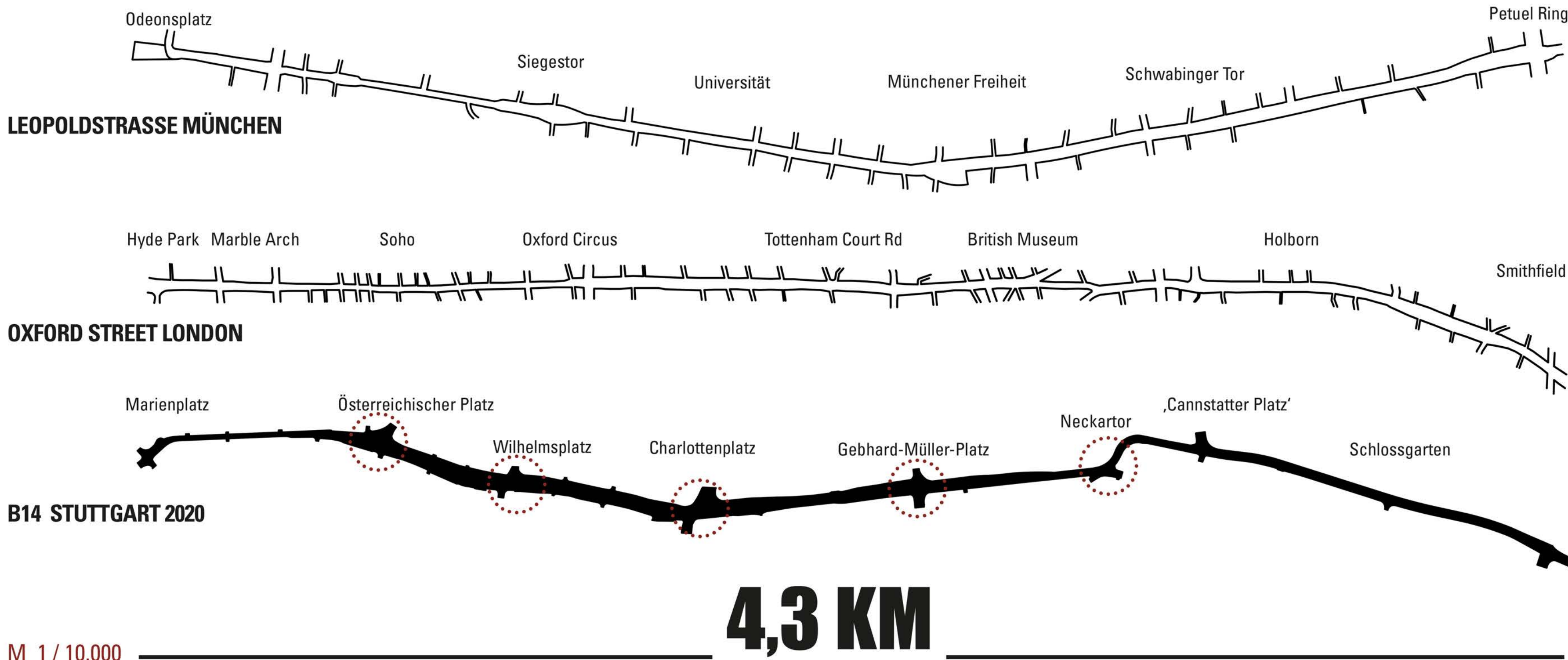


# B14

## NEUER STADTRAUM STUTT GART

### 1000 EXTRA BÄUME 500.000 QM GF NEUBAU 100 % URBANER STADTRAUM 5 NEUE STADTPLÄTZE



4,3 KM

M 1 / 10.000

# 1

### HESLACHER TUNNEL



### HAUPTSTÄTTER STRASSE

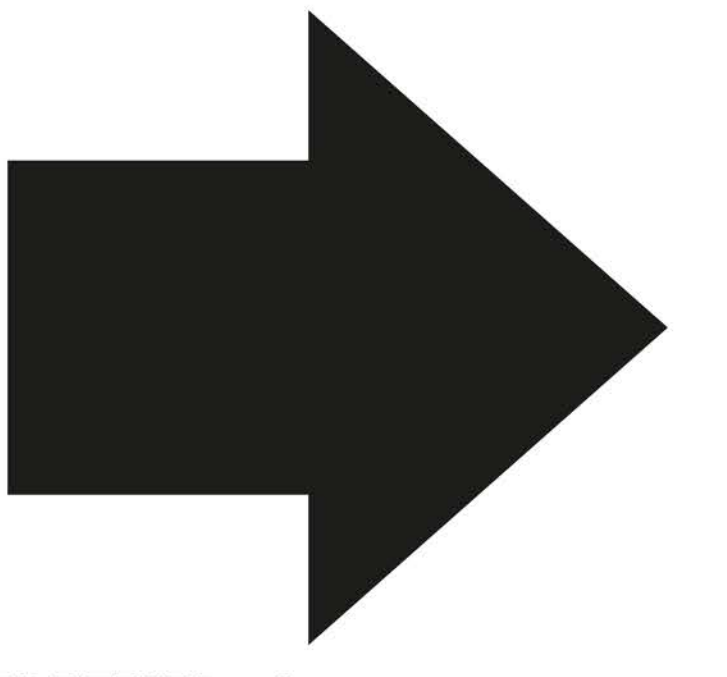
Sequenz 01. B14 Stadtraum. Der Straßenraum der B14 wirkt monoton und lang. Seine Monofunktionalität und vornehmliche MVV Orientierung lassen ihn nicht als impulsgebend sondern als staureichen Verkehrsraum erfahrbar werden. Zwar wechseln sich Plätze und Straßen ab, allerdings nur namentlich, nicht räumlich.

Wir lesen den neuen Stadtraum als eine Abfolge von Sequenzen, „Serial Vision“. Den Auftakt im Süden übernimmt der einzige Platzraum, der als solcher bezeichnet werden kann, der Marienplatz. Er stellt sich dar als Mobilitätsschwerpunkt, zugleich hipper Aufenthalts- und pulsierender Treffpunkt unterschiedlicher Bewohner und Besucher. Hier ist Stuttgart urban.

Ausgehend vom Marienplatz beginnt die Neustrukturierung der B14. Die südliche Hauptstättterstrasse mit ihrem sehr engen Raumprofil verträgt keine vier Fahrstreifen, wenn zugleich ausreichende Fußwege vorgesehen werden sollen. Die Fahrbahn wird auf zwei Fahrstreifen verjüngt, optimierte 3,0 m Breite erlauben das Passieren bei seitlich haltenden Lieferverkehren. Angedachte Raumfassungen formulieren das Potenzial platzartiger Aufweitungen für in den öffentlichen Raum wirkende Erdgeschossnutzungen. Entlang der Hauptstättterstraße sorgen schlanke Baumstellungen für Beschattung, Rhythmus und

räumliche Akzente. Als Höchstgeschwindigkeit ist entlang der gesamten B14 maximal 40km/h vorgesehen. Häufige Übergänge ermöglichen die Ost-West-Tatquerungen und verbinden die Stadtquartiere miteinander. Kleinere Baulücken werden geschlossen und reparieren die vorhandene Struktur.

Der Fly-Under zum Österreichischen Platz wird aufgegeben, der Verkehr bleibt oben. Eine begrünte Landschaftstreppe führt von Süden zum „Auge“ des Österreichischen Platzes auf die -1 Ebene in den abgesenkten, kreisrunden Platz hinab. Die „unprogrammierte“ Aktionsfläche wird von Pop-Up Nutzungen und Gastronomie gerahmt, verleiht so einen hohen Identifikationswert, schafft Raum für bürgerschaftliches Engagement, vielfältige Veranstaltungen und niveaugleiche Vernetzung zu St. Maria, zur Fahrradbindung Tübingerstrasse und den Aktionsflächen unter der Paulinenbrücke.



ÖSTERREICHISCHER PLATZ / „DAS AUGE“ LEVEL -1

## URBANER RAUM STADTSTRASSE B14

1/200



1/1000



1/2000

# 2

## MARIENPLATZ



## ÖSTERREICHISCHER PLATZ

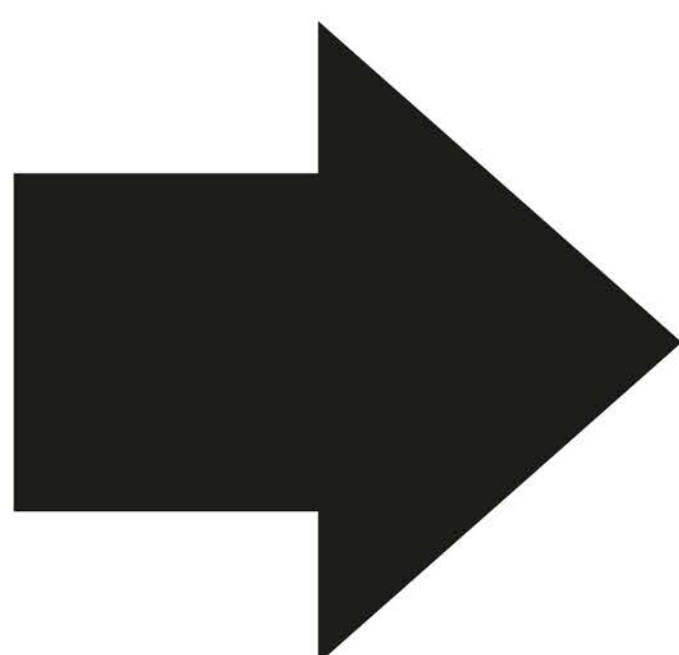
**Sequenz 02.** Am Österreichischen Platz biegt nun der City-Ring über das Brückenbauwerk der Paulinenstraße von Nordwesten in die B14 ein. Somit kommt dem Straßenraum eine eigene Kategorie und zusätzliche Funktionen zu: Da innerhalb des City Rings kein motorisierter Individualverkehr mehr möglich sein soll, wird die Umrundung der Innenstadt bedeutend. Innerhalb des City Rings darf die Innenstadt zukünftig nur von ausgewählten Nutzergruppen befahren werden und bleibt dem ÖPNV, Lieferverkehr, Taxis, Anwohnern, Fußgängern und emissionsfreier alternativer Mobilität vorbehalten.

Der Abbau der Unterführungsbauwerke ermöglicht den Verzicht auf die großdimensionierten Rampenanlagen, die eine Querungsmöglichkeit weiträumig unterbinden. Daher wird in unserem Zukunftsszenario auf alle Fly-Unders und Unterführungen verzichtet. Zusätzlich werden durch die oberirdische Verkehrsführungen Flächen für Abbiegespuren eingespart, die als zusätzliche Raumressourcen fungieren.

Die einzelnen Fahrstreifen werden zukünftig nicht nach den Verkehrsmitteln sondern nach ihrer zu fahrenden Geschwindigkeit kategorisiert: 40-20-0 km/h. Während als Höchstgeschwindigkeit entlang der gesamten B14 maximal 40 km/h auf den klassischen Fahrstreifen vorgesehen ist, wird auf der alternativen

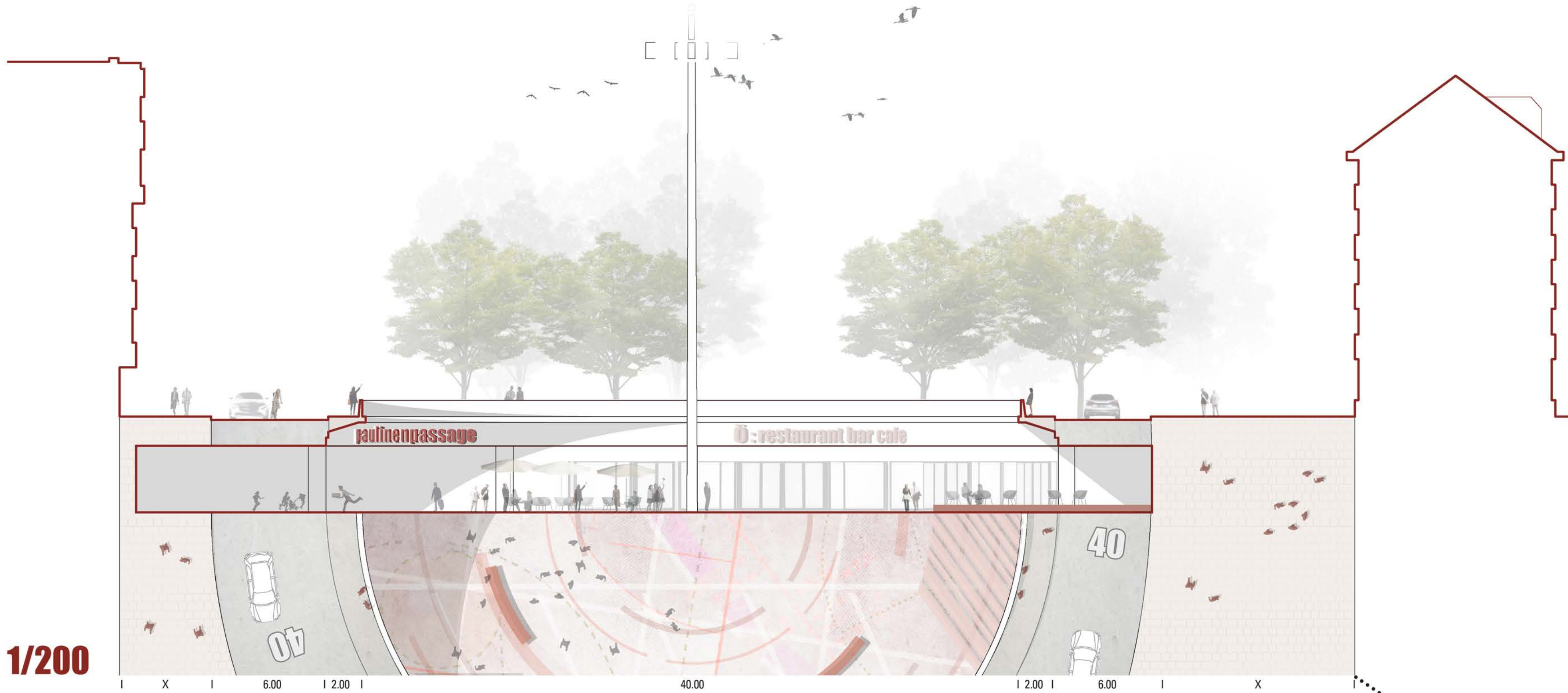
Mobilitätspur 20 km/h gefahren, die vielfältige Nahmobilität ermöglicht, für Fahrrad, Scooter, etc. geeignet ist, sowie für E- und autonome Fahrzeuge, wie das zukünftig den City Ring umrundende Loop-Shuttle.  
Die in Teilbereichen vorhandene Spur 0 km/h dient als Vorfahrt dem Drop-Off für Fahrzeuge der Logistik, Kurzzeitparkern, Sharingflotten, Ladeinfrastruktur, Behindertenstellplätzen und Fahrradparkierung.

Am Leonhardsplatz eröffnet der Rückbau des Züblin- und des Brauning-Parkhauses eine enorme Grundstücksressource für städtische Nachverdichtungspotenziale im zentralen Kernstadtbereich. Neben Wohn- und Geschäftshäusern entsteht der Neubau des Film- und Medienhaus (FMH) mit Kinosälen, Studios, Workshops und Gastronomie.  
Das Ensemble von Leonhardskirche und Gustav-Siegler-Haus erhält so mehr Abstand zur Straße und endlich einen adäquaten Platzraum mit urbaner Raumqualität.  
Zwischen dem Leonhardsplatz und dem Charfentplatz erhält der Stadtraum durch den Rückbau der B14 neue Bedeutung als Stadtstrasse mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, aktiven Erdgeschossezonen, opulenter Begrünung mit vier Baumreihen und Einbindung des existierenden Baumbestands.



## LEONHARDSPLATZ / TREFFPUNKT IM KIEZ

# BÜRGERPROJEKT ÖSTERREICHISCHER PLATZ



1/200



1/1000

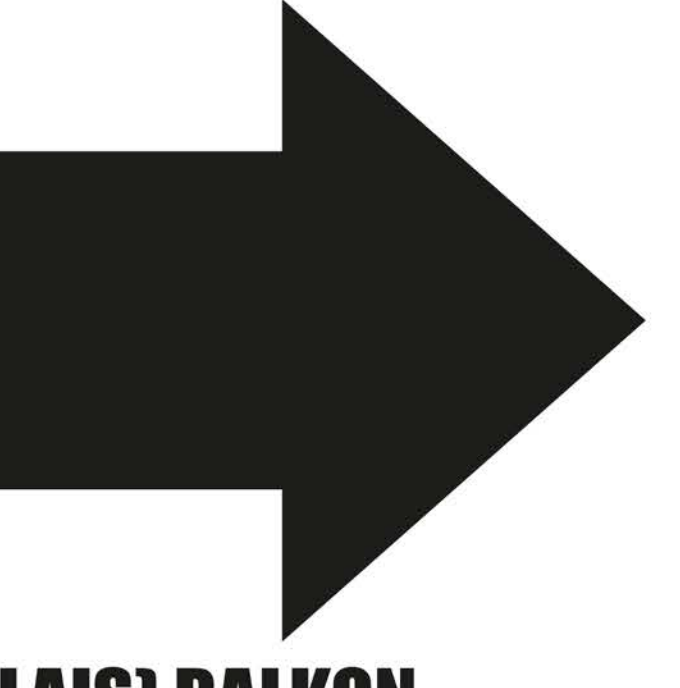


# 3

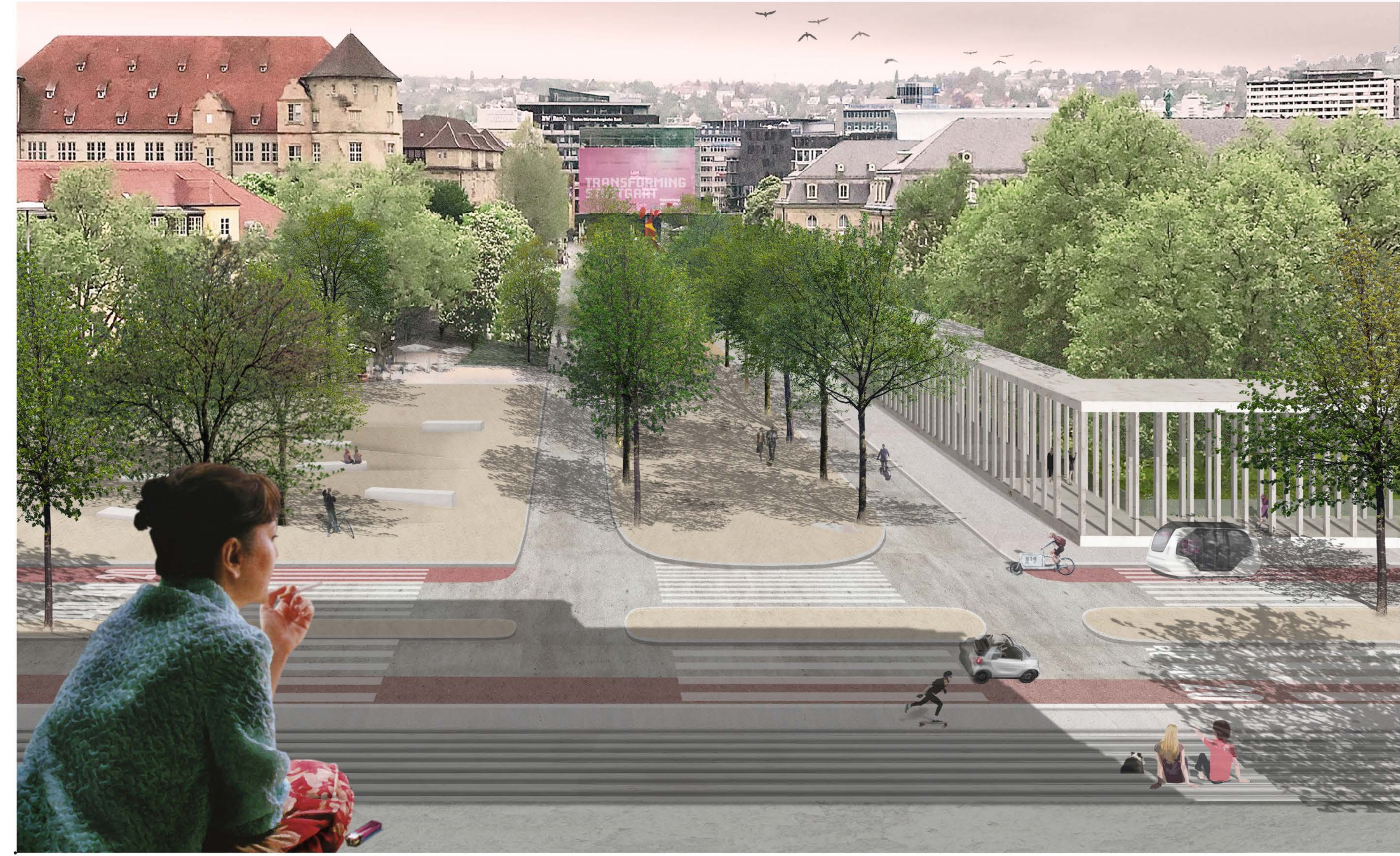
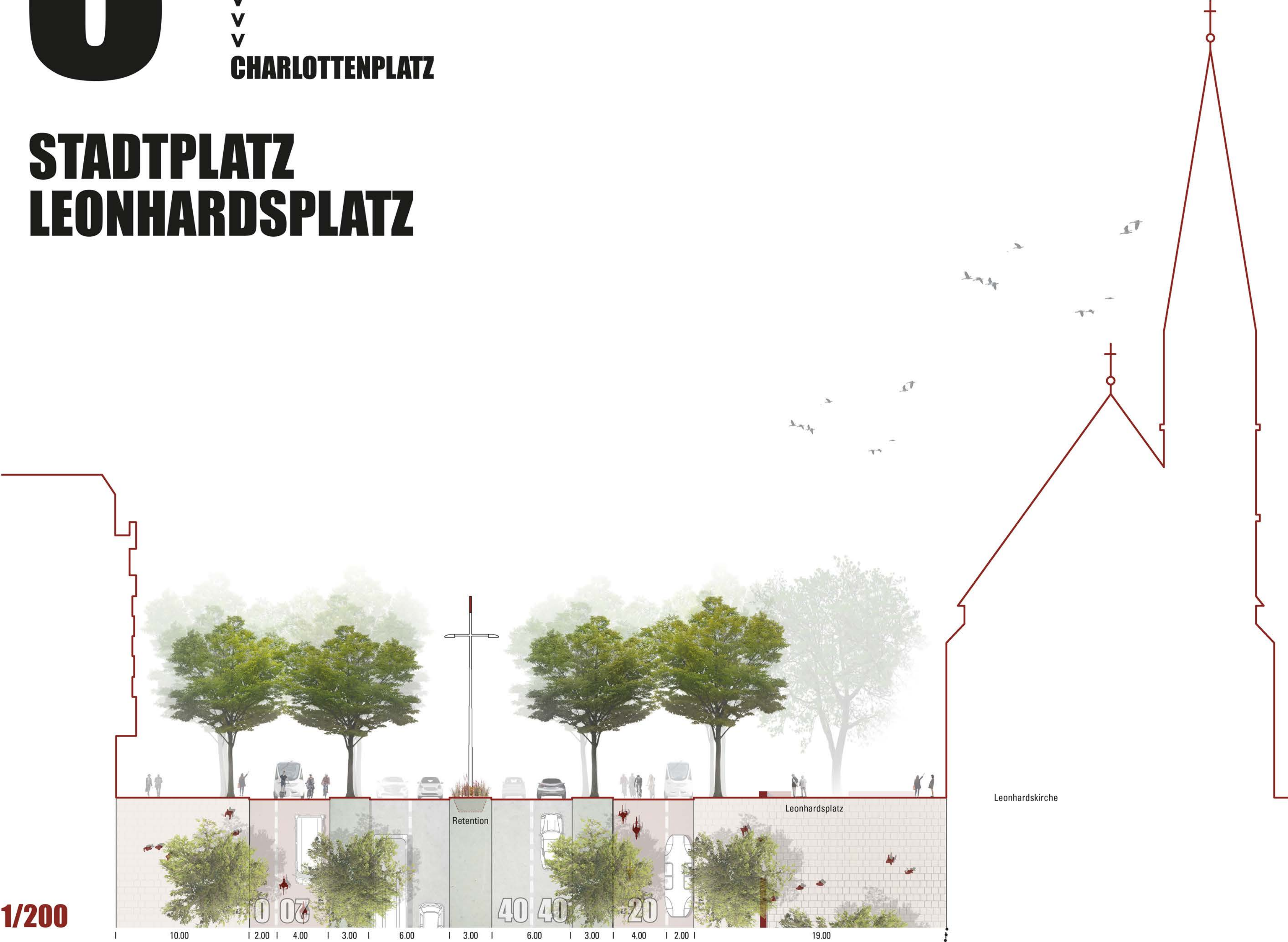
WILHELMSPLATZ  
 CHARLOTENPLATZ  
 STADTPLATZ  
 LEONHARDSPLATZ

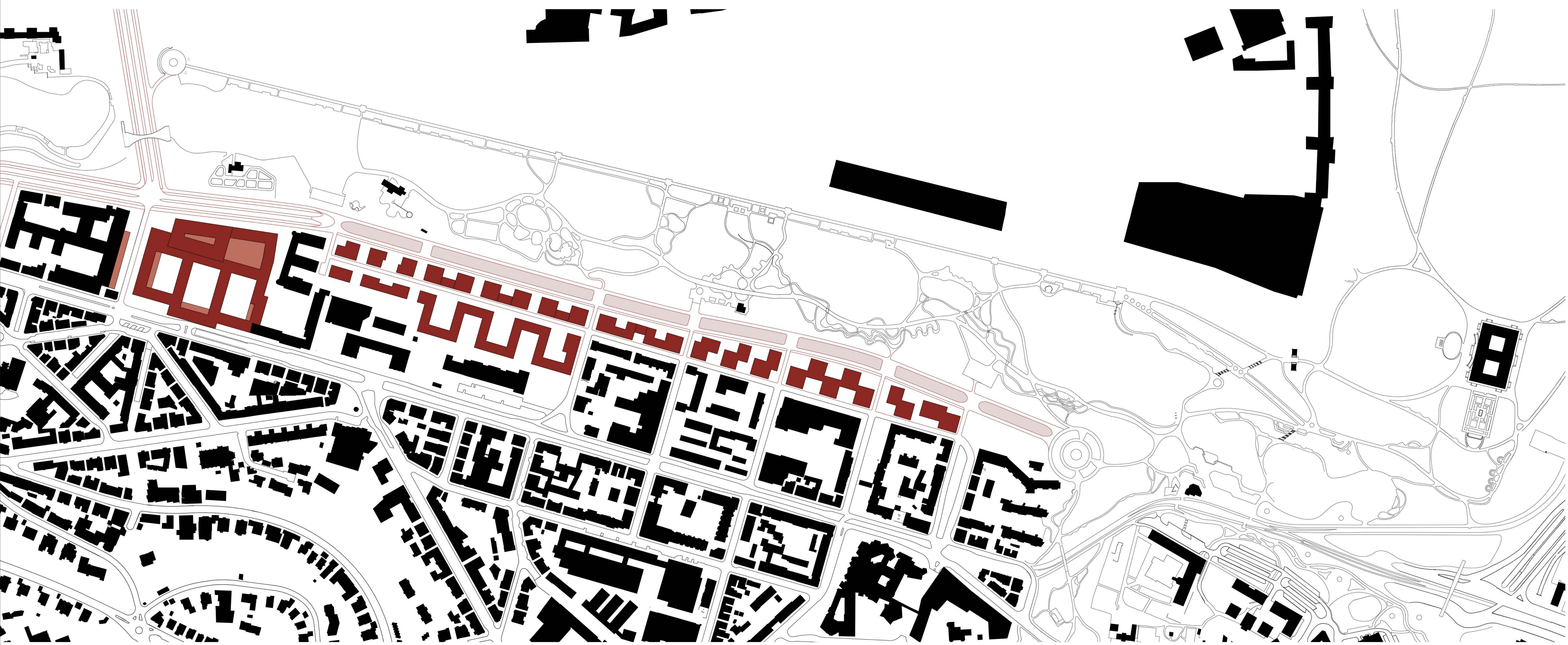
Sequenz 03. An der Planie zwischen Altem und Neuem Schloß ist Stuttgarts Erlebnisdicke am höchsten, hingegen das Raumerlebnis schwach. Durch den City-Ring wird der Planetunnel zum obsoleten Shortcut zwischen B14 und B27 und der Stadtraum an dieser sensiblen Stelle kann durch Aufgabe des Tunnels repariert werden. Der Planetunnel wird zur Museumsverbreiterung unter dem Kunstmuseum transformiert. Die Hohlräume der ehemaligen Fly-Under können zukünftig zur Speicherung urbaner Ressourcen genutzt werden. Entlang der B14 entstehen so unterirdische Kulturspeicher (Ö-Platz), Wasserspeicher (Wilhelmsplatz), Räume als Datenspeicher (Staatsarchiv) und Energiespeicher für plattform-basierte Mikromobilitätsangebote (Gebhard-Müller-Platz).

Neues wird geschaffen, wo wenig vorhanden ist. So am Charlottenplatz, eine monströse Kreuzung, mit Lärm und ohne jegliche Anziehungskraft, stellt die Achse Stadtpalais-Kunstmuseum und die neue Kolonnade am Akademiegarten nun wieder klare, aber durchlässige Raumkanten und Bezüge her. Die Planie verbindet die spannungsvolle Raumfolge von Stadtplatz, Charlottenplatz, Akademiegarten, Karlsplatz, Schloßplatz, bis zum kleinen Schlossplatz als ein architektonisches Stadterlebnis am Beginn und als Auftakt des Kulturboulevards.



CHARLOTENPLATZ / VOM STADT (-PALAIS) BALKON





# 4

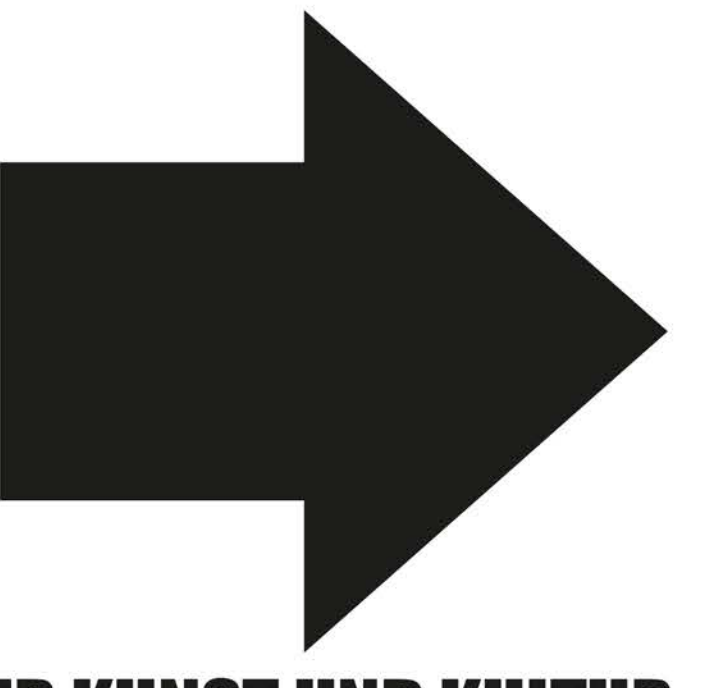
## CHARLOTTEPLATZ

- V
- V
- V
- V
- V
- V
- V
- V

## GEBHARD-MÜLLER-PLATZ

Sequenz 04. Zwischen Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz spannt sich der Kulturboulevard, kulturelles Aushängeschild der Landeshauptstadt. Die Kulturtempel der vordersten Reihe – wie das Neue Schloß, Stadtpalais, Staatsarchiv, Landesbibliothek, Landtag und Haus der Abgeordneten, Hochschule für Musik und darstellende Kunst, Haus der Geschichte, Kammertheater, Staatsgalerie, Staatsoper, Staatstheater und Stuttgarter Ballett – werden durch den Rückbau der Straße und Unterführungen erst in einen inhaltlichen Zusammenhang gebracht und durch den Boulevard räumlich in Beziehung zueinander gesetzt, und funktional miteinander vernetzt.

Der mittige Kulturboulevard der Konrad-Adenauer-Straße ermöglicht einfache Querungen und versetzte Wegebeziehungen zwischen den diversen Kulturstätten und hebt die bisherige Barrierewirkung der Straße auf. Mit seiner Baumpromenade als Allee aus Zürgelbäumen in Charakterform, wird er zum attraktiven und belebten Flanierort im Zentrum der Stadt. Die angelegerten, bedeutenden kulturellen Einrichtungen werden somit über einen hochwertigen und ausdrucksvollen Freiraum verbunden und geben hier Stuttgart einen dem Ort und der Stadt angemessenen neuen Maßstab: Der Kulturboulevard als performativer Ausstellungsort der Künste im öffentlichen Raum.



KULTURBOULEVARD / KONNEKTOR DER KUNST UND KULTUR

## CITY-RING KULTUR-BOULEVARD



**STADTRAUM**

Bedeutende Straßen sind die Schlagadern und die Infrastruktur der Stadt. Sie sind jedoch nicht nur Verkehrswege, sondern in erster Linie Stadträume, Impulse der Urbanität und des öffentlichen Lebens. Während in Paris die Avenue des Champs-Élysées oder die Wiener Ringstraße die Gesamtstruktur ihrer Stadt prägen, weisen hochfrequentierte, städtebauliche Mediane wie Londons Oxford Street oder Münchens Leopoldstraße nicht nur die exakte gleiche Länge von 4,3 km auf, sondern sind im Stadtraum etwa gleichbedeutend mit Stuttgarts B14. Die Formulierung und Raumqualität ist jedoch höchst unterschiedlich. Der Charakter der B14 ist seit der Phase des Wiederaufbaus im wesentlichen vom Transit und nicht vom urbanen Aufenthalt geprägt.

Nachdem zwischen der verkehrlichen Belastungsgrenze überschritten, die Unterführungsbauprojekte sanierungsbedürftig und die gesellschaftliche Akzeptanz für eine autogerechte Stadt längst nicht mehr vorhanden ist, ergibt sich erstmalig die einmalige Chance, die Stadtautobahn sukzessive hin zu einem repräsentativen, urbanen Stadtraum zu transformieren.

Hatte sich Stuttgart seit jeher als „Autostadt“ definiert, so gilt es dieses Selbstverständnis in die Zukunft zu transformieren und aus der Stau-/Autostadt eine zukunftsorientierte Mobilitätshauptstadt zu formulieren. Die prospektive Annahme zu einer Verkehrsreduktion um 50% eröffnet einen Rückbau der B14 zu einer prachtvollen Stadtstraße, schafft enorme Raumressourcen, Freiraumqualitäten und befördert zudem die aktuell kaum vorhandenen alternativen Mobilitätssysteme.

Die vorrangige Aufgabe ist dem Trennungseffekt entgegen zu wirken und die Vernetzung der Quartiere zu befördern. Die prägenden Platzräume übernehmen dabei die Funktion der Identifikation und bedeuten den zentralen Quartiersbezug und bewohnerorientierte Aufmerksamkeit in Teilräumen „Kiez“. Insofern verstehen wir unseren Wettbewerbsbeitrag nicht als eine rein verkehrliche Optimierung, sondern interpretieren ihn vielmehr als das Zusammenwirken von städtebaulicher Raumbindung, architektonischer Prägung, zur Mobilitätsveränderung und Klimaanpassung, verbunden mit ökologischen, energetischen, ökonomischen und smarten Teilespekten für Stuttgart.

**MOBILITÄTSRAUM**

Die stadtstrukturelle Neuorientierung im Hauptstraßennetz hat die Aufgabe und das Ziel die Nutzungsansprüche an den Straßenraum neu zu justieren. Eine Abkehr von der bisherigen Orientierung an der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit im motorisierten Individualverkehr bietet enorme Gestaltung- und Nutzungschancen für die angrenzenden Nutzungen, die betroffenen Quartiere als Ganzes und die Verkehrsmittel des Umwelverbunds. Die Überwindung von bestehenden strukturellen Barrieren, Schaffung neuer stadträumlicher Qualität, eine konsequente Aufwertung der Situation für eine neue, stadtgerechte Mobilität und damit einhergehend die Erhöhung der innerstädtischen Lebensqualität, führt bei konsequenter Umsetzung zu einer reduzierten, aber stadtgerechten Kfz-Leistungsfähigkeit.

Als zusätzlicher verkehrsbasierender Anspruch wird eine qualitativ hochwertige Nutzung der Straßennetze in Längsrichtung durch den Fuß- und Radverkehr sowie durch die neu in den Stadtraum dringenden Mikromobile formuliert. Dieses Konzept flankiert die Zielvorstellung einer Kfz-armen Innenstadt, die die zentrale verkehrliche Fragestellung besteht darin, wie viel Fläche künftig der automatisierten Mobilität entzogen werden und welche verkehrliche Qualität den anderen Verkehrsmitteln bereitgestellt werden kann. Auf sämtliche Unterführungen und Rampen für den Kfz-Verkehr wird daher konsequent verzichtet. Dieser wird künftig oberirdisch in Stadtboulevards geführt. Im Bereich des City-Rings wird der Kfz-Verkehr in der Mitte auf jeweils zwei Richtungs-fahrbahnen konzentriert, um in den Randbereichen ein adäquates Angebot für alternative Mobilitätsformen, Fuß-, Rad- und Lieferverkehre schaffen zu können.

Hierdurch wird ein dreistufiges Geschwindigkeitskonzept geschaffen, kategorisiert nach der zu fahrenden Geschwindigkeit. Während maximal 40 km/h auf den zentralen Kfz-Fahrestreifen vorgesehen ist, wird auf der alternativen Mobilitätspur 20 km/h gefahren, vielfältig geeignet für Fahrrad, Scooter, Scooter sowie für – und autonome Fahrzeuge, wie das zukünftig den City-Ring umrundende Loop-Shuttle. Die in Teilbereichen vorhandene Spur 0 km/h dient als Vorfahrt, Drop-Off, Lieferlogistik, Kurzzeitparker, Sharingflotten, Ladeflächen, Behindertenstellplätze und Fahrradparkierung. Großzügige Fußwege arrangieren das Mobilitätsspektrum in den Seitenräumen.

Die Knotenpunkte des City-Ring werden bewusst kompakt ausgebaut. Die verkehrliche Leistungsfähigkeit des MIV wird an diesen Stellen maßgeblich definiert. Der Entwurf justiert den verkehrlichen Maßstab des motorisierten Individualverkehrs neu. Dennoch behalten die Hauptstraßen ihre maßgeblichen Funktionen zur Bündelung und Abwicklung des innenstadtsbezogenen Zielverkehrs und der regionalen Dimension der bestehenden Verkehrsbeziehungen bei – aber in einem stark reduzierten quantitativen Maßstab.

**ÖFFENTLICHER FREIRAUM**

Die Stuttgarter erobern ihre Stadtraum zurück. Die Priorisierung des Individualverkehrs wird beendet zugunsten des urbanen Freiraums als Lebensraum.

Plätze. Neue urbane Plätze werden zu den aktiven Orten der Stadt, sie sind Treffpunkte, Orientierung, Identifikation, Verteiler, Knoten, Zentren und Anziehungspunkte. Sichtbar und signifikant im Stadtraum formulieren sie den spezifischen Charakter Stuttgarts. Die Individualität der einzelnen Platzräume basiert auf der Grundlage im Kontext vorgefundener Situationen. Vorhandenes wird aufgenommen, transformiert und integriert. Strukturen werden komplettiert um Verbindungen und Zusammenhänge zu stärken. Neuer Raum wird geschaffen, wo der Freiraum und die Aufenthaltsqualität fehlen. Der Stadtraum wird mit Aktivität, Nutzung und Gestaltung aufgeladener.

Strassen. Mit der Konzeption einer rückgebauten „Stadtautobahn“ wird für Stuttgart die Grundlage gelegt, die der Stadt eine gesunde Basis für eine resiliente und nachhaltige Entwicklung verleiht und eine zukunftsorientierte Perspektive aufzeigt. Die Stassenräume werden zum selbstverständlichen Teil der Stadt. Nicht nur als monofunktionaler und MIV geprägter Verkehrsraum sondern als urbaner intermodaler Mobilitätsraum verbinden sie Quartiere und deren Bewohner. Die Plätze und Straßen werden erlebbar und in ihrer Ausstrahlung für die Stadt wertschöpfend und identitätsstiftend. Die einzelnen Sequenzen der B14 bilden in ihrer Formulierung die grundlegende Substanz, für eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Stuttgarter Innenstadt. Für die unterschiedlichen Abschnitte vom Marienplatz bis zum Schwanenplatz entsteht eine Abfolge individueller und charakteristischer Freiräume, reagierend auf die jeweilige Spezifik, räumliche und funktionale Anforderung. Die Straßenquerschnitte werden mit Baumpflanzungen, konsequent und durchgängig begrünt und aufgewertet.

Ökologie. Die positiven Auswirkungen auf die stadt- und mikroklimatologische Faktoren sind neben den gestalterischen Kriterien von entscheidender Bedeutung. Der „grüne Schatten“ der Bäume reduziert in den heißen Sommermonaten die Spitzentemperaturen und verbessert die Aufenthaltsqualität in der Stadt. Die Begrünung der rund 1000 neuen Laubbaumpflanzungen liefert einen starken Impuls zu Verdunstung, Feinstaubbindung, CO2 Reduktion, Sauerstoffanreicherung, etc., ebenso generieren die Areale der rückgebauten Verkehrsflächen als blau-grüne Infrastruktur einen bedeutsamen Beitrag zu Retention, Speicherung und Versickerung von Regenwasser bei Starkregenereignissen.

**SMART SPACE**

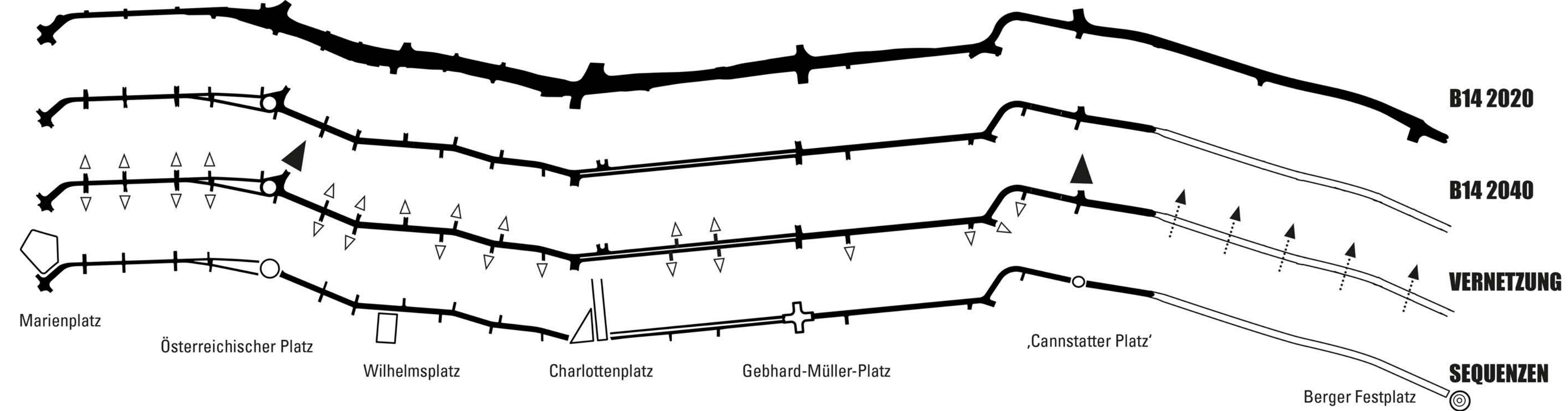
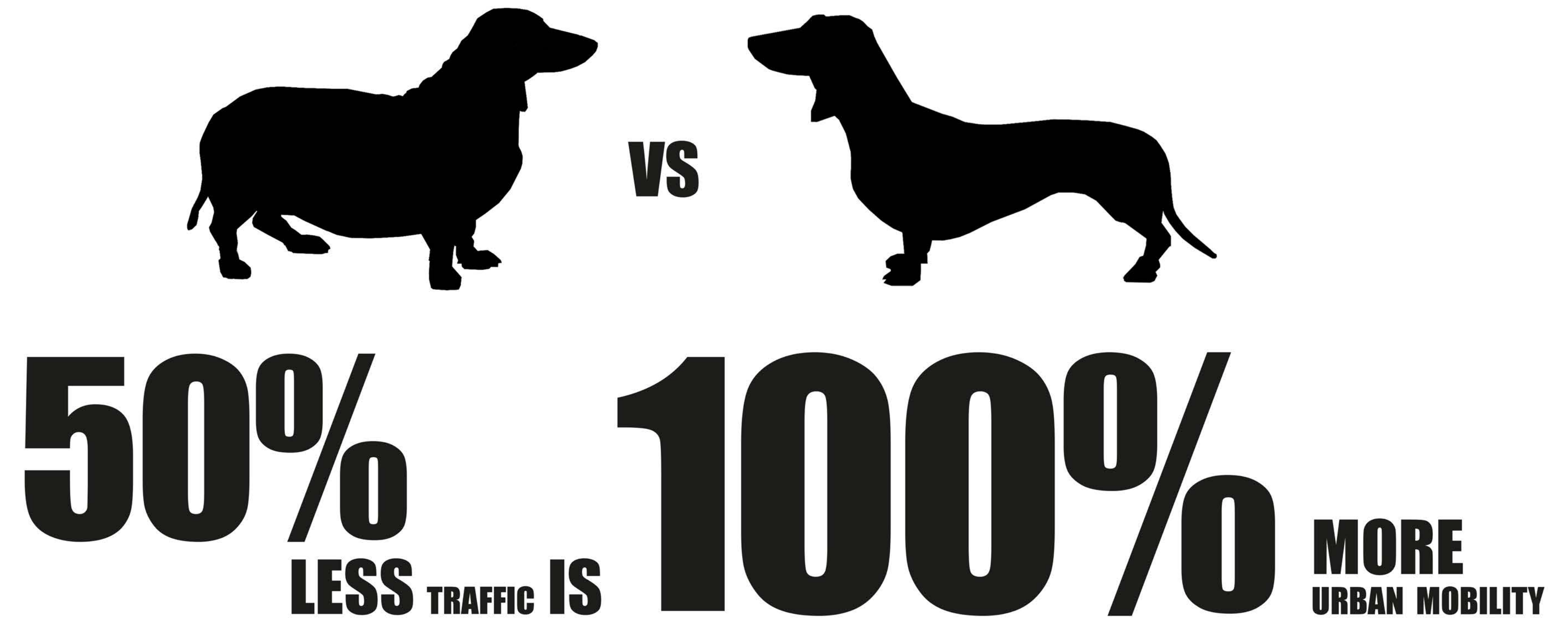
Die B14 ist heute eine kritische Infrastruktur für Versorgung, Arbeitswege und Anbindung ins Umland und als infrastrukturelles Rückgrat von großer Bedeutung für das gesamte Stadtsystem. Der Verkehrsraum bedient aktuell vorrangig die Anforderungen des motorisierten Verkehrs und grenzt anderes urbanes Leben aus. Wir entwickeln daher das Potenzial der B14 zur kritischen Resilienz-Infrastruktur weiter und streben die Transformation in einen adaptiven Stadt- und Ressourcenraum für alle Bewohner an. Die trennende Bundesstraße transformiert sich zu einem Bindeglied der Quartiere und Interessensgruppierungen. Sie verschänkt sich für den Autoverkehr, um Begegnungs- und Grünräume zu generieren, die Fußgänger und Fahrradfahrer gern nutzen. Aus dem monofunktionalen unattraktiven Individual-Verkehrsraum entsteht ein facettenreicher Identitätsraum für verschiedenste Menschen und Gruppen.

Die so entstehenden neuen Stadträume zeichnen sich durch ihre flexible Funktionalität aus, die Antworten auf tageszeiten- und saisonbedingte Bedarfe der Nutzer liefern. Eine mehrdeutige Lesbarkeit der Plätze und Längsräume ist gewünscht und kann kurzfristig variabel umgenutzt werden (z.B. Erweiterung des Straßenbereichs der Kulturmeile nach Veranstaltungsende mehrheitlich für Fußgänger). Unter Einbezug technologischer Möglichkeiten (IoT, LoraWAN, Smart Beacons) wird die Bundesstraße so zum „Smart Space“, in dem die Bewohner und Raumnutzenden die Hoheitsrechte des Straßenraumes bedarfsorientiert nutzen und mitgestalten können.

Die Umgestaltung erfolgt prozessorientiert und behutsam in einem partizipativen co-kreativen Prozess und konzentriert sich in der ersten Transformationsphase auf neuralgische Orte, wie z.B. den Österreichischen Platz oder den Kulturboulevard. Auf der Basis von Machbarkeitsstudien, Reallabors und kooperativen Betreibermodellen werden neue urbane Funktionen entwickelt, getestet und mit der Stadtgesellschaft datenbasiert evaluiert.

Fokus der gemeinwohl-orientierten Planungsprozesse wäre besonders die Schaffung von klimangepassten Aufenthaltsqualitäten und Aktivitäten für die Tageszeit, an denen der motorisierte Verkehr nicht dominiert. Die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden wird durch den Rückbau von Tunnel und Fly-Unders erreicht. Die dabei frei gewordenen Resträume können als Potenzialräume zur Speicherung urbaner Ressourcen genutzt werden und sind Bausteine der Resilienz Strategie der Stadt. Es entstehen Regenwasserrückhaltebecken, Räume für Energiespeicher und Datenserver oder für Lagermöglichkeiten für plattform-basierte Mikromobilitätsangebote. Das anpassungsfähige Stuttgart ist so für eine urbane Ressourcen-Kreislaufwirtschaft bereit und robust gegen unerwartete globale Einflüsse.

1 2 3 4 5 6



140	30	140 QM / PKW (BEI 40 KM/H + 14 PERSONEN)
		30 QM / RAD (BEI 20 KM/H)
		4,5 QM / BUS (BEI 40% AUSLASTUNG)
	4,5	0,95 QM / FUSS (BEI 4,5 KM/H)

**5 NECKARTOR  
CANNSTATTER STRASSE**

**MOBILITÄTS-HUB  
HAUPTBAHNHOF SÜD-OST**

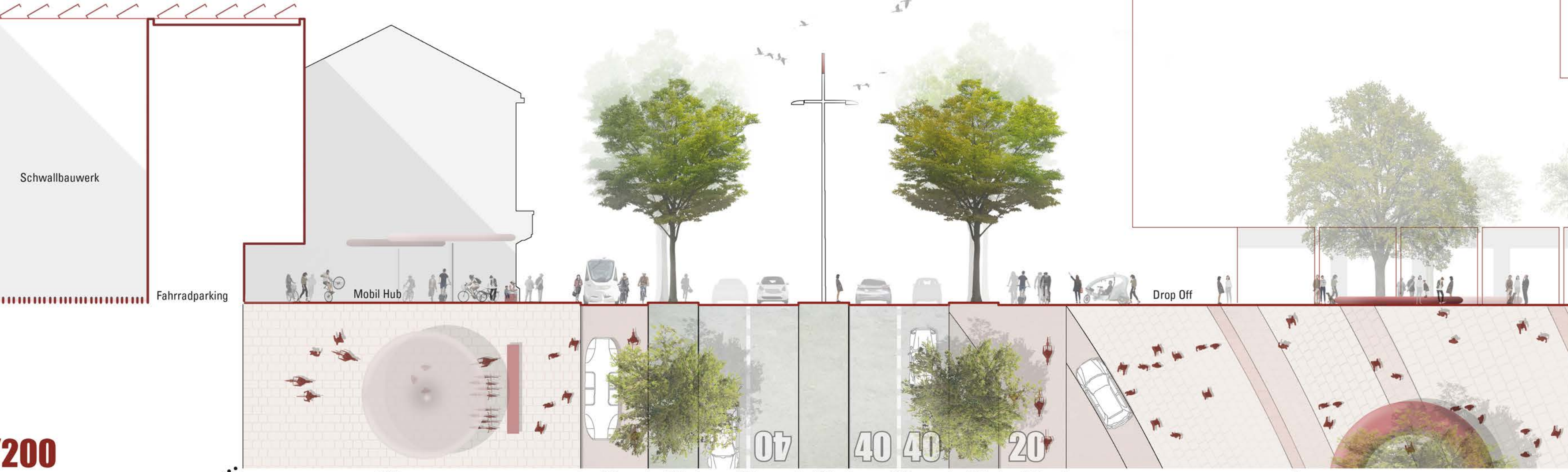
**Sequenz 05:** Im Bereich des Südost-Ausgangs des neuen Stuttgarter Tiefbahnhofs wird der City-Ring zum wichtigen Infrastrukturknoten der Innenstadt. Da die Schillerstraße zukünftig für den MIV gesperrt werden soll, wird der Haupteingang des neuen Bahnhofs am Arnulf-Klett-Platz vorrangig von Taxis und Bussen angefahren. Der Bahnhofplatz Süd am City Ring wird damit zum gut erreichbaren Drop-off und Pick-Up Point für die Stuttgarter sowie intermodale Drehscheibe für unterschiedlichste Mobilitätsangebote, sämtliche ÖPNV Anschlüsse, Sharing-Flotten zur individuellen Weiterfahrt, Mikro-Mobile zur Bewältigung der letzten Meile und das „Loop-Shuttle“ zur zirkulierenden Umrandung des City-Rings.

Gegenüberliegend wird das Schwallbauwerk in ein Rad-Park-Haus integriert, welches umlaufend mit einer belebten Hülle das funktionale Technikgebäude kaschiert. Im ehemaligen Fly-Under zwischen Konrad-Adenauer- und Willy-Brandt-Straße entsteht ein Energie- und Mobilitätsspeicher, in dem die Flotte der E-Mobile gewartet und aufgeladen werden kann. Der neue Gebhard-Müller-Platz wird damit zum Mobilitäts-Hub und bietet eine robuste und flexible Infrastruktur für sich rasant entwickelnde Mobilitätsangebote.

Somit treffen am Bahnhofplatz Süd unterschiedliche Etappen der Stadtentwicklung zusammen und werden durch die konzentrierte Maßnahme miteinander vernetzt.

Denn neben dem Neubau des Tiefbahnhofs und der Stadterweiterung auf dem ehemaligen Gleisfeld, wird der Ort zur zentralen Position im City-Ring mit Aufenthaltsqualitäten. Er formuliert das Entrée zum Mittleren Schloßgarten, formuliert die Adresse für das Planetarium und orientiert das Innenministerium in Richtung Innenstadt. Mit der neuen U-Bahnstation Staatsgalerie fungiert er zudem als nördlicher Auftakt zum Kulturboulevard und besetzt mit einer signifikanten aber durchlässigen Gebäudekonfiguration mit hybrider Nutzung den Kreuzungspunkt zur Schillerstraße.

**HBF / INTERMODALER UMSTIEG / MOBILITÄTSSCHNITTSTELLE**



## A VERSCHLANKEN >> RAUMGEWINN

Road Diet - Verschmälerung des Raumes MIV - less is more!  
 Neue Raumressourcen erzeugen Nutzungen und Aufenthaltsqualitäten  
 Stärkung von Raumkanten und Quartiersidentitäten  
 Schaffung von Begegnungs- und Aufenthaltsräumen  
 Charakteristische Erdgeschossnutzungen und Freiraumgestaltung

## B OBEN BLEIBEN >> ROBUSTHEIT

Rückbau aller Unterführungen erzeugt Mobilität ohne Hierarchien  
 Überwindung der räumlichen und gesellschaftlichen Trennungen  
 Erzeugung multi-funktionaler Räume mit Aufenthaltsqualitäten  
 Zukunftsorientierte und multiple Mobilitätsformen  
 Priorisierung klimafreundlicher Versorgungsinfrastruktur

## C VERNETZEN >> INTEGRATION

Verbindungen entstehen durch neu geschaffene Querungen  
 Abhängige Stadtteile kontextuell integriert und reaktiviert  
 Erhöhung der Durchlässigkeit durch Aufhebung der Trennwirkung  
 Stärkung täglicher Wegestrecken und Alltagsabläufe  
 Ausprägung und Stärkung der Straßenränder  
 Plätze als Knotenpunkte im Stadtraum

## D RAUM BILDEN >> IDENTITÄT

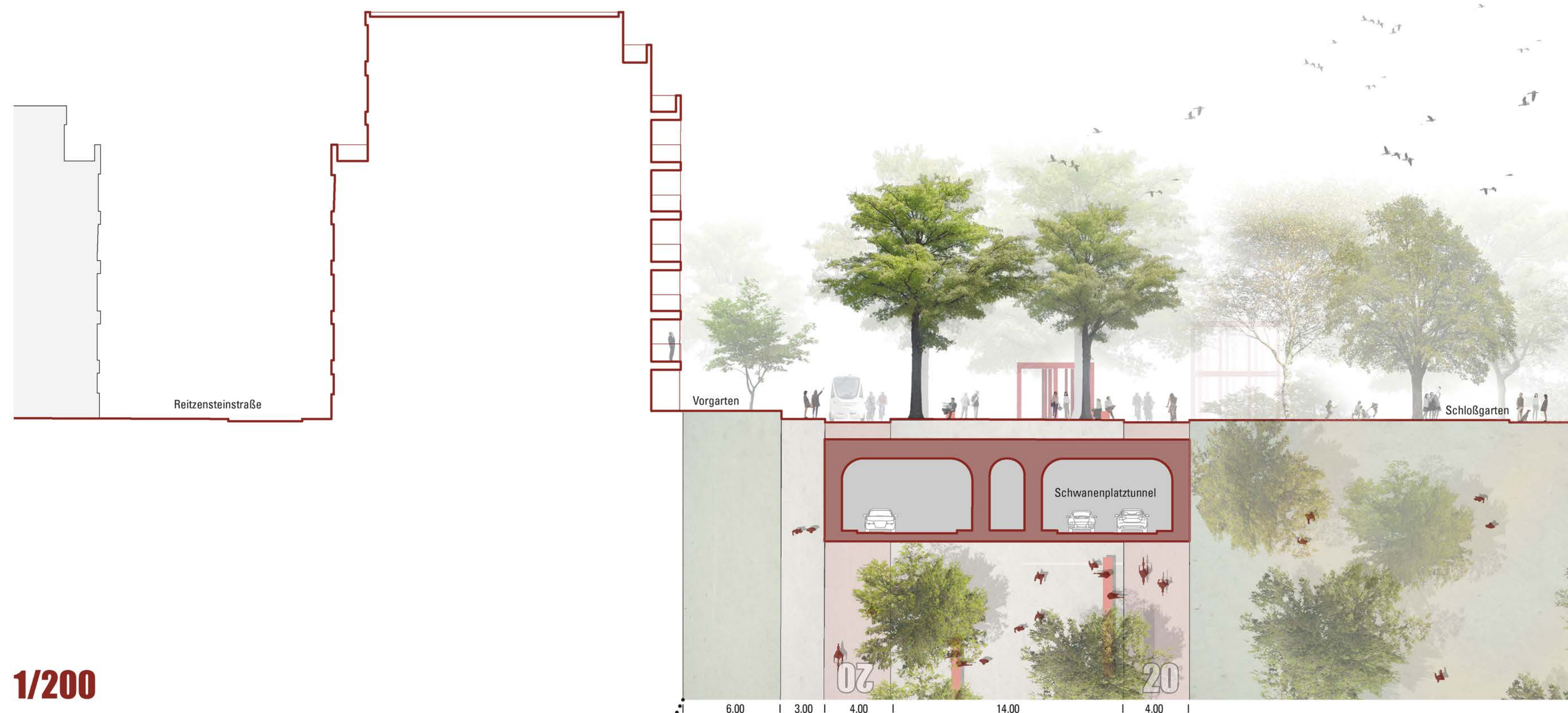
Sequenzierung durch eigenständige Orte, Plätze und Quartiere  
 Taktung der Nachbarschaften durch Stärkung vorhandener Identitäten  
 Reparatur der Raumkanten und Formulierung von Treffpunkten  
 Anwohner und Nutzer „erleben“ ihre Stadträume und prägen den Charakter  
 Co-kreative Planungsverfahren sorgen für Akzeptanz und Teilhabe

## E FLEXIBEL SEIN >> PROGRAMME

Sukzessive Transformation ermöglicht eine schrittweise Stadtraum Anpassung  
 Reallabore dienen der Visualisierung des Strukturwandels  
 Erprobungsphasen durch temporäre oder flexible Nutzung  
 Integration von Pionieraktivitäten in formelle Planungsprozesse (Ö-Platz)  
 Möglichkeiten für Interims-, saisonale oder tageszeitliche Programmierung

# 6 GANNSTÄTTER STRASSE SCHWANENPLATZTUNNEL

## QUARTIERSPROMENADE PARK LANE



1/200



1/1000

## 01 GRÜNE-BLAUE INFRASTRUKTUR /

Mikroklimatische Einflussnahme durch Straßenraumgestaltung  
 Durchlüftung und Verschattung entstehen durch ausgeprägte Baumbegrenzung  
 Alternative Mobilität und Begrünung leisten Beitrag zur CO2 Senkung  
 Reduktion klimawirksamer Emissionen und Bedeutung als Kaltluftschneise  
 Regenwasserrückhalt für Starkregen in Fly-Unders, Tunnel und Unterführungen  
 Retention ermöglicht Freiraum- und Gebäudeklimatisierung  
 Reduzierung der Effekte urbaner Hitzeinseln

## 02 SMARTE INFRASTRUKTUR /

IoT-basierte dynamische Beleuchtungssysteme  
 Smarte Bewässerungssysteme von Stadtgrün  
 Stadtraummobilien als intelligente Gestaltungselemente inkl. LoraWAN  
 M-Stationen als urbane Möbel fungieren als „Endgeräte“ smarter Infrastruktur  
 Datenerhebung tagesaktueller Energie-, Klima- und Umweltdaten  
 Kommunikation der Umweltdaten durch offene Geo-Datenplattform

## 03 CO-KREATION /

Verbindung der urbanen Quartiere miteinander und deren Interessensgruppen  
 Aktivitäten gemeinschaftlicher Raumproduktion bereits im Transformationsprozess  
 Citizen Science' als Gemeinwohl-orientierte und generationsübergreifende Projekte  
 Entwicklung und Betrieb der B14 Transformation als „PPP-People“ Projekt  
 Flexible Nutzungen befördern Stadtlabore kulturelle und soziale Zentren

## 04 AGILE MOBILITÄTSSYSTEME /

City Ring als „Loop“ alternativer Mobilität samt angelegter M-Stationen  
 Electric Autonomous Transportation arrondiert klassischen öffentlichen Nahverkehr  
 Mobility as a Service (MaaS) als Plattform lokaler digitaler Mobilitätsdienstleistungsanbieter  
 Internodale Vernetzung öffentlicher, individueller, Sharing und alternativer Mobilität  
 Digitale Integrierte Nahverkehrsplanung (Buchung, Bezahlung und Echtzeit-Routenplanung)

## 05 RESILIENTE SPEICHERSYSTEME /

Ehemalige Verkehrsbauten und Unterführungen werden zu Ressourc Räumen urbaner Speichersysteme  
 Wasserspeicher zur Regenwasserretention bei Extremwetterereignissen  
 Wärmespeicher als Register zur Gebäudetemperierung durch Wärmepumpen  
 Stromspeicher für regenerative Energien  
 Datenspeicher zur Sicherung lokaler Datenserverhoheiten  
 Kulturspeicher als Ort kultureller Begegnung und Ausbildung von Akteursnetzwerken  
 Mobilitätsspeicher als Lager- und Ladestation alternativer Mobilitätslogistik



Sequenz 06. Der letzte verbleibende Tunnel im Wettbewerbsgebiet entlang der B14 ist der nördliche Schwanenplatztunnel. Im Gegensatz zum Rückbau der anderen unterirdische Bauwerke wird dieser mittelfristig verlängert und an den City Ring angebunden. Die umfangreiche Maßnahme erscheint plausibel begründbar, um den gesamten Stadtteil Stuttgart-Ost eine Öffnung zum Unteren Schloßgarten und das „Grüne U“, zu ermöglichen, eine Verbindung zum zukünftigen Stadtquartier Rosenstein zu schaffen und den Stadtteil somit effektiv in die Kernstadt zu integrieren.

Parzellierungsstruktur des Wohnstandorts erlauben vielfältige Wohnformen, wie Genossenschaften, Baugruppen, geförderten und freifinanzierten Wohnungsbau in Konzeptvergabe sowie Hotels, Apartment-Housing und experimentelle Wohnformen. Die bisherige Rückseite an der Stadtautobahn wird zur qualitativsten Situation am Schloßgarten.

Im Gegenzug zum Wegfall der Stadtautobahn in dieser Sequenz entsteht die Park Lane, eine (städte-)baulich geprägte Stadtkante am Park, mit direktem Freiraumzugang. Entlang der landschaftlich geprägten Promenade ist oberirdisch ausschließlich alternative Mobilität vorgesehen. Die neuen Grundstücke mit bester Wohnlage werden „von hinten“ über die Reitzensteinstraße und deren Verlängerung erschlossen. Die Lage im Stadtraum, die Nähe und Erreichbarkeit des Zentrums, der urbane Mix und die

## WOHNEN AM SCHLOSSGARTEN / TREFFPUNKT PARK LANE

