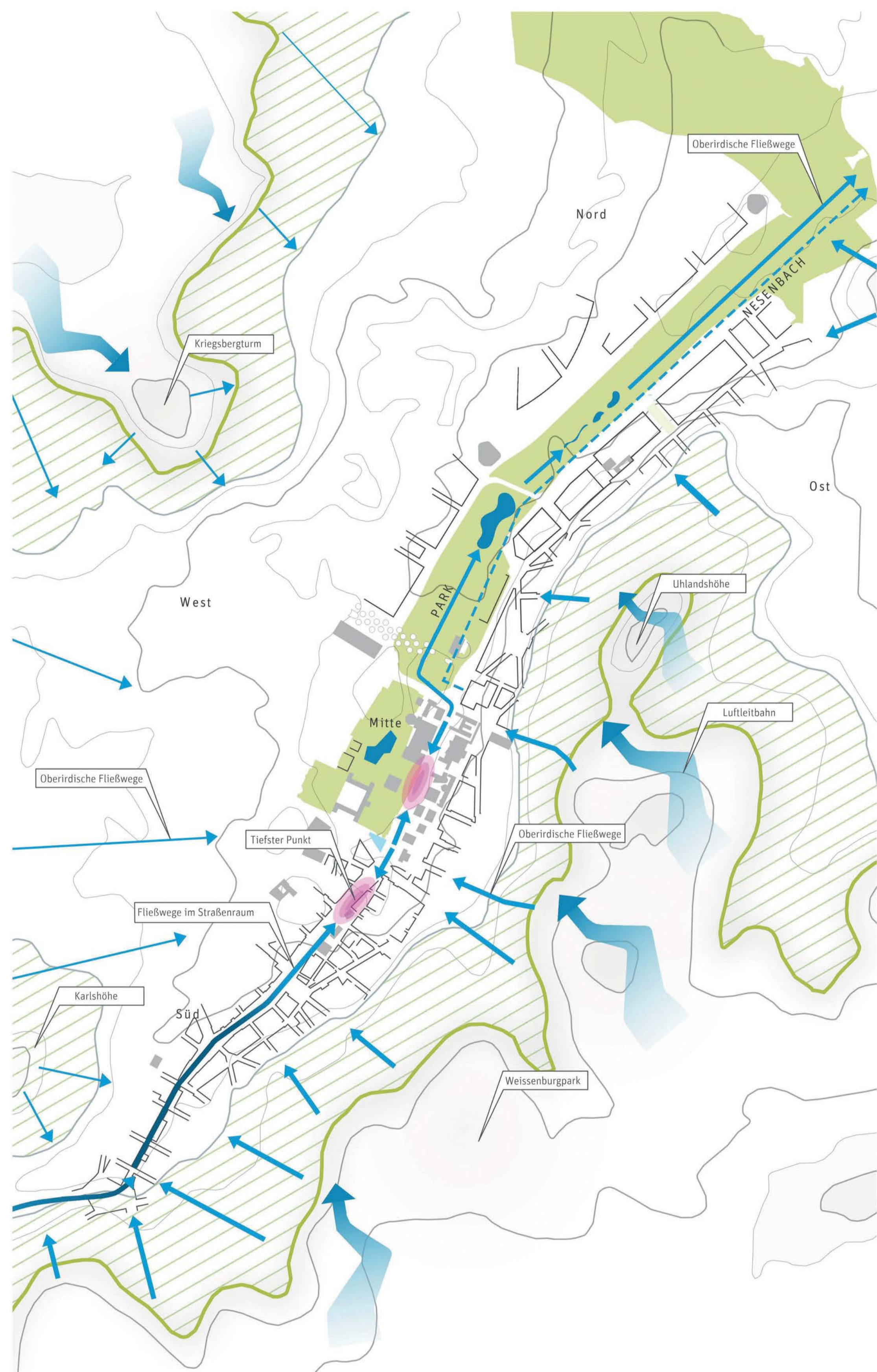




Perspektive Stadtraum B14 - Leonhardsviertel



Topographie - Freiraum - Stadtklima

TRANSFORMATION STADTRAUM B14 Vernetzt, Klimagerecht, Kooperativ

Die Herausforderung: Mit der schrittweisen Transformation des Stadtraums der B14 steht die prägende, in hohem Maße trennende Verkehrsfläche in der Stuttgarter Innenstadt zur Disposition. Eine nachhaltige Mobilitätswende für einen leistungsstarken Innenstadtkern soll bis 2050 ermöglichen, die Verkehrsflächen für den MIV deutlich zu reduzieren. Sie ermöglicht damit die Rückgewinnung verlorenen Stadtraums und rückt den Menschen wieder in den Mittelpunkt. Zusätzlich stellt die zunehmend spürbaren Veränderungen durch den Klimawandel die topographisch benigne, dicht besiedelte Stuttgarter Innenstadt vor großen Herausforderungen: Hörsichtigkeit, Dauer und Intensität von Hitzeperioden und Starkniederschlagsereignissen nehmen massiv zu und erfordern lokale Anpassungsstrategien mit einem hochsensiblen Umgang mit bestehenden Lüftungswegen und klimatologisch wirksamen Grünflächen. So umfasst die Transformation gleichmaßen stadtraumliche, mobilitätsbezogene wie klimatologische Dimensionen.

Die Strategie: Die Vision für den neuen Stadtraum B14 zielt darauf, den heutigen Verkehrsraum zu einem verbindenden Stadt- und Freiraum weiterzuentwickeln, der in der Lage ist, für die angrenzenden Stadtquartiere neue räumliche Entwicklungsoptionen und mit jeweils eigenständigen, identitätsstarken öffentlichen Räumen und Lagequalitäten zu generieren. Die prozesshafte Transformationsstrategie 2050 für den neuen Stadtraum B14 baut vor diesem Hintergrund auf folgenden Prämissen auf:

- Lebensraum Stadt zurückgewinnen**
Der durch den autogerechten Stadtbau fragmentierte Stadtraum wird sukzessive zurückgewonnen. Plätze und Straßenräume werden durch bauliche Arrangierungen und Akzentuierungen im Netz freier und neuer öffentlicher Raumtiefen wieder einbaubar. Der Straßenraum der Zukunft ist geschwindigkeitreduziert und ebenechtig; konsequent wird auf Unterführungen, Brücken, Rampen und Tunnelbauwerke im Innenstadtbereich verzichtet. Alle Knotenpunkte werden sukzessive in ihrer Dimension reduziert und planförmig umgebaut. Das Separationsprinzip wird konsequent aufgehoben: Querungen entlang aller Seitenräume verknüpfen zukünftig selbstverständlich die Quartiere. Erdgeschosszonen werden zum neu gewonnenen Stadtraum geöffnet, für urbane Nutzungsvielfalt erhöht. Der sukzessive Umbau Infrastruktur erfolgt bestandsorientiert, wo sinnvoll möglich werden bauliche Strukturen wiederverwertet, weiterentwickelt und umgebaut. Die Nachnutzung der massiven Rampenbauwerke bietet dabei Raum für Mobilitäts- und Klimainfrastrukturen.
- Klimafaktoren aktivieren**
Die „grüne Infrastruktur“ wird als einzigartige Ressource verstanden, die hochverfügbaren Flächen der B14 werden als wertvolle öffentliche Flächenreserve für die notwendige resiliente Stadtentwicklung genutzt. Die in weiten Teilen hochverfügbare, für Hitze- und Starkregenereignisse anfällige Innenstadt gewinnt so dringend erforderliche Freiflächenpotenziale zurück. Mit ersten Maßnahmenritten für den Ausbau der grün-blauen Infrastruktur kann durch absichtliche Flächenentwertung bereits heute begonnen werden. Zusammenhängend nutzbare Freiflächen als Chance begründet durch die Topografie des Neuenbachs ist die Aktivierung der östlichen Seitenräume von besonderem Belang. Die für die Aufnahme von Niederschlägen überproportional den Hang der östlichen Halbhöhen- und Tallagen profitieren überproportional von den großzügigen Grünräumen als wichtige Versickerungs- und Verdunstungsflächen. Sie mindern deren Verletzlichkeit bei Starkregenereignisse und bringen innerstädtischen Hitzeeinwohler, Regenwasser wird als lokale Ressource für Bewässerung, Versickerung und Verdunstungskühlung aktiviert. Die für die Klimaanpassung gewonnen Freiflächenpotenziale bieten dabei gleichermaßen Raum für soziale Begegnung und sportliche Aktivität und schaffen für die Quartiere unerschöpfliche Naherholungs- und schattige Wohlfühlorte in der Stadt.

- Nutzbare Räume maximieren - Impulse für Quartiere**
Nutzbarkeit und Anlegungsqualität der Flächen gewinnen im Fokus, das Konzept setzt darauf möglichst große zusammenhängende Verkehrsflächen freizuputzen. Auf für Impulse und Beschleunigung schwer erreichbare Mittelalleen und punktuelle Ergänzungen der Seitenräume wird verzichtet. Früh Impulse aus den Quartieren fördern die räumliche Fokussierung der östlichen Seitenräume trägt den Aktivierungspotenzialen der dort angrenzenden Quartiere mit einer aktiven Bewohnerschaft Rechnung. Rückgewonnene Verkehrsflächen können so rasch vom Wohnfeld adaptiert werden. Funktionlose, nicht nach oder zwischen nutzbare Verkehrsflächen werden vermieden. Großzügigen Flächen gewinnen bieten Raum für offene Aneignungsprozesse: die Ausgestaltung der Räume wird mit Bewohner:innen und Bewohner aktiv und kooperativ entwickelt.
- Offensive für eine neue Mobilitätskultur**
Radmobilität als Impulsgeber für eine neue Mobilitätskultur nutzen: der konsequente Ausbau einer sicheren Radinfrastruktur entlang der B14 unterstützt die erforderliche Mobilitätswende. Differenzierte Spurbereiche fördern sowohl Schnell- als auch Langsamverkehr und entlasten konfliktbehaftete Fuß- und Radwegebereiche des Schlossgartens und der Innenstadt. Fußgänger gewinnen einen verlorenen Stadtraum zurück; mit dem Umbau der B14 wird der Raum in seiner Längsachse erstmals wieder erleb- und nutzbar. Die Verknüpfungen zwischen den Quartieren werden durch sichere Querungen und die Stärkung visueller Bezüge gefördert. Alternative Mobilitätsangebote fördern. Erreichbarkeit sichern: die weiterhin parallel zur B14 vorhandenen Fahrbahnbereiche sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausschließlich Anlieger- und Anlieferverkehr vorbehalten. Auf Parkierungsangebote im öffentlichen Raum wird zugunsten aktiver Erholungsleistungen verzichtet. An geeigneten Stellen werden Angebote für Car-Sharing-Stationen ergänzt. Differenzierte Mobilitätsangebote an wichtigen Knotenpunkten unterstützen intermodale Verkehrsketten. Die Umgestaltung einzelner Platzräume wird für eine Attraktivierung der Zugänge zu den ÖV-angeboten genutzt.

- Zukunftsoffenheit und Flexibilität**
Die Mobilitätswende hat begonnen, die Mobilitätsformen der Zukunft sind offen: der Ringschluss der durchgehenden Spur für „Langsam fahrende Zukunftsmobilität“ gewährleistet auch langfristig eine hohe Erreichbarkeit des räumlichen Konzepts. Zukünftige alternative Mobilitätsformen mit stadverträglichem Geschwindigkeitsniveau finden hier eine gestalter Reserven vor.

Reallaboren bieten Raum für Experimente und sind Teil eines lernenden Systems des sukzessiven Stadtbauausbaus: in offenen Prozessen können neue Raumqualitäten sichtbar und erlebbar gemacht werden und Ideen einfach mal ausprobiert werden. Aus den temporären Umsetzungen in Dialog kann gelernt und nachgesteuert werden, ohne die räumliche Vision aus den Augen zu verlieren.

Mobilitätskonzept

Die stadtraumliche Vision für den „Neuen Stadtraum B14“ geht laut Beschluss der Stadt Stuttgart von der Vorgabe aus, spätestens bis 2050 eine Reduzierung der erforderlichen Verkehrsflächen um 50% umzusetzen zu können. Die hierfür wichtige Voraussetzung ist ein gesamtstädtisches Verkehrsnetz wie der massive Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Linienführung und Taktung, ein leistungsstarkes Netz regionaler Mobilitäts-Hubs zum Umstieg in alternative Mobilitätsangebote oder die weitere Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus dem Innenstadtbereich sind nicht innerhalb des Planungsraums zu lösen. Gleichwohl kommt dem Stadtraum B14 für die ausgereifte Mobilitätswende eine besondere Signalwirkung zu.

Das langfristige Verkehrskonzept des Wettbewerbsentwurfs legt eine kompakte Führung der Klafahrbahn einseitige Straße mit signalisierten Knotenpunkten zu Grunde. Auf eine kreuzungsfrei geführte Fahrbahn für den Durchgangsverkehr (Unterführungen, Brücken, Rampen) wird zugunsten einer stadtraumverträglichen Balance aller Verkehrsangebote verzichtet, ebenso auf separate Fahrbahnen für die Erschließung der angrenzenden Quartiere.

Die B14 nimmt in diesem Konzept im Wesentlichen nur noch die Fläche der heutigen Hauptfahrbahn, die heutigen Nebenfahrbahnen können anderen Nutzungen zugeführt werden. Die Kreuzungen können in Abhängigkeit ihrer aktuellen Belastungen - sukzessive vereinfacht und verkleinert werden, weitgehend unter Verzicht auf überdimensionierter Abbiegestreifen. Voraussetzung für diese Umgestaltung aller Knotenpunkte ist die Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge auf rund 50% der heutigen Belastung.

Um eine hohe Entwicklungsfähigkeit und offenheit zu gewährleisten wird auf der wesentlichen Innenstadtbahn als Teil der Seitenflächen durchgehend eine Spur für „Langsam fahrende Zukunftsmobilität“ offengehalten. Sie bietet die Möglichkeit neben Radverkehr weitere aktuell erprobte oder zukünftige Alternativen zum Kfz-Verkehr im Mobilitätskonzept zu integrieren. So können beispielsweise elektrische, fahrerlose betriebene City-Shuttles oder oberirdische ÖV-Angebote die Zugänglichkeit in der Innenstadt und die Verknüpfungen mit S-Bahn und Stadtbahn attraktiver. Durch versetzte, eng gestützte Haltepunkte und ein stadverträgliches Geschwindigkeitsniveau (ca. 20 km/h), ist ein problemlos Miteinander mit Radverkehr und das sichere Durchkommen von Fußgängern gewährleistet. Werden diese Vorstellbarkeiten nicht für die Implementierung Mobilitätsinnovationen benötigt oder können diese längerfristig in die Hauptfahrbahnen integriert werden, sehen diese als erweiterte gepflasterte Seitenräume der Fuß- und Radmobilität zur Verfügung.

Entscheidender Impulsgeber für die Mobilitätswende ist die Fahrradmobilität. Das Mobilitätskonzept sieht daher einen konsequenten Ausbau der Radinfrastruktur entlang der B14 vor. Bereits ab dem Schlossgarten wird der Radfahrdverkehr durchgehend im Zweirichtungsverkehr auf der östlichen Seite geführt (lediglich zwischen Österreichischer Platz und Marienplatz erfolgt die Führung auf der Westseite). Die Radwege werden dabei konsequent als „Protected Bike Lanes“ getrennt von der Hauptfahrbahn geführt. Auf der westlichen Seite wird der Radverkehr in die „Spur „Zukunftsmobilität“ integriert. Entlang der B14 findet die zentrale Radinfrastruktur Anschluss an das bestehende und weiter auszubauende Haupt- und Nebenradnetz.

Die Taktung kleinerer Radstationen (Mikro-Hub) werden im Vergleich zu den heute bestehenden Regionalstationen deutlich verdichtet. Große Infrastrukturgebote für Radmobilität (Hub) entstehen im Zusammenhang mit dem Umbau der Rampenbauwerke am Österreichischen Platz, Charlottenplatz und an der Hallesische Staatsgalerie und erleichtern hier den intermodalen Umstieg.

Analog zur Fußgängermobilität wird der heute nur fragmentarisch erleb- und durchgängige Stadtraum entlang der B14 zum selbstverständlichen Bewegungs- und Aufenthaltsort. Die Vernetzung in die Quartiere ist über flächige geschichtete signifikante Querungsteile gewährleistet.

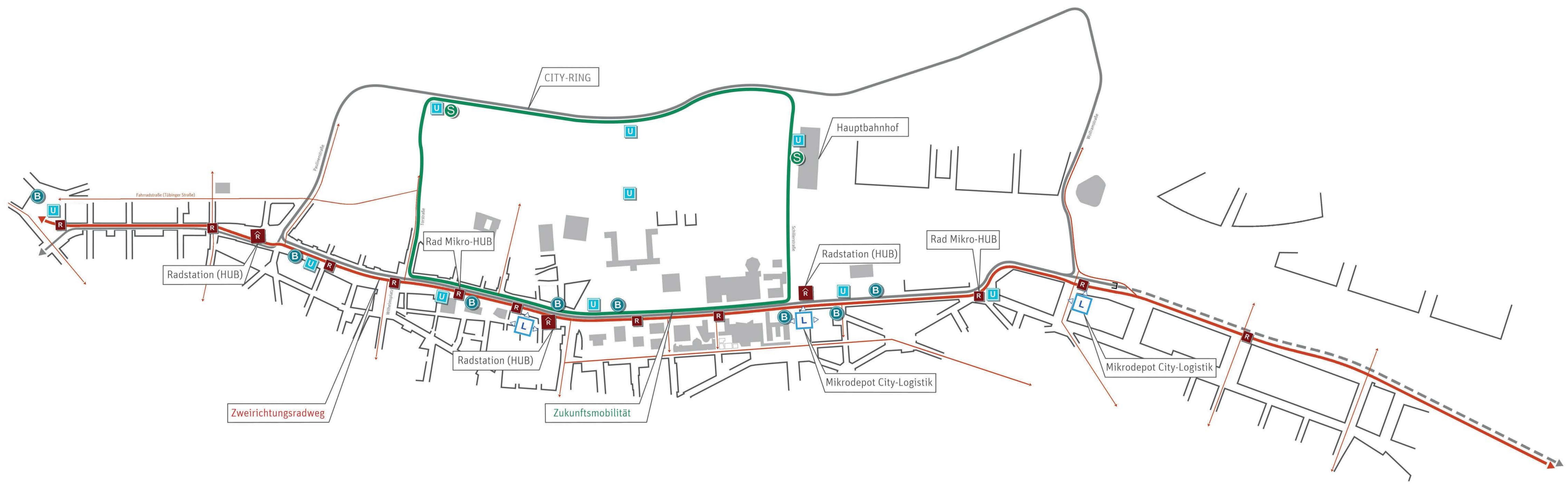
Für den zunehmenden Bedarf an Innenstadtparkplatz werden Multi-Über Mikro-Hub als zusätzliche Umschlagpunkte im Logistiknetzwerk vorgesehen. Von den auch für größere Lieferwagen gut und weitestgehend konfliktfrei erreichbaren Hub-Standorten an der Heilensstraße, Negeleburgplatz und Braunerplatz erfolgt die fahrad- oder kleinfahrzeuggestützte Zustellung bzw. Abholung von Waren und Sendungen auf der „Letzten Meile“.



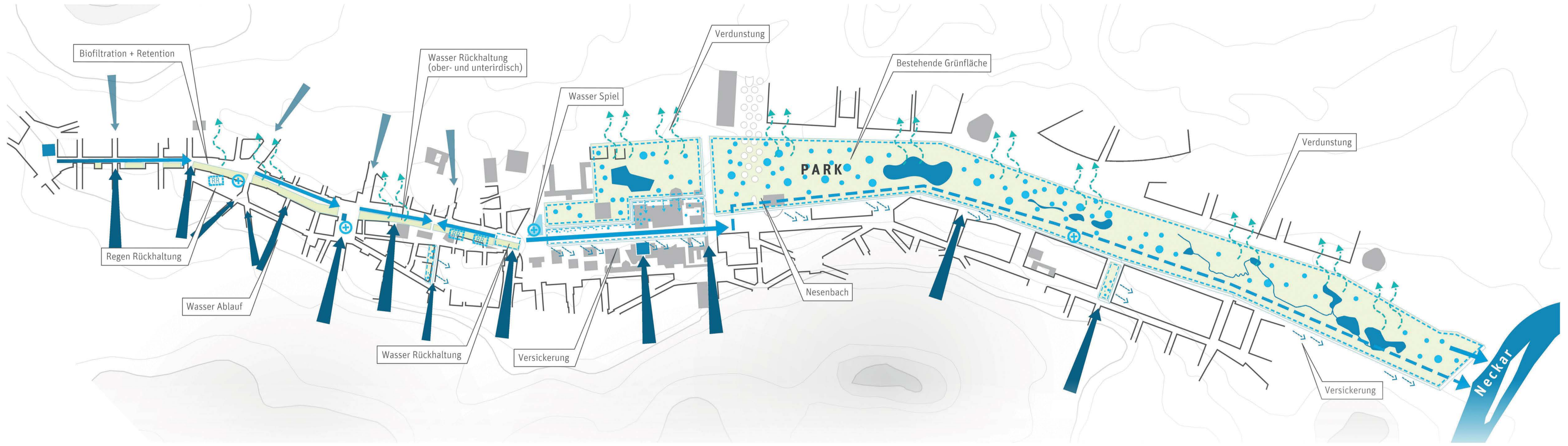
Kolbstraße Endausbau Schnitt M 1:200



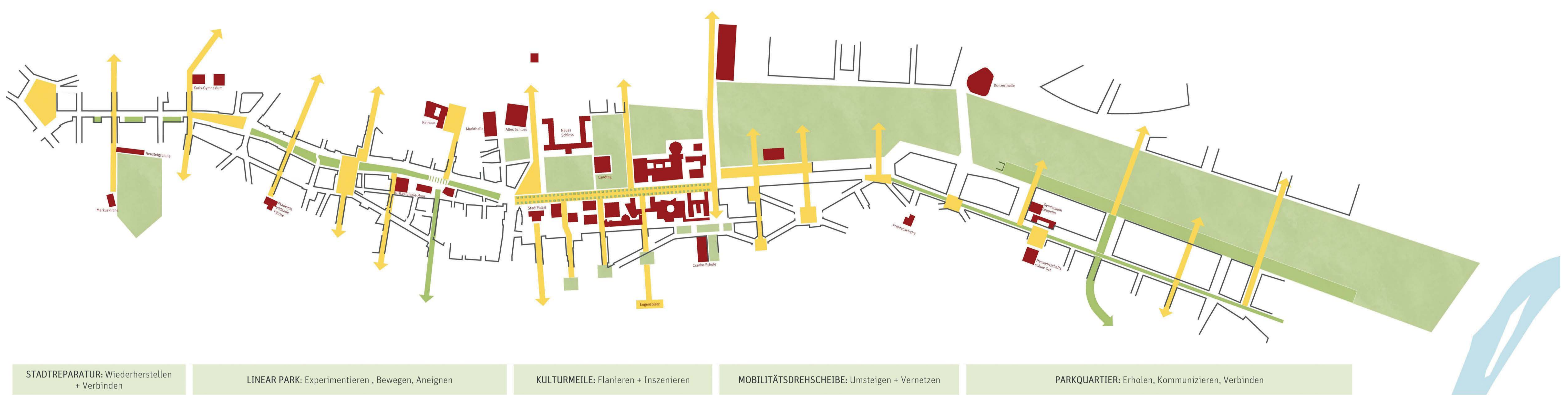
Planungsabschnitt 1 Portal Heselacher Tunnel - Österreichischer Platz Lageplan M 1:1.000



Mobilitätskonzept

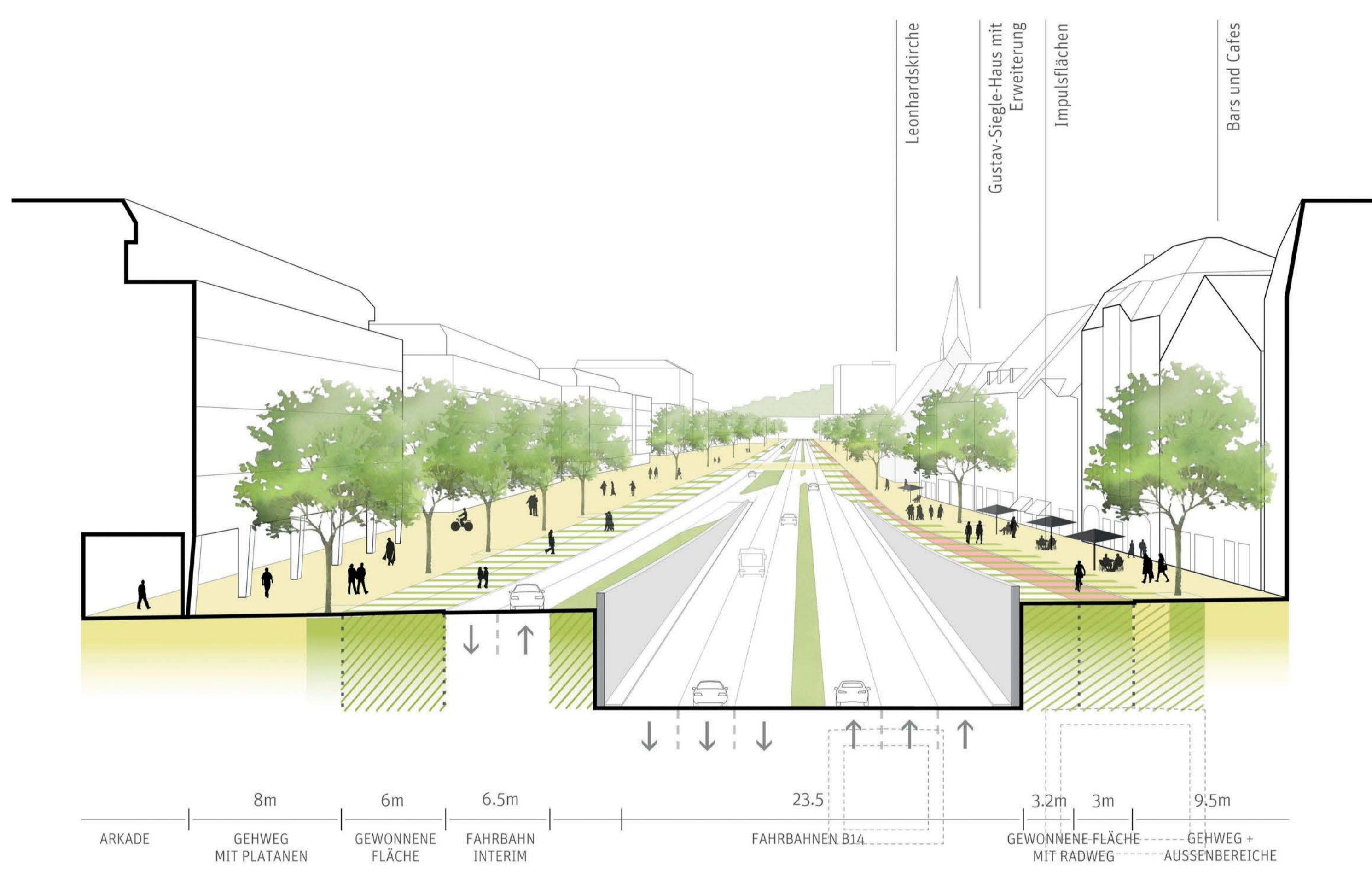


Stadtklima und Wassermanagement

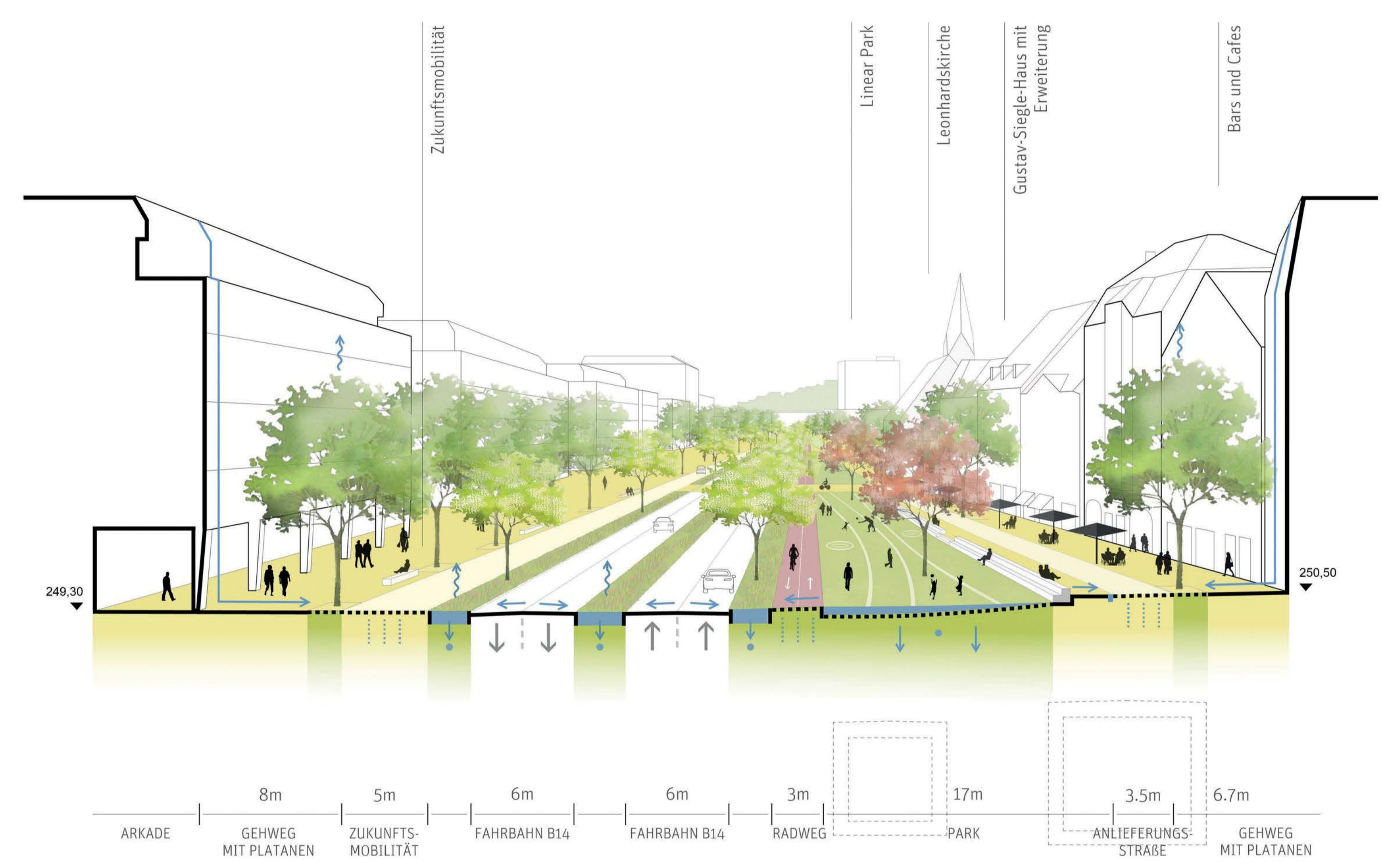


Freiraum und Quartierscharakter

- STADTREPARATUR: Wiederherstellen + Verbinden
- LINEAR PARK: Experimentieren, Bewegen, Aneignen
- KULTURMEILE: Flanieren + Inszenieren
- MOBILITÄTSDREHSCHNITTE: Umstellen + Vernetzen
- PARKQUARTIER: Erholen, Kommunizieren, Verbinden



Wilhelmsplatz Interimsphase Schnitt M 1:200



Wilhelmsplatz Endausbau Schnitt M 1:200



Planungsabschnitt 2 Österreichischer Platz - Wilhelmsplatz Schnitt M 1:1.000

Abschnitt 1 Wiederherstellen und Verbinden
Portal Heiliger Tunnel - Österreichischer Platz
 In dem Abschnitt zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz steht die behutsame Stadtreparatur des schmalen, durch die heute vierspurig eingefräste Infrastruktur fragmentierten Stadtraums im Vordergrund. Mittel- bis langfristig kann hier ein Rückbau auf zwei Fahrsprengen angestrebt. Der Stadtraum erhält so seine ihm angemessene stadtwertige Dimension zurück und bietet die Möglichkeit Fuß- und Radwegebeziehungen in ausreichende Breite zu integrieren. Ein geschützter Radweg wird parallel zur Fahrbahn geführt und verknüpft sich ab dem Marienplatz mit dem Radschnellweg Richtung Vaihingen. Die Tübinger Straße steht als begleitende Radwegezone weiter zur Verfügung.

Eine Baumreihe begleitet zukünftig den heute tristen Straßenraum. In heute in Ansätzen erkennbaren „Grünen Freiraumtaschen“ werden als schattenspendende Nischen inszeniert und aufgewertet. Sie geben dem Stadtraum eine wohnliche Rhythmisierung. Punktuell werden bauliche Arrangierungen vorgeschlagen.

Die Fangelbachstraße wird als wichtige Querschere zur Silberbergstraße und Karlshöhe ausgebildet. Der Fangelbachplatz wird als Shared Space qualifiziert und bietet Raum für Gastronomie und Kommunikationsangebote. Das neue „Haus am Fangelbachplatz“ rahmt den Stadtraum und bildet zugleich eine wichtige Akzentuierung zum Österreichischen Platz.

Das Verkehrsbauprojekt „Österreichischer Platz“ - als vielleicht prägnantester Ausdruck des autogerechten Stadtbauens der 1960er Jahre - wird in seinen wesentlichen Elementen als Monument bewahrt und zu einer einzigartigen künstlichen Stadtdramaturgie transformiert. Die heutige Knotenausbildung wird radikal modifiziert und gewähltest zukünftig eine klare Ablesbarkeit des Cityings (B27 Paulinenstraße).

Auf eine Wiederherstellung der historischen Topographie wird u.a. unter Berücksichtigung der besonderen Prägung des Ortes und des umgebenden Gebäudebestandes verzichtet. Mit dem Umbau des ehemaligen Rampenbauwerks wird eine spannungsvolle multicoodierte Bewegungslandschaft inszeniert und so ein unverwechselbar experimentierelles und zugleich robuster Ort für Freizeit, Trendsport, Kultur generiert. Die Stadtebene der Tübinger Straße wird über die Bewegungslandschaft bzw. über eine Radsplitt im Auge des Verkehrsbauprojekts verknüpft. Das heute unterhalb der Tübinger Straße liegende Niveau des Rampenbauwerks kann langfristig als zusätzliche Regenwasserspeicherung aktiviert werden.

Abschnitt 2 Experimentieren, Anleigen, Bewegen
Österreichischer Platz - Wilhelmplatz
 Beginnend am Österreichischen Platz zieht sich der Linearpark als prägnantes neues Freiraumelement über die Leonhardsstadt bis zum Charlottenplatz und führt damit das Netz zusammenhängenden Grünstrukturen in der Innenstadt nach Süden weiter. Das neue Freiraumnetz beinhaltet neben der übergeordneten räumlichen Verbindung differenzierte Nutzungsangebote an Spiel- und Sportflächen sowie unterschiedlich gestaltete Aufenthaltsbereiche mit hoher Freiraumqualität. Von den ergänzenden Freiraumangeboten profitieren v.a. die östlich angrenzenden Wohn- und Mischquartiere.

Für Fußgänger- und Radfahrer bietet sich eine komfortable Wegeverbindung und attraktive Aufenthalts- und Bewegungszone. Sichere Querungsmöglichkeiten an allen Seitenstraßen sorgen für eine optimale Verknüpfung der Innenstadtquartiere.

Der Linearpark übernimmt dabei wichtige klein-klimatische Funktion und schafft schattige Wohlfühlorte in Hitzeperioden. Temporäre Rückhalteräume für zunehmende Niederschlagsereignisse werden integriert, wasserdurchlässige Flächenbefestigungen sowie wassergesättigte Vegetationsbeete (Schwamm) werden vorgesehen, um das Wasser möglichst lange vor Ort zu halten (Verdunstung und Kühlung). Zudem beinhaltet der Freiraum den für die Stadt wichtigen Frischluftkorridor.

Der Linearpark wird als multicoodierte Freifläche vorbereitet und finden seine Ausprägung durch offene Beteiligungsprozesse in den Quartieren. Der Linearpark ist so konzipiert, dass bereits in einer frühen Umsetzungsphase erste Impulse umgesetzt werden können. Ein erster exemplarischer Teilabschnitt ist für den Bereich zwischen Sophie Straße und Pfarrstraße vorgesehen. Langfristig (nach Auflösung der Rampenbauwerke) können die Freiraumstrukturen dann erweitert werden.

Abschnitt 3 Begegnen, Aktivieren, Kommunizieren
Wilhelmplatz - Charlottenplatz
 Mit der sukzessiven Umsetzung einer „autofreien Innenstadt“ verliert die Innenstadtfahrt über die Torstraße mittelfristig an Bedeutung. Dies kann genutzt werden, um den Knotenpunkt am Wilhelmplatz gänzlich neu zu denken und heute dominante Fahrbeziehungen deutlich zu reduzieren. Der Wilhelmplatz kann so an Dimension und Format gewinnen und wird zukünftig nur noch auf seiner Südseite von einer Mischverkehrsfläche überfahren. Die Fahrbeziehungen Richtung Wilhelmstraße / Olgastraße sowie Schlosser- und Katharinstraße können dabei aufrechterhalten werden. Die in Ansätzen vorhandenen Grün-Rahmen des Platzes wird vervollständigt. Die solitäre (Bestands-) Bäume werden als schattenspendende Elemente auf der Platzfläche bewahrt, ohne deren flexible Bespielbarkeit einzuschränken. Zur Haupttätler Straße rahmt eine Wasserfläche die historische Platzsituation, die mit einem gegenüberliegenden Neubau (Tohaus) akzentuiert wird.

Aufgrund des gewählten Interimverkehrskonzeptes ist es möglich das Leonhardsviertel zwischen Wilhelmplatz und Leonhardsplatz bereits in einer ersten Phase den göttlichen Straßenraum vom Individualverkehr freizuspülen (Anliegerstraße). So können hier Nutzungsimpulse aus dem Quartier früh umgesetzt und als wichtige Bausteine für die Sanierungs- und Aufwertungsoffensive genutzt werden!

Im Bereich der Leonhardsstadt wird ausgehend eine Schwerpunktsetzung partizipativer urbaner Agrikultur vorgeschlagen. Das Gustav-Siegel-Haus erhält mit einer „offenen Orangerie“ eine weitere vorgelagerte bauliche Schicht, die die historische Raumkante aufgreift und den Leonhardsplatz um neue belebte Erdgeschossnutzungen ergänzt. Die Gestaltung des transparenten Glasbaus ordnet sich dabei dem dringlichen Wiederaufbau M. Ecklars unter und gewinnt als offenes Haus für urbane Lebensmittelproduktion und lokale Versorgung das Gustav-Siegel-Haus als vorturleilernen Ort für alle Bürgerinnen und Bürger zurück. Zusammen mit der Vesperkirche und dem „Kunstbeiz“ entsteht so ein einzigartiges gemeinwohlorientiertes Miteinander. Die offenen Gemeinschaftsgärten um die

„Leonhardskirche“ mit Obstbäumen greifen diese Essbare-Stadt-Initiative im öffentlichen Raum auf. Karriert durch die Vesperkirche läßt die „Stadtlife“ als Stadtmöbel ein zu Begegnungen, Austausch und Miteinander für Menschen aller Schichten und Kulturen.

Abschnitt 4 Flanieren und Inszenieren
Charlottenplatz - Gebhard-Müller-Platz
 Mit der Neuordnung der Verkehrsflächen kann perspektivisch die historische Platzfläche am Charlottenplatz sowie die Planie („Königschach“) wiedergewonnen werden. Das Vis-a-Vis von Stadtpalais und Kunstmuseum finden so schließlich eine würdige Inszenierung. Es wird davon ausgegangen, dass der Planetentunnel im Gegensatz zur Tor- und Schillerstraße, als wichtige Querspanne in seiner Verkehrsbedeutung weiterhin von Bedeutung sein wird.

Für die atmosphärische, klimatische und akustische Qualität des neuen, leicht geneigten Platzraums gegenüber der Freitreppen des Stadtpalais wird eine Wasserspiegel samt Fontainenfeld vorgeschlagen.

Bereits in der Interimsphase kann der heutig durch Nebenfahrbahnen zerschnittene Stadtraum, auf der Ostseite freigespielt werden, so dass am Stadtpalais die mit dem heutigen Deckenbauwerk als (zwischen-)nutzbare Freifläche zur Verfügung steht.

Der Akademiegarten wird aufgrund seiner stadtklimatischen Funktion von Bebauung freigehalten. Zukünftig prägt das Gebäude zur Freitreppenanlage der Landesbibliothek den Charakter und Wertigkeit dieser Parkanlage.

Ausgehend von der Neuordnung im Bereich der Schillerstraße können in der Kulturmuelle bereits frühzeitig Flächengewinne auf der östlichen Straßenseite gewonnen werden. Sie bieten Raum für ergänzende Nutzungsimpulse. Teile der heute noch durchgehend als Tiefgaragen genutzten Sockelgeschosse (u.a. Staatsgalerie, Haus der Geschichte/Abgeordnetenhaus) erhalten mit offenen Ateliers und Werkstattangeboten punktuell eine wünschenswerte Öffnung in den baumbestandenen, erweiterten öffentlichen Raum entlang der B14. Auch das Kulissenhaus der Staatsoper öffnet sich durch Nutzungsangebote in der Erdgeschosszone. Der Neubau gliedert sich maßstäblich in die Baumhöhe bis zum Katharinenturm ein, dessen Schachtkampus durch den Neubau der Sport- und Veranstaltungshalle zum oberen Schlossgarten anordnet wird. Aus der heutigen Rückseitigkeit und Abgewandtheit wird eine Kulturmuelle für Alle.

Die bestehenden Baumalleen der Kulturmuelle werden rhythmisiert ergänzt und um eine weitere Reihe klimaresistenter Baumarten (z.B. Blüten Esche) ergänzt. Durch diesen zarten Filter und den Wechsel von offenen, teiloffenen und geschlossener Baumrahmungen entsteht eine spannungsvolle Abfolge, die das Vis-a-Vis der einzelnen Kultureinrichtungen individuell ausgestaltet kann.

Abschnitt 5 Umsteigen und Vernetzen
Gebhard-Müller-Platz - Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße
 Mit der geplanten Verlagerung des City-Rings auf die Wolfaustraße wird die Schillerstraße ihre Verkehrsbedeutung ausschließlich auf öffentliche Mobilitätsangebote beschränken - der Knotenpunkt Gebhard-Müller-Platz kann in diesem Zusammenhang deutlich reduziert werden. Der Zugang zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof mit der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie erhält ein breites Vorfeld, das aus den Quartieren über die Sängersstraße/Landhausstraße komfortabel erreichbar und an das weitläufige Fuß- und Radwegenetz angeknüpft ist.

Der bestehende Bildungscampus zwischen Urbanstraße und Gebhard-Müller-Platz kann nach Fertigstellung des Bahnhofsprojekts anordnet werden. Der erforderliche Betflugsplatz am Wagenbuntunnel wird wie selbstverständlich anordnet und über Freitreppen mit dem Campus verbunden, durch den eine barrierefreie Anbindung zwischen Bahnhofsvorfeld und Urbanstraße gewährleistet ist.

Eine Radstation am Bahnhofsvorfeld rahmt die Zugangs- und Wegebeziehung der fertiggestellten Mobilitätsdrehscheibe. Nach Entfall der Rampenbauwerke wird die Radstation durch ein großräumiges unterirdisches Parkraumangebot ergänzt, das über direkt vom Radschnellweg über Fahrradrampen erschlossen werden kann.

Abschnitt 6 Erholen und Verbinden
Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße - Portal Schwanenplatztunnel
 Am Neckartor wird das Ende des Stadtraums Willy-Brandt-Straße mit einem, um eine geschützten Innenhof gruppierten Neubau akzentuiert. Der prägen Baumkranz bleibt dabei erhalten. Der Zugang zur Stadtbahnhaltestelle wird weiter geöffnet und mit ergänzenden Mobilitätsangeboten verknüpft. Das neue (Neckar)Torgebäude bildet den Auftakt zu weiteren Umstrukturierung- und Neuordnungsbereichen entlang der Cannstatter Straße. Einzelnen Abbiegebeziehungen am Neckartor (u.a. Kerkerstraße) können zugunsten einer größeren nutzbaren Platzfläche entfallen. Die Kerkerstraße in Mittelage begründet und im weiteren Verlauf mit begrünten Gassen weitergeführt.

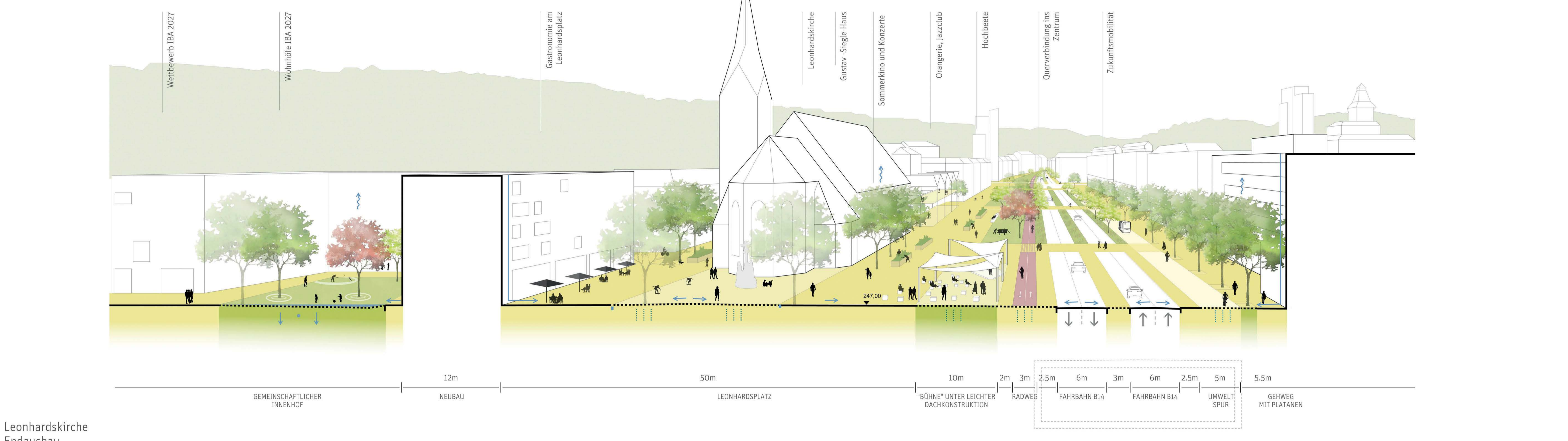
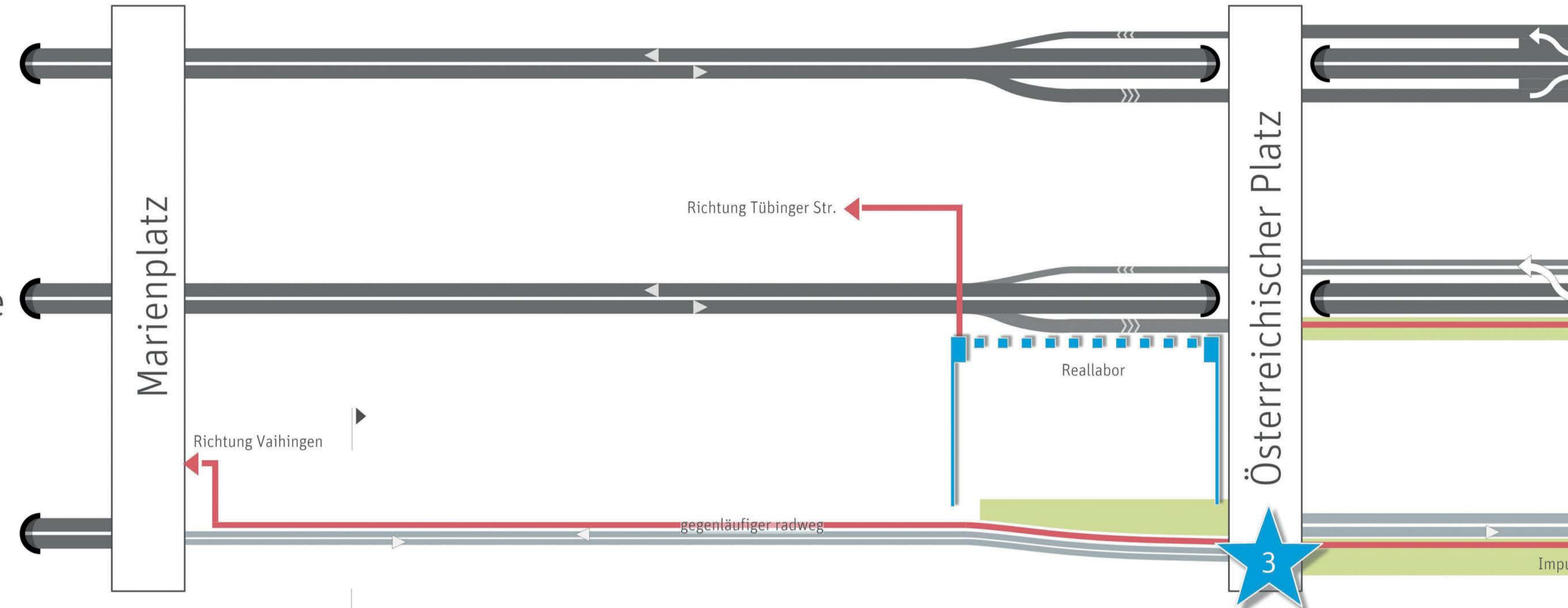
Der Untere Schlossgarten ist als wichtiger Erholungs- und Verbindungsraum heute trotz baulicher Lärmschutzvorkehrungen von den Verkehrsbelastungen der B14 betroffen. Eine Öffnung des Parks zum Stuttgarter Ostern ohne Lärmschutzvorkehrungen erscheint auch der in Aussicht Hallierung der Verkehrsmerkmale nicht vorstellbar. Zudem erhält der Untere Schlossgarten mit der Entwicklung des Rosensteinkwartiers perspektivisch eine weitere Nutzungsintensivierung, die trotz der zusätzlich gewonnenen Parkflächen eine sorgsame Balance von geschützten Erholungs- und robusten Aktivitätszonen erforderlich macht.

Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, langfristig die bauliche Umsetzung eines Tunnelbauwerks zu berücksichtigen. So können neue kompakte Wohnangebote am Park und die Verknüpfung zwischen dem Stuttgarter Osten und dem Rosensteinkwartier sichergestellt werden. Die Baufelder entlang der Cannstatter Straße bieten dabei in hohem Maße Potenzial mittel- bis langfristig Neuordnungspotenziale für ein dichtes, durchgängiges Stadtquartier. Die für eine Neuordnung in Frage kommenden Baufelder werden so geordnet, dass im Falle einer sukzessiven Neuordnung, die Umsetzungsperspektive eines Tunnels gewahrt bleibt, ohne in den bestehenden Nebenbalkan einzugreifen zu müssen.

Die Tunneldecke wird insbesondere für urbane Freiraumnutzungen (Sport- und Aktivfelder, Gemeinschaftsgärten etc.) vorgesehen. So können auch einzelne Nutzungen aus dem Unteren Schlossgarten hierher verlagert und dem Landschaftsgarten insgesamt mehr Entwicklungsraum zugestanden werden.



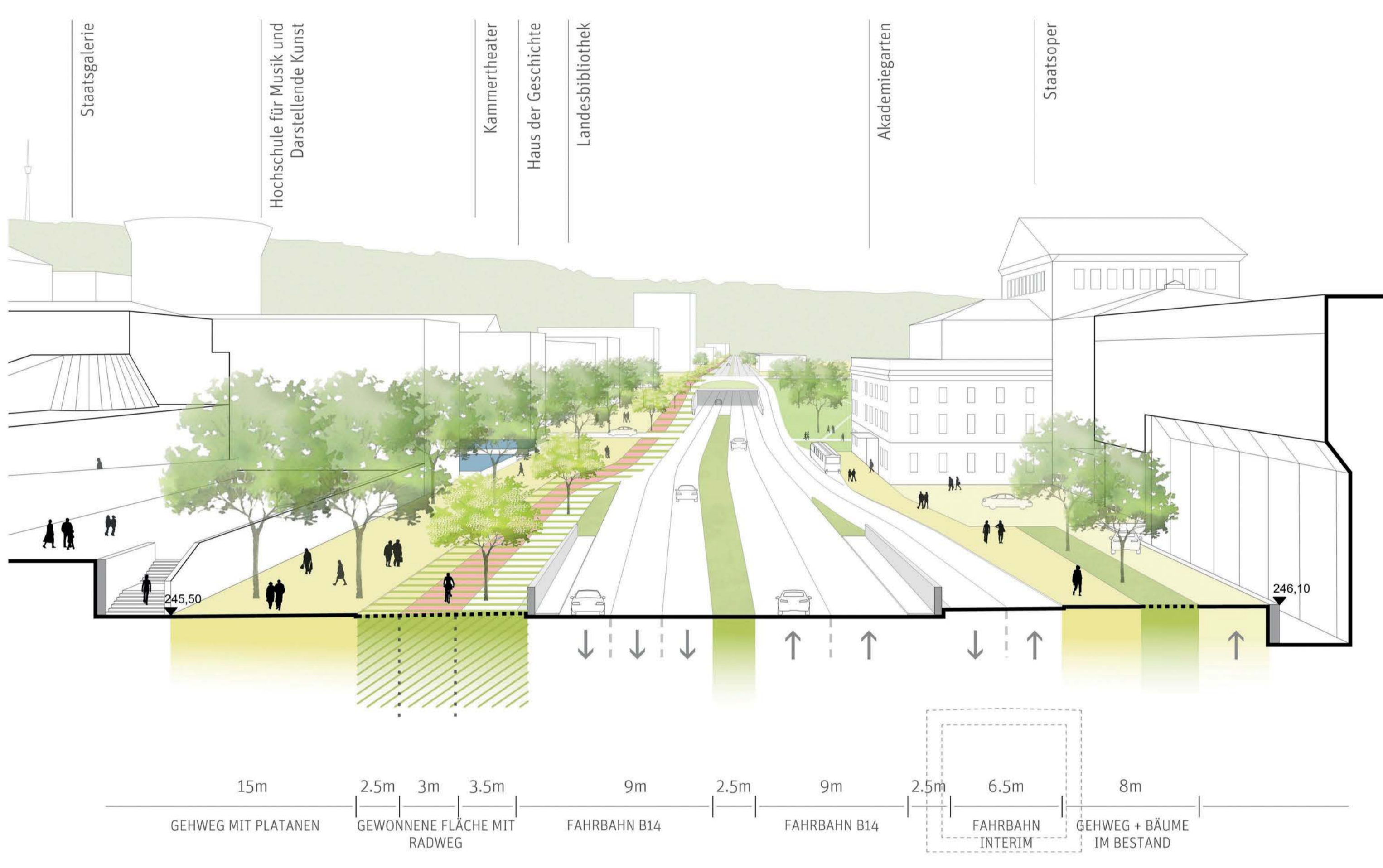
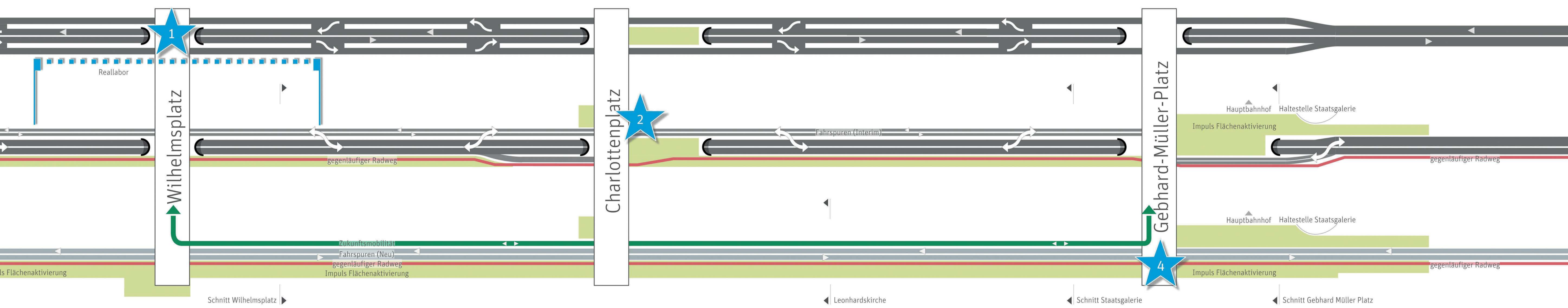
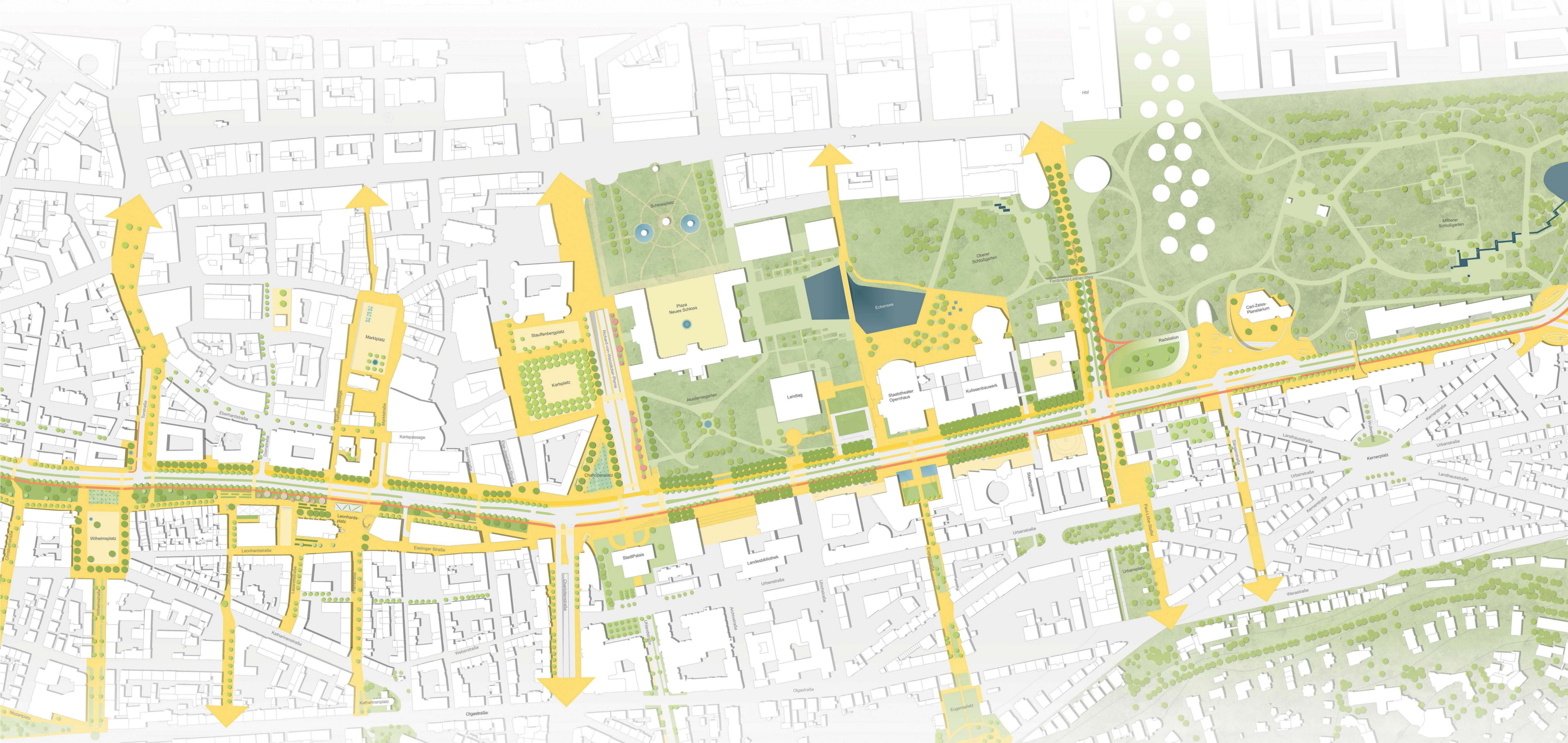
Status quo
 Interimsphase
 Endausbau



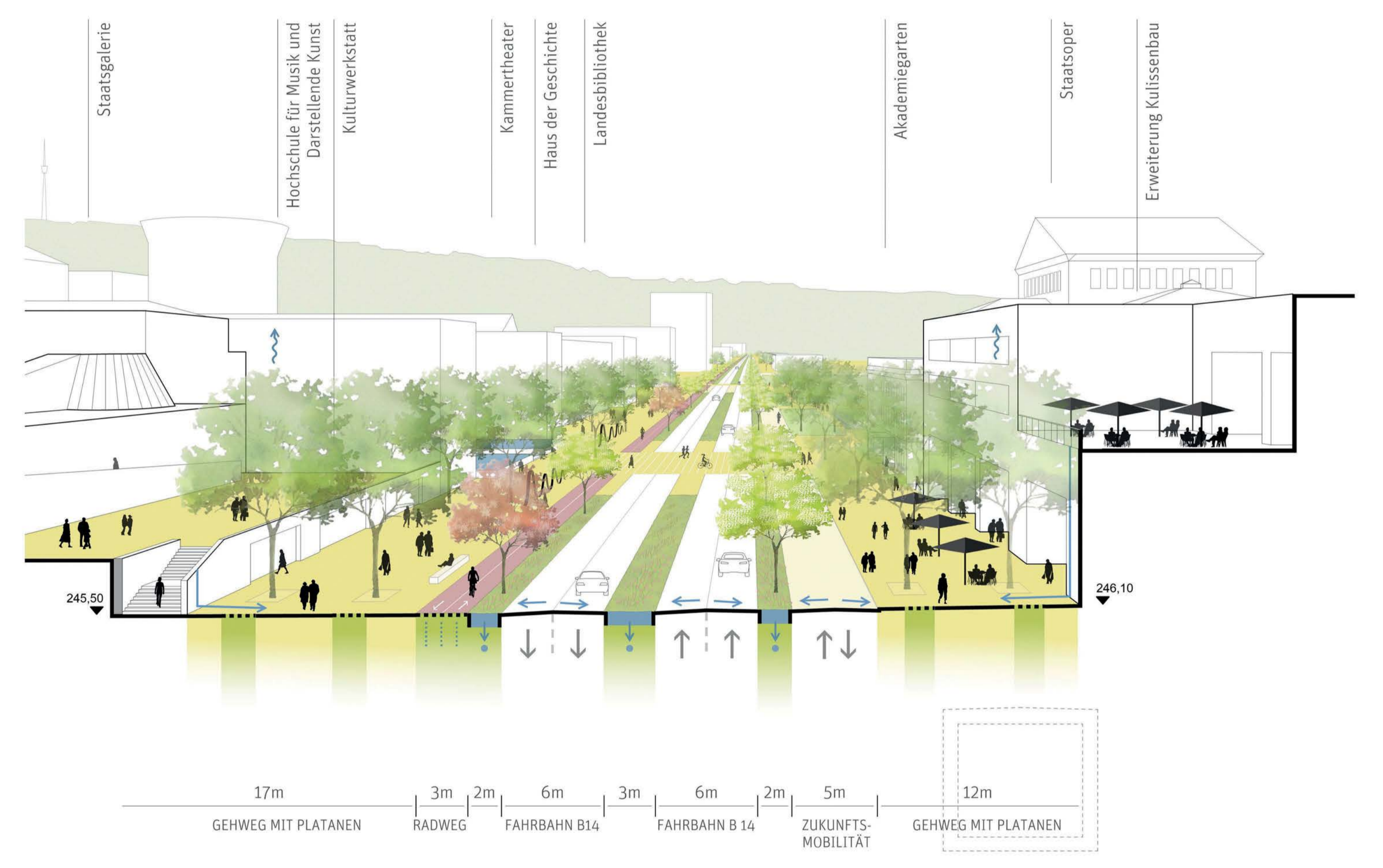
Leonhardskirche
 Endausbau
 Schnitt M 1:200



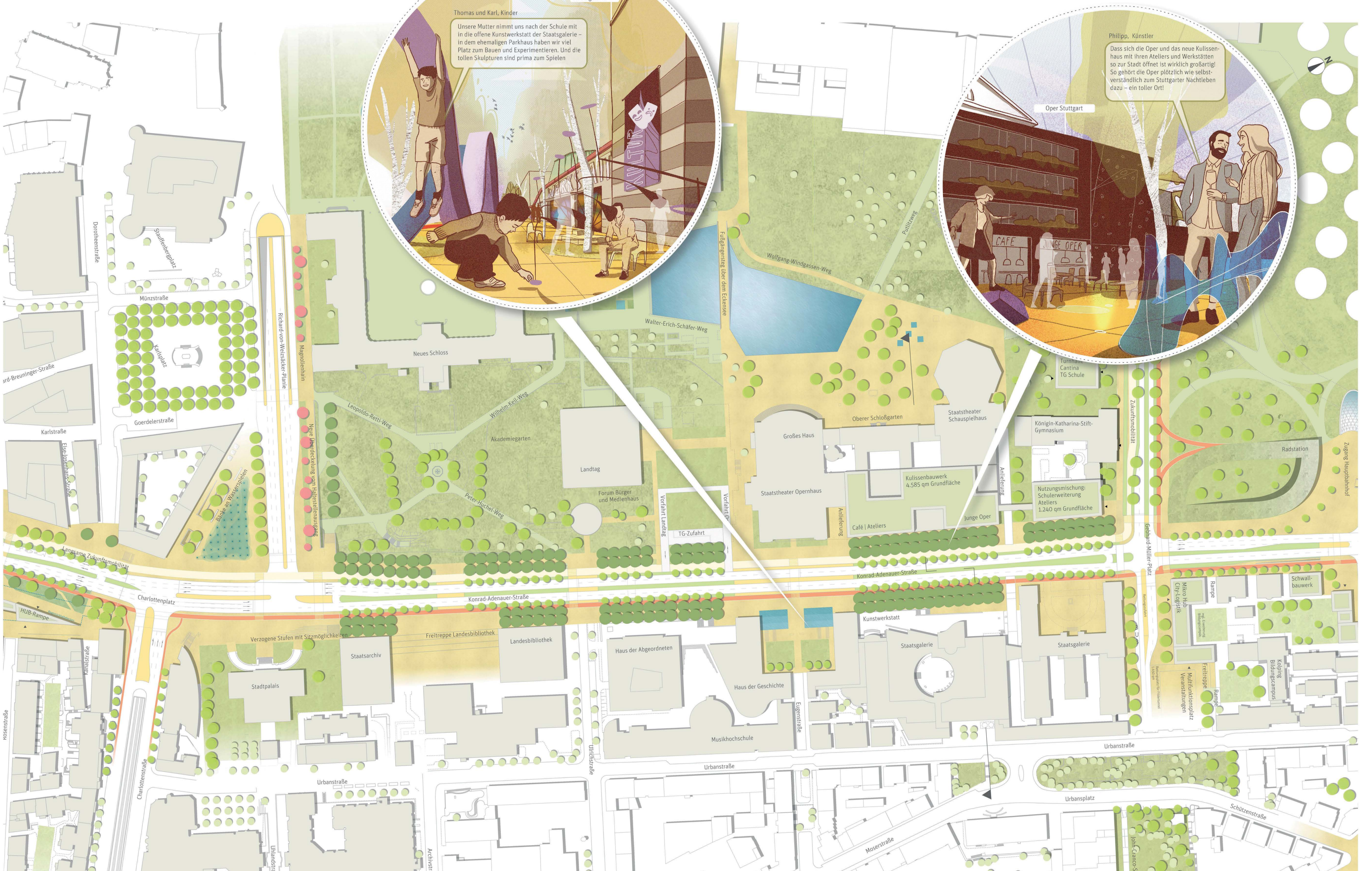
Planungsabschnitt 3
 Wilhelmplatz - Charlottenplatz
 Lageplan M 1:1.000



Staatsgalerie Interimphase Schnitt M 1:200



Staatsgalerie Endausbau Schnitt M 1:200



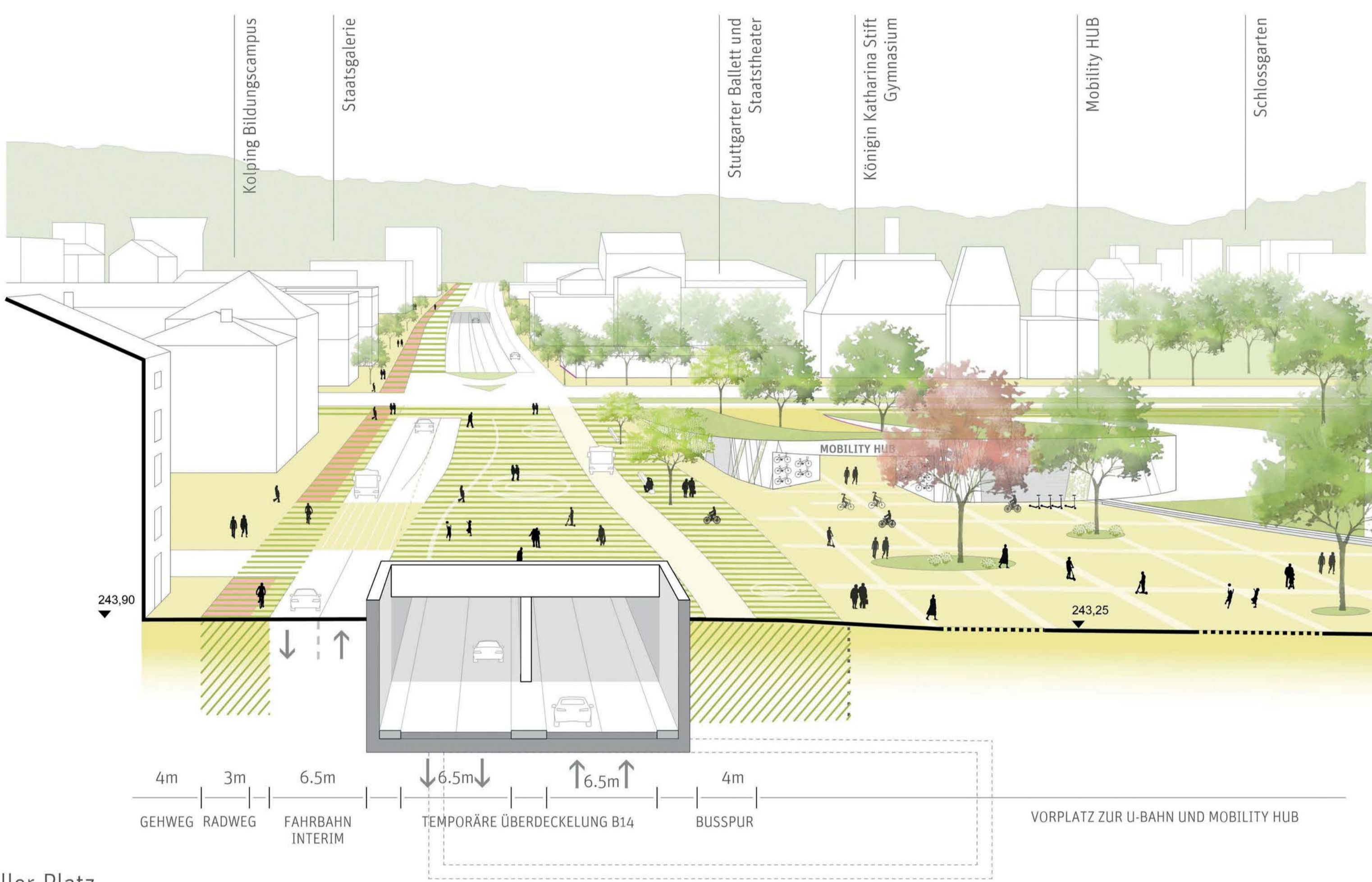
Planungsabschnitt 4 Charlottenplatz - Gebhard-Müller-Platz Lageplan M 1:1.000



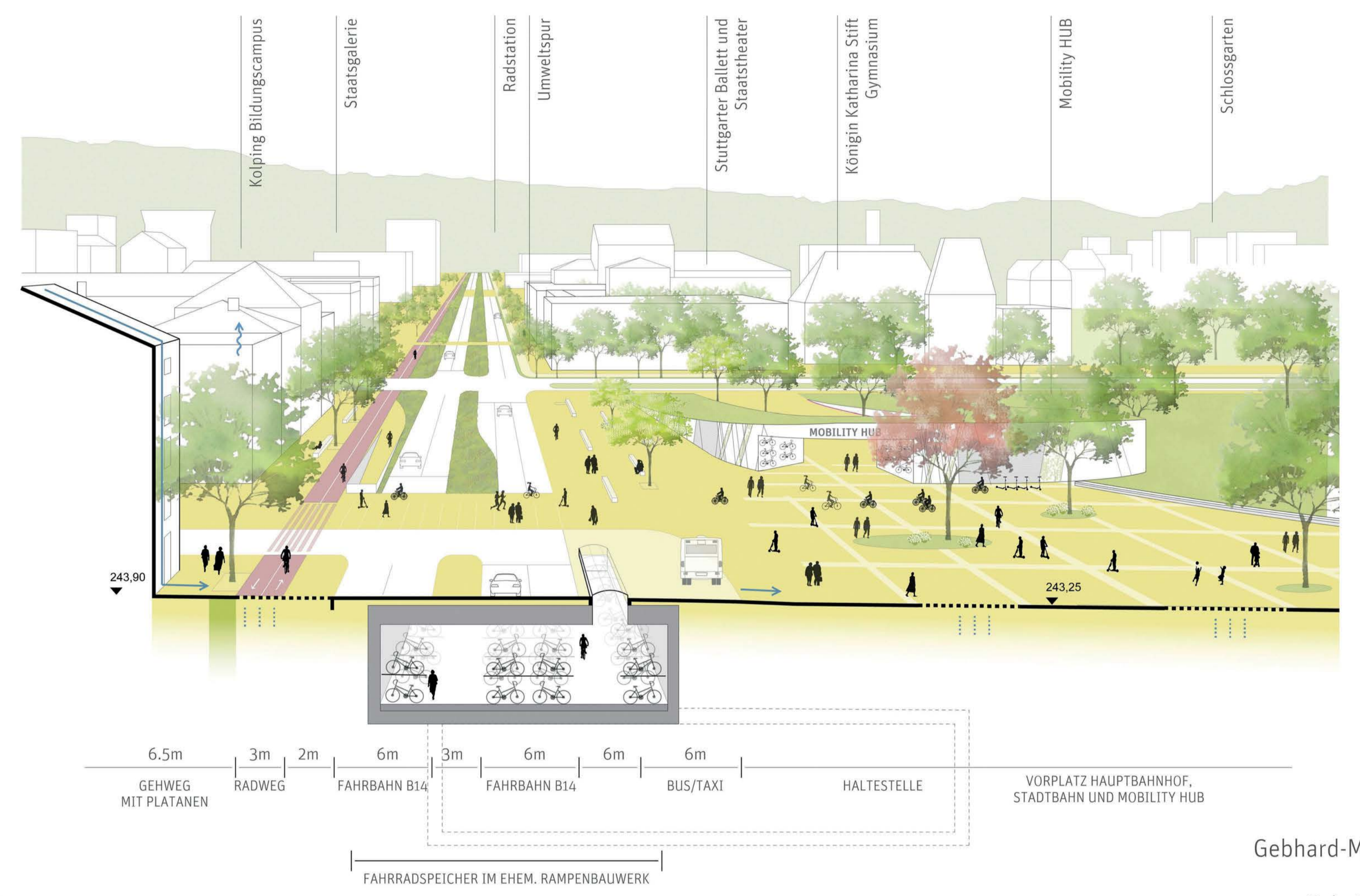
Gesamtidee
Übersichtslageplan M 1:2.000



Entwicklung
Interimsphase - Endausbau
M 1:2.000



Gebhard-Müller-Platz
Interimsphase
Schnitt M 1:200



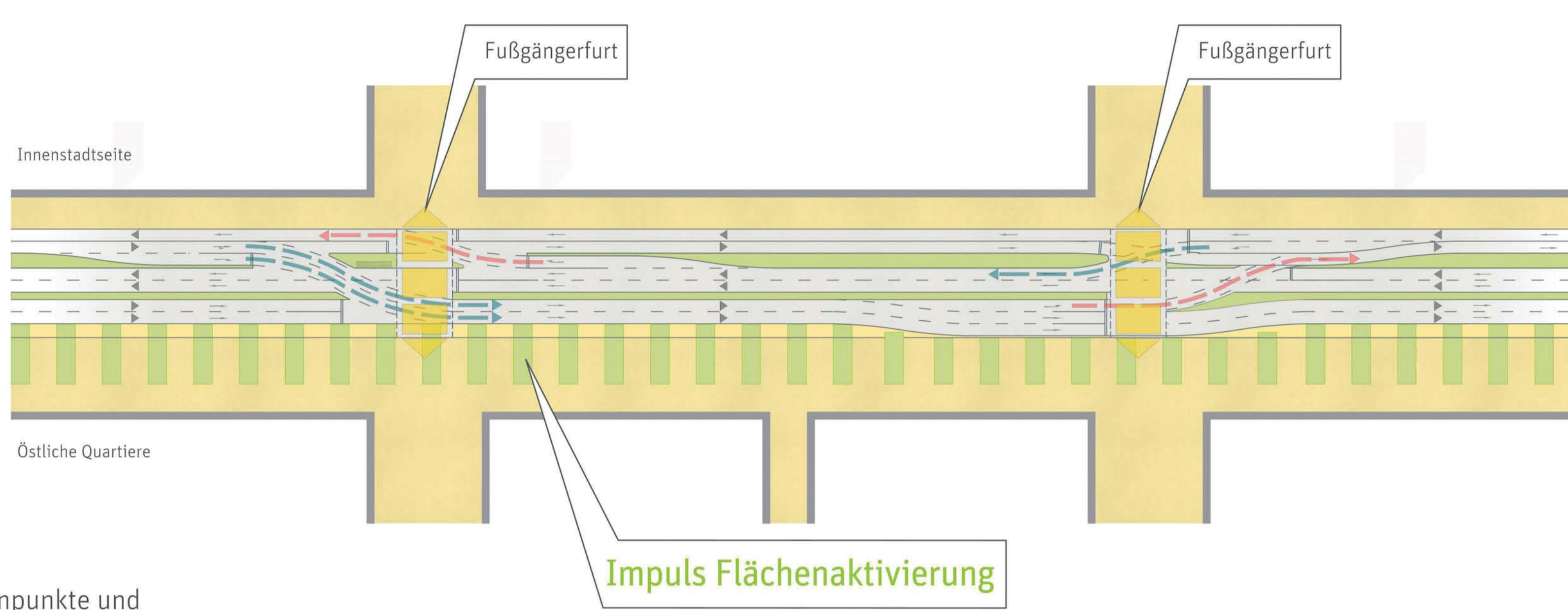
Gebhard-Müller-Platz
Endausbau
Schnitt M 1:200



Planungschnitt 5
Gebhard-Müller-Platz - Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße
Lageplan M 1:1.000



Planungsabschnitt 7
Portal Schwanenplatztunnel - Berger Platz
M 1:1.000



Interimsknotenpunkte und
Flächengewinn

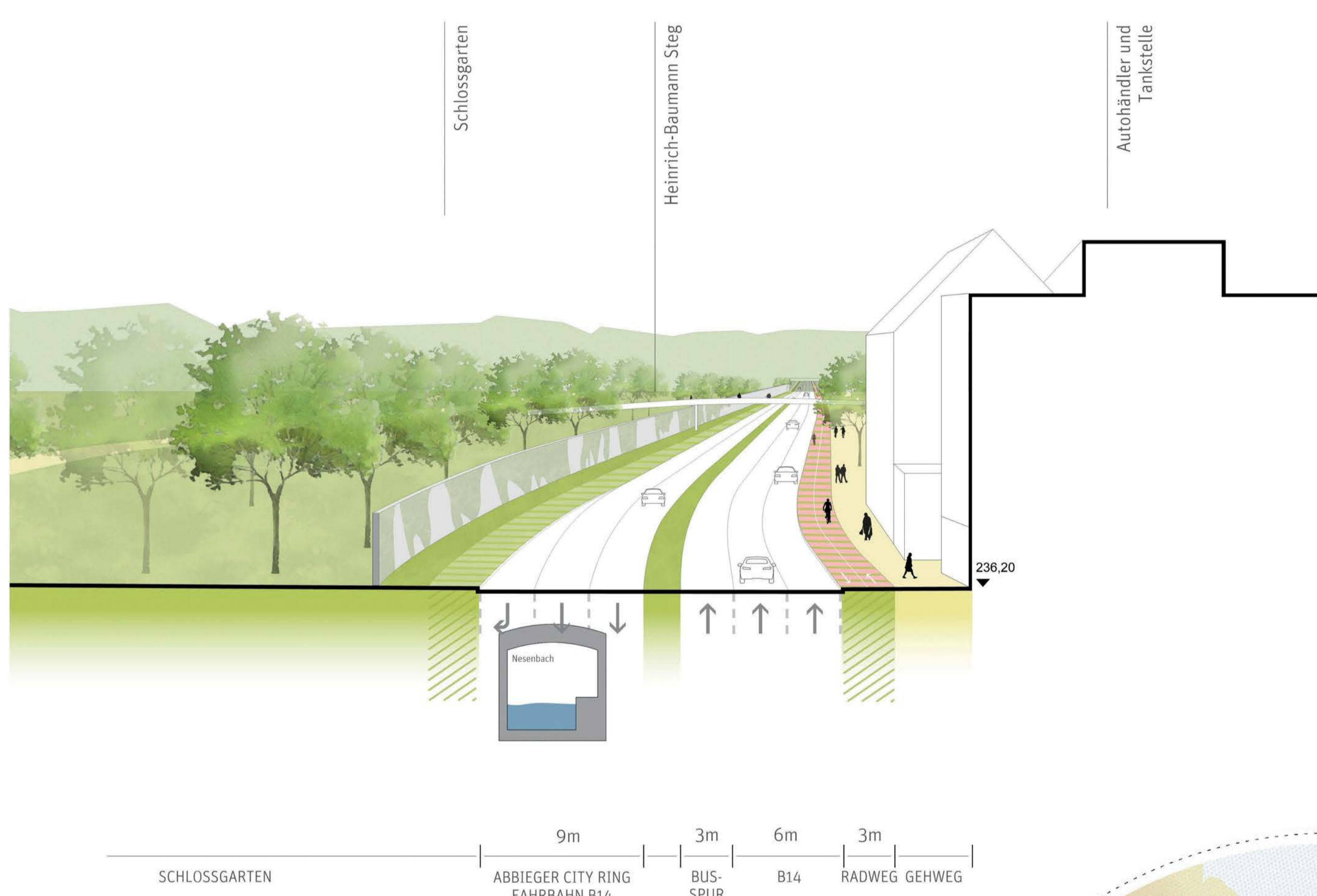
Interimsknotenpunkte und Flächenaktivierung
Die vollständige Rückgewinnung der Stadträume benötigen Zeit (Vision 2050). Um mit langem Atem das Ziel zu erreichen ist eine prozesshafte schrittweise Umsetzung in den kommenden Dekaden von besonderer Bedeutung. Bereits in einer sehr frühen Phase sollen in Zwischenlösungen Flächengewinne in den Seitenräumen der B14 erzielt werden. Potential für eine Neuordnung der Verkehrsflächen bietet die geringe Anzahl hoch belasteter Knotenpunkte, die zukünftig durch die Neuorganisation des City Rings weiter reduziert wird. Hierdurch können lange Strecken der B14 flächensparend gestaltet werden; nur an einzelnen wenigen Knotenpunkten ist der Flächenbedarf größer. Ein spärlicher und sinnvoll nutzbarer Flächengewinn kann nur dann erzielt werden, wenn einzelne Nebenfahrflächen möglichst vollständig entfallen. Im Interimsknotenpunkt soll dabei schrittweise auf die östliche Nebenfahrfläche verzichtet werden, indem der Einseitigverkehr der Quartiere östlich der B14 über die Hauptfahrbahn abgewickelt wird und die Anbindung der Knotenpunkte vollständig über die westliche Nebenfahrbahn abgewickelt wird.

Reallabore und Flächenaktivierung
In einem ersten Schritt wird vorgeschlagen, die vergleichsweise gering frequentierte östliche Nebenfahrbahn zwischen Sophienstraße und Pflanzstraße im Rahmen eines „Reallabors“ erst temporär, dann dauerhaft aufzugeben. Das Reallabor bietet hier die Möglichkeit, die in Aussicht gestellten neuen Qualitäten testweise umzusetzen und somit Ängste vor Veränderungen abzubauen und konzeptuelle Nachjustierungen vorzunehmen. Die Erschließung des Bereichs Wilhelmstraße / Torstraße übernimmt dabei die westliche Nebenfahrbahn, die in Gegenrichtung gefährt wird. Die Flächengewinne kommen den Quartierentwicklungen der Leonhardvorstadt in besonderem Maße zu Gute.

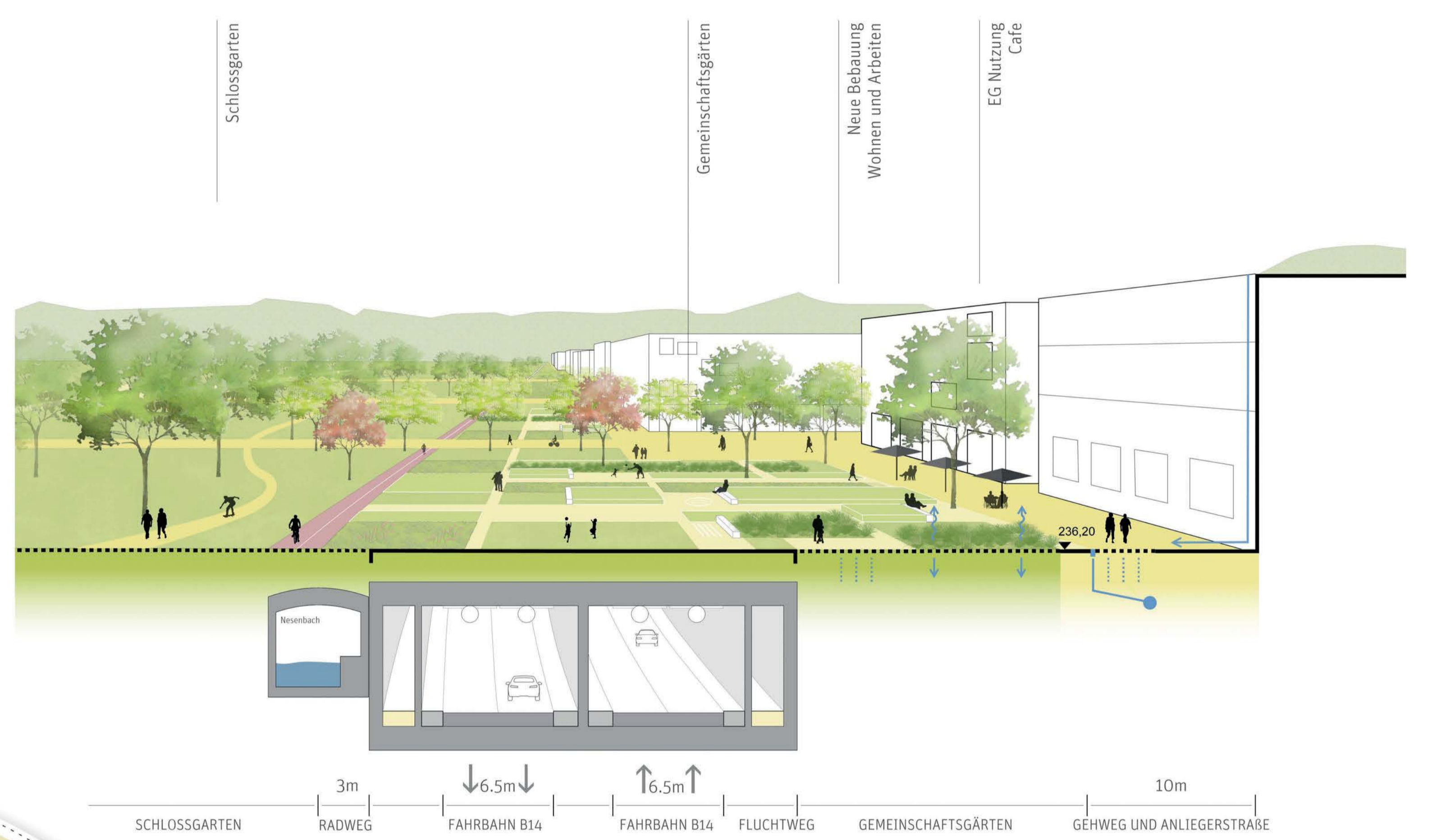
Die Beschneidung auf die westliche Nebenfahrbahn setzt voraus, dass signalisiert in die Hauptfahrbahn ein- und ausgefahren wird und im Bereich der Knotenpunkte die westliche Nebenfahrbahn im Gegengewehr befahren werden kann. Die Anbindung der westlichen Nebenfahrbahn mit der Hauptfahrbahn der B14 wird mit Fußgängerquartieren über die B14 zusammengefasst. So können die Quartiere beidseitig der B14 bereits in den Interimphasen durch zugleich komfortable und flächensparende Fortbewegungen verbunden werden.

Die östlichen Nebenfahrflächen am Charlottenplatz und Österreichischen Platz bleiben aus Gründen der Leistungsfähigkeit zunächst erhalten. Hier ist der weitere Rückbau der östlichen Nebenfahrbahn von einer zukünftigen Verkehrsreduzierung und der Verlagerung des City Rings von der Schillerstraße auf die Wolftramstraße abhängerig. Am Charlottenplatz und Österreichischen Platz dürfte nach erster Einschätzung eine Aufgabe der östlichen Nebenfahrbahn bereits bei einem Rückgang der Kfz-Verkehrsmenge um rund 10-20% machbar sein.

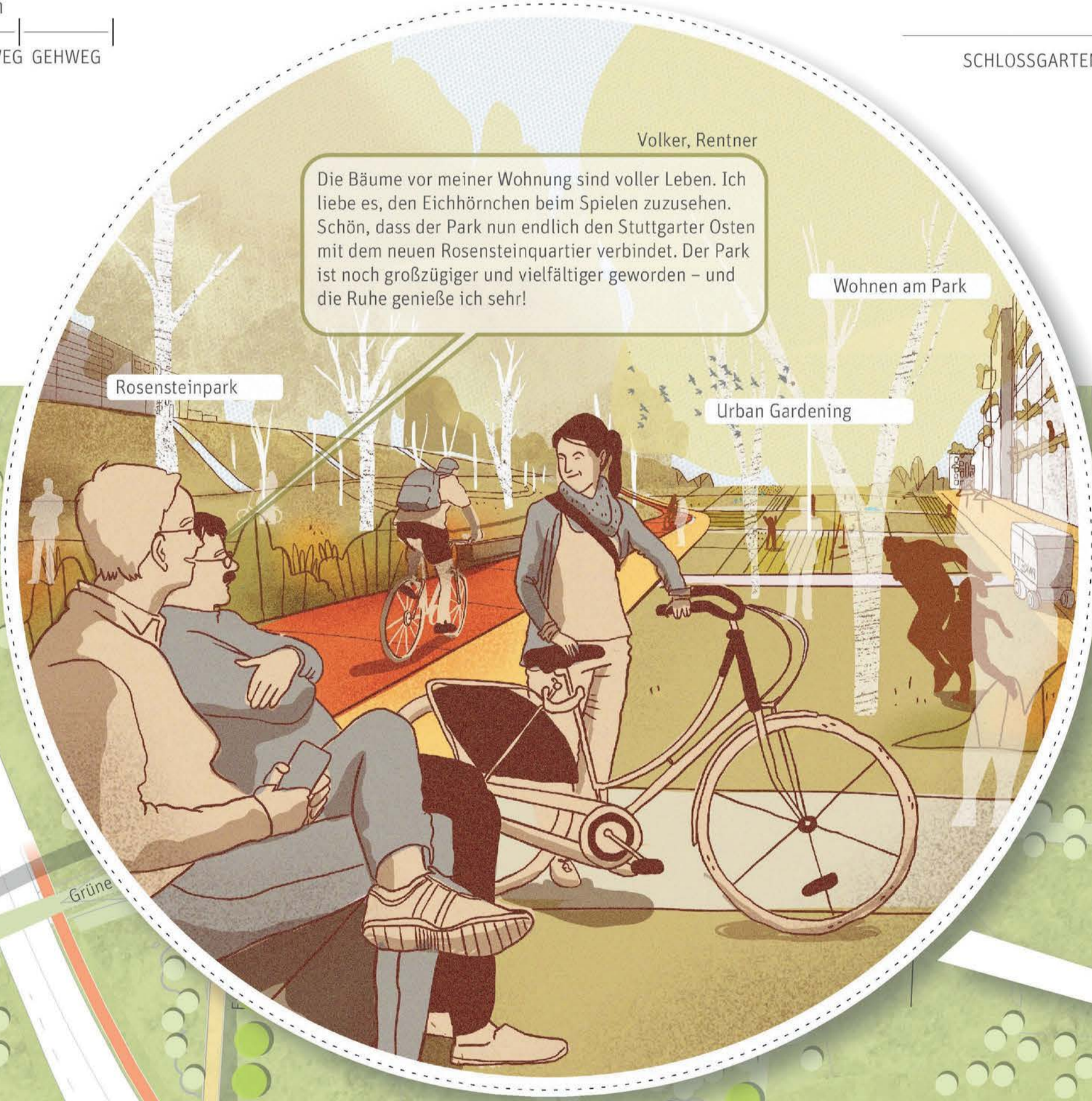
Am Gebhard Müller Platz ist diese Form der Verkehrslenkung bei einer Sperrung der Schillerstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr möglich. Nördlich des Gebhard Müller Platzes wird zur besseren Erschließung des Kernverkehrs und zur Gewinnung von Flächen am Planetarium die östliche Nebenfahrbahn beibehalten, südlich des Österreichischen Platzes beide heutigen Nebenfahrflächen. Die Option für ein vierspurig Tunnelbauwerk zum Unteren Schloßgarten wird gesichert. Der Verkehr findet hier Anschluss an den zukünftigen City Ring Cannstatter Straße / Wolftramstraße. Die bauliche Umsetzung eines Tunnels kann zeitlich unabhängig der Realisierung des City Rings zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die Erreichbarkeit des Stuttgarter Ostens bleibt über Zu- und Ausfahrten im Bereich Werderstraße erhalten.



Neckarstraße
Interimphase
Schnitt M 1:200



Neckarstraße
Endausbau
Schnitt M 1:200



Planungsabschnitt 6
Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße - Portal Schwanenplatztunnel
Lageplan M 1:1.000