

NEUER STADTRAUM B14 STUTTGART - MITTE QUERGEDACHT

Ein Relikt aus einer anderen Zeit. Der Stadtraum B14 muss wieder echter öffentlicher Raum werden, mit mehr Platz für urbanes Leben, aktive Mobilität (Fußgänger und Fahrrad), mehr Grün und viel weniger Autos. Ein konsistentes Umdenken ist nötig, um das was heute die größte Barriere ist, wieder zu einem attraktiven und lebenswerten Bestandteil Stuttgarts zu machen.

You can't build your way out of traffic congestion, wissen einige Verkehrsplaner schon lange. Nach der Logik der induzierten Nachfrage ist es nicht unbedingt zielführend, in die Verbesserung des Verkehrsflusses zu investieren, um das Problem ‚Stau‘ zu lösen. Mehr an neuem Asphalt zieht nämlich mehr neuen Verkehr an. Im Umkehrschluss heißt dies, dass weniger Asphalt nicht automatisch zu mehr Stau führt, da es den Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsformen fördert.

Die B14 als Fluss zu betrachten, kann einen anderen Umgang mit Verkehrsströmen inspirieren. Ist der (Verkehrs-) Fluss unten im Tal zu stark, muss man weiter oben den Zufluss begrenzen. Pflörtneranlagen an allen Einfahrten der B14 und der B27, sowie P&R Angebote an der B14 ‚puffern‘ den Zustrom. Ein Fluss ist kein Kanal. Eine permeablere, feinere Struktur an den Knoten, spielt dort Raum für Fußgänger und Radfahrer frei, bietet aber auch Autofahrern mehr Optionen und vermindert so Umwege.

Der Mensch ist kein Maulwurf. Er gehört nicht unter die Erde, selbst wenn er im Auto sitzt. Auf der Asphaltlandschaft des Gebhard-Müller-Platzes herrscht heute noch Tristesse. In der darunterliegenden Klettpassage tummeln sich dahingegen die Passanten. Viele der kleineren Passagen unter der B14 sind Angstträume und sollten abgeschafft werden. Fußgänger, Cafés und Geschäfte gehören an die frische Luft und dürfen gesehen werden.

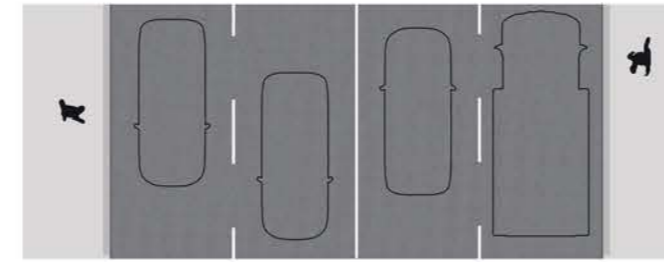
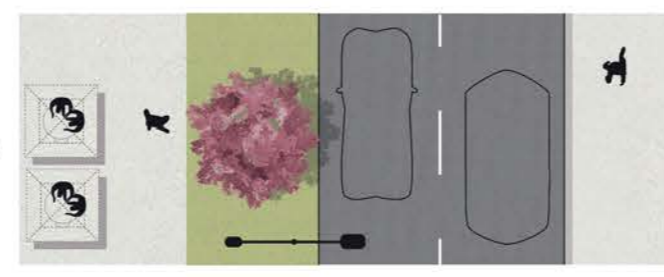
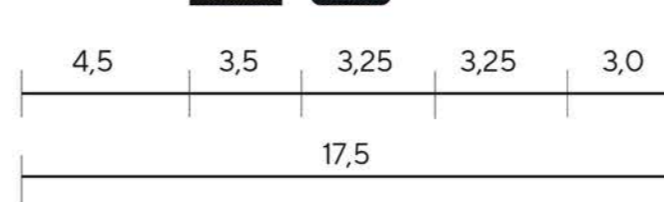
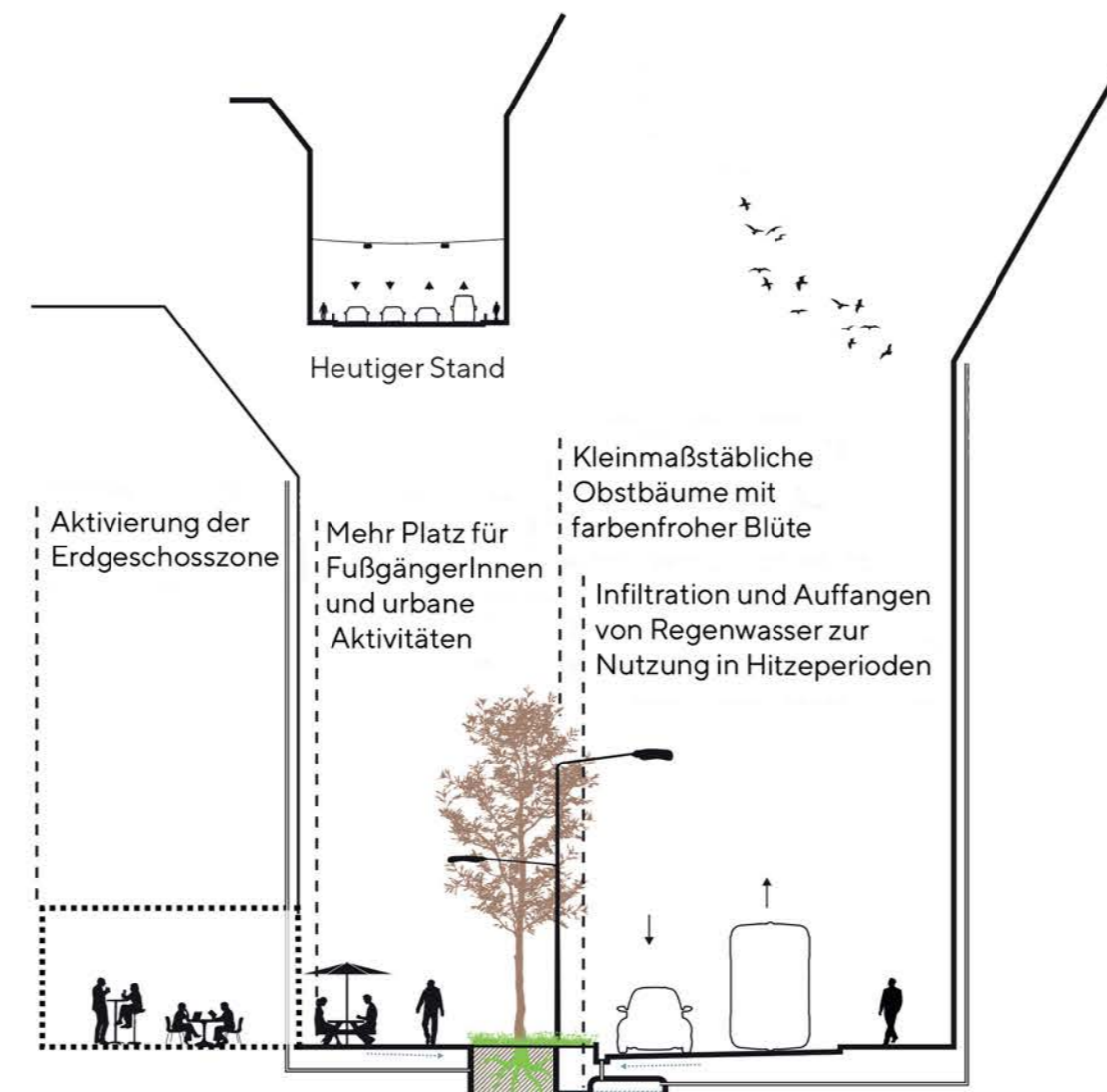
Jeder Staffel eine Querung. Anstelle der heutigen Fußgängerunterführungen braucht es ebenerdige Querungen. Und das nicht nur bei den Plätzen, sondern bei allen Verknüpfungen mit der Stadt, vom Marienplatz, über den Gebhard-Müller-Platz, bis zur Villastraße. Die charakteristischen ‚Stuttgarter Staffeln‘ bilden die sichtbaren Ausgangspunkte für einen inkrementellen Transformationsprozess. Beginnend mit einer Staffel, hin zu einer verbundenen Gesamtstruktur, bei der die Querung genauso wichtig ist wie die Längsrichtung.

Langsam fahren geht schneller. Der Verkehr in der Stadt ist nicht nur sicherer, sondern auch effizienter, wenn alle Autos nur ein wenig langsamer fahren. Es kommen dadurch obendrein sogar auch alle im Durchschnitt schneller ans Ziel. Denn durch einen langsameren, aber gleichmäßigeren Durchfluss kann der gleiche Verkehr platzsparender, sicherer, und flotter wie bei Stop-and-Go abgewickelt werden. Neu Technologien, wie das (teil-) autonome Fahren und intelligente Signalanlagen werden diesen Effekt noch verstärken.

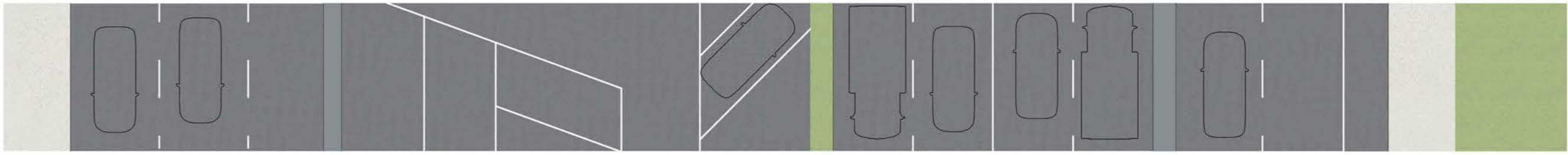
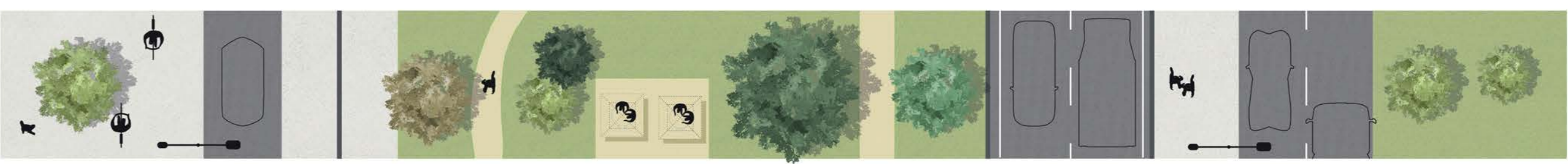
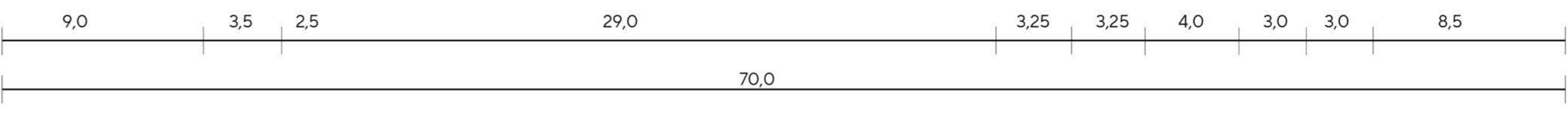
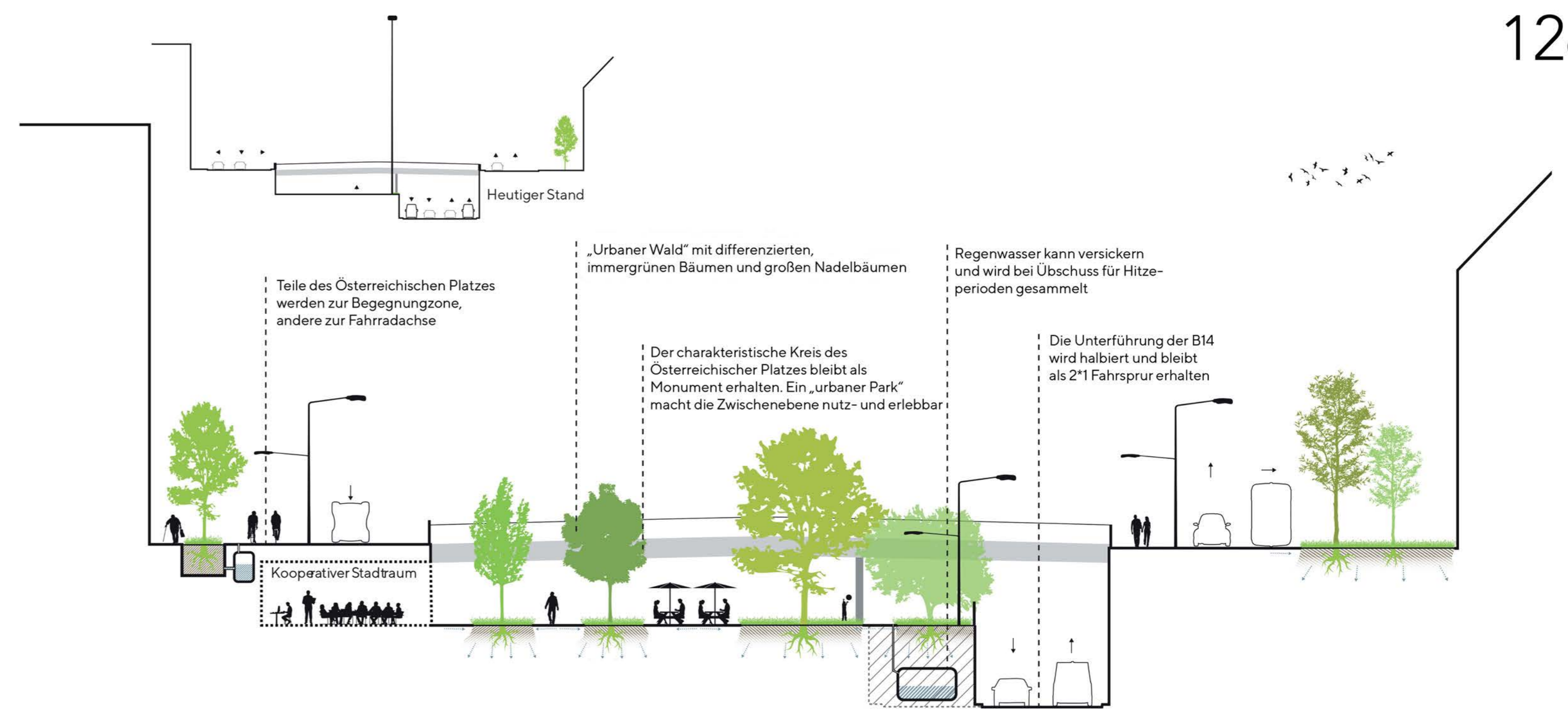
„Manchmal ist das Auto eine fantastische Alternative“ werden die Stuttgarter sagen, wenn aus den heutigen Parkhäusern Mobilitätshubs geworden sind, die den Autoverkehr abschöpfen und attraktivere Alternativen für die ‚Last-Mile‘ bieten. So werden beim neuen Film- und Medienhaus neue Knotenpunkte mit Stadtbahnanschluss, E-Rädern, neuen Formen der Sharing- und Mikromobilität, und einer Vielzahl anderer städtischer Funktionen, entstehen.

2000 Bäume bis 2050. Die Starkregenereignisse nehmen zu. Es wird im Sommer zu wenig und im Gegenzug punktuell viel zu viel Wasser geben. Die Anzahl der Hitzetage und die der tropischen Nächte wird steigen. Gerade die schwächsten Bewohner Stuttgarts werden darunter am meisten leiden. Was hilft? Großflächig entsiegeln. Regenwasser als Ressource verstehen und in großen Mengen Bäume anpflanzen.

Der Österreichische Platz als Monument. Irgendwann wird die B14 dann keine trennende Schneise im Herzen der Stadt, sondern eine lebenswerte Verbindung sein. Sogar der Österreichische Platz wird dann ein lebendiger, grüner vielfältig genutzter Freiraum sein. Und vielleicht wird er als einzige verbleibende Unterführung zu einem Ort der Erinnerung werden. Wie der Checkpoint Charlie in Berlin, eine Reminiszenz an die (gar nicht so) „gute alte Zeit“ der autogerechten Stadt.



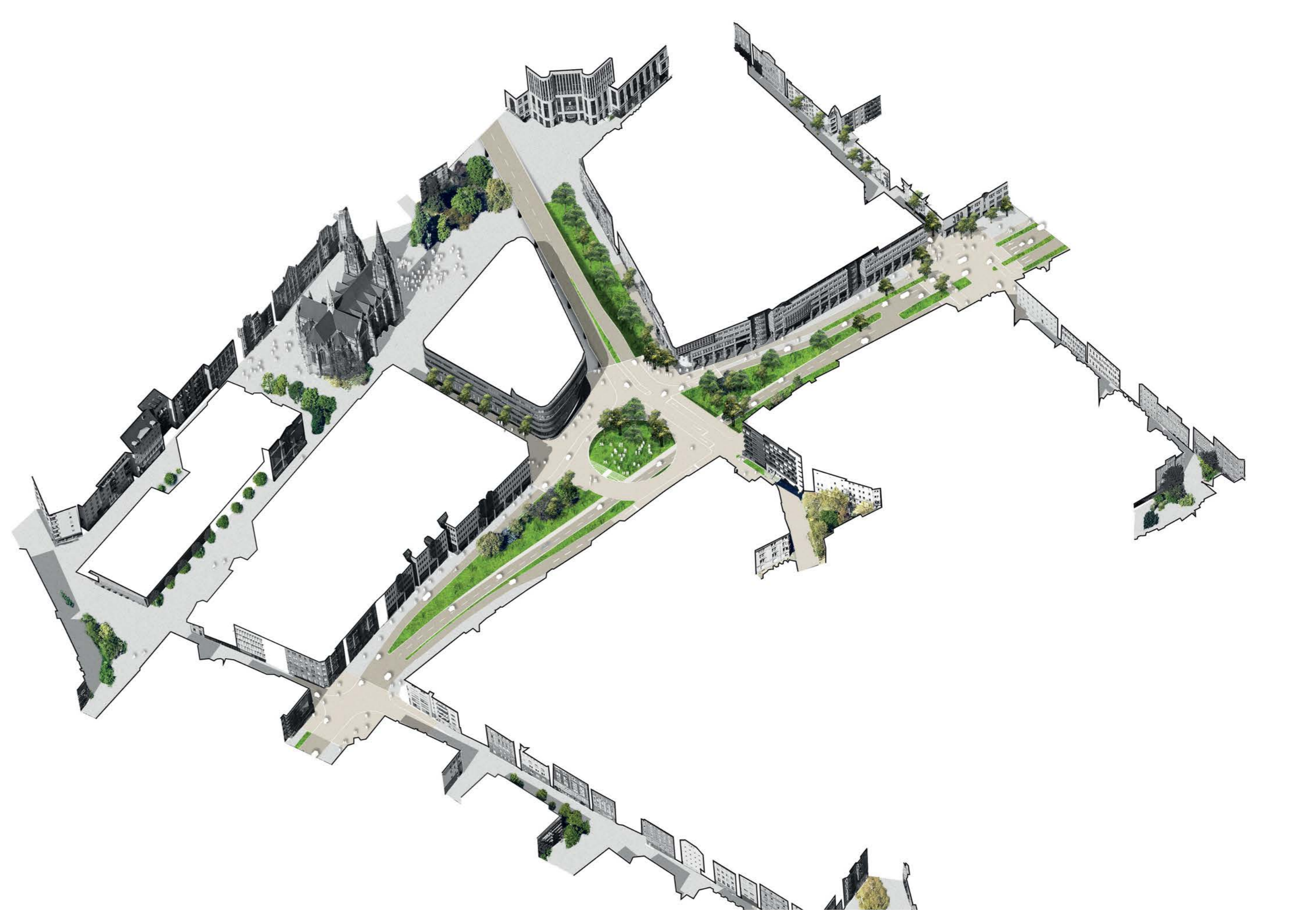
Schnitt 1 - Hauptstätter Straße, M 1:200



Schnitt 2 - Österreichischer Platz, M 1:200



Perspektivische Darstellung 1 - Hauptstätter Straße aus FußgängerInnen-Sicht



Perspektivische Darstellung 2 - Luftbild zum neuen Österreichischen Platz

QUERDENKEN.

Öffentliche Räume sind die Essenz urbanen Lebens. Eine effektive Möglichkeit, ihre Qualität und Quantität in Stuttgart zu erhöhen, ist die Transformation von Verkehrsräumen in echte öffentliche Räume. Diese Transformation, die in Richtung einer nachhaltigen Mobilität und einem allgemein verringerten Verkehrsaufkommen abzielt, kann auch entlang der B14 in Stuttgart Mitte umgesetzt werden. Hierzu bedarf es zuallererst einer gerechteren Verteilung des vorhandenen Raums unter den verschiedenen NutzerInnen. Der politische Grundsatzbeschluss zur Halbierung des Verkehrsaufkommens des motorisierten Individualverkehrs ist dabei eine wichtige Voraussetzung. Eine Änderung der Mobilitätskultur braucht entsprechende Rahmenbedingungen: wo es sichere und komfortable Alternativen gibt, werden sich auch Menschen bereit erklären, ihre Verkehrsmittelwahl zu überdenken.

Bei der Entwicklung einer Zukunftsvision für den Stadtraum der B14, gibt es lokale, aber auch globale Aspekte zu beachten. Die Mobilität in unseren Städten wird sich (vielleicht nach der Corona-Pandemie noch schneller als zuvor) verändern. Berichte aus der Zeit des Lock-Down aus „der Autostadt Deutschlands“ zeugen davon, dass sich RadfahrerInnen mutig auf die Straßen der B14 getraut haben und sich auf den leeren Straßen der „Stadtautobahn“ mit Sicherheit, Freiheit und ohne gesundheitliche Bedenken bewegen konnten. Die derzeit noch hohen Stickoxid- und Feinstaubwerte, Hitzeinseleffekte und Starkregenereignisse werden das (Mobilitäts-)Verhalten der Menschen kurz- oder mittelfristig ebenso beeinflussen, wie sich verändernde Lebensstile und das wachsende Gesundheitsbewusstsein der BürgerInnen. In Gesellschaft und Politik werden Fahrbeschränkungen in Innenstädten, Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs und die Förderung von Radverkehr und Carsharing-Angeboten diskutiert und teilweise schon umgesetzt. Aber auch technologische Innovationen, wie elektrisches und (teil-)autonomes Fahren, aber auch gesellschaftliche Tendenzen, wie Arbeitszeitflexibilisierung, das Arbeiten im Homeoffice und mit Videokonferenzen, werden in den nächsten Jahrzehnten Auswirkungen auf die urbane Mobilität haben. In welche Richtung diese Neuerungen die Stadt verändern, können wir jetzt schon steuern, indem wir sie als Ausgangspunkte für unsere Überlegungen zur räumlichen und verkehrlichen Gestaltung der B14 miteinbeziehen. Wir erwarten, dass, ähnlich wie heute schon in Kopenhagen, Utrecht oder Paris, die aktive Mobilität, vor allem Radfahren, auch in Stuttgart weiterhin einen Aufschwung erleben wird. Als effizientes, kostensparendes und nachhaltiges Fortbewegungsmittel bietet das Rad den Menschen Freiheit, Gesundheit und Wohlbefinden.

Alle diese Trends fragen um eine andere umfassendere Sicht auf den öffentlichen (Verkehrs-) Raum. Bei der Transformation von Verkehrsräumen spielen jedoch nicht nur die verkehrlichen Gesichtspunkte eine Rolle, sondern ein breites Spektrum an Aspekten, die entscheidend für die Qualität der urbanen öffentlichen Räume sind. Diese können in sechs Metaebenen gefasst werden: das Verknüpfen, das Teilen von Raum, die Beteiligung, der Metabolismus, die Belebung der lokalen Ökonomie und eine frugale Ästhetik.

DAS VERKNÜPFEN.

Die B14 ist kein isolierter Stadtraum, der für sich allein steht. Als Hauptverkehrsachse, die der Talsohle folgt, ist sie das Rückgrat der Landschafts- und Mobilitätsnetze Stuttgarts und Umgebung. Es geht darum diesen Stadtraum wieder auf eine intelligente, sinnhafte Weise mit den aktuellen und zukünftigen Netzwerken zu verbinden. Dazu muss man herauszoomen und das Studiengebiet in seinem Kontext begreifen, um positive Entwicklungen und Ambitionen auch auf größerer Maßstabsebene enterferisch zu verstärken.

Landschaftlich wird der neue Stadtraum B14 durch ein erkennbares und regelmäßiges Baumraster verbunden. Dieses setzt sich aus verschiedenen Sequenzen zusammen, die je nach den durchquerten Stadtteilen, der Höhe und Nutzung der Bebauung, sowie der anliegenden Grünräume, unterschiedliche Atmosphären bieten und sich an den Schnittstellen überlagern. Das Freiraumkonzept wertet die Räume um die B14 sowohl in der Längs- als auch in der Querrichtung auf. Diese Verbindungen, die (so vorhanden) an die typischen „Stuttgarter Stäffele“ anschließen, verbessern die Permeabilität der urbanen Textur und binden die benachbarten Stadteile besser ans Zentrum an. Die bestehenden Kreuzungen mit der B14 werden zu echten öffentlichen Plätzen, die gut mit dem Netz von transversalen öffentlichen Räumen verbunden werden.

Verkehrlich werden mehrere Ziele verfolgt: Die Veränderung des Verkehrsverhaltens (Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und Steigerung der aktiven Mobilität und des Öffentlichen Personennahverkehrs), die Unterbindung von Durchgangsverkehr (der heute bei rund 25% liegt), die Erhöhung des Besetzungsgrades (reduziert in der Spitzenstunde der Autoverkehr um 25%) und die Reduktion von Umwegfahrten durch eine Erhöhung der Durchlässigkeit der B14 für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und den Autoverkehr. Um dies zu erreichen, schöpfen Pflörtneranlagen, neue Park-and-Ride-Anlagen und Mobility Hubs bereits großräumig schon vor dem Stadtraum B14 Verkehr ab. Im Planungsgebiet selbst schafft ein flexibler Querschnitt mit multifunktionalen Seitenräumen die räumlichen Voraussetzungen für eine schrittweise Reduzierung der Fahrbahnen und reagiert damit obendrein auf die heute noch nicht voraussehbare Vielfalt zukünftiger Mobilitätsformen.



DAS TEILEN VON RAUM.

Der Stadtraum der B14 wird heute durch eine strikte Raumteilung bestimmt: viel Raum für Fahrbahnen und Busspuren, wenig Raum für Gehsteige, Radwege, Grünflächen und andere Nutzungen. Diese einseitig auf die Optimierung des ‚Verkehrsflusses‘ ausgerichtete Konzeption führt auch zu einer Vielzahl von Barrieren im öffentlichen Raum zwischen den Fassaden und einer schlechten Permeabilität. Die Herausforderung besteht darin, den Raum in Zukunft intelligenter (auf) zu teilen, mit mehr Synergien zwischen den verschiedenen Funktionen, mit einer effizienteren Raumnutzung, wodurch mehr Lebensqualität entstehen kann.

Der vorgeschlagene Standard-Straßenquerschnitt mit 2x2 Fahrspuren plus einem multifunktionalen Seitenstreifen bietet große Flexibilität bei der anstehenden Transformation. Je nach (angestrebter) Entwicklung der Verkehrszahlen kann der multifunktionale Seitenstreifen als Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr, als Spur für Aktive Mobilität, als Busspur, für autonomes Fahren oder als Radweg genutzt werden. Es kann flexibel auf eine Verkehrsabnahme oder auf eine Bedarfsänderung reagiert werden, ohne den ganzen Straßenabschnitt umbauen zu müssen. Keiner weiß schließlich wie sich die Mobilität langfristig bis 2050 genau entwickeln wird. Im Kreuzungsbereich bieten der breite Mittelstreifen und die seitlichen Grünstreifen maximale Flexibilität, um etwaige Abbiegespuren anzuordnen und trotzdem bleibt an anderer Stelle eine 3m breite Mittelinsel als Querungshilfe für die aktive Mobilität vorhanden.

Wichtig ist eine selbsterklärende Gestaltung der Straßeninfrastruktur, die den Zielsetzungen entspricht: „Wer will, dass Leute sich wie in einer Kirche verhalten, muss eine Kirche bauen und keine Diskothek“ (Hans Monderman, 2008). Es geht um gute Gestaltung an der Oberfläche. Mehrspurige, autobahnartige Unterführungen mit Geschwindigkeitsbeschränkung sind nicht zielführend. Durch die Trennung der 2x2 Fahrspuren und des multifunktionalen Seitenstreifens durch Grünstreifen ist das Profil so gestaltet, dass der Kfz-Verkehr intuitiv langsamer fährt. Die Verkehrssicherheit, die Aufenthaltsqualität entlang der B14, sowie die Querbarkeit an der Oberfläche wird verbessert. Die Reduktion der Flächen des motorisierten Individualverkehrs schafft Raum für durchgängige, baulich getrennte Radwege entlang der B14. Ein beidseitiger Radschnellweg bildet das Rückgrat eines lückenlosen Radwegenetzes im gesamten Talkessel, das auch an den Kreuzungen eine sichere Führung des Radverkehrs gewährleistet.



DIE BETEILIGUNG.

Die Stuttgarter blicken mit gemischten Gefühlen auf den B14 Stadtraum. Trotz identitätsstiftender Architektur und wichtigen städtischen Funktionen ist sie eine hässliche, unwirtschaftliche Schneise durch die Stadt – andererseits aber auch eine lebenswichtige Verkehrsachse. Mit der Neugestaltung will die Stadt den Stadtraum zu einem attraktiven Bewegungs- und Aufenthaltsraum für alle machen. Der monofunktionale, vom Auto dominierte Verkehrsraum soll wieder zu einem Ort für Menschen werden, mit Raum für Begegnung und Spiel, Grün, soziale Interaktion und diverse Aktivitäten. Dies erfordert nicht nur ein radikales Umdenken, sondern auch eine radikale Umgestaltung. Um diesen Transformationsprozess zum Erfolg zu führen, ist es unerlässlich, die BewohnerInnen und NutzerInnen zum richtigen Zeitpunkt – und auf die richtige Art und Weise – einzubeziehen und die konkreten Umsetzungsschritte klug und mit Bedacht zu wählen und zu kommunizieren.

Es geht dabei auch vor allem darum, für die Menschen die positiven Effekte der Transformation frühzeitig und konkret erfahrbar zu machen. Temporäre oder einfache Umgestaltungen können hierbei ein wichtiges Kommunikationsmittel sein. So kann die Umgestaltung einer ersten, kleineren und verkehrstechnisch nicht allzu komplexen Querung, ein erster Schritt eines inkrementellen Transformationsprozesses sein. Wichtig ist im Weiteren dann die rasche Umsetzung erster großräumiger verkehrstechnischer Maßnahmen außerhalb und am Rand des Studiengebiets, um das Verkehrsaufkommen im neuen Stadtraum B14 effektiv und wahrnehmbar zu reduzieren. An anderen Stellen wie beispielsweise dem Österreichischen Platz ist es logisch, bestehende Stimmungsbilder und konkrete Aktionen von lokalen Initiativen, wie dem „Kooperativen Stadtraum“ aufzugreifen, zu verstärken und aufzuwerten.

Sinnvoll sind auch Verknüpfungen mit strukturelleren laufenden Initiativen, wie dem Neubau des Film- und Medienhaus auf dem ehemaligen Breuninger-Parkhaus oder die neue Quartiersmitte am ehemaligen Züblin-Areal, die im Rahmen der IBA27 entwickelt wird; die Neugestaltung des Gebhard-Müller-Platzes nach Fertigstellung des neuen Tiefbahnhofs Stuttgart 21 Ende 2025; oder die Kulturmeile in Verbindung mit dem Europaviertel A2 hinter dem Bahnhof zu bringen.

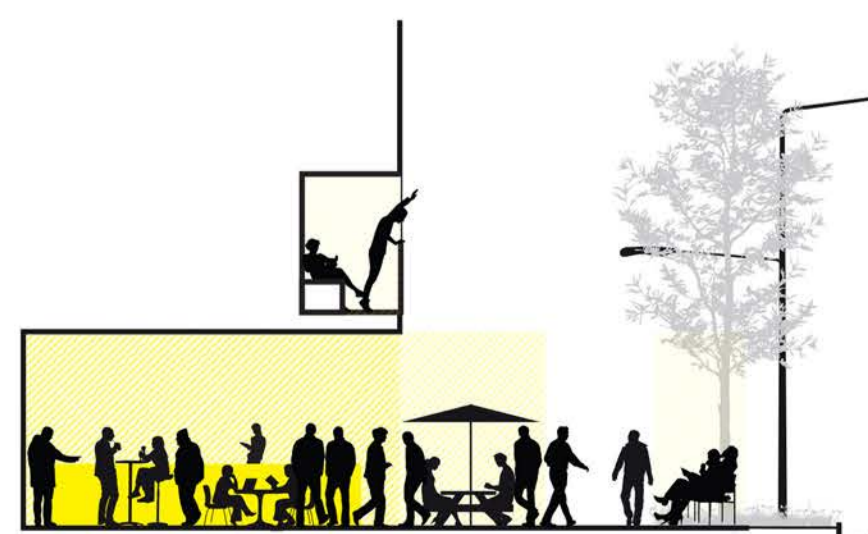


DER METABOLISMUS.

Städte in ganz Europa werden in den kommenden Jahrzehnten mit großen ökologischen und klimatischen Herausforderungen konfrontiert. Stuttgart wird keine Ausnahme sein, eher im Gegenteil. Die Kessellage erschwert die Frischluftzufuhr und fördert Inversionswetterlagen mit Smog als Folge. Die Anzahl der Hitzetage und Tropennächte wird stark zunehmen. Es wird einerseits mehr Starkregenereignisse geben mit der Gefahr von Überschwemmungen und andererseits längere Trockenperioden. Was es braucht, ist eine systemische, integrale und langfristige Strategie um die B14 als Klimamaschine für die Stadt einzusetzen. Der neue Stadtraum B14 wird Stuttgart verschiedene Ökosystemdienstleistungen bieten, und sie lebenswerter, flexibler und widerstandsfähiger machen. Eine wichtige Aufgabe wird es sein, den städtischen Hitzeinseleffekt zu bekämpfen, Oberflächen zu entsiegeln und intelligenter mit den vorhandenen Niederschlägen umzugehen.

Zur Erhöhung der Biodiversität entlang der B14 werden verschiedene Baumarten und -typen in großer Anzahl gepflanzt. Die mehr als 2000 zusätzlichen neuen Bäume entlang der B14 werden Schatten spenden, über Verdunstung zur Kühlung beitragen und Feinstaub absorbieren. Wadis zwischen und neben den Fahrbahnen werden die Infiltration von Regenwasser vor Ort ermöglichen. Überschüssiges Regenwasser, das nicht versickern kann, wird zusammen mit dem Niederschlagswasser der umgebenden Dächer, nicht in die öffentliche Kanalisation abgeleitet, sondern abgekoppelt und in unterirdischen Auffangbecken gepuffert, und bei Bedarf für die Bewässerung der Bäume und Grünflächen genutzt. Dies macht nicht nur eine reichere und diversere Fauna überhaupt erst möglich, es spart langfristig auch Kosten für Bewässerung der Grünflächen und die Kühlung von Gebäuden.

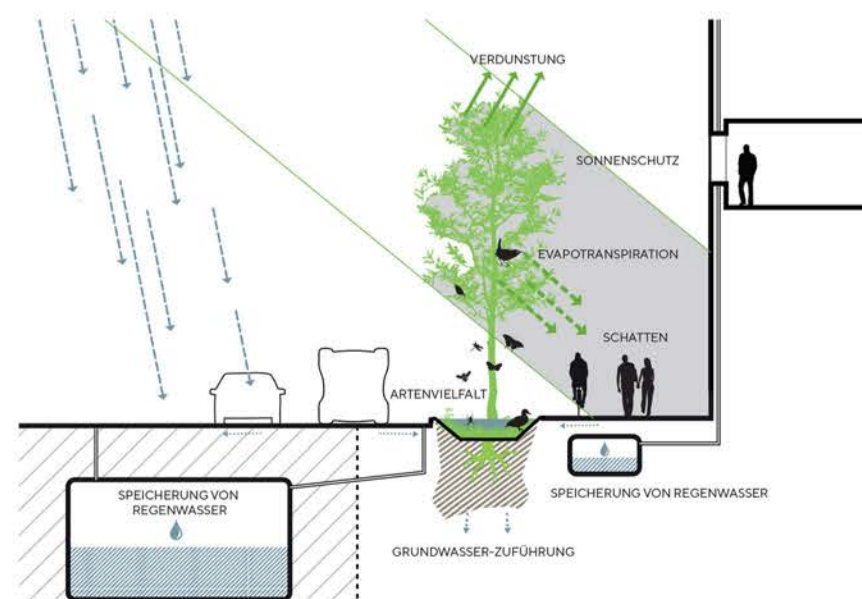
Wo möglich wird neues Oberflächenwasser geschaffen, um den Stadtraum aufzuwerten und lokal für Kühlung zu sorgen. Beispiele hierfür sind die Renaturierung des Nesenbaches im nördlichen Abschnitt und die Gestaltung von größeren und kleineren Wasserflächen und Fontänen an Plätzen, wie z.B. neben dem Waisenhaus an der Richard-von-Weizsäcker-Planie.



DIE BELEBUNG DER LOKALEN ÖKONOMIE.

Bei der Transformation eines so großen Verkehrsraums wie die B14 spielen neben verkehrlichen, stadträumlichen und ökologischen Aspekten natürlich auch wirtschaftliche Aspekte eine große Rolle. Die B14 zeigt gut, dass mehr Verkehr (fälschlicherweise oft gleichgesetzt mit mehr Erreichbarkeit) nicht mehr und vitalere Wirtschaft bedeutet. Entlang der B14 gibt es zwar einiges an Gewerbe und Gastronomie, diese liegen aber durch die unzählige Fahrbahn und Autoparkplätzen von der Umgebung isoliert und sind wenig belebt. Die konkreten Situationen und Nutzungen entlang der B14 sind sehr unterschiedlich: im Süden betrifft dies vor allem Wohngebiete, im mittleren Teil Büro- und Kultureinrichtungen und im nördlichen Teil weniger urbane Gewerbe- und Serviceareale. Der öffentliche Raum ist im Allgemeinen wenig attraktiv und lädt nicht zum Verweilen (und Geldausgeben) ein.

Was wäre, wenn sich der Stadtraum B14 in Zukunft als ein integraler Bestandteil der Stadt neu erfinden würde: ein zukunftsreicher und -beständiger Ort mit Aufenthaltsqualitäten, der den Menschen Platz für sozialen und wirtschaftlichen Austausch bietet? Wenn sich bestehende und neue Gebäude, im Zuge des verringerten Verkehrs, und damit weniger Lärm und Emissionen, wieder mehr zum öffentlichen Raum hin orientieren könnten? Diese neuen Qualitäten bringen Vorteile für die bestehenden Gewerbetreibenden mit sich und ermöglichen die Entwicklung von neuen Nahversorgern, Cafés und kleingliedrigen Geschäftsstrukturen, die gerade auch für AnrainerInnen von Interesse sind. Die Erdgeschosszonen werden wieder zu einem integralen, bereichernden Bestandteil des öffentlichen Raums. Davon profitieren nicht nur das Parterre, sondern auch die Wohn- und andere Funktionen darüber. Ein Fördern des Lokalen verbessert auch die sozio-ökonomischen Faktoren im Viertel. Dabei ist es wichtig, dass eine intensivere wirtschaftliche Nutzung durch die Schaffung von hochwertigen konsumzwangfreien und sozialen Raumangeboten, wie Spielplätze, ausbalanciert wird. Auch räumliche Resilienz und Reversibilität ist wichtig, d.h. beispielsweise Geschäftslokale sollten mit einfachen Mitteln in kooperative Räume (Co-Working) umgewandelt werden können. Es gilt ein Gleichgewicht zwischen Zugänglichkeit, kommerziellen und nicht-kommerziellen Nutzung zu finden.



EINE FRUGALE ÄSTHETIK.

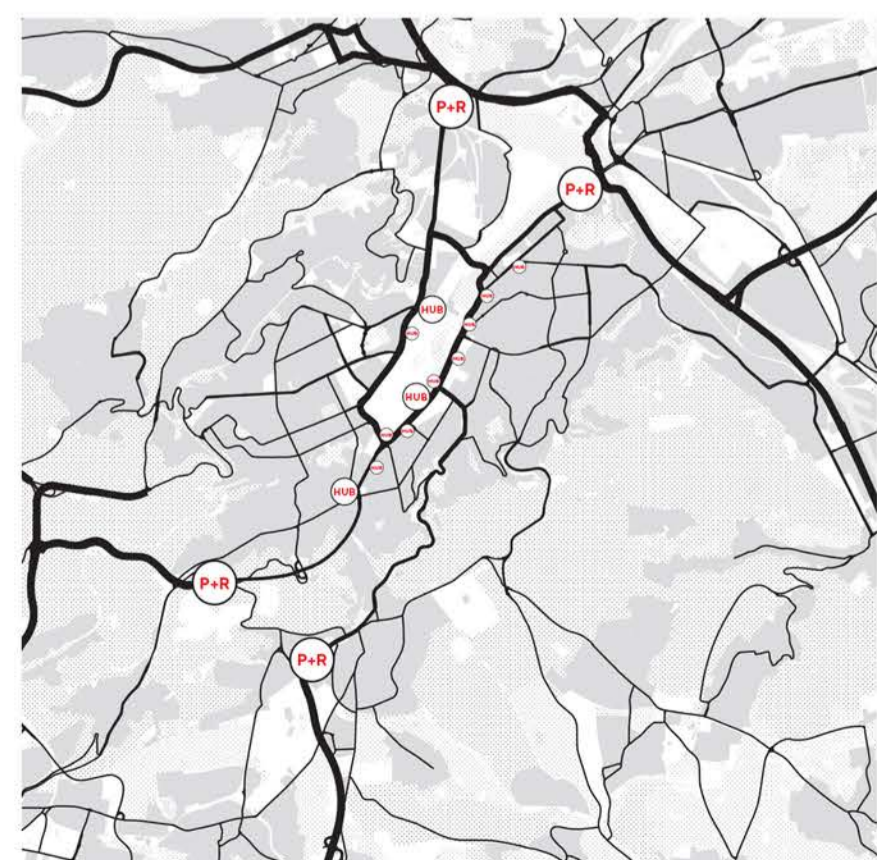
Die Veränderungen des Stadtraumes der B14 werden enorm sein. Das bedeutet auch einen weitreichenden Wandel, wie der öffentliche Raum in Zukunft aussehen wird. Es besteht also nicht nur die Notwendigkeit einer anderen Funktionsweise, sondern auch eines anderen „Look and Feel“ des Stadtraumes. Eine qualitativ hochwertige und kohärente Gestaltung schafft nicht nur Schönheit, sondern fördert auch die Akzeptanz des Übergangs zu einer nachhaltigeren, integrativeren und inklusiveren Nutzung des öffentlichen Raums.

Wesentlich ist ein einfacher, intuitiv lesbarer und übersichtlich gestalteter Raum, ohne überflüssige Objekte. Der Stadtraum B14 wird dabei von einer Häuserfassade zu anderen gedacht und gestaltet. Die verschiedenen (Verkehrs-)Funktionen finden ihren logischen Platz im Straßenraum ohne diesen jedoch gestalterisch zu fragmentieren. Die Baumraster mit ihren durchgängigen Gründächern erzeugen Kontinuität über die unterschiedlich genutzten Flächen hinweg. Und darunter sorgt eine reduzierte Palette von gut aufeinander abgestimmten Bodenbelägen für eine gestalterische Einheit bei klaren Nutzungszuweisungen: dunkler Asphalt für die Fahrbahnen; farbig durch abgesetzte multifunktionale Seitenstreifen für Radverkehr und verschiedene (zukünftige) Mobilitätsformen; großzügige Seitenbereiche für FußgängerInnen und wo nötig Lieferverkehr, Hilfsdienste, etc. Diese werden gegliedert durch begrünte Baumstreifen mit unterschiedlichen Bepflanzungen, die von der jeweiligen Umgebung und den ökologischen Funktionen abhängen.

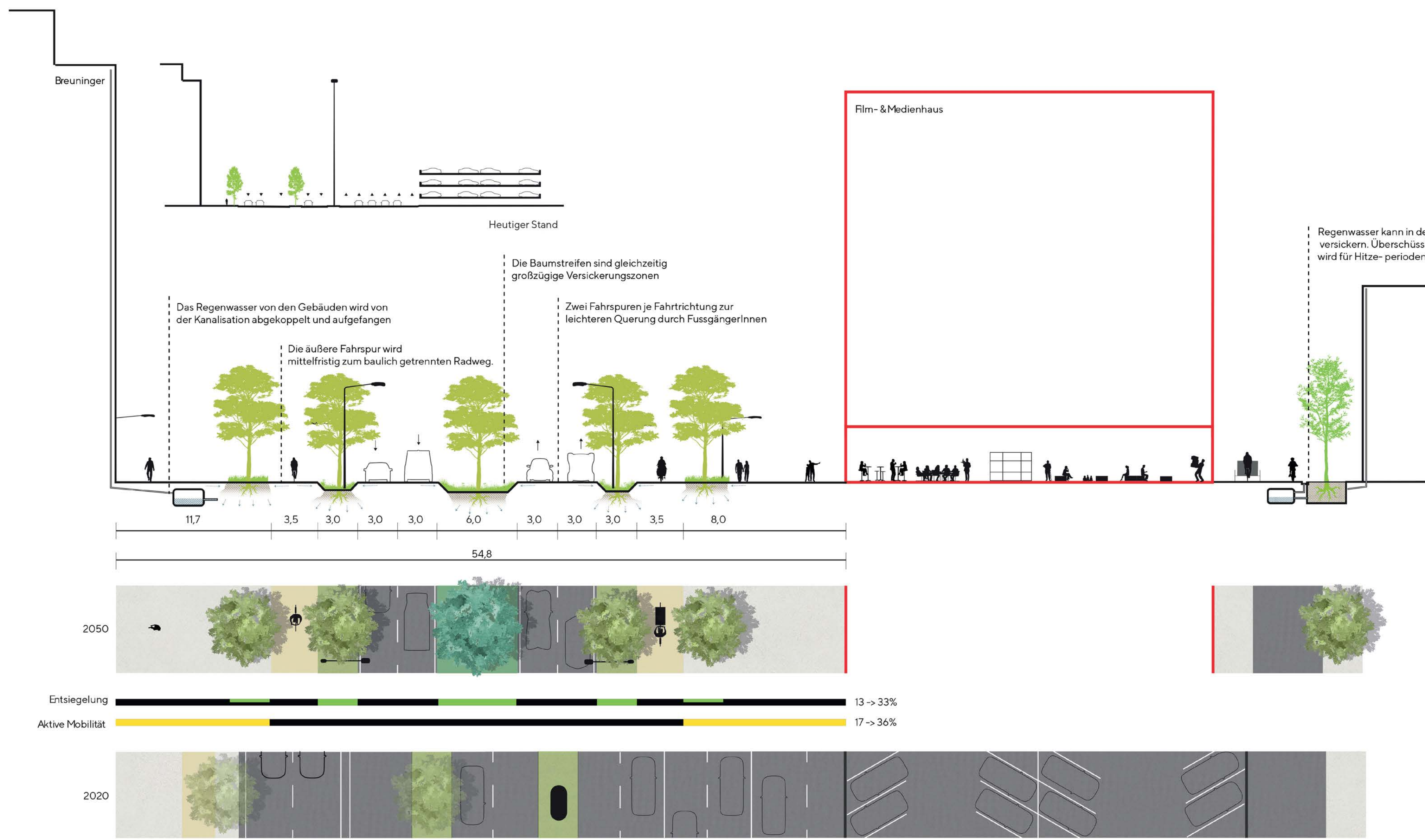
Die Querverbindungen, Kreuzungspunkte und Plätze entlang der B14 werden mit einer freieren, spielerischeren Baumsetzung und einem konsequenten Materialwechsel betont. Die ‚Patches‘ bei den Querungen haben einen helleren, wärmeren Farbton und können an größeren Knotenpunkten beispielsweise in durchgefärbtem Beton ausgeführt werden. An kleineren Querungen (ohne Drehbewegungen des Verkehrs) können auch kleinteilige Bodenbeläge verwendet werden, die beispielsweise die Materialität einer Staffei über die B14 hinweg fortsetzen. Die Querbewegungen werden betont und sicherer gemacht, die Länge der B14 gegliedert und en-passant der Verkehr visuell abgebrems. Alle Materialien und Elemente, wie das städtische Mobiliar, sollte qualitativ hochwertig und unaufdringlich sein, und eine zeitlose Ausstrahlung haben. So kann trotz des langfristigen, inkrementellen Transformationsprozesses ein ruhiges, einheitliches Gesamtbild entstehen.



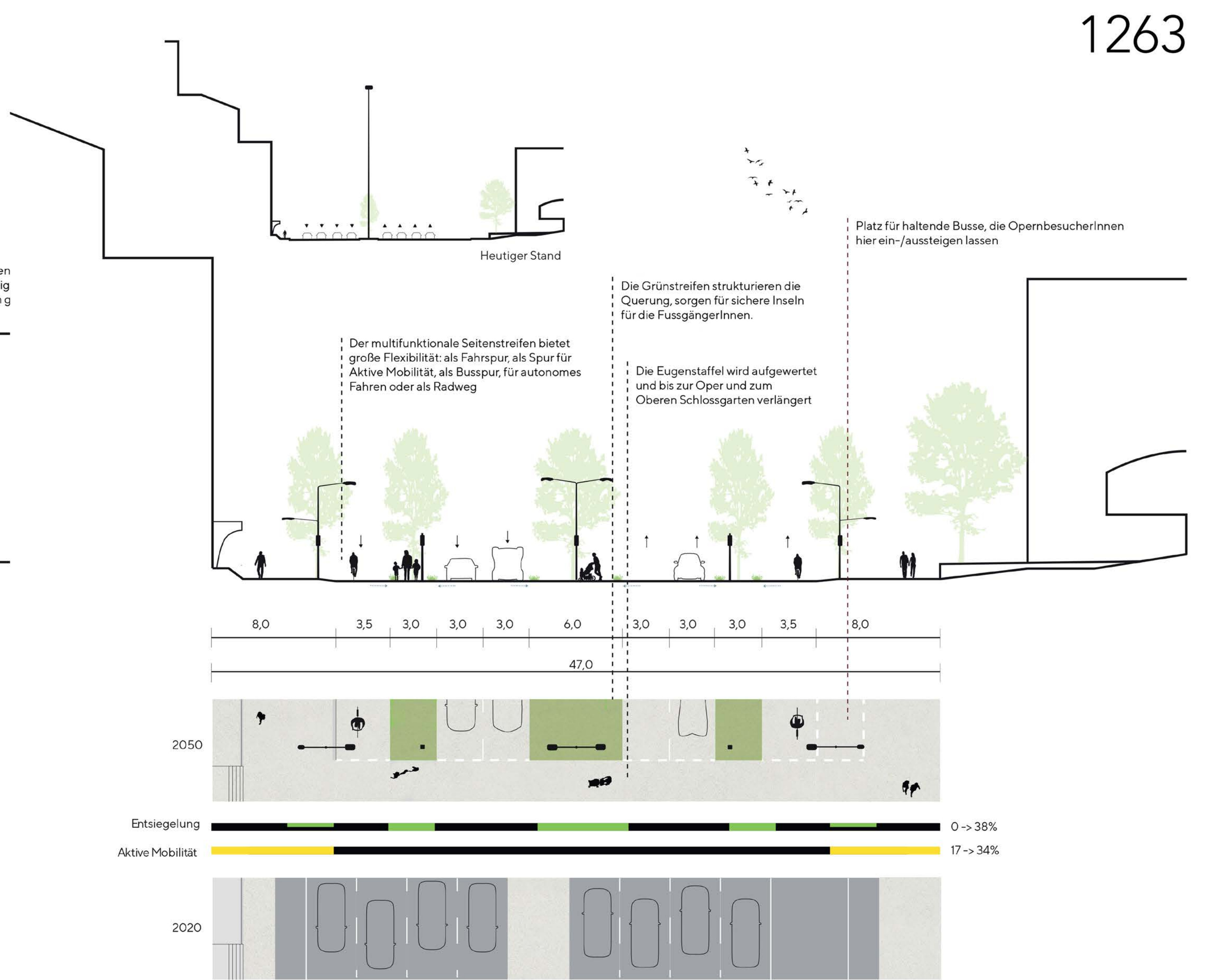
Bestandsituation der Verkehrszuflüsse



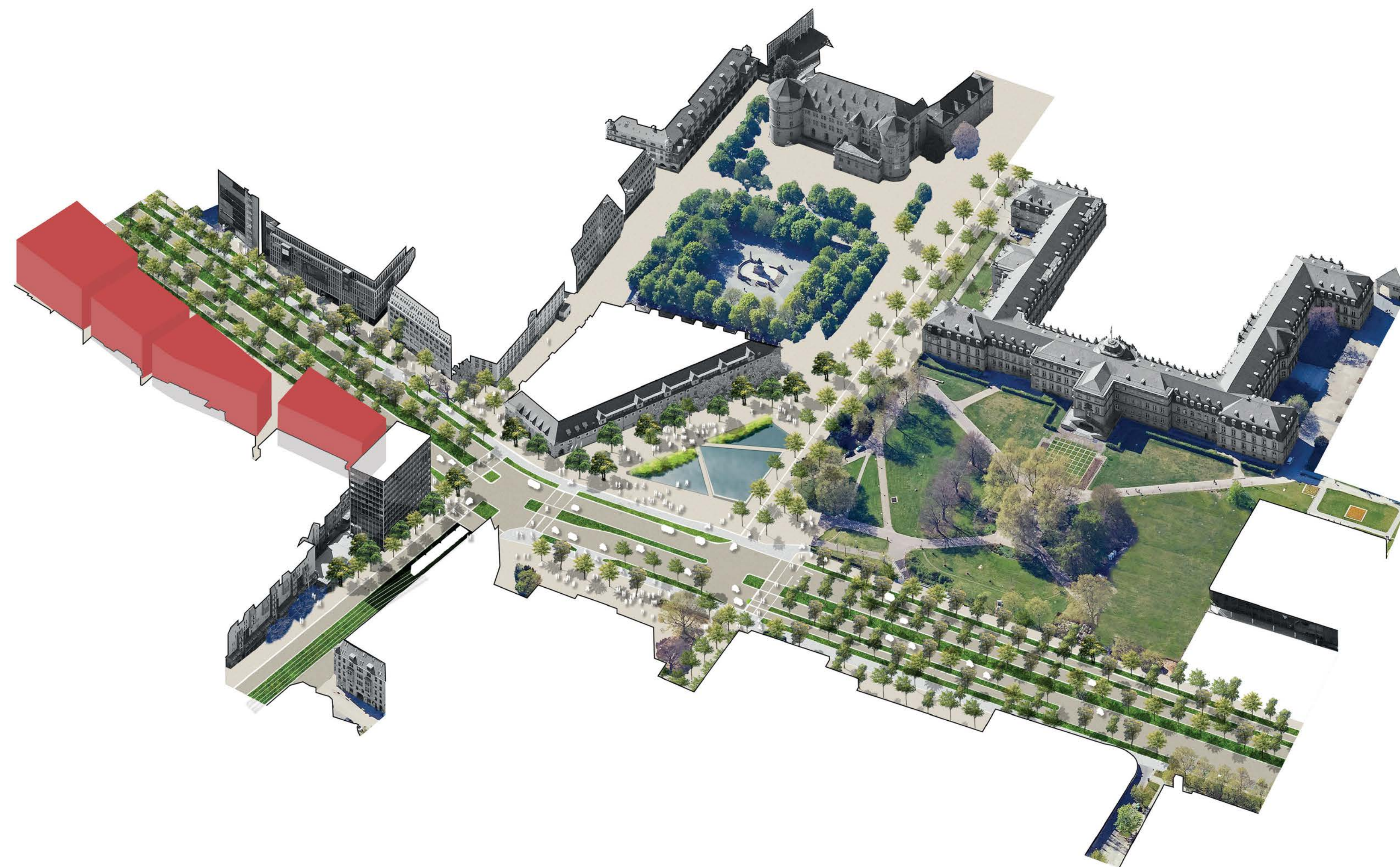
Zielumsetzung mit einem klar definierten City-Ring, Pflörtneranlagen, neuen P+R-Anlagen und Mobility Hubs



Schnitt 3 - Hauptstätter Straße beim Leonhardsplatz/Film- & Medienhaus, M 1:200



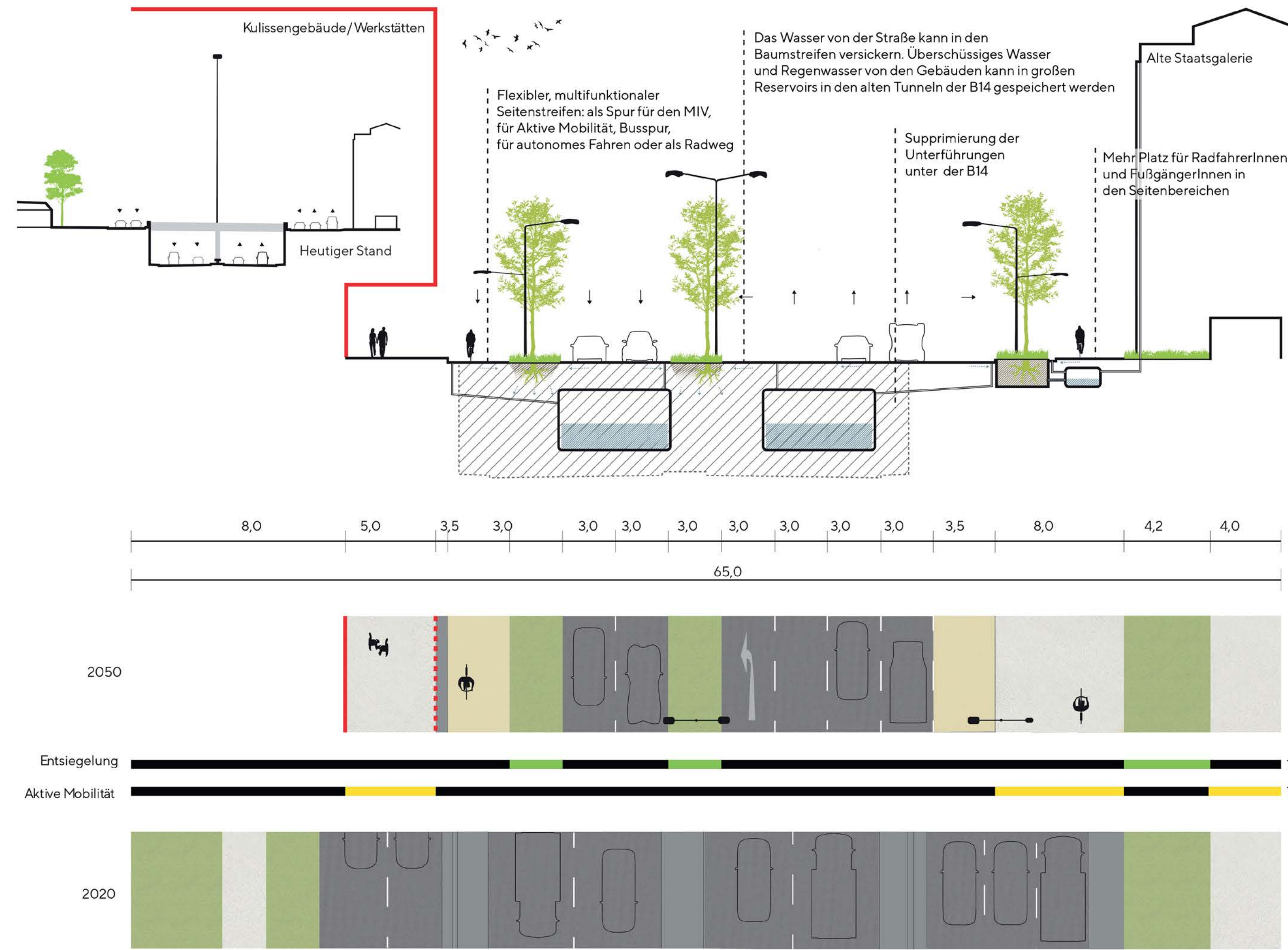
Schnitt 4 - Konrad-Adenauer-Straße bei der Staatsoper, M 1:200



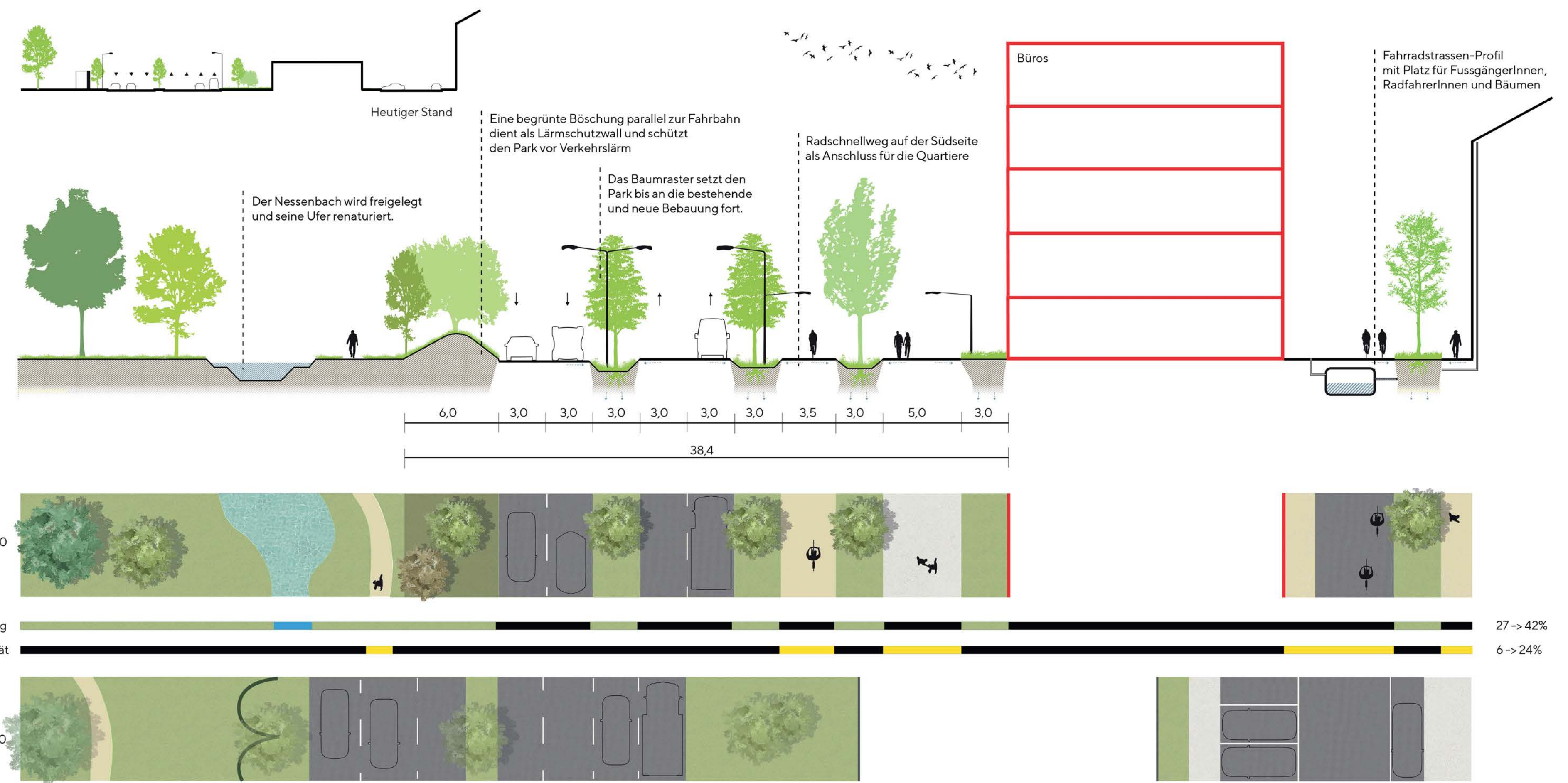
Perspektivische Darstellung 3 - Luftbild zum neuen Charlottenplatz



Perspektivische Darstellung 4 - Blick von der Eugenstaffel auf die Staatsoper



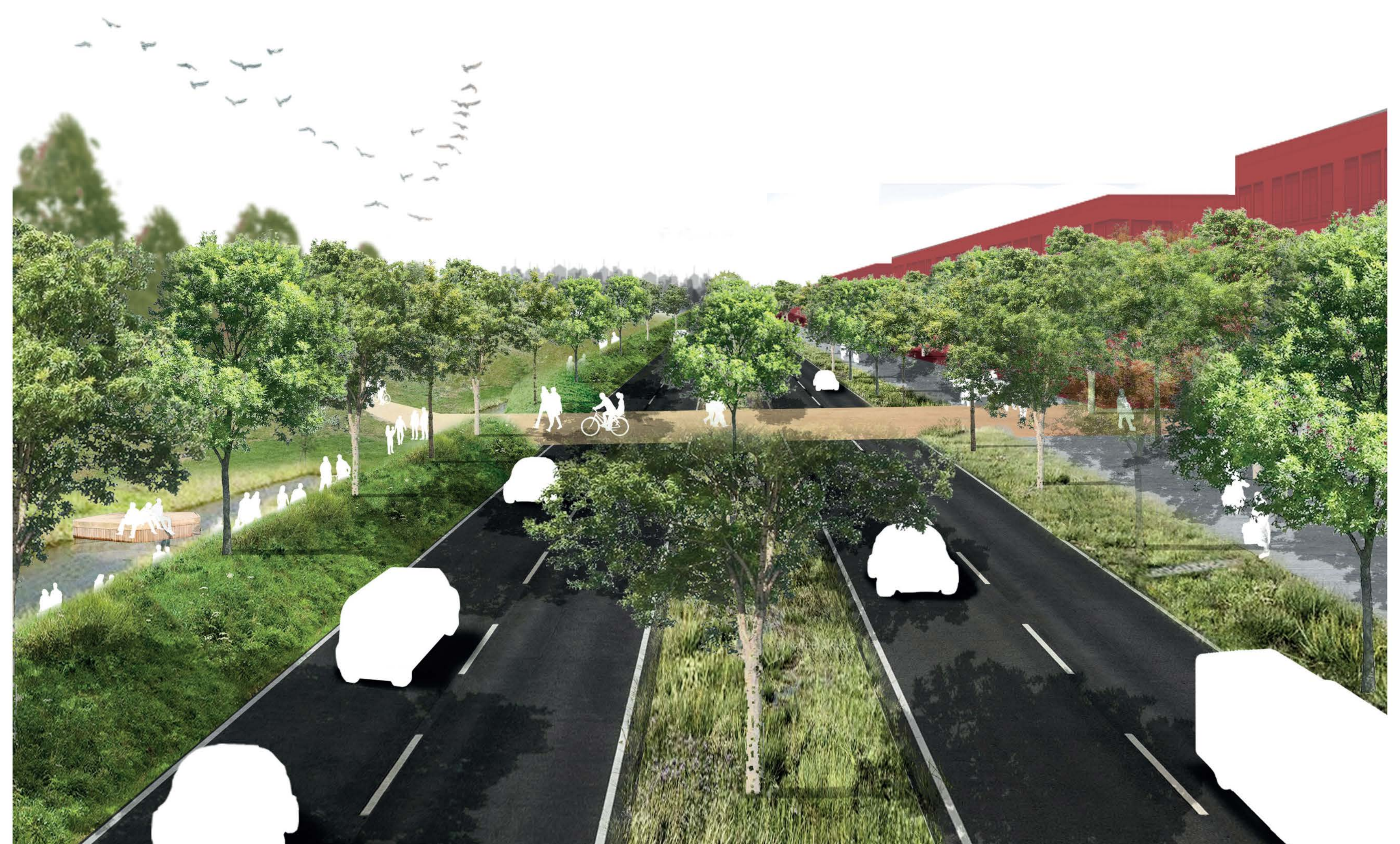
Schnitt 5 - Konrad-Adenauer-Straße beim neuen Kulissengebäude/Alte Staatsgalerie, M 1:200



Schnitt 6 - Cannstatter Straße, M 1:200



Perspektivische Darstellung 5 - Willy-Brandt-Straße mit Blick auf die Kreuzung am Neckartor



Perspektivische Darstellung 6 - Cannstatter Straße







0 10 50 100 m

