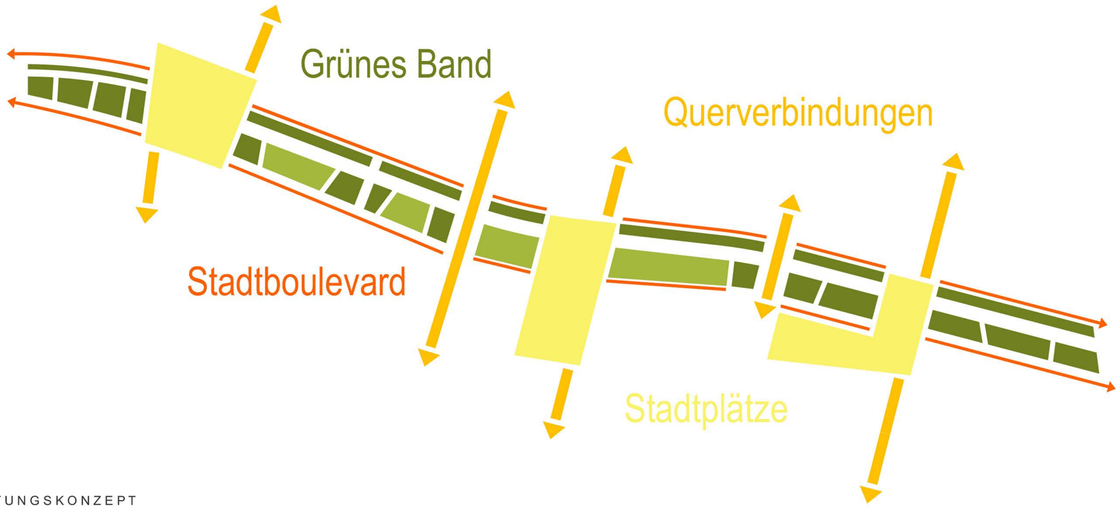
GRÜNES BAND



Piktogramm Leitidee

GESTALTUNGSKONZEPT

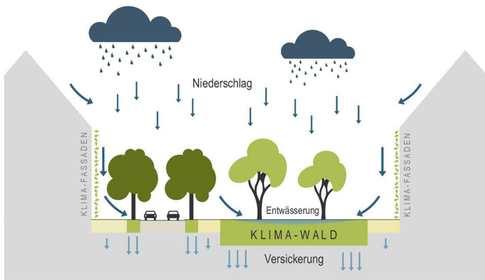
Grundlage der Umgestaltung der B14 ist die Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Abschnitt zwischen Marienplatz und Schwanenplatztunnel um 50% des MIV. Dies bietet die einmalige Chance die dadurch freiwerdenden bisherigen Verkehrsflächen als neue hochwertige und qualitätsvolle Aufenthaltsräume allen Bürgern der Stadt wieder zugänglich zu machen und die unterbrochenen Querverbindungen zwischen den Stadtteilen wieder herzustellen. Zugleich soll der bisherige Verkehrskorridor als grünes Band, welcher sich durch die gesamte Innenstadt zieht, klimatische und ökologische Funktionen übernehmen.

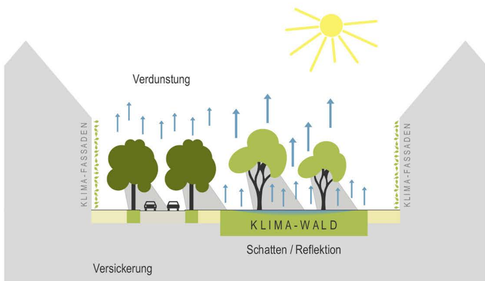
Die B14 wird im gesamten Abschnitt als städtischer Boulevard mit begleitenden Baumreihen und verdichteten Baumpflanzungen sowie einer Platzabfolge mit Aufenthalts- und Freizeitflächen umgestaltet. Dieses grüne Band zieht sich als übergeordnetes Thema in Tallängsrichtung vom Marienplatz bis zum Neckartor. Bewusst wurde auf eine breite Mittelinsel verzichtet, um die freiwerdenden Flächen den Rändern zuzuschlagen, um dort attraktive Aufenthalts- und Platzflächen zu schaffen. Beidseitig gefasst wird das Band durch breite Fußwege, die zum Flanieren einladen. Abschnittsweise wird das grüne Band mit unterschiedlichen Nutzungen bespielt. Es bildet Bereiche mit begrünten Parkflächen und öffnet sich dann an den Kreuzungspunkten wieder zu urbanen Stadtplätzen. Extensive Nutzungen bei denen der Fokus auf Umwelt- und Klimaverbesserung im Vordergrund stehen und intensiv genutzte Bereiche die dem innerstädtischen Nutzungsdruck durch Bürger und Besucher gerecht werden, wechseln sich im Gleichgewicht ab.
Ein zweiter Schwerpunkt der Gestaltung ist die Vernetzung der östlich angrenzenden Stadtquartiere an die Innenstadt. Über die autogerechte Verkehrsschneise der B14 über Jahrzehnte abgetrennt, ergibt sich zukünftig die Möglichkeit über die Gestaltung von einer attraktiven Platzabfolge an den Einmündung der Querachsen neue Überwege über die ebenengleiche Fahrbahn zu schaffen. Großzügige Überwege, optisch in die Gestaltung der Plätze integriert, bieten eine gute Querung der Straße. Mit einer Fortführung von straßenbegleitenden Baumachsen erfolgt eine Verknüpfung bis in die angrenzenden Stadtquartiere hinein.

Die einzelnen Teilabschnitte des grünen Bandes sind in unterschiedliche Sequenzen der Gestaltung und Freiraumnutzung gegliedert.

Blick Klima-Wald

AKTIVITÄTS-ZONE/ KLIMA-WALD





KLIMAKONZEPT

Ein Klimakonzept mit verschiedenen Bausteinen aus Vegetation, Retentionsmulden und Rigolen bildet eine wichtige Grundlage der Gestaltung entlang des gesamten grünen Bandes, den sog. „Klimawald“ und schafft damit einen klimatischen und ökologischen Ausgleich im Stadtgebiet.
Die Begrünung von Fassaden und Dächern (sog. „Klima-Fassaden“) unterstützt dies zusätzlich. Zudem wird der Oberflächenabfluss der Niederschläge zurückgehalten bzw. bei immer häufiger auftretenden Starkregenereignissen deutlich verringert. Die extensive Gestaltung bietet zusätzlich Lebensraum für Insekten zur Steigerung der innerstädtischen Artenvielfalt.
Für die Oberflächenbefestigung der Wege- und Platzflächen sind helle Beläge zur Vermeidung einer Aufheizung des Stadtraumes und offene Fugen der Pflaster- und Plattenbeläge zur Versickerung den Niederschlagswassers vorgesehen. Hierdurch wird eine weitere klimatische Verbesserung zur sommerlichen Kühlung erzielt.
Brunnen, Wasserfontänen und Wasserbecken auf den Platzflächen tragen zu einer zusätzlichen Verdunstung und Kühlung bei. Trinkbrunnen spenden zusätzlich Wasser an heißen Tagen.

KLIMA-WALD

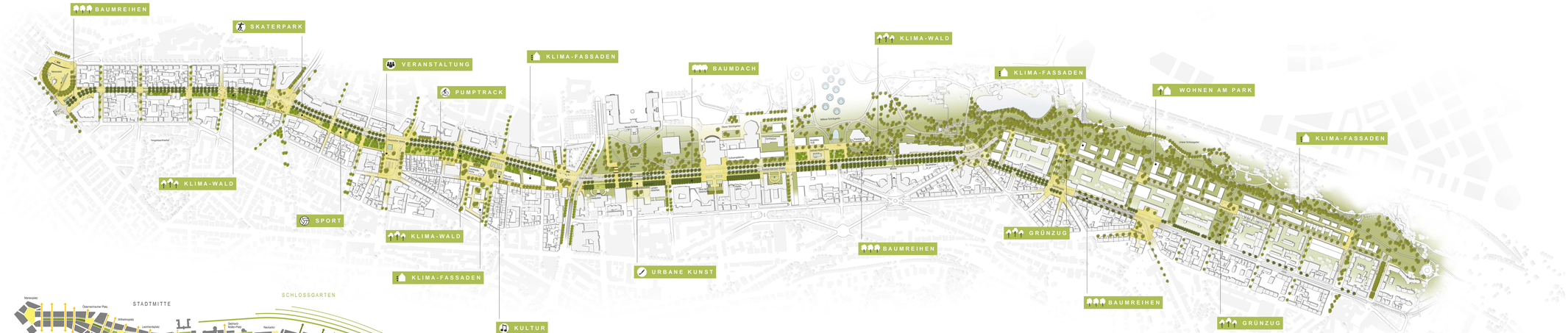
Der Abschnitt zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz ist aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts von einer extensiven Nutzung gekennzeichnet. Zahlreiche Baumpflanzungen und Baumhaine schaffen dafür mit einer dichten Bepflanzung, dem sog. „Klimawald“, einen klimatischen Ausgleich sowie einen Luft- und Lärmfilter für die angrenzende Bebauung. Die sanfte Geländemodellierung mit einer oberflächigen Ausmuldung der Vegetationsflächen dient der Retention des Niederschlagswassers. Belebte Bodenschichten filtern das Wasser und lassen dieses über ein unterirdisches Rigolensystem langsam wieder versickern. Zudem dient das Wasser durch Verdunstung von Oberflächen und Vegetation (Evapotranspiration) der Kühlung und Verbesserung des Klimas.
Grünstreifen mit Baumpflanzungen beidseitig der Fahrbahn und breite Fußwege schaffen eine attraktive Wegeverbindung längs der Achse. Kleine Platzflächen und ein Angebot mit Außengastronomie setzen Akzente und werten die Bereiche auf.

AKTIVITÄTS-ZONE

Der Abschnitt zwischen Österreichischem Platz und Wilhelmsplatz ist durch sein intensives Freizeitangebot im Bereich Sport und Bewegung geprägt. Unterschiedliche Nutzungen sind als Anziehungspunkt für alle Generationen in das grüne Band eingelassen. Querwege aus wassergebundener Wegedecke verbinden die flankierenden Promenaden. Sitzkanten ermöglichen den Zuschauen und Sportlern ein Sitzen im lichten Schatten der Bäume.
Angebote für Skater, Roller und Fahrräder sind der Skaterpark sowie die Pumptrack. Wer sich lieber mit dem Ball sportlich betätigen möchte, findet im Bereich Beach-Volleyball und Streetball seine Herausforderung. Abgerundet wird das Angebot durch eine Spielplatz, Outdoor-Fitnessgeräte und Bereiche speziell für Seniorensport, so dass alle Generationen ein attraktives Angebot finden und eine soziale und generationsübergreifende Mischung stattfindet.
Mit dem Rückbau der Verkehrsbauwerke der Unterführung am Österreichischen Platz entsteht eine neue nutzbare Platzfläche die im Schatten von Baumpflanzungen zum Verweilen einlädt und eine direkte Querung der Hauptstätter Straße zur Anbindung der Stadtbezirke Süd und West bietet.
Der Wilhelmsplatz bildet einen urbanen Stadtplatz in dieser Zone. Der Platz ist weitgehend freigehaltem so dass eine flexible Nutzung für Wochenmarkt, Feste oder auch Sportveranstaltungen möglich ist. Die Ränder der Platzfläche werden von den angrenzenden Restaurants und Kneipen mit deren Außenbewirtungsflächen bespielt. Mit einem optisch homogenen Belag über die Fahrbahn der Hauptstätter Straße hinweg erfolgt die Anbindung über die Torstraße bis zur oberen Königstraße hin.

NEUER STADTRAUM B14 - GRÜNRAUM FÜR ALLE

STÄDTEBAULICHER PLANUNGSWETTBEWERB STUTTGART-MITTE



Piktogramm Gesamtkonzept

Übersichtsplan M 1:2.000

MATERIAL/ AUSSTATTUNG

KULTUR-PARK

Der Kulturpark spannt sich zwischen Leonhardsplatz und Charlottenplatz auf. Das Kulturzentrum Theaterhaus bietet Ausstellungsflächen für Kunst, Design und Medienfassen, fassen die Plattfläche rund um die Leonhardskirche. Zur Hauptstätter Straße hin öffnet sich der Platz mit einem großen Wasserfunktionenfeld und schaft Ihren breiten Übergang über die Marktstraße zum Marktplatz und Rathaus hin. Rückseitig wird auf dem Areal des ehemaligen Kaufhauses Tietz ein neues Quartier mit zentraler innerstädtischer Dienstleistungs- und Wohnungsnutzung entstehen.
Das grüne Band ist in diesem Abschnitt wieder durch eine intensive Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern geprägt. Die Bepflanzung wird in Form von Hecken bis hin zum Kunstmuseum, Alten und Neuen Schloss sowie der Oper fortgesetzt. Ein breiter Übergang zwischen Oper und der Staatsgalerie / Haus der Geschichte mit zusätzlichen Wasserbecken schafft eine angemessene Vorfahrte der Oper und einen Abschluss der wichtigen Achse Eugenstraße bzw. Eugenstaffel mit Kunstmuseum und Staatsgalerie.
Das Kulisengebäude wird durch einen Neubau ersetzt, der die Raumkante bis zum Königin-Katharina-Stift-Gymnasium hin schließt.

URANE KUNST

Als sog. Kulturmeile ist der Abschnitt vom Charlottenplatz bis zum Hauptbahnhof geplant. Hier befinden sich neben den Kulturbauten Oper, Staatsgalerie und weiteren Museen sowie der Landesbibliothek aber auch dem Lindtag gegrüpt. Die vorhandenen Baumpeiele entlang der dichten Straßenbahn- und Busachse, ergänzt durch Neupflanzungen im Bereich der Konrad-Adenauer-Straße fortgesetzt. Die Flächen unter den Bäumen werden mit einer Kiesdecke versehen und bieten Platz für temporäre Installationen. Die Fahrbahnen selbst werden durch eine beidseitige Baumreihe als städtischer Boulevard gefasst. Breite Fuß- und Radwege sind begleitend angeordnet.
Die Oper wird durch eine Baumreihe entlang der Straße hinweg zum Kunstmuseum, Alten und Neuen Schloss sowie der Oper hergestellt. Ein breiter Übergang zwischen Oper und der Staatsgalerie / Haus der Geschichte mit zusätzlichen Wasserbecken schafft eine angemessene Vorfahrte der Oper und einen Abschluss der wichtigen Achse Eugenstraße bzw. Eugenstaffel mit Kunstmuseum und Staatsgalerie.
Das Kulisengebäude wird durch einen Neubau ersetzt, der die Raumkante bis zum Königin-Katharina-Stift-Gymnasium hin schließt.

VERKEHRSKONZEPT/ MOBILITÄTS-HUB

VERKEHRSKONZEPT

Grundlage des Verkehrskonzepts ist die Reduzierung des MIV um 50%. Gleichwohl sollen aber auch weiterhin die Menschen der äußeren Stadtbezirke und der Region die Stuttgarter Innenstadt besuchen. Für das Mobilitäts- und Verkehrskonzept bedeutet dies, dass genügend alternative Möglichkeiten bereitstehen müssen, um 50% bisherigen Pkw-Nutzern ein Umsteigen zu ermöglichen. Der aktuelle Modal Split in der Stadt liegt derzeit bei 40% MIV, 23% ÖPNV, 8% Radfahrer und 29% Fußgänger. Vor dem Hintergrund der genannten Zielsetzung wird zukünftig ein Modal Split von 20% MIV, 25% ÖPNV, 15% Radfahrer und 30% Fußgänger angestrebt. Das bedeutet, dass die bisherige Pkw-Nachfrage auf die Angebote des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs und die Sharing-Dienste verteilt werden. Um das Ziel zu erreichen, wird das Angebot für den Radverkehr deutlich verbessert, das Angebot im ÖPNV durch die Einführung einer Bus-Ringlinie, den sog. „City-Bus“, auf dem geplanten Innenstadtring erhöht, die Verkehrsfläche für den motorisierten Individualverkehr reduziert und die frei werdenden Flächen für die Verbesserung von Fußgänger- und Aufenthaltsbereichen umgestaltet.

Ziel der neuen Gestaltung ist eine möglichst einfache Verkehrsführung. Im zentralen Abschnitt wird auf sämtliche Untertunnelungen zukünftig verzichtet. Die langen Verkehrsbauwerke der Unterführungen stellen heute eine starke Beeinträchtigung des Stadtbildes dar und verhindern die wichtigen Querungsmöglichkeiten für Passanten zur Verknüpfung der nördlich und südlich anschließenden Stadtquartiere.

Der Verkehr wird vom Marienplatz bis zum Neckartor vollständig oberirdisch mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h geführt. Die bislang breite Verkehrstrasse wird im Abschnitt Marienplatz bis Österreichischer Platz auf eine Fahrbahn mit einer Fahrspur je Richtung (1+1) reduziert. Ab dem Österreichischen Platz, mit der Zusammenführung des City-Ringes von der Paulinenbrücke, werden zwei Fahrspuren je Richtung (2+2) jeweils mit einer Breite von bis zu 3,5m angeboten. Einzelne zusätzliche Abbiegespuren sind an den Knotenpunkten wo notwendig vorgesehen. Ab dem Neckartor werden die vier Fahrspuren unterirdisch geführt und an den Schwanenplatztunnel angebunden. Das neue MIV-Angebot ist für den verringerten Autoverkehr ausreichend. Bewusst wurde auf eine breite Mittelinsel verzichtet, um die freiwerdenden Flächen den Rändern zuzuschlagen, um dort attraktive Plätze, Spiel- und Aufenthaltsflächen und breite Übergänge zu schaffen.

Die Kreuzung Am Neckartor / Cannstatter Straße wird als unterirdischer Knoten ausgebildet. Die Heilmannstraße wird abgehängt und dient zukünftig nur noch der Erschließung des neuen Wohnquartiers am Schlossgarten. Mit einer leichten Tieferlegung der Cannstatter Straße kann die störende Zäsur zwischen Mittlerem und Unterem Schlossgarten überbrückt werden.

Die weiteren Knotenpunkte am Österreichischen Platz Wilhelmsplatz, Charlottenplatz, Gebhard-Müller-Platz und Neckartor werden als einfache Kreuzungen ausgebildet, teilweise mit Ergänzung einer zusätzlichen Abbiegespur.

Die Unterführung an der Planie als Kurzschluss des City-Ringes soll zunächst zur Entlastung des Verkehrs im Bereich der Konrad-Adenauer-Straße beibehalten werden. Langfristig ist jedoch eine Schließung des Tunnels in dem städtebaulich sensiblen Bereich zwischen Altem und Neuen Schloss anzustreben.

Die Verkehrsführung der Schillerstraße über den Arnulf-Klett-Platz vor dem Hauptbahnhof wird für den MIV zukünftig geschlossen und nur noch für Busse und Taxen sowie den Anliegerverkehr zulässig sein. Am östlichen Ausgang des neuen Bahnhofs am Planetarium wird ein Mobility-Hub angeboten, der einen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel und Sharing-Angebote ermöglicht. Weitere Mobilitäts-Hubs werden zur stärkeren Vernetzung am Marienplatz, Charlottenplatz und am Neckartor angeboten.

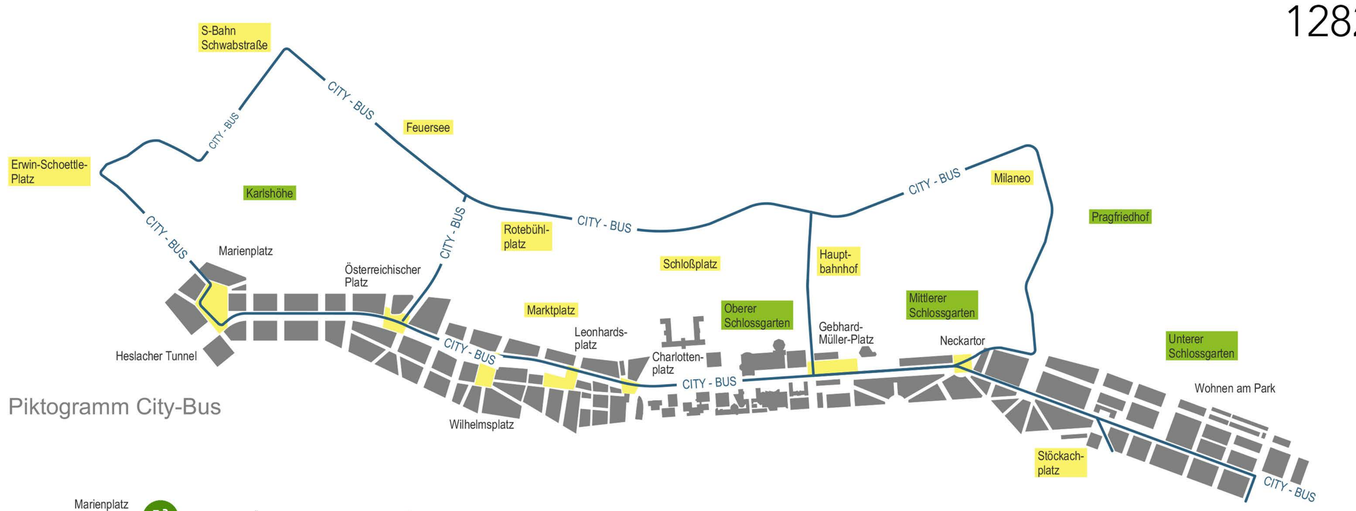
ur Entlastung des Verkehrs wird zukünftig eine deutlich Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs angestrebt. Auf der gesamten Länge der Straße werden breite Gehwege beidseitig der Fahrbahn angeboten. Zusätzlich soll mit einer Steigerung der Aufenthaltsqualität entlang der Straße die Attraktivität des öffentlichen Raumes erhöht werden. Für die Verbesserung des Radverkehrs wird ab dem Österreichischen Platz die Hauptradroute 1 auf der Nordseite parallel zur B14 bis zum Neckartor mit einer Breite von 4m geführt. Ein Grünstreifen mit einer begleitenden Baumreihe trennt Geh- und Radwege von der Fahrbahn ab. Ab hier wird getrennt der Flanierwege im Schlossgarten ein eigener Radweg entlang der neuen Bebauung geführt, der an das Radwegenetz am Schwanenplatztunnel anschließt. In diese Hauptradroute münden die weiteren Radrouten 3 am Wilhelmsplatz, die Radroute 2 am Charlottenplatz (Ulrichstraße) und die Radroute 4 am Gebhard-Müller-Platz ein.

Die neue Führung der Hauptradroute 1 erweitert die Kapazität und den Komfort für den Radverkehr deutlich. Durch die bessere Vernetzung einzelnen Hauptradrouten untereinander wird es auch Pendlern aus den Vororten Vaihingen, Kaltental und Bad Cannstatt möglich, Innenstadtziele komfortabel zu erreichen. Mit der Einrichtung eines „kleinen inneren Rings“ mit Radfahrstreifen ergeben sich günstige Zugänglichkeiten zu allen wichtigen Zielen der Innenstadt. Mit dem neuen Angebot ist die angestrebte Verdoppelung des Radanteils möglich.

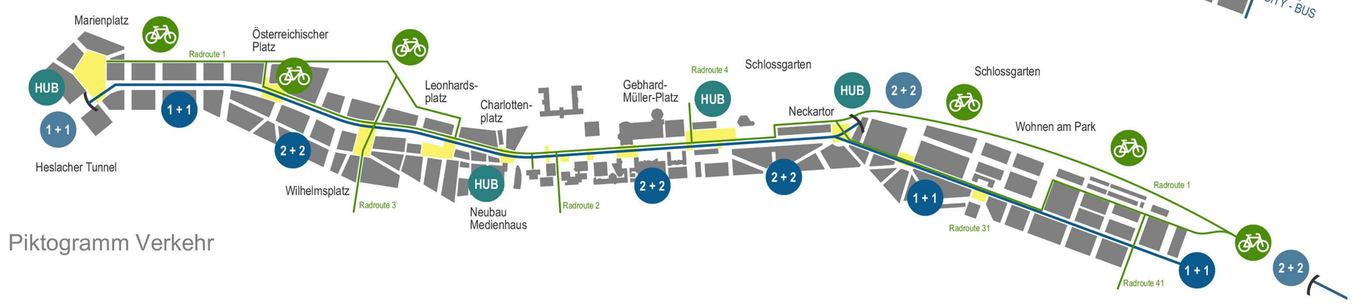
Der ÖPNV verfügt mit der U-Bahn-Trasse entlang der B14 bereits über ein attraktives Angebot. Für den zusätzlichen Bedarf sind mehrere Ringlinien an elektrisch angetriebenen, langfristig autonom fahrenden Bussen dem sog. „City-Bus“ vorgesehen, die sich auf dem City-Ring mit einem Kurzschluss der Achse vor dem Hauptbahnhof bewegen. Eine Anbindung des neuen Wohnquartiers am Schlossgarten und ein Ringschluss nach Süden bis zum Erwin-Schöttle-Platz und Westen über die Rotebühlstraße sind vorgesehen. Dieser soll zukünftig ein kostenfreies Verkehrsmittel für kurze Strecken mit einer engen Taktung und kurzen Haltestellenabständen innerhalb der City darstellen. Das zusätzliche Angebot ermöglicht im Abschnitt der B 14 bis zu 10.000 zusätzliche Personenfahrten pro Tag und Richtung.

Um eine nachhaltige Reduzierung des Verkehrsaufkommens zu erzielen, müssen den Pendlern der Stuttgarter Stadtbezirke auf den Fildern und am Neckar sowie des weiteren Umlandes attraktive Angebote geschaffen werden zur Anbindung der S- und U-Bahnen, die außerhalb des B14-Korridors liegen. S-Bahn- und U-Bahn-Netze sowie die P+R- und B+R Angebote müssen verdichtet und weiter im Umland ergänzt werden, in Verbindung mit der Einrichtung von Mobilitäts-Hubs mit alternativen Verkehrsmitteln und Sharing-Angeboten, um einen Umstieg in den ÖPNV am Stadtrand zu stärken.

Insgesamt ist das Verkehrskonzept flexibel nutzbar und kann durch veränderte Zuordnung von Verkehrsflächen auch Veränderungen der Mobilitätsentwicklung folgen, wenn beispielsweise in der Zukunft die zweite Fahrspur der B 14 dem ÖPNV oder alternativen Verkehrsmitteln vorbehalten wird.



Piktogramm City-Bus



Piktogramm Verkehr

Blick Gebhard-Müller-Platz

MOBILITÄTS-HUB

Mit dem neuen Ausgang des Bahnhofs erhält der Gebhard-Müller-Platz eine wichtige Funktion als Mobilitäts-HUB für einen Umstieg von den Fernzügen wie auch der U-Bahn auf alternative Verkehrsmittel. Diese werden auf dem Platz mit Bus- und Taxihaltestelle sowie im benachbarten Gebäude mit Sharing-Diensten für E-Bikes, E- Scooter etc. und Car-Sharing vereint. Auch die beiden Ringe des neuen „City-Buses“ treffen sich hier am Platz. Zwei dichte Baumhaine des Klimawaldes schaffen einen grünen Filter des urbanen Platzes und einen Übergang zum angrenzenden Mittleren Schlossgarten. Wasserspiele und Außenbewirtungsfläche der Gastronomie tragen zu einer Belebung des Platzes bei.

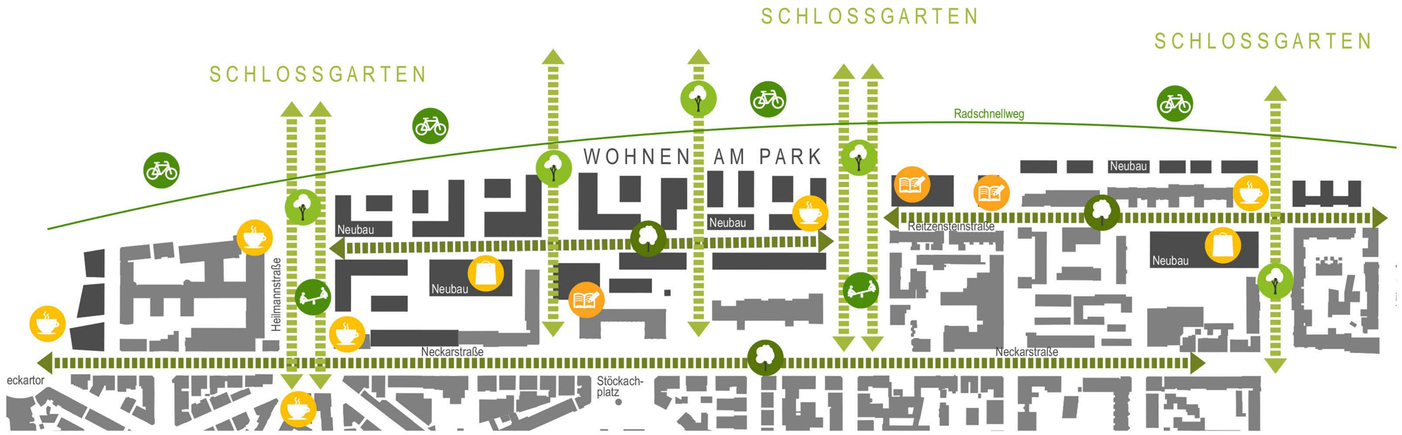
Die Gestaltung der doppel- und einreihigen Baumpflanzungen mit breiten Grünstreifen wird in diesem Abschnitt fortgeführt. Eine Mischfläche vor den Gebäuden auf der Ostseite mit Anbindungen an die Straße dient der Erschließung der Häuser und Vorfahrt des Hotels aber auch als breiter Gehweg für Fußgänger.

Am Neckartor bildet ein Neubau als städtischer Blickpunkt den Abschluss der oberirdischen Achse der B14. Hier verschwenkt die Fahrbahn ungefähr in ihrem heutigen Verlauf neben dem Nesenbach-Kanal in einen Tunnel. Die Platzfläche wird mit einer Reduzierung der Fahrspuren, neuer Gestaltung und Baumpflanzungen aufgewertet und zum Schlossgarten hin geöffnet. Die Querungsmöglichkeiten von der Neckarstraße für Fußgänger und Radfahrer werden erleichtert.

WOHNEN AM PARK

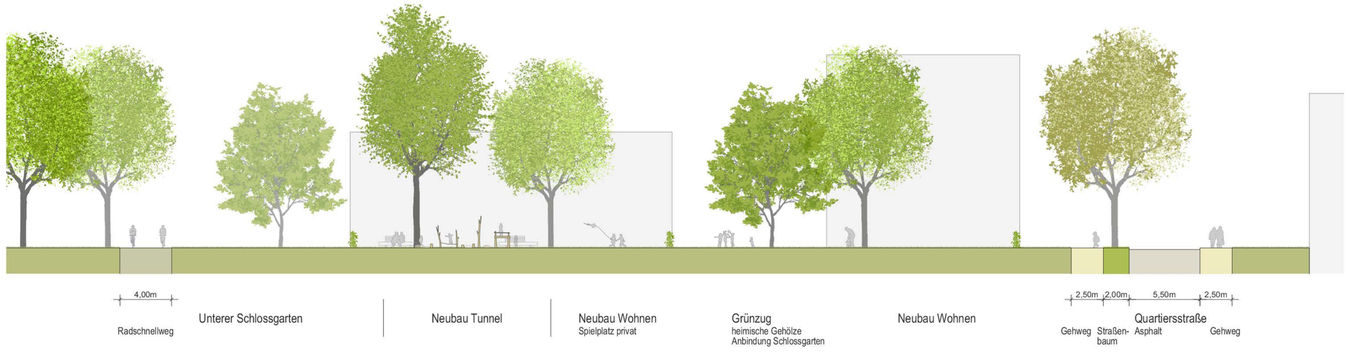
WOHNEN AM PARK

Durch die unterirdische Verlegung der Cannstatter Straße vom Neckartor bis zum Schwanenplatztunnel kann das Quartier nordwestlich der Neckarstraße im gesamten neu entwickelt werden. Bislang von der Verkehrsschneise der B14 durch Lärm und Abgase beeinträchtig und vom Schlossgarten als unüberwindbare Barriere abgetrennt, ermöglicht sich nun die Chance der Öffnung des Quertiers auf ganzer Länge zum Schlossgarten hin. Auf der Überdeckelung der B14 wird ein neues innerstädtisches Wohnquartier mit alternativen Wohnformen, Baugemeinschaften und Generationenwohnen und der notwendigen Infrastruktur und Gemeinschaftseinrichtungen geschaffen. Die kammartige Baustruktur öffnet sich zum Park hin. Auch die angrenzenden Flächen werden im Sinne der neuen Wohnraumnutzung entwickelt. Mehrere Grünzüge mit Spielangeboten schaffen eine großzügige Anbindung und Durchwegung vom Schlossgarten bis zur Neckarstraße und zu dem weiter östlich angrenzenden Stadtteil und den städtebaulichen Entwicklungen am Stöckachplatz und EnBW-Areal.
Die Erschließung ist über eine Verlängerung der Reitzensteinstraße mit Anbindung über die Heilmannstraße zum neuen Quartiersplatz an die Neckarstraße. Der neue „City-Bus“ übernimmt eine nachhaltige interne Erschließung des gesamten Viertels und neben der U-Bahn die Anbindung zum Gebhard-Müller-Platz.



Piktogramm Wohnen

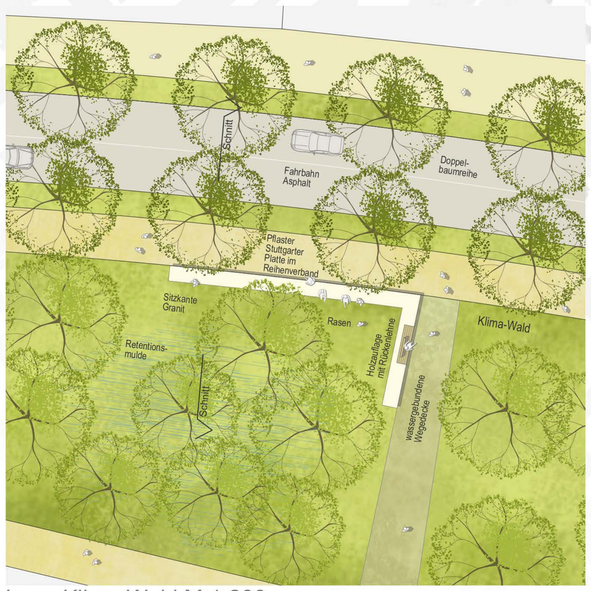
Blick Wohnen am Park



Schnitt-Ansicht Wohnen am Park M 1:200

KLIMA-WALD

IM GRÜNEN BAND



Lupe Klima-Wald M 1:200

Schnitt-Ansicht Klima-Wald M 1:200

Lageplan M 1:1.000

AKTIVITÄTS-ZONE

IM GRÜNEN BAND

Blick Aktivitäts-Zone (Skaterpark)

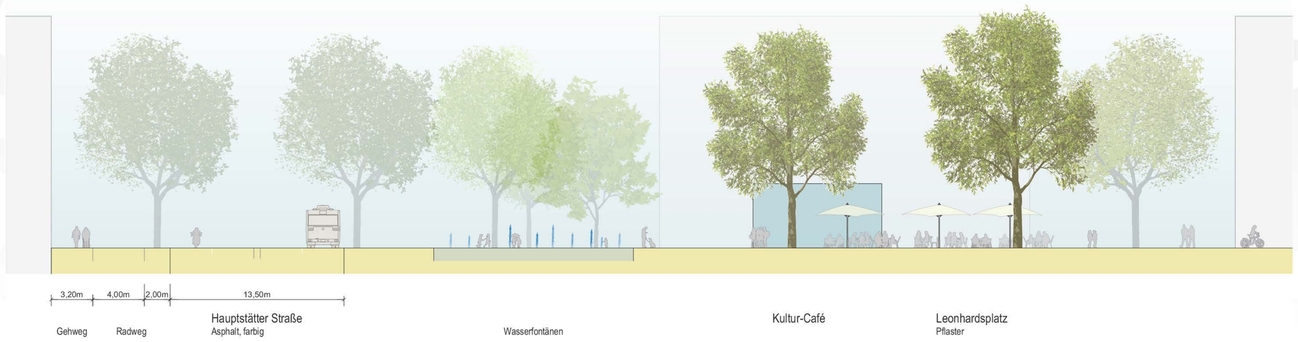
Schnitt-Ansicht Aktivitäts-Zone M 1:200

Lageplan M 1:1.000

KULTUR-PARK

IM GRÜNEN BAND

Blick Kultur-Park (Leonhardsplatz)

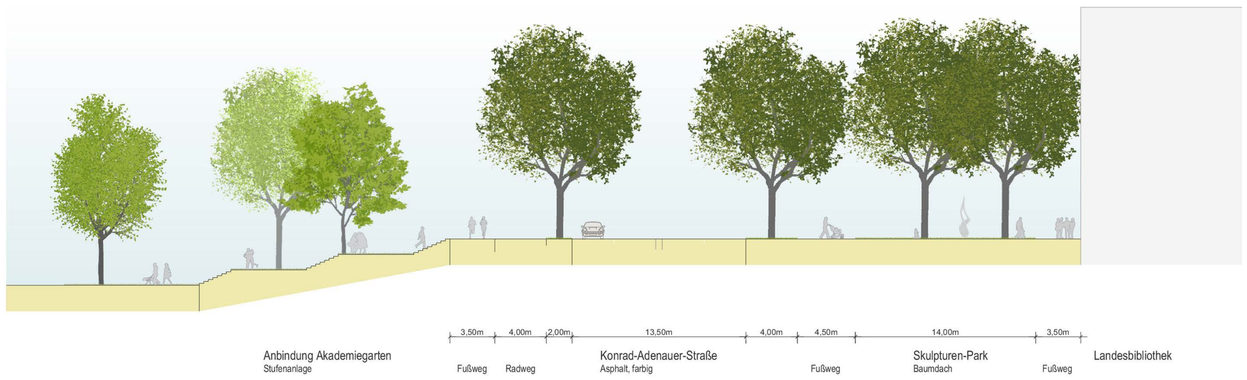


Schnitt-Ansicht Leonhardsplatz M 1:200

Lageplan M 1:1.000

URBANE KUNST

IM GRÜNEN BAND



Schnitt-Ansicht Park der Skulpturen M 1:200

Blick Park der Skulpturen

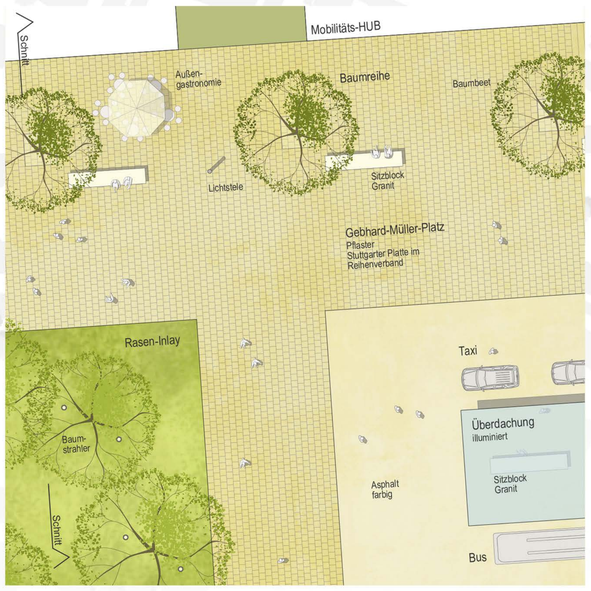
Lageplan M 1:1.000

MOBILITÄTS-HUB

IM GRÜNEN BAND

Mittlerer Schloßgarten
Mittlerer Schloßgarten
Neubau Sporthalle
Königin-Katharina-Stift-Gymnasium
Neubau
Radroute 4
Busüberfahrt zum Bahnhof
Zufahrt
Schnitt 5
Mobilitäts-HUB
Zugang Bahnhof
Planetarium
Brunnen
Sitzen
Sitzen
Gebhard-Müller-Platz
Taxi
Überdachung
Bus
Bäck
U-Bahn
U-Bahn
Ruine des ehem. Lusthauses
Radroute 1
Innenministerium
Fußgängerweg nach
Willy-Brandt-Straße
Rad
Überweg
Bus
Vorfahrt Hotel
Baumreihen
Hotel
Konrad-Adenauer-Straße
Polizei
Schnitt 5
Rettungszufahrt Gelenkbusse (überbaubar)
Schwall- und Entrauchungs-bauwerk
Wegeführungsmal
Sängerstraße
Landhausstraße
Wilhelmstraße
Kernerplatz
Kernerstraße
Hallengasse
Schützenstraße
Urbanstraße
Urbanstraße
Urbanstraße
Urbansplatz
Schützenstraße
Schützenplatz
Landhausstraße
Kernerstraße
Friedensplatz
Friedensstraße
Urbanstraße
Rad
Baumreihen
Radschnellweg
Bistro VI
VI
VIII
Neubau
Hauptstraße
Neckartor
Neckarstraße
Radroute 31
U-Bahn
Bus
Bus
U-Bahn
Rad
Rad

Schnitt-Ansicht Mobilitäts-Zone M 1:200



Lupe Mobilitäts-Zone M 1:200

Lageplan M 1:1.000

WOHNEN AM PARK

IM GRÜNEN BAND

Lageplan M 1:1.000