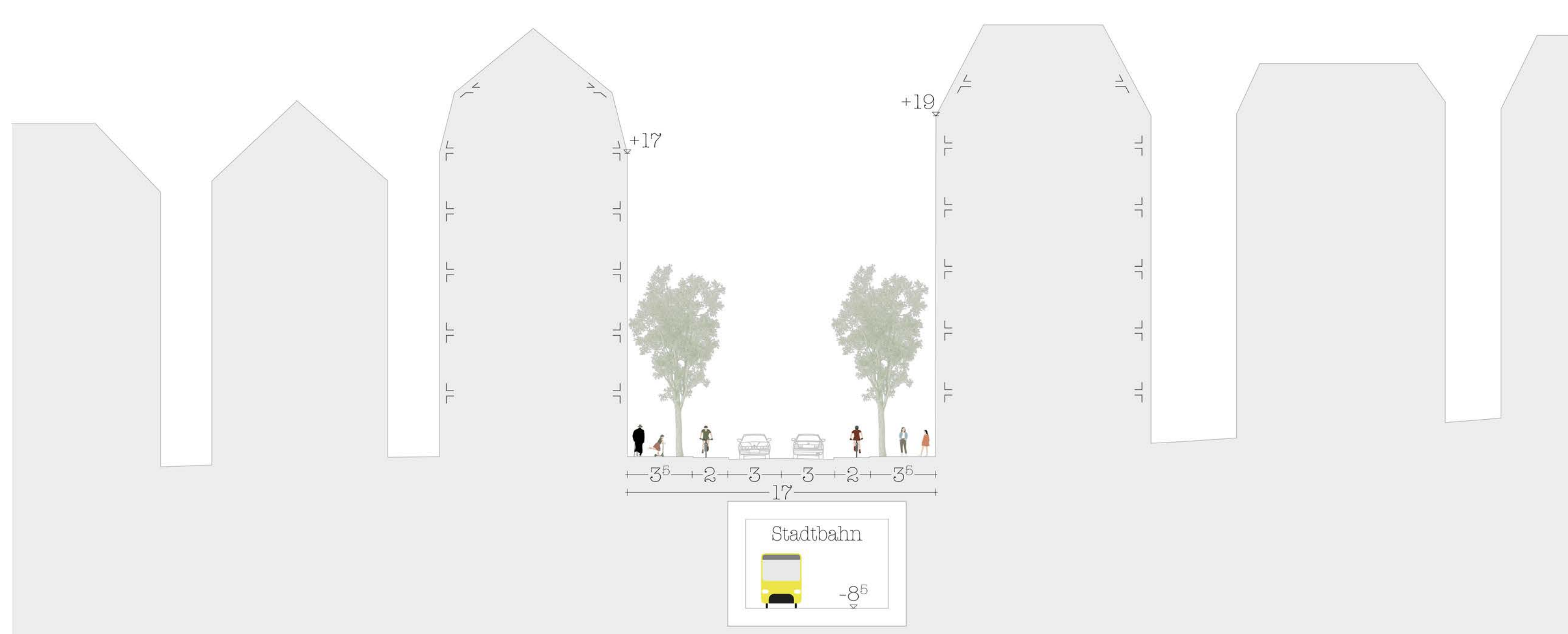




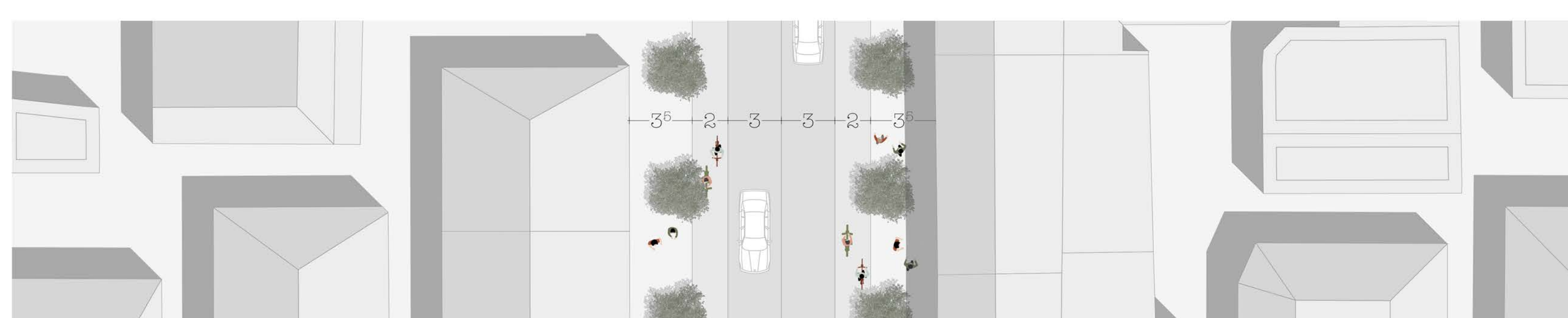
LEONHARDSPLATZ



ABSCHNITT I. DIE STRASSE DER GRÜNDERZEITSTADT. Heslacher Tunnel - Österreichischer Platz M 1:1000



QUERSCHNITT I M 1:200



AUFSICHT I M 1:200



ÖSTERREICHISCHER PLATZ





Kintsugi, oder: Die Allee der vielgestaltigen Stadt

Kintsugi: Traditionelle japanische Reparaturtechnik für Keramik, bei der die Bruchstücke mit Goldlack wieder zusammengefügt oder ergänzt werden und die Bruchlinien erkennbar bleiben.

Automobilverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr müssen nebeneinander koexistieren. Dabei hat der Langsamverkehr Vorrang und muss als schwächstes Glied geschützt werden. Insgesamt soll der Automobilverkehr in der Innenstadt reduziert werden: Die angegebenen 50 Prozent sind ein Maximum, das tendenziell unterschritten werden sollte.

Der Verkehr soll in der Stadt grundsätzlich ebenerdig geführt werden, weil Brücken und Rampen Barrieren bilden und den Stadtraum beeinträchtigen. Sie sollen zugunsten eines gemeinsam nutzbaren Geländeneiveaus eliminiert werden. Auch soll der Verkehr nicht konzentriert, sondern eher verteilt werden. Das ist ohne Einbußen an Wohn- und Aufenthaltsqualität möglich, wenn der Automobilverkehr verringert und in der Innenstadt weiträumig Tempo 30 vorgeschrieben wird.

Der neue Straßenzug ist eine urbane Allee, die in erster Linie ein attraktiver, lebendiger öffentlicher Raum ist. Sie zerschneidet die Stadt nicht, sondern verbindet ihre Quartiere sowohl räumlich als auch funktional. Für die Fußgänger ist sie dank der großzügigen Bürgersteige auch ein Aufenthaltsraum, den die anschließenden öffentlichen Nutzungen, von Cafés bis zu den verschiedensten Gewerben, belegen und beleben.

Der neue Straßenzug durchquert oder säumt verschiedene Bereiche der Stadt: sie verläuft durch ein Gründerzeitviertel, den ursprünglich mittelalterlichen Stadtkern, den oberen Stadtgarten mit seinen Kulturbauten sowie den mittleren Stadtgarten und tangiert den unteren Stadtgarten an einem weiteren Gründerzeitviertel. Diese Stadtbereiche macht er auch dadurch lesbar, dass er sich in jedem dieser Abschnitte verändert. Dadurch entsteht eine zusammenhängende Sequenz von leicht variierten Straßenspektakeln.

Zwischen diesen Straßen werden Plätze ausgebildet, die zugleich Verkehrsknoten sind. Jeder dieser Plätze hat einen eigenen Charakter. Die Plätze tragen zur Orientierung bei und verleihen dem Straßenzug, aber auch den umliegenden Quartieren Identität. Der neue Straßenzug ist zwar großstädtisch dimensioniert, braucht aber bei weitem nicht den Raum, den die gegenwärtige Verkehrsinfrastruktur einnimmt.



Damit das übergeordnete Ziel einer zusammenhängenden, urbanen Stadt ohne trennende Straßen erreicht werden kann, ist es unerlässlich parallel zum Rückbau der überbreiten Straßen, starke und effiziente Alternativen zum MIV anzubieten. Folgende, den Stadtbau flankierende Maßnahmen könnten vorgesehen werden:

- engagierter Ausbau des Radwegenetzes in der gesamten Stadt.
- Verbindung und Vernetzung von regionalen Radschnellverbindungen auch innerhalb der Stadt
- Bau einer zweiten S-Bahn Stammstrecke die beispielsweise unter dem neuen Boulevard geführt werden könnte und damit den Großraum Stuttgart direkt mit zentralen kulturellen und öffentlichen Einrichtungen der Stadt verbinden könnte.
- starker Ausbau der P+R Infrastruktur, um den Zugangsverkehr in die Stadt bereits außerhalb der Stadt abzufangen.
- Integration von dezentralen Mobilitätsstationen zur Unterstützung von Sharing-Konzepten und zur innerstädtischen Ergänzung der großräumlichen Verkehrsanbindung.

Dadurch wird der Schnitt durch die Stadt zurückgenommen und eine neue Beziehung zwischen den Stadtteilen möglich. Die querenden Nebenstraßen werden wieder zu nutzbaren Verbindungen und durchgängig erfahrbaren Räumen verknüpft.

Dieses Gefüge ist so neu nicht. In der Tat wird die Stadt weitgehend zum Stadtgrundriss zurückgebaut, wie er vor dem Trauma des Nachkriegsumbaus bestand. Der historische Stadtgrundriss der Vorkriegszeit bildet die Leitlinie des Entwurfs. Dieser verwendet ihn allerdings kritisch und frei. Es geht nicht um die Rekonstruktion der historischen Stadt. Vielmehr sollen ihre vornehmlich räumlichen Qualitäten dort wiederhergestellt werden, wo sie den modernen Anforderungen entsprechen oder sich mit ihnen vereinbaren lassen. Wo sie dies nicht tun, werden andere, neue, moderne Räume vorgeschlagen.

Der neue Straßenzug trägt substantiell zum Stadtklima und dem urbanen ökologischen Gleichgewicht bei, weil er den Automobilverkehr mit seinen Emissionen reduziert und mit zahlreichen neuen Bäumen bestückt ist. Diese sind so ausgewählt, dass sie substantiell zur Verbesserung der Luftqualität beitragen und dem Klimawandel Rechnung tragen. Überdies ermöglicht die langfristige städtebauliche Strategie, innerhalb ihrer robusten Strukturen Bauten mit langer Lebensdauer zu erstellen, die vor allem darüber eine vorteilhafte Energiebilanz aufweisen.

Überhaupt ist Langfristigkeit ein zentrales Anliegen des Projekts. Es sieht eine erste Phase vor, in der die neue Allee angelegt wird und die dadurch frei werdenen Baufelder bebaut werden. Die Allee wird als urban lebendige, aber durchaus leistungsfähige Straße für den motorisierten Fahrverkehr ausgestattet. Diese Phase kann weitgehend beliebig etappiert werden. In einer zweiten, zeitlich entfernteren Phase werden ganze Gevierte mit Bauten aus den sechziger, siebziger und achtziger Jahren, die bis dahin funktional und energetisch obsolet sein werden, durch moderne, dauerhafte und vielseitig verwendbare Gebäude ersetzt. Parallel dazu wird auch die Straße neu eingerichtet, um dem Langsamverkehr und vor allem den Fußgängern einen kongenialen, durchlässigen, vielfältig brauchbaren Raum mit erhöhter Aufenthaltsqualität zu bieten.

Hierarchie der Mobilitätsstationen mit beispielhaftem Angebot

Mobilitätsstation L

- Park & Ride,
- Elektroladestation
- Fahrrad-Service
- Mietstation: Carsharing, Stella-Roller, E-Scooter, Leihfahrräder

Mobilitätsstation M

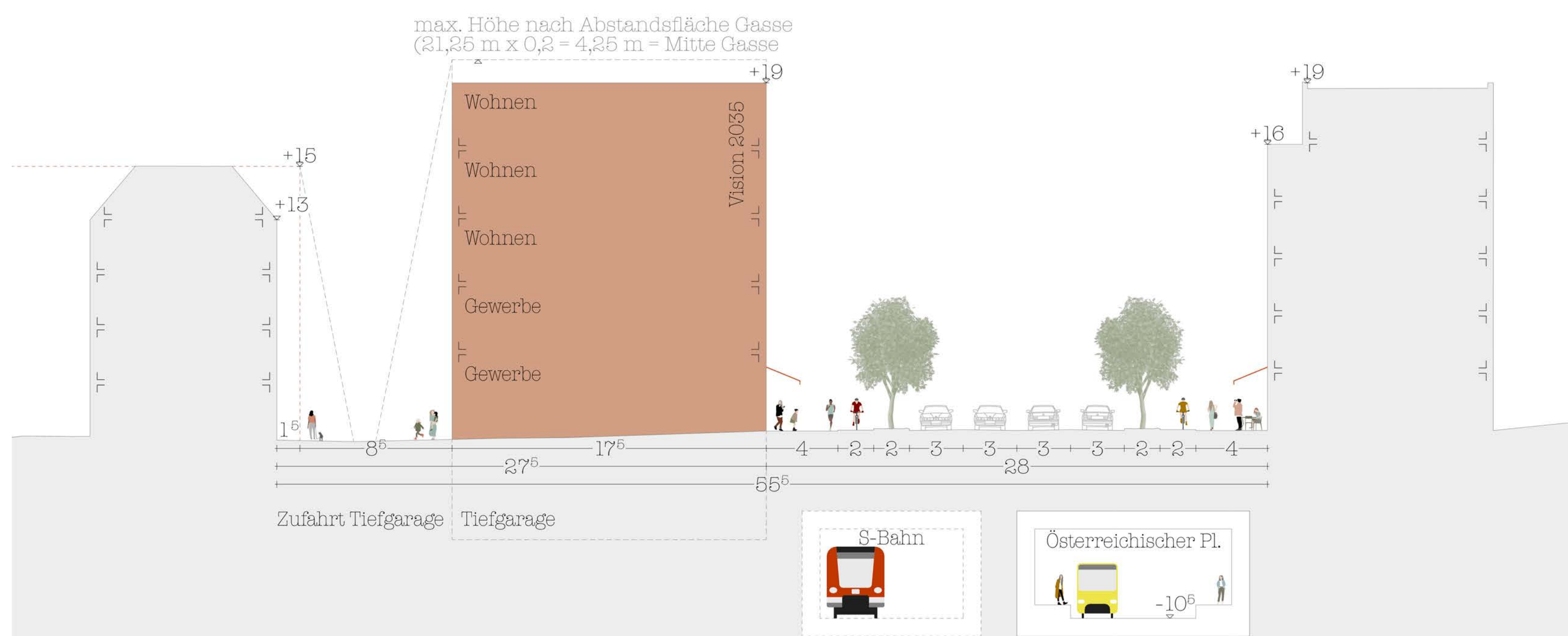
- Quartiersparkhaus, Elektroladestation
- Fahrrad-Service
- Mietstation: Carsharing, Stella-Roller, E-Scooter, Leihfahrräder
- Post und Packstation

Mobilitätsstation S

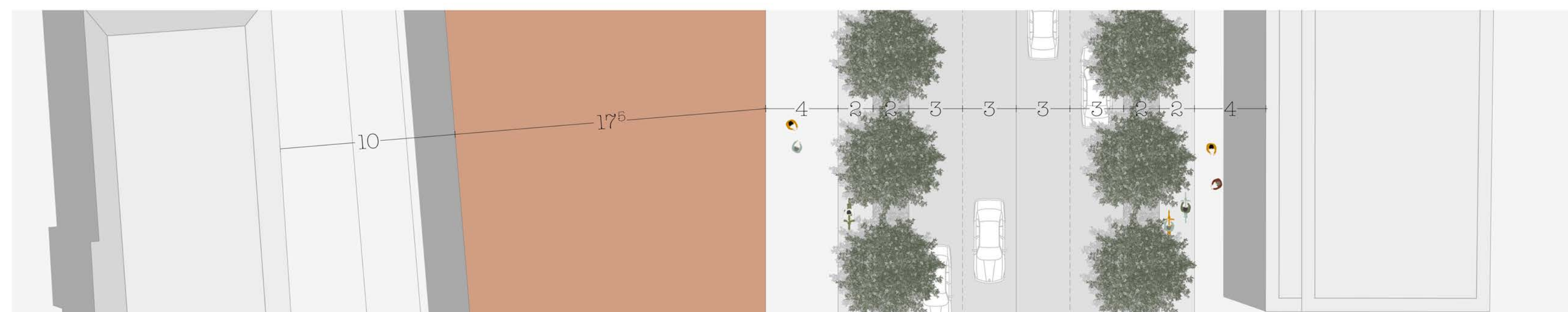
- Mietstation: Stella-Roller, E-Scooter, Leihfahrräder E-Scooter
- Fahrradservice



ABSCHNITT II . DIE STRASSE DER ÜBERGANGSSTADT . Österreichischer Platz - Wilhelmsplatz M 1:1000



QUERSCHNITT II M 1:200



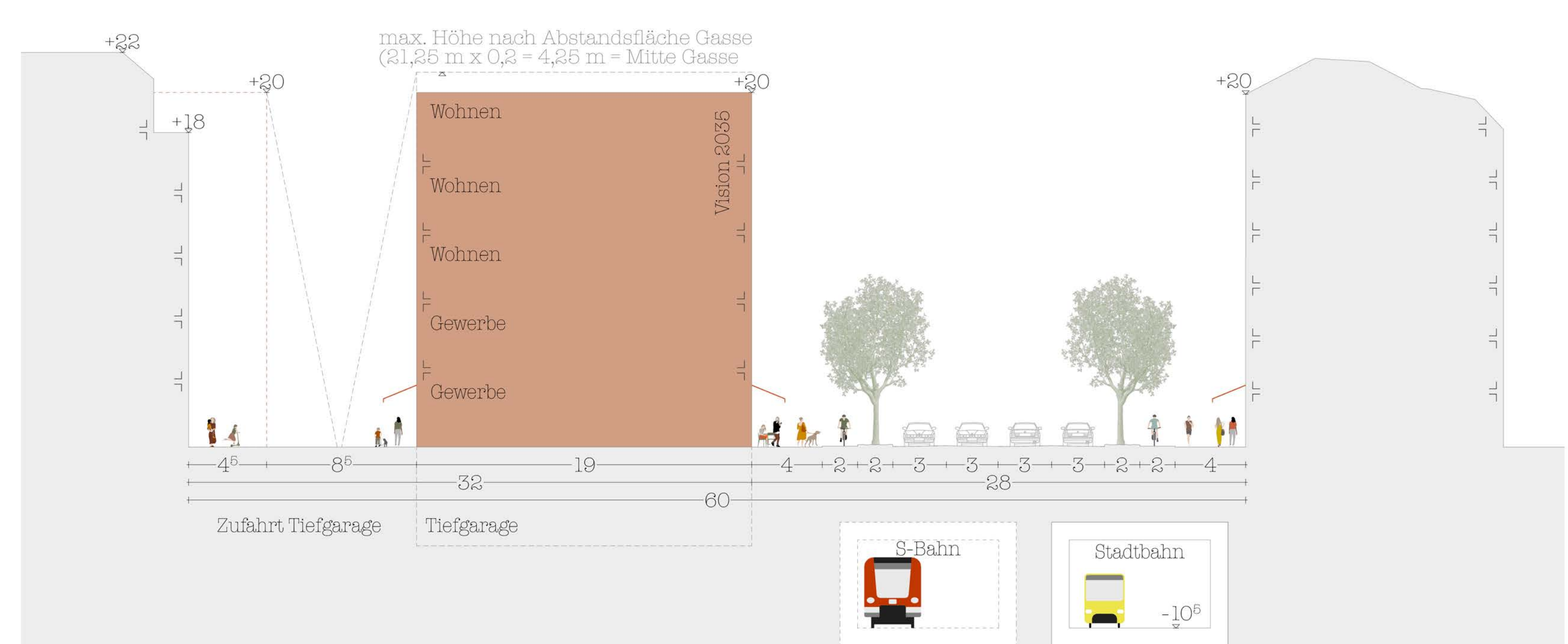
AUFSICHT II M 1:200



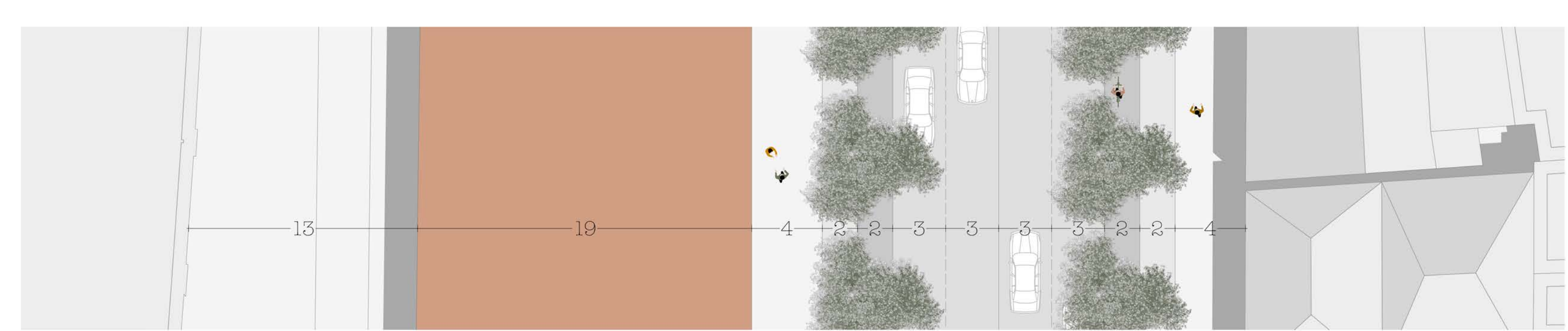
WILHELMSPLATZ



ABSCHNITT III. DIE STRASSE DER MITTELALTERLICHEN STADT . Wilhelmplatz - Charlottenplatz M 1:1000



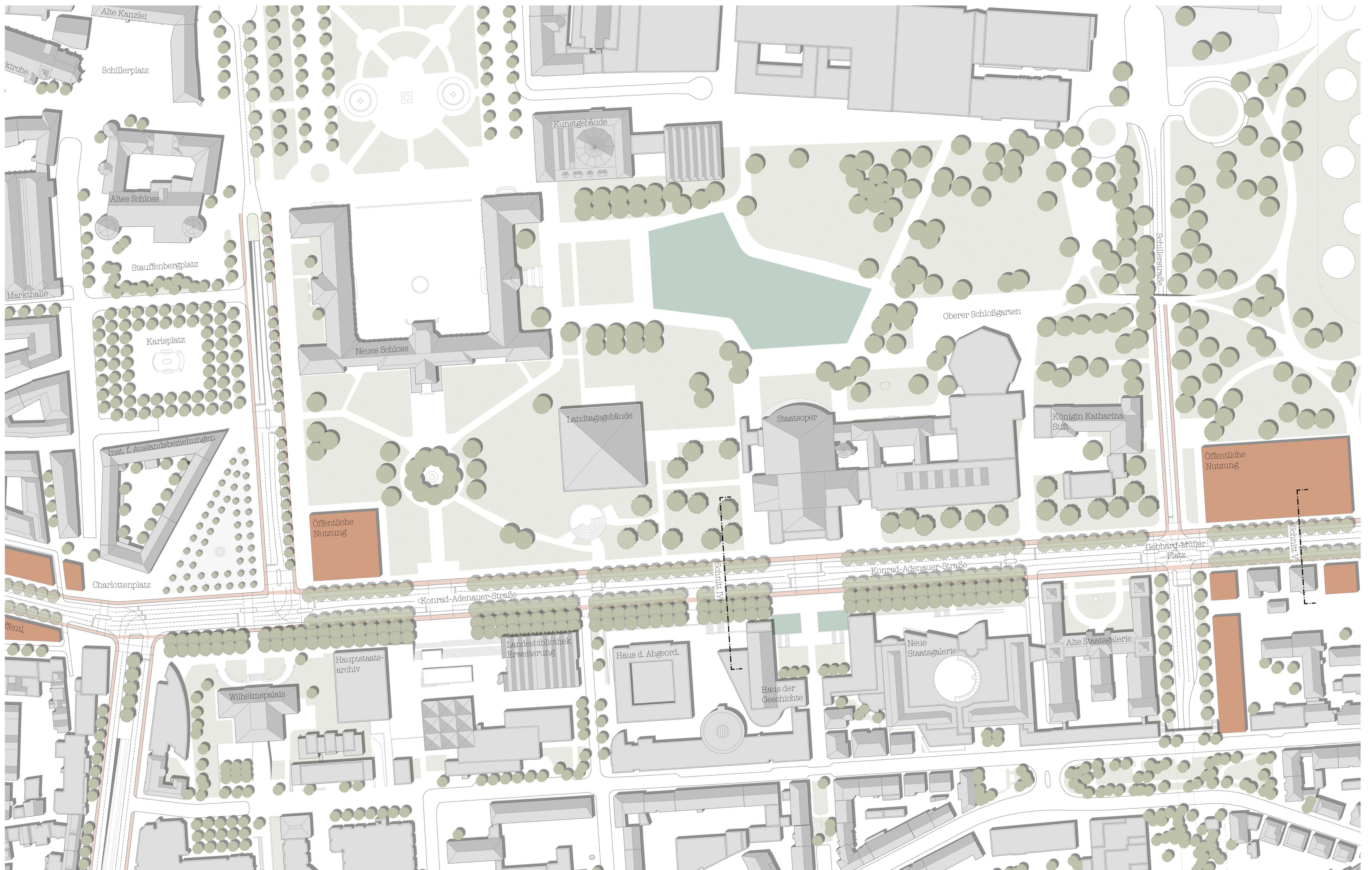
QUERSCHNITT III M 1:200



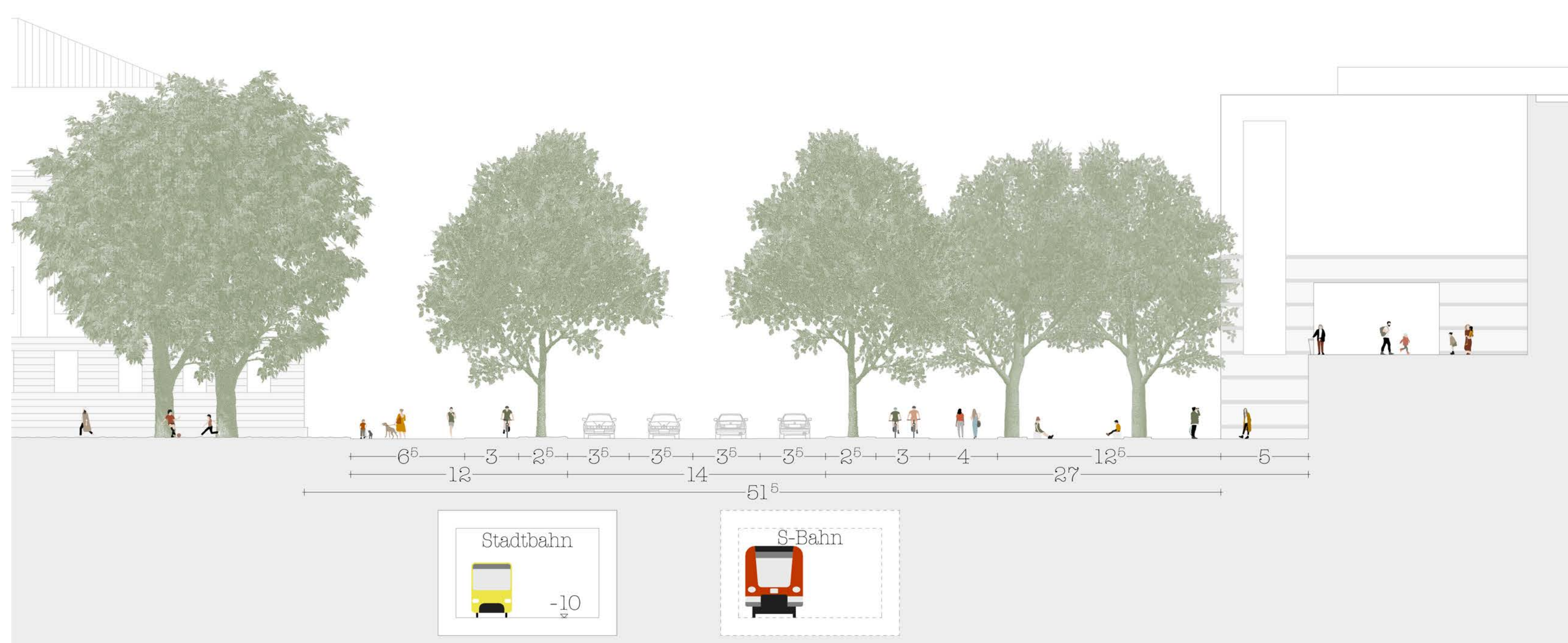
AUFSICHT III M 1:200



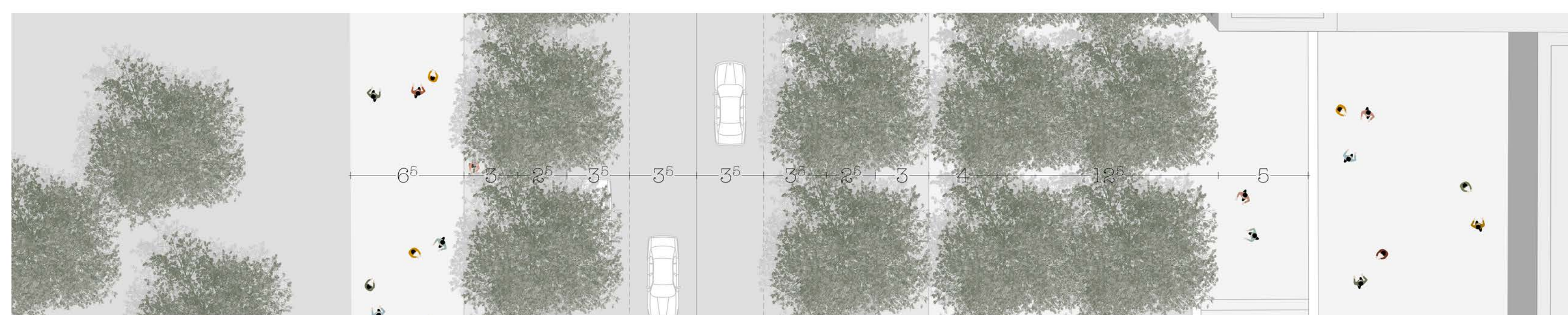
CHARLOTTEPLATZ



ABSCHNITT IV . DIE KULTURMEILE . Charlottenplatz - Gebhard Müller Platz M 1:1000



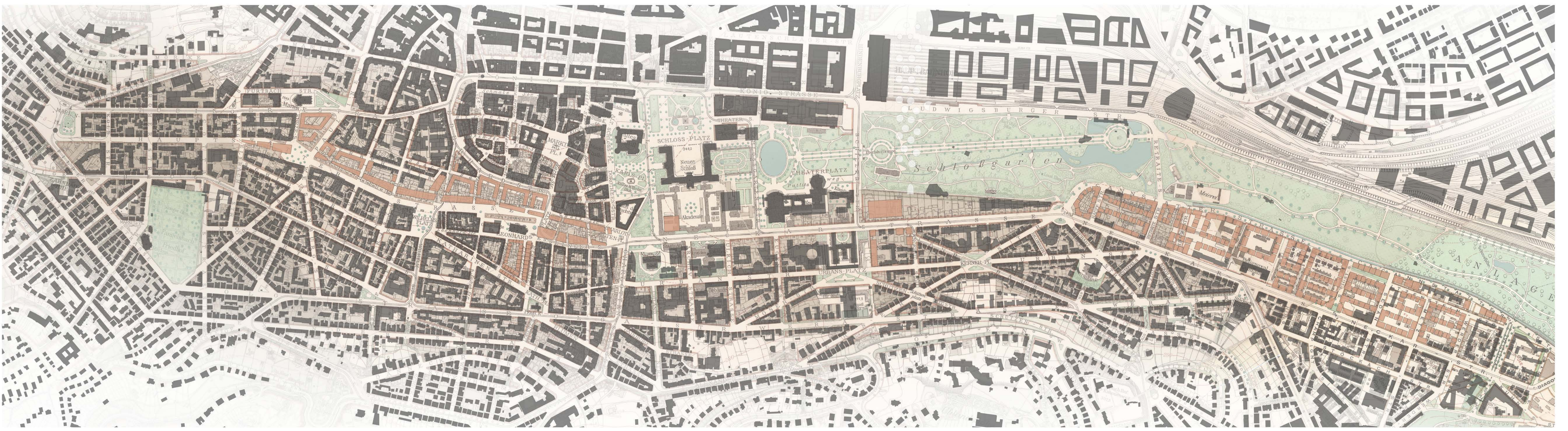
QUERSCHNITT IV M 1:200



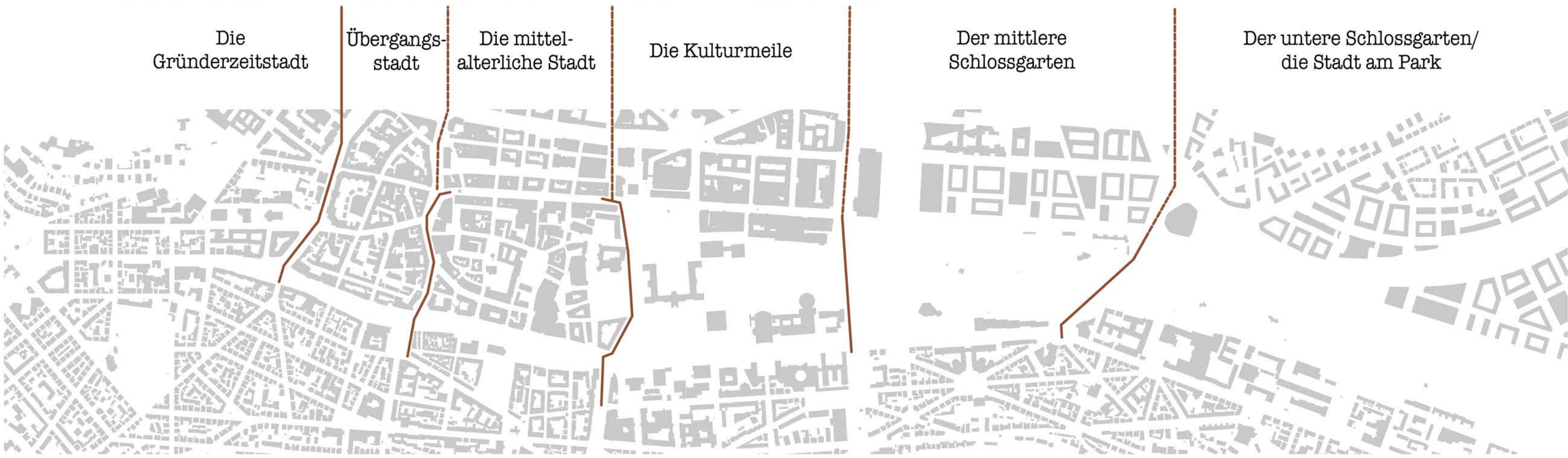
AUFSICHT IV M 1:200



KULTURMEILE



Überlagerung historischer Stadtplan M 1:5000



HISTORISCHE STADTSTRUKTUR M 1:10000



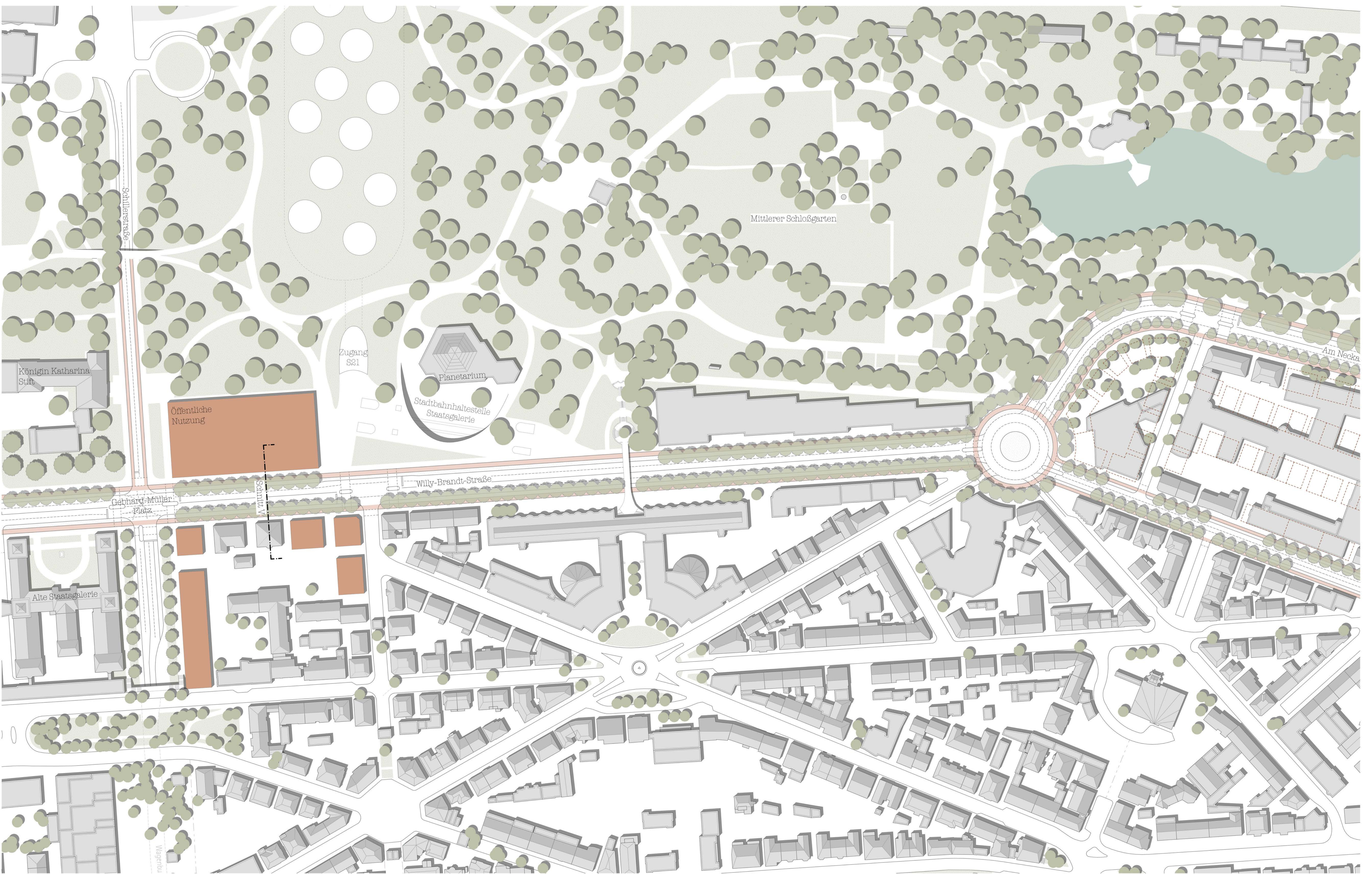
VISION 2035 M 1:10000



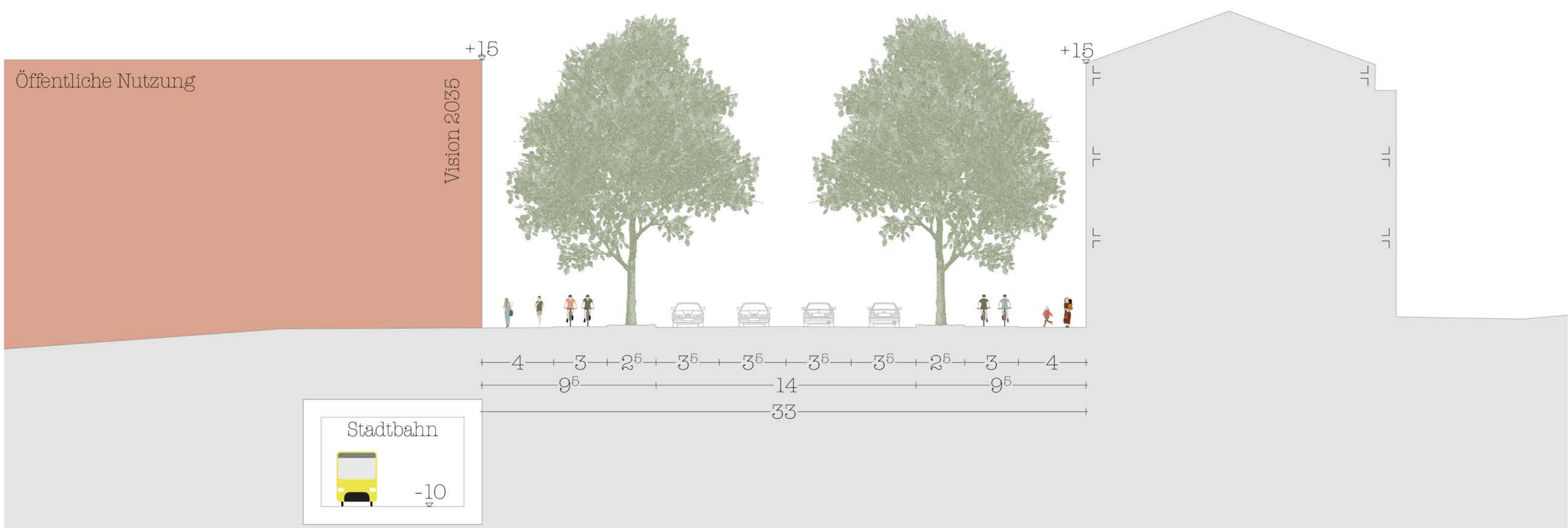
VERNÄHUNG M 1:10000



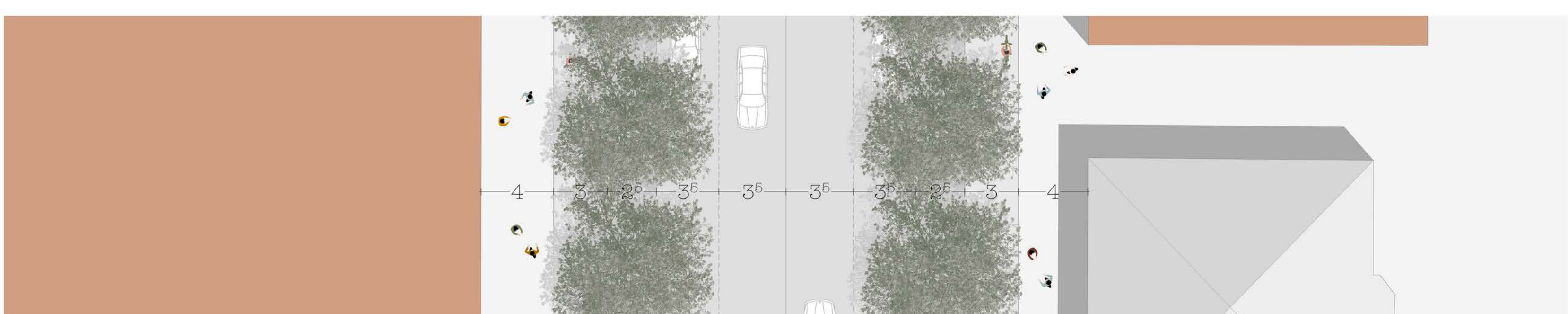
VISION 2050 M 1:10000



ABSCHNITT V . DIE ALLEE IM MITTLEREN SCHLOSSGARTEN . Gebhard Müller Platz - Kreuzung Cannstatter | Heilmannstraße M 1:1000



QUERSCHNITT V M 1:200



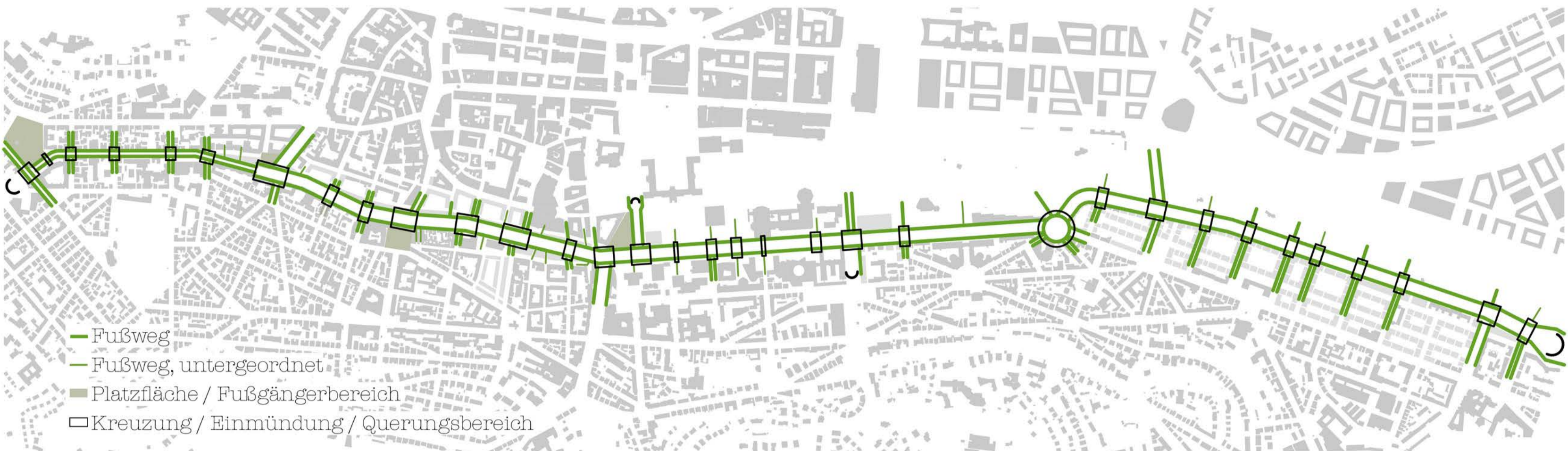
AUFSICHT V M 1:200



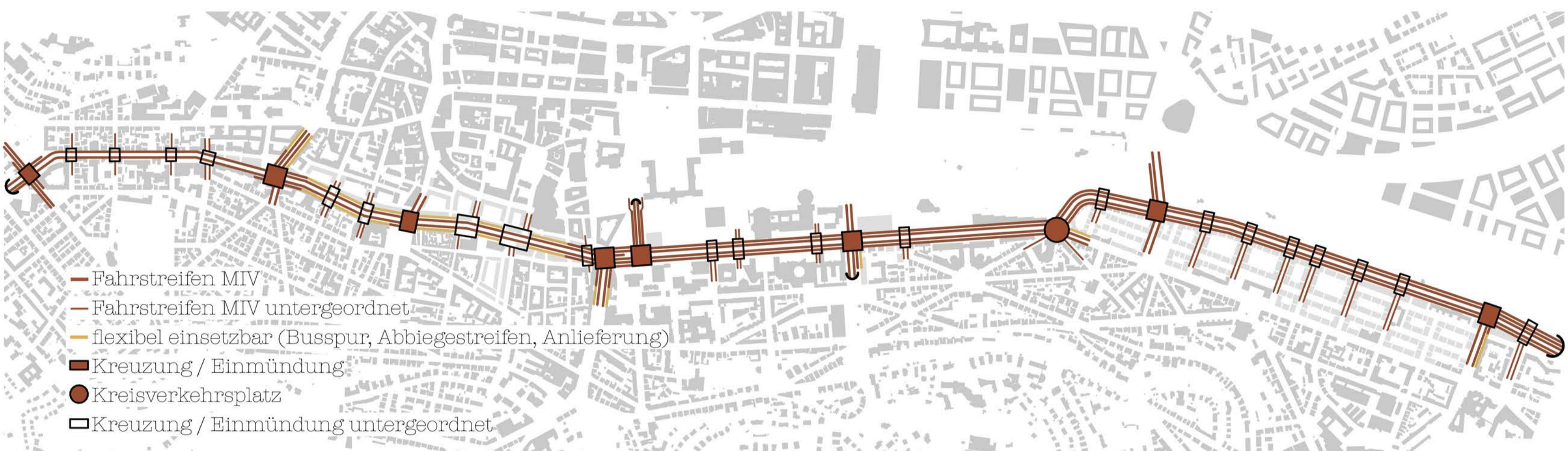
GEBHARD-MÜLLER-PLATZ



BAUMPARTITUR M 1:5000



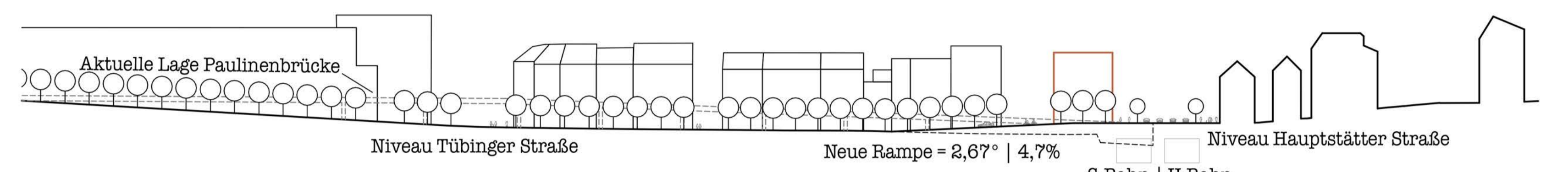
FUSSVERKEHR M 1:10000



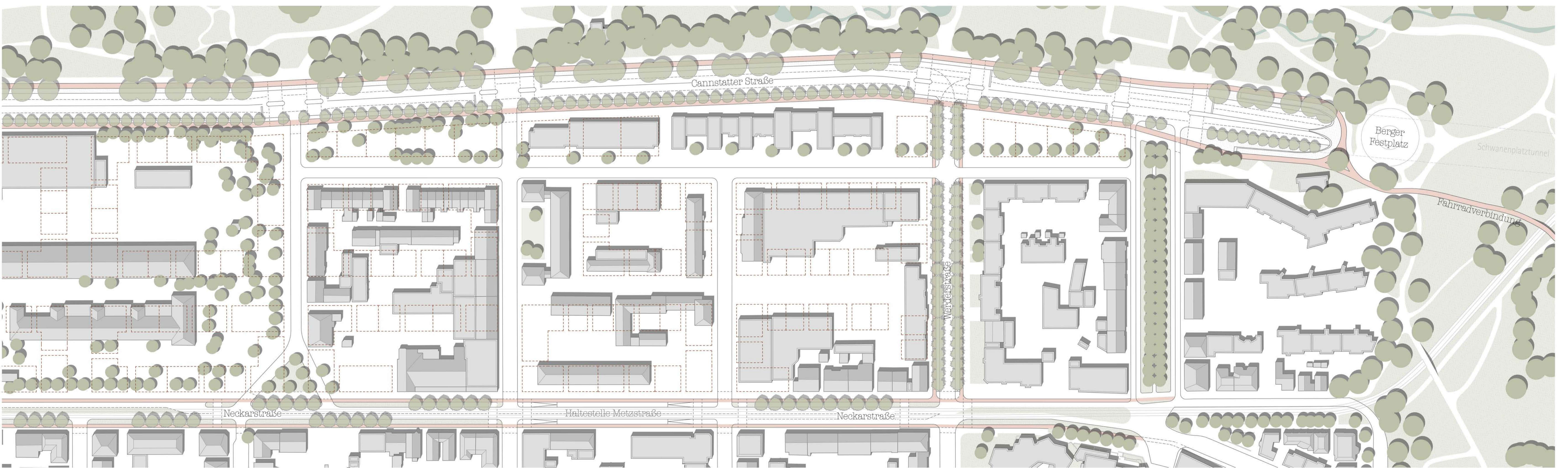
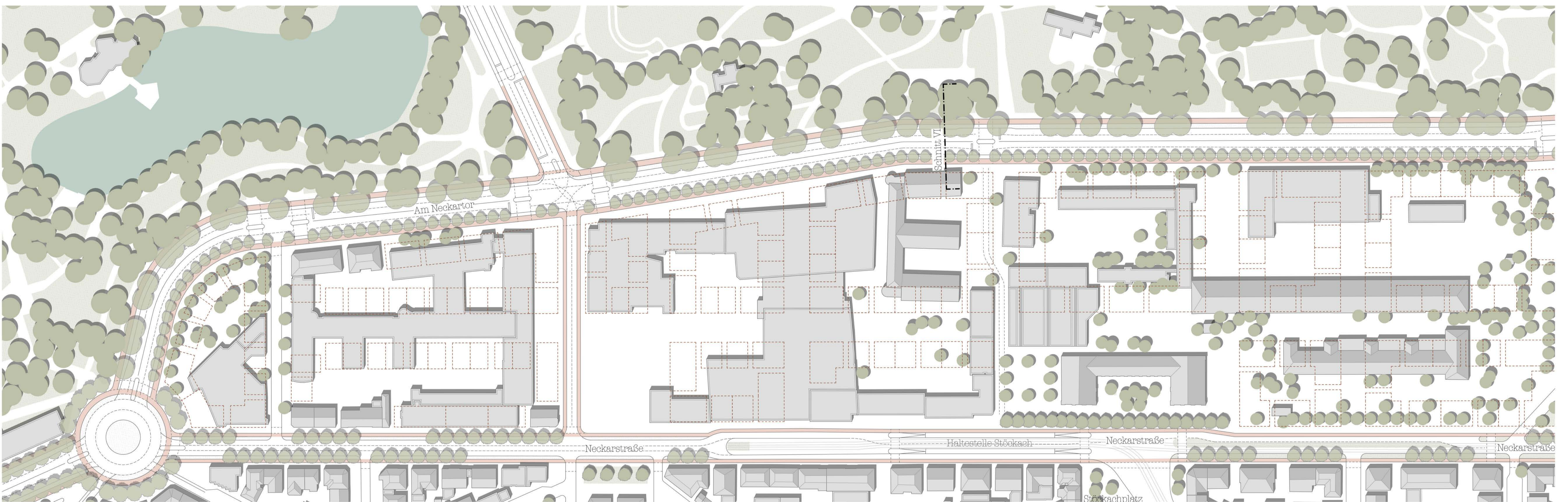
MOTORISIERTER VERKEHR M 1:10000



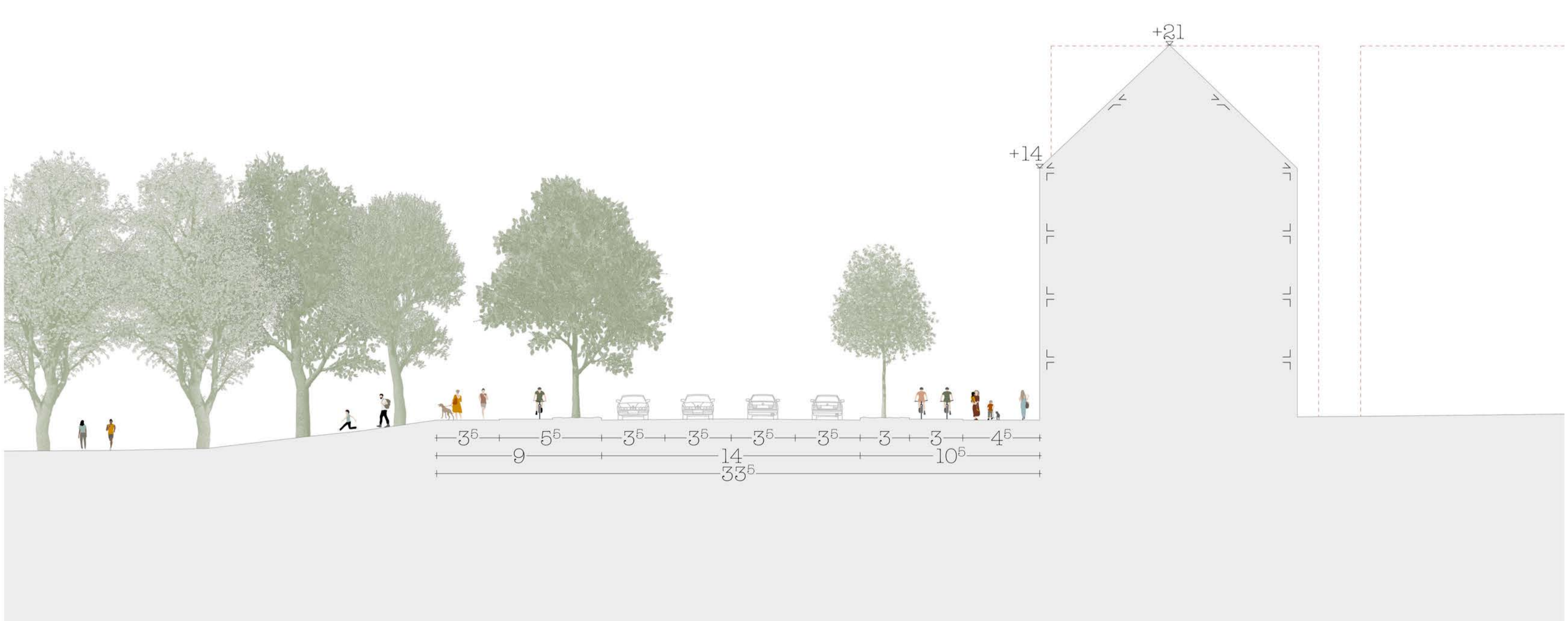
RADVERKEHR M 1:10000



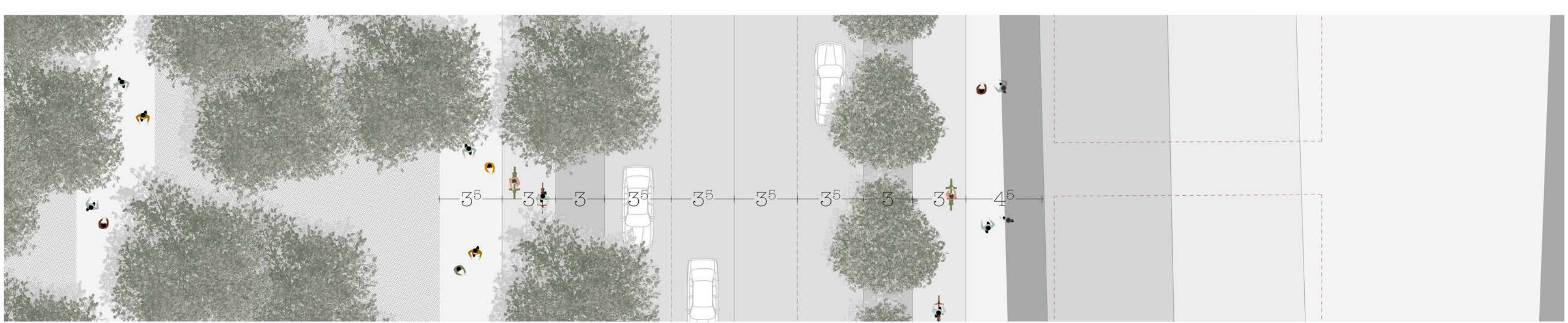
NEUER SCHNITT PAULINENSTRASSE M 1:1000



ABSCHNITT VI. DIE ALLEE AM PARKRAND . Kreuzung Cannstatter | Heilmannstraße - Schwanenplatztunnel M 1:1000



QUERSCHNITT VI M 1:200



AUFSICHT VI M 1:200



NECKARTOR