

Kintsugi

kintsugi: (jap) (n) ist die japanische Kunst, zerbrochene Keramik zu reparieren, indem die zerbrochenen Bereiche mit Pulverlack oder gemischt mit Gold-, Silber- oder Platinstaub zerschnitten werden. Bei diesen Reparaturen wird nicht versucht, eine unbezahlbare Restaurierung der Scherben vorzunehmen. Im Gegenteil, sie sollen die Schönheit der Narben verstärken.

Die Umwandlung der B14 in eine wichtige städtische Durchgangsstraße bietet Stuttgart heute die Möglichkeit, seine Lebensbedingungen und Identitätswerte zu verbessern. Nach der Erfindung des Automobils zu Beginn des 20. Jahrhunderts wuchs seine Präsenz in den Städten nicht auf, exponentiell zu wachsen. Heute sind seine Auswirkungen nicht mehr nachhaltig. Es ist an der Zeit, eine Veränderung vorzunehmen.

Es geht nicht darum, die Durchfahrt von Fahrzeugen durch das Stadtzentrum zu unterbinden, sondern ihren Verkehr zu befrieden und zu optimieren. Sicherlich bleibt das Auto ein unverzichtbares Fahrzeug für die Bürger, aber nach und nach hat es die zuvor von den Fußgängern genutzte Räume reduziert. Es ist an der Zeit, dass die öffentlichen Verwaltungen, aber auch die Autofirmen dies ändern. Das Autofahren, das in Deutschland und besonders in der Umgebung von Stuttgart so wichtig ist, muss das umweltfreundliche Auto und andere Elektrofahrzeuge für den individuellen Gebrauch (Fahrräder, Roller, Segway...) fördern, die die Städte freundlicher machen.

Die B14 ist ein Großprojekt, das bei den Stuttgarter Bürgern auf Begeisterung stoßen dürfte. Es wird ein langfristiges Projekt sein, das in Etappen ausgeführt werden muss, bis es schließlich umgesetzt und in die Stadt als Ganzes integriert ist. Die Grün- und Mobilitätsstrategie der B14 sollte ein neues Instrument des Ansatzes, der Gestaltung und des Stadtmanagements sein, das die notwendigen Instrumente für städtische Interventionen in den städtischen Grünflächen und öffentlichen Räumen Stuttgarts bereitstellt. Ein Instrument des Stadtmanagements in Richtung Nachhaltigkeit auf der Grundlage des grünen

Erbes der Stadt und der Revitalisierung der von der B14 betroffenen Gebiete.

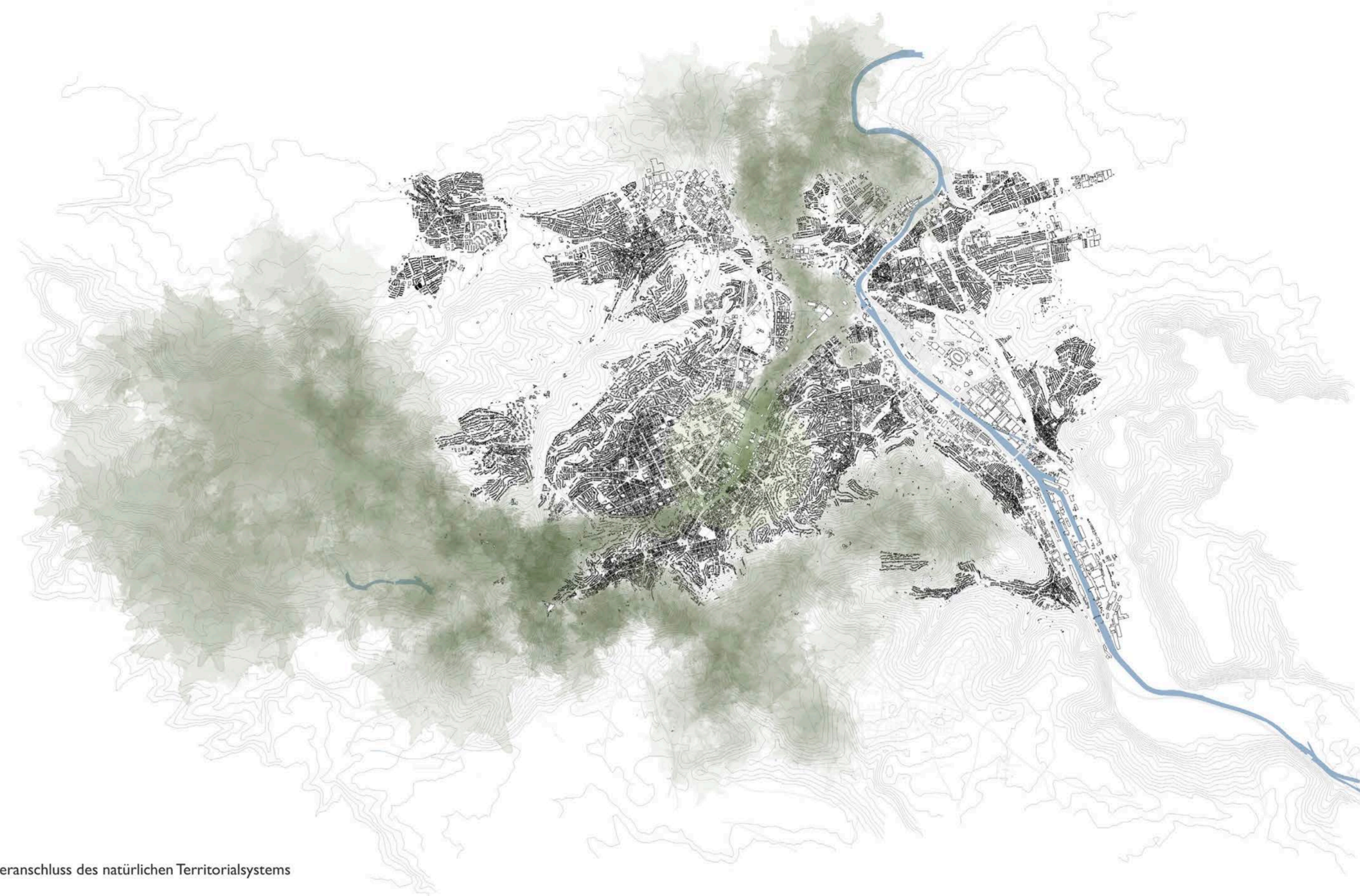
Die Umgestaltung der B14 und ihrer Umgebung kann zu einem Laboratorium werden, das andere Städte inspiriert. Tatsächlich handelt es sich um ein integrales Projekt der Stadt, das nach und nach gebaut werden muss, einschließlich kleiner städtischer Eingriffe, wie z.B. die Fußgängerzonen in den Nebenräumen, die Verbreiterung der Bürgersteige und die Einrichtung von Wegen für Radfahrer und andere individuelle Fahrzeuge.

Die B14 durchzieht Stuttgart von einer Seite zur anderen und durchquert dabei sehr unterschiedliche Stadtteile. Dies ist eine Realität, die beim Entwurf berücksichtigt wurde. **Der vorgelegte Vorschlag vermeidet einheitliche Lösungen und zielt darauf ab, dass die Nachbarschaften, durch die er führt, mit ihrer eigenen Vielfalt und Identität reagieren.**

Das Projekt konzentriert sich darauf, von den derzeit bedeutenden Räumen der Stadt aus zu operieren, um die Notwendigkeit zu unterstreichen, die Dynamik der B14 und ihrer Umgebung zu verändern. Ein Instrument, das es ermöglicht, die verschiedenen Stadtviertel wieder miteinander zu verbinden und das traditionelle Stadtmodell unter dem Gesichtspunkt der sozialen Bedürfnisse wiederherzustellen, um das derzeitige Modell der städtischen Systeme als Hauptverursacher von Verschmutzung, Lärm, Unsicherheit... mit der daraus folgenden Verarmung der Lebensqualität der Bürger zu überwinden.



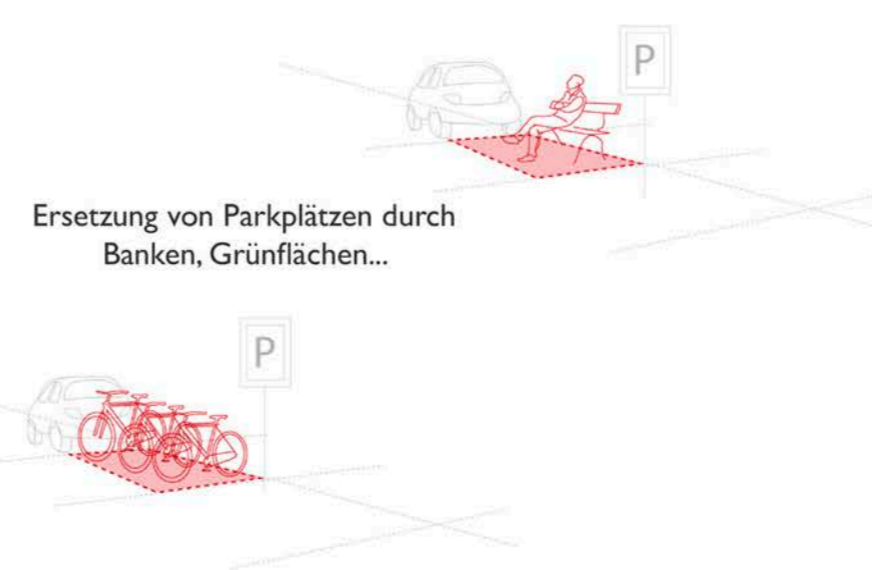
Abschnitt 2



Wiederanschluss des natürlichen Territorialsystems



Die Funktionen und Bereiche der Umgebung definieren die neue B14 und verstärken die Idee der vernetzten Stadt und den Austausch zwischen den Generationen.



Ersetzung von Parkplätzen durch Banken, Grünflächen...



Flächen können so vorbereitet werden, dass Bäume für den zukünftigen Grünweg wachsen können.

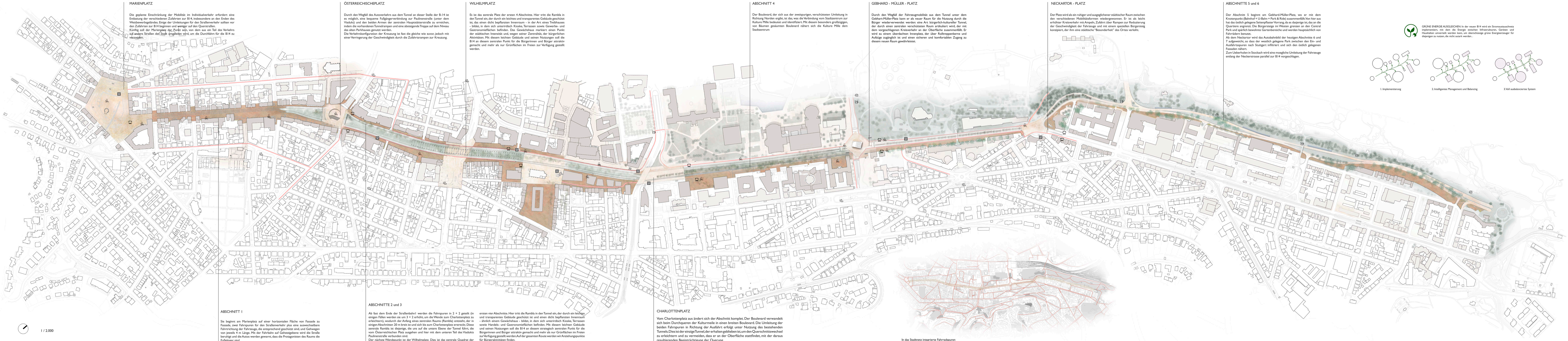


Brechen Sie den Straßenbelag auf, um ihn durchlässiger zu machen und Pflanzen wachsen zu lassen.



Pünktliche Messen und Märkte, die die Fahrspuren der Autos blockieren.

Eine Reihe von kurzlebigen, kostengünstigen Interventionen kann eine erste Umgestaltung der B14 ermöglichen und die Beruhigungsmassnahmen testen



MARIENPLATZ

Die geplante Einschränkung der Mobilität im Individualverkehr erfordert eine Entlastung der verschiedenen Zufahrten zur B14, insbesondere an den Enden des Westebereiches des Einiges der Umleitungen für den Straßenverkehr sollten vor den Zufahrten zur B14 beginnen und weniger auf den Querstraßen. Künftig soll der Marienplatz der Punkt sein, von dem aus ein Teil des Verkehrs auf andere Straßen der Stadt umgelenkt wird, um die Durchfahrt für die B14 zu vereinfachen.

ÖSTERREICHISCHEPLATZ

Durch den Wegfall des Autoverkehrs aus dem Tunnel an dieser Stelle der B14 ist es möglich, eine bequeme Fußgängerverbindung zur Paulinenstraße (unter dem Viadukt) und den beiden ersten Hauptstützenstraße zu erreichen, indem die vorhandenen Tunnelrampen und eine absteigende Treppe auf dem Niveau des alten Parkhauses genutzt werden. Die Verkehrskonfiguration der Kreuzung ist fast die gleiche wie zuvor, jedoch mit einer Verringerung der Geschwindigkeit durch die Zufahrtsrampen zur Kreuzung.

WILHELMPLATZ

Es ist das zentrale Platz der ersten 4 Abschnitte. Hier tritt die Rambla in den Tunnel ein, der durch ein leichtes und transparentes Gebäude geschützt ist, das einen dicht bepflanzten Innenraum - in der Art eines Treibhauses - bildet, in dem sich unterirdisch Kioske, Terrassen sowie Gewerbe- und Gastronomieflächen befinden. Das Gewächshaus markiert einen Punkt der städtischen Intensität und, wegen seiner Zentralität, der bürgerlichen Aktivitäten. Mit diesem leichten Gebäude und seinen Nutzungen soll die B14 an diesem zentralen Punkt für die Bürgerinnen und Bürger attraktiv gemacht und mehr als nur Grünflächen im Freien zur Verfügung gestellt werden.

ABSCHNITT 4

Der Boulevard, der sich aus der zweispurigen, verschütteten Umleitung in Richtung Norden ergibt, ist das, was die Verbindung vom Stadtzentrum zur Kultur-Mille bedeutet und identifiziert. Mit diesem besonders großzügigen, von Bäumen gesäumten Boulevard nähert sich die Kultur Mille dem Stadtzentrum.

GEBHARD - MÜLLER - PLATZ

Durch den Wegfall der Fahrzeugmobilität aus dem Tunnel unter dem Gebhard-Müller-Platz kann er als neuer Raum für die Nutzung durch die Bürger wiederverwendet werden: eine Art bürgerlich-kultureller Tunnel, der durch einen zentralen verschütteten Raum artikuliert wird, der mit dem vorgeschlagenen Kreisverkehr an der Oberfläche zusammenfällt. Er wird zu einem überdachten Innenplatz, der über Rolltreppenkerne und Aufzüge zugänglich ist und einen sicheren und komfortablen Zugang zu diesem neuen Raum gewährleistet.

NECKARTOR - PLATZ

Der Platz wird als ein ruhiger und ausgeglichener städtischer Raum zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen wiedergewonnen. Er ist als leicht erhöhter Kreisverkehr mit Ampeln, Zufahrt über Rampen zur Reduzierung der Geschwindigkeit der Fahrzeuge und mit einem speziellen Bürgersteig konzipiert, der ihm eine städtische "Besonderheit" des Ortes verleiht.

ABSCHNITTE 5 und 6

Der Abschnitt 5 beginnt am Gebhard-Müller-Platz, wo er mit dem Knotenpunkt (Bahnhof + U-Bahn + Park + Ride) zusammenfällt. Von hier aus hat das östlich gelegene Seitenflaster Vorrang, da es diejenige ist, die an die Quartiere angrenzt. Die Bürgersteige im Westen grenzen an den Central Park und spärlich bewohnte Gartenbereiche und werden hauptsächlich von Fahrrädern benutzt. Ab dem Neckartor wird das Autobahnbild der heutigen Abschnitte 6 und 7 aufgeweicht, so dass der westlich gelegene Park zwischen den Ein- und Ausfahrtspuren nach Stuttgart infiltriert und sich den östlich gelegenen Fassaden nähert. Zum Überholen in Stockach wird eine mögliche Umleitung der Fahrzeuge entlang der Neckerstrasse parallel zur B14 vorgeschlagen.

ABSCHNITT 1

Sie beginnt am Marienplatz auf einer horizontalen Fläche von Fassade zu Fassade, zwei Fahrspuren für den Straßenverkehr plus eine auswechselbare Fahrspur für Fahrzeuge, die entsprechend geschützt sind, und Gehwegen von jeweils 4 m Länge. Mit der Fahrspur auf Gehsteigebene wird die Straße benutzbar und die Autos werden gewarnt, dass die Protagonisten des Raums die Fußgänger sind.

ABSCHNITTE 2 und 3

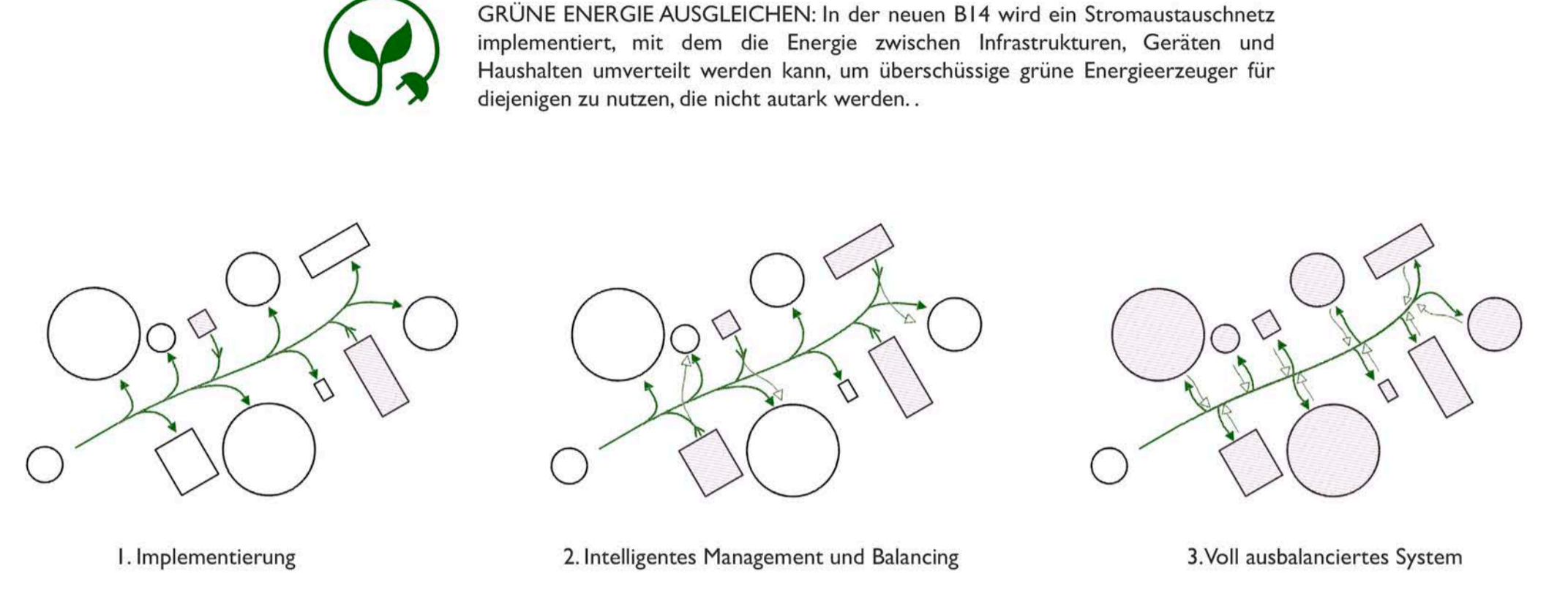
Ab fast dem Ende der Straßenbahn werden die Fahrspuren in 2 + 2 geteilt (in einigen Fällen werden sie um 3 + 2 erhöht, um die Wende zum Charlottenplatz zu erleichtern), wodurch der Anfang eines zentralen Raums (Rambla) entsteht, der in einigen Abschnitten 20 m breit ist und sich bis zum Charlottenplatz erstreckt. Diese zentrale Rambla ist diejenige, die uns auf die untere Ebene der Tunnel führt, die vom Österreichischen Platz ausgehen und hier mit dem unteren Teil des Viadukts benutzbar gemacht werden. Auf der gesamten Route werden vier Anziehungspunkte für Bürgeraktivitäten finden.

ersten vier Abschnitte. Hier tritt die Rambla in den Tunnel ein, der durch ein leichtes und transparentes Gebäude geschützt ist und einen dicht bepflanzten Innenraum - ähnlich einem Gewächshaus - bildet, in dem sich unterirdisch Kioske, Terrassen sowie Handels- und Gastronomieflächen befinden. Mit diesem leichten Gebäude und seinen Nutzungen soll die B14 an diesem strategisch zentralen Punkt für die Bürgerinnen und Bürger attraktiv gemacht und mehr als nur Grünflächen im Freien zur Verfügung gestellt werden. Auf der gesamten Route werden vier Anziehungspunkte für Bürgeraktivitäten finden.

CHARLOTTEPLATZ

Vom Charlottenplatz aus ändert sich der Abschnitt komplett. Der Boulevard verwandelt sich beim Durchqueren der Kulturmeile in einen breiten Boulevard. Die Umleitung der beiden Fahrspuren in Richtung der Ausfahrt erfolgt unter Nutzung des bestehenden Tunnels. Dies ist der einzige Tunnel, der erhalten geblieben ist, um den Querschnittswechsel zu erleichtern und zu vermeiden, dass er an der Oberfläche stattfindet, mit der daraus resultierenden Beeinträchtigung der Querung.

In das Stadtnetz integrierte Fahrradsperren



GRÜNE ENERGIE AUSGLEICHEN: In der neuen B14 wird ein Stromausgleichssystem implementiert, mit dem die Energie zwischen Infrastrukturen, Geräten und Haushalten umverteilt werden kann, um überschüssige grüne Energieerzeuger für diejenigen zu nutzen, die mehr ausstrahlen.

Schwerpunkte

Der Umbau der B14 zu einer städtischen Hauptverkehrsstraße ist für das heutige Stuttgart eine Chance, seine Lebensbedingungen und Identitätswerte zu verbessern.

Es geht nicht darum, die Durchfahrt von Fahrzeugen durch das Stadtzentrum zu unterbinden, sondern den Verkehr zu beruhigen und zu optimieren.

Die B14 ist ein Großprojekt, das auf die Mitwirkung und den Enthusiasmus der Stuttgarter Bürger angewiesen sein wird.

Die Umgestaltung der B14 und ihrer Umgebung kann zu einem Laboratorium werden, das andere Städte inspiriert.

Der Vorschlag, den wir vorlegen, vermeidet einheitliche Lösungen und geht in die Nachbarschaften, die ihn unterstützen, um auf die Vielfalt seiner Grenzen zu reagieren.

Die B14 artikuliert sich als ein bürgerlicher Raum, ein Mosaik aus Plätzen, Boulevards und Prachtstraßen für bürgerliche Aktivitäten.

Das Projekt wurde in der Überzeugung durchgeführt, dass: "Je mehr Fahrspuren auf einer Straße hinzugefügt werden, desto mehr Autos werden im gleichen Verhältnis hinzukommen, was auf lange Sicht das gleiche ursprüngliche Verkehrsproblem verursacht". Deshalb ist es heute notwendig, die Werte, die die B14 im Laufe der Zeit verloren hat, zurückzusetzen und zur B14 zurückzukehren.

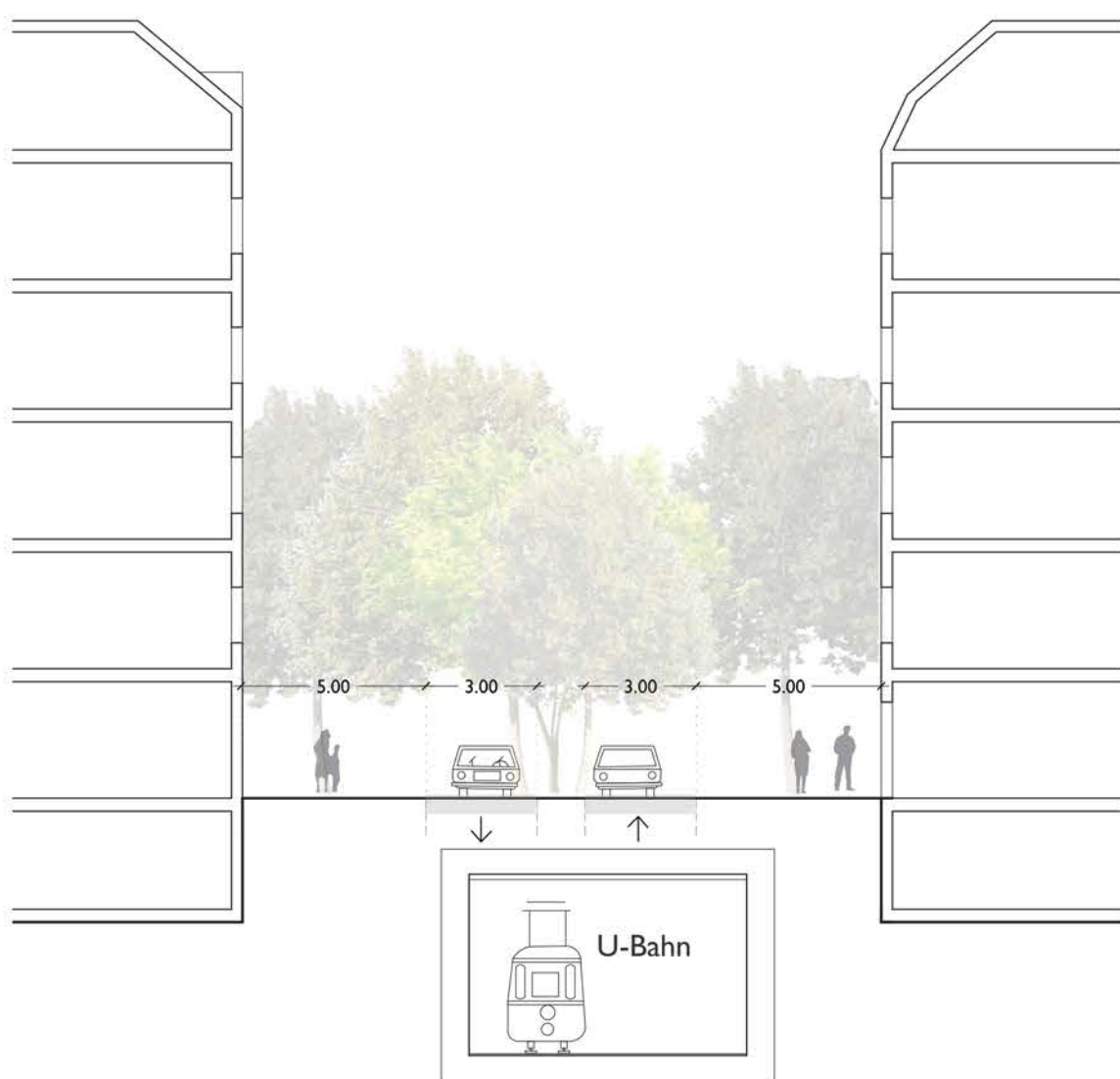
Die B14 durchlässig zu machen, ist eine der Herausforderungen des Projekts, das wir vorstellen. Die neuen Plätze fungieren als Knotenpunkte (Hubs) für Fußgänger zwischen den Seitenbezirken.

Die Tunnel sind das große Problem der B14, aber auch die große Chance.

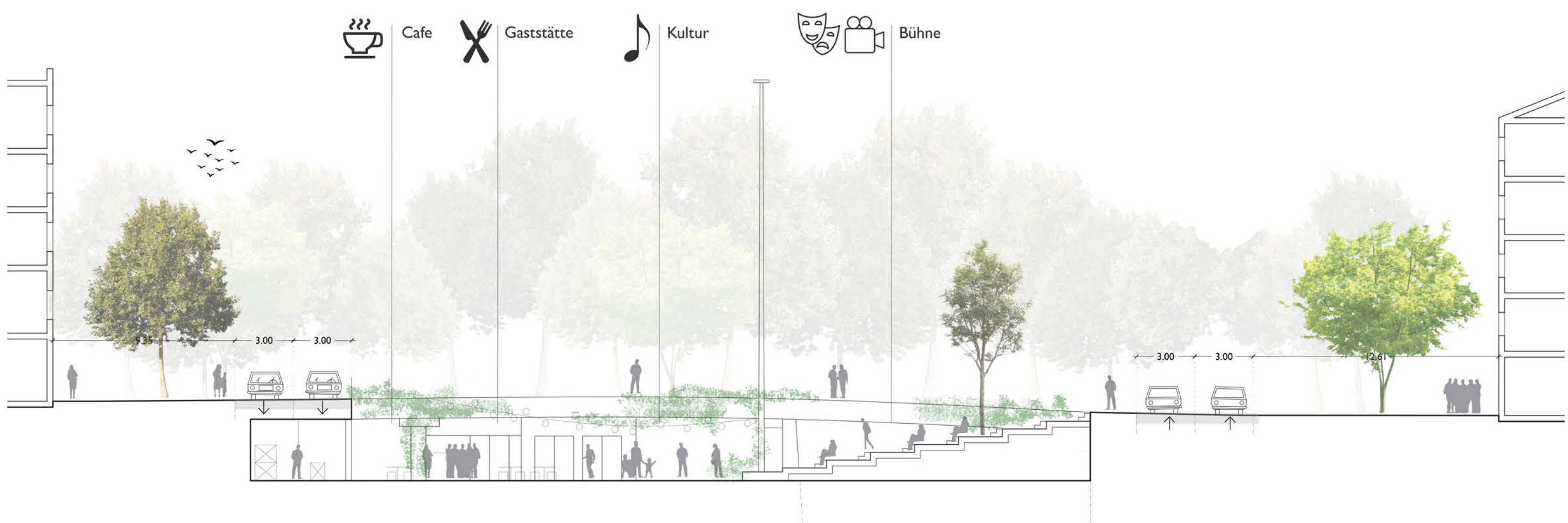
Das Treibhaus markiert einen Punkt städtischer Intensität und aufgrund seiner Zentralität einen Punkt bürgerschaftlicher Aktivitäten. Mit diesem leichten Gebäude und seinen Nutzungen soll die B14 an diesem strategisch zentralen Punkt für die Bürgerinnen und Bürger attraktiv gemacht und mehr als nur Grünflächen im Freien zur Verfügung gestellt werden.

Mit diesem besonders großzügigen, von Bäumen gesäumten Boulevard rückt die Kulture Mille näher an das Stadtzentrum heran. Der 28 m breite, von Bäumen gesäumte Boulevard bringt die Museumsinsel im Stadtzentrum näher. Rolltreppen werden installiert, um die oberen Terrassen der Museen zu verbinden

Das Projekt muss mit Pragmatismus und Verantwortungsbewusstsein zur Entwicklung nachhaltiger Lösungen beitragen und Verpflichtungen unter Berücksichtigung der verfügbaren Ressourcen übernehmen.



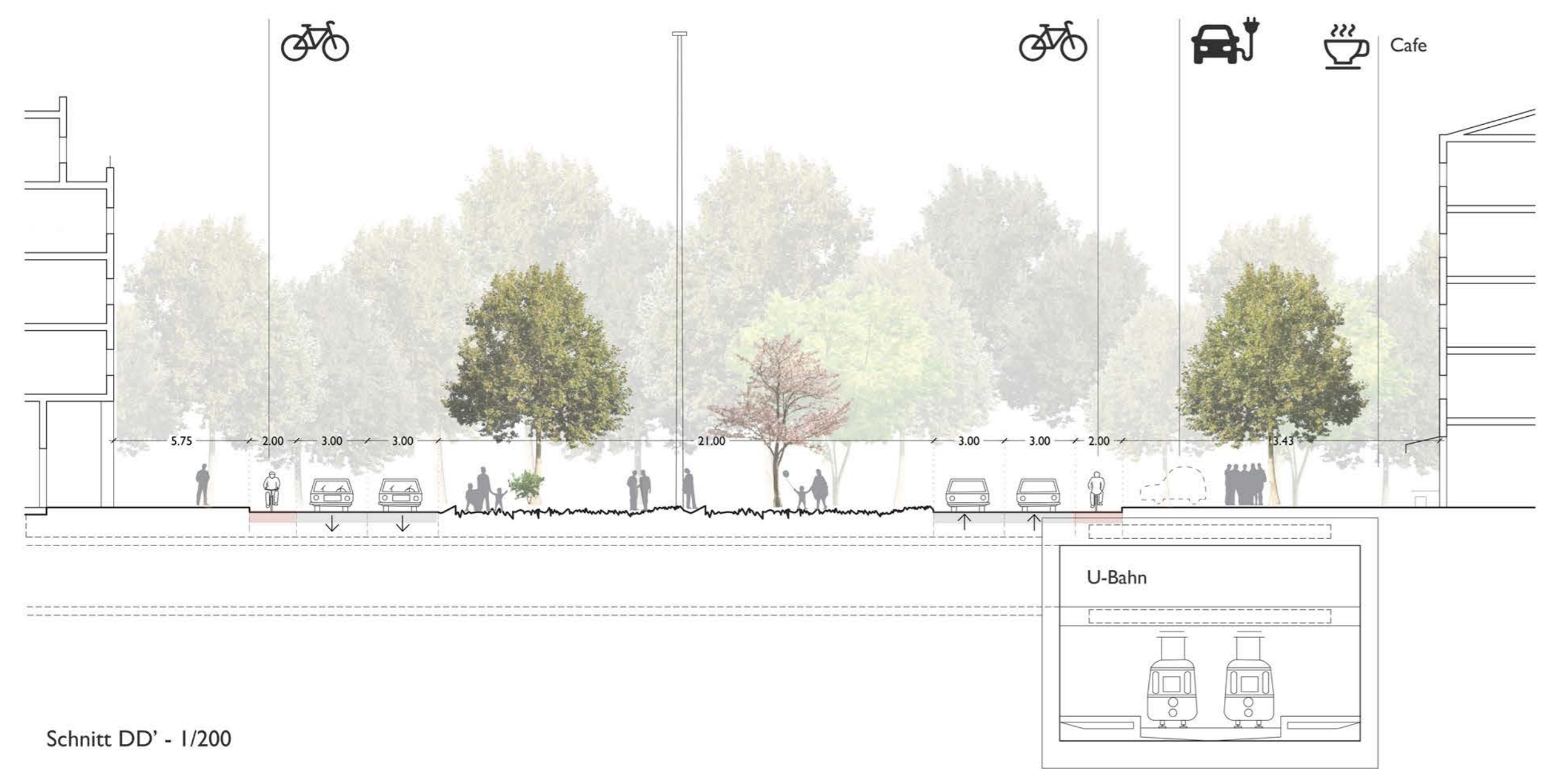
Schnitt AA' - 1/200



Schnitt BB' - 1/200



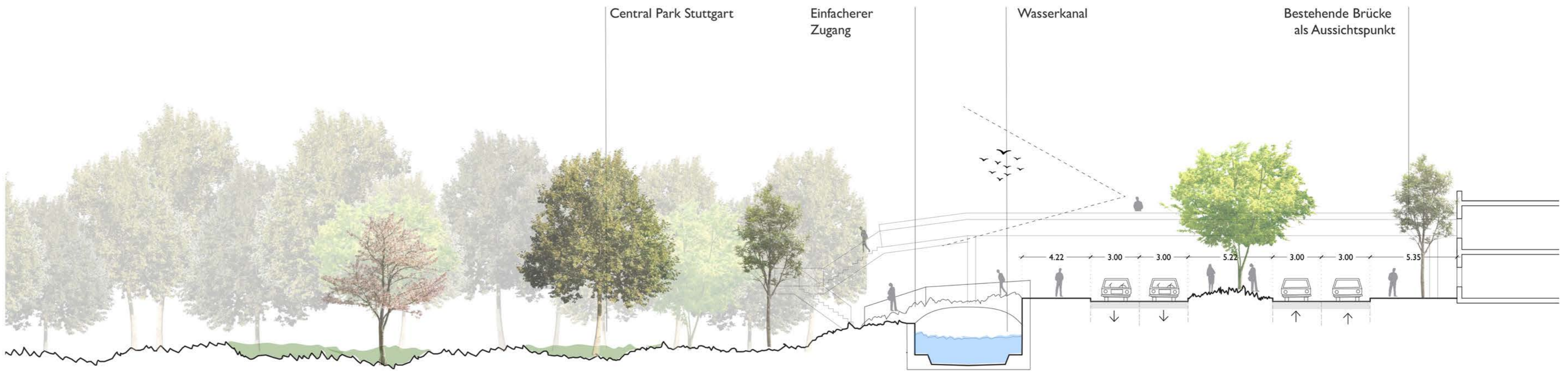
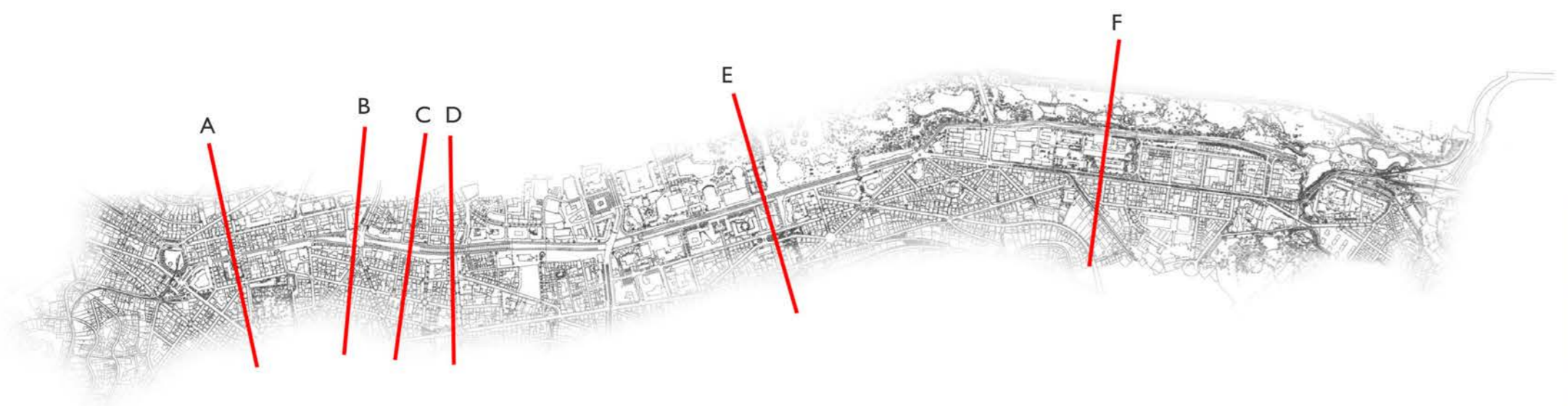
Schnitt CC' - 1/200



Schnitt DD' - 1/200

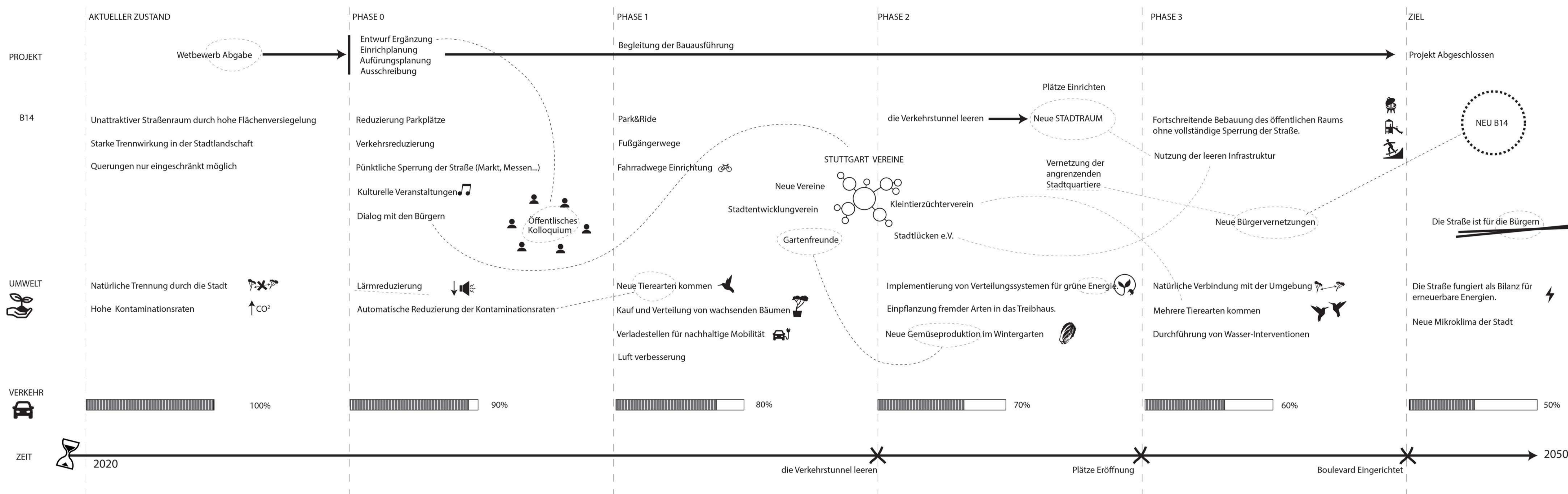


Schnitt EE' - 1/200

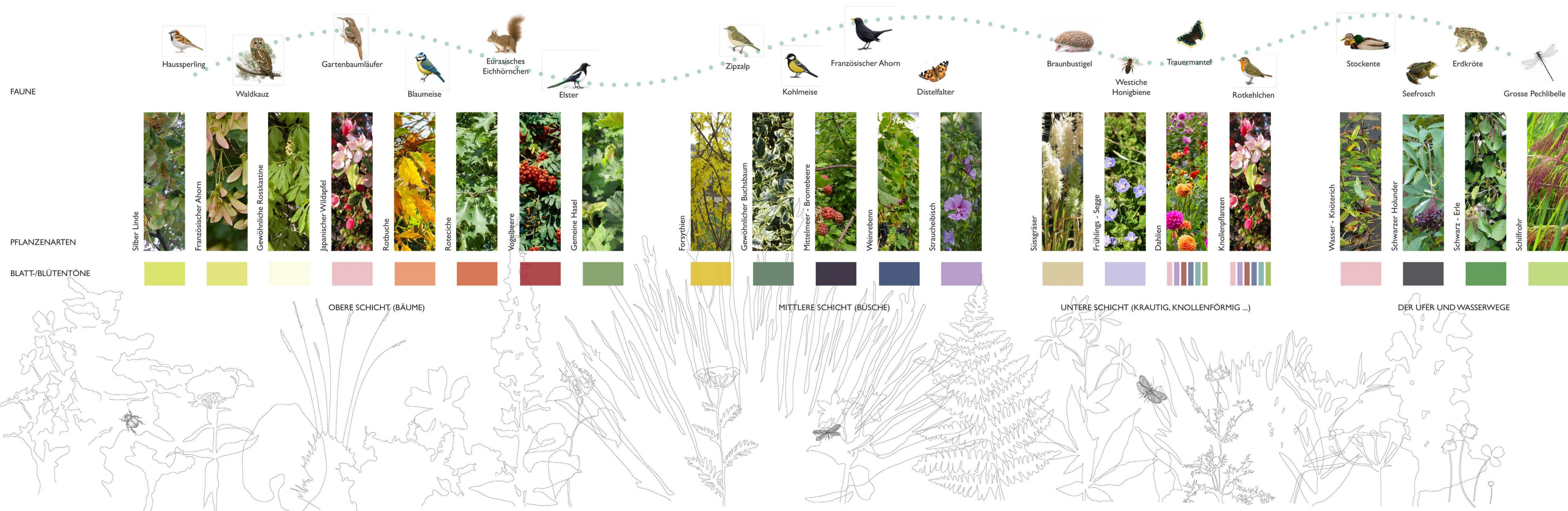


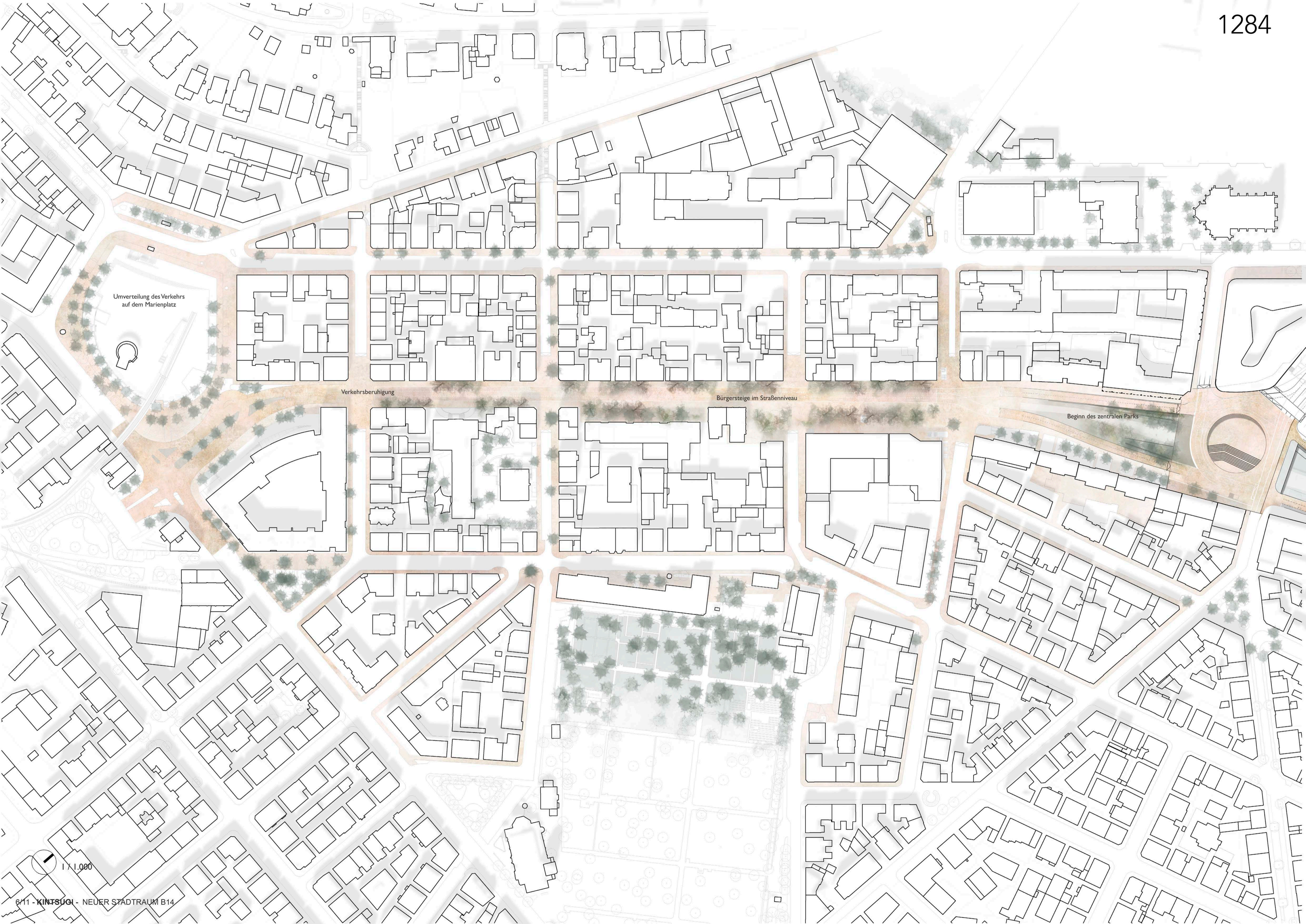
Schnitt FF' - 1/200

Stufenweise Umsetzung



BIODIVERSITÄT UND ÖKOLOGIE: EINE PROBENAHME DER FLORA DER NEUEN B14 UND DER FAUNA, DIE SIE ANZIHT





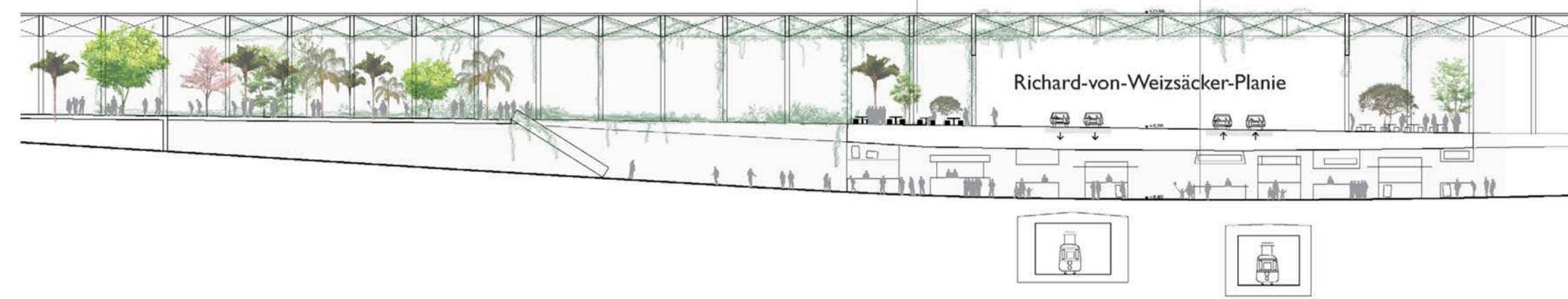
Umverteilung des Verkehrs
auf dem Marienplatz

Verkehrsberuhigung

Bürgersteige im Straßenniveau

Beginn des zentralen Parks

1/1.000



Verbindung zwischen Karlshöhe -
Gepfertviertel und Lehen - Heus-
teigviertel über den Platz

Park mit
einheimischen Arten

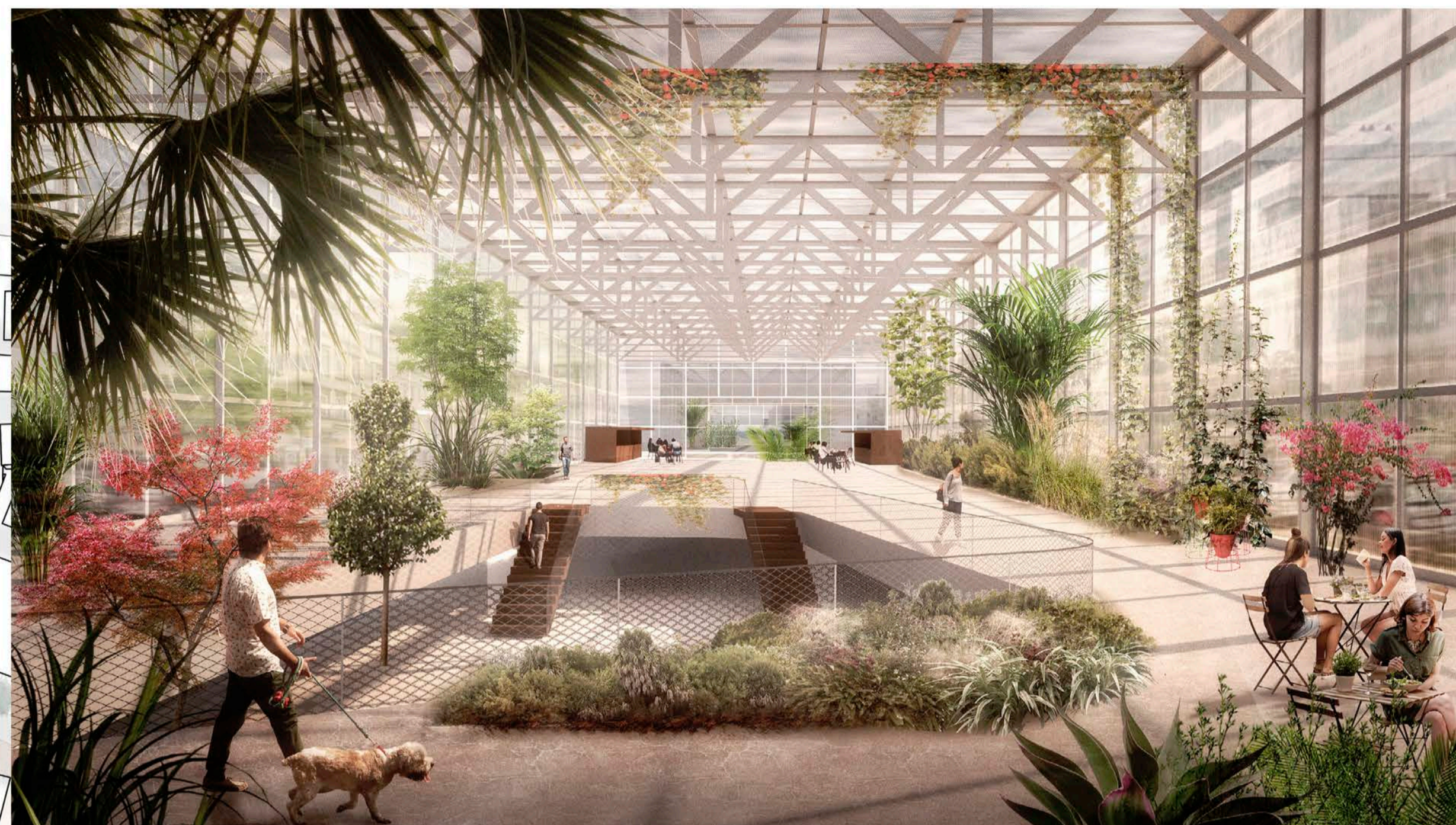
Kinderspielplätze

Treibhaus

Raum für Umweltbildung

Wiederverwendung des Bunkers
als soziokultureller Raum

Atmosphäre im Treibhaus



Raum für Umweltbildung

Freizeitbereiche und Sport

Wiederverwendung des Bunkers als soziokultureller Raum

Das Grün reguliert Temperatur und Luftfeuchtigkeit

Filmbibliothek

gemischte Benutzung

Sozialwohnungen

Erweiterung von der Bürgersteig in der Kultur-Mille

1 / 1.000

Wasserspielplatz in der Mitte des Boulevards



1 / 1.000



