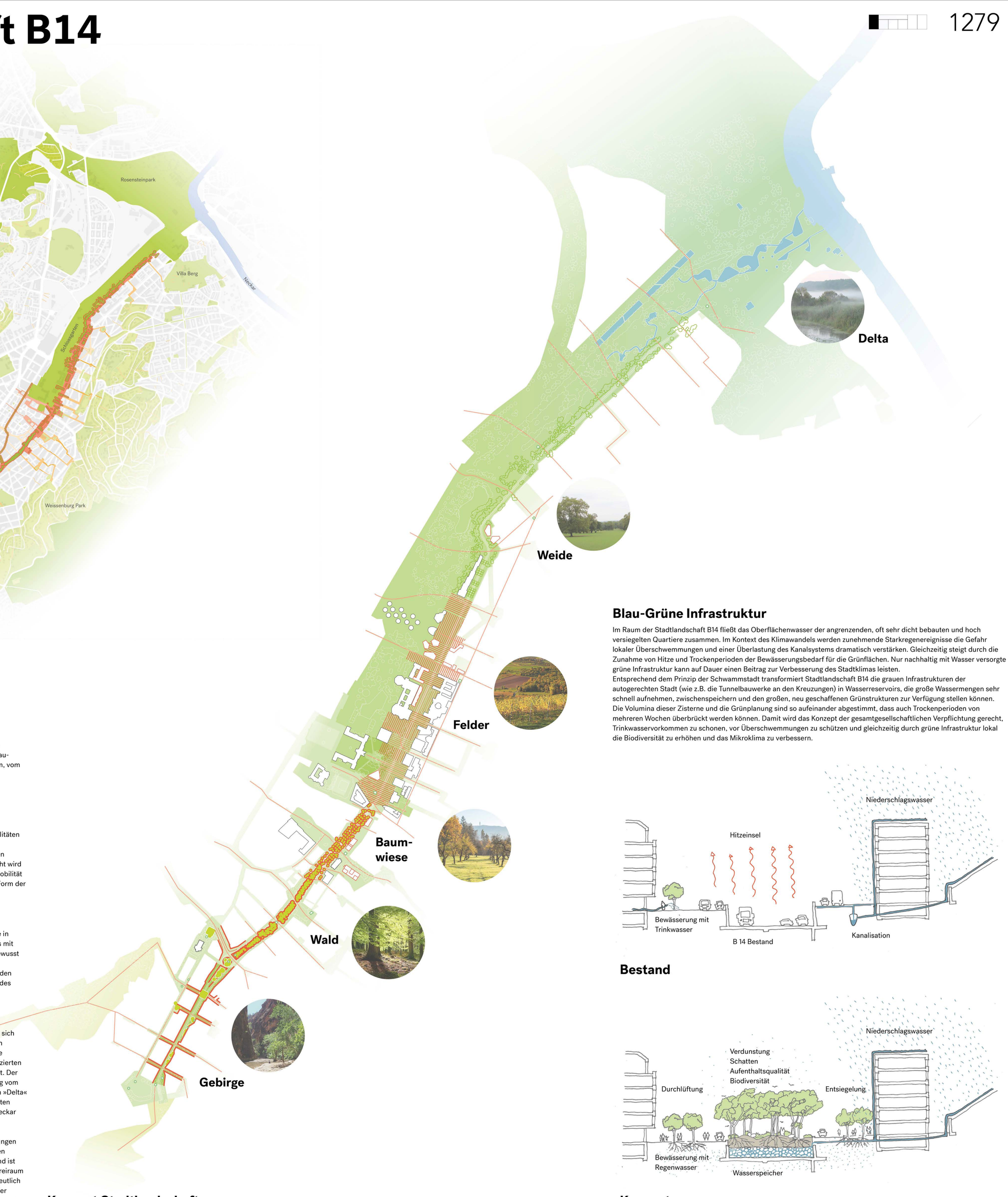
Stadtlandschaft B14

Der »Grüne Ring« 1:20.000



Konzept Stadtlandschaft

Stadtlandschaft B14

Für Stuttgart bietet sich die große Chance, die städtebauliche Struktur der Innenstadt grundsätzlich neu zu denken und einen bedeutenden Teil des belastenden Erbes der »autogerechten Stadt« zukunftsweisend umzugestalten. Das vorliegende Konzept strebt fundamentale Veränderungen für die Rolle der B14 im Stadtgefüge an: von der trennenden Schneise zu einem aktiven Element im Netz der öffentlichen Räume, von der grauen zur blau-grünen Infrastruktur, vom »Un-Ort« zum »Place-To-Be«, vom Verkehrsraum zum Naturraum, vom Angstraum zum Aktionsraum, von der Asphaltwüste zur grünen Stadtlandschaft ... .

Der »Grüne Ring«

Die Realisierung des »Grünen U« als eine Kette von Parks war ein Meilenstein in der Grünraumentwicklung Stuttgarts. Die Stadtlandschaft B14 ergänzt das bestehende Freiraumsystem zu einem »Grünen Ring«, einem grünen Kontinuum unterschiedlicher Qualitäten mit vielfältigen Beziehungen zu den angrenzenden Freiräumen.
Waren es beim »Grünen U« noch Brückenbauwerke, die die trennende Wirkung der Straßen überwanden, wird nun der Straßenraum selbst zum erlebbaren grünen Freiraum. Ermöglicht wird dieser Paradigmenwechsel durch die Halbierung der Verkehrsflächen, neue Formen von Mobilität und städtischem Grün sowie durch gesellschaftliche Veränderungen, die mit einer neuen Form der Aneignung von urbanen Freiräumen einhergehen.

»Querdenken«

Neben dem Ringschluss ist die wesentliche Funktion der Stadtlandschaft B14, Querbezüge in die umgebenden Quartiere zu stärken und die Linearität und Monotonie des Straßenraums mit seiner trennenden Wirkung ins Gegenteil umzukehren. Dabei arbeitet das Konzept ganz bewusst mit der natürlichen Topographie, begreift aber auch die künstlich angelegten Niveaus der bisherigen Verkehrsbauwerke als Chance. Die unterschiedlichen Qualitäten der angrenzenden Quartiere werden über die neue Stadtlandschaft in Bezug gesetzt, was eine Reaktivierung des raumgreifenden Stadtnetzes ermöglicht.

Die Neue Stadtlandschaft

Die Stadtlandschaft B14 ist eine Sequenz von Freiräumen, deren besondere Eigenschaften sich an den Qualitäten sehr unterschiedlicher Landschaftstypen orientieren. Dadurch entstehen charakterstarke, atmosphärisch dichte Teilräume mit spezifischen Nutzungsangeboten. Die unterschiedlichen Teilkonzepte reagieren programmatisch, räumlich und mit einer differenzierten Anpassung der Grünstruktur auf Potentiale, die die städtische Topographie jeweils anbietet. Der Verkehrsstrom der B14 wird dabei als ein »urbaner Fluss« interpretiert, der sich seinen Weg vom »Gebirge«, durch den »Wald«, durch »Baumwiesen«, »Felder« und »Weiden« bis zu seinem »Delta« bahnt. Umgesetzt als blau-grüne Infrastruktur mit vielfältig erlebbaren, urban transformierten Naturräumen wird Stadtlandschaft so neu interpretiert und eine starke Verbindung zum Neckar geschaffen.
Die Herausarbeitung spezifischer Qualitäten unterschiedlicher Teilräume stellt jeweils verschiedene städtebauliche Aspekte in den Vordergrund, da sich sowohl Rahmenbedingungen als auch städtebauliche Ziele in den Abschnitten stark unterscheiden: Der Bereich zwischen Leonhardskirche und Innenministerium wird von den angrenzenden Nutzungen bespielt und ist geprägt von ihrer teils sehr starken »Aura«. Die Programme der Gebäude setzten sich im Freiraum fort und besitzen das Potenzial, dies zukünftig in einem qualifizierten Straßenraum noch deutlich stärker zu tun. Im Bereich südlich des Gustaf-Siegle-Hauses in Richtung Marienplatz soll der öffentliche Straßenraum in Zukunft aus sich selbst heraus eine starke positive Kraft entfalten, die in die angrenzenden Quartiere hineinwirkt.

Blau-Grüne Infrastruktur

Im Raum der Stadtlandschaft B14 fließt das Oberflächenwasser der angrenzenden, oft sehr dicht bebauten und hoch versiegelten Quartiere zusammen. Im Kontext des Klimawandels werden zunehmende Starkregenereignisse die Gefahr lokaler Überschwemmungen und einer Überlastung des Kanalsystems dramatisch verstärken. Gleichzeitig steigt durch die Zunahme von Hitze und Trockenperioden der Bewässerungsbedarf für die Grünflächen. Nur nachhaltig mit Wasser versorgte grüne Infrastruktur kann auf Dauer einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten.
Entsprechend dem Prinzip der Schwammstadt transformiert Stadtlandschaft B14 die grauen Infrastrukturen der autogerechten Stadt (wie z.B. die Tunnelbauwerke an den Kreuzungen) in Wasserreservoirs, die große Wassermengen sehr schnell aufnehmen, zwischenspeichern und den großen, neu geschaffenen Grünstrukturen zur Verfügung stellen können. Die Volumina dieser Zisterne und die Grünplanung sind so aufeinander abgestimmt, dass auch Trockenperioden von mehreren Wochen überbrückt werden können. Damit wird das Konzept der gesamtgesellschaftlichen Verpflichtung gerecht, Trinkwasservorkommen zu schonen, vor Überschwemmungen zu schützen und gleichzeitig durch grüne Infrastruktur lokal die Biodiversität zu erhöhen und das Mikroklima zu verbessern.

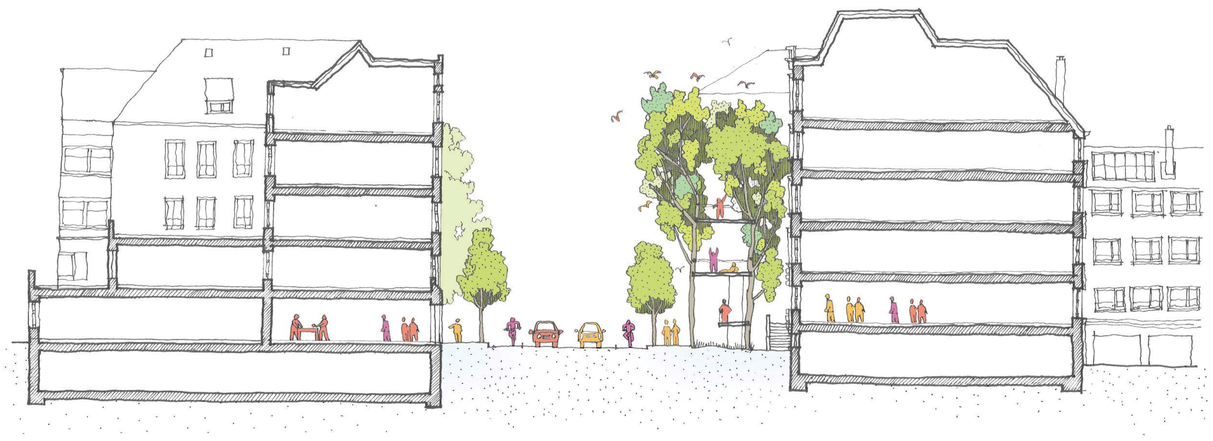
Bestand

Konzept

Lageplan 1:1.000

Lageplan 1:1.000

Schloßplatz
Schloßgarten
Rathaus
Alte Schule
Kaiserstraße
Karlstraße
Lammstraße
Leopoldstraße
Hirschstraße
Zähringerstraße
Sofienstraße
Moltkestraße
Hans-Thoma-Straße
Hans-Thoma-Straße
Hans-Thoma-Straße
Lessingstraße
Mathildenstraße
Stephanienstraße
Stephanienstraße
Lessingstraße
Lessingstraße
Lessing



Schnitt Gebirge / Bereich Römerstraße 1:200

Im engen Straßenraum schaffen grüne Fassaden und vertikale Pocket-Parks Aufenthaltsqualitäten und ein angenehmes Mikroklima.

Schnitt Gebirge / Österreichischer Platz 1:200

Hier entsteht ein kooperativer Stadtraum der die bestehenden räumlichen Qualitäten zu einer spektakulären urbanen Landschaft weiterentwickelt. Er vermittelt zwischen den unterschiedlichen Niveaus Weißenburgstraße und Paulinenstraße.

»Gebirge«

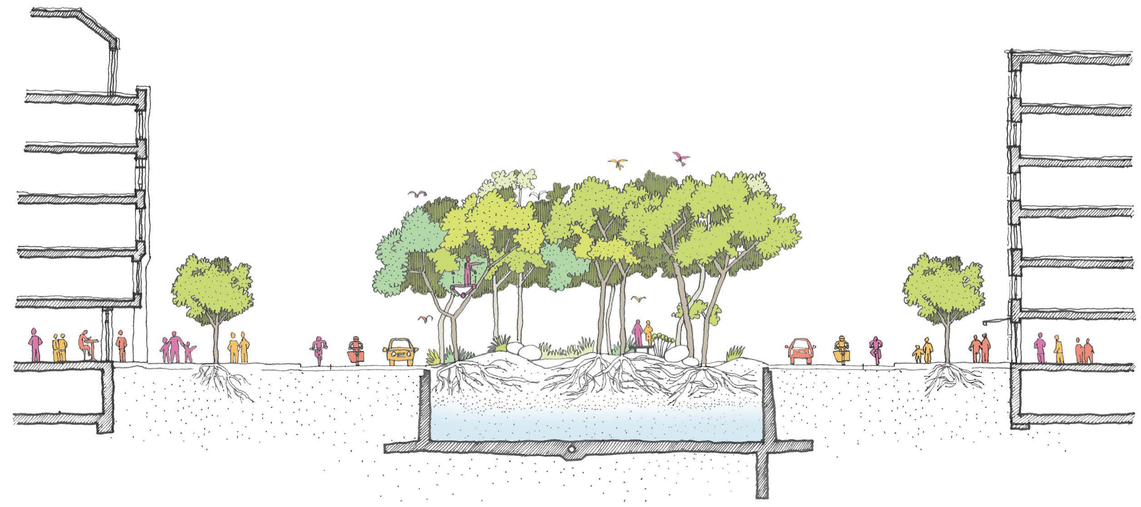
Die Tatsache, dass der enge Straßenraum zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz kaum großräumige grüne Interventionen zulässt, wird grundsätzlich dadurch entschärft, dass in diesem Bereich das gesamte Straßengeflecht als ein Netz partiell durchgrünter Freiräume aktiviert wird. Gleichzeitig wird die Straßenschlucht mit dem Bild einer Gebirgsschlucht uminterpretiert, in der bewässerte grüne Fassaden und vertikale „Pocket-Parks" für Kühlung, Luftfilterung und eine starke Erhöhung der Aufenthaltsqualität sorgen. Diese kulminiert dann im Österreichischen Platz, an dem sich im Trichter der ehemaligen Hochstraße das Stadtgebirge zu einem baubotanischen Kletterturm auffaltet. Am Fuße dieses „Felses" fließt ein Bach in einem dicht begrünten „Talraum". Dieser übernimmt auch die Rolle eines Wasserreservoirs, das bei Starkregenereignissen als See in Erscheinung tritt.

Lageplan 1:1.000

Lageplan 1:1.000

Perspektive Wald

Blick entlang der B14 von der Höhe Sophienstraße in Richtung Wilhelmsplatz. Auf dem Mittelstreifen wächst der Stadtwald und die aktiven Erdgeschosszonen mit großzügigen Vorzonen beleben den Straßenraum.



Schnitt Wald / Bereich Weberstraße 1:200

Die alten Tunnelbauwerken dienen nun als Wasserreservoir und Wurzelraum für Bäume eines erlebbaren Waldes, der das Stadtklima verbessert und die Biodiversität erhöht.

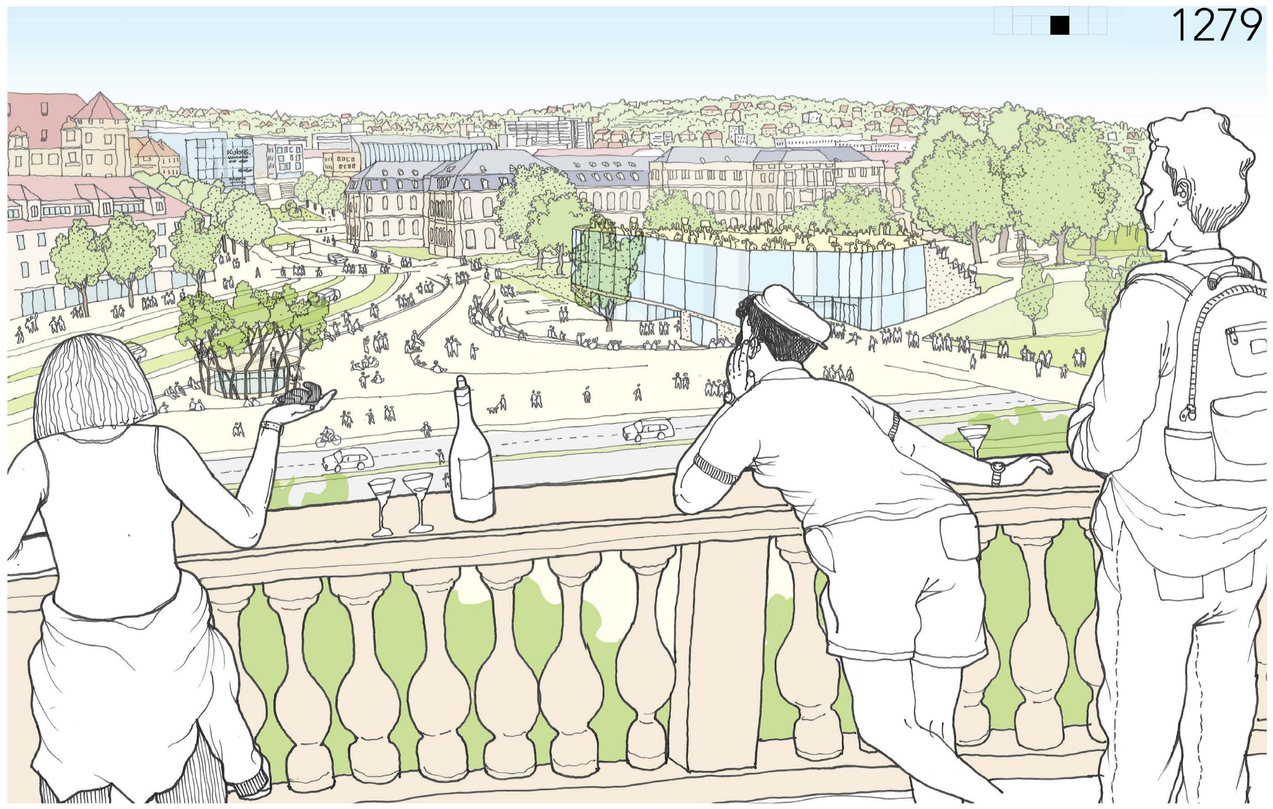
»Wald«

Zwischen dem Österreichischem Platz und dem Leonhardsplatz werden die Fahrspuren aufgeteilt, sodass eine Mittelzone entsteht. Hier wächst ein urbaner, programmatisch wie ökologisch hoch verdichteter Wald. Er ist aktiver Bestandteil des Wassermanagements, nimmt Regen auf und gibt bei Trockenheit Feuchtigkeit ab. Die hoch aufgeasteten Bäume lassen die bodennahe Luft zirkulieren. Die Baumkronen unterschiedlichster Arten werden als vertikale Freiräume auch für den Menschen erschlossen und ergänzen den Stadtraum um eine neue Dimension. Die großzügigen Vorbereiche der Gebäude ermöglichen die Aktivierung der Erdgeschosszonen.
Angrenzend an den Wald wird der Wilhelmsplatz als Taschenplatz ausgebildet, der durch die mittige Verkehrsführung gleichberechtigter und stärker mit den baulichen Rändern kommunizieren kann.

Lageplan 1:1.000

Perspektive Leonhardsplatz

Der Leonhardsplatz legt sich als „Baumwiese“ über die B14 und schafft eine starke Verbindung vom Hang zum Marktplatz. Das neue Film- und Medienhaus bespielt den Platz und auch die Räume in der ehemaligen Unterführung.



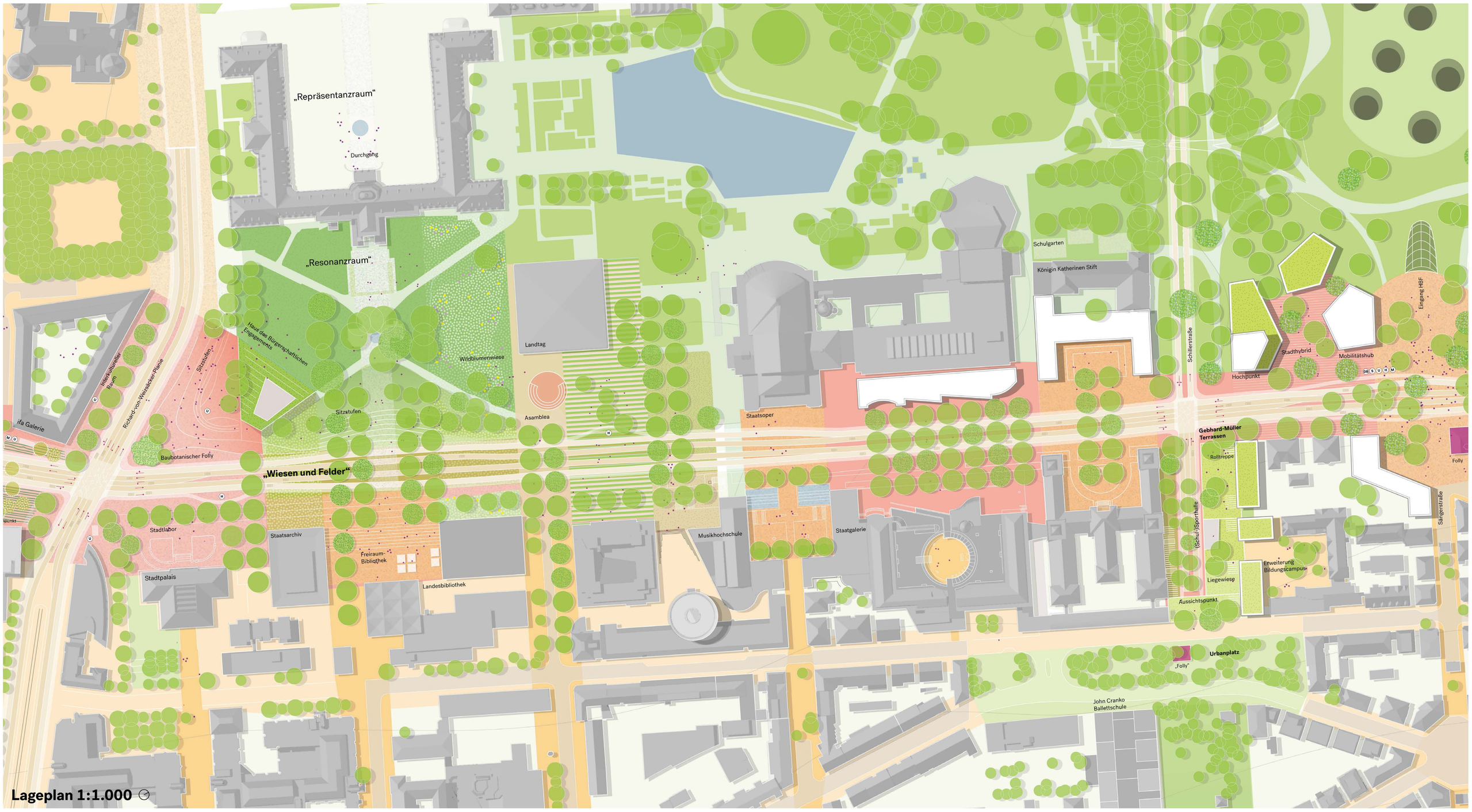
Perspektive Charlottenplatz

Blick vom Balkon des Stadtpalais über den Charlottenplatz und das neue „Haus des bürgerschaftlichen Engagements“ in Richtung Schlossplatz.

»Baumwiesen« und »Felder«

Im Bereich Leonhardsplatz wird das Grün wieder lichter, erstreckt sich nun aber über den gesamten Straßenraum. Als eine urban interpretierte Obstwiese stehen die Bäume einzeln. Der Boden besteht aus einer Mischung von Wiesen- und Rasenflächen mit wasserdurchlässigen, partiell begrünten befestigten Oberflächen. Der Bereich ist auch als eine Reminiszenz an die kleinteilige, durch Wein- und Obstbau geprägte Landschaft des Stuttgarter Umlands aufzufassen.

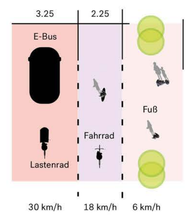
Beginnend mit dem Knotenpunkt Charlottenplatz entwickeln sich die Flächen zu Feldern – städtische Aktionsfelder, die unterschiedliche Formen der Bespielung im Kontext der Kultur- und Wissensproduktion ermöglichen. Als robuste räumliche Gliederung stehen sie gleichzeitig für Wandel und Veränderung. Der Raum wird quer zur Straße gegliedert und schafft eine Verzahnung innerhalb des Stadtgefüges.



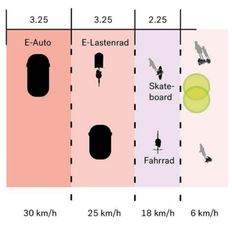
Lageplan 1:1.000

Wer bewegt sich?

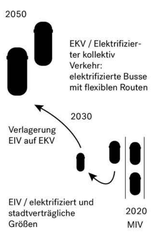
Typologie Bewegungsraum I



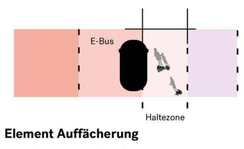
Typologie Bewegungsraum II



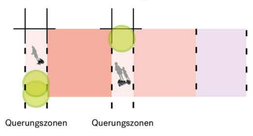
Verlagerung MIV / ÖV



Element Haltezone ÖV



Element Auffächerung



„Klaus“
aktiv und kollektiv

Anteil am Modal Split
50 % der StuttgarterInnen

Bewegungsart
zu Fuß
öffentlicher Verkehr

Nutzt hauptsächlich den öffentlichen Verkehr für seine Wege in der Stadtregion. Legt weite Distanzen mit dem schienengebundenen Verkehr zurück, kürzere Distanzen mit einem flexiblen, kleinteiligen ÖV-System. Läuft die letzte Meile auch gern zu Fuß.

Geschwindigkeit
6 - 30 km/h

„Veronika“
aktiv und individuell

Anteil am Modal Split
15 % der StuttgarterInnen

Bewegungsart
aktiver und
elektrifizierter Verkehr

Nutzt die gut ausgebaute und durchgängige Infrastruktur für aktive Formen der Mobilität. Baulich getrennte Wege erhöhen ihr subjektives Sicherheitsgefühl und ermöglichen die Nutzung für sie und ihre Enkel.

Geschwindigkeit
18 - 25 km/h

„Peter“
aktiv und elektrifiziert

Anteil am Modal Split
1% der StuttgarterInnen

Bewegungsart
elektrifizierter
Verkehr (Pedelec)

Hat kein Unsicherheitsgefühl im Straßenverkehr und benötigt keine separate Bewegungsfläche. Er lehnt diese teilweise sogar ab. Bewegt sich im Mischverkehr mit anderen elektrifizierten Verkehrsmitteln.

Geschwindigkeit
25 km/h

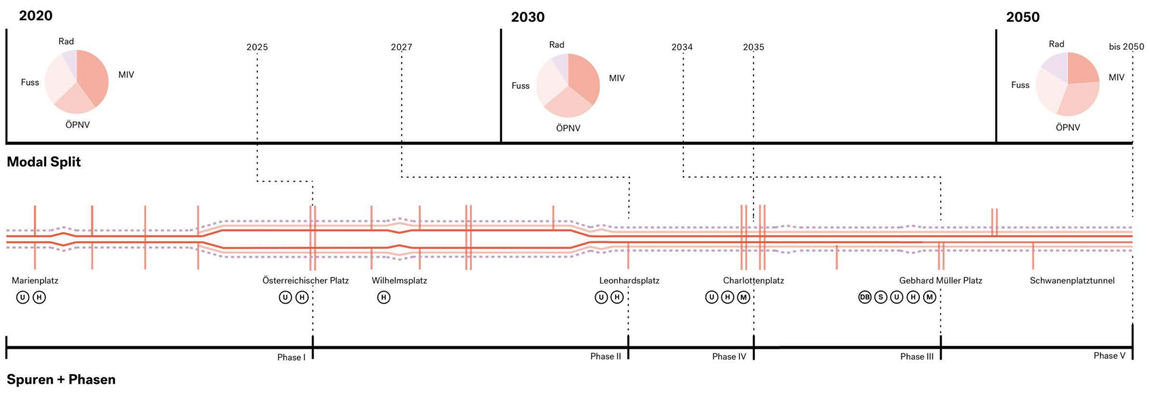
„Barbara“
elektrifiziert und individuell

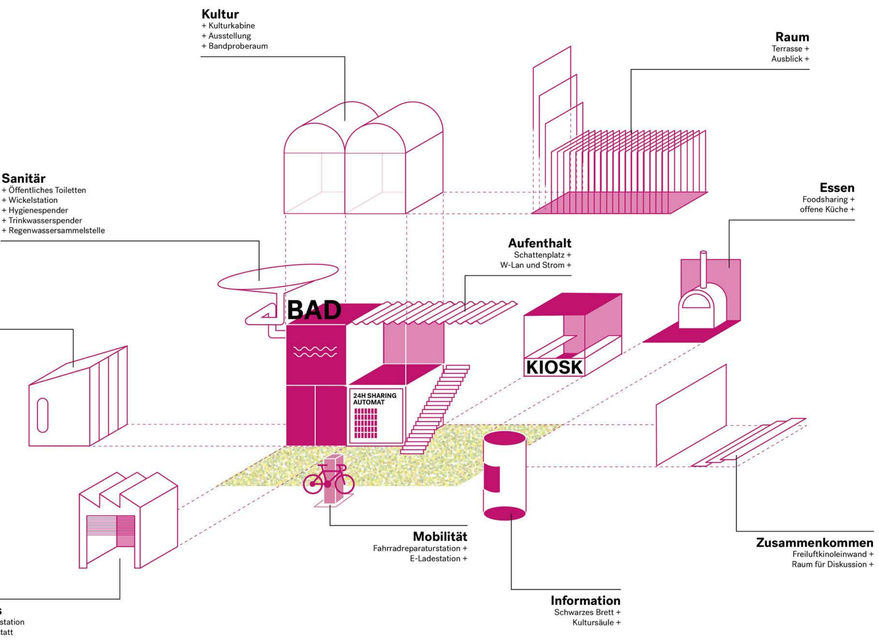
Anteil am Modal Split
34% der StuttgarterInnen

Bewegungsart
elektrifizierter Verkehr
(E-Auto)

Verlagerung auf aktive und kollektive Formen der Mobilität ist aufgrund der großen Distanzen und der fehlenden ÖV-Anbindung für sie nicht möglich. Teilt sich den Bewegungsraum mit kollektiven und weiteren Formen von elekrifizierter Mobiltät.

Geschwindigkeit
30 km/h





Mobilitätskonzept

Im Jahr 2050 ist Mobilität so kollektiv und aktiv wie möglich und so individuell und elektrifiziert wie nötig. Der öffentliche Verkehr hat sich zum Rückgrat der Mobilität in der Stadtregion entwickelt und wird an Mobilitätspunkten mit aktiven Formen der Mobilität verknüpft. Es werden Komfortkriterien erreicht, die lange Zeit als Vorteil des Individualverkehrs galten. Das Teilen von Verkehrsmitteln und ein kleinteiliger, flexibler ÖV haben sich zu einem wichtigen Aspekt der urbanen Mobilität entwickelt. Auf Quartiersebene spielen der Rad- und Fußverkehr die tragende Rolle. Durch die schrittweise Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf kollektive, aktive und umweltschonende Formen der Mobilität, ergeben sich neue Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten für die zur Verfügung stehenden Flächen.
Die Stadtlandschaft B14 entwickelt sich zu einem lebenswerten öffentlichen Raum. Neben der Bewegung werden Begegnung und Aufenthalt, der Aufbau neuer Erfahrungen und die Teilnahme am öffentlichen Leben ermöglicht. Die verkehrliche Funktion wird durch soziale und ökologische Funktionen überlagert und die Barrierewirkung aufgelöst. Es entstehen polyvalente und mehrfachgenutzte Räume. Der ehemalige Transitraum wir zu einem Ort des Verweilens und der Begegnung.
Im Stadtraum entsteht eine neue Typologie von Bewegungsräumen, die unterschiedliche Geschwindigkeiten der Raumüberwindung und eine gleichberechtige Nutzung ermöglichen.
Der Fußverkehr (< 6 km/h) gliedert sich rechts an die Stadtraumkanten und durchfließt dabei unterschiedliche öffentliche Stadträume. An den langsamen Verkehr ordnet sich der Bewegungsraum für aktive Formen der Mobilität (< 18 km/h) an. Der Bereich ist baulich getrennt und schafft ein hohes Sicherheitsgefühl für alle Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere für Kinder und ältere Menschen. Eine Überlagerung unterschiedlicher Mobilitätsformen (25km/h) findet im mittleren Bereich statt.

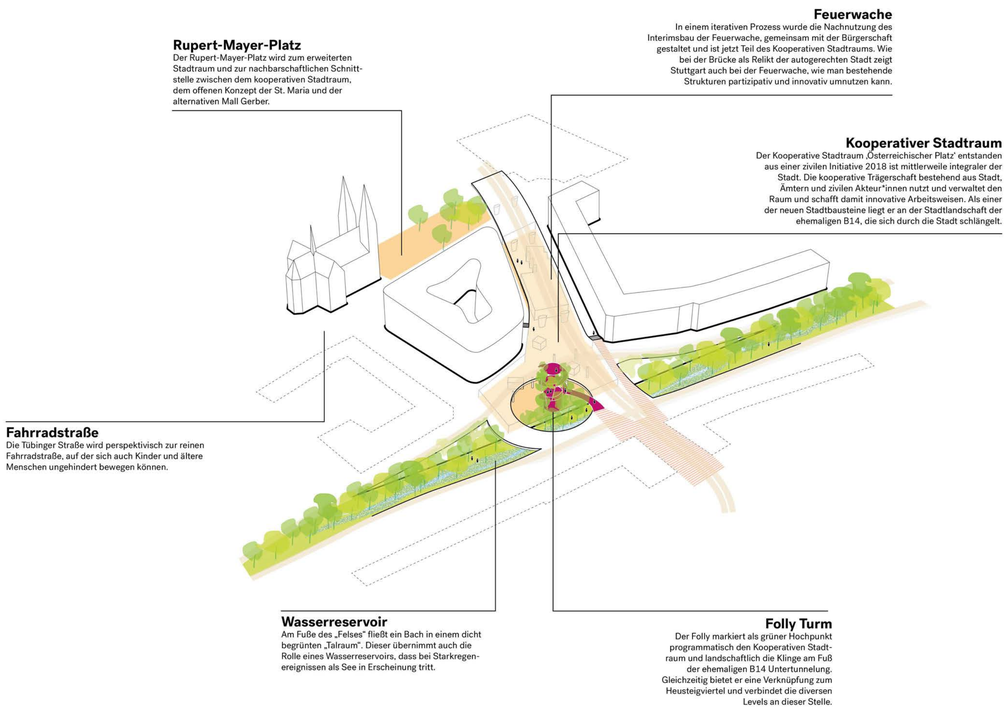
Es entsteht ein gemischt genutzter Raum für aktiven Individualverkehr (Rad), kollektiven Verkehr (Elektrobus) und elektrifizierten Individualverkehr (E-Autos und E-Lastenräder). Der linke Bereich dient der schnellsten Raumüberwindung (< 30 km/h) und wird von elektrifizierten und kollektiven Mobilitätsformen genutzt. Eine Querung der B14 wird überall möglich - an besonderen Bereichen wird die Verbindung durch eine Auffächerung der unterschiedlichen Bewegungsräume gefördert.

Umsetzung

In der ersten Phase finden Eingriffe in den öffentlichen Raum („Pioniere“) im Bereich Marienplatz bis Österreichischer Platz statt. Die Spurenanzahl wird reduziert und es wird Raum für aktive Formen der Mobilität geschaffen. In der nächsten Phase wird der Verkehr im Bereich Österreichischer Platz bis Charlottenplatz auf die äußeren bestehenden Spuren verlegt. Der Mittelbereich transformiert sich zu einem aktiven und intensiv begrünten Stadtraum. Die Knotenpunkte Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz werden aufgrund ihrer Komplexität und der verkehrlichen Belastung über einen langen und phasenweisen Umsetzungsprozess transformiert. In einem ersten Schritt werden die Tunnelbauwerke für den Transit geschlossen und für eine ökologische Funktion geöffnet. In den nächsten Schritten wird die Barrierewirkung der B14 durch die Reduzierung und Neuorganisation der Spuren aufgelöst. Der Cityring wird vom Arnulf-Klett-Platz auf die Wolframstraße verlegt. Die „Parklane“ wird im Zusammenhang mit der Entwicklung Rosenstein umgesetzt und stellt die letzte Phase des Transformationsprozesses dar.

Soziale Infrastruktur / Folly

Ein wichtiger Bestandteil der Stadtlandschaft B14 ist neben der blau-grünen auch eine soziale Infrastruktur. Diese verteilt sich in Form von »Follies« über die gesamte Länge des Projekts. Jeder Folly bietet öffentliche Grundfunktionen, die kostenlos von den Bürger*innen der Stadt genutzt werden können. Diese können je nach städtebaulicher Situation nach einer Art Baukastenprinzip individuell programmatisch zusammengesetzt werden: öffentlichen Toiletten- und Duschanlagen, Wickelstationen, Trinkwasserstellen, Fahrradreparatur- und E-Ladestationen, offene Kochstellen und Möglichkeiten zum Foodsharing.



Schnitt Parklane / Bereich Heinrich-Baumann-Straße 1:200

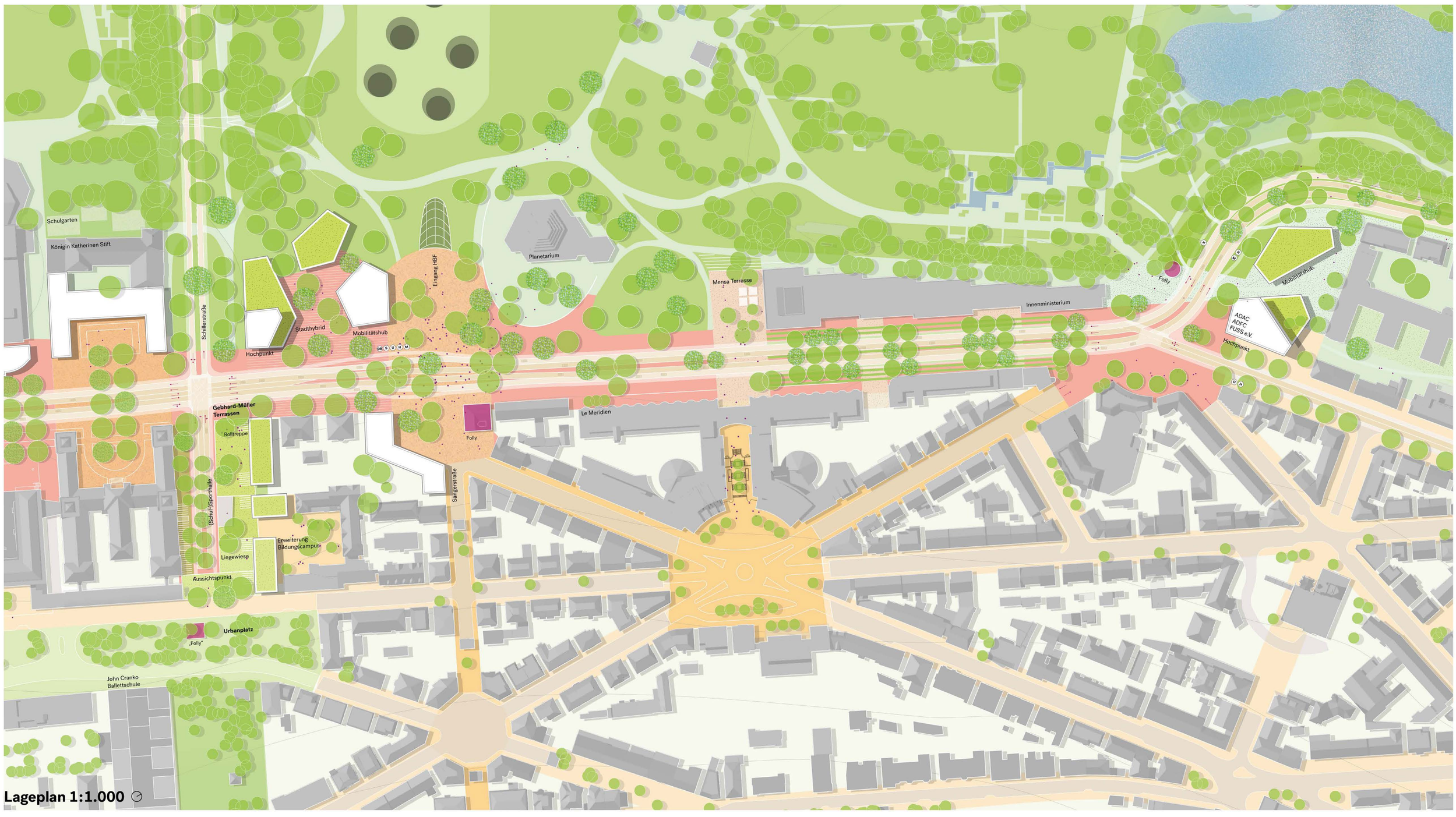
Im Bereich der ehemaligen Stuttgarter Abfallwirtschaft entstehen neue aktive Stadtbausteine und ein Platz, der gemeinsam mit den Grünzügen das Quartier mit dem Park verknüpft.

»Weide« und »Delta«

Im Bereich des Neckartors beginnt die Stadtlandschaft B14 mit dem Schlossgarten zu verschmelzen. Der bestehende Stadtpark mit seinem Charakter einer halboffenen Weidelandschaft wird hier als »Stadtweide« interpretiert, dessen großzügige Grünflächen auch in Zukunft vielfältige Angebote an die breite Bevölkerung machen. Dabei wird jedoch das bisherige Paradigma, dass der Erholungsraum von den negativen Einflüssen der Bundesstraße abzuschirmen ist, durch einen integrativen Ansatz abgelöst, der den Straßenraum als Teil des Parks begreift. Es entsteht die »Parklane«. Wie schon in anderen Abschnitten werden dabei die Spuren teilweise so aufgefächert, dass immer nur einzelne Fahrstreifen zu überqueren sind und dazwischen baumbestandene Grünstreifen entstehen. Das angrenzende Quartier wird über großzügige Grünzüge mit dem Park verzahnt. Es kann so einen völlig neuen »grünen« Charakter entfalten. An zentraler Stelle überspannt ein Platz die Straße und bildet so eine urbane Schnittstelle zwischen Quartier und Park.
Über das »Delta« wird die Stadt mit großzügigen Wasserflächen und für diesen Landschaftstypus charakteristischer Vegetation schließlich an den Neckar geführt.

Kooperativer Stadtraum / Österreichischer Platz

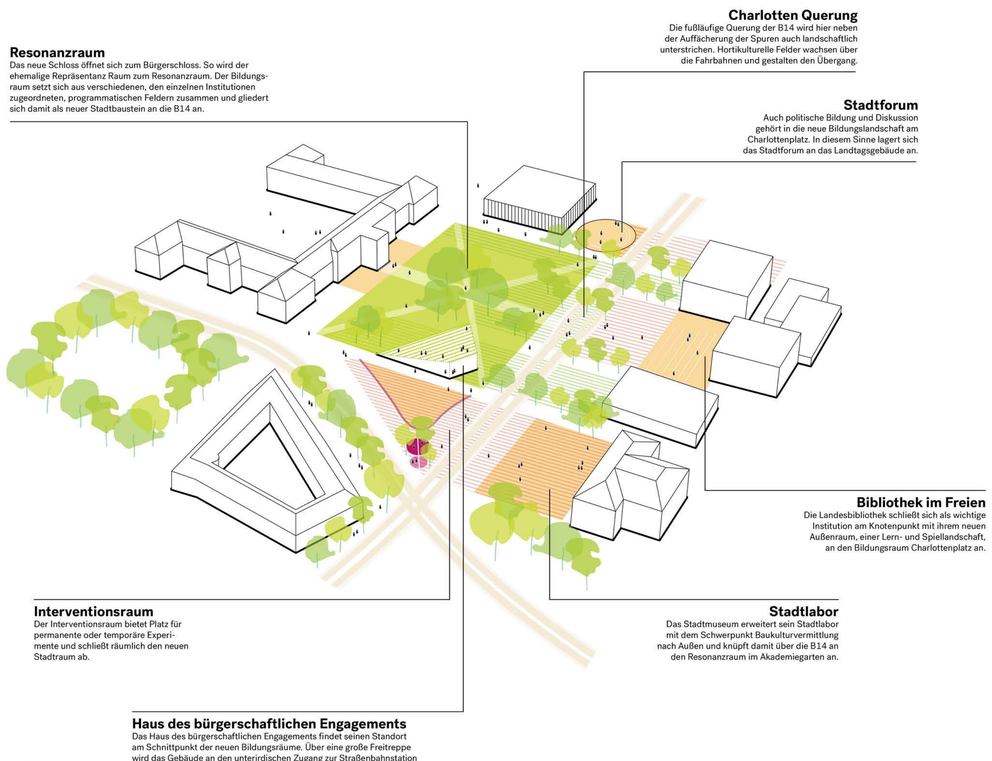
Der Kooperative Stadtraum »Österreichischer Platz«, entstanden aus einer zivilen Initiative 2018, hat sich seitdem in einem partizipativen Verfahren zu einem integralen Teil der Stadt entwickelt. Eine kooperativ agierende Trägerschaft bestehend aus Stadt, Ämtern und zivilen Akteur*innen nutzt den vorhandenen Stadtraum unter der Paulinenbrücke und stellt ihn gleichzeitig als öffentliches Experimentierfeld den Bürger*innen zur Verfügung. Der Stadtbaustein ist als gelungene, exemplarische Umnutzung bestehender Infrastruktur ein Pionier im Umgang mit den Relikten der autogerechten Stadt.



Lageplan 1:1.000

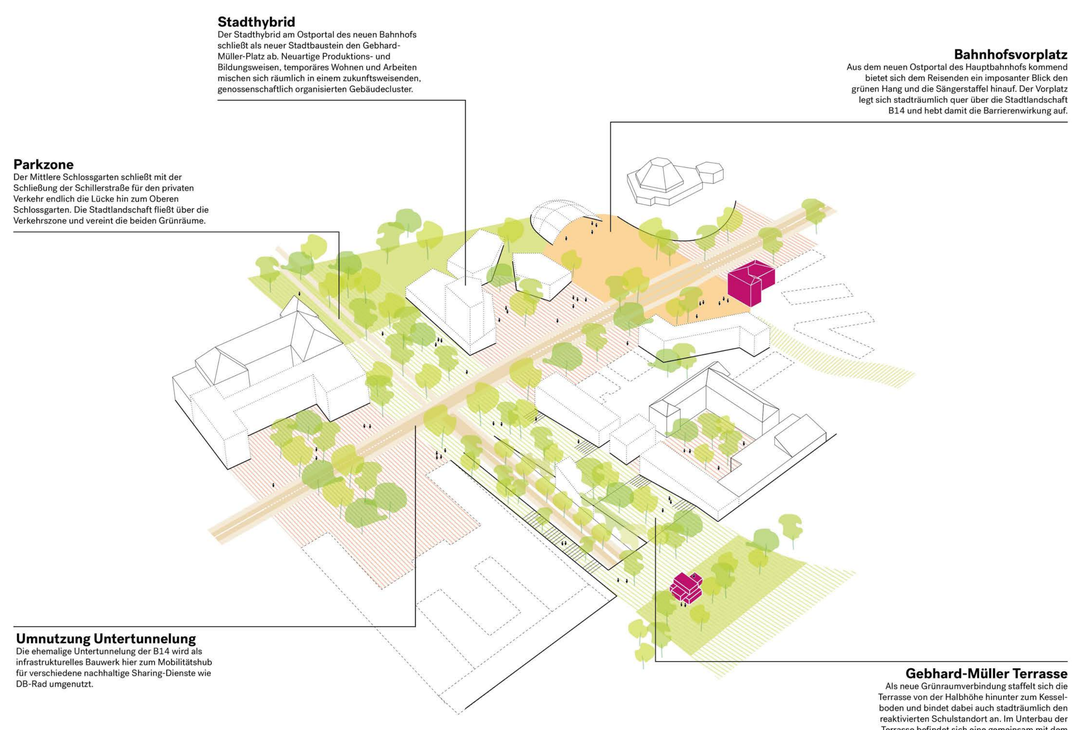
Demokratischer Stadtraum / Charlottenplatz

Die bestehenden Bildungs-, Kultur- und Regierungseinrichtungen werden durch einen neuen Baustein ergänzt. Das »Haus des Bürgerschaftlichen Engagements« faltet sich aus dem Akademiegarten heraus als stark frequentierter öffentlicher Ort mit hoher gesellschaftlicher Relevanz. Er folgt der Logik der bestehenden Solitärbauten im Grün, schafft aber gleichzeitig eine räumliche Fassung für den neuen Charlottenplatz. Das Schloss ist zum offenen „Bürgerschloss“ geworden und bildet einen weiteren wichtigen Baustein um diesen urbanen „Resonanzraum“.



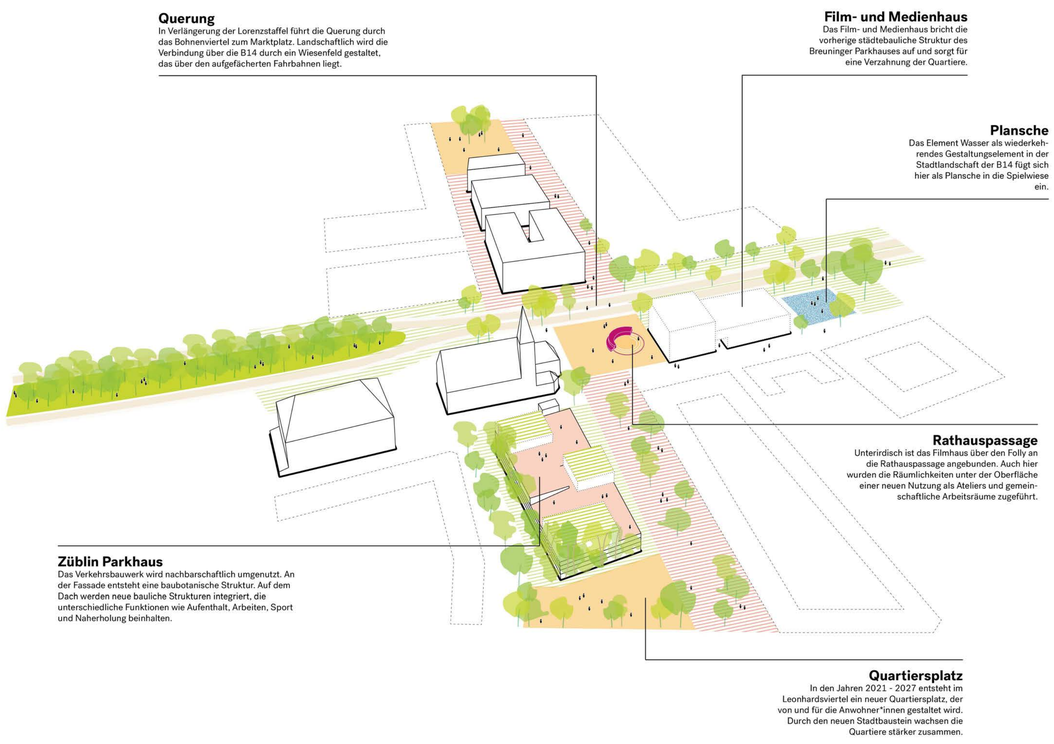
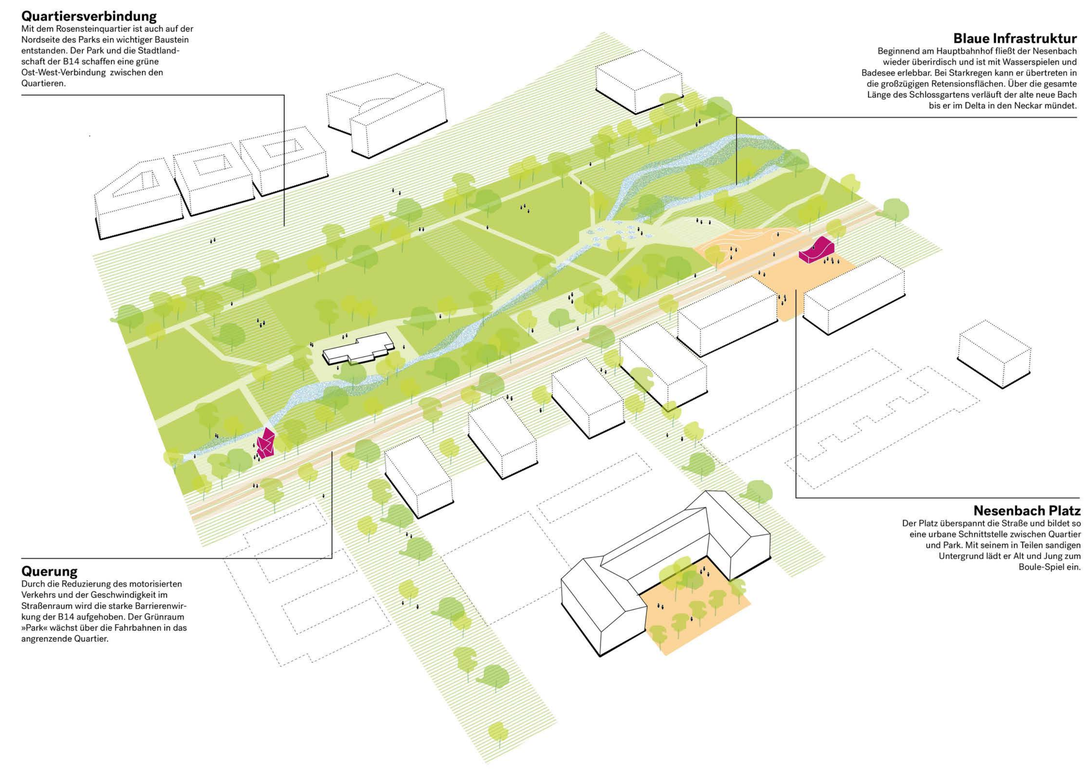
Produktiver Stadtraum / Gebhard-Müller-Platz

Der Gebhard-Müller-Platz wird am südwestlichen Abschluss des Oberen Schlossgartens städtebaulich durch einen Hochpunkt markiert. In einem genossenschaftlich organisierten Gebäudecluster mischen sich neue Produktions- und Bildungsweisen, temporäres Arbeiten und Wohnen. Die Königin-Katharina-Terrassen knüpfen eine fußläufige, grüne Verbindung und binden topografisch die höher gelegene Urbanstraße und die weiterführenden Grünräume an. Mit der Multisporthalle verbinden sie die beiden benachbarten Schulstandorte zu einem Bildungscluster.



Nachbarschaftlicher Stadtraum / Leonhardsplatz

Hier wird die fußläufige Verbindung von der Lorenzstaffel durch das Bohnenviertel zum Marktplatz qualifiziert. Daran angegliedert liegt der Leonhardsplatz mit dem Neubau des Film- und Medienhauses. Unterirdisch ist das Gebäude über einen Folly an die Rathauspassage angebunden. Das ehemalige Züblin-Parkhaus wurde in einem partizipativen Prozess mit den Nachbar*innen vor Ort im Rahmen der IBA'27 zu einem urbanen Hybrid umgenutzt und umgestaltet.



Stadtraum am Park / Stöckach