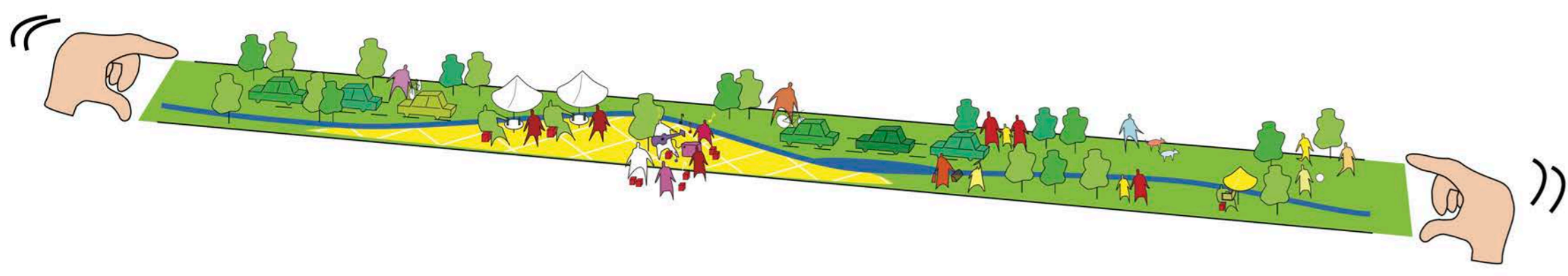


Den Stadtraum zerschneidende Tunnel als Symbol einer autogerechten Stadt werden rückgebaut



Wo immer möglich wird die Fläche entsiegelt und dem Stadtklima zur Verfügung gestellt



Der grüne Lebensraum wächst in die Nachbarschaft und vernetzt die Quartiere



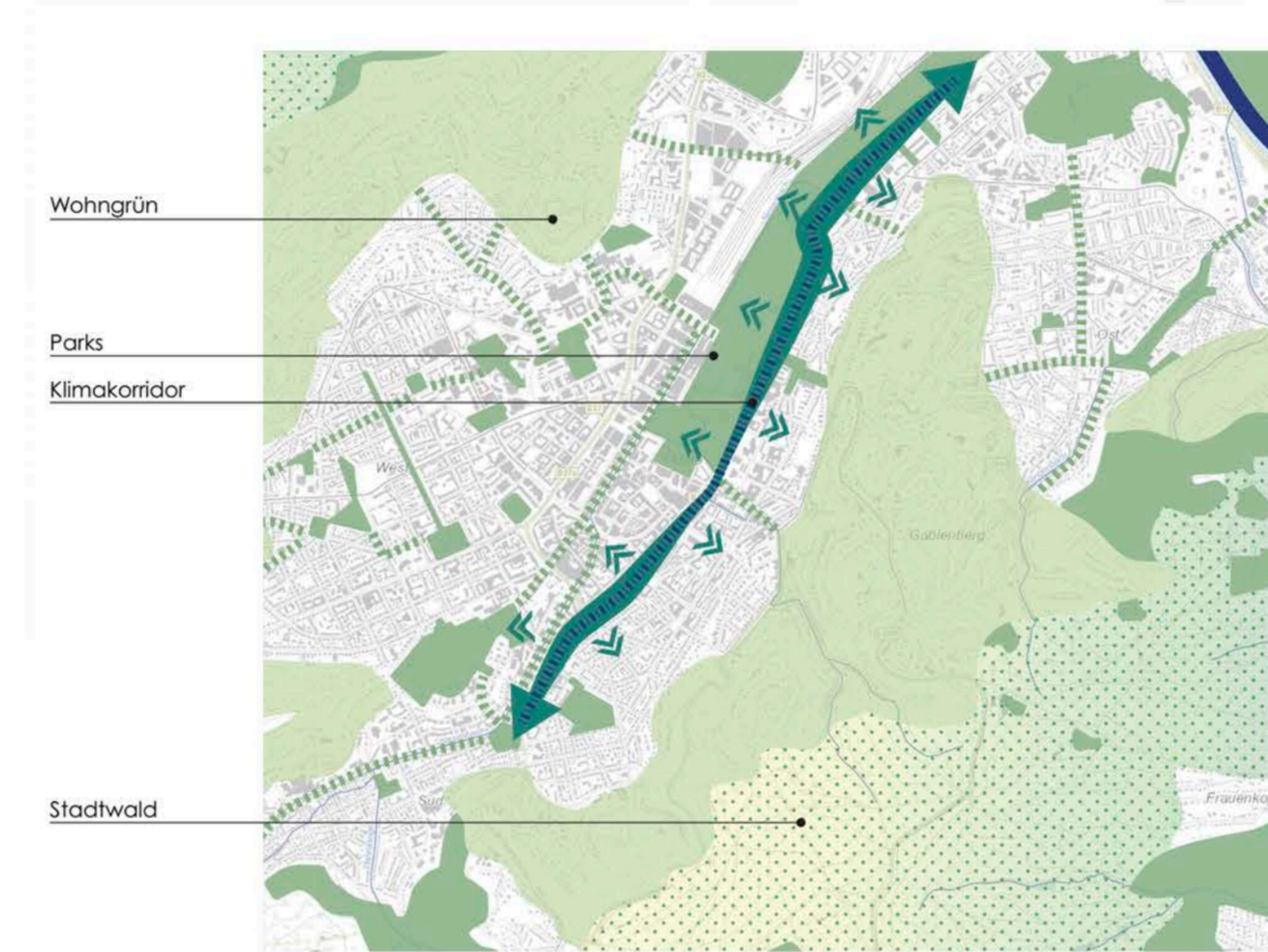
1.400 Bäume neu - 4.500 m2 Wasserflächen neu - 23.000 m2 Grünfläche neu - 5 neue Plätze

- 43 t / Jahr Kohlendioxid (CO2) Bindung
- 200 Kg / Jahr Stickstoffoxid (NO2) Bindung
- 170 Kg / Jahr Ozon (O3) Bindung
- 600 Kg / Jahr Schwefeloxid (SO2) Bindung
- 170 Kg / Jahr Schwebstoffe (PM10, z.B. Staub) Bindung
- Abkühlung des Stadtraums um bis zu 7 Kelvin

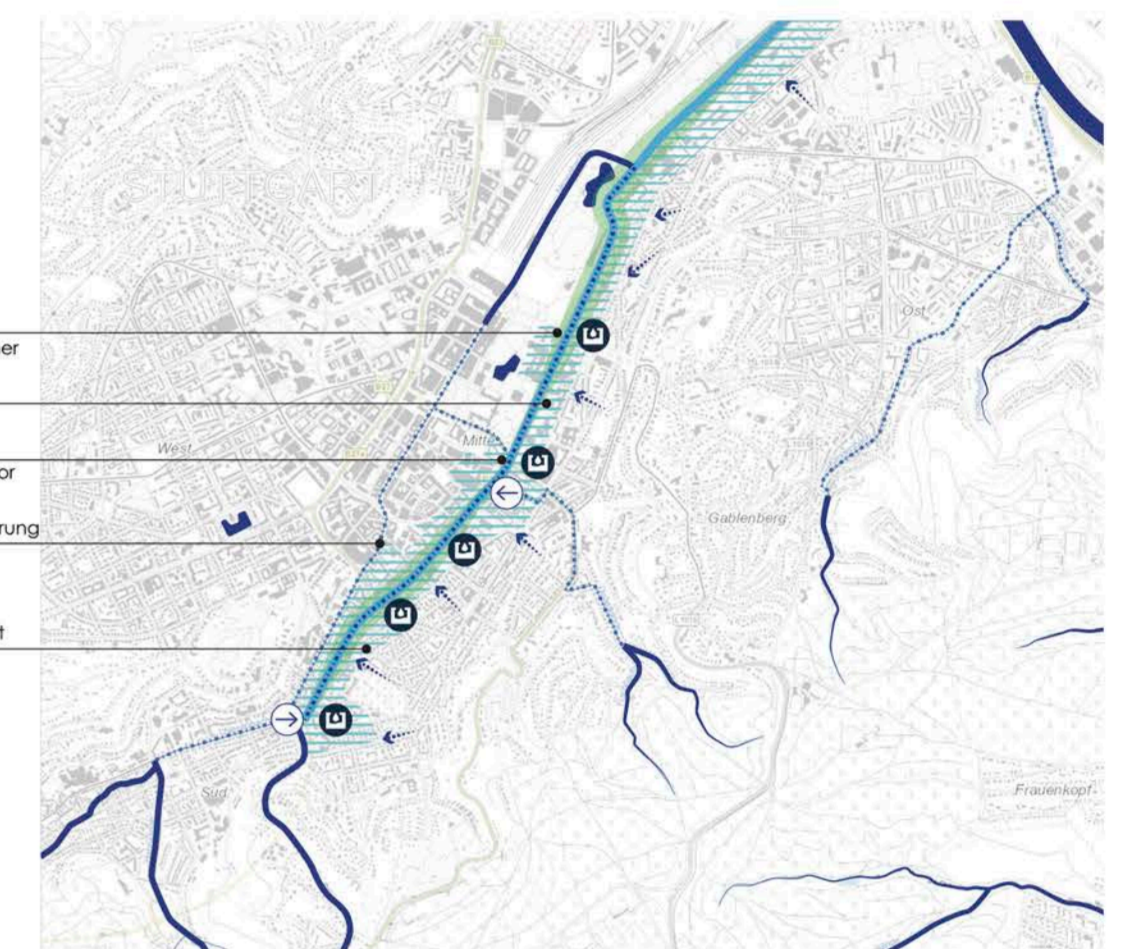


Ich hätte nie gedacht, dass meine Kinder einmal hier auf der Straße spielen

Blick in die Römerstraße zur Markuskirche: Aufgewertete Querverbindungen verknüpfen die angrenzenden Stadtquartiere. Die Gebäude erhalten eine Vorzone welche bespielt werden kann



Der neue Klimakorridor ergänzt das Grünraumkonzept Stuttgart



"Schwammstadt Stuttgart" Konzept einer offenen Wasserführung



Der Klimakorridor als grüne Lunge. Das übergeordnete Leitbild der Transformation der B14 in einen Lebensraum



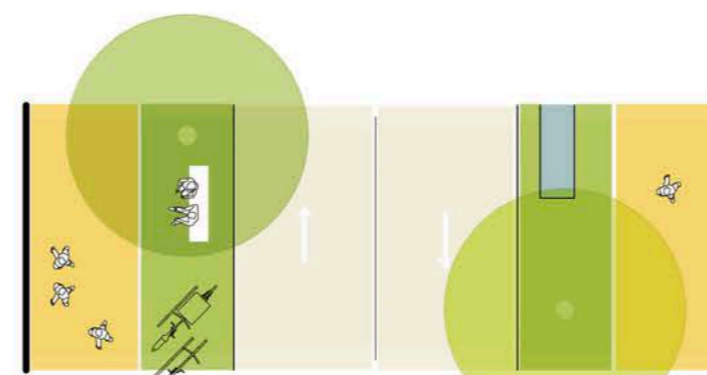
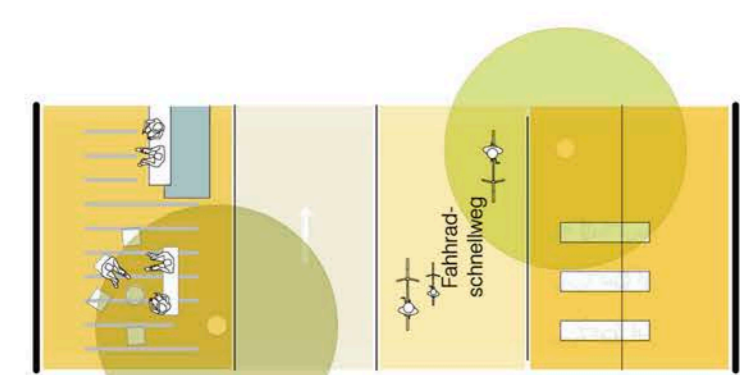
URBANE ALLEE

Portal Heslacher Tunnel - Österreichischer Platz M 1:1.000



Querschnitt 01 - Urbane Allee

M 1:200



Leitidee
Schwindende Ressourcen, der Klimawandel und eine wachsende Polarisierung in der Politik führen zu Spannungen in der Gesellschaft. Die Bewegung „Fridays for Future“ ist auch Ausdruck einer Sehnsucht nach gesellschaftlichen Alternativen nachzudenken – Alternativen jenseits der Dualität von Kapitalismus und Sozialismus, von privatem oder öffentlichem Eigentum. Alternativen, die es erlauben, unserem Lebensraum langfristig zu erhalten. Städte sind Gravitationszentren dieser Entwicklung. Die Wandlung der B14 in eine Urbane Flora kann eine Landmarke für die Vision dieser neuen, zukunftsweisenden Art einer urbanen Gemeinschaft werden. Ein robuster und ökonomisch ökologisch sinnvoller Lebensraum, der sich den schnell verändernden Bedingungen anpassen kann. Bestehender Verkehrsraum wird gewandelt und aus seiner monofunktionalen Nutzung des 20. Jh. befreit um als multifunktionaler Lebensraum eine dauerhafte Identität zu bekommen.

Ein sozialer und konsequent nachhaltiger linearer Stadtpark als Vorbild für eine von den Zwängen der autogerechten Stadt befreiten Stadt. Urbane Lebensmittelproduktion, unweiterentwickelte Stadtstrukturen und eine autarke, auf erneuerbare Energien beruhende Versorgung innerhalb der Stadtgrenzen sind die funktionalen Komponenten. Die Sphären Ökologie, Klima, Wirtschaft und Soziales sind hier unmittelbar miteinander verknüpft. An dieser zentralen Stelle Stuttgarts gibt es die einmalige Chance, einen Ort entstehen zu lassen, welcher den Ansprüchen einer menschenfreundlichen und ökologisch bewussten Gesellschaft gerecht wird. Ein Lebensraum für Generationen. Es entsteht eine dreidimensionale Stadtoase mit einem vielschichtigen Pattern an unterschiedlichen Aufenthalts- und Nachschichtorten. Der ehemalige Stadtraum wird zum Vorzeigeprojekt für die Anregung von Straßennutzung durch eine Stadtgesellschaft, welche Mensch, Raum und Umwelt wieder vereinen will.

Städtebauliches Grundkonzept
Mit der Reduktion des Verkehrs um 50% steht mit dem Stadtraum der B14 eine prägende und zentrale Fläche Stuttgarts zur Disposition. Es besteht nun die einmalige Chance die Trennwirkung in der Stadtlandschaft aufzuheben und Stadtquartiere wieder zu verknüpfen, damit aus einer verkehrsfunktionalen Fläche ein zentraler Lebensraum wird. Die zentrale Frage, welche Stadt Stuttgart im Jahr 2050 sein möchte kann hier beantwortet werden: Nichts weniger als eine lebenswerte Stadt für alle. Stuttgart amart auf!

Aus Fahren wird Flanieren!
Der Paradigmenwechsel beginnt mit dem konsequenten Rückbau der reinen Verkehrsbauelemente, den zahlreichen Tunneln, Fahrten und Unterführungen. Das Separationsprinzip der sechziger Jahre als Ursache für die Zerschneidung der Stadtlücke wird aufgehoben. Die zahlreichen Verlichtungs- und Ausfallschleusen verschwinden, welcher Stadtraum wird einer besseren Nutzung zugeführt. Unsere Vision basiert auf einer reduzierten, emissionsfreien und vernetzten Mobilität der Zukunft. Diese ist ein aktiver Teil des Stadtlebens und darf ebenerdig bleiben!

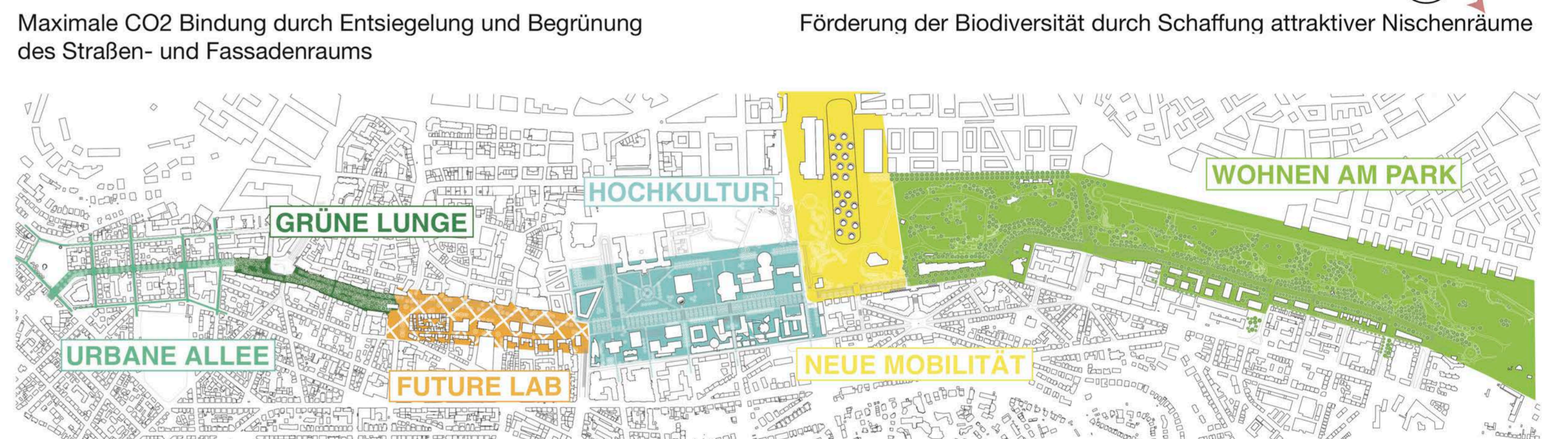
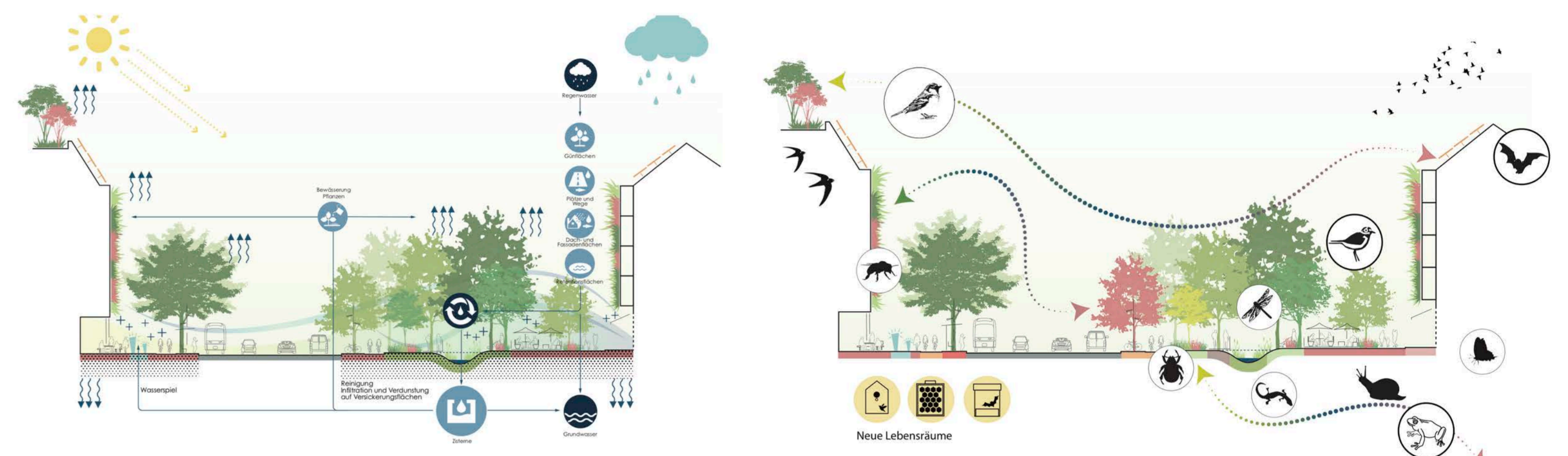
Aus Lärm wird Luft!
Wo immer möglich wird die gewonnene, ehemalige Straßennische entsiegelt und dem Stadtklima zur Verfügung gestellt: 1400 neu gepflanzte Bäume, 4000m² neue Wasserfläche und 23.000m² neue Grünfläche um die 5 neuen Plätze werden die B14 zu einer urbanen Oase, einer Quelle von Frischluft und einem Erlebnisband vielfältiger Stadträume. Helle Beläge reflektieren das Sonnenlicht und reduzieren den „Heat-Island“ Effekt. So können 42t CO2 im Jahr gebunden werden, der Stadtraum wird um bis zu 7 Kelvin kühler!



Lageplan M 1:2.000



Der Österreichische Platz: Eine urbane Lichtung mit einem begehbaren "Supertree" als Attraktor



GRÜNE LUNGE

Österreichischer Platz - Wilhelmsplatz M 1:1.000

Integration in den bestehenden Stadtraum - Ein Festival der Nachbarschaften!
 Unser Konzept sieht die Schaffung einer Sequenz vielfältiger Nachbarschaften vor. Das neue Band Urbane Flora zwischen dem Marienplatz und dem Schwannplatz wird durch 6 unterschiedliche Charakterzonen belebt. Diese neuen Aufenthaltszonen knüpfen die spezifischen Merkmale der angrenzenden Quartiere und werden selbst zum neuen Impulsgeber inmitten Stuttgarts.

1. Die Vernetzte Allee
 Vom Marienplatz bis zum Österreichischen Platz erlaubt die Reduktion auf zwei Fahrspuren die Planung einer Baumallee und die Schaffung einer respektvollen Vorzone für die flankierende Bebauung. Hier liegt das Augenmerk auf der Vernetzung der angrenzenden Stadtquartiere durch eine niveaugleiche Querung. Die Hauptalster Straße folgt sich harmonisch in das Netzwerk der Quartierstraßen ein. Das Überdachen eines natürlichen Wasserlaufs nimmt hier seinen Anfang und begleitet den Flaneur entlang der neuen Urbanen Flora. Der Fahrradweg bleibt in diesem ersten Abschnitt in der Tübingenstraße.

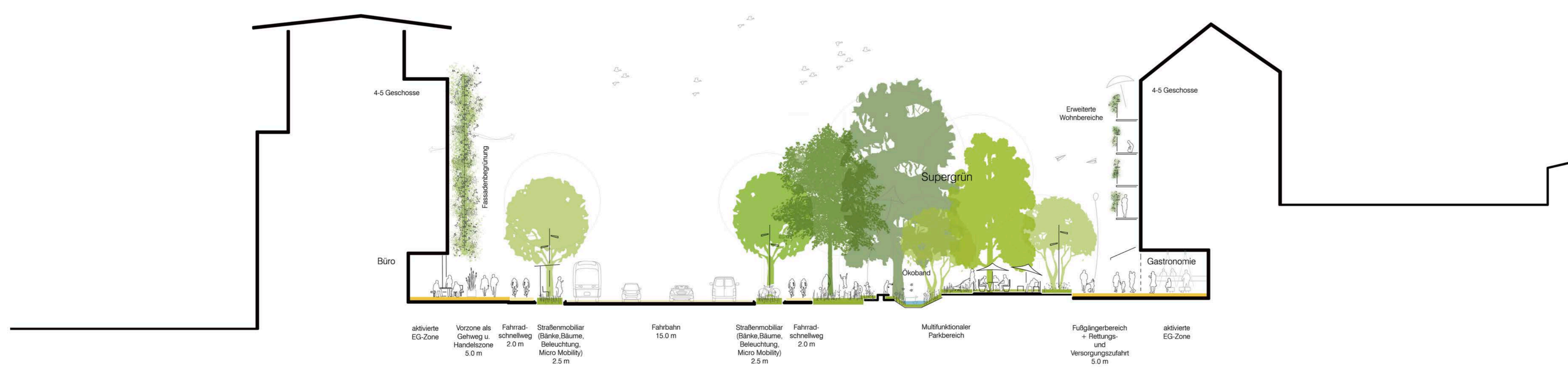
2. Die Grüne Lunge
 Ab der Götterstraße weitet sich der Straßenraum. Ein Supertree, eine vertikale Pflanzstruktur als Symbol der neuen Stadtgesellschaft, welche Mensch, Raum und Umwelt wieder in Einklang bringt, eröffnet die Sequenz der Grünen Lunge. Ein dichter, linearer Park bietet ein einmaliges Stadterleben in dieser Kernzone Stuttgarts. Der natürliche Bachlauf, durch anfallendes Regenwasser gespeist wird sich und kleine Stützeln im Grün können durch die angrenzende Gastronomie genutzt werden.

Inmitten der Bäume bietet der Österreichische Platz eine urbane Lichtung. Der tieferliegende Platz wird erhalten und über eine breite Sitzstufe an die Topographie des Stadtraums angebunden. Eine offene Vernetzung mit der Tübingenstraße und die Attraktion des begehbaren „Supertrees“ sorgen für eine hohe Frequenz. Hier mündet die übergeordnete Fahrradstraße aus der Tübingenstraße in den Bereich der Urbanen Flora. Es entsteht ein einmaliger Aufenthaltsort in der Mitte eines ehemaligen Straßenraums! Obwohl sich ab dem Österreichischen Platz die Fahrspur auf 4 erweitern, bleibt genügend Fläche um den linearen Park als dichtes Baumband bis zum Wilhelmsplatz fortzuführen.

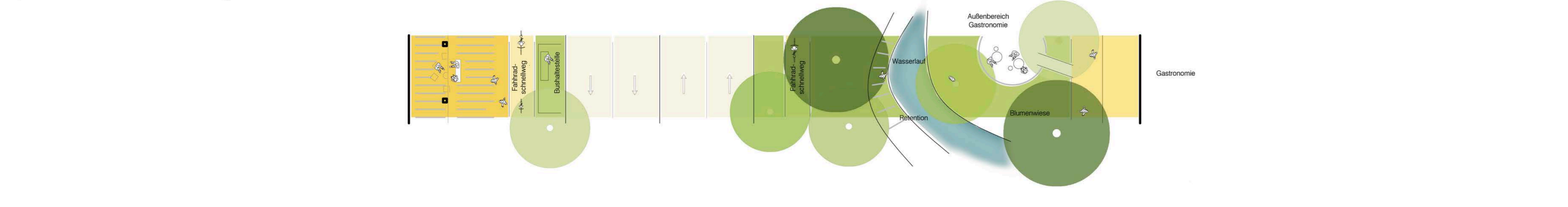
3. Future Lab
 Am Wilhelmsplatz öffnet sich der Park zur weiten Lichtung des Future Labs Stuttgart. Das neue helle Plaster spart über den gesamten Raum bis hinein in die Esalingerstraße und Leonhardstraße und verknüpft sichtbar das Bornheimerfeld und das Leonharderfeld mit der Kernzone. Auch im Bereich der Fahrspuren setzt sich der Plasterbelag fort und signalisiert dem Autofahrer, dass hier ein Platzraum gequert wird.
 Vom „Greenhouse“ am Wilhelmsplatz, bis zum neu verorteten Charlotterplatz mit einem weiteren „Supertree“, ist dies der belebteste Teil der Raumsequenz entlang der Urbanen Flora.

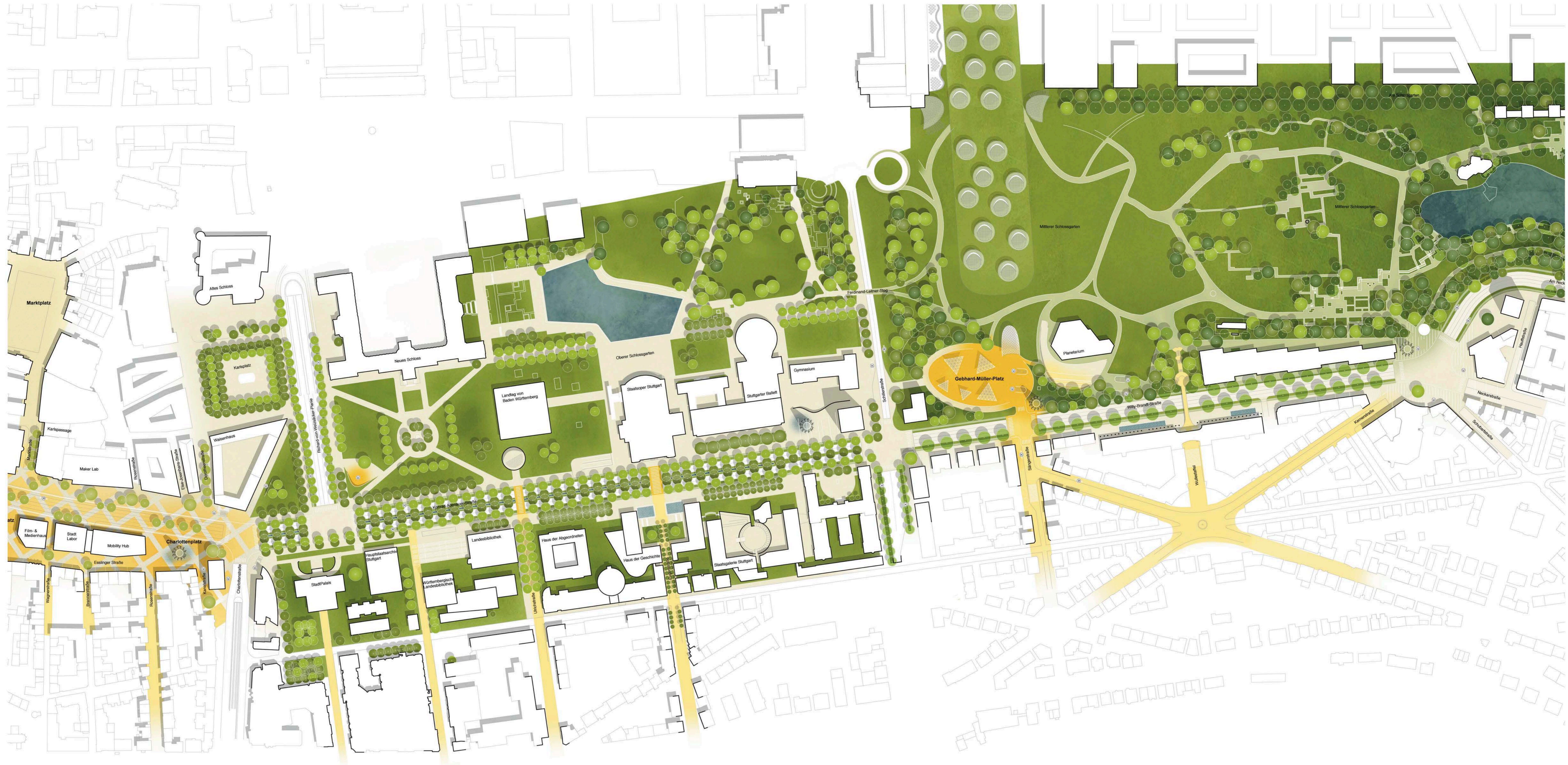
Ein vielfältiges Angebot an öffentlichen Nutzungen zu beiden Seiten und reichhaltige gastronomische Nutzungen werden ergänzt durch das neue Medienzentrum, das Mobility Hub, das Stadtlabor und das daran angeknüpfte Start-Up Zentrum. Eingestreut in den Teppich der Aktivitäten bestes Sitzrasen Oasen der Erholung.

4. Hochkultur
 Eingebettet in einem grosszügigen Stadtpark liegen beiderseits eines Planchausbulewars Museen, das neue Schloss und die Oper. Durch die geänderte Wegführung der Planchausbulewars

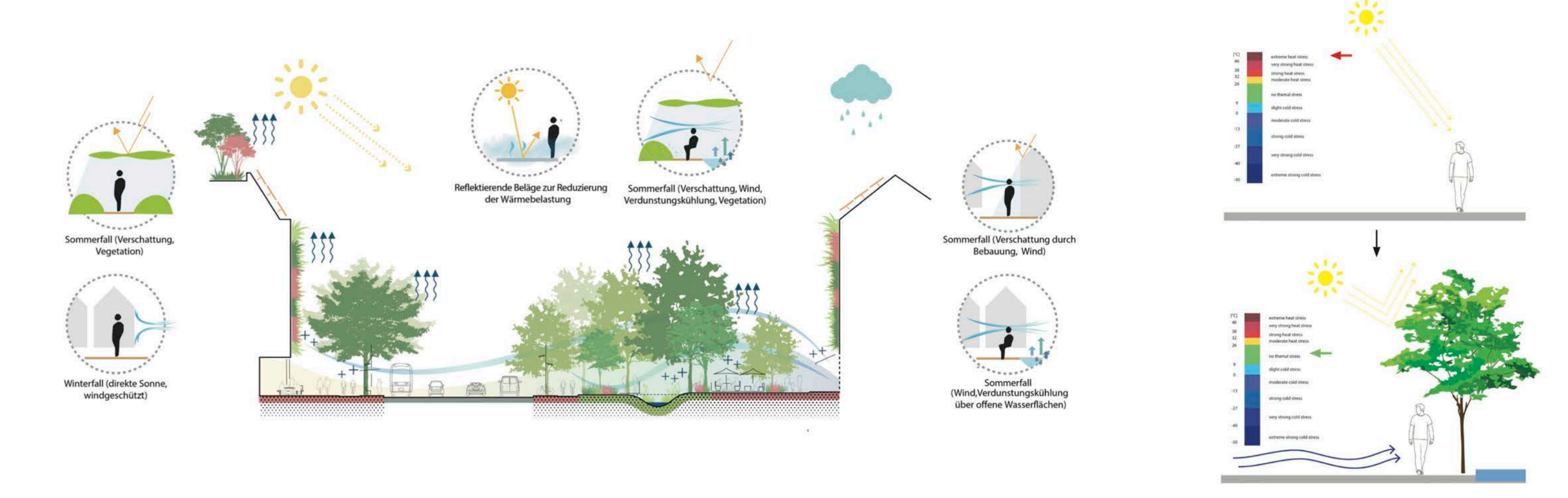


Querschnitt 02 - Grüne Lunge M 1:200

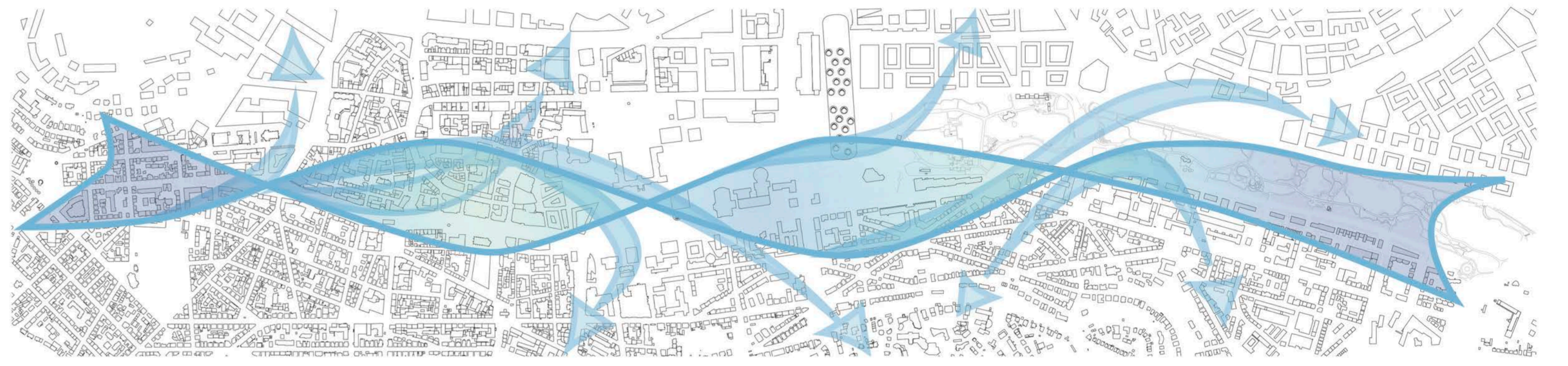




An der Leonhardskirche - Ein Stadtplatz als Katalysator einer agilen Stadtgesellschaft.



7 Kelvin kühlerer Stadtraum durch Verschattung, Verdunstung und Reflektionen



Aus Lärm wird Luft: Der Klimakorridor wirkt in die angrenzenden Stadtquartiere



FUTURE LAB

Wilhelmplatz - Charlottenplatz M 1:1.000

erhält auch das ehemalige Waisenhaus einen repräsentativen Vorbereich und wird Teil des Gesamtensembles. Querungen werden durch die grüne Mittelzone noch einfacher. Die kulturellen Aktivitäten zu beiden Seiten des Boulevard werden dadurch besser angebunden. Der durch den Spurenrückbau gewonnene Freiraum wird dem Fußgänger zurückgegeben. Es entsteht eine Flaniermeile entlang der Stuttgarter Prachtbauten. Gegenüber der alten Staatsgalerie markiert ein neuer Hochpunkt den Übergang zum Gehbratd Müller Platz.

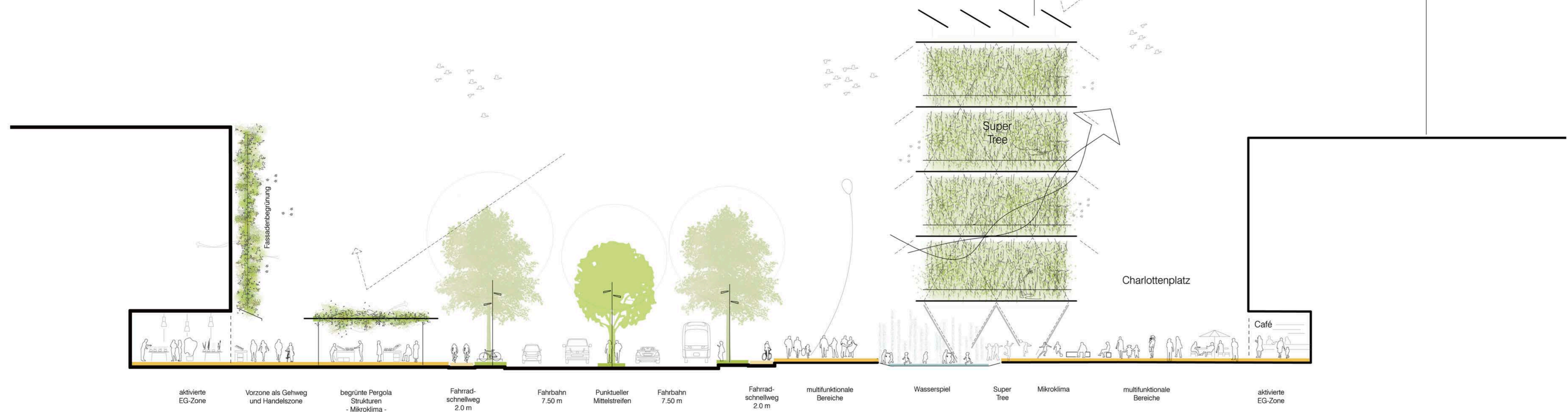
5. Neue Mobilität
Der Aufzug zum mittleren Schlosspark wird durch das Mobilitätslab am Südsüdende des Triebabnhofs bestimmt. Der Busbahnhof und der Taxistand bilden den Kern dieser Drehscheibe für den Transiteisenden. Die Reduzierung des Strassenraums gibt den kleineren Grundstücken auf der Ostseite aber auch den großvolumigen regalarigen Büro- und Hotelbauten wieder einen angemessenen Vorräum und verlängern den durchgehenden Stadtboulevard für die Fußgänger. Die Erreichbarkeit der Ministerien ist durch die Neuordnung außen gegeben. Querungen in einem heute stark getönten Quartier sind möglich und die neuen Blickbezüge hinauf zum Balkon der Urbanstrasse werden gestärkt.

6. Wohnen am Park
Der Teilbereich erstreckt sich vom Neckartor bis zum Schwaniplatz. Durch die Fahrbahmreduktion kann die Parkanlage sowie die gegenüberliegenden Stadtkante aufgewertet werden. 6 neue Übergänge vernetzen den Park mit Stuttgart Ost. Eine neue Zellenbebauung rückt den Stadtraum näher an den Park. Im Erdgeschoss kann Gewerbe und Gastronomie für eine zusätzliche Aktivierung sorgen. Die Reduzierung der Verkehrs- und der Ausblick auf eine emissionsfreie Mobilität ermöglichen das zukünftige Angebot an Wohnraum entlang dieses Abschnitts. Im Zuge der Verkehrsreduktion sollte mittelfristig auf die Schallschutzwand zum Park hin verzichtet werden, um den Parkraum auch visuell einsehbar zu behalten und die trennende Wirkung weiter abzubauen. Die Vernetzung von Stuttgart Ost zum neuen Rosentierquartier sollte durch den Park ohne visuelle und physische Barriere gestärkt werden.

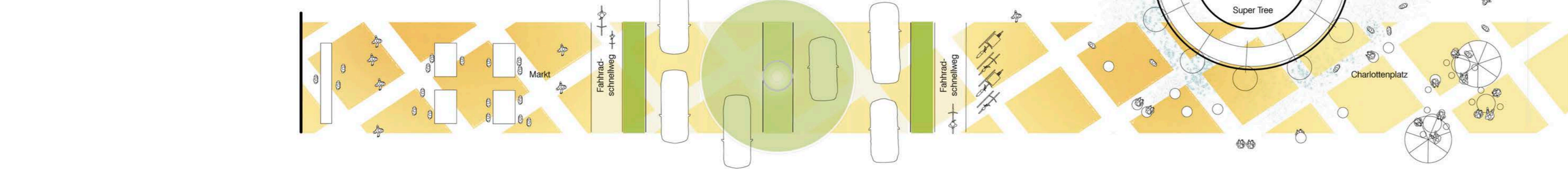
Freiraumplanerisches Konzept
Das direkte und indirekte Erleben und Erfahren von Natur und Raum sind Schlüsselqualitäten einer lebenswerten Stadt. Der Freiraum als Ganzes soll als Spiel- und Erfahrungsraum angelegt werden. Der Freiraum bietet ein sinnliches Erleben von Natur, gewährleistet aber auch die notwendigen Funktionen, Feuerwehrausfallstellen, Orientierung, Pflege, Erlebensicherung, Artenschutz, Gastronomie im Freien sind nur einige der integrierten Funktionen.

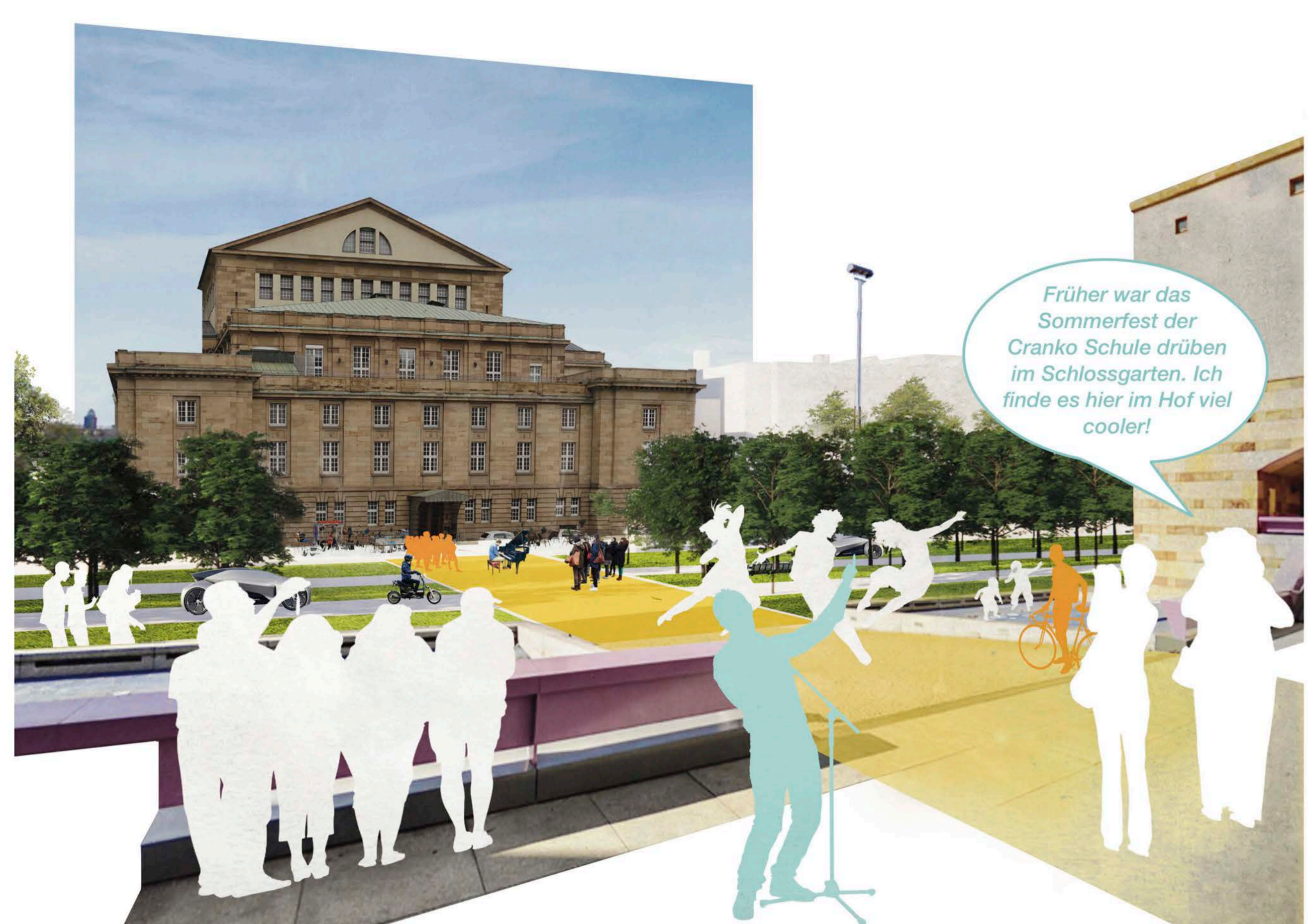
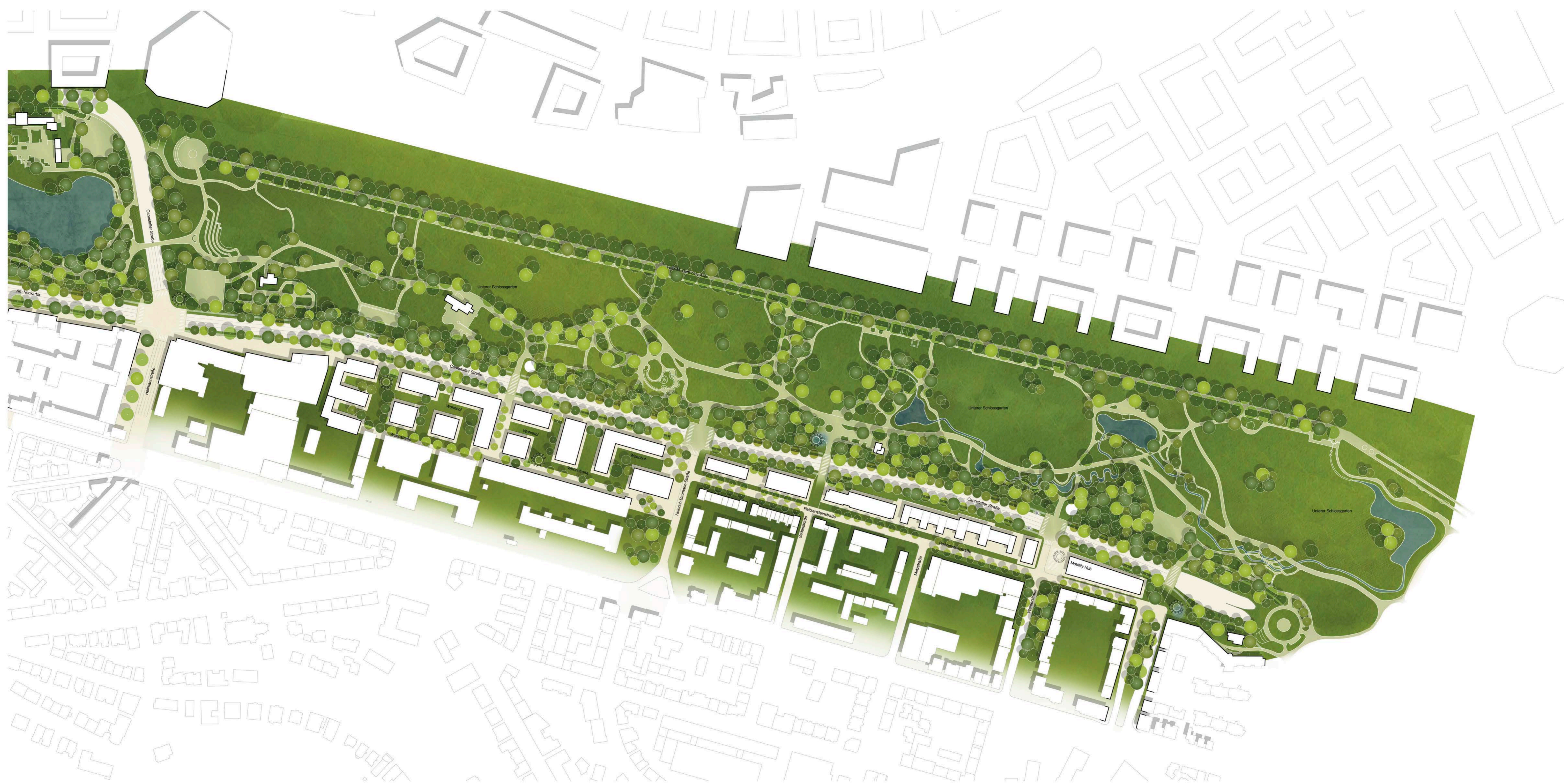
Idee ist es, einen produktiven Stadtbauweise zu entwickeln. Kreisläufe werden ganzheitlich und Grünflächen als produktive Teile eines Stoffkreislaufs betrachtet, die organisches Material produzieren. Ein solcher neuer Teil der Stadt soll der Natur Platz geben und für den Menschen da sein. Multidimensionale Freiräume produzieren Natur und Energie, sie schützen im Starkregenfall vor Überschwemmungen, sorgen für angenehmes Mikroklima, sind beispielhaft und vieles mehr. Es gibt keine monofunktionalen Räume, sie alle werden untereinander zu einer neuen Stadtdarstellung vernetzt.

Wasserkonzept
Für das Wasserkonzept wird ein ganzheitliches, in sinnvollen Kreisläufen organisiertes Gesamtsystem mit dem Leitbild „Schwammstadt“ vorgeschlagen. Ziel ist die Etablierung eines natürlichen Wasserhaushalts – d.h. Verknüpfung, Grundwasserneubildung

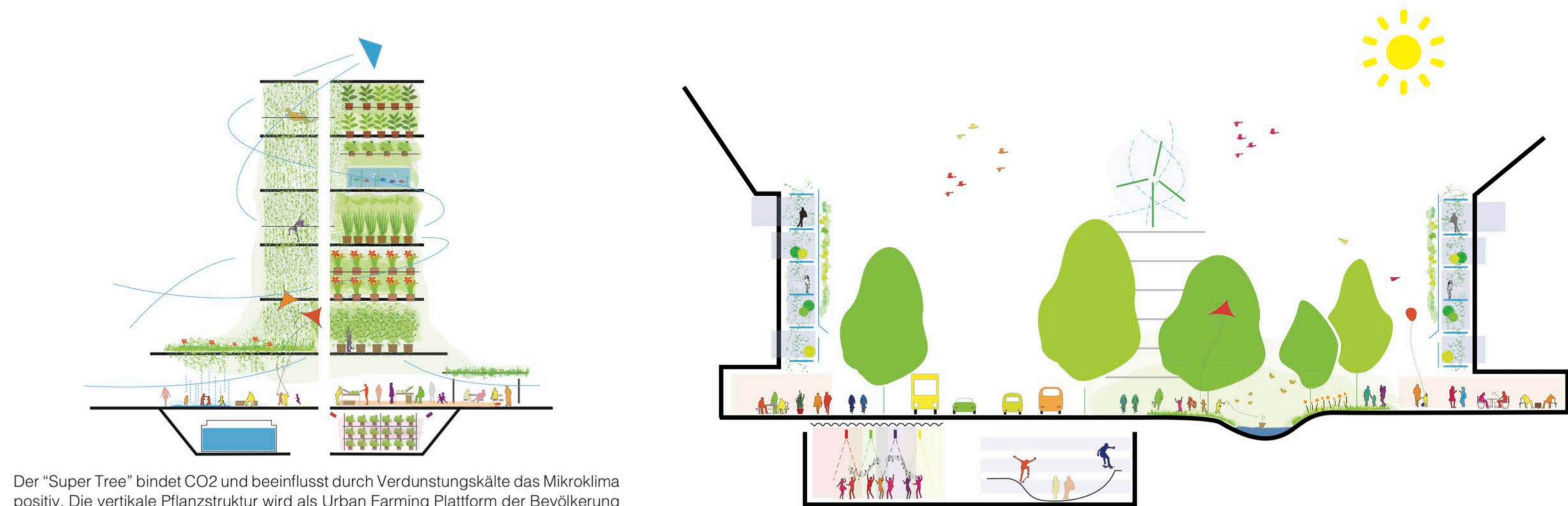


Querschnitt 03 - Future Lab M 1:200





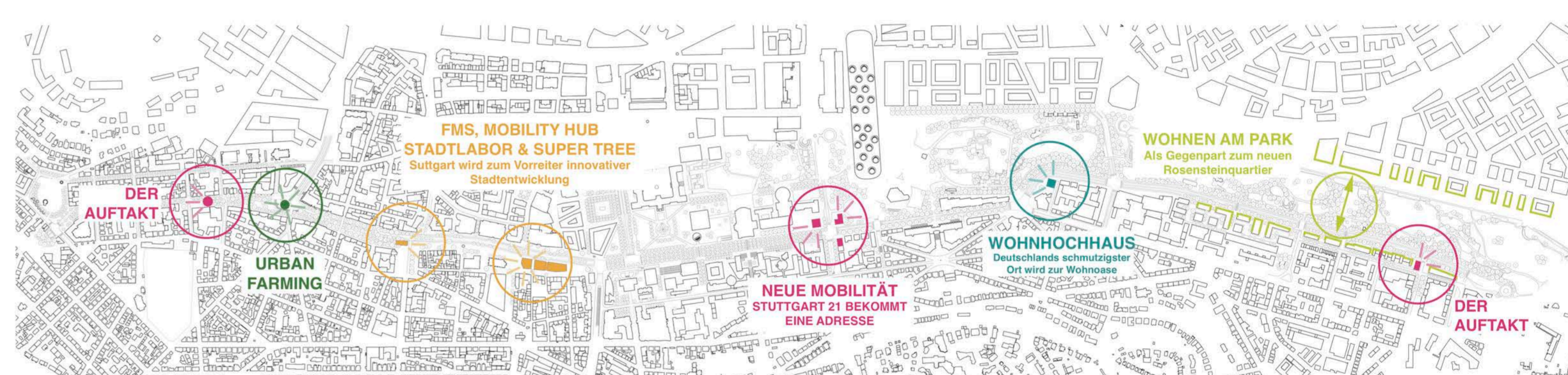
Blick zur Oper: Aus der Konrad Adenauer Straße wird ein Prachtboulevard im Zentrum kultureller Aktivitäten



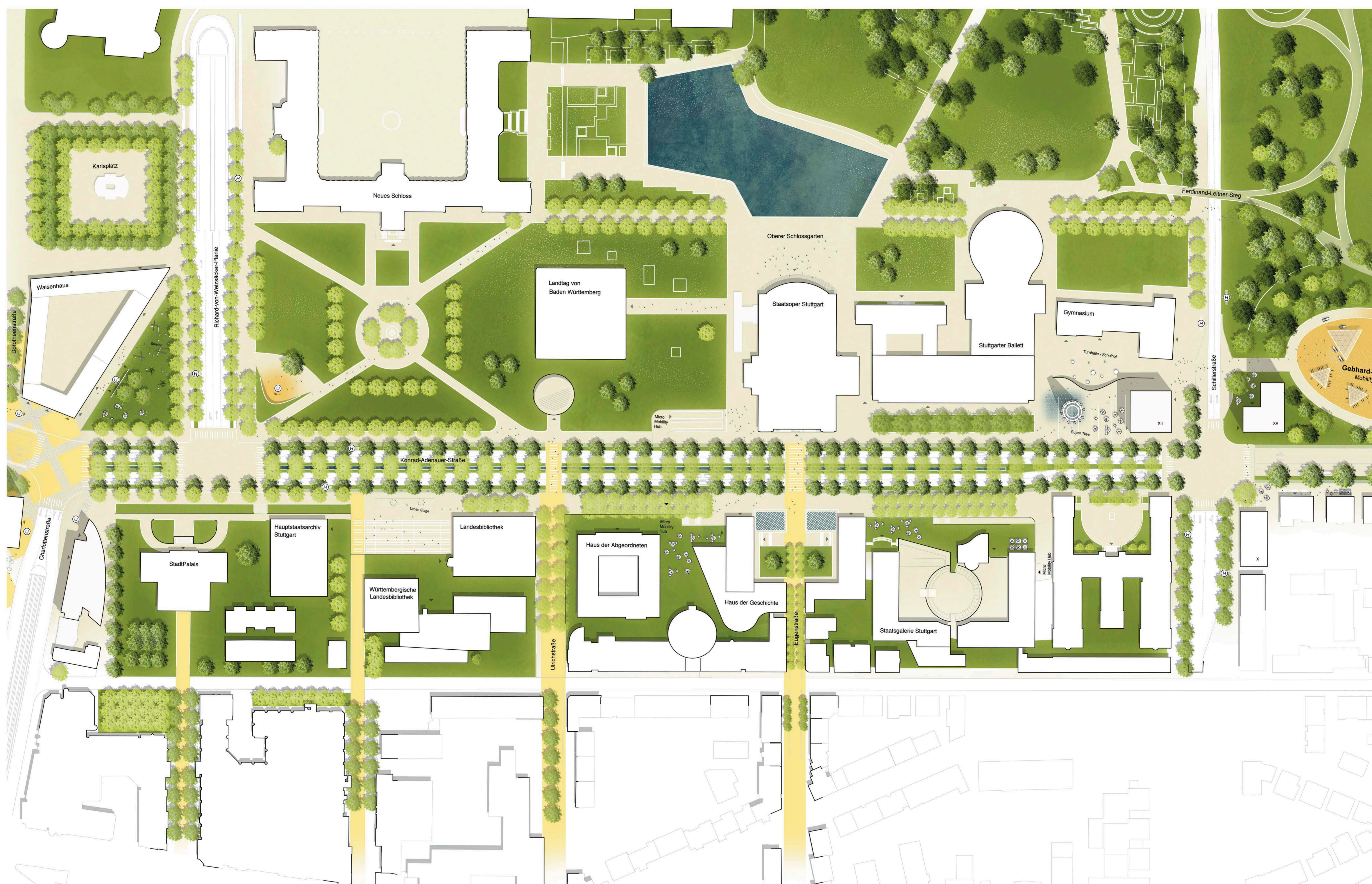
Der "Super Tree" bindet CO₂ und beeinflusst durch Verdunstungskälte das Mikroklima positiv. Die vertikale Pflanzstruktur wird als Urban Farming Plattform der Bevölkerung zur Verfügung gestellt. Der "Super Tree" wird Symbol einer neuen Stadt-Gesellschaft die Mensch-Raum und Umwelt in Einklang bringt.

Super Tree

Vielstufiges Pattern unterschiedlicher Nutzungsräume



Bauliche Ergänzungen entlang der Urban Flora



HOCHKULTUR

Charlottenplatz - Gebhard-Müller-Platz M 1:1.000

und Oberflächenabfluss ähnlich einer urbanen Fläche. Die heute vorhandene Entwässerungsinfrastruktur wird durch die Neugestaltung nicht zusätzlich belastet, d.h. sogar entlastet.

Der beschriebene Nesenbach sollte in der Tübinger Straße wieder geöffnet werden. Im Planungsgebiet soll eine neue, lineare Wasserführung mit temporär wasserführenden Gräben in den Grünbereichen, mit permanenten Wasserflächen an den urbanen Lichträndern, den intensiv genutzten harten Bereichen entstehen.

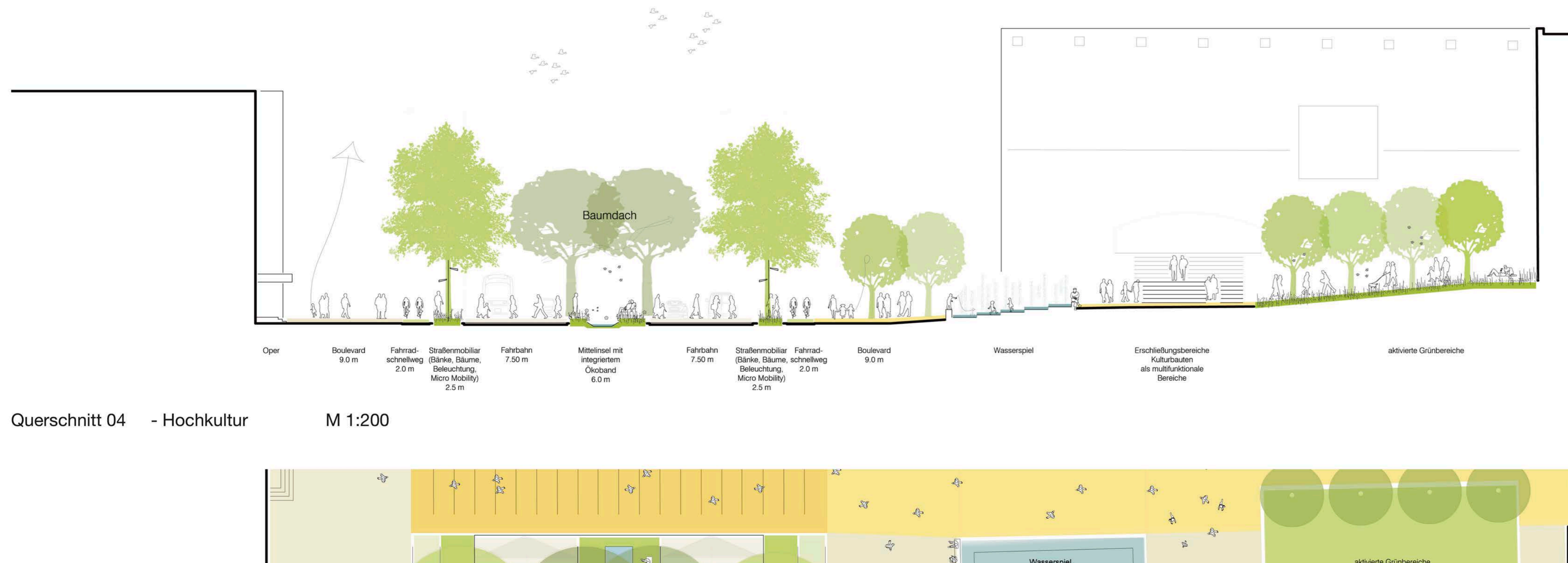
Das im Gebirgsraum Regenwasser wird vom Kanalkörperplanlandschaftsorientiert flächendeckend bewirtschaftet. Die dafür notwendigen Funktionen zur integrierten Bewirtschaftung des Wassers werden durch die Konzeptbaubehälter (mit Wasserstau), Retentions- und Wasserflächen, oberirdischen Müden-Graben-Rinnen, Zisternen, Filterbäume etabliert. Diese technischen Funktionen zur naturnahen Regenwasserbewirtschaftung werden als prägende Elemente in der Gestaltung und Atmosphäre des Freiraums sichtbar werden. Absolut wünschenswert ist es, dass die angrenzenden Stadträume ebenfalls dort anfallende Regenwasser von der Kanalisation abkoppeln und dem grün-blauen Korridor der ehemaligen B14 zuzuleiten.

Für die Starkregenvervorsorge gewährleistet eine entsprechend integrierte Entwässerungsinfrastruktur und Rückhaltmöglichkeiten in den Grünbereichen Sicherheit. Die freierdenenden Bauwerke der Straßeneinführungen sollen zum Teil als Regenwasserspeicher umgenutzt werden. Das gespeicherte Regenwasser speist die permanenten Wasserflächen und sorgt damit für ein gekühltes Kleinklima auch an heißen Tagen, für Lebens- und Gestaltungsqualität, für Lebensraum.

Biodiversität und Lebensraum
 Als Leitbild wird die Idee der "Stadtnatur" verfolgt. Stadtnatur bedeutet Lebensqualität, Gesundheit, Erholung und Bewegung, aber auch Arten- und Biotopvielfalt. Die gezielte Schaffung von Habitaten und diversen Lebensräumen sowie deren Vernetzung auch über den eigentlichen Bebauungsraum hinaus sind Grundlage dafür. Die ehemalige Verkehrsachse B14 soll Inhabitat und freier Trichter für Biodiversität und Ausgangspunkt aber auch Rückzugsraum für die Re-Biodiversifizierung der Umgebung werden.

Die Artenauswahl folgt den Empfehlungen der sog. GALK Liste mit Fokus auf sog. Klimakräutern. In den naturnahen Bereichen orientieren sich die Pflanzengemeinschaften an den standortgerechten Habitaten. Schwerpunkte der Auswahl sind autoktöne Saugpfl., pflegeextensiv, insektenfreundliche, artreiche, blütenreiche, klimangepasste Pflanzengemeinschaften. Es ist eine einjährige Inhabitatpflanzung mit schnellwachsenden Arten vorgesehen, die sich in einem naturnahen Sukzessionsprozess etablieren, städtischen, standortgerechten Ökosystem entwickeln wird. Der Aspekt der Verdunstungsleistung und damit der positiven Beeinflussung der Kleinklima wird durch die für die jeweiligen Räume spezifische Pflanzenswahl berücksichtigt - hohe Verdunstungsleistung in urbanen Bereichen, eine geringere in Pflanzendominanten. Die Sonderstandorte der Dächer werden mit artreichen, kräuterbetonten extensiver und intensiver Begrünung versehen. Die Pflanzenziffer der Regenwasserabfuhr werden mit Sunroofanlagen-Bereich versetzt in den produktiven Bereichen, d.h. urban gardening und Energiepflanzenbereichen folgt die Pflanzenauswahl der jeweiligen Funktion.

Materialität und Möblierung
 Die Materialität orientiert sich an den nachhaltigen Grundsätzen des "Cradle2Cradle". Weiteverwendbare, helle, robuste durchlässige Beläge in Kombination mit akzentuierenden,

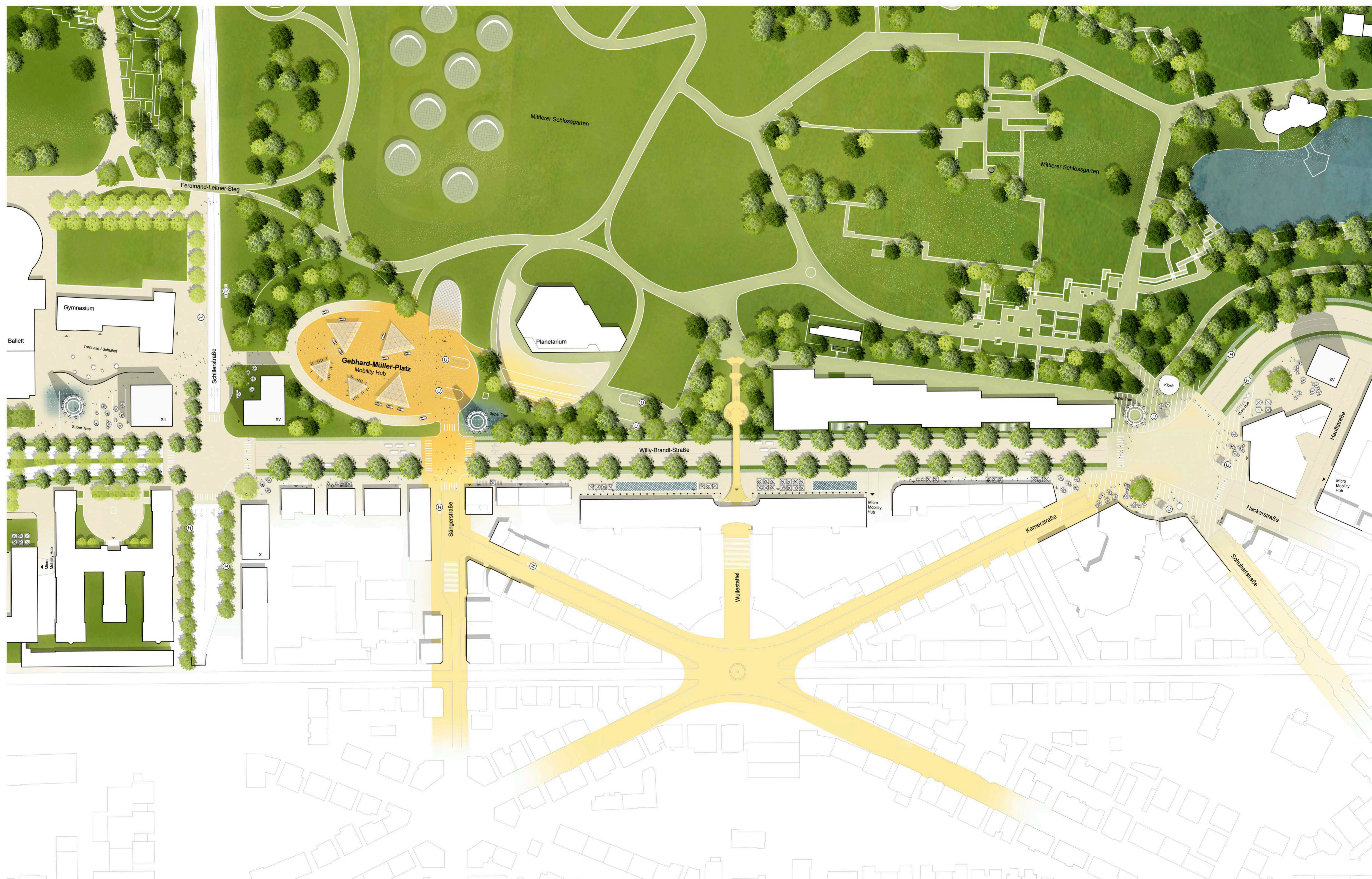


Querschnitt 04 - Hochkultur

M 1:200



Zwischen Wilhelmplatz und Charlottenplatz: Die urbane Lichtung als kreativer Hotspot



NEUE MOBILITÄT

Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße - Portal Schwanenplatztunnel M 1:1.000

ortstypischen massiven Natursteinaufkantung, für Aufkantung, Mauer und Stufen sollen den Charakter prägen. Akzentuierungen der Beläge durch Bereiche aus Recyclingmaterial, wie z.B. gebrauchtem Pflaster in Rinnen. Minimierung des versiegelten Anlaß durch Verwendung von durchlässigen Belägen, wo immer es die vertikale Belastung zulässt. Die Art d.h. Intensität und Wertigkeit der Möblierung folgt der Hierarchie der Freiräume. Basis ist eine klare, zeitlose, robuste Ausstattung mit Verwendung nachhaltiger Materialien. Eine Akzentuierung der besonderen Orte ist mit einer individuellen, ortsspezifischen Ausstattung denkbar.

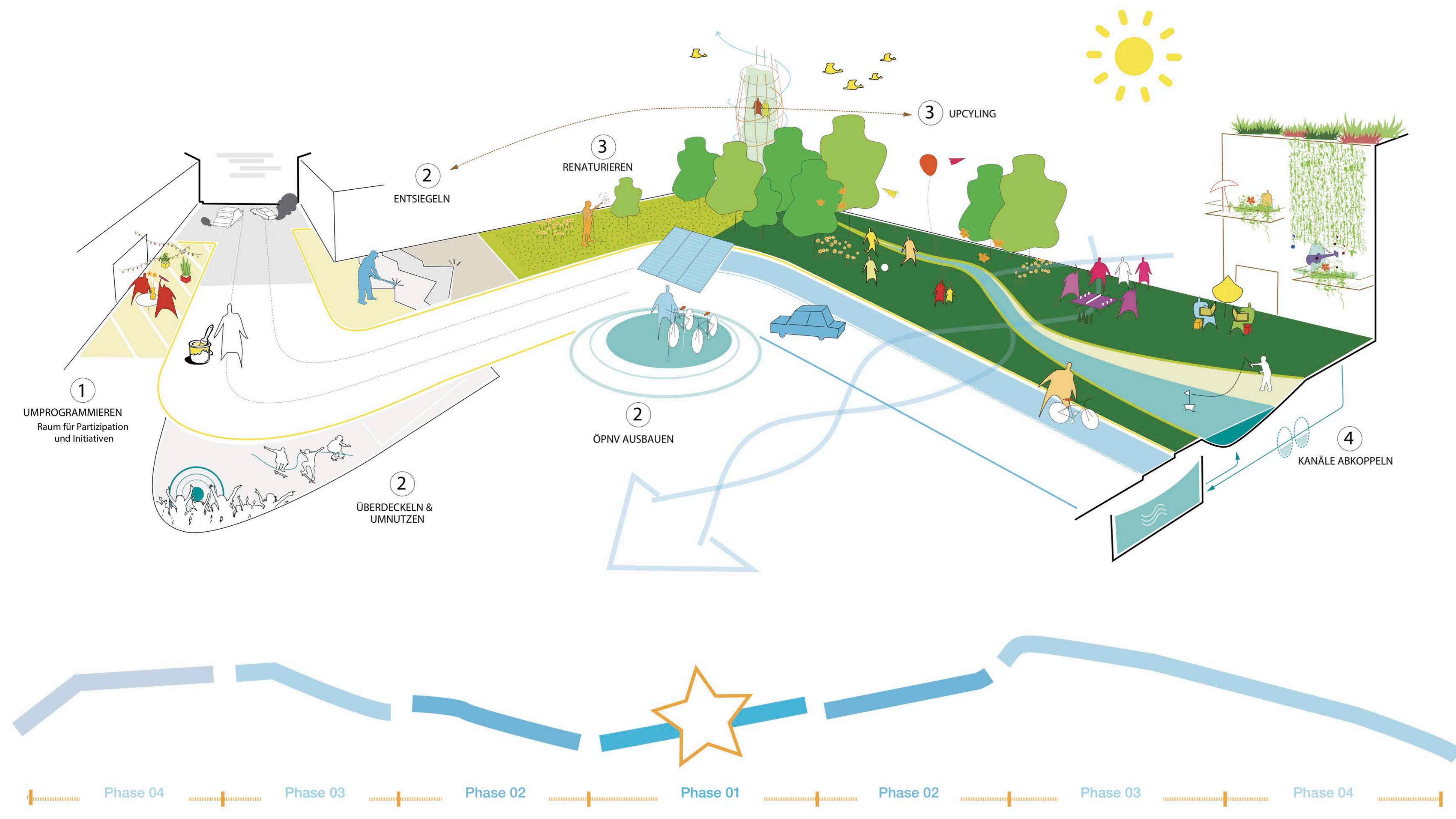
Verkehrsplanelinisches Konzept
 In unserem Konzept werden die Verkehrsfächen zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen umverteilt um die Herausforderungen für Stuttgart zu bewältigen und ihre Lebensqualität zu steigern. Hierfür ist es unabdingbar das Verkehrsaufkommen und in diesem Zuge auch die Fahrspuren im gesamten Bereich der B14 auf bis zu 50% zu reduzieren und ein flächendeckendes Tempolimit einzuführen. Zur Umsetzung wurden folgende Kennmaßnahmen ausgearbeitet:
 Eine neue Mobilität basieren auf deutlich weniger Autoverkehr und einem Ausbau des ÖPNV und Radwegenetzes sowie einer Anordnung von Mobilität-Hubs an den Kreuzungspunkten als Umverteiler. Die Fahrspuren für den fließenden Kraftverkehr werden auf ein Minimum reduziert und der verbleibende ehemalige Straßenraum wird attraktiver und sicherer gemacht für Fußgänger und Fahrradfahrer um den Fußverkehr in die Innenstadt zu steigern und das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ umzusetzen. Die Radinfrastruktur (Wege, Radschnellrouten und Abstell- sowie Servicemöglichkeiten) müssen sicher, zusammenhängend und komfortabel ausgebaut werden. Die Kosten für den ÖPNV müssen gesenkt werden und für die Bürger beispielsweise in Form eines Bürgerickets attraktiv werden (mit einer höheren Takung, verbesserter Pünktlichkeit und abgestimmten Anschlüssen der ÖPNV-Angebote). Um die Verknüpfung der Mobilitätsformen zu verbessern sollen Mobilität-Hubs (Carsharing, Bikesharing, Lastenradverleih, Fahrradparkhaus, etc.) an den ÖPNV-Knotenpunkten und großen Kreuzungen der Einfallstrahlen errichtet werden.
 Die Verkehrsknotenpunkte wie auch die Niveauänderungen durch die Tunnel Ein- und Ausfahrten sind für die heutigen Mobilitätsanforderungen stark überdimensioniert. Daher werden wir im gesamten Bereich der heutigen B14 auf die Tunnel als Verkehrsstruktur verzichten und mit neuen Nutzungen besetzen. Die großen Kreuzungspunkte werden reduziert in ihrer Dimensionierung und vereinfacht in ihrer Verkehrsführung. Auf einem Teil der neu gewonnenen Fläche wird ein leistungsstarker Radschnellweg eingeführt als zentrales Element einer nachhaltigen Mobilität. Die Attraktivität wird gewährleistet durch breite, geschützte Radwege in jede Richtung und ein sicheres Kreuzungsgesicht. Zudem müssen an den wichtigen innerstädtischen Bereichen und ÖPNV-Stationen ausreichend Fahrradabstellplätze geschaffen werden.

Im gesamten Innenstadtbereich (Bereich 2, 3&4) ist die Zu- und Abfahrt in Quartierstraßen nicht mehr möglich sowie am Kreuzungspunkt zum letzten Bereich. Dies ermöglicht den Fußgängern eine bessere Querung und damit einhergehend eine attraktive Verknüpfung der Stadtteile miteinander. Die Fußgängerflächen und -wege werden so ausgelegt, dass ein Netz attraktiver Aufenthalts- und Verweilräume entsteht mit sicheren und komfortablen Verbindungen in Nord-Süd Richtung. Die weiteren freizuwendenden Flächen werden zu hochwertigen öffentlichen Räumen mit unterschiedlichen Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten ausgebaut. Durch eine Steigerung ihrer Qualität können auch leerstehende Erdgeschosszonen neu belebt, und mit Einzelhandel, Gastronomie oder auch Flächen für gemeinschaftliche und kulturelle Nutzungen belegt werden.



Querschnitt 05 - Stuttgart 21 M 1:200





Abschnittsweise Umsetzung
Die Zukunft der B14 und der Kulturmile ist in der Stadtgesellschaft bereits intensives und kontrovers diskutierte Entwicklungsthema.

Erste Aneignungsaaktionen im Bereich der Kulturmile haben der Stadtgesellschaft das Lebensraumpotential dieser Verkehrsfläche vor Augen geführt. Von zentraler Bedeutung für die weitere Akzeptanz in der Umsetzung einer Vision zur Wandlung wird eine intensive Bürgerbeteiligung sein. Unser Konzept kann in Teilschnitten realisiert werden, da baulich zunächst lediglich Spüranzahl-Beschränkungen notwendig sind um den gewonnenen Stadtraum temporär zur Verfügung zu stellen. Fahrradsuren werden im ehemaligen Straßenraum markiert. Der Prozess der Aneignung beginnt schiebend.

Für die dauerhafte Akzeptanz ist ein Ausbau des ÖPNV's zwingend erforderlich. In der Folge kann sukzessive mit der Tunnelüberdeckung begonnen werden. Ähnlich der Nutzung "Fluxus" in der Calwer Straße sollten Aneignungsnutzungen den ehemaligen Tunnelflächen eine neue Identität geben. Die Talquerung wird während der Bauphase über die Ausfädelungs- und Verflechtungspuren sichergestellt. Nach erfolgreicher Umwidmung wird die Entsigelung der Verkehrsfläche gestartet. Als Katalysator einer Idee des Klimakorridors sollte ein "Super Tree" gleich zu Beginn der Wandlung gesetzt werden. Ein sinnhaftes Zeichen welches überregional für den Vorbildcharakter Stuttgarts wird.

Partizipation
Die Wende hin zu einer nachhaltigen Mobilität in Verbindung mit der neuen Vision für Stuttgart kann nur gelingen, wenn die Bevölkerung die Notwendigkeit dieses Wandels versteht, und in die Veränderungsprozesse mit einbezogen wird. Ziel soll es sein einen gesellschaftlich und politisch akzeptierten Stadtraum für alle zu entwickeln, der von allen Stadtbewohnern und Besuchern nachgefragt, genutzt und angenommen wird.

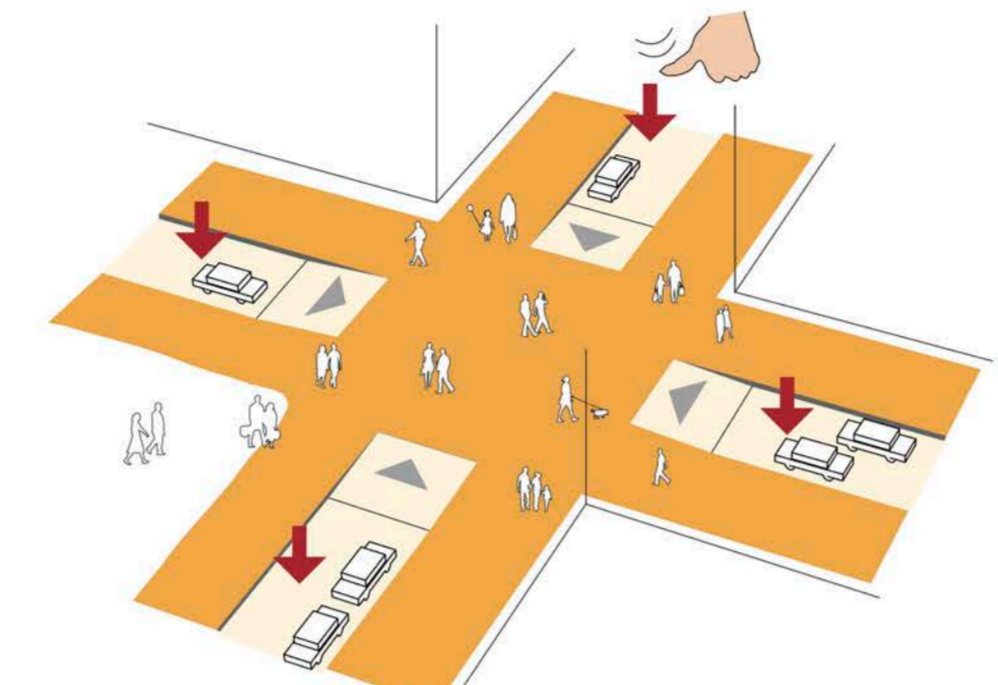
Über regelmäßig stattfindende Bürgerwerkstätten zu unterschiedlichen projektrelevanten Themen werden Interessen, Meinungen und Erkenntnisse gesammelt, dokumentiert und ausgewertet. Kampagnen werden zu exemplarischen Themen ein zusätzliches Bewusstsein schaffen um beispielsweise die positiven Auswirkungen einer miteinander vernetzten Stadt der kurzen Wege aufzuzeigen. Projekte wie zeitlich begrenzte Spielstraßen, autofreie Sonntage, temporäre Umzonungssituationen von Parkplätzen wie der "Parking Day", Straßenfeste etc. sind bestens geeignet um den Nutzern den Wunsch zu schüren nach einer gerechteren Neuaufteilung von Verkehrsflächen. Dadurch werden Möglichkeiten in der Stadt aufgezeigt, die dann gemeinsam mit den Nutzern in konkrete Projekte weiterentwickelt und umgesetzt werden.

Eine bereits sehr vielfältige und aktive Initiativlandschaft in Stuttgart zum Thema nachhaltiger Stadtentwicklung und Mobilität bietet vielfältige Anknüpfungspunkte zur Kooperation.

Phasenweise Entwicklung



Ein neues Wohnquartier entlang der Cannstatter Straße



Kreuzungspunkte

Die gesamte Straßenführung ist ebenerdig organisiert. Die Reduktion des Verkehrsaufkommens um 50 % erlaubt den Rückbau Spuren. Die zahlreichen Verflechtungs- und Ausfädelungen verschwinden. Zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz wird die Straße zwei spurig geführt. Ab dem Österreichischen Platz bis zum Sparenbergtunnel kommen jeweils zwei Fahrspuren hinzu. Im Bereich der Kulturmile ergänzt ein grüner Mittelstreifen den Straßenraum. Der Übergang Charlotter Platz wird neu organisiert. Der Versatz der Tunnelausfahrt Planie reduziert die Durchfahrtschwindigkeit deutlich. Die Fahrradschnellspur in Talalsee legt vom Marienplatz bis zum Österreichischen Platz in



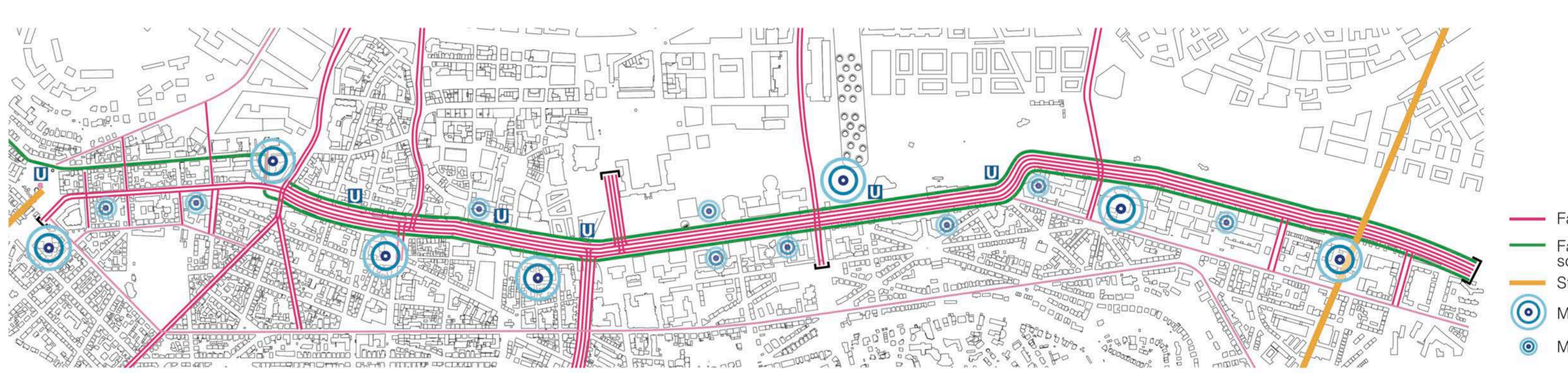
Mobility Hub

zum Sparenbergtunnel kommen jeweils zwei Fahrspuren hinzu. Im Bereich der Kulturmile ergänzt ein grüner Mittelstreifen den Straßenraum. Der Übergang Charlotter Platz wird neu organisiert. Der Versatz der Tunnelausfahrt Planie reduziert die Durchfahrtschwindigkeit deutlich. Die Fahrradschnellspur in Talalsee legt vom Marienplatz bis zum Österreichischen Platz in

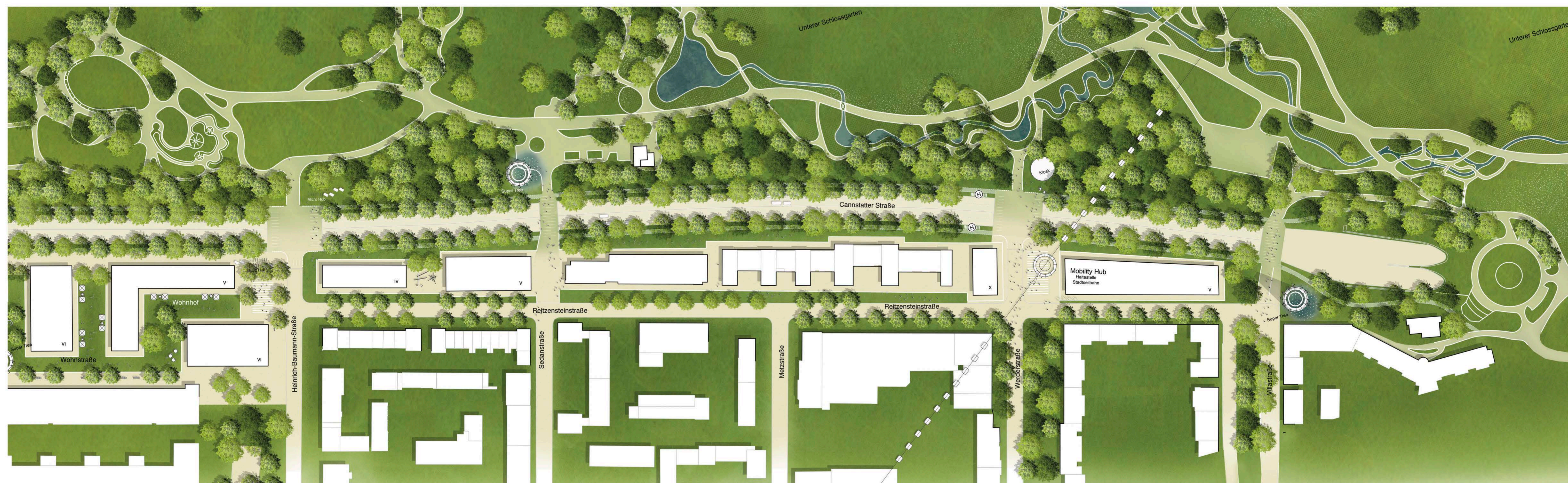


Grünraum zur Markierung der unterschiedlichen Mobilitätsarten

der Tübinger Straße. Am neuen Österreichischen Platz fädelt die Fahrradschnellspur in den Korridor der Hauptstätter Straße ein und flankiert dort beidseitig den Straßenraum. Ebenso bietet hier ein durchgehender Stadtboulevard vom Marienplatz bis zum Sparenbergtunnel den Fußgängern Bewegungsräume.



Verkehrskonzept

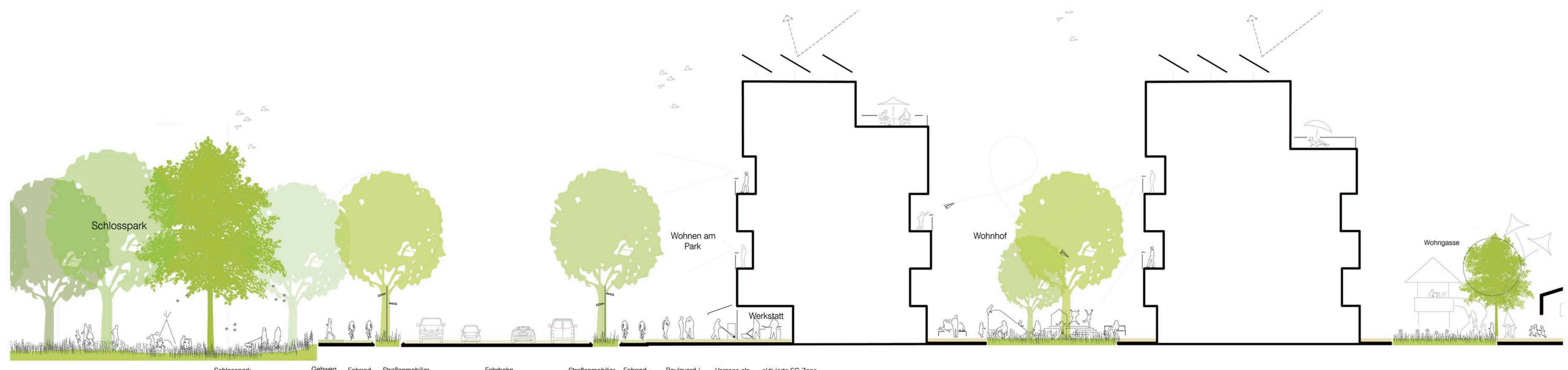


WOHNEN AM PARK
Charlotterplatz - Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße M 1:1.000

Außerhalb der Kreuzungspunkte sowie an allen Fußgängerüberwegen wird die Fahrspur abgesenkt und liegt tiefer als das sogenannte Niveau Stadt. Somit müssen die Autos jeweils auf die Kreuzungspunkte hochfahren und ihre Geschwindigkeit reduzieren um sich im Shared Space sicherzustellen. Im gesamten Bereich zwischen dem Wilhelmsplatz und dem neu platzierten und gestalteten Charlotterplatz bleibt der Autoverkehr auf der Ebene der Stadt allen anderen Nutzern untergeordnet, und fördert über den neuen Stadtraum eine Veränderung der Quartiere.

Indem der neu gewonnene Raum sukzessive angeeignet wird, wird temporäre Umzonungssituationen noch unterstützt wird, werden Möglichkeiten geschaffen die mit den Stadtbewohnern in konkreten Projekten zur Neugestaltung weiterentwickelt werden. Außerdem fördert es das Bewusstsein nach einer gerechteren Neuaufteilung der Verkehrsflächen und einer Reduktion des Individualverkehrs.

Ökologisches Konzept
Mit dem Stadtraum der B14 steht eine prägende und zentrale Fläche Stuttgarts zur Disposition. Es stellt sich hier die zentrale Frage, welche Stadt Stuttgart im Jahr 2050 sein wird bzw. sein möchte. Vor dem Hintergrund dieser Fragen ist die Aufgabenstellung zu durchdringen, um die Großformen Städtebau, Grün- und Freiraumplanung, Gestaltung der öffentlichen Räume, Mobilität und Nutzungsverteilung zu bearbeiten. Mit der geplanten Umgestaltung der B14 geht es also um nichts weniger als eine lebenswerte Stadt für alle. Eine gleichberechtigte Neuaufteilung der Flächen beginnt dabei bei den Bedürfnissen der Schwächsten, der Fußgänger, der Kinder und älteren Menschen. Die neue B14 wird die Lunge der Stadt. Der öffentliche Raum wird ein Ort des Lebens und des sozialen Austausches. Es ist daher wichtig, ihn so anzuordnen wie möglich zu gestalten. Dazu gehören ein hoher thermischer Komfort zu allen Jahreszeiten, Plätze und Aufenthaltsbereiche werden qualitativ hochwertiger Raum, den den innerstädtischen Wärmehaushalt entgegenwirken und in die angrenzenden Straßen und Plätze ausstrahlt und damit auch einen positiven Beitrag für die angrenzenden Gebäude leistet.



Querschnitt 06 - Wohnen am Park M 1:200

