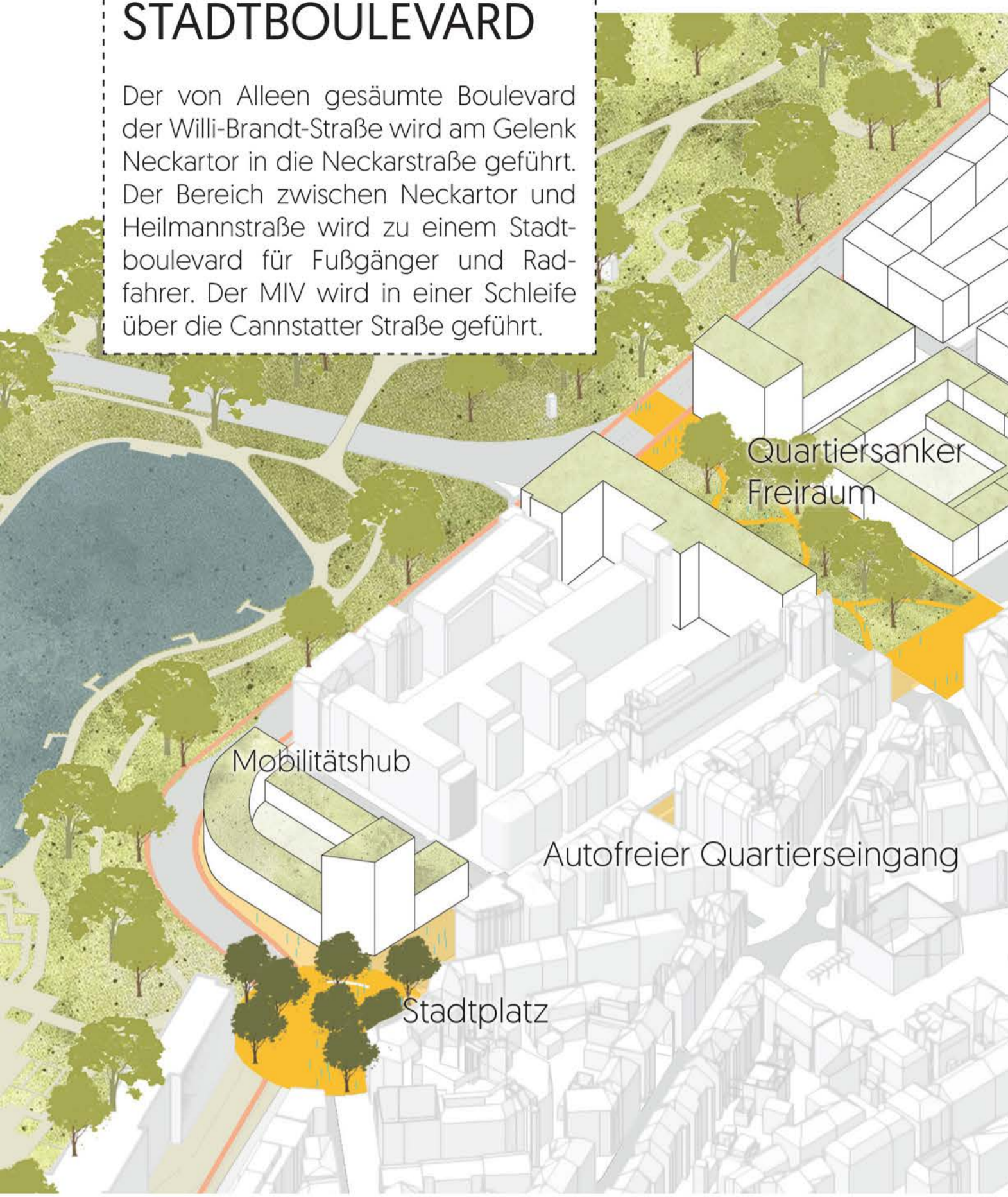
TERRASSEN-PARK UND BONATZBLICK

In Verlängerung des Arnulf-Klett-Platzes und der Schillerstraße verbindet der Terrassenpark den Talkessel mit der Hanglage bis hinauf zur Umlandshöhe. Die Stadt und ihr Bahnhof können entlang einer parkartig erweiterten Stafel in unterschiedlichen Perspektiven erlebt werden.



NECKARTOR UND STADTBOULEVARD

Der von Alleen gesäumte Boulevard der Willi-Brandt-Straße wird am Gelenk Neckartor in die Neckarstraße geführt. Der Bereich zwischen Neckartor und Heilmannstraße wird zu einem Stadtboulevard für Fußgänger und Radfahrer. Der MIV wird in einer Schleife über die Cannstatter Straße geführt.



NECKARTOR

STADTWAHRNEHMUNG UND NARRATION

Bei der Überwindung eigenschaftsloser, jahrzehntelanger Trennungen reicht die Ebene herkömmlicher Freiraumgestaltungen meist nicht aus. Ausgehend von den spezifischen Qualitäten der Sequenzen und den umgebenden Quartieren entwickelt der Entwurf für jeden Abschnitt narrative Freiraumtypologien, welche den Ort, seine Geschichte mit den neuen Möglichkeiten verknüpft. Diese reichen von repräsentativen, klassischen Bildern [Kulturmeile] bis zu urbanen Sport- und Aktivitätszonen [Paulinenbrücke].

OBERIRDISCHE KNOTENPUNKTE

Die Straßenknotenpunkte werden einfach und flächeneffizient gestaltet. Wenn es notwendig und sinnvoll erscheint, werden zudem bestimmte Fahrbeziehungen ausschließlich anderen Verkehrsmitteln, wie dem Rad oder dem ÖPNV überlassen (z.B. Wilhelmsplatz). Der Arnulf-Klett-Platz wird durch eine stärkere Verknüpfung mit der Innenstadt zur Fußgängerzone umgewandelt – bleibt aber zugleich wichtige Achse für den Radverkehr und den Stadtbus. Weiter wird die Umgestaltung des Auftaktes der Neckarstraße zu einem verkehrsberuhigten Bereich vorgeschlagen. Dies stärkt die natürliche Führung des Kfz-Verkehrs zur Cannstatter Straße hin und ermöglicht zugleich den Umbau der Kreuzung zu einem städtischen Quartiersplatz.

VERNETZUNG

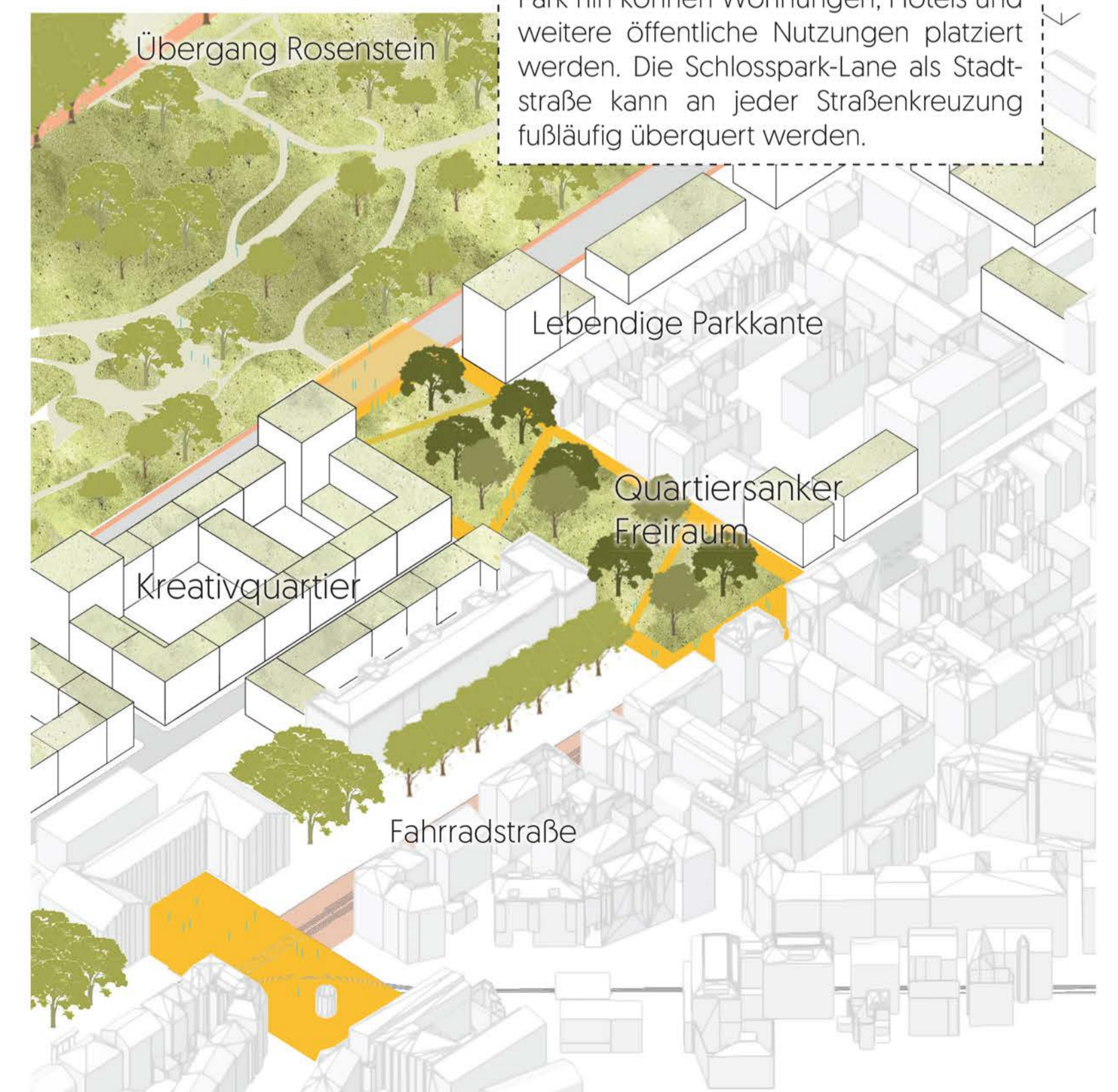
Bestehende Anknüpfungspunkte werden aufgenommen. Ausgehend von den Platzräumen wird die Straße mit ihrer Umgebung verzahnt, alte und neue Wegebeziehungen werden herausgearbeitet und gestärkt.

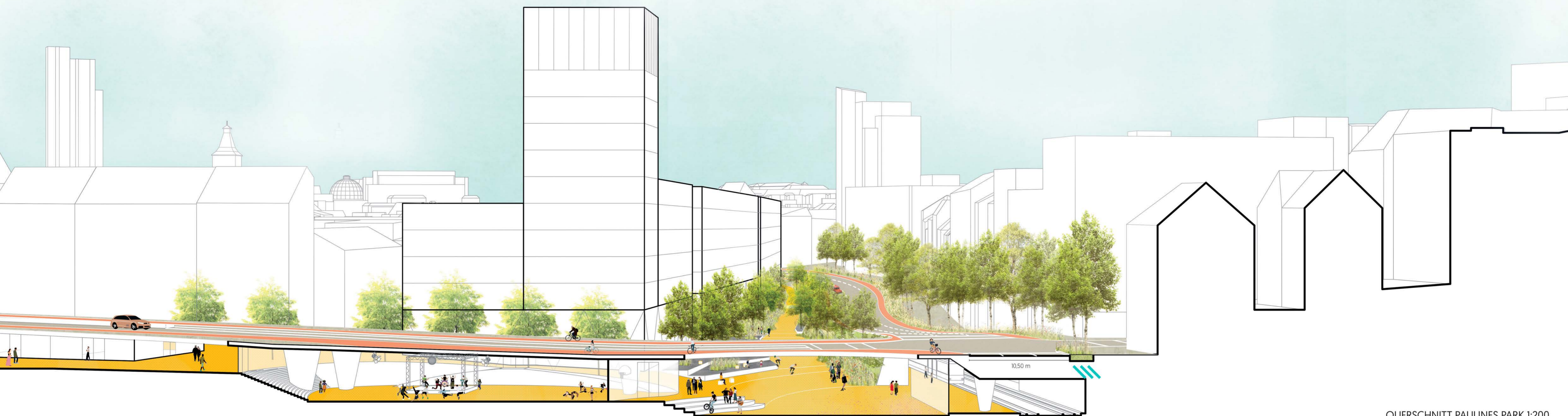


SCHLOSSPARK-LANE

SCHLOSSPARK-LANE

Die Parkkante zum Schlossgarten wird durch eine klare bauliche Struktur neu gefasst. Die bestehenden heterogenen Blöcke werden ergänzt, wobei ein Quartier mit neuem Potential für den Stuttgarter Osten entsteht, in dem sich Wohnen, Arbeiten und Produktion verbinden. Zum Park hin können Wohnungen, Hotels und weitere öffentliche Nutzungen platziert werden. Die Schlosspark-Lane als Stadtstraße kann an jeder Straßenkreuzung fußläufig überquert werden.

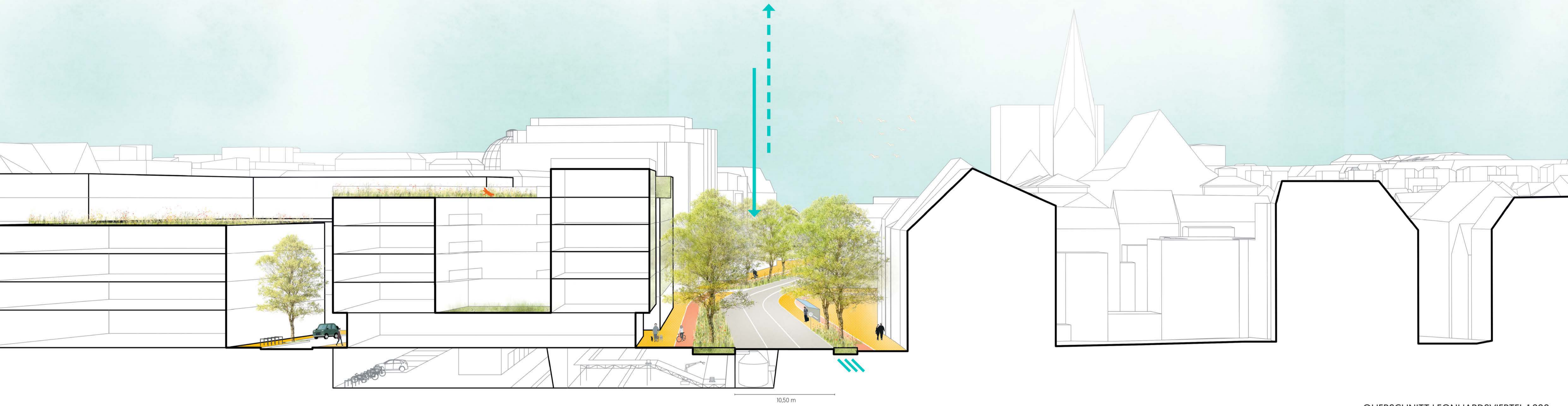




QUERSCHNITT PAULINES PARK 1:200



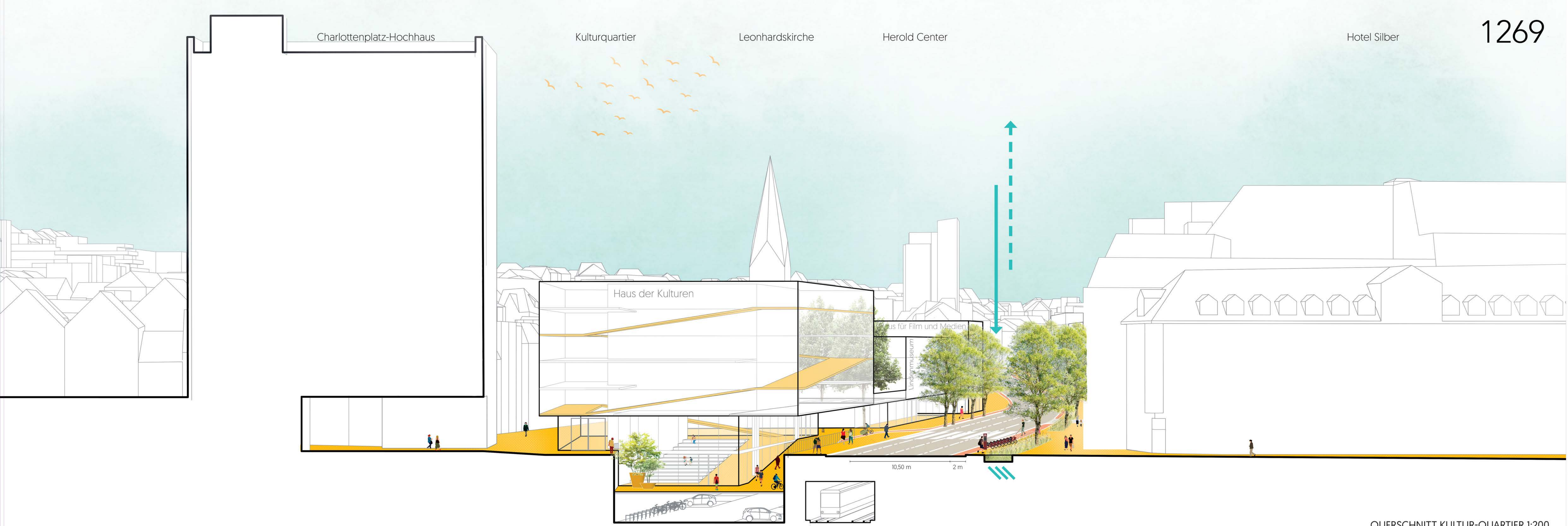
ABSCHNITT 1 TASCHENSPIEL:1000



QUERSCHNITT LEONHARDSVIERTEL 1:200



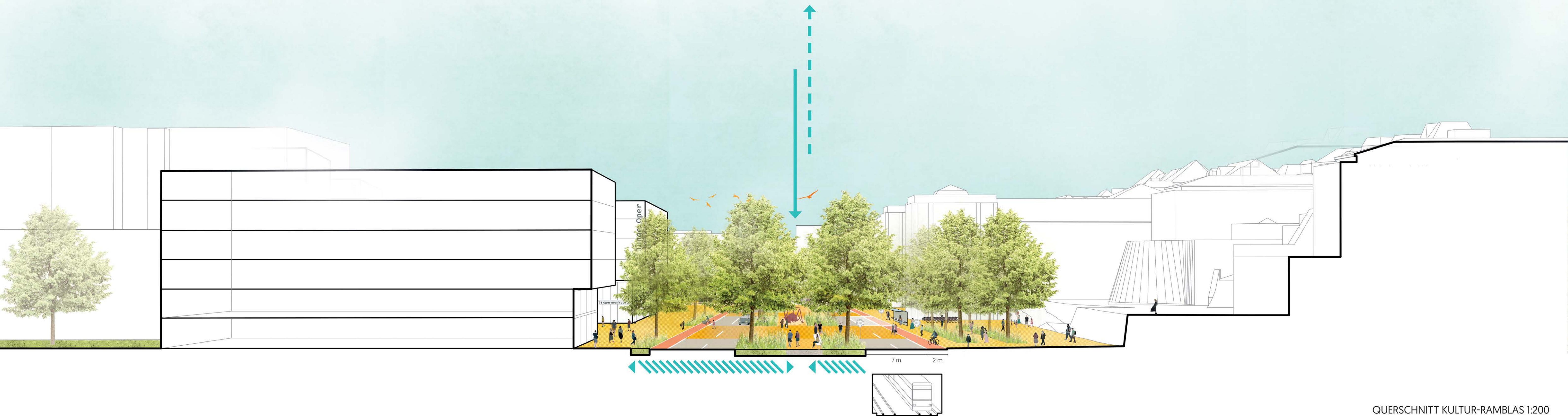
ABSCHNITT 2 WILHELMSPLATZ 1:1000



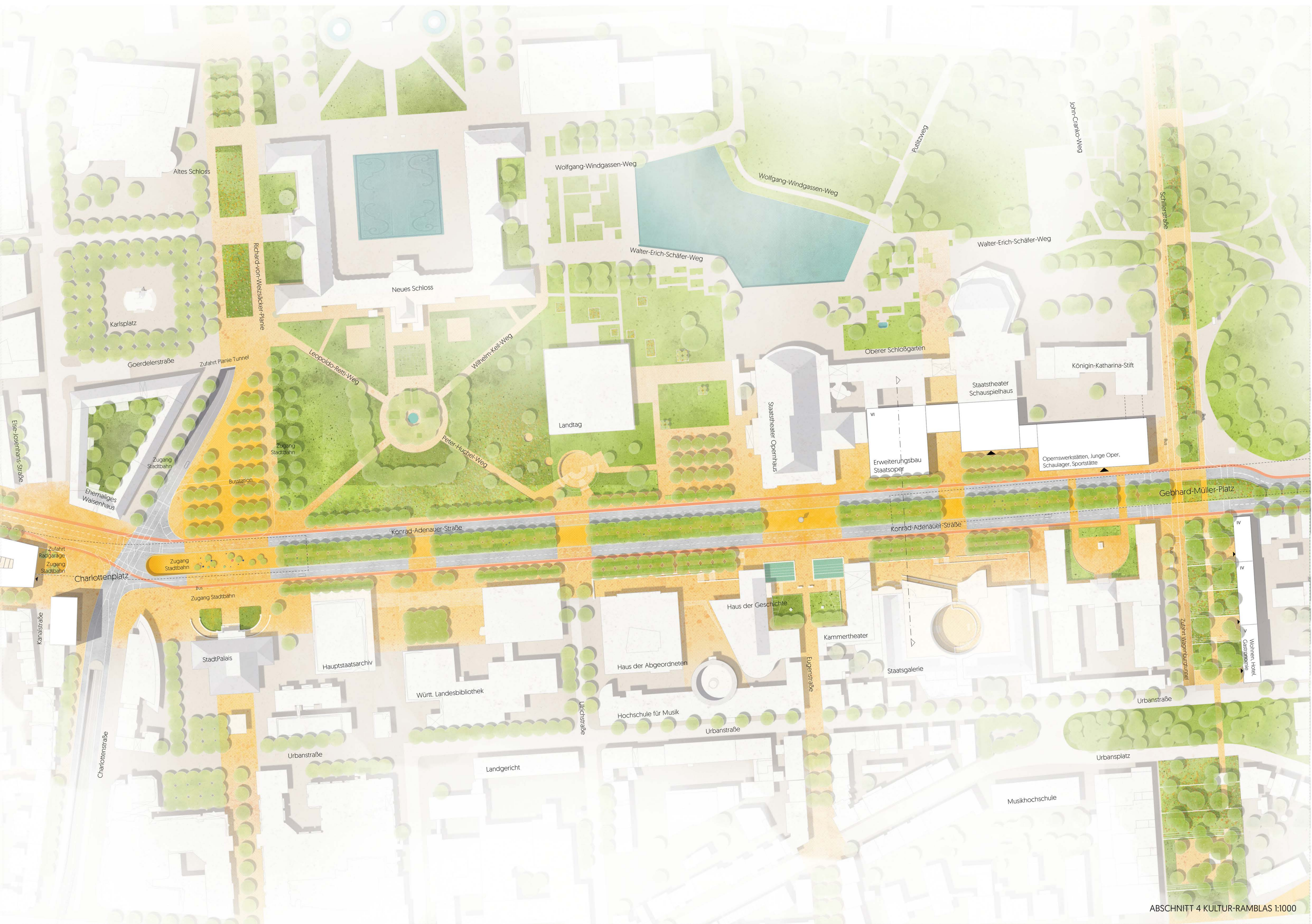
QUERSCHNITT KULTUR-QUARTIER 1:200



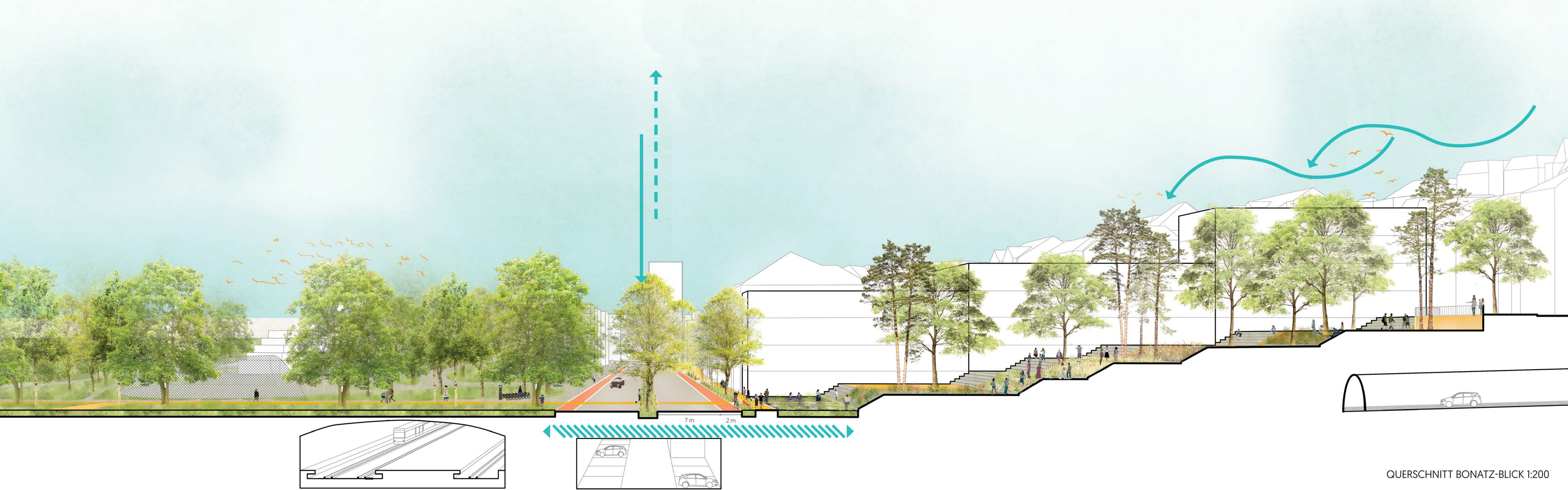
ABSCHNITT 3 LEONHARDS WOHNZIMMER 1:1000



QUERSCHNITT KULTUR-RAMBLAS 1:200



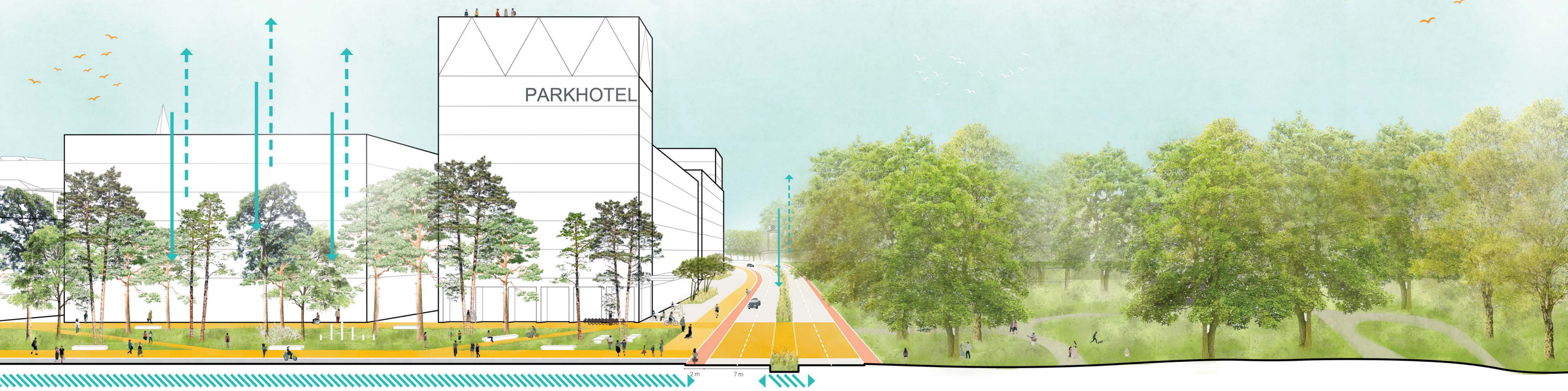
ABSCHNITT 4 KULTUR-RAMBLAS 1:1000



QUERSCHNITT BONATZ-BLICK 1:200



ABSCHNITT 5 NECKARTOR 1:1000



QUERSCHNITT SCHLOSSPARK-LANE 1:200



ABSCHNITT 6 SCHLOSSPARK-LANE 1:1000