



Neuer Stadtraum B 14 Stuttgart-Mitte

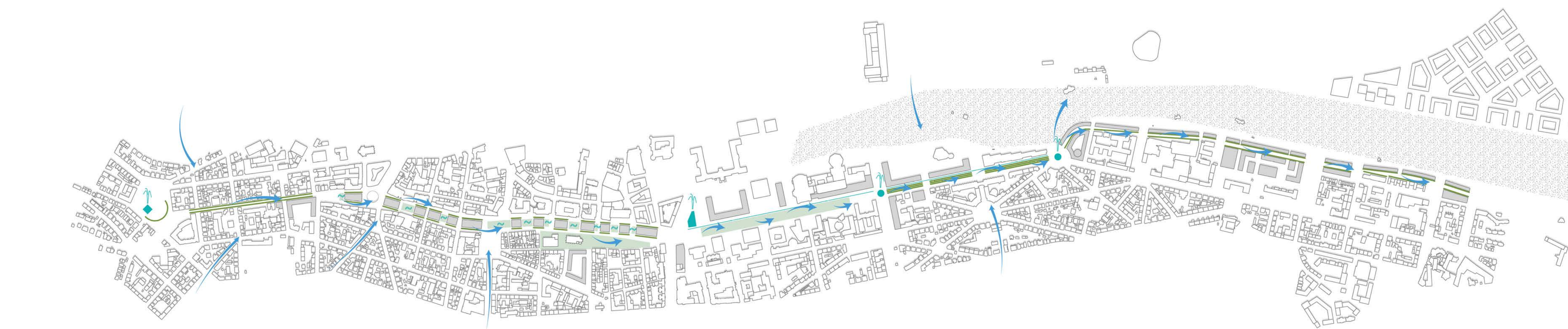




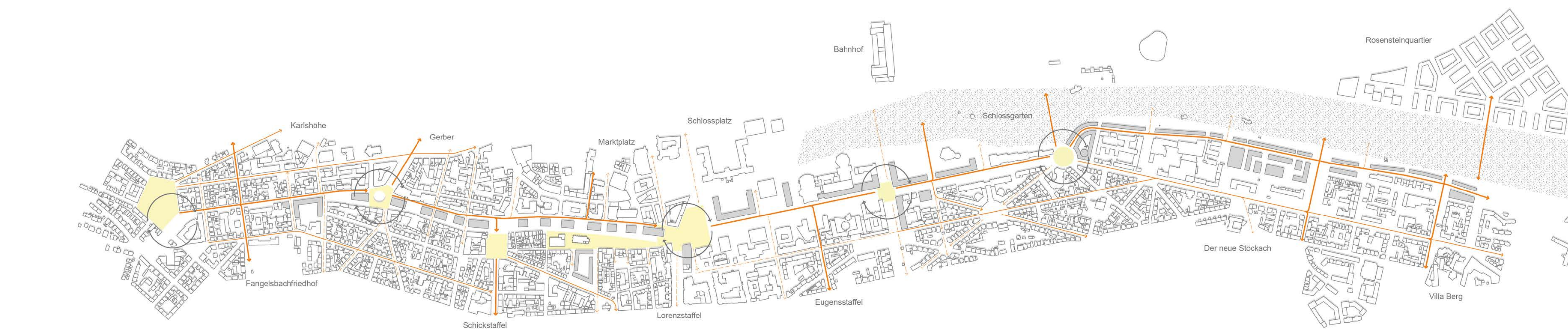
Übersichtslageplan M 1:2000



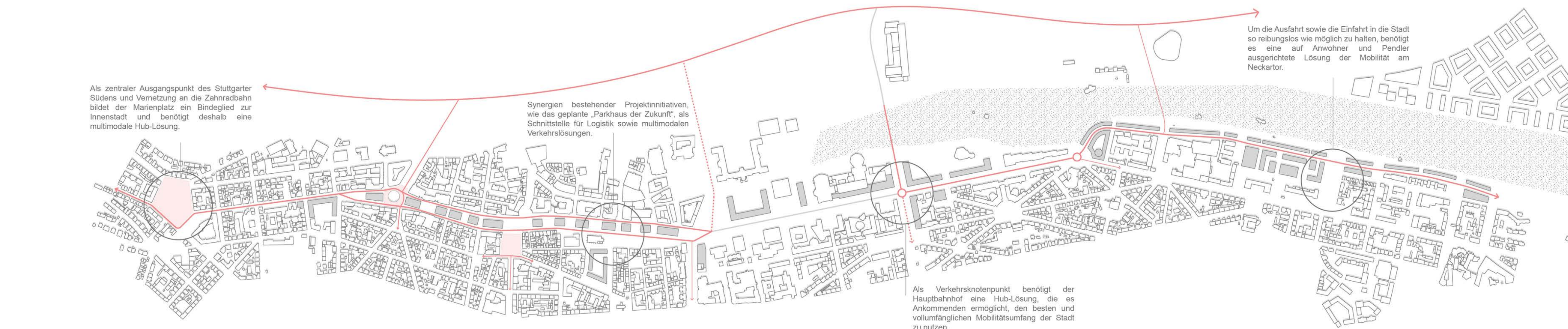
Begrünungs-, Belüftungs- und Verschattungsstrategie M 1:8000



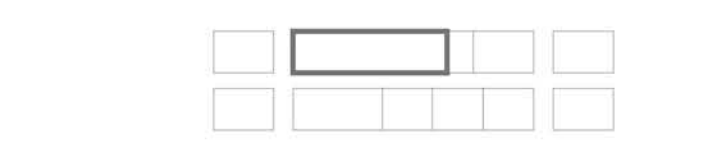
Verteilerpunkte M 1:8000



Verkehrsführung M 1:8000



Neuer Stadtraum B 14 Stuttgart-Mitte



Realistische Utopie

Unsere Vision versteht sich als realistische Utopie.

- Utopie, da Wunschvorstellung einer eventuell nie vollendeten Vision zur lebenswerten Stadt.
- Realistisch, da keine große Geste die nur im Ganzen funktioniert sondern lokal vielfältig, abschnittsweise umsetzbar, ein Konzept, das den bestehenden Charakter herauskristallisiert, repariert und stärkt.

In diesem Sinne wird der Stadtraum der B14 in 5 Abschnitte mit je eigenem Charakter unterteilt und mit den dazwischenliegenden Ankerplätzen als Gelenke gegliedert. Damit soll ein Framework geschaffen werden, das realistisch genug ist, direkt damit zu beginnen, jedoch utopisch genug, und die Kraft einer langfristigen Vision zu entfalten.

Vorhandene Charakteristika werden analysiert, bestehende Problemstellen repariert, Fehlendes ergänzt, und die Stärken der einzelnen Abschnitte hervorgehoben. Dabei gibt es keinen vorgeschriebenen Ablauf zur Umsetzung, das Konzept erlaubt eine flexible Umsetzbarkeit in Teilen oder parallel, und ist dabei jederzeit Teil des Ganzen ohne unfertig zu wirken.

Der Marienplatz

Der Marienplatz zeigt, dass es mit einem konsequenten Gestaltungs- und Nutzungskonzept gelingen kann, trotz komplexer Randbedingungen einen attraktiven Ort am Rand der City zu schaffen. Kfz-Verkehr in Randlage, ein großzügiger Baumring als Filterzone und vor allem eine große freie Platzfläche in der Mitte, die den Fußgängern vorbehalten ist und nicht durch Platzmöblierung beeinträchtigt wird, sind zusammen mit den neu geschaffenen gastronomischen Nutzungen im Erdgeschoss der Randbebauung die Basis für die zeitgemäße Reanimation des Marienplatzes.

1 Der Boulevard – vom Marienplatz zum Österreichischen Platz

Der Straßenquerschnitt entspricht dem einer räumlich intakten Großstadtstraße, mit stimmigen Proportionen zwischen Straßenrandbebauung und Straßenprofil. Dieser Abschnitt kann durch Zurücknahme der Fahrbahnflächen mit nur einer Fahrspur pro Richtung deutlich gewinnen. Die Gehwege werden verbreitert und es bleibt genügend Platz für zwei Baumreihen. Rücksprünge in der Straßenflucht sind nur dann willkommen, wenn anspruchsvolle historische Gebäude der Anlass dafür sind, ansonsten sollten sie aufgefüllt werden. Der Straßenraum dieses Abschnittes kann durch diese Maßnahmen ohne große Eingriffe den Charakter eines Boulevards erhalten.

Der Österreichische Platz

Der Österreichische Platz ist in seiner Oberfläche und den Konturen seiner Randbebauung ein typisches Beispiel eines Unortes nach den Regeln des Primats des Autoverkehrs. Hier wäre eine Schärfung der Kanten und Ecken bei der Randbebauung wünschenswert und vor allem eine Nutzbarkeit der Platzfläche für Menschen ohne Auto. Auf

der anderen Seite werden im nachautomobilen Zeitalter solche Verkehrsbauwerke wie am Österreichischen Platz als sichtbar gebliebene Zeitschicht womöglich musealen Charakter gehoben und unter Denkmalschutz gestellt werden. Hier sollte man nicht alles platt machen, sondern den Versuch unternehmen, etwas aus dem Vorhandenen zu machen. Die runde Öffnung in der Verkehrsfläche bietet einen formal starken Anlass hierzu. Bei Ansiedelung entsprechender Nutzung in diesem „Loch“, beispielsweise mit Clubs und Gastronomie, könnte hier ein spezieller großstädtischer Ort entstehen, der nicht nur die „ausgeflippten“ anlockt.

2 Nachverdichtung – vom Österreichischen Platz bis zum Charlottenplatz

Wir sehen in diesen Abschnitt als ein durchgehendes städtebauliches Thema, obwohl er vom Wilhelmsplatz räumlich unterbrochen ist. Hier geht es insgesamt um das Zusammenwachsen auseinandergeschnittener Quartiere auf den beiden Seiten der Verkehrsschneise. Durch die Reduzierung des Autoverkehrs, wird es möglich, den Stadtraum hier mit neuer Bebauung der Schneise wieder zusammenzuführen und moderat zu verdichten. Dazu soll der motorisierte Verkehr nach Fahrtrichtung aufgeteilt und die gewonnene Mittelzone staccato-artig bebaut werden. Die Mittelbebauung hat mehrere Vorteile: der heute zu breite Einschnitt im Stadtraum wird repariert und die Straßenquerschnitte den angrenzenden Straßen angeglichen. Durch die Mittelbebauung kann eine neue, offene Erdgeschosszone der neue Straßenraum öffentlich bespielen. Die vorhandenen straßenbegleitenden Fassaden – heute hauptsächlich als Rückseiten, können nach und nach reagieren, ohne dass eine sofortige Anpassung der kompletten Bestandsbebauung notwendig wäre, um das Funktionieren des Straßenraums zu ermöglichen.

Es entsteht ein rhythmischer Wechsel von Bauvolumina und kleinen begrünten Plätzen, die jeweils mit den Querverbindungen korrespondieren. So entsteht eine große Anzahl von attraktiven Verbindungen für Fußgänger quer zur Talachse zwischen der City und den Wohnquartieren wie beispielsweise dem Heusteigviertel. Der Wilhelmsplatz erhält eine Verkehrsführung in Randlage und eine Steigerung des Aufenthaltswertes in der Platzmitte durch Baumpflanzungen. Längerfristig wäre eine Umgestaltung der Platzwände aus den 80er und 90er Jahren wünschenswert, insbesondere des Turmes.

Zum Bohnenviertel hin weitet sich der Straßenraum parkartig auf und bietet einen Frei- und Erholungsraum für dieses Viertel in zentraler Lage. In diese Parkstreifen sind die Leonhardskirche und das Gustav-Siegler Haus eingebettet, deren herausragende Bedeutung als Solitäre im Stadtraum dadurch hervorgehoben wird.

Das Medienhaus könnte ein erster Baustein der Mittelbebauung und Katalysator der neuen Bebauung bilden.

Der Charlottenplatz

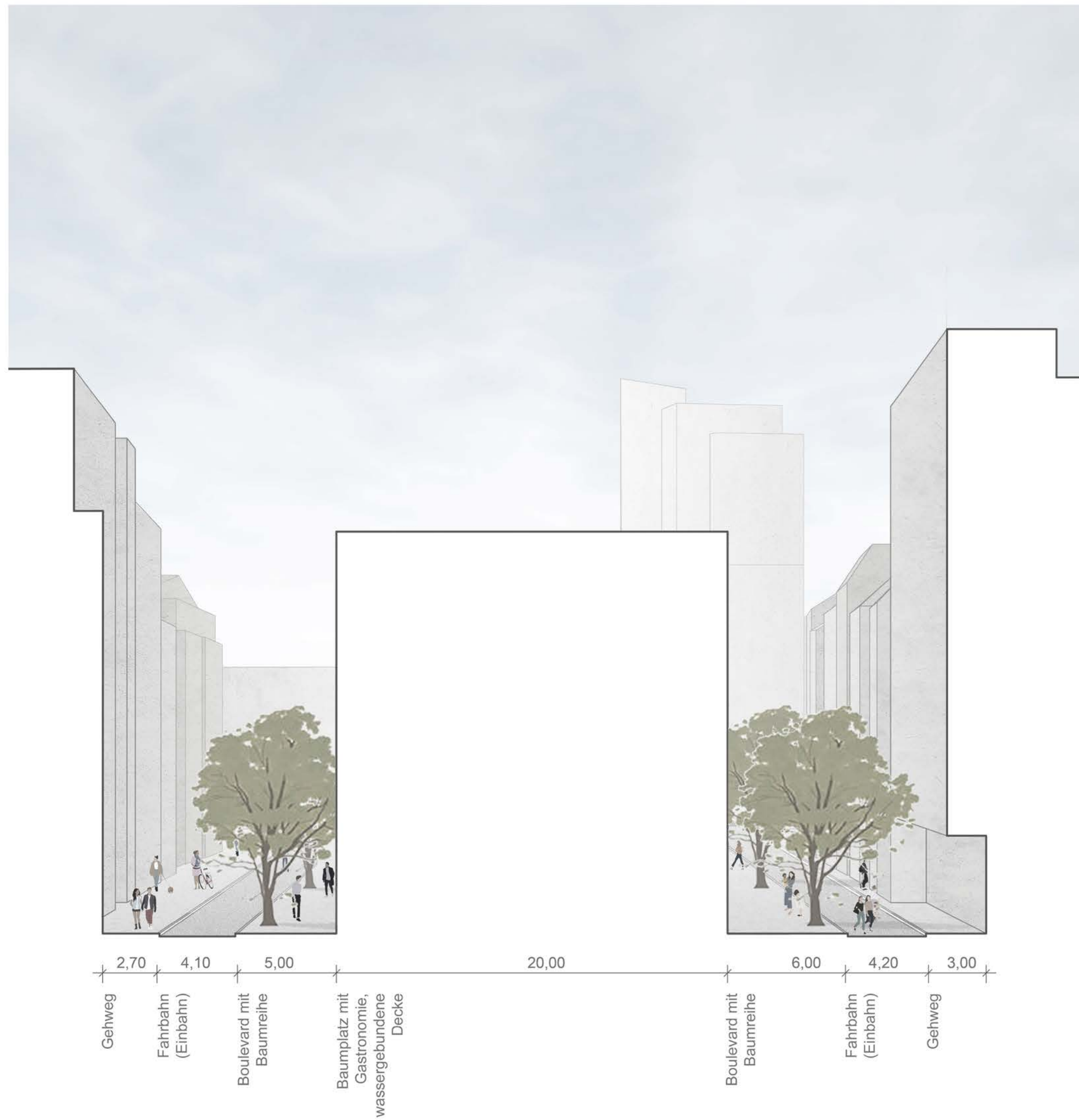
Der Charlottenplatz erhält ergänzende Platzkanten, um als städtischer Raum überhaupt wahrgenommen zu werden. Hier endet die städtebauliche Verdichtung und bildet eine westliche Raumkante im Zusammenspiel mit dem Waisenhaus und dem Schwabenbräu Hochhaus. Die dem Waisenhaus gegenüberliegende historische



Querschnitt Boulevard M 1:200



Perspektive Boulevard M 1:2500



Querschnitt Nachverdichtung M 1:200



Perspektive Nachverdichtung M 1:2500

Neuer Stadtraum B 14 Stuttgart-Mitte

Platzkante des Kronprinzenpalais wird durch eine Neubebauung in moderater Form wieder hergestellt. Die Mitte dieses sehr großen Platzes, der mittelfristig noch viel motorisierten Verkehr aufnehmen muss, soll durch eine größere Wasserfläche akzentuiert werden, die den Auftakt der historischen Planie bildet und die Achse des Wilhelmshauspalais bis zur Gutbrodt Bank am Kleinen Schlossplatz hin betont.

3 Kulturmeile – vom Charlottenplatz zum Gebhard-Müller-Platz

Durch Umleitung des Autoverkehrs wird es möglich, in diesem Abschnitt eine völlig neue urbane Situation zu schaffen, die dem Begriff Kulturmeile gerecht wird. Die Aufreihung wichtiger Kulturbauten wird auf der Talseite ergänzt durch eine raumbildende Figur an der Stelle des ehemaligen Kronprinzenpalais, die den Schlossgarten einfasst und der Kulturmeile ein Rückgrat gibt. Ein weiterer Baukörper zwischen Landtag und Lillman-Oper könnte dies ergänzen und den Landtag über einen Vorplatz an die Kulturmeile anbinden. Das neue Kulissegebäude schließt den Stadtraum gegenüber der alten Staatsgalerie und bindet das Katharinenstift ein.

Dies alles ist jedoch nur der visionäre Rahmen für die Kernidee zur Kulturmeile, die vor allem die Gestaltung des Freiraums betrifft. Durch eine die gesamte Kulturmeile zusammenfassende sechsreihige Baumallee entsteht ein metropolitaner Grünraum mit einzigartiger Atmosphäre und hoher Aufenthaltsqualität. Ein lichter Baumbach über wassergebundenem Bodenbelag, der durch einen schmalen Wasserlauf (Nesenbach) begleitet wird, regelmäßig angeordnete Sitzbänke und vereinzelte skulpturale Kunstwerke ermöglichen einen atmosphärischen Stadtraum, den es in solcher Klarheit in Stuttgart noch nicht gibt. Er ist mit einfachen Mitteln herzustellen, robust und nachhaltig in seiner Struktur und ökologisch wichtig für das Stuttgarter Stadtklima.

Der Gebhard-Müller-Platz

Der Gebhard-Müller-Platz erhält neue raumkanten vor dem Katharinenstift und am Schlossgarten, der hier winkelförmig eingefasst wird und den Südeingang des neuen Bahnhofs integriert. Ein Kreisverkehr leitet den Verkehr aus dem Wagenburg Tunnel Richtung Osten ab, sodass diese Verbindung langfristig unattraktiver wird, da die Wolframstraße als Quer Verbindung an Bedeutung gewinnt. Stadträumlich ist der Gebhard-Müller-Platz eine Straßenkreuzung und kein Platz, was auch so bleiben soll, damit keine Konkurrenz zur Kulturmeile und zum Bahnhofplatz entsteht.

4 Business am Bahnhof – vom Gebhard-Müller-Platz zum Neckartor

Dieser Abschnitt ist schon heute durch qualitativ hochwertige Bauten wie das Luxushotel und das Ministerium geprägt. Mit Fertigstellung des neuen Bahnhofs wird der Bedarf an weiteren hochwertigen Büro- und Hotelflächen steigen, die sich in diesem Abschnitt zu einem geschlosseneren Straßenraum verdichten. Die Erdgeschosszone sollte durch Läden und Gastronomie geprägt sein, was heute komplett fehlt. Hierzu wird der Bahnhof Impulsgeber sein. Die beiden Fahrspuren für den Verkehr werden von drei Baumreihen begleitet, die in den Querachsen unterbrochen sind und Blick- sowie Wegeverbindungen in den Park freigeben.

Neckartor

Dieser bedeutende Dreh- und Angelpunkt wird in einer Kreisform weiter gefasst und durch einen Hochpunkt in der Blickachse akzentuiert. Ein großer Kreisverkehr bündelt den Verkehr aus 5 Straßen und leitet Sie Richtung des Hauptverkehrs um. Die Mitte des Platzes könnte durch ein großes (Licht)Kunstwerk besetzt werden.

5 Wohnen am Park – vom Neckartor bis zum Schwanenplatztunnel

Bei Reduzierung der Flächen für den Straßenverkehr kann der parkseitige Teil der Straße mit einer langgestreckten Wohnschlange überbaut werden.

Hierdurch würde einerseits der Park vor dem Verkehr geschützt und zum anderen eine große Anzahl attraktiver Wohnraum am Park geschaffen, von wo aus der Park – anders als heute – erlebbar wird. Der Baumbestand des Parks kann dabei komplett erhalten werden. Entsprechende Gebäudetiefen würden ein Durchwohnen erlauben, sodass die Wohnungen ausreichend besonnt wären. Die Wohnschlange ist an den wichtigen Querverbindungen aus den Quartieren des Stuttgarter Ostens heraus immer wieder unterbrochen, sodass diese zukünftig besser an den Park angeschlossen sind.

Freiraum

In Zukunft weichen die Autos der Lebensqualität des Menschen. Die Mobilität in unseren Städten ist im Wandel. Wo sich heute noch Autos den Weg durch die Innenstadt bahnen, werden morgen die Bewohner einen städtischen Raum mit hoher urbaner und grüner Qualität beleben.

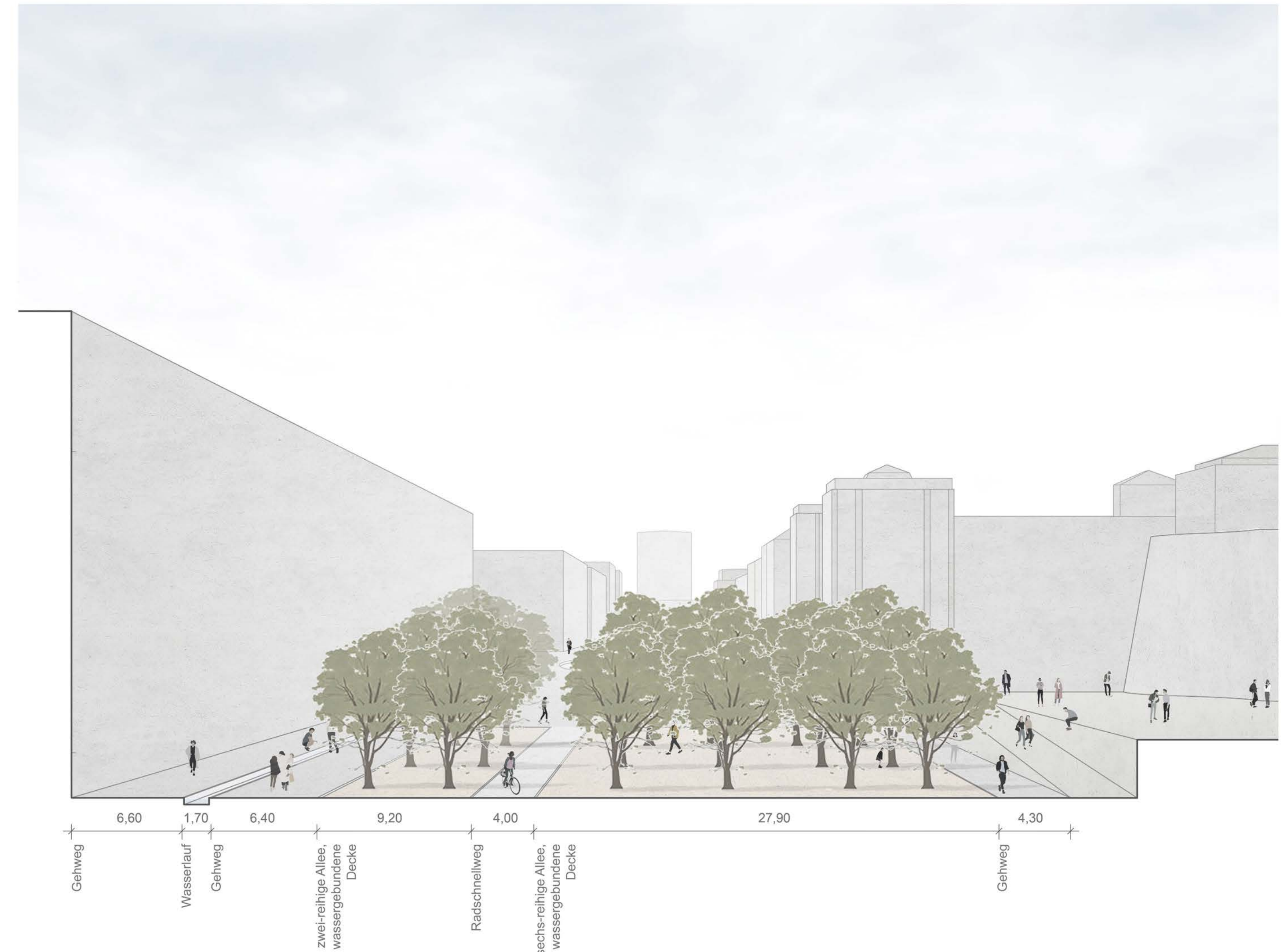
Auch heute noch sind viele der historisch gewachsenen Plätze entlang der Hauptstätter Straße wie der Marienplatz, Österreichischer Platz und Wilhelmplatz vorhanden, leiden jedoch unter der enormen verkehrlichen Beanspruchung. Die schlechten Klimawerte der Stadt sind eine Folge davon. Auch der Schlossgarten ist heutzutage aufgrund von Großbauten und des Verkehrs nicht mehr unmittelbar erfahrbar. Die B14 ist ein wichtiger Stadtraum, der Hieslach Süd mit Berg verbindet. An diese pulsierende Ader werden das Zentrum mit dem Hauptbahnhof und den kulturellen Einrichtungen, das Heusteigviertel und die Karlshöhe angebunden. Dieses Potenzial wird in Zukunft städtebaulich genutzt.

Unsere Idee ist eine Abfolge von verschiedenen gestalteten Stadtsequenzen, die sowohl auf die städtebaulichen als auch auf die historischen Qualitäten eingehen. Plätze markieren die wichtigen Verbindungen in die angrenzenden Viertel und dienen somit als Gelenke im Stadtgefüge. Der Marienplatz wird in seiner Struktur nur leicht angepasst und seine Qualitäten aufgewertet. Der Baumkranz steht im Grün und wird in Richtung der Gastronomie weitergeführt. Hier können Cafés auf wassergebundener Decke Stühle und Tische für ihre Gäste anbieten. An heißen Sommertagen, bei leichtem Wind schmecken Café und Kuchen im Schatten besser. Ein Wasserbecken sorgt durch Verdunstung für ein angenehmes Mikroklima.

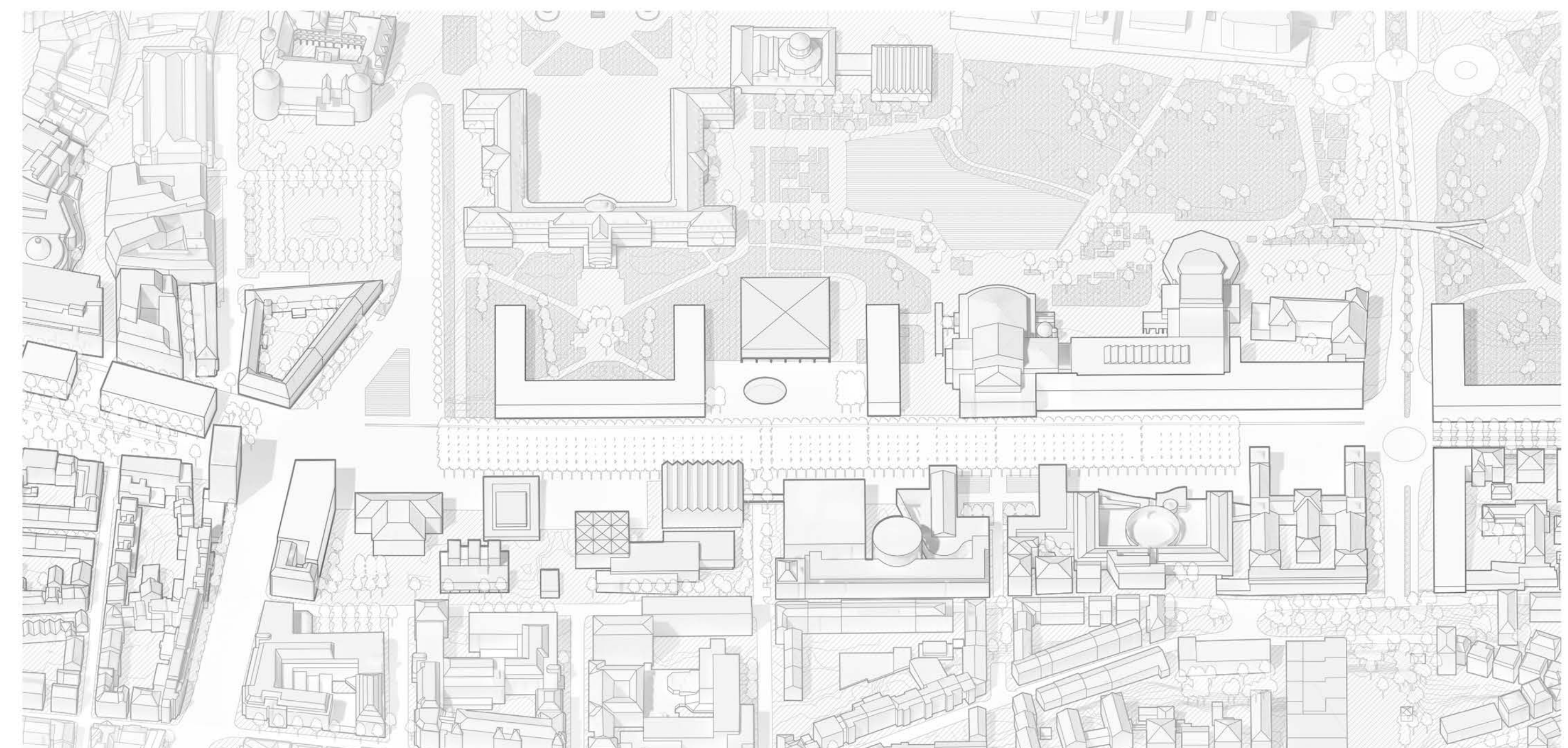
Eine zweireihige Baumallee führt die Stuttgarter entlang an den Gründerzeitbauten hin zum Österreichischen Platz. Der markante Ebenwechsel wird durch eine Baumskulptur auf dem unteren Geschoss in Szene gesetzt. Bäume wachsen nach oben und bieten den Bürgern die Möglichkeit über Stege durch die Kronen zu laufen.

Unter den Baumreihen, entlang der Nachverdichtung, die durch geschnittene Baumdächer aufgelockert wird und für Schatten und Abkühlung sorgen, geht es zum Wilhelmplatz. Hier signalisiert eine wassergebundene Platzfläche zwischen den Nachverdichtungsbauten, den Spaziergängern, dass der Wilhelmplatz angrenzt. Ein lockerer Baumhain in der Platzmitte bespielt den Raum. Der historische Galgenbaum steht allein, um ihn in Szene zu setzen. Die Abfolge von Nachverdichtung und Baumdächern führt die Stuttgarter zum Gustav-Siegler-Haus und zur Leonhardskirche. Ein großer Baumhain auf wassergebundener Decke umgibt die wichtigen Gebäude. Das Spiel von Licht und Schatten gibt dem besonderen Ort eine angenehme und spannende Atmosphäre.

Den Auftakt zur Kulturmeile macht ein Wasserbecken, von dem ein Wasserlauf startet. Parallel zur sechsreihigen Baumallee fließt das, Kühlung bringende, Wasser entlang der Kulturbauten. Brücken in den Fluchten wichtiger Querungen sorgen für eine gute Zugänglichkeit zu Staatstheater, Staatsoper, Landtag und Schloss. Am Abend einer Vorstellung können die Besucher entspannt und ohne den störenden Verkehr unter dem Baumdach von Einrichtung zu Einrichtung flanieren und sich über das Erlebte austauschen. Die Nacht der Museen wird eine besonders schöne Veranstaltung, wenn sich entlang der Kulturmeile kunstinteressierten Menschen in einem offenen Umfeld versammeln und zusammen in diesem freien Raum austauschen können – keine rasenden Autos, kein nerviger Lärm nur die Feinsinnigkeit des Lebens.

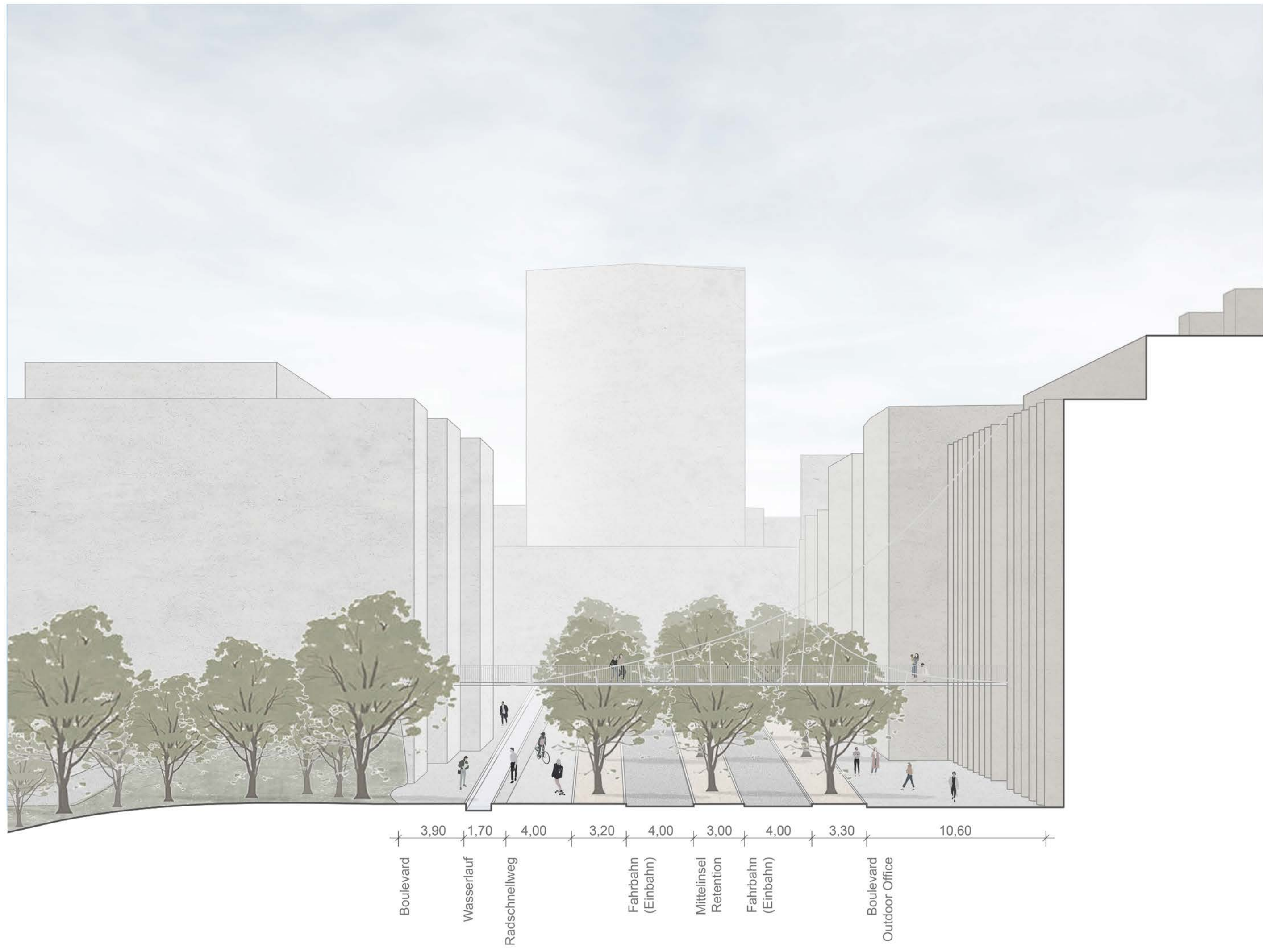


Querschnitt Kulturmeile M 1:200



Perspektive Kulturmeile M 1:2500





Querschnitt Business am Bahnhof M 1:200



Perspektive Business am Bahnhof M 1:2500

Neuer Stadtraum B 14 Stuttgart-Mitte

Die Umgestaltung des Bahnhofs bietet die Möglichkeit das Potential der Pendler direkt im Businessbereich der B14 zu bündeln. Drei Baumreihen lockern den Straßenraum auf und bieten Schatten und besseres Klima. Unterbrechungen in der Gebäudestruktur verbinden den Schlossgarten über die Straße hinweg mit der Uhländshöhe. Von dieser Qualität profitieren sowohl Anwohner als auch die Pendler, wenn sie in der Pause die Natur genießen wollen.

Das Neckartor bildet das Gelenk zu den neuen Wohnbauten am Park. Eine Abfolge von Plätzen und grünen Fugen verbindet den Park mit der angrenzenden Bebauung. Die grünen Fassaden in Zusammenspiel mit den locker gesetzten Bäumen tragen zu einem grünen Raum bei und schaffen so den perfekten Spagat zwischen Natur und Urbanität.

Stadtklima

In Zukunft wird es immer wichtiger den Klimawandel mitzudenken und Vorkehrungen zu treffen, um Städte auf die kommende Situation vorzubereiten. Städte heizen sich auf, Starkregenereignisse überfluten die Kanalisationen und das Biotop Stadt stirbt. Hier werden besonders Bäume wichtige Aufgaben erfüllen. Bäume binden CO2, kühlen ihre Umgebung durch Evaporation und Schatten. Das Nesenbachtal ist schon heute die Hauptbelüftungsaachse der Innenstadt. Die kühle Luft fällt die Hänge des Kessels herab und zieht durch die B14 in Richtung Neckar. Auf dem Weg kühlt sie die Stadt merkbar herunter. Diesen Effekt verstärken die zahlreichen Baumpflanzungen in Baumhainen, Baumdächern, Alleen und Baumreihen. Um noch mehr Kaltluft zu produzieren, sorgen die verschiedenen Wasserläufe und Brunnen für zusätzliche Verdunstung. Hierdurch wird das Mikroklima besonders auf den Plätzen erheblich verbessert. Die Neupflanzungen haben auch den Vorteil, dass dadurch die Stadt entsiegelt wird. Das Grün kann bei Starkregenereignissen die Wassermengen in Mulden und Rigolen aufnehmen, speichern und durch Verdunstung wieder abgeben – Stichwort Schwammstadt. Das Biotop Stadt ist durch den Klimawandel besonders gefährdet. Bäume leisten einen wichtigen Beitrag dabei Insekten und Kleintieren einen geschützten Lebensraum zu bieten.

Verkehr

Die Bundesstraße B 14 bildet innerhalb des Stadtgebiets von Stuttgart die weithin markanteste Verkehrsachse. Sie ist selbst Jahrzehnte nach verschiedenen städtebaulichen und verkehrlichen Paradigmenwechseln immer noch Ausdruck der verkehrsgerechten Stadt. So sehr sie auch die Stadtteile verbindet, so sehr fördert sie den Durchgangsverkehr und trennt damit die an ihr liegenden Stadtteile. Bereits mehrere Versuche wurden unternommen, im Bereich der sogenannten Kulturmeile diese Zäsur zu heilen, in dem der Verkehr von der Oberfläche in den Untergrund verlagert werden sollte. Diese Versuche sind im Wesentlichen daran gescheitert, dass aufgrund der vorhandenen Verkehrsbeziehungen nur etwa die Hälfte des Verkehrs verlagert werden könnte. Die Kulturmeile bildet im Planungswettbewerb Neuer Stadtraum B 14 lediglich einen Teilschnitt des zu betrachtenden Streckenverlaufs zwischen Schwanen- und Marienplatz.

Das Verkehrskonzept nimmt die Themen der städtebaulichen Neuordnung, der Schaffung von Freiräumen und des Entfalls der bisherigen Zäsur auf. Die folgenden Vorgaben und Prämissen der Ausloberin waren für die Aufstellung des Verkehrskonzepts bestimmend.

- Stufenweise realisierbares Konzept
- Zusammenwachsen der Stadtteile
- Reduzierung der vorhandenen Verkehrsmengen um 50 %
- Schaffung einer städtebaulichen Vision
- Abhängen der Schillerstraße
- Neukonzeption des City-Rings über die Wolframstraße

Diesen Themen folgend sieht das Verkehrskonzept wesentliche Maßnahmen vor:

- Herausnahme der Kulturmeile zwischen Gebhard-Müller-Platz und Charlottenplatz aus dem City-Ring und Umgestaltung des Abschnitts zu

einer vom Individualverkehr freigehaltenen Zone. Dort finden lediglich Fußgänger-, Rad- und Öffentlicher Personennahverkehr statt

- Umgestaltung des Eingangs nach Stuttgart-Ost am Neckartor
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens entlang der Willy-Brandt-Straße
- Umlenkung des auf den City-Ring bezogenen Verkehrs auf die Wolframstraße
- Vergrößerung des Wilhelmplatzes mit Kappen der Verbindung zwischen der Wilhelmstraße und der Hauptstätter Straße
- Aufgabe des Anschlusses der Torstraße an die Hauptstätter Straße
- Umgestaltung der Verkehrsführung am Österreichischen Platz unter Beibehaltung des bestehenden Ringbauwerks.

Da auch nur eine teilweise Reduzierung des motorisierten Individualverkehrsaufkommens zwischen Gebhard-Müller- und Charlottenplatz (Kulturmeile) nicht möglich ist, wird dieser Abschnitt dieser Verkehrsart vollständig entzogen. Nur auf diesem Wege ergibt sich entlang der B 14 eine maßgebende städtebauliche Vision.

Das Herauslösen und Sperren des Abschnitts „Kulturmeile“ begründet sich unter anderem durch die gesetzte Herausnahme der Schillerstraße aus dem System des City-Rings und die generelle Reduzierung des Verkehrsaufkommens um 50 %.

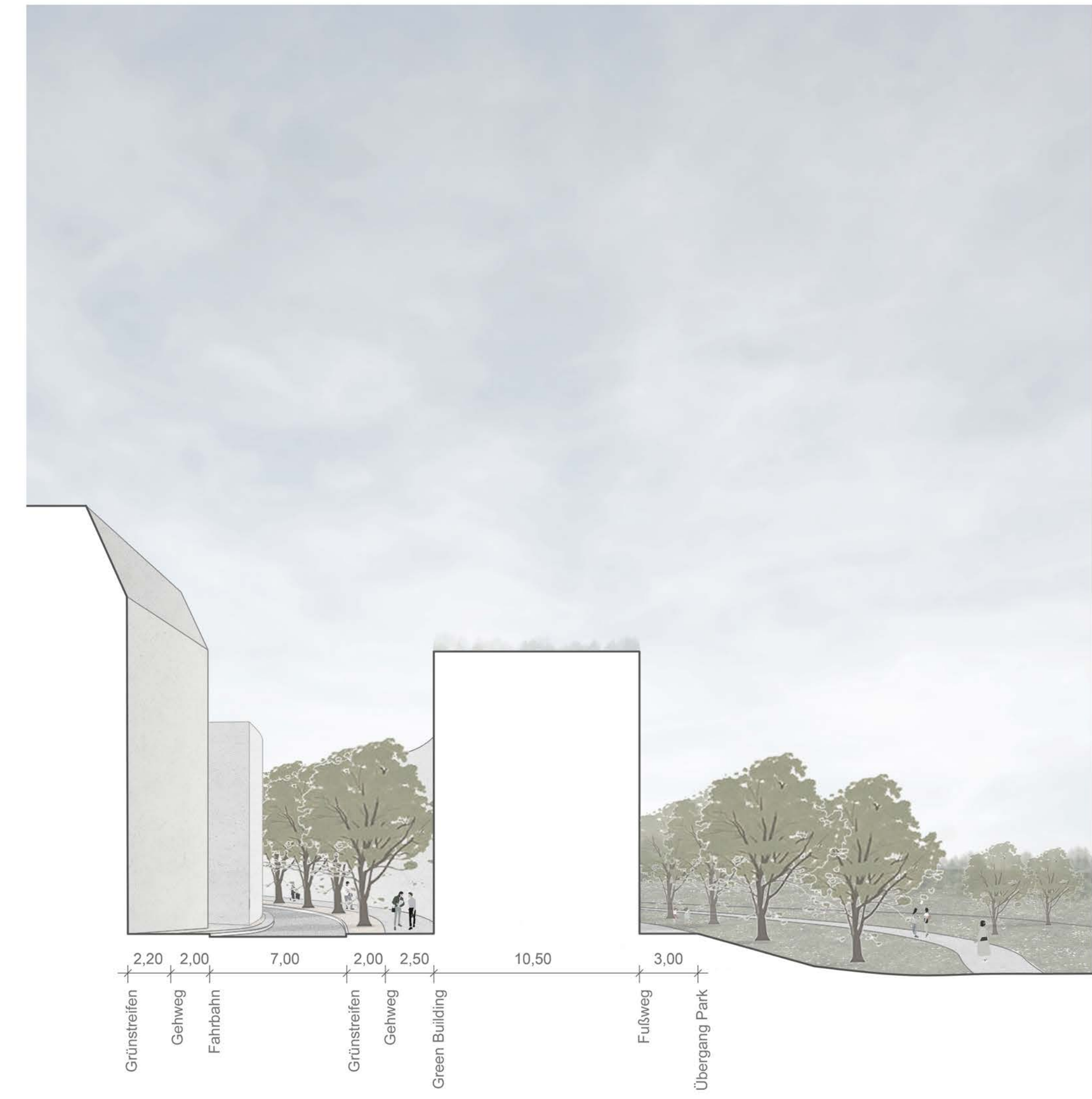
Das dann im Wesentlichen auf Quell-, Ziel und Binnenverkehr reduzierte Aufkommen wird über die City-Spange Wolframstraße, Heilbronner Straße, Friedrichstraße, Theodor-Heuss-Straße und Paulinenstraße abgewickelt. Notwendige Verkehre wie beispielsweise die der Ver- und Entsorgung sowie der BOS-Fahrzeuge können weiterhin erfolgen.

Mobilität der Zukunft

Unser Ziel ist es, über das bestehende Angebot hinaus, gemeinsam mit Stadt und Bürgern neue Lösungen zu schaffen, die dazu beitragen, Städte lebenswerter zu machen. Die Zukunft der Mobilität in der Stadt besteht für uns dabei in einer Kombination unterschiedlichster bereits bestehender Lösungen und neuen Technologien. Ein zentrales Thema für Städte ist die Bereitstellung von Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und damit Zugang zu Chancen und Beschäftigung. Neue, bedarfsorientierte „on-demand“ Lösungen ergänzen das bestehende ÖPNV Angebot besonders auf der ersten und letzten Meile, schließen Lücken in Transportnetzen und erleichtern damit die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen.

Neben einem weiterhin wachsenden Bedarf und Angebot an geteilten Mobilitätsangeboten in Städten wird individuelle Mobilität auch weiterhin von Bedeutung sein. Doch wir gehen davon aus, dass sich diese anders gestalten könnte. So sind beispielsweise Szenarien denkbar, in denen PKW-Nutzer ihre Fahrzeuge aus dem Umland zu Mobilitäts- oder Umsteigehubs im Randgebiet der Innenstädte fahren, sodass dort auf sharing Mobilitätsangebote umgestiegen werden kann, um die Fahrt in die Innenstadt fortzusetzen. Ein nahtloser Übergang ist dafür von zentraler Bedeutung. Die Frage, wie die Konkurrenz um knappe Räume in den Innenstädten zukünftig gelöst wird, sehen wir als weitere zentrale Herausforderungen, in denen Städte Lösungen suchen. Wir gehen davon aus, dass eine veränderte Nutzung von Mobilität (z.B. durch einen effizienteren Fahrzeugeinsatz) sowie gestaltende Eingriffe in Stadtplanung und Verkehrskonzepten der Stadt das Leben in der Stadt positiv beeinflussen werden, indem neue Flächen für soziale Aktivitäten und Erholung entstehen. Ein weiteres großes Thema, das Städte bewegt, ist die Frage der Luftreinhaltung. Dass sich emissionsfreie Fahrzeugtechnologien immer mehr durchsetzen werden, davon gehen sowohl die Städte als auch wir aus. Unser Konzept schlägt Mobilityhubs für umweltneutrale Transportmittel als integralen Bestandteil vor.

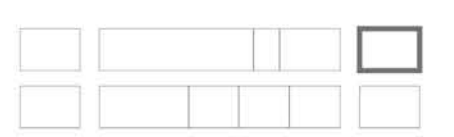
Abschließend lässt sich sagen, dass wir insgesamt davon ausgehen, dass sich die Zukunft der Mobilität vor allem dadurch auszeichnen wird, dass Menschen in Städten in jedem Moment Zugriff auf das für ihren individuellen Bedarf und Präferenzen passende Mobilitätsangebot haben werden. Der Austausch zwischen den Akteuren innerhalb der Stadt wird eine immer wichtigere Rolle darin spielen, diesen Mobilitätsmix so zu gestalten, dass ein positiver Beitrag zum Erreichen ihrer Ziele „Sicherheit, Effizienz, Zugänglichkeit und Nachhaltigkeit“ geleistet wird und die gesteckten Mobilitätsziele erreicht werden können.



Querschnitt Wohnen am Park M 1:200



Perspektive Wohnen am Park M 1:2500

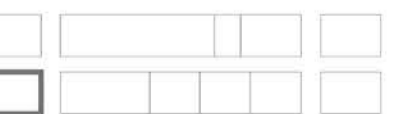




Boulevard

Lageplan M 1:1000

Neuer Stadtraum B 14 Stuttgart-Mitte

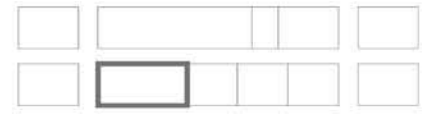




Nachverdichtung

Lageplan M 1:1000

Neuer Stadtraum B 14 Stuttgart-Mitte

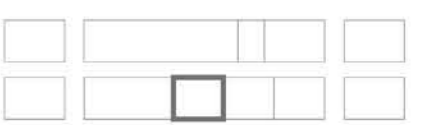


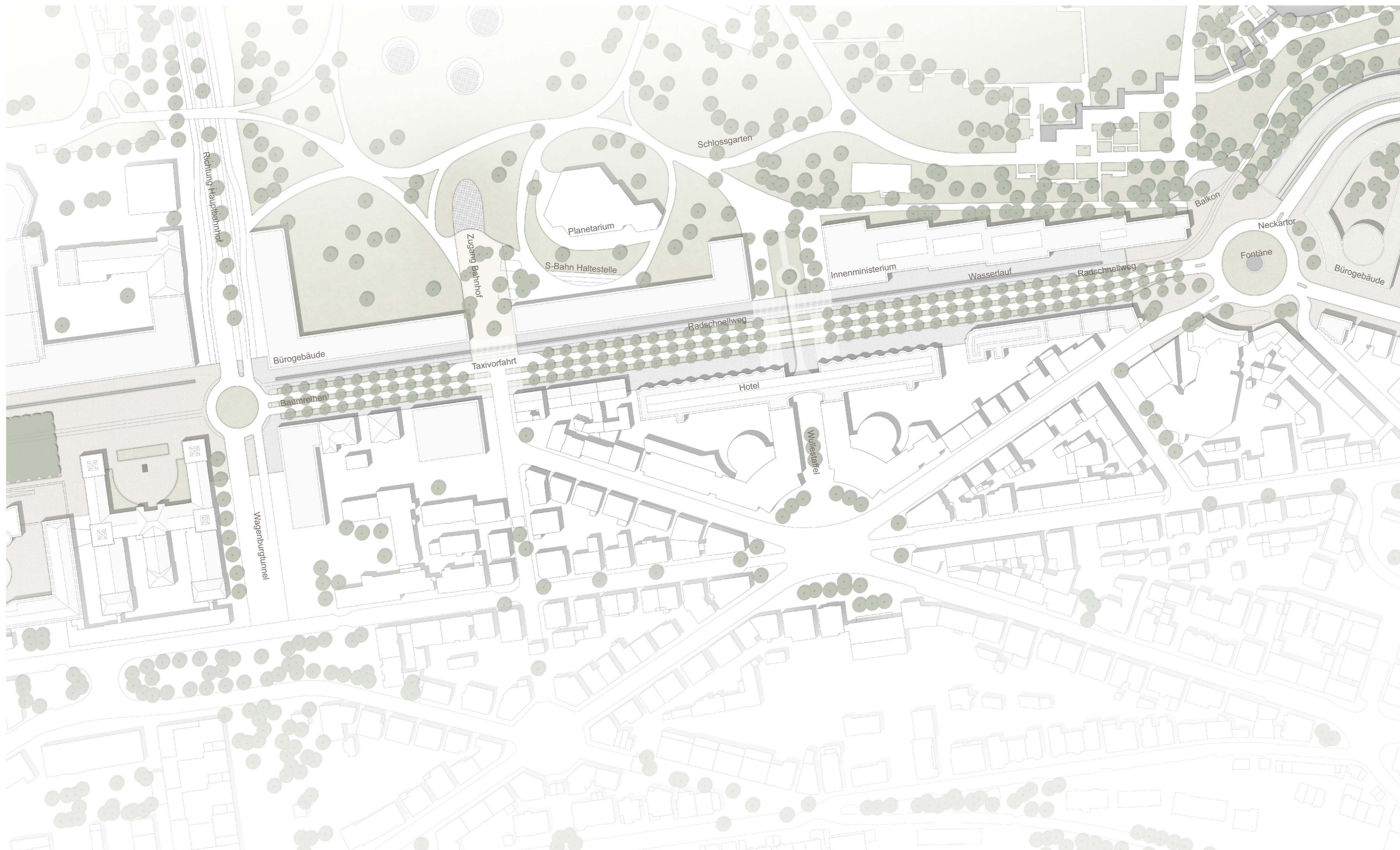


Kulturmeile

Lageplan M 1:1000

Neuer Stadtraum B 14 Stuttgart-Mitte



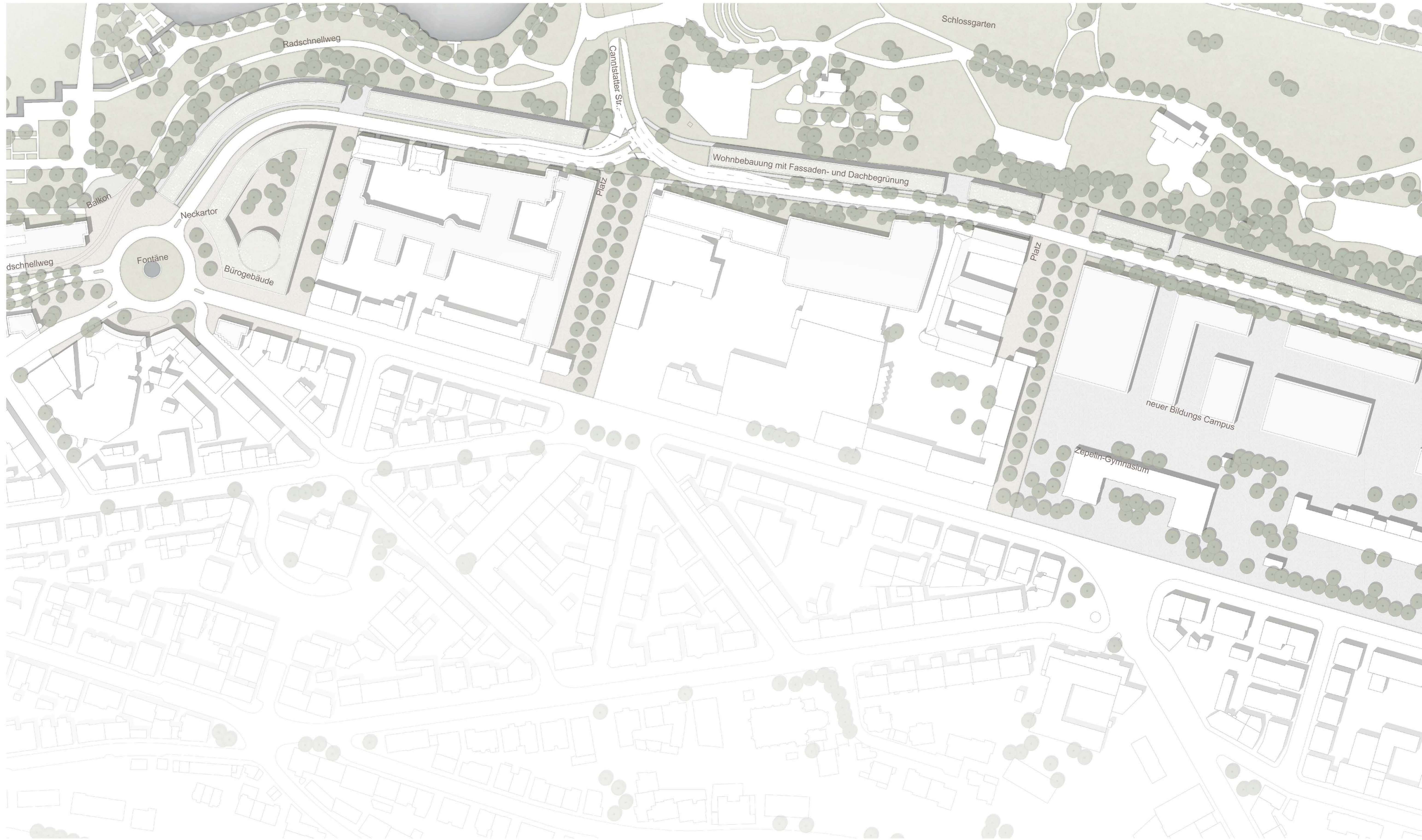


Business am Bahnhof

Lageplan M 1:1000

Neuer Stadtraum B 14 Stuttgart-Mitte





Wohnen am Park

Lageplan M 1:1000

Neuer Stadtraum B 14 Stuttgart-Mitte

