

Stuttgarter Sequenz

Transit wird Lebensraum

KONTEXT
Die Geschichte dieses Jahres haben einerseits gezeigt, dass unsere Gesellschaft - und damit die Städte - durch den Klimawandel und die damit verbundenen Konsequenzen vor immer größere Herausforderungen gestellt werden. Mehr denn je sind Architekten und Forscher gefragt, innovative und nachhaltige Lösungen zu entwickeln, die Klimaschutz und Städtebau so miteinander kombinieren, dass unsere Städte weiterhin lebenswert, inkludierend und identitätsstiftend bleiben.

Andererseits haben gerade die auf Grund von covid-19 zwangsläufig getroffenen Maßnahmen bewiesen, dass unser Alltag und unsere Gewohnheiten von einem auf den anderen Tag grundlegend geändert werden können – dies gilt für die einzelnen Menschen genauso wie für Städte oder ganze Länder – um Menschenleben zu retten.

Im Rahmen der Klimakrise und den damit verbundenen Konsequenzen ist nun die Transformation der B14 ein wichtiger Schritt Stuttgarts in die richtige Richtung hin zu einer nachhaltigen Zukunft. Wir sind überzeugt davon, dass die hierbei anstehende radikale Veränderung der Mobilität genauso kurzfristig umgesetzt werden kann: los geht's!

- THESE**
Wir stellen daher folgende drei Thesen auf:
1. Prozessbasierte Planung: innovative Orte werden gemeinsam aus ihrem Kontext heraus entwickelt.
 2. Klimaschutz: integrierte freiraumplanerische Maßnahmen generieren neue Typologien unkommerziellen öffentlichen Raumes.
 3. Robustheit: ein rationales Konzept, das über die Zeit beständig ist und gleichzeitig genügend Entwicklungspotential aufweist, um iterativ weiterentwickelt und vervollständigt zu können.

GLOBAL GOALS
Der globale Ziele für eine nachhaltige Entwicklung basieren auf dem Verständnis der Stadt als Ökosystem. Daher beziehen wir unseren Planungsansatz wir nicht nur auf Ziel 11: Nachhaltige Städte, sondern auch die Ziele 3, 13 und 15: Gesundheit, Leben an Land und Klimaschutz, die zwingend die Grundlage für nachhaltige Städte darstellen.

- Konkret bedeutet dies:
- Nachhaltige Nutzung der Flächen
 - Sichere, bezahlbare und nachhaltige Mobilität
 - Senken der Umweltbelastung durch Städte
 - Bezahlbarer Wohnraum für alle

Der Entwurf thematisiert holistische ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit mit Rücksicht auf die Voraussetzungen des Standortes und das, was durch die Planung zur Entwicklung der Umgebung beitragen werden kann: Ressourcenschonung, Energieeinsparung und die Gestaltung eines Ortes, der den Austausch und die Möglichkeiten aller Menschen fördert. Um dem dringenden Bedarf an CO2-Reduktion gerecht zu werden, bereiten Robustheit und Flexibilität für eine lange Lebensdauer des neu investierten CO2 vor.

VISION
Der heutige Transitraum B14, der aus einer Zeit stammt, in der motorisierter Individualverkehr ein unbedingter Bestandteil der damaligen Vision von Mobilität darstellte, wird wieder an die Stadt Stuttgart zurückgegeben. Abgesehen werden durch grüne Lungen ersetzt und die Innenstadt wird, durch kühlende blau-grüne Stadtnatur, einer attraktiven urbanen Infrastruktur und neuem Wohn- und Arbeitsraum bereichert, zu einem nachhaltigen, produktiven Ökosystem, in dem Menschen mit der Natur im Gleichgewicht leben.

AKTEURE: GEMEINSAM ANS ZIEL
Eine so ambitionierte Unternehmen lässt sich nicht durch einzelne Akteure verwirklichen, es geht nur in der Zusammenarbeit von Politik, Wirtschaft und Bevölkerung. Als Planer helfen wir mit der Begleitung des Prozesses, mit Werkzeugen und der hier formulierten Vision, dem gemeinsamen Ziel.

PROZESS: INNOVATION DURCH TRANSFORMATION
Die einmalige Chance, die Innenstadt über mehrere Kilometer komplett neu zu definieren, wird durch drei radikale Schritte mit verschiedenen Zeitfenstern umgesetzt:

REDUKTION – Verkehrsflächen werden auf ein Minimum reduziert und die Geschwindigkeit erheblich reduziert. Fußgänger, Radfahrer und öffentlicher Nahverkehr werden bevorzugt.

TRANSFORMATION – Die dadurch gewonnenen Flächen werden für blaugrüne Infrastruktur, Stadtnatur sowie neu geschaffenen Wohn- und Arbeitsraum umgenutzt. Bestandsgebäude öffnen sich mit neuen Funktionen im Erdgeschoss zum neuen Stadtraum hin.

FREIGABE – der öffentliche Raum wird im iterativen Beteiligungsprozess neu definiert und gemeinsam gestaltet, von kreativen temporären Projekten zu bewährten, permanenten Lösungen.

Die Planung basiert dabei auf 5 zentralen Strategien:

COOL STUTTGART
Wir kühlen die Stadt durch ein blaugrünes Netzwerk entlang der öffentlichen Räume.

MEET STUTTGART
Wir definieren ein Perlenband von neuen Treffpunkten mit Anziehungskraft für ganz Stuttgart.

TRANSFORM STUTTGART
Wir reinterpretieren den Bestand und schaffen neues Bauland, auf dem neuer Wohn- und Arbeitsraum entstehen kann.

CAMPUS STUTTGART
Innerstädtische Bezüge entstehen durch neue und verstärkte Verbindungen der verschiedenen Institutionen miteinander.

EXPERIENCE STUTTGART
Der neu definierte Kulturboulevard erstreckt sich vom neuen Film- und Medienhaus am Leonhardplatz, über die Museen und der neuen Oper, bis hin zum neu geplanten Lindenmuseum am Neckartor.

Diese Strategien werden in jedem Abschnitt, basierend auf den lokalen Voraussetzungen der Nachbarschaft, interpretiert und schaffen dadurch Identität an den neu gebildeten Orten – nicht nur lokal, sondern auch im übergreifenden Sinne für ganz Stuttgart – die Stuttgarter Sequenz nimmt Form an:

- 1) **Ouvertüre** - Die Quartiere längs der Hauptstätter Straße werden wiedervereint.
- 2) **Österreichischer Platz** - Der Nesenbach taucht auf
- 3) **Leonhardplatz** - Ein Platz für Markt und Kultur
- 4) **Charlottenplatz** - Ein zentraler Campus entsteht
- 5) **Lindensemuseum** - Eine neue Destination in Stuttgart
- 6) **Parkviertel am Stöckach** - Leben und Arbeiten am Schlossgarten

MEILENSTEINE
Die Planung unterscheidet zwischen drei Zeithorizonten:

- Sofortigen Maßnahmen
- Temporären Lösungen zur Aktivierung des vom Verkehr befreiten Raumes (Testbed / Urbanes Labor)
- Langfristigen Lösungen, die entweder aus der in den Testbeds gewonnenen Erfahrungen abgeleitet wurden, oder die einen längeren Planungszeitraum benötigen

Folgende Meilensteine können für die nächsten 15 Jahren angenommen werden, im Takt mit der Einweihung des Hauptbahnhofes, der IBA und des Rosensteinturms:

Phase I 2020-25: Allgemeine Verkehrsumstellung und Österreichischer Platz

- Permanent:**
- Reduktion des Verkehrs um 50%, radikale Senkung der Geschwindigkeit (20-30 km/h) und Erstellung von durchgehenden Geh- und Radwegen
 - Alle Tunnel werden geschlossen und werden zu Baumschulen.
 - Die Hauptstätter Straße wird zweiseitig und bepflanzt.
 - Transformation Österreichischer Platz / Abriss Brücke an der Pauline Straße.
 - Abriss der Schallschutzwand entlang des Schlossgartens.

- Temporär:**
- Vom Verkehr befreite Straßen werden bespielt (Testbed / urbanes Labor)
 - Aktivitäten am Heinrich-Baumann-Platz
 - Urbane Promenade entlang der Cannstatter Straße
 - Kulturbühne entlang der Konrad-Adenauer-Straße

Phase II 2025-30: Kulturboulevard und Marktstraße

- Permanent:**
- Bepflanzung von Wilhelmplatz bis Neckartor
 - IBA Leonhardvorstadt & Medien- und Filmhaus
 - Pavillon am umgebauten Charlottenplatz mit neuem U-Bahn Zugang
 - Neuer Innenstadtcampus entlang der Kulturmeile
 - Der neue Bahnhofspark am Osteingang
 - Neues Lindenmuseum am Neckartor

- Temporär:**
- Kulturelle Aktivitäten im Stöckacher Gewerbeareal

Phase III 2030-35: Stöckach am Park

- Permanent:**
- Wohnquartiere zwischen Heinrich-Baumann-Platz und Villastraße
 - Kreative Mixed-Use Entwicklung im ehemaligen Gewerbegebiet

Phase I 2020-25

EIN NEUANFANG FÜR DEN MOTORISIERTEN VERKEHR
An der Kreuzung Cannstatter Straße / Heinrich-Baumann-Straße werden die ursprünglichen 7 Fahrbahnen auf zwei reduziert. Von hier aus bis zum Österreichischer Platz wird ein urbanes Experiment – ein Testbed für ein neues Straßenlayout durchgeführt. Vom Österreichischen Platz bis zum Tunnel am Marienplatz wird die Hauptstätter Straße so umgebaut, dass öffentlicher Verkehr, Fußgänger und Fahrradfahrer besser Seite an Seite funktionieren. Der Bodenbelag ist stellenweise permeabel, so dass Wasser direkt an der Oberfläche verdunstet und Bäume gepflanzt werden können.

HEINRICH-BAUMANN-PLATZ
Ein neuer Park entsteht entlang der Heinrich-Baumann-Straße. Der intime Park dient als grüner öffentlicher Raum für die Quartiere Stöckachs, aber auch als neuer Zugang zum Schlossgarten für Besucher aus ganz Stuttgart. Die existierende Brücke wird durch einen großzügigen Übergang ersetzt, damit die Menschen den großen Park leichter erreichen können. Sowohl die Menge des motorisierten Verkehrs als auch die Geschwindigkeit entlang des Schlossgartens werden stark reduziert – ein neues Kapitel der B14 hat begonnen. Grundstückseigentümer rund um den Heinrich-Baumann-Platz werden ermutigt, zur Stärkung des ungebauten öffentlichen Raums beizutragen. Grüne Eingriffe sowie Gebäudeanpassungen und Verdichtung zur Förderung eines nachhaltigen städtischen Lebens werden gefördert.

ZUGANG ZUM SCHLOSSGARTEN
Die Mauer rund um den Schlossgarten wird abgerissen und durch eine breite hölzerne Promenade ersetzt, um den Park wieder zum Teil des Stadtraumes zu machen und ihn zugänglicher für die Menschen zu machen. Temporäre Eingriffe, die den Park verbessern, werden initiiert, um neue Aktivitäten und eine breitere Diversität von Nutzern in den Park zu locken. Am neuen Heinrich-Baumann-Platz liegt ein neuer bedeutender Eingang in den Park.

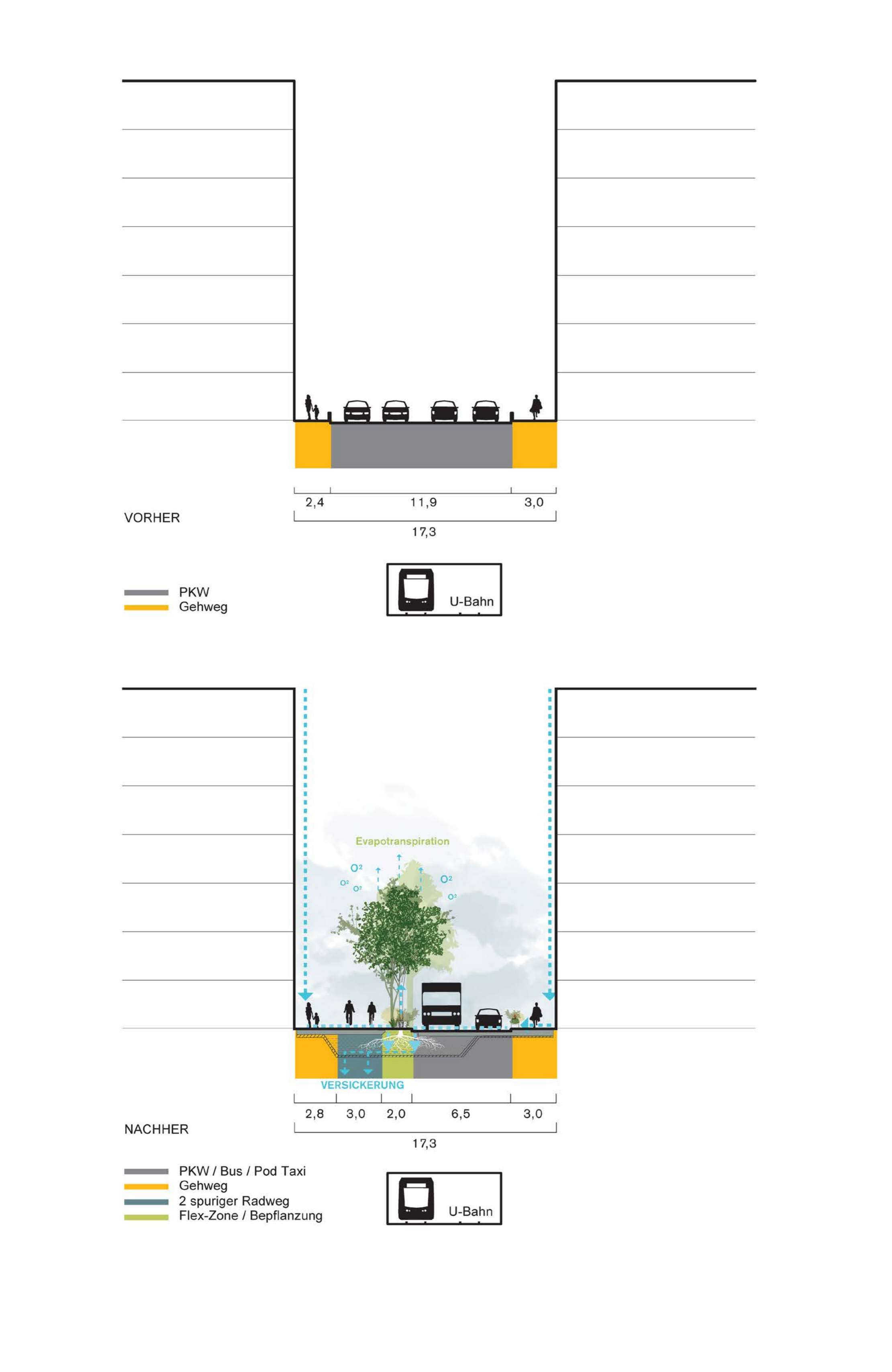
TUNNEL WERDEN ZU BAUMSCHULEN
Alle Tunnel der ehemaligen B14 werden ab sofort für den Verkehr gesperrt. Die gewonnenen Höhräume dienen temporär als Baumschulen für die Heranzüchtung der zukünftigen urbanen Begrünung. Während der Übergangszeit wird auf beiden Seiten der Tunnel der motorisierte Verkehr umgelenkt. Am Österreichischen Platz wird ein neuer Regenwasserspeicher geplant.



Ouvertüre - Quartiere wiedervereinen



LAGEPLAN ABSCHNITT (1) 1:1000



EINE LEBENDIGE QUARTIERSTRASSE
Wer sich in Zukunft auf der Hauptstätter Straße, Teil der ehemaligen B14, durch Stuttgart bewegt, erlebt einen neuen Stadtteil, verbunden durch eine zentrale lebendige Straße, voller neuer Möglichkeiten. Der schmale städtische Raum im Anschluss an den Marienplatz wird auf eine zweiseitige Straße mit beschränkter Geschwindigkeit reduziert, entlang der auch eine neue Buslinie verkehrt. Ein doppelter Radweg auf der Nordseite der Straße, im Schatten neuer gepflanzter Bäume gelegen, ist ein bequemer Weg, um lange Strecken zurückzulegen, oder auch zur Erholung oder zu Besorgungen in den neu belebten Quartieren zu verweilen. Die Straße ist attraktiv für Fußgänger gestaltet, mit breiteren Bürgersteigen und neu belebten Erdgeschoss in den angrenzenden Gebäuden.

FÖRDERUNG FÜR REVITALISIERUNG DES BESTANDES
Grundstückseigentümer werden ermutigt, ihre Immobilien zu revitalisieren, um den umgebauten öffentlichen Raum zu beleben. Grüne Eingriffe wie Fassaden oder öffentlich zugängliche Plätze sowie urbane Erweiterungen, wie z.B. belebte Erdgeschosse oder vermehrte Eingänge zur Straße hin in bestehenden Gebäuden, werden z.B. mit der Möglichkeit belohnt, Gebäude aufzustocken oder Grundstücke dort zu verdichten, wo der Straßenquerschnitt es zulässt.

STRASSEN, DIE DIE STADT KÜHLEN
Die Straßen, die die Hauptstätter Straße kreuzen, verwandeln sich in spiel- und fußgängerfreundliche Wohnstraßen, die dicht mit Bäumen bepflanzt werden. Durch die optimale Ausrichtung dieser Straßen quer zum Tal wird dadurch die Nachtauskühlung der Innenstadt unterstützt, was ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz ist.

Max. Geschwindigkeit
20 km/h
Anzahl neu gepflanzter Bäume
+ 240
Geschäfte / Gastronomie
+ 2 000 m²
Neue Wohnungen
+ 7 900 m²
ca. 80



QUERSCHNITT A-A ABSCHNITT (1) 1:200

ILLUSTRATION ABSCHNITT (1) - NEUE QUARTIERVERBINDENDE KREUZUNG HAUPTSTÄTTERSTRASSE / RÖMERSTRASSE

Phase II 2025-30



NECKARTOR
Ein neuer Platz entsteht am Neckartor. Das neue Lindenmuseum befindet sich in bester Lage am Platz und bildet das Ende des erweiterten Kulturboulevards. Die U-Bahn-Stationen werden modernisiert und in Gebäude mit städtischen Funktionen integriert. Der Ort wird zum urbanen Knotenpunkt mit Eingang zum Schlossgarten, Lindenmuseum, den angrenzenden Wohnquartieren sowie dem ehemaligen Gewerbeareal. Die Grundstückseigentümer rund um das Neckartor werden motiviert, ihre Gebäude zur Stärkung des umgebauten öffentlichen Raums umzubauen. Grüne Eingriffe sowie Gebäudeanpassungen und Verdichtung zur Förderung eines nachhaltigen städtischen Lebens werden gefördert.

BAHNHOFSPARK
Mit dem Hauptbahnhof wird auch der neue Osteingang eingeweiht. Der neu definierte Anschluss an die Straße erleichtert den Zugang für Pendler und Reisende. Bus-, Taxi- und Fahrradzugang werden verbessert. In der bedeutenden Ecke zur Kulturmeele hin am Gebhard-Müller-Platz befindet sich der neue Bahnhofspark, der in der Abfolge der verschiedenen Parks des Schlossgartens eher urbanen Charakter aufweist. Der Bahnhofspark verfügt über ein schattenspendendes Dach, urbane Funktionen, die den Bahnhofspark unterstützen, um rund um die Uhr aktiv sein zu können, einen großen Teich für Regenwasserspeicherung sowie eine attraktive Parkfläche mit Spielplatz.

CAMPUS STUTTGART FÜR WISSENSCHAFT UND KULTUR
Mit der Auswertung der Testbed-Phase des gemeinsamen öffentlichen Raumes, der die beiden Seiten der ehemaligen B14 miteinander verbindet, können neue permanente Projekte für Pavillons und Gebäudeerweiterungen realisiert werden, sowie der neu dicht bebaute Kulturboulevard, der sich vom Leonhardsplatz bis zum Lindenmuseum erstreckt. Die Hohlräume der ehemaligen Tunneln werden für hohe, wurzreiche Bäume genutzt und versickern Regenwasser. Zwei neue, breite Treppen verbinden die höher gelegenen Institutionen und Wohnungen mit der Innenstadt und dem Universitätsgelände im Westen.

CHARLOTTEPLATZ
Der neue erweiterte Charlotteplatz ist ein markanter urbaner Raum mit mehr Platz für Menschen und Natur und weniger Platz für den motorisierten Verkehr. Eine neue, am Schloss ausgerichtete, schattenspendende und vom Regen schützende Holzdachkonstruktion, in die die neue lichtdurchlässige U-Bahn-Station integriert ist und wo es Platz für Bars und Cafés gibt, füllt den Platz mit urbaner Aktivität zum Charlotteplatz und zum Akademiegarten hin. Der Charlotteplatz verändert sich von einem Ort für Transit zu einem Platz, an dem man sich trifft, was den Alltag bequemer und sicherer macht. Durch die urbane Nutzung verändert sich dieser lebendige Ort in einen Raum, der tagsüber und nachts das ganze Jahr über abwechslungsreich genutzt werden kann.

LEONHARDSPLATZ
Der Leonhardsplatz wird zusammen mit dem Film- und Medienhaus, das rechtzeitig zur IBA eröffnet wird, umgebaut. Die Südfassade des FMH hat Zugänge zu öffentlichen Funktionen und der integrierten U-Bahn-Station. Das Quartier nördlich des Filmhauses wird zum Hub für Wohnraum, Arbeitsplätze und Mobilität. Ohne den Tunnel können die Marktstraße und Pfaffenstraße als großzügige Fußgängerzone miteinander verbunden werden, die den Wohnpark mit dem alten Marktplatz verbindet. Der Skatepark wird ausgebaut und die bestehenden Cafés und Bars sowie neue urbane Aktivitäten werden so zu einem attraktiven Quartierszentrum über die Hauptstätter Straße hinweg.

DER NESENBACH TAUCHT AUF
Der Regenwasserpark am Österreichischer Platz erstreckt sich bis zum Leonhardsplatz. Eine Vielzahl an Bäumen und Pflanzen, die für feuchtes Klima geeignet sind, schaffen einen Lebensraum für Ökosystemdienstleistungen, ein kühleres Mikroklima und einen Treffpunkt für das städtische Leben. Die Grundstückseigentümer werden ermöglicht, ihre Immobilien weiter zu entwickeln, um den umgebauten öffentlichen Raum im aktiven Erdgeschoss zu beleben. Grüne Eingriffe sowie Gebäudeanpassungen und Verdichtung zur Förderung eines nachhaltigen städtischen Lebens werden gefördert.

NEUER STADTRAUM PHASE II 2025-30 (STUTTART 21, KULTURBOULEVARD & IBA) 1:7000

Phase III 2030-35

MOBILITÄT FÜR EINE NEUE ÄRA
Der Tunnel an der Cannstatter Straße wird geteilt: die nördliche Röhre für Radfahrer und südliche für Pkw und Busse. Fahrzeuge können am Werder-Park oder Heinrich-Baumann-Platz in Richtung Neckarstraße abbiegen oder in der verkehrsberuhigten Straße entlang des Schlossgartens weiterfahren. Der Verkehr besteht hauptsächlich aus Fahrradfahrern oder öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen oder Pod-Taxis. Der Radweg entlang der Promenade ist effektiv und schnell, und er verbindet die städtischen Funktionen entlang der transformierten Straße miteinander. Neue Bäume und eine große Menge an permeablen Grund schaffen ein schönes Mikroklima und eine robuste und resiliente Stadt.

PARKVIERTEL AM STÖCKACH - LEBEN AM SCHLOSSPARK
Entlang des Schlossgartens wird ein kompletter Teil der ehemaligen B14 zu neuem Wohnraum mit Adresse an der Retzenheimstraße. Öffentlichen Erdgeschossen mit Kfz, Restaurants oder Cafés beleben das neue Parkviertel. Eine Schule wird auf der Höhe der Villastrasse geplant.

DER SCHLOSSGARTEN ALS ZENTRALES QUARTIER
Der Schlossgarten ist nun von überall aus zu erreichen und wird zum zentralen Park und Treffpunkt zwischen Stöckach und Rosentoren. Neue Radwege verbinden die beiden Seiten des Parks an strategischen Orten. Querbezüge und -verbindungen werden angestrebt. Die Transformation der Heilmannstraße in eine städtische Straße mit Fahrradwegen und großzügigen Gehwegen ist der Ausgangspunkt für eine urbane Verbindung des neuen Kreativquartiers, über den Schlossgarten hinweg, mit dem Rosentorenviertel. Das Büroviertel rund um die Odeon Straße wird aruwegig im Kontext mit der Transformation am Neckartor entwickelt.

AREAL FÜR KREATIVES GEWERBE
Das Förderprogramm, das Grundstückseigentümer motiviert, ihre Gebäude im neuen urbanen Kontext zu entwickeln, kulminiert in diesem Quartier. Mit der Transformation der ehemaligen Gewerbeareale nach dem möglichen Wegzug der Autohäuser gibt es neues Potential für Wohnen, Arbeiten und Schulen in umgebauten Industriegebäuden zusammen mit neuen zeitgenössischen Gebäuden. Es entsteht ein kreatives Quartier mit einem feinnähtigen, autofreien Netzwerk bestehend aus Plätzen und Parks, das die Quartiere untereinander und mit dem Schlossgarten verbindet.

Neue Bäume
1 957
BESTAND: 863 (+225%)
TOTAL: 2 820

Neue BGF
235 550 m²

LOKALE / GESCHÄFTE:	24 250 m ²	(10%)
BÜRO:	10 500 m ²	(4%)
KULTUR:	17 500 m ²	(8%)
GEMEINDE / SERVICE:	13 000 m ²	(6%)
WOHNUNGSBAU:	170 300 m ²	(72%)
(CA 1 700 WOHNUNGEN INKL 60 REIHENHAUSER)		

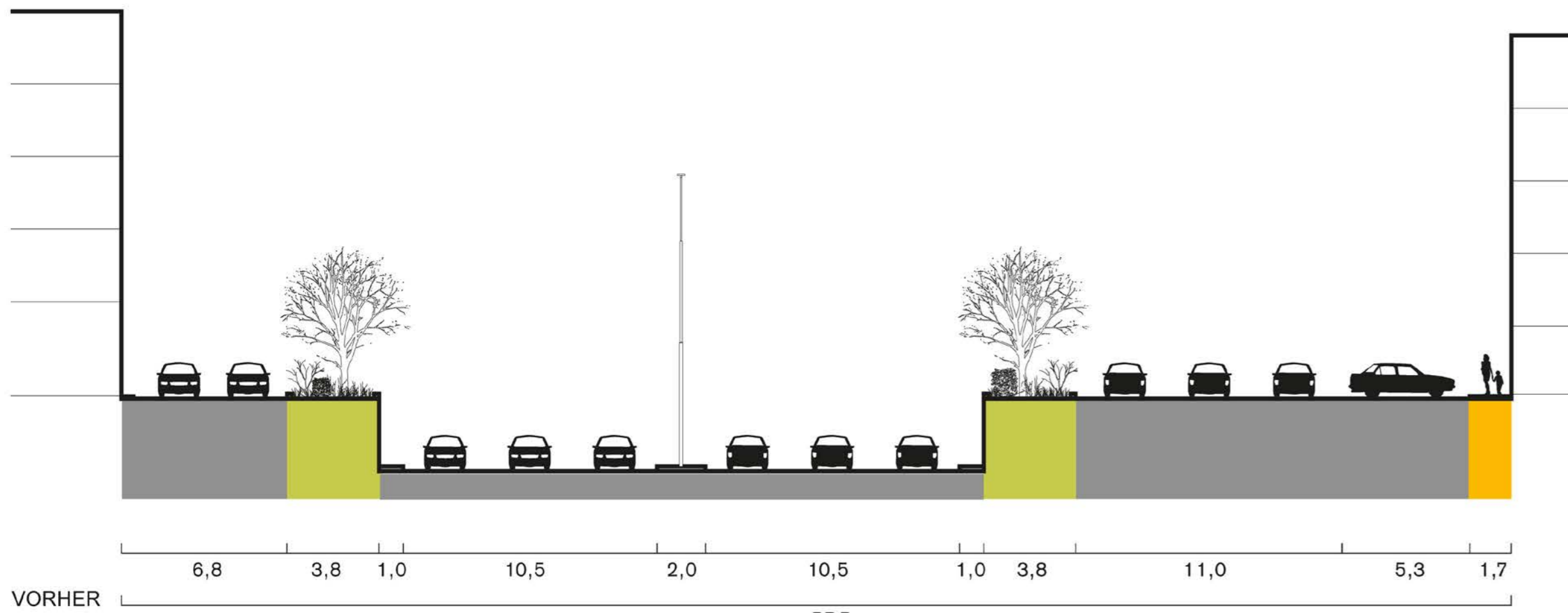


NEUER STADTRAUM PHASE III: 2030-35 (TRANSFORMATION STÖCKACH AM PARK) 1:7000

Österreichischer Platz - der Nesenbach taucht auf



LAGEPLAN ABSCHNITT (2) 1:1000



QUERSCHNITT B-B ABSCHNITT (2) 1:200

ÖSTERREICHISCHER PLATZ

Der Österreichische Platz ist ein gut in die Stadt Stuttgart integrierter Ort. Viele Stuttgarter kommen hier in ihrem Alltag vorbei. Von einem Verkehrsknotenpunkt in einen lebendigen öffentlichen Raum verwandelt, gefüllt mit urbanen Funktionen sowie Orten für Aktivität und Erholung, wird der Raum nun auch ein Ort zum Verweilen und Besuchen – nicht nur zum Passieren. Es ist ein großartiger Ort für Leute, die gerne dem öffentlichen Treiben zuschauen, Zeit mit Familie, Freunden oder Kollegen verbringen oder ihn als Tourist besuchen. Insgesamt ist es ein abwechslungsreicher Raum für alltägliche Veranstaltungen, sowie ein Ausflugs-

DER NESENBACH TAUCHT AUF

Der Regenwasserpark am Österreichischen Platz wird nach Norden in Richtung Leonhardsplatz verlängert. Bäume und Pflanzen, die für Feuchtgebiete geeignet sind, schaffen Lebensräume für Pflanzen und Tiere, erbringen Ökosystemdienstleistungen und erzeugen ein kühleres Mikroklima entlang des Straßenbildes. Neben der Verbesserung des lokalen Klimas bietet der Park mehrere attraktive Treffpunkte, in denen urbanes Leben stattfinden kann. Lokale Initiativen sind ein wichtiger Teil, um diese positive Veränderung zu unterstützen. Immobilienentwickler werden daher auch hier ermutigt, ihre Immobilien zu revitalisieren.

ÖSTERREICHISCHER PLATZ

Der Österreichische Platz verwandelt sich auch in einen blau-grünen Knotenpunkt, indem die ehemaligen tiefer gelegenen Ebenen des Platzes so umgenutzt werden, dass Regenwasser von den umliegenden Oberflächen und Straßen gespeichert und gefiltert werden kann. Dieser Park bietet viel schattenspendendes Grün, das die Luft kühlt und die Artenvielfalt in der Gegend erhöht – was wiederum zu einer gesünderen Stadt beiträgt. Der Platz wird zum Startpunkt einer neuen Infrastruktur für urbanes Wasser-Management, die mit Bedacht auf den hier gelegenen Nesenbach entwickelt wurde. Entlang des Wassers

DER NESENBACH TAUCHT AUF

wird es Plätze im Schatten von neu gepflanzten und existierenden Bäumen geben. Die beiden Quartiere nördlich des Platzes werden erweitert und umgebaut, um den öffentlichen Raum mit aktiven Erdgeschossen und neuem Wohnraum in diesem grünen Teil Stuttgarts einzuräumen. Auf Grund der veränderten, stark reduzierten Verkehrssituation, kann die Paulinenbrücke abgerissen und die bestehende Straßenebene mit städtischen Funktionen entlang der Paulinenstraße an den Österreichischen Platz angeschlossen werden. Durch den Abriss entstehender Schutt wird wiederverwendet, um die alten Tunnel zu füllen und die Ebenen des Parks aufzubauen.

Max. Geschwindigkeit
30 km/h
Anzahl neu gepflanzter Bäume
+ 369
Geschäfte / Gastronomie
+ 8 100 m²
Büro
+ 5 400 m²
Neue Wohnungen
+ 46 900 m²
ca. 460



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE ABSCHNITT (2) - NEUER ÖSTERREICHISCHER PLATZ MIT REGENWASSERPARK (NESENBACH)



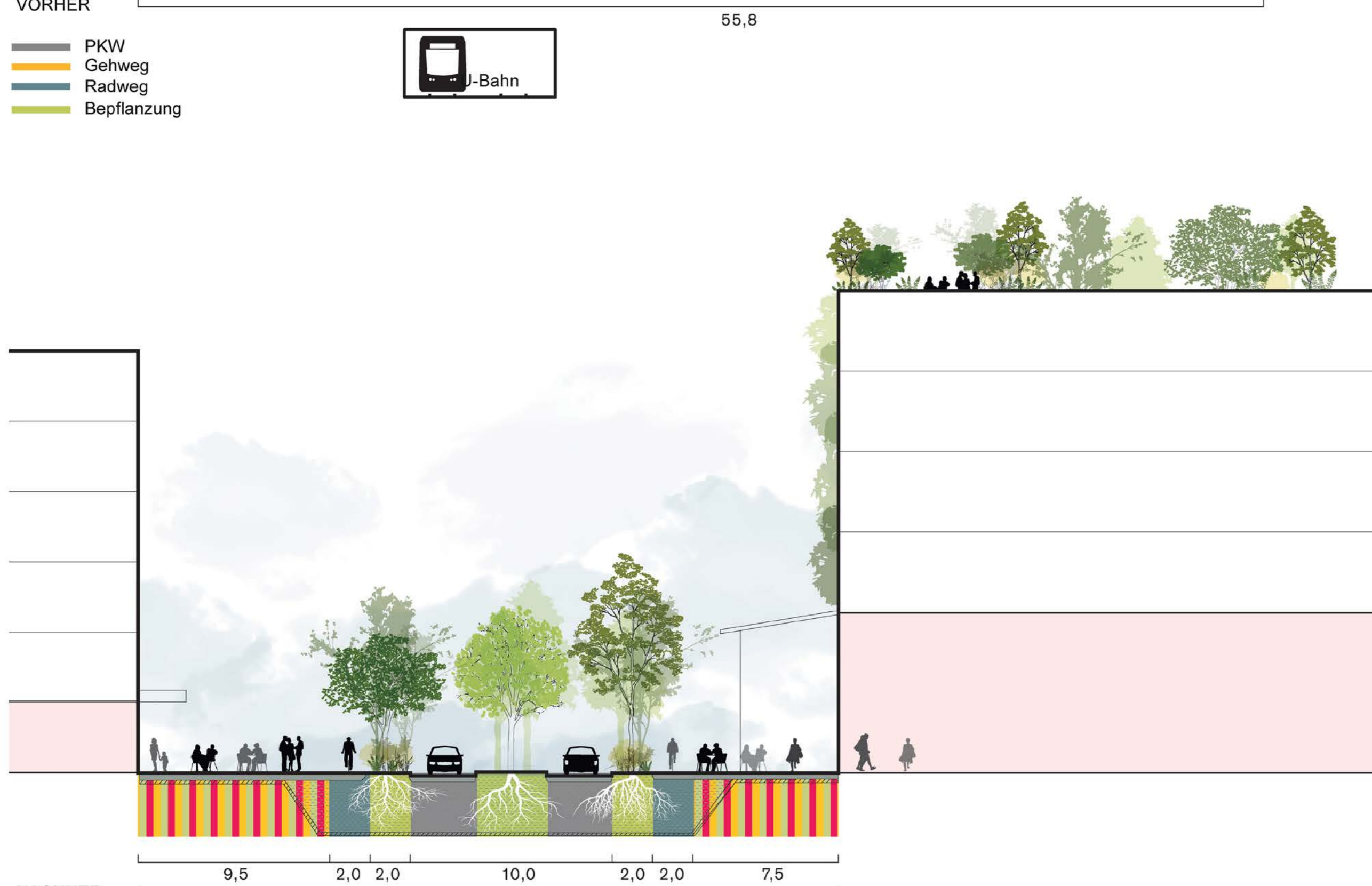
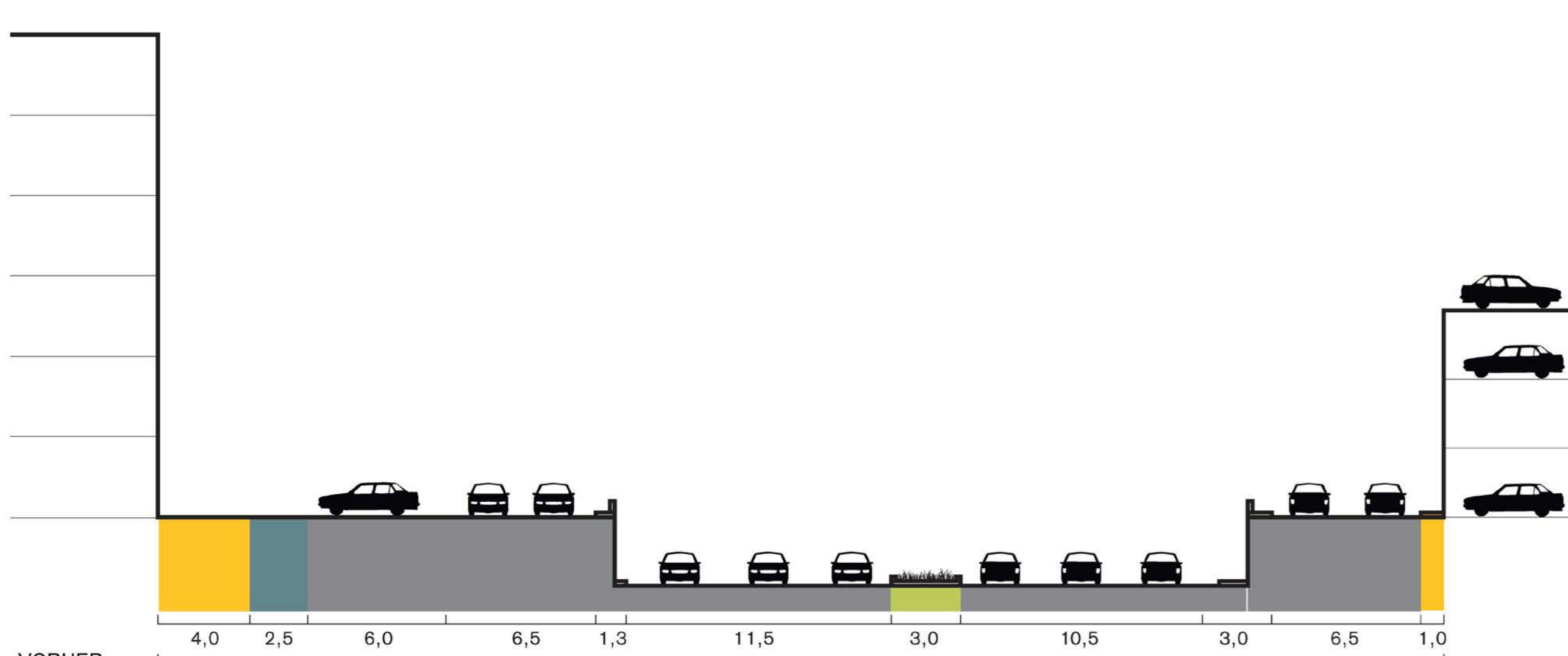


LAGEPLAN 1:2000

Leonhardsplatz - Ein Platz für Markt und Kultur



LAGEPLAN ABSCHNITT (3) 1:1000



- PKW / Bus / Pod-Taxi mit flexibler, stellerweise begrünter Mittelpur
- Gehweg
- Radweg
- Flex-Zone / Bepflanzung
- Regenwassersack
- Soziale Flex-Zone
- Aktives Erdgeschoss

QUERSCHNITT C-C ABSCHNITT (3) 1:200

LEONHARDSPLATZ

Die zur IBA geplanten Gebäude sollen bis 2027 fertiggestellt werden, und die Umgestaltung des umliegenden Straßenbildes unterstützt diese Entwicklung. Der Leonhardsplatz soll zusammen mit dem Film- und Medienhaus umgestaltet und über die Straße hinweg erweitert werden. Die Südfassade verfügt über Eingänge zu öffentlichen Veranstaltungen wie Kino, Restaurant und Einzelhandel. Die U-Bahn-Station ist in

den erweiterten Block mit einem Eingang direkt auf dem Platz integriert. Das ehemalige Parkhaus wird zum Mobility Hub, mit Fahrradgarage und neuen Büros. Der Leonhardsplatz wird zu einem lebendigen, vielseitigen Platz, auf dem Sitzgelegenheiten im Freien und urbane Funktionen in den umliegenden Gebäuden zum städtischen Leben auf dem Platz beitragen. Die Kirche ist das Juwel des Platzes, der mit vielen neuen Bäumen vervollständigt

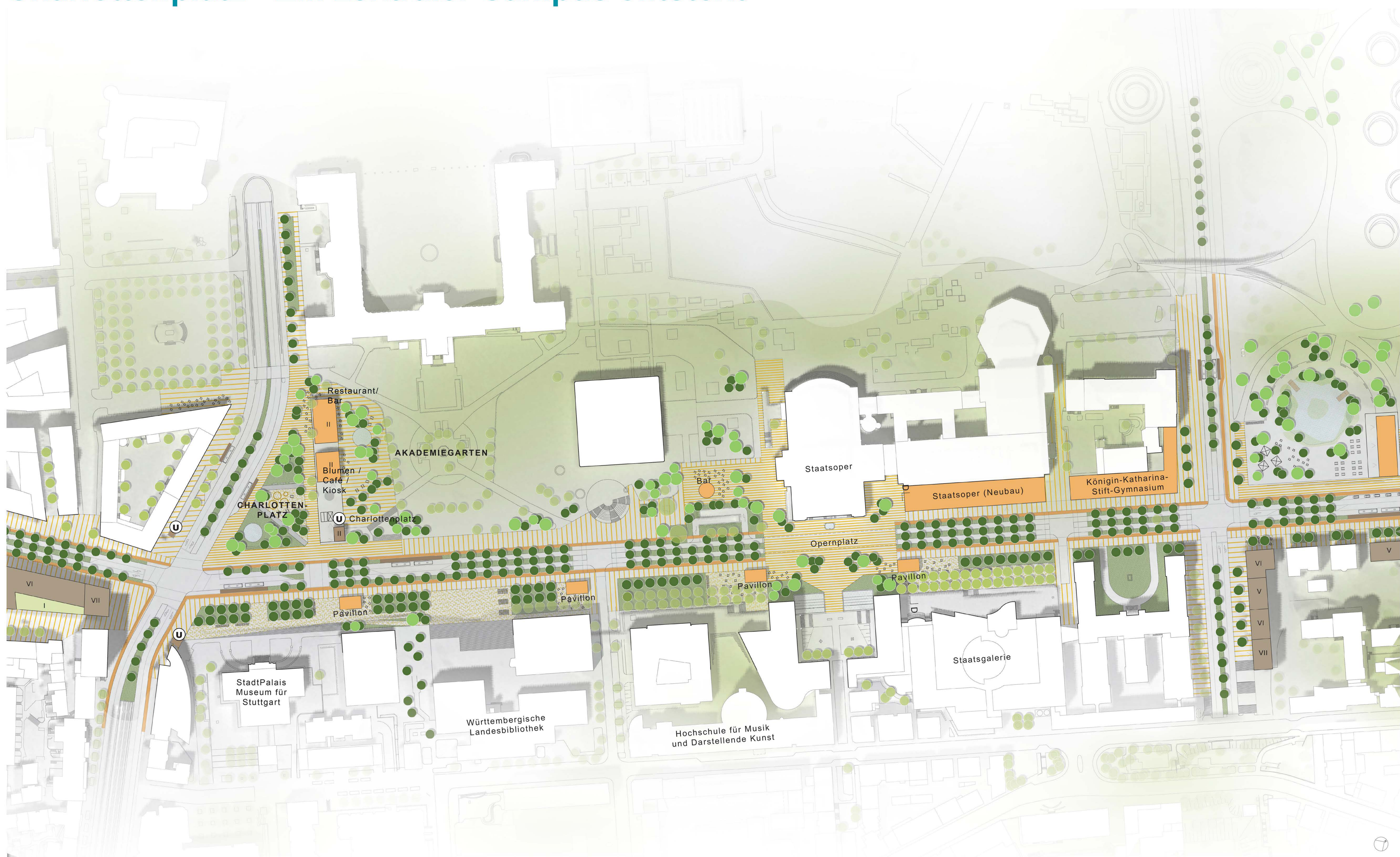
wird. Hier fällt es leicht, einen Platz im Schatten zu finden, um an heißen Tagen zu entspannen. Die Ostseite des Platzes ist ein flexibler Freiraum, in dem Veranstaltungen oder Märkte stattfinden können, während die Westseite ruhiger ist und mehr Orte zum Entspannen und Sprechen in Ruhe bietet. Durch die Schließung des Tunnels können Marktstraße und Pfarrstraße zu einer Fußgängerzone zusammengefasst werden.



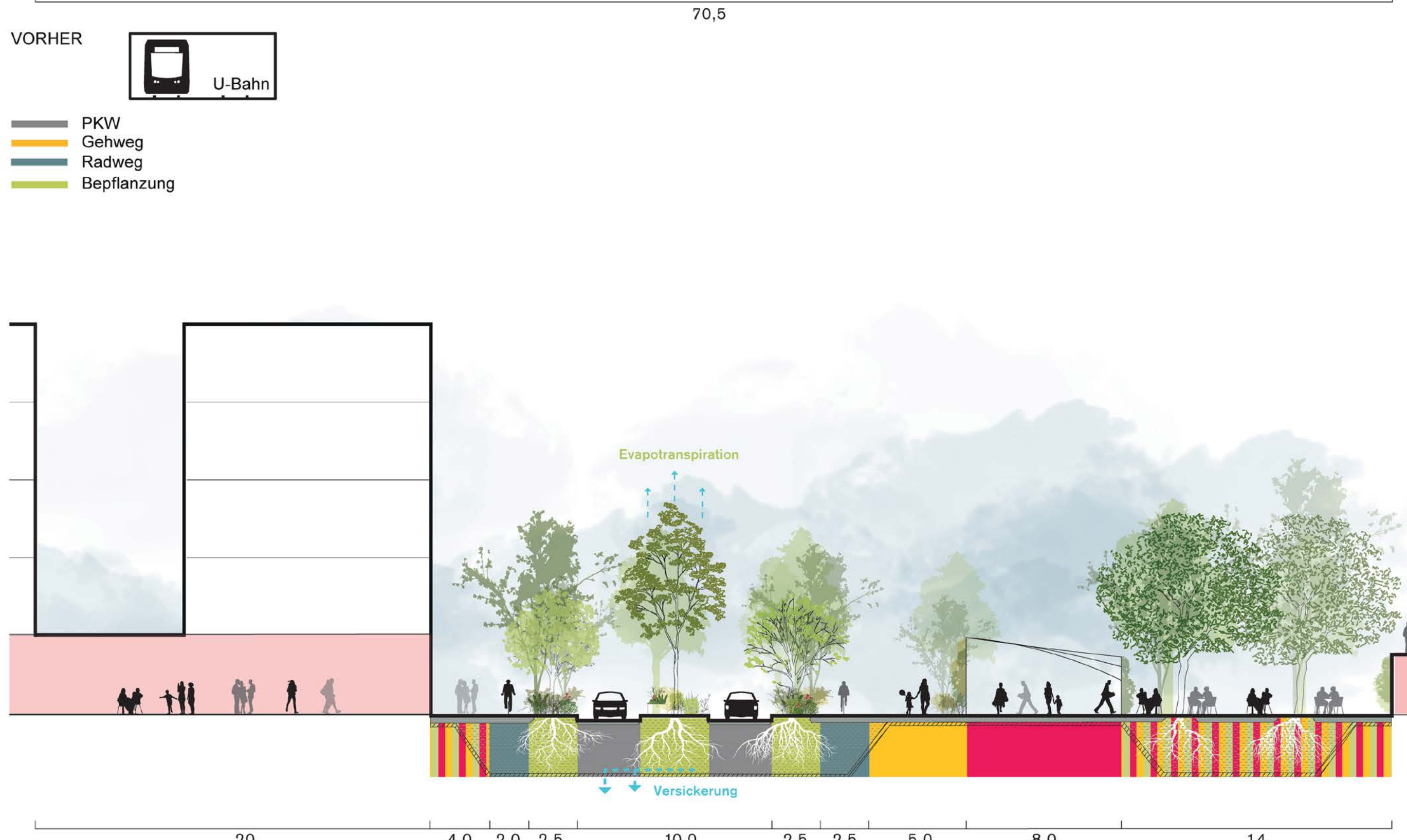
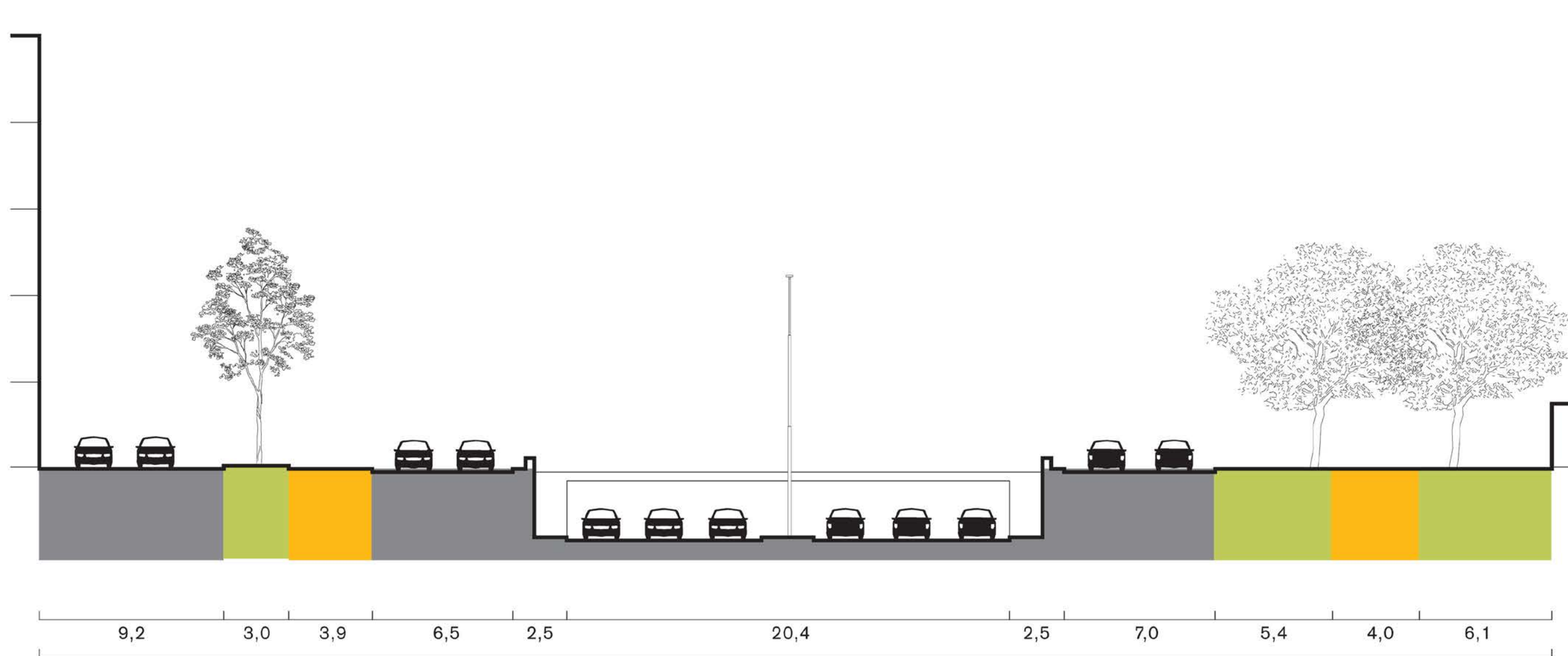
ILLUSTRATION ABSCHNITT (2) - FILM UND MEDIENHAUS / IBA QUARTIERE AM NEUEN LEONHARDSPLATZ



Charlottenplatz - Ein zentraler Campus entsteht



LAGEPLAN ABSCHNITT (4) 1:1000



QUERSCHNITT D-D ABSCHNITT (4) 1:200

CHARLOTENPLATZ

Der Charlottenplatz verwandelt sich vom Transitort zum Treffpunkt – ein markanter urbaner Raum mit mehr Platz für Menschen und Natur anstatt von motorisiertem Verkehr. Eine neuer schattenspendender Pavillon aus Holz, der in der Verlängerung des Westflügels des Schlosses geplant wird, definiert den neuen Raum zwischen Straße, Platz und Akademiegarten. Er beinhaltet Bars und Cafés sowie Läden und einen integrierten neuen Zugang zur U-Bahn, was den Ort und das Reisen sicherer und angenehmer macht. Um zum Klimaschutz beizutragen,

wird ein großer Teil des Charlottenplatzes in einen Park verwandelt, der mit Bäumen, Pflanzen und Wasserflächen gefüllt ist. Dieser Park sorgt dafür, dass das gesamte Regenwasser der Umgebung gereinigt und versickert werden kann, und sorgt dabei gleichzeitig für ein kühleres Stadtklima und eine vielfältigere städtische Fauna. Die Nebenstraßen werden reich mit Bäumen bepflanzt, um die Innenstädte weiter abzukühlen. Die begrünten Straßen helfen außerdem, den Bildungscampus mit dem kulturellen Stadtleben zu verbinden. Ohne die ehemaligen Tunnel ist es natürlich, sich zwischen

beiden Seiten hin und herzubewegen, sie werden zum Erreich für hohe Bäume und dienen gleichzeitig als riesige Regenwasserreservoirs. Zwei neue, breite Treppen verbessern zudem die Verbindungen für Studenten und Besucher. Kleinere Parks entlang der Nebenstraßen schaffen gediegene Aufenthaltsplätze innerhalb der Quartiere.

CAMPUS STUTTART FÜR WISSENSCHAFT UND KULTUR

Nachdem die temporären Projekte aus der Testbed-Phase im gemeinsamen öffentlichen Raum zwischen den

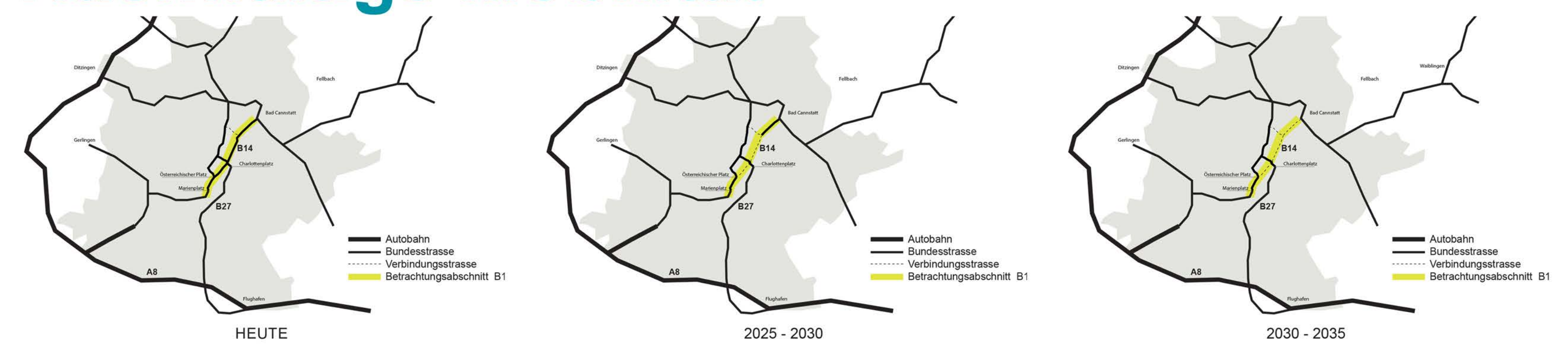
beiden institutionellen Seiten der ehemaligen B14 ausgewertet wurden, werden neue Projekte für Pavillons und Gebäudeerweiterungen realisiert. Die breiten Bürgersteige und der baumbepflanzte Boulevard schaffen einen Treffpunkt, der urbane Funktionen bieten kann, was in diesem großen Kulturviertel gefehlt hat. Ein neuer, dicht beplanter Boulevard erstreckt sich vom FMH am Leonhardplatz über die Kulturmeile bis hin zum neuen Lindenmuseum am Neckartor.



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE ABSCHNITT (4) - PAVILLIONS MIT GASTRONOMIE UNTER DER NEUEN HOLZKONSTRUKTION AM NEUEN CHARLOTENPLATZ



Nachhaltige Mobilität



SZENARIENBETRACHTUNG ZUR BEDEUTUNG UND FUNKTION DER B14
Heute fungiert die B14 als übergeordnete Hauptverkehrsstraße im regionalen Maßstab und wird von rund 70.000 Fahrzeugen täglich genutzt. Die Kernfunktion besteht neben der Erschließung der Innenstadt auch darin, als Transitroute Durchgangsverkehr aufzunehmen.

die B14 weiterhin als wichtige Erschließungsstraße für die Innenstadt. Aufgrund verkehrspolitischer Maßnahmen hat allerdings die Pkw-Nutzung und damit die Verkehrsbelastung in der Stadt spürbar abgenommen. Regionale Durchgangsverkehr werden konsequent aus der Innenstadt herausgehalten.

Schadstoffemissionen, die Stärkung städtischer Verkehrsstrukturen und nachhaltigen Mobilitätsverhaltens.

Im Zukunftsszenario 2025/30 ist die Verkehrsbelastung mit rund 35.000 Fahrzeugen täglich in etwa halbiert. Dies wird insbesondere durch die Reduktion des Durchgangsverkehrs erreicht, da dieser auf andere Routen verlagert wird, etwa die B27 oder um die Innenstadt herum. Somit kann auch die erforderliche Verkehrsfläche und der erforderliche Straßenquerschnitt deutlich reduziert werden. Die B14 übernimmt eine reine Erschließungsfunktion für die Innenstadt.

VERKEHRSWENDE IN STUTTGART

Die Zukunft des Verkehrs ist von dem Zielbild geleitet, die Stadt von morgen umwelt- und menschengerecht zu gestalten. Dies bedarf einer Verkehrswende von der 'Autogerechten Stadt' hin zu einer Stadt des 'Umweltverbundes'. Mobilität ist ein allgemeines Grundbedürfnis. Deshalb gilt es, funktionale bedarfsorientierte Mobilitätssysteme zu schaffen, deren Fokus auf der Stärkung des Umweltverbundes und der aktiven Verkehrsmittel liegt, anstelle des motorisierten Individualverkehrs.

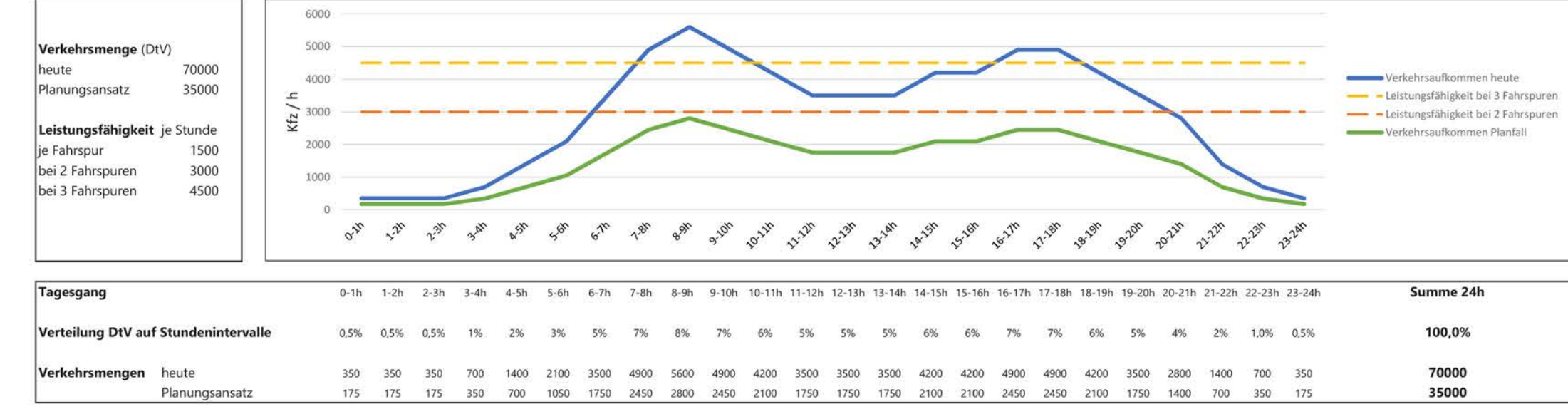
- Zu diesem Zweck implementiert die Stadt Stuttgart die folgende konkreten, verkehrspolitischen Maßnahmen:
- Den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs,
 - die Förderung des Fuß- und Radverkehrs,
 - die Verbreiterung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen,
 - die Integration Neuer Mobilitätsangebote,
 - eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung,
 - eine zielgruppenorientierte City-Maut sowie
 - den Umbau autogerechter Straßenverkehrsanlagen zu attraktiven städtischen Räumen.

Durch die konsequente phasenweise Umsetzung dieser Maßnahmen gelingt es in den kommenden Dekaden, den Modal-Split Anteil des Kfz-Verkehrs deutlich zu senken, die Verkehrsbelastung erheblich zu reduzieren und damit spürbare Auswirkungen in der Stuttgarter Innenstadt zu fördern.

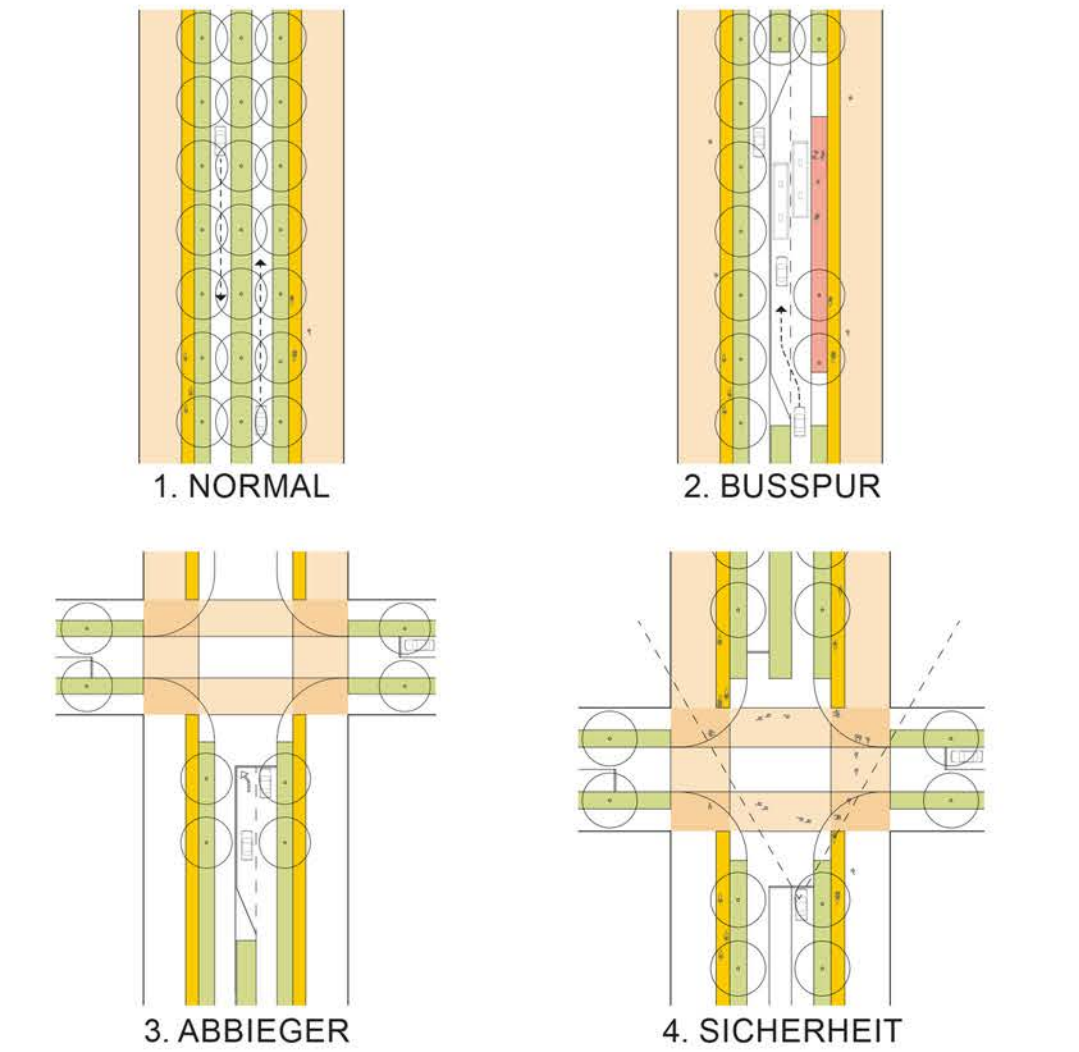
Im Zukunftsszenario 2035+ wird die B14 von nur noch rund 17.000 Fahrzeugen täglich befahren. In diesem Szenario dient

Verkehrspolitisch erklärt die Stadt Stuttgart im 'Masterplan zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität - Green City Plan' als strategische Oberziele die Reduzierung der

Verkehrsbelastung und Leistungsfähigkeit



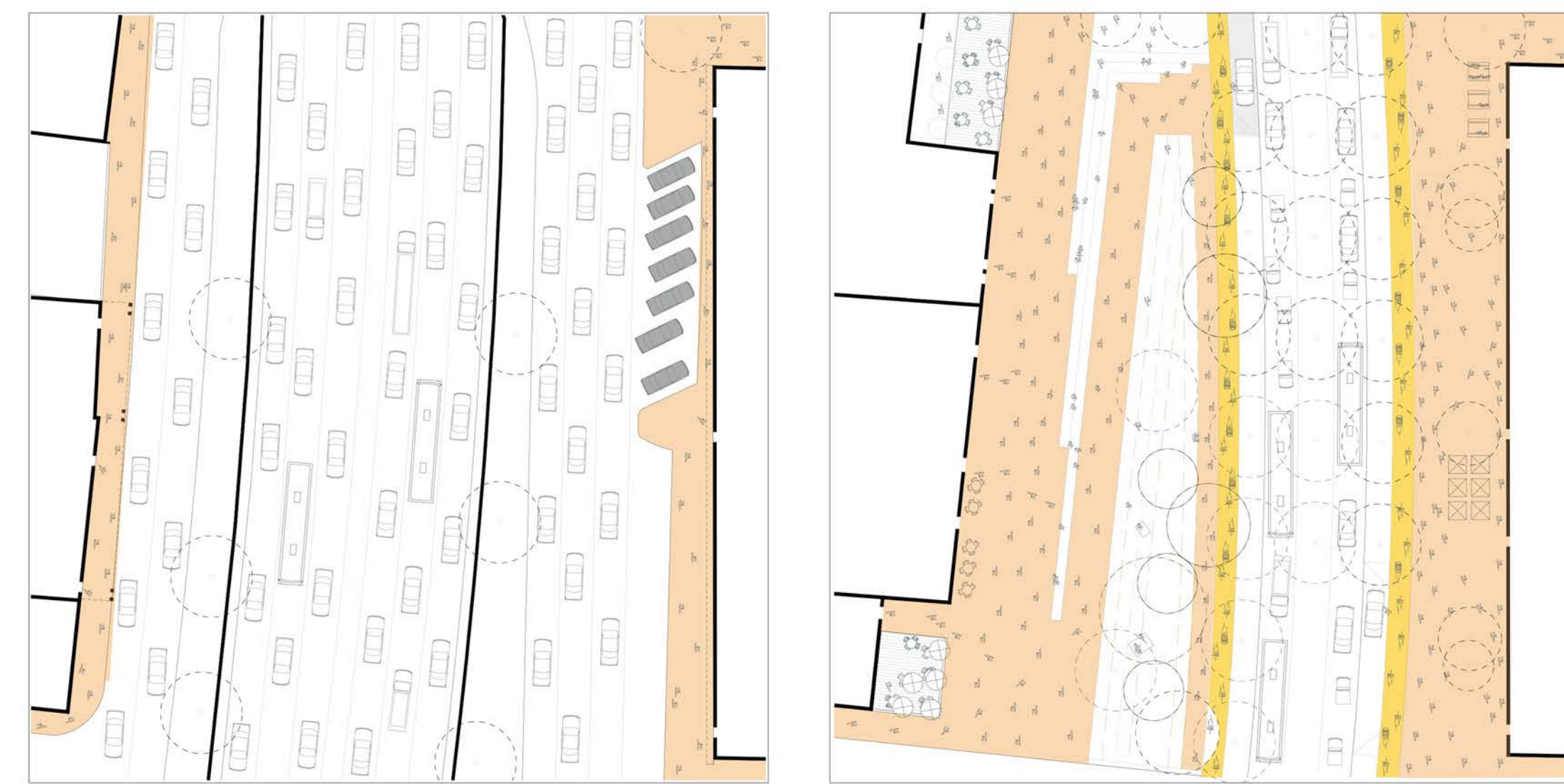
3 Spuren Strategie



Die Straße wird jeweils pro Richtung auf eine Fahrbahn reduziert. Eine weitere Fahrbahn in der Straßenmitte soll so gestaltet werden, wie sie am jeweiligen Ort am nützlichsten ist: z.B. zum Linksabbiegen oder um Fahrzeuge an der Bushaltestelle überholen zu lassen. Besteht kein Bedarf wird der mittlere Streifen begrünt. Hierdurch wird die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern an Kreuzungen verbessert, da die Kreuzung für Autofahrer übersichtlicher ist und Fußgänger und Radfahrer kürzere Wege beim Überqueren zurücklegen müssen.

STRASSENKAPAZITÄT
Der Querschnitt der B14 beträgt an der breitesten Stelle ca. 80 Meter zwischen Fassaden, die durchschnittliche Breite beträgt ca. 50 m. Der neue Querschnitt soll 32 Meter betragen. Die Anzahl Menschen, die sich in Zukunft durch diesen Raum bewegt, wird trotz des reduzierten Verkehrs fast doppelt so hoch sein. Es wird mehr Platz zum Gehen und Radfahren geben und mehr Platz für öffentliche Verkehrsmittel, Taxis, Güter- und Wartungsfahrzeuge, wobei weiterhin eine ausreichende Kapazität für den motorisierten Verkehr garantiert wird. Alle geparkten Autos werden entfernt und mit Zonen zum Ein- und Aussteigen sowie zum Be- und Entladen Gütern ersetzt.

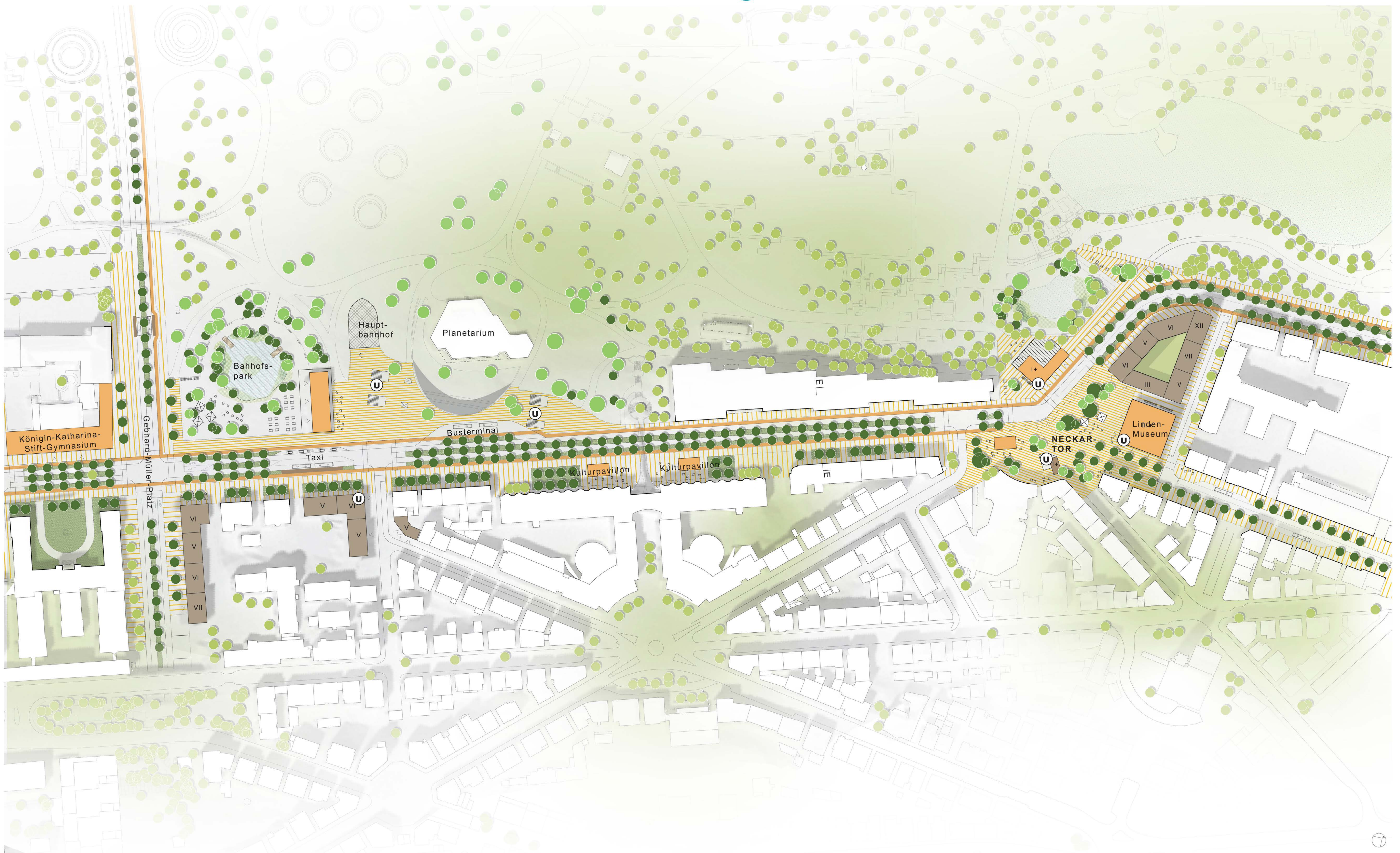
Strassenkapazität



VORHER	ANZAHL MENSCHEN
7 geparkte Autos	0
Fußgänger	47
59 PKW x 2 Pers.	118
3 LKW	3
2 Busse x 40 Pers.	80
TOTAL	248

NACHHER	ANZAHL MENSCHEN
Fußgänger	200
Verweilend	63
32 Fahrradfahrer	32
18 Cargo bikes x 2 Pers.	36
19 Pod-Taxis x 2 Pers.	38
9 PKW x 2 Pers.	18
3 LKW	3
2 Busse x 40 Pers.	80
TOTAL	448 (+200)

Lindencenter - Eine neue Destination in Stuttgart



LAGEPLAN ABSCHNITT (5) 1:1000

BAHNHOFSPARK

Mit dem Hauptbahnhof wird auch der neue Osteingang eingeweiht. Der neu definierte Anschluss an die Straße erleichtert den Zugang für Pendler und Reisende. Bus-, Taxi- und Fahrradzugang werden verbessert. In der bedeutenden Ecke zur Kulturmeile hin am Gebhard-Müller-Platz befindet sich der neue Bahnhofspark, der in der Abfolge der verschiedenen Parks des Schlossgartens eher urbanen Charakter aufweist. Der Bahnhofspark verfügt über ein schattenspendendes Dach, urbane Funktionen, die den Bahnhofplatz unterstützen, um rund um die Uhr aktiv sein zu können, einen großen Teich

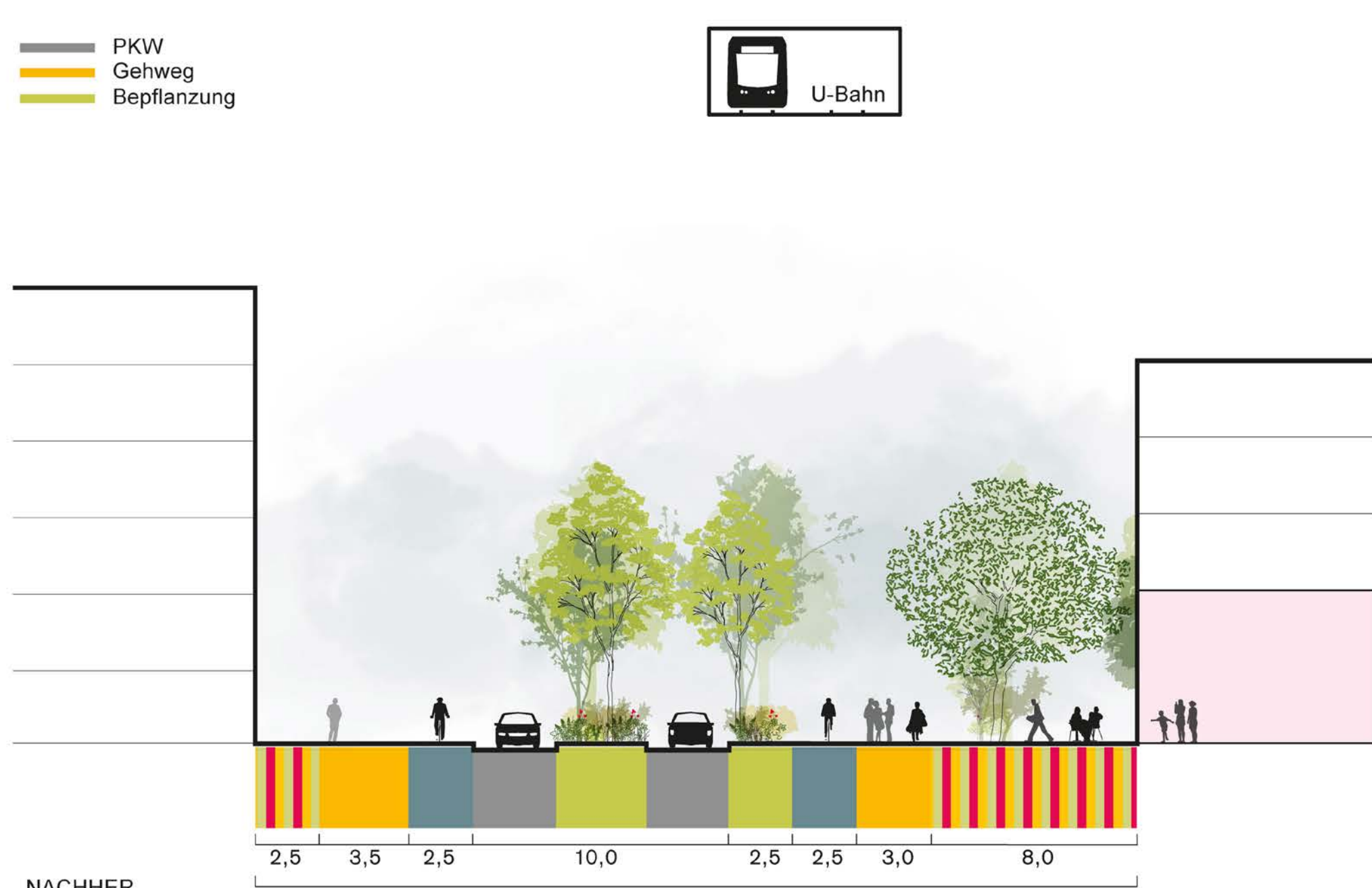
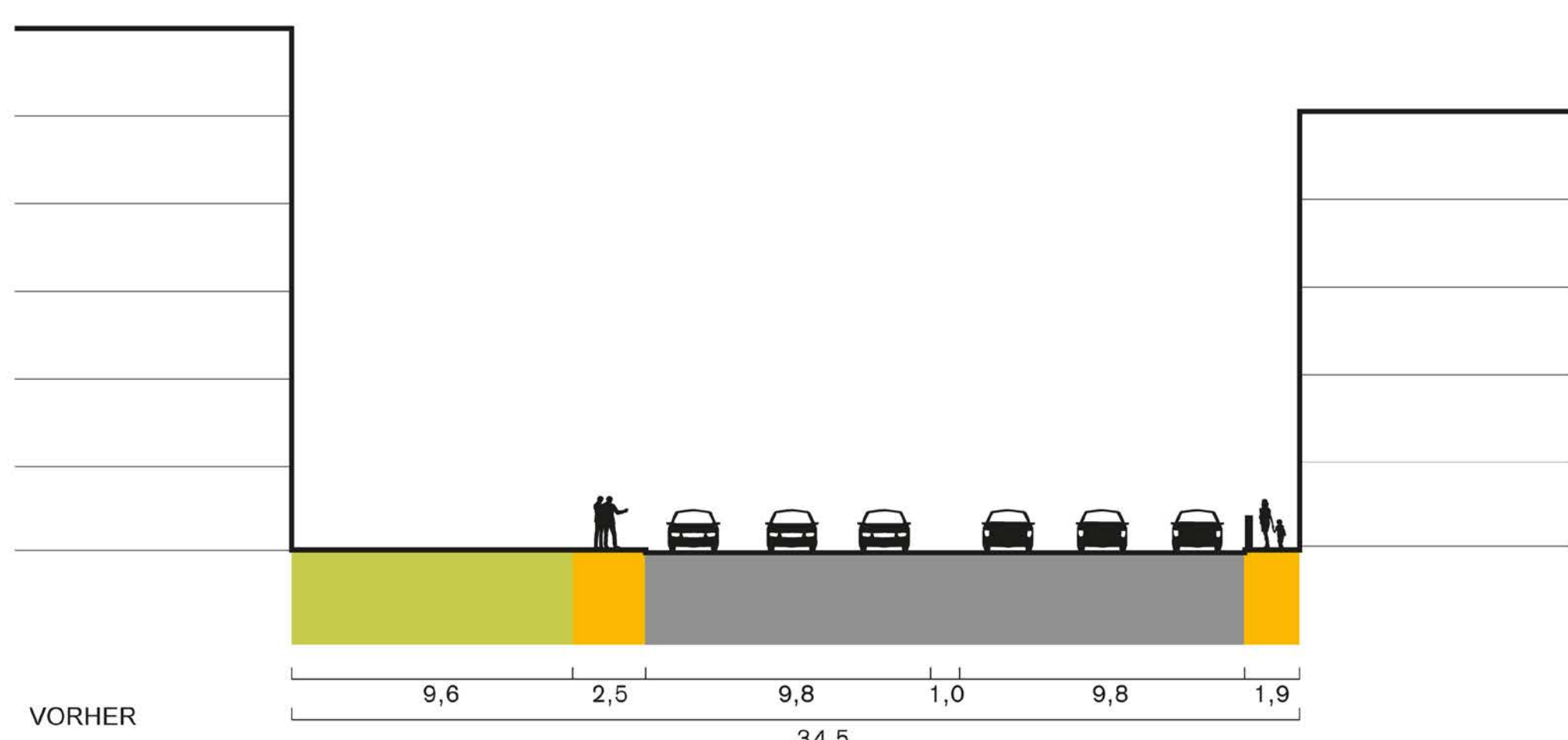
für Regenwasserspeicherung sowie eine attraktive Parkflächen mit Spielplatz.

NECKARTOR

Ein neuer Platz entsteht am Neckartor. Das neue Lindencenter befindet sich in bester Lage am Platz und bildet das Ende des erweiterten Kulturboulevards. Die U-Bahn-Stationen werden modernisiert und in Gebäude mit städtischen Funktionen integriert. Der Ort wird zum urbanen Knotenpunkt mit Eingang zum Schlossgarten, Lindencenter, den angrenzenden Wohnquartieren sowie dem ehemaligen Gewerbeterrain.

Die Grundstückseigentümer rund um das Neckartor werden motiviert, ihre Gebäude zur Stärkung des umgebauten öffentlichen Raums umzubauen. Grüne Eingriffe sowie Gebäudeanpassungen und Verdichtung zur Förderung eines nachhaltigen städtischen Lebens werden gefördert.

Max. Geschwindigkeit
30 km/h
Anzahl neu gepflanzter Bäume
+289
Läden / Gastronomie
+ 4 000 m²
Kultur
+ 3 000 m²
Schule
+ 4 900 m²
Wohnungen
+ 170



QUERSCHNITT E-E ABSCHNITT (5) 1:200



ILLUSTRATION ABSCHNITT (5) - LINDENCENTER AM NEUEM NECKARTOR

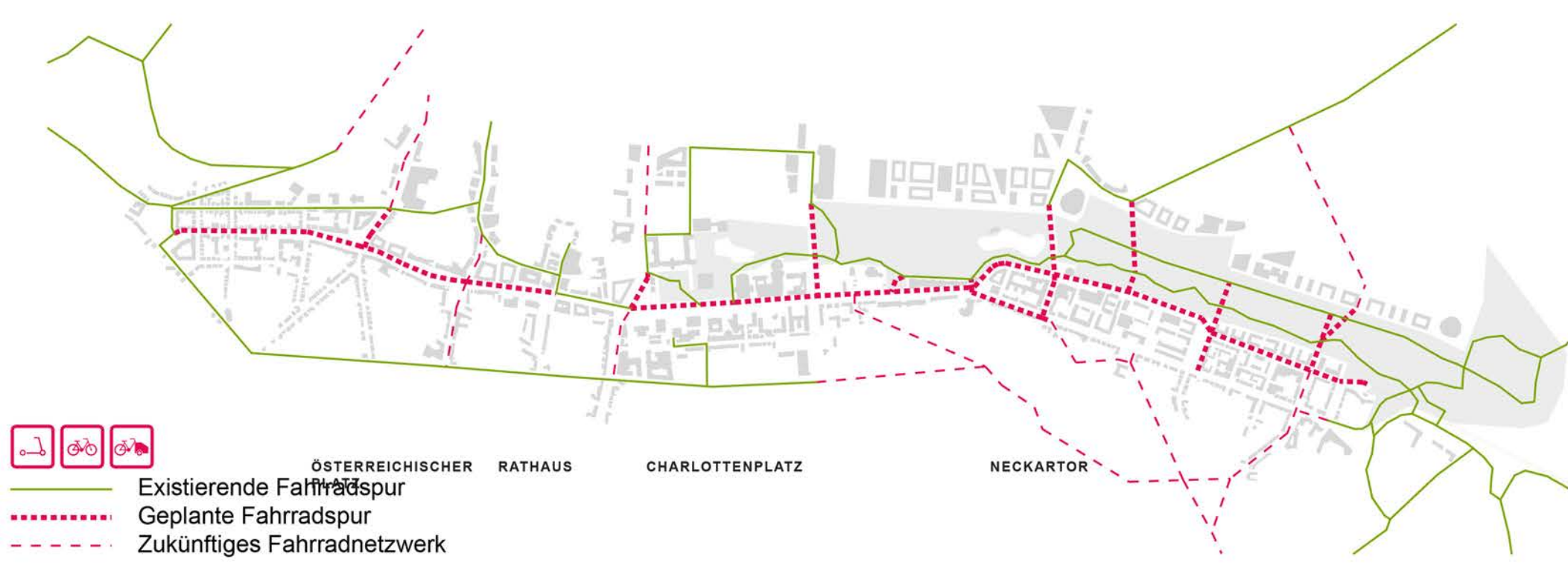


DIAGRAMM: NETZWERK FAHRRADWEGE

ZU FUSS UND MIT DEM FAHRRAD UNTERWEGS
Das bestehende Fahrradnetz zeigt, dass heute entlang der B14 lediglich abschnittsweise Radwegeinfrastruktur existiert. Um den Radverkehr zu fördern, wird daher ein durchgehender, attraktiver Radweg entlang der Bundesstraße vorgeschlagen. Dieser ermöglicht eine sichere und attraktive Route im Radverkehr im Alltag ist eine wichtige Investition in kollektive Gesundheit. Die Umgestaltung der ehemaligen B14 wird die Stuttgarter Lebensweise grundlegend verändern. Ein neuer zweispuriger Radweg vom Marienplatz bis zum Tunnel nach Bad Cannstatt unter dem Berger Festplatz ist der Anfangspunkt für eine neue Fahrrad-Infrastruktur, die das tägliche Radfahren innerhalb der Stadt und hin zu den Arbeitsplätzen östlich des Neckars erleichtert. Elektrofräher haben die Art und Weise, wie wir uns in unseren Städten bewegen, in den letzten Jahren stark

verändert. Eine Ebene wie die der ehemaligen B14 stellt gute Voraussetzungen, um eine fahrradfreundliche Stadt zu entwickeln. Während die existierenden Radwege im Schlossgarten hohen Freizeitwert haben, macht das Hinzufügen eines Fahrradnetzes für den täglichen Verkehr, das gut in die Stadt integriert ist und dass die Menschen tagsüber und nachts benutzen, das Radfahren noch attraktiver. Es werden vor allem dort neue Radwege angelegt, wo das bestehende Wegenetz vervollständigt wird und wichtige Orte miteinander verbunden werden. Fahrradparkplätze in der Nähe neuer und verbesserter Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs sind entscheidend für den Erfolg, um die Art und Weise, wie wir uns in der Stadt bewegen, in Zukunft zu verändern. Die großzügigen Bürgersteige und das dicht bepflanzte Straßenbild bilden den Ausgangspunkt für eine fußgängerfreundliche Stadt. Da der Lärm weniger und die Luft gesünder werden, ist eine dichtere Bebauung entlang der Straße möglich. Neue Gebäude tragen zum öffentlichen Leben bei, aktive Erdgeschosse mit vermehrten Eingängen zur Straße

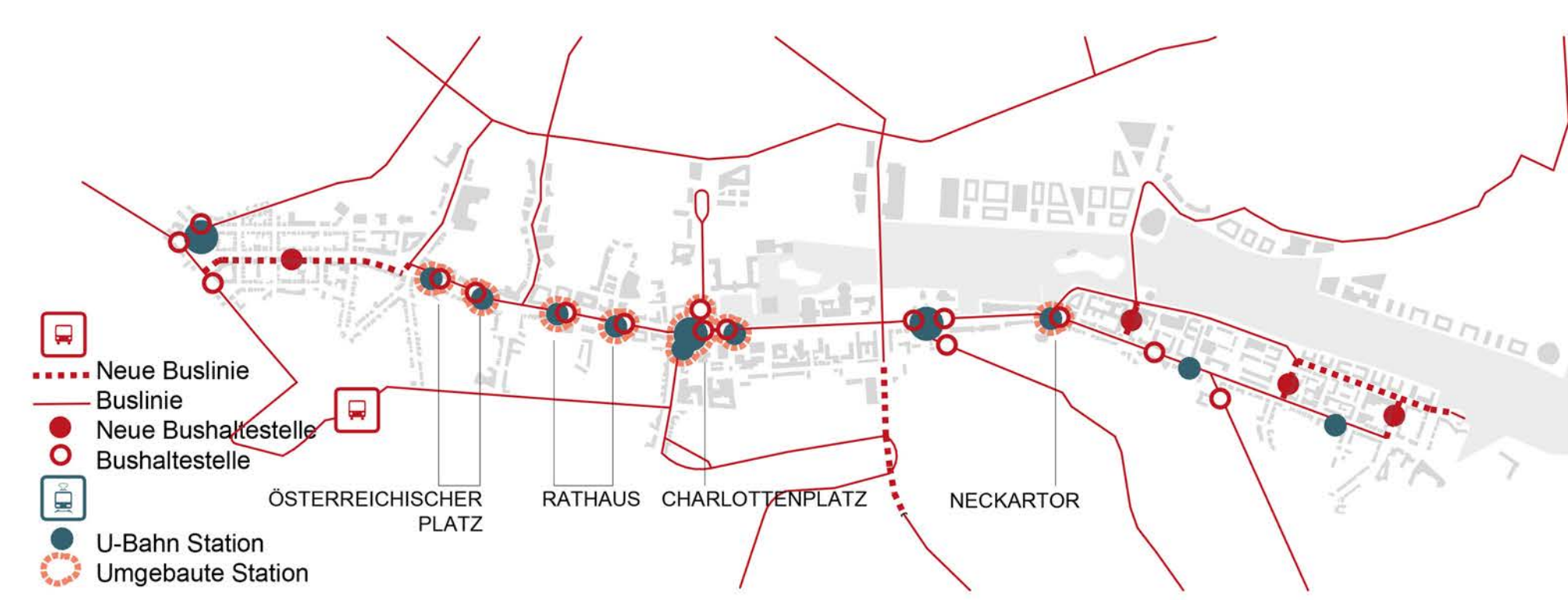


DIAGRAMM: ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

hin, grüne Dächer und Balkone und Terrassen charakterisieren das neue Straßenbild. Grundstückseigentümer werden durch Förderprogramme motiviert, besonders in Gebäude mit Blick auf die ehemalige B14 zu investieren und diese zu modernisieren, um das öffentliche Leben durch eine lebendige und belebte Stadtstraße zu unterstützen. Da die Fläche für den Verkehr drastisch reduziert wird, ergeben sich Möglichkeiten, neue Parks und Regengärten in die Innenstadt zu integrieren. In Zukunft ist das Planieren entlang der ehemaligen B14 attraktiv und die neuen Quartiere laden dazu ein, Halt zu machen und zum Einkaufen oder bei einem Café hier zu verweilen.

ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

Entlang der B14 gibt es mehrere Bushaltestellen und U-Bahn-Stationen, an denen wiederum verschiedene Linien verkehren. Um die Bedienung und Attraktivität im öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern werden in Abschnitt 1 und 7 ausgewählte Linienelemente und Haltestellen ergänzt, wobei das U-Bahnnetz als solches als ausreichend betrachtet wird.

Der öffentliche Nahverkehr ist im betrachteten Abschnitt der B14 im Prinzip effizient, da die U-Bahn entlang der Straße verläuft und mehrere Buslinien bereits existieren. Um das öffentliche Verkehrssystem weiter zu stärken, wird im südlichen und nördlichen Teil der ehemaligen B14, die bisher weniger durch den öffentlichen Verkehr unterstützt werden, eine attraktive Businfrastruktur entwickelt. Rund um das Neckartor und im Stöckach werden lokale Buslinien in die U-Bahnhaltestelle integriert. Insgesamt werden 4 neue Bushaltestellen geschaffen. Im Weiteren werden 4 der wichtigen ÖPNV-Knotenpunkte ausgebaut und modernisiert, um das Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln attraktiver zu machen. Zugänge zu U-Bahn-Stationen werden so möglich in neue Gebäude integriert, so dass sie sicher und leicht zu finden sind. Städtische Funktionen werden in diese städtischen Knotenpunkte integriert, was sie rund um die Uhr aktiviert, sie zu Treffpunkten macht und das Reiseerlebnis bequemer macht. Bushaltestellen befinden sich in der Nähe der Bahnhöfe für einen effizienten Austausch zwischen Bus und Bahn.

Nachhaltiges Stadtklima

Das Verfahren Stuttgart B14 ist nicht nur ein Ideenwettbewerb, um den Verkehr in der Stuttgarter Innenstadt zu reduzieren. Es ist viel mehr! Es geht um die Lebendigkeit und Lebensqualität von Stuttgart. Das Stuttgarter Klima ist kontinental, mit kalten Wintern und warmen Sommern. Wenn man sich im Außenraum bewegt, möchte man gerne in Winter in der Sonne unterwegs sein und auch windgeschützt. Hingegen im Sommer hilft Schatten und eine Brise, um den Komfort zu steigern. Daher sind für unterschiedliche Jahreszeiten (und auch Tageszeiten) unterschiedliche Konzeptansätze notwendig. Das Ziel ist, diesen Mix aus Sonne, Schatten und Luftbewegung in den unterschiedlichen Außenbereichen bereit zu stellen. So können die Menschen „Ihr Klima“ wählen.

vorbereiten und unsere Städte klimatisch robuster machen, damit die Menschen auch in Zukunft hier noch gerne und gut leben können. Es bietet sich die Chance über u. a. mehr „Grün“ in der Stadt den Heat-Island Effekt zu reduzieren oder sogar zu einem „Cold Island Effekt“ umzukehren. Momentan ist die B14 zu sehr großen Teilen eine reine dunkle Asphaltwüste, welche die Sonnenstrahlen absorbiert und damit die Stadt aufheizt – das ist die Ausgangssituation. Das Ziel ist es, die Temperatur der Innenstadt in den nächsten Jahren mit geeigneten Maßnahmen zu reduzieren.

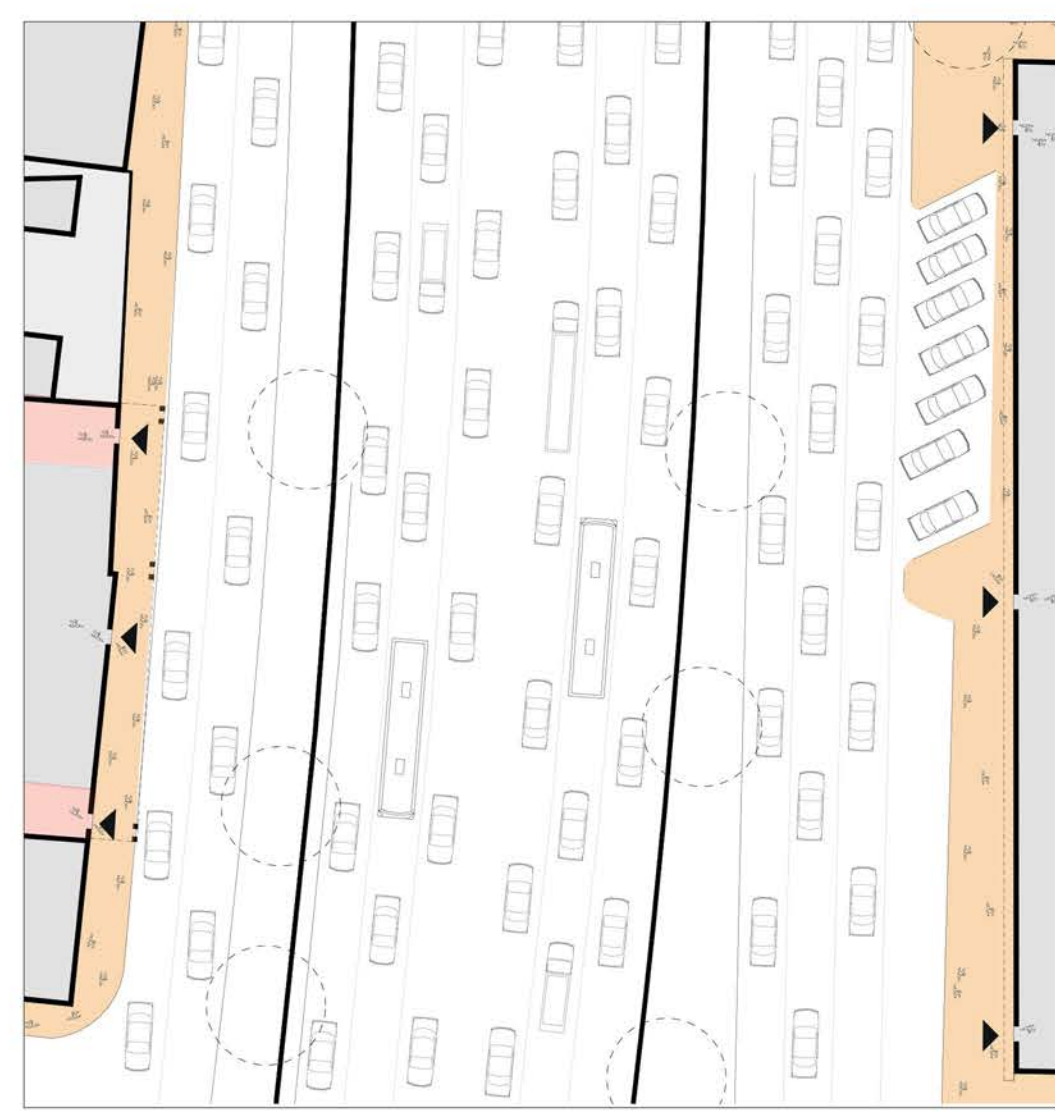
Beispiel Österreichischer Platz

Die hier vorgeschlagene Strategie basiert auf mehreren Bausteinen. Durch die Reduktion des Verkehrs wird wertvolle Fläche in der Stadt frei, die entsiegelt, begrünt, klimatologisch aktiviert und bespielt werden kann. Anstelle von schwarzem Asphalt entstehen Grünflächen, Wiesen, erlauben dichte Baumreihen mit 100 zusätzlichen Bäumen sich im Hochsommer in den Schatten zu setzen und der Nesenbach taucht wieder auf und bringt ein weiteres Element in den Stuttgarter Außenraum. Beispielpflanz wurde für den Österreichischer Platz der Stadtklimaindex aus dem DGNB-System verwendet um den Vorher / Nachher-Effekt aufzuzeigen.

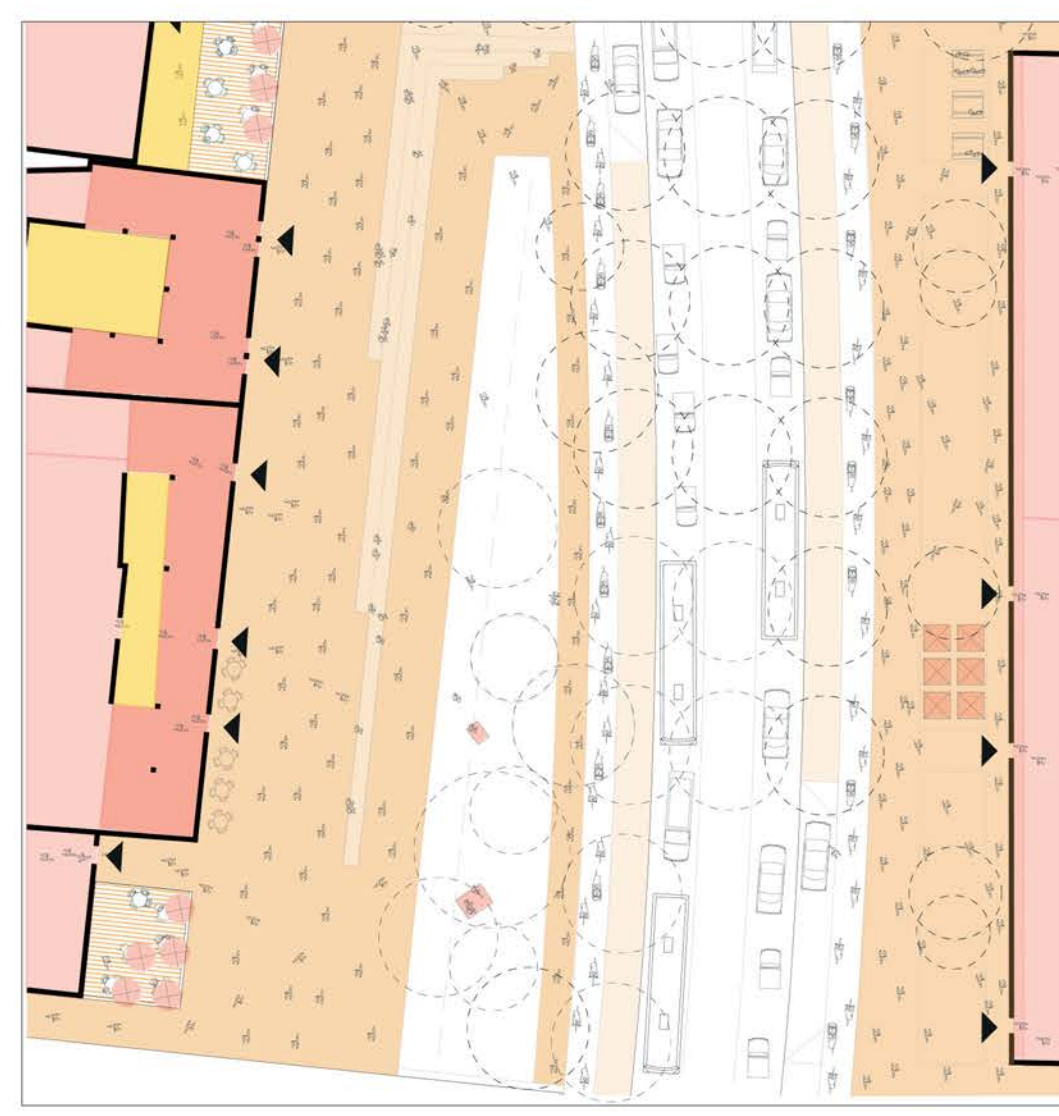
GRÜNE KORRIDORE
Dabei sind allerdings nicht nur die Orte an der B14 wichtig, sondern auch die Querverbindungen (green links) um an die B14 zu gelangen. Die „Walkability“ einer Stadt muss im gleichen Maße wie der Autovekehr sich verringert parallel wachsen. Das Ziel ist ein durchgängiges „grünes Band“ in der Stuttgarter Innenstadt zu legen, das über die Aste in weitere grüne Zonen und bestehende Park reicht.

Mit diesen Maßnahmen wird die Temperatur an der B14 in Zukunft reduziert und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Die Entsiegelung und intensive Begrünung mit Bäumen, etc. wo die Menschen wählen können ob sie sich im Schatten aufhalten oder doch lieber in der Sonne sitzen hat nicht nur eine Psychologische Effekt, sondern reduziert auch die gefühlte Temperatur. Dabei wurden auch die lokale Sonneneinstrahlung und Windsituation betrachtet und ist in das Design eingeflossen. Ein Platz mit hohem Außenkomfort ist im Frühjahr ein Platz in der Sonne, wo hingegen im Juni ein schattiges Plätzchen gesucht wird.

Soziale Interaktion



VORHER	6
Eingänge	2
Geschäfte	47
Menschen auf der Straße	

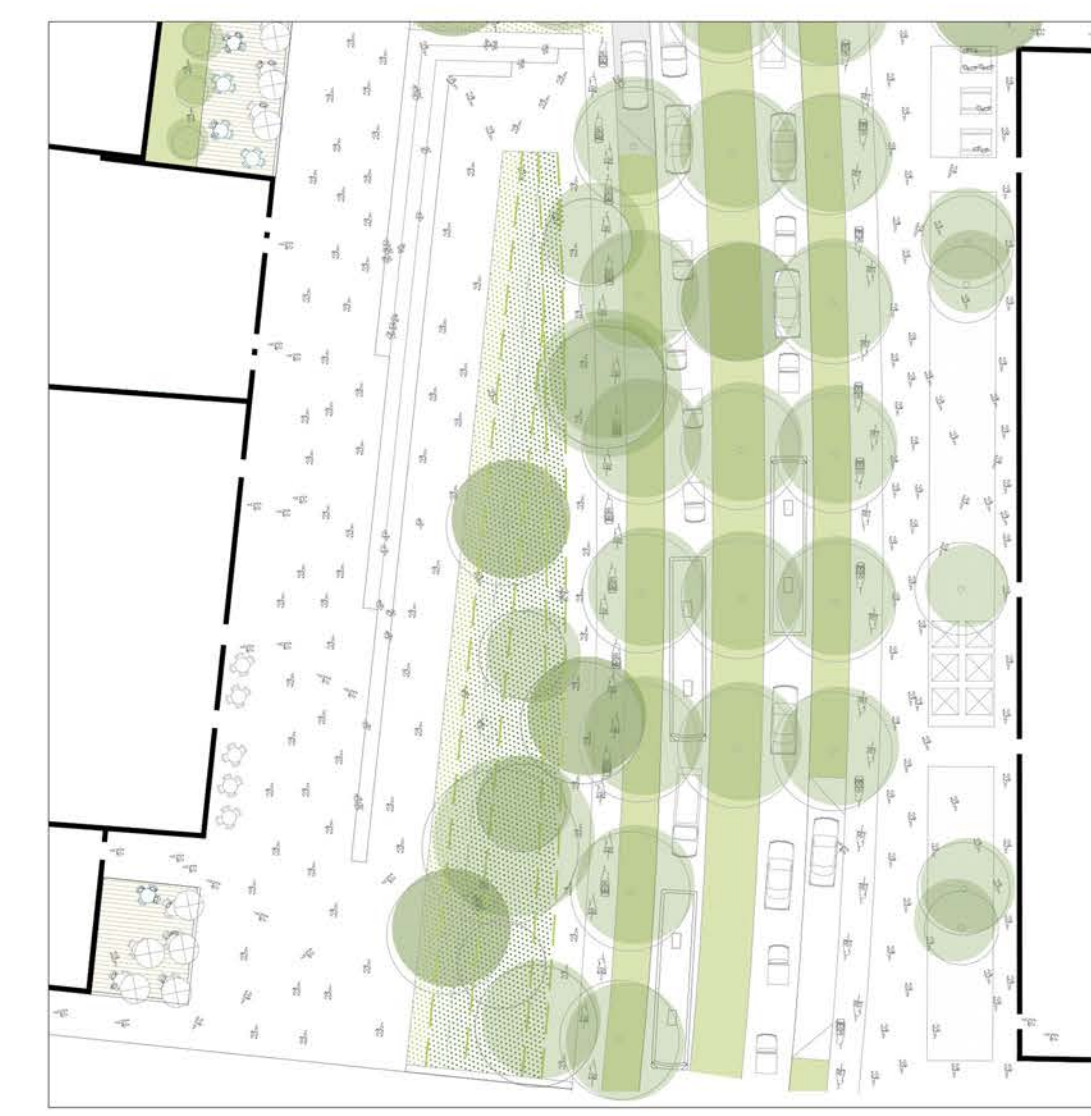


NACHHER	11
Eingänge	8
Geschäfte	124
Menschen auf der Straße	330

Klimaschutz und Erholungsraum



VORHER	8
Bäume	600 m²
Permeable Oberfläche	



NACHHER	42
Bäume	1100 m²
Permeable Oberfläche	600 m²
Öffentlicher Park	1

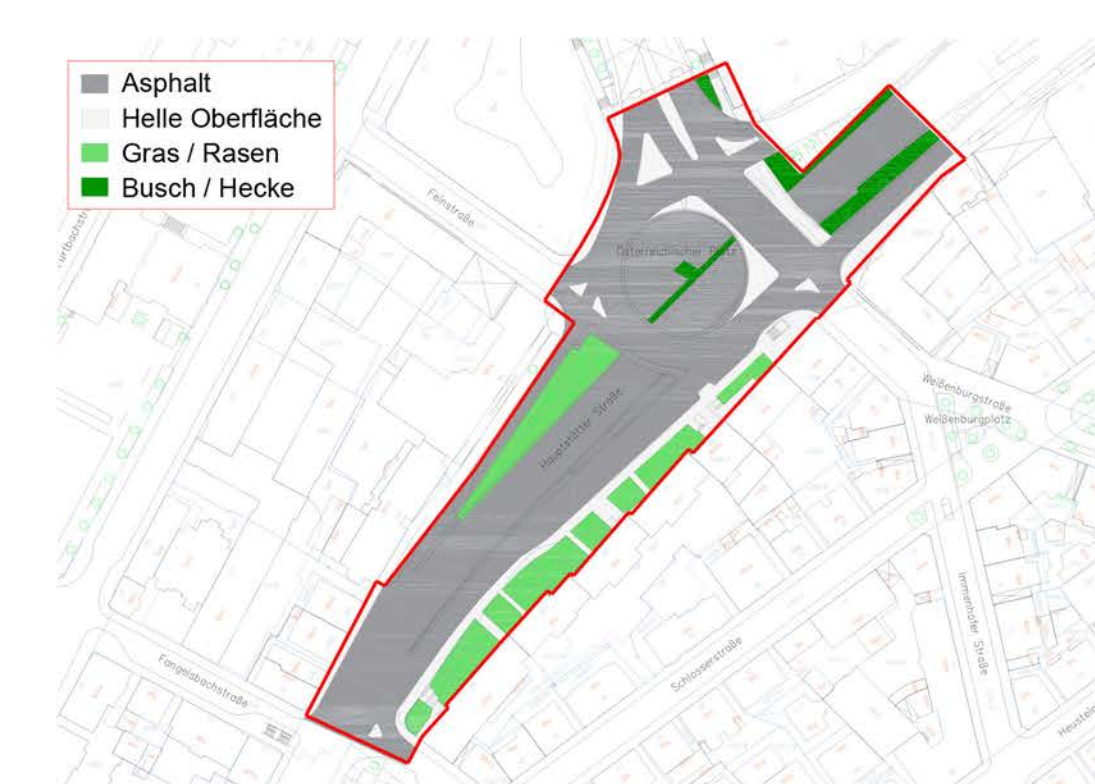
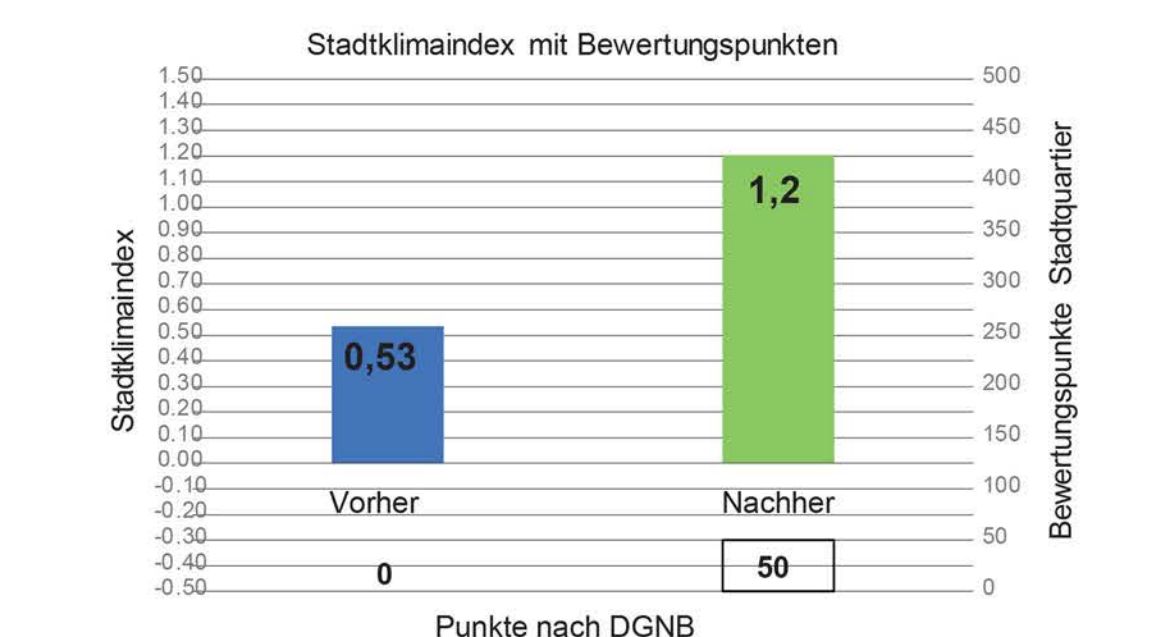
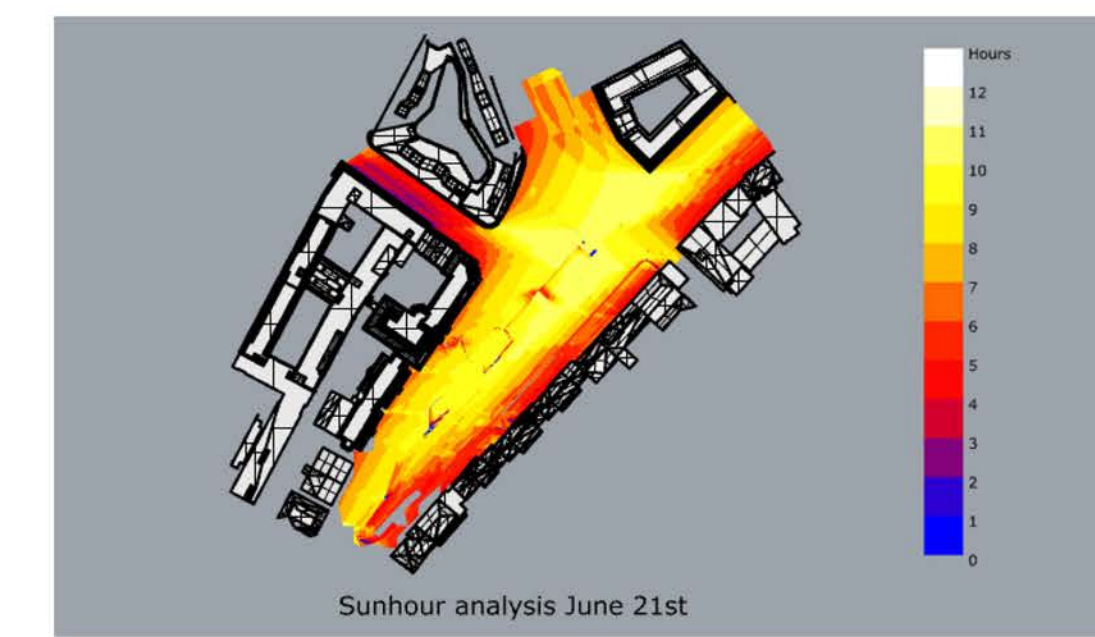


DIAGRAMM: PLATZBILDUNG

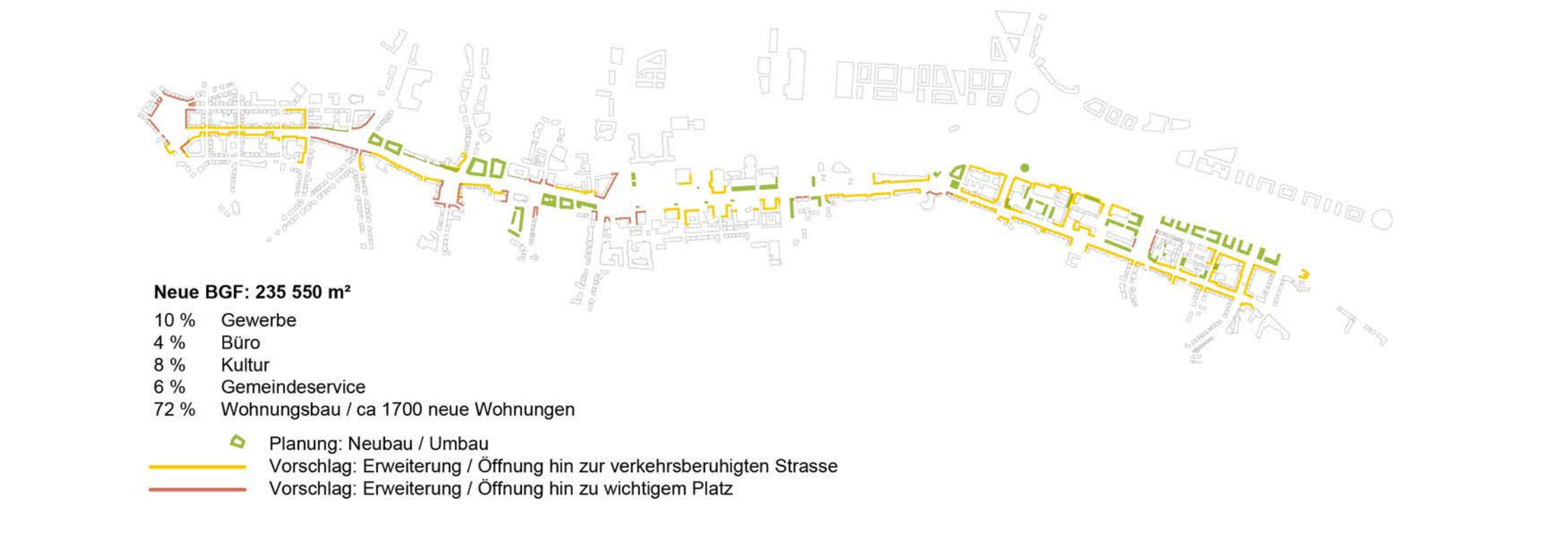


DIAGRAMM: TRANSFORMATION BESTAND UND NEUBAUTEN



DIAGRAMM: NETZWERK AN GRÜNRÄUMEN / NEUER BAUMBESTAND

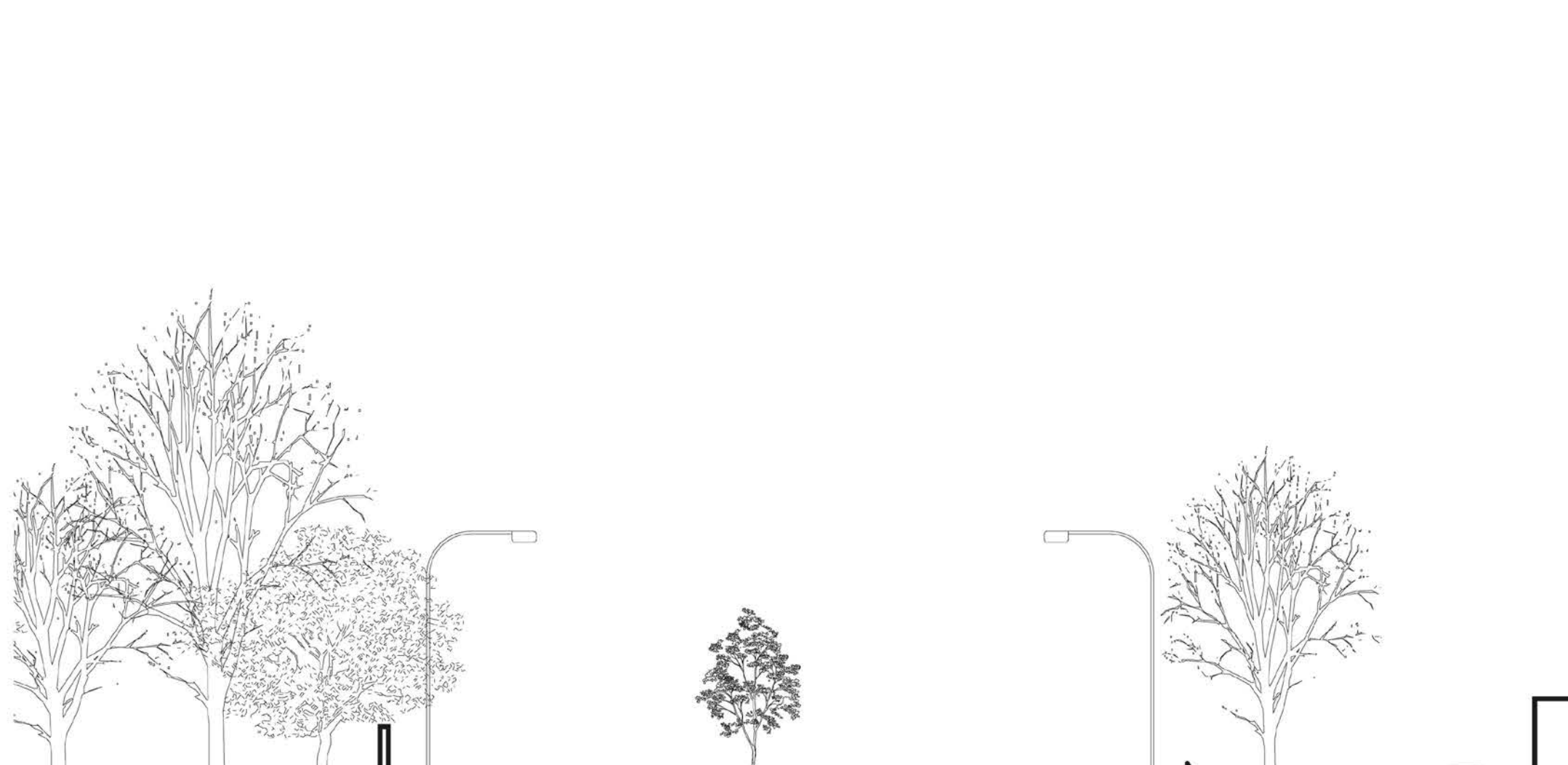
Parkviertel am Stöckach - Leben und Arbeiten am Schlossgarten



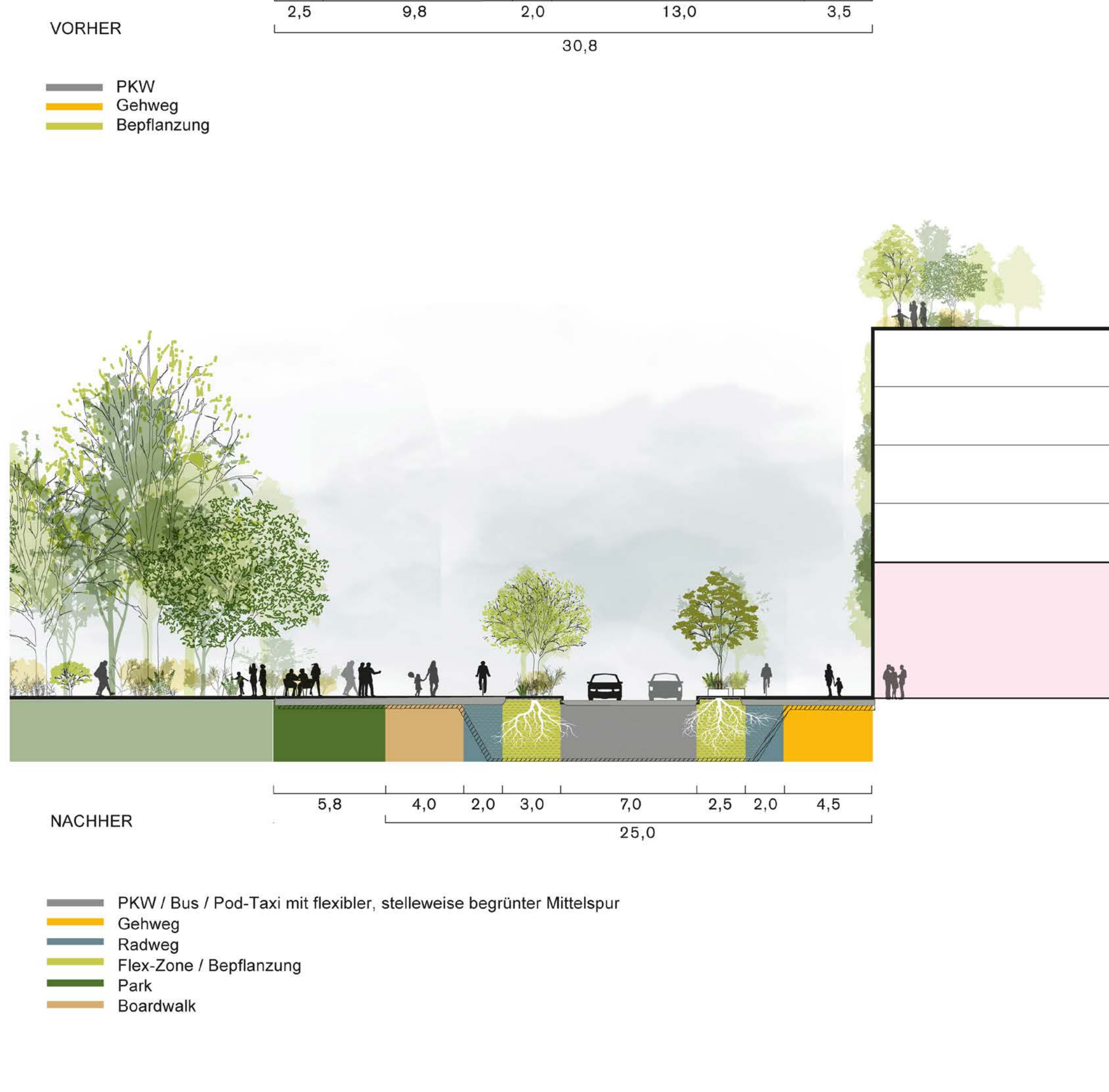
LAGEPLAN ABSCHNITT (6) 1:1000



LAGEPLAN ABSCHNITT (7) 1:1000



QUERSCHNITT F-F ABSCHNITT (6) 1:200



QUERSCHNITT F-F ABSCHNITT (6) 1:200

PARKVIERTEL AM STÖCKACH - LEBEN AM SCHLOSSPARK
Entlang des Schlossgartens wird ein kompletter Teil der Canstattter Straße zu neuem Wohnraum mit Adresse hin zur Reitzensteinerstraße. Öffentlichen Erdgeschossen mit Kios, Restaurants oder Cafés beleben das neue Parkviertel. Eine Schule wird auf der Höhe der Villastraße geplant.

HEINRICH BAUMANN PLATZ
Der neue städtische Park mit Spielplatz und Flächen für Aktivitäten wird zum zentralen Treffpunkt des neuen Stadtteils. Die ehemalige Brücke wird durch einen großzügigen Übergang ersetzt,

der zum neuen Zugang zum Schlosspark wird.

DER BOARDWALK
Nach Abriss der überflüssigen Schallschutzwand wird ein neuer hölzerner „Boardwalk“ die neue Schnittstelle zum Schlossgarten. Er dient als Flaniermeile und wird von Funktionen für Aktivitäten und zum erholen begleitet.

DER SCHLOSSGARTEN ALS ZENTRALER TREFFPUNKT
Der Schlossgarten ist nun von überall aus zugänglich und wird zum zentralen Park und Treffpunkt zwischen Stöckach und Rosenstein.

Neue Radwege verbinden die beiden Seiten des Parks an strategischen Orten. Querbezüge und -verbindungen werden angestrebt. Die Transformation der Heilmannstraße in eine städtische Straße mit Fahrradwegen und großzügigen Gehwegen ist der Ausgangspunkt für eine urbane Verbindung des neuen Kreativquartiers, über den Schlossgarten hinweg, mit dem Rosensteinviertel. Das Büroviertel rund um die Oloser Straße wird strategisch im Kontakt mit der Transformation am Neckartor entwickelt.

AREAL FÜR KREATIVES GEWERBE - EINE NEUE DESTINATION IN STUTTGART
Mit der Transformation der ehemaligen Gewerbaraele nach dem möglichen Wegzug der Autobauer gibt es neues Potential für Wohnen, Arbeiten und Schulen in umgebauten Industriegebäuden zusammen mit neuen zeitgenössischen Gebäuden. Es entsteht ein kreatives Quartier mit einem feinschmigen, autofreien Netzwerk bestehend aus Plätzen und Parks, das die Quartiere untereinander und mit dem Schlossgarten verbindet.



ILLUSTRATION ABSCHNITT (7) - BLICK VOM SCHLOSSPARK AUS AUF DEN BOARDWALK AM NEUEN HEINRICH-BAUMANN-PLATZ