



**Nichtoffener städtebaulicher Planungswettbewerb
Neuer Stadtraum B 14
Stuttgart-Mitte 2019**

Entwurf 26.11.2019

Inhalt Teil A

1. Ausloberin
2. Aufgabe
3. Wettbewerbsart
4. Teilnahmeberechtigung/Teilnehmer
5. Bewerbung
6. Referenzen/Qualifikation
7. Preisgericht
8. Vorprüfung
9. Ausgabe der Unterlagen
10. Rückfragen
11. Öffentliche Kolloquium
12. Leistungen
13. Abgabe der Arbeiten
14. Beurteilungskriterien
15. Verfassererklärung
16. Preise
17. Weitere Bearbeitung
18. Ergebnisse
19. Eigentum
20. Urheberrecht/Nutzungsrecht
21. Terminübersicht
22. Nachprüfung

Teil A Allgemeines

Entwurf

1. Ausloberin

Ausloberin des vorliegenden Planungswettbewerbs ist die

Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Wohnen
Eberhardstraße 10
70173 Stuttgart

Durchführung und Koordination:

Amt für Stadtplanung und Wohnen
Eberhardstraße 10
70173 Stuttgart

Dipl.-Ing. Winfried Börner
Tel.: (0711) 216-20019
Fax: (0711) 216-20331
E-Mail: winfried.boerner@stuttgart.de

Dipl.-Ing. Steffen Leidl
Tel: (0711) 216 – 25 432
E-Fax: (0711) 216 – 95 25 432
E-Mail: steffen.leidl@stuttgart.de

An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs hat die Staatliche Vermögens- und Hochbauverwaltung sowie die Architektenkammer Baden-Württemberg beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nr. registriert.

Aus Gründen der Praktikabilität wird im Folgenden bei der Wortwahl nicht nach Geschlechtern unterschieden. Eine Wertung ist damit nicht verbunden.

Mit ihrer Teilnahme am Verfahren erkennen alle Beteiligten den Inhalt der Aufgabenbeschreibung an.

2. Aufgabe

Gegenstand des Planungswettbewerbs ist die Ausarbeitung eines Entwurfsvorschlags für die Umgestaltung des Stadtraums der B 14 zwischen dem Portal Schwanenplatztunnel und dem Portal Heschlacher Tunnel im Hinblick auf die Weiterentwicklung städtebaulicher Qualitäten unter Berücksichtigung verkehrstechnischer Erfordernisse und Randbedingungen.

3. Wettbewerbsart

Der Wettbewerb ist als nichtoffener Planungswettbewerb gemäß § 3 (3) der Richtlinie für Planungswettbewerbe RPW 2013 mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren ausgelobt. Die Wettbewerbssprache ist Deutsch.

Für alle am Wettbewerb Beteiligten ist die RPW 2013 verbindlich, soweit diese Ausschreibung nicht ausdrücklich davon abweicht.

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR).

4. Teilnahmeberechtigung/ Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind Architekten, Stadtplaner, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplaner, die am Tag der Auslobung in einem EWR-Mitgliedstaat ansässig sind. Voraussetzung ist, dass sie entsprechend den Regelungen ihres Heimatstaates zur Führung der Berufsbezeichnung „Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner oder Landschaftsarchitekt“ berechtigt sind.

Es sind Bewerbungsgemeinschaften aus Architekten/Stadtplanern mit Verkehrsplanern zu bilden. Bei Federführung durch einen Architekten oder Stadtplaner wird die Hinzuziehung von Ingenieuren der Fachrichtung „Verkehrsplanung / Tiefbau / Mobilität“ zwingend vorausgesetzt, umgekehrt bei Federführung eines Verkehrsplaners die Beteiligung eines Stadtplaners oder Architekten.

Teilnehmer, die in ihrem Büro nachweislich alle erforderlichen Fachdisziplinen abdecken, müssen keine Arbeitsgemeinschaften eingehen.

Die Beteiligung von Landschaftsarchitekten ist gewünscht.

Verkehrsplaner, die in den jeweiligen Teams ausschließlich als Fachberater fungieren, dürfen mehrere Teilnehmer betreuen.

Die Teilnehmerzahl ist auf 24 Teilnehmer begrenzt: 8 Teilnehmer werden von der Ausloberin gesetzt, 16 Teilnehmer werden in einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren ausgewählt. Für alle Teilnehmer gelten die in der Richtlinie für Planungswettbewerbe RPW 2013 genannten Regeln.

Alle geforderten Fachdisziplinen müssen in der Verfasserklärung aufgeführt werden. Bei Arbeitsgemeinschaften ist von den Teilnehmern das federführende Büro zu benennen.

Wer am Tag der Auslobung bei einem Teilnehmer angestellt ist oder in einer anderen Form als Mitarbeiter an dessen Wettbewerbsarbeit teilnimmt, ist von der eigenen Teilnahme ausgeschlossen. Bei Arbeitsgemeinschaften muss jedes Mitglied teilnahmeberechtigt sein. Mitglieder

von Arbeitsgemeinschaften sowie freie Mitarbeiter, die an der Ausarbeitung einer Wettbewerbsarbeit beteiligt waren, dürfen nicht zusätzlich am Wettbewerb teilnehmen. Verstöße hiergegen haben den Ausschluss sämtlicher Arbeiten der Beteiligten zur Folge.

Erforderlich ist der Nachweis der Führung der Berufsbezeichnung (Kammernachweis, bei ausländischen Bewerbern Nachweis nach dem Recht ihres jeweiligen Heimatstaats).

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn der satzungsgemäße Geschäftszweck Planungsleistungen sind, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen. Außerdem müssen der zu benennende bevollmächtigte Vertreter und der oder die Verfasser der Wettbewerbsarbeit insgesamt die oben genannte fachliche Anforderung erfüllen.

Teilnahmehindernisse sind in § 4 (2) RPW beschrieben.

Acht von der Ausloberin eingeladenen/gesetzten Teilnehmer (alphabetisch):

- Allmann Sattler Wappner, Architekten GmbH, München
- Auer Weber Architekten BDA, Stuttgart
- Christoph Mäckler Architekten, Frankfurt a. M.
- kaw architects, Rotterdam
- Pesch Partner Architekten, Dortmund/Stuttgart
- White Arkitekter AB, Göteborg
- NN
- NN

5. Bewerbung

Mit der Bekanntmachung werden auf dem Internetportal www.stuttgart.de/wettbewerbe Stichwort „B14“ Grundinformationen sowie ein Bewerbungsformular als Download zum Wettbewerb zur Verfügung gestellt. Teilnehmer können sich ausschließlich mit dem unterschriebenen Formular bewerben.

Bewerbungsadresse: siehe Ziffer 1, Herr Börner

Bewerbungsschluss ist der 20.01.2020. Mit Ablauf des Tages muss die Bewerbung bei der Ausloberin eingegangen sein. Später eingegangene Bewerbungen werden nicht mehr berücksichtigt.

Erforderlich ist der Nachweis der Führung der Berufsbezeichnung, bei Berggemeinschaften von allen Mitgliedern (Bescheinigung einer Architektenkammer oder Architektenstempel, bei ausländischen Bewerbern

Nachweis nach dem Recht ihres jeweiligen Heimatstaates).

Eine Bewerbung als Arbeitsgemeinschaft (ARGE) ist zum Zeitpunkt des Bewerbungsschreibens noch keine zwingende Voraussetzung, es genügt die Bewerbung des federführenden Büros.

Hinweis: Die Benennung der am Projekt zu beteiligenden Fachdisziplinen ist spätestens 2 Wochen nach Start des Wettbewerbs (Ausgabe der Bearbeitungsunterlagen) der Ausloberin (siehe Ziffer 1) mitzuteilen und bei Abgabe der Wettbewerbsarbeit in der Verfassererklärung zu dokumentieren.

Die eingegangenen Bewerbungsunterlagen werden von einem unabhängigen Auswahlgremium geprüft. Übersteigt die Zahl der qualifizierten Bewerber die vorgegebene Obergrenze von 16 entscheidet das Los.

6. Referenzen/Qualifikationen

Mindestens eine von folgenden Referenzen muss jede(r) Teilnehmer/Arbeitsgemeinschaft nachweisen:

- ein realisiertes/beauftragtes vergleichbares Projekt
- oder Prämierung einer vergleichbaren Arbeit (mindestens eine Anerkennung) in einem Planungswettbewerb oder einem anderen vergleichbaren konkurrierenden Verfahren (z. B. Auszeichnung in einem Studentenwettbewerb)
- ein inhaltlich vergleichbares Konzept

Die Referenzen (max. drei) sind der Bewerbung beizufügen. Gewünschte Papier-Formate DIN A 3 oder 4.

7. Preisgericht

Das Preisgericht wurde vor der endgültigen Fassung dieser Auslobung gehört und setzt sich wie folgt zusammen (alphabetisch):

Fachpreisrichter (13) stimmberechtigt

- Prof. Dr.-Ing. Philipp Dechow, Architekt/Stadtplaner, Stuttgart
- Prof. Susanne Dürr, Architektin, Karlsruhe
- MD Kai Fischer, Architekt, Land BW
- Prof. Dr.-Ing. Markus Friedrich, Verkehrsplaner Stuttgart
- Patrick Gmür, Architekt/Stadtplaner, Zürich
- Barbara Hutter, Landschaftsarchitektin, Berlin
- Christoph Luz, Landschaftsarchitekt, Stuttgart
- BM Peter Pätzold, Architekt/Stadtplaner, Stuttgart

- Prof. Christa Reicher, Architektin/Stadtplanerin, Dortmund
- Prof. Dr.-Ing. Christina Simon-Philipp, Architektin/Stadtplanerin, Stuttgart
- Professor Zvonko Turkali, Architekt, Frankfurt a. M.
- Prof. Tobias Wallisser, Architekt, Stuttgart
- Petra Zeese, Architektin/Stadtplanerin, Stuttgart

Stellvertreter Fachpreisrichter (5)

- Dr.-Ing. Detlef Kron, Raumplaner, Stuttgart
- Prof. Dr.-Ing. Frank Lohrberg, Landschaftsarchitekt, Stuttgart
- Stephan Oehler, Verkehrsplaner, Stuttgart
- Roland Wenk, Architekt, Land BW
- Rbm. Carolin zur Brügge, Architektin/Stadtplanerin, Stuttgart

Sachpreisrichter (6), stimmberechtigt

- OBM Fritz Kuhn, Stuttgart
- B90/Grüne
- CDU
- FG Linke-SÖS-Junge Liste-Piraten
- SPD
- FDP

Stellvertreter Sachpreisrichter (5)

- B90/Grüne
- CDU
- FW
- AfD
- PULS

Sachverständige Berater (7)

- Veronika Kienzle, Bezirksvorsteherin, Stuttgart-Mitte
- Charlotta Eskilsson, Bezirksvorsteherin Stuttgart-Ost
- Raiko Grieb, Bezirksvorsteher Stuttgart-Süd
- Jochen Hutt, Bauingenieur, Stuttgart
- Heike Fuss (Beteiligungsgruppe)
- Margarete Maier-Reichert (Beteiligungsgruppe)
- Nicola Poppitz (Beteiligungsgruppe)

8. Vorprüfung

Die Vorprüfung wird von beauftragten Fachleuten und Mitarbeitern der Stadtverwaltung sowie der Staatlichen Vermögens- und Hochbauverwaltung durchgeführt. Dabei vergewissert sich die Ausloberin, dass alle an der Vorprüfung beteiligten Personen unbefangen und unvoreingenommen im Sinne der RPW 2013 sind.

Die Ergebnisse der Vorprüfung werden in einem Bericht in wertungsfreier Form zusammengefasst und ausschließlich dem Preisgericht zur Verfügung gestellt.

9. Ausgabe der Unterlagen

Ab dem 10.02.2020 werden den Teilnehmern die Arbeitsgrundlagen nach E-Mail-Anforderung bei der Wettbewerbskoordinierungsstelle (siehe Ziffer 1) per Downloadlink digital bereitgestellt. Die digitalen Pläne stehen im Format AutoCAD-DWG/DXF Version 2013 im Gauß-Krüger-Koordinatensystem zur Verfügung. Andere Formate können nicht bereitgestellt werden.

Die durch die Ausloberin zur Verfügung gestellten Unterlagen dürfen nur im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe verwendet werden.

10. Rückfragen

Rückfragen sind schriftlich per E-Mail oder per Post bis Ablauf des 17.02.2020 an die unter Ziffer 1 genannte Adresse Herrn Börner zu richten. Sämtliche eingegangenen Fragen werden schriftlich beantwortet bzw. im Kolloquium erörtert. Rückfragen und Antworten werden Teil der Auslobung und allen Teilnehmern anonymisiert zur Verfügung gestellt.

11. Öffentliches Kolloquium

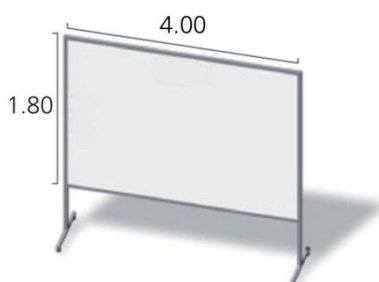
Es ist vorgesehen, am 19.02.2020 von 15:00 bis 16:30 Uhr im Stadtpalais Stuttgart, Saal Marie, ein öffentliches Kolloquium mit dem Preisgericht und allen Teilnehmern durchzuführen. Die Teilnahme ist Pflicht.

Hier werden die Teilnehmer über die im Wesentlichen vorliegenden Planungsarbeiten zum Thema (Stadt Stuttgart, Land Baden-Württemberg, Deutsche Akademie für Stadt- und Landesplanung, Ergebnisse des Workshops des Vereins „Aufbruch Stuttgart e.V.“) informiert.

Dabei erhalten alle Teilnehmer die Gelegenheit, der Ausloberin und dem Preisgericht Fragen zu stellen, die für die weitere Bearbeitung des Wettbewerbs erforderlich sind.

Vor dem öffentlichen Kolloquium, wird von 12:00 bis 15:00 Uhr ein geführter Spaziergang über und entlang der B14 angeboten. Um Anmeldung bis zum wird gebeten.

12. Leistungen



Die Wettbewerbsarbeit ist in allen Teilen in der rechten oberen Ecke mit einer sechsstelligen Kennzahl von 1 cm Höhe und 6 cm Breite aus arabischen Ziffern zu versehen.

Allgemeiner Hinweis: Für die Präsentation der Wettbewerbsarbeiten stehen pro Wettbewerbsteilnehmer eine Tafel mit einer max. Gesamthängefläche 1,80 m (Höhe) x 4 m (Breite) einseitig behängt zur Verfügung.

Jeder Teilnehmer darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht zulässig. Nicht verlangte Leistungen werden von der Beurteilung ausgeschlossen und können in begründeten Einzelfällen zum Ausschluss der Arbeit führen.

Eine Layoutvorgabe/Hängeplan wird den Büros rechtzeitig zur Verfügung gestellt.

Farbige Darstellungen sind erwünscht. Sämtliche Bezeichnungen und Funktionsangaben sind in die Zeichnungen direkt einzutragen (Schriftgröße mind. 11pt.). Legenden sind nicht zulässig. Plandarstellungen sind, soweit nicht anders angegeben, zu norden. Pläne sind gerollt einzureichen. Auf Karton aufgezoogene Leistungen werden von der Ausloberin nicht akzeptiert und werden nicht entgegengenommen.

Von den Teilnehmern werden folgende Wettbewerbsleistungen verlangt:

(1) Gesamtidee

Übersichtslageplan im Maßstab 1:2.000 mit Darstellung der städtebaulichen, verkehrsanlagen- und freiraumplanerischen Gesamtidee.

- * Freiraumstruktur, öffentliche Räume, Plätze mit Aussagen zur Nutzung und Zuordnung der öffentlichen Grün- und Freiflächen
- * Städtebauliche Setzungen zur Stärkung des öffentlichen Raums und charakteristischer Prägungen der einzelnen Stadtquartiere
- * Mobilitätskonzept mit Aussagen zur künftigen Verkehrsführung und Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen

(2) Planungsabschnitte

Portal Heschlacher Tunnel bis zum Portal Schwanenplatztunnel

Aufgeteilt auf sechs Lagepläne im Maßstab 1:1.000 mit Darstellung der städtebaulichen, verkehrsanlagen- und freiraumplanerischen Idee im Bereich der jeweiligen Planungsabschnitte inklusive der angrenzenden Knotenpunkte.

- * Gestaltung der städtischen öffentlichen Räume, Freiflächengestaltung mit Aussagen zu Grün- und Wasserflächen
- * Städtebauliche Ergänzungen
- * Mobilitätskonzept mit Aussagen zur künftigen Verkehrsführung sowie Aufteilung und Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen
- * Parkierungsflächen privat und öffentlich, Tiefgaragen eingestrichelt

- * Erschließung der Quartiere und Gebäude
- * Nutzungsangaben

(3) Querschnitte

im Maßstab 1:200 bis zu 6 Stück an den, aus Sicht des Teilnehmenden, relevanten Stellen der B 14

(4) Erläuterungsbericht

Gefordert ist die Erläuterung der Konzeption und ihrer Umsetzung unter folgenden Stichworten:

- * Integration in die umgebenden Strukturen
- * Städtebauliches Grundkonzept
- * Freiraumplanerisches Konzept (Zonierung öffentlicher und privater Freiräume, Nutzungsräume)
- * Verkehrsplanerisches Gesamtkonzept (Mobilitätskonzept, Verkehrserschließung, Verbindungen, Nutzungsmischung, etc.)
- * Radverkehrskonzept
- * Fußverkehrskonzept
- * Ökologisches Konzept (u.a. Immissionsschutz,
- * Funktionale Qualität (Topografie, Zentrenbildung, Quartiersbildung, Qualität und Gestaltung öffentlicher Räume und Plätze, etc.)
- * Sonstige zum Verständnis notwendige Erklärungen

Der Erläuterungsbericht soll zusätzlich unabhängig von den Plänen abgegeben werden und darf 2 DIN A 4 Seiten (Schriftgröße 12) nicht überschreiten.

(5) Perspektivische Darstellungen (mindestens 6)

Präsentation der zentralen Entwurfsidee mittels räumlich/perspektivischer Darstellungen für die unter (2) genannten Vertiefungsbereiche zur Veranschaulichung der vorgesehenen Umsetzung anhand einer frei gewählten Blickrichtung.

Mindestens eine perspektivische Darstellung eines aussagestarken Stadtraums im Wettbewerbsgebiet aus Sicht eines Fußgängers.

(6) Für die Vorprüfung

- * Verzeichnis aller eingereichter Unterlagen
- * sämtliche Pläne in digitaler Form, Dateiformat DWG / DXF (AutoCAD bis Version 2013)
- * die Abgabepläne im Format PDF (im Original und als Verkleinerungen im Format DIN A3, 300 dpi)
- * Perspektivische Darstellung als Windows-kompatible TIF und PDF Datei in einer Auflösung von bevorzugt 300 dpi
- * eine zweite Fassung der Wettbewerbspläne (Papierausdrucke im Original), gefaltet auf DIN A4 und Papierausdrucke auf DIN A3

- * Erläuterungsbericht im Format DOC / DOCX und PDF
- * Berechnungen sowohl in XLSX-Formaten als auch in PDF-Dateien

13. Abgabe der Arbeiten

Die Wettbewerbsarbeiten sind bis spätestens 24.04.2020 einzureichen. An diesem Tag müssen die Arbeiten unter dem Stichwort „B14“ - bei persönlicher Abgabe bis spätestens 15:30 Uhr (danach schließt die Dienststelle) - im

Amt für Stadtplanung und Wohnen
Planauslage EG
Eberhardstr. 10
70173 Stuttgart-Mitte

eingereicht sein.

Als Planungsgrundlagen sind die ausgegebenen Unterlagen zu verwenden. Eine farbige Darstellung ist erwünscht.

Arbeiten, die durch die Post, Bahn oder andere Transportunternehmen zugestellt werden, gelten als rechtzeitig eingereicht, wenn die Einlieferung unter o. g. Tagesstempel, unabhängig von der Uhrzeit, erfolgt.

Wettbewerbsarbeiten, die bei der Ausloberin mehr als 10 Kalendertage nach Abgabeschluss eingehen, können gegebenenfalls nicht mehr in der Vorprüfung berücksichtigt werden, auch wenn der Abgabebeleg eine rechtzeitige Einreichung belegt. Sie werden dann ungeprüft dem Preisgericht vorgelegt.

Der Teilnehmer hat für die rechtzeitige Verfügbarkeit und damit auch für die Prüfbarkeit der relevanten Leistungen selbst Sorge zu tragen.

Ist die Rechtzeitigkeit der Einlieferung nicht erkennbar, weil der Aufgabestempel fehlt, unleserlich oder unvollständig ist oder dessen Richtigkeit angezweifelt wird, werden solche Arbeiten vorbehaltlich des vom Teilnehmer zu erbringenden Nachweises zeitgerechter Einlieferung mitbeurteilt.

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers zu verwenden.

14. Beurteilungskriterien

Die eingereichten Leistungen werden nach den folgenden, mit dem Preisgericht abgestimmten Kriterien beurteilt:

- * Ökologische und soziale Nachhaltigkeit
- * Klimatologie
- * Städtebauliche Qualität und Einbindung in den städtebaulichen Kontext/Vernetzung
- * Stadträumliche Qualität/Aufenthaltsqualität
- * Innovation der Entwurfsidee
- * Funktionale Qualität im Hinblick auf angestrebte Paradigmenwechsel
- * Vernetzung der Verkehrsarten
- * Wirtschaftlichkeit der Umgestaltung
- * Grundsätzliche Realisierbarkeit
- * Umsetzbarkeit in Abschnitten

Die Reihenfolge der Beurteilungskriterien stellt keine Gewichtung dar.

15. Verfassererklärung

Die Verfassererklärung ist in einem mit gleicher Kennzahl versehenen, verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag einzureichen bzw. den eingereichten Leistungen beizufügen.

Für die öffentliche Ausstellung wird zusätzlich eine Karte DIN A5 (im verschlossenen Umschlag) mit den Namen der Verfasser und aller Beteiligten verlangt.

16. Preise

Als Preissumme wird ein Betrag von insgesamt 250.000 € (brutto) ausgelobt.

- | | |
|----------|-----------|
| 1. Preis | 100.000 € |
| 2. Preis | 70.000 € |
| 3. Preis | 40.000 € |
| 4. Preis | 25.000 € |
| 5. Preis | 15.000 € |

Dem Preisgericht bleibt auf einstimmigen Beschluss eine andere Aufteilung der Preissumme vor Aufhebung der Anonymität vorbehalten. Die Auszahlung der Honorare/Preise erfolgt durch Rechnungstellung der Teilnehmer an die Adresse der Ausloberin (siehe Ziffer 1).

17. Weitere Bearbeitung

Die Ausloberin beabsichtigt unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichtes unter den in § 8 (2) RPW genannten Voraussetzungen sowie vorbehaltlich der Zustimmung der städtischen Gremien, einen oder mehrere Preisträger mit weiteren Planungsleistungen zu beauftragen, z. B. die Vergabe von Machbarkeitsstudien auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses.

Die Ausloberin wird im Anwendungsbereich der Vergabeverordnung (VgV) unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Preisgerichts mit dem ersten Preisträger über weitere Planungsleistungen, z. B. die Erstellung von Machbarkeitsstudien auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses, verhandeln.

Sollten die Verhandlungen scheitern oder das Projekt des Preisträgers aus anderen (z. B. planungsrechtlichen, politischen, wirtschaftlichen) Gründen nicht realisierbar sein, wird die Ausloberin mit allen anderen Preisträgern in entsprechende Verhandlungen eintreten.

Erforderliche Nachweise für das Verhandlungsverfahren:

- Nachweis über die Erarbeitung eines Master-/Rahmenplans oder eines Projekts mit vergleichbaren Anforderungen innerhalb der letzten 10 Jahre,
- Nachweis der Berufshaftpflichtversicherung i. H. v. min. 500.000 € für Sach- und 1.500.000 € für Personenschäden,
- Nachweis über die Mindestgröße des Büros: mindestens 3 festangestellte Mitarbeiter (Stadtplaner, Architekt, Verkehrsplaner, dieser ggf. auch assoziiert) mit jeweils mindestens 2 Jahren Berufserfahrung,
- Erklärung über die beabsichtigte Vergabe von Unteraufträgen gemäß § 46 Abs. 3 Nr. 10 VgV sowie eine Verpflichtungserklärung des/der zu beauftragenden Unternehmen gemäß § 47 Abs. 1 VgV (Eignungsleihe).

Falsche Angaben führen zum Ausschluss vom Verfahren. Der Nachweis über die geforderte Eignung ist spätestens im Verhandlungsverfahren zu erbringen.

Die anzuwendenden Auftragskriterien und ihre Gewichtung werden im Zuge der Einladung zur Verhandlung bekannt gegeben.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden die durch den Wettbewerb bereits erbrachten Leistungen der Entwurfsverfasser nicht erneut vergütet, wenn der Entwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird. Werden nur Teilbereiche bearbeitet, so erfolgt die Anrechnung in einem angemessenen Verhältnis.

Umfang und Anrechnung der Preissumme auf die Vergütung regelt im Übrigen § 8 (2) RPW.

Die Ausloberin behält sich vor, zur Erlangung von Planungsalternativen weitere Planer mit Konzeptionen von Teilbereichen zu beauftragen. Dabei sollen Verfasser prämierter Wettbewerbsarbeiten angemessen berücksichtigt werden.

Für die weitere Bearbeitung stehen Planungsmittel zur Verfügung.

18. Ergebnisse

Das Ergebnis des Wettbewerbs wird allen Teilnehmern unverzüglich mitgeteilt. Die Ausloberin hat das Recht, alle zum Verfahren zugelassenen Entwürfe in geeigneter Form zu veröffentlichen bzw. öffentlich auszustellen und in diesem Sinne zu nutzen.

19. Eigentum

Die mit Preisen oder Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Die nicht prämierten Leistungen können innerhalb von acht Wochen nach Sitzung des Preisgerichts beim Amt für Stadtplanung und Wohnen Stuttgart, Eberhardstraße 10, abgeholt oder von dort angefordert werden. Wettbewerbsleistungen, die bis zum angegebenen Zeitpunkt nicht abgeholt oder angefordert wurden, können von der Ausloberin nicht weiter aufbewahrt werden.

20. Urheberrecht/ Nutzungsrecht

Es verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfassern. Die eingereichten Unterlagen der prämierten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin.

Die Preisträger übertragen der Ausloberin jeweils die für den vorgesehenen Zweck erforderlichen Nutzungsrechte. Die Übertragung wird mit dem Preisgeld abgegolten. Die Erstveröffentlichung obliegt ausschließlich der Ausloberin.

Die Ausloberin erhält das Recht, alle Entwürfe öffentlichkeitswirksam zu nutzen. Dieses Recht kann auch auf Dritte übertragen werden, soweit es im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Projekts steht.

Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Teilnehmern, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen gegen Zahlung einer angemessenen Vergütung /Aufwandsentschädigung durch die Ausloberin zur Erreichung der Planungsziele im Wettbewerbsgebiet unter Berücksichtigung bereits erhaltener Vergütungsanteile genutzt werden.

21. Terminübersicht

Start/Ausgabe der Unterlagen:	10.02.2020
Rückfragen bis:	17.02.2020
Öffentliches Pflichtkolloquium:	19.02.2020
Abgabe der Leistungen:	24.04.2020
Preisgericht:	20.05.2020

22. Nachprüfung

Die Beurteilungen des Preisgerichts sind endgültig und unterliegen nicht der gerichtlichen Nachprüfung. Wettbewerbsteilnehmer können von ihnen vermutete Verfahrensverstöße innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Protokolls zur Preisgerichtssitzung bei der Ausloberin rügen. Im Anwendungsbereich der VgV können sich Wettbewerbsteilnehmer zur Nachprüfung vermuteter Verstöße an die zuständige Vergabekammer wenden.

Regierungspräsidium Karlsruhe
Vergabekammer Baden-Württemberg
Durlacher Allee 100
76137 Karlsruhe
Tel: 0721 926-8730
Fax: 0721 926-3985

Inhalt Teil B

1. Präambel
2. Ausgangssituation und Historie
3. Anlass und Ziel
4. Lage und Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes
5. Städtebauliche Vorgaben
 - 5.1 Portal Heschlacher Tunnel - Österreichischer Platz
 - 5.2 Österreichischer Platz – Wilhelmsplatz
 - 5.3 Wilhelmsplatz – Charlottenplatz
 - 5.4 Charlottenplatz - Gebhard-Müller-Platz
 - 5.5 Gebhard-Müller-Platz – Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße
 - 5.6 Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße – Portal Schwanenplatztunnel
6. Verkehrliche Vorgaben
7. Weitere Rahmenbedingungen/Bürgerbeteiligung

1. Präambel

Die Renaissance der Städte ist ein globales Phänomen. Die Ballungsräume entwickeln weiterhin eine große – auch internationale – Anziehungskraft, werden noch dichter besiedelt und vergrößern sich. Noch nie waren so viele Menschen unterwegs. Freiwillig, aufgrund von gewählten Lebensentwürfen, Arbeit oder Freizeit. Unfreiwillig, da politische Konflikte, die Auswirkungen des Klimawandels und Kriege um Ressourcen viele Menschen dazu zwingt ihre Heimat zu verlassen. Den Großteil dieser Menschen zieht es in die Städte, die Ballungsräume, die erwartungsgemäß die besten Voraussetzungen für eine persönliche Entwicklung erwarten lassen.

Im Mittelpunkt stehen ein gutes Zusammenleben, soziale Teilhabe sowie Inklusion und Integration, für die Mobilität eine Grundbedingung ist. Städte mit einer hohen Aufenthaltsqualität für unterschiedliche Milieus und Kulturen haben einen Standortvorteil. Der öffentliche Raum wird intensiver für den Fuß- und Radverkehr genutzt. Die politische Aufwertung von Nahmobilität und -versorgung sowie eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung mit Fokus auf Lebensqualität fördern das Leben im Quartier.

Diese Entwicklung bleibt nicht ohne Konflikte und Diskussionen. Doch das Eintreten für Klimaschutz und Nachhaltigkeit ist zu einer selbstverständlichen gesellschaftlichen Norm geworden.

Während in ländlichen Gebieten die Bevölkerung zurückgeht, nimmt sie in den Städten und Ballungsräumen stetig zu. Land als städtische Ressource ist jedoch begrenzt. Vorhandene Infrastrukturen wie z.B. Grünflächen und Erholungsräume und Straßen können nicht einfach erweitert werden. Dies zeigt sich konkret in einer sich verdichtenden Nutzung dieser Räume und lässt sich u.a. an den zunehmenden Verkehrszahlen messbar darstellen.

Diese Entwicklungen, zunehmende Einwohnerzahlen, eine alternde Gesellschaft sowie die immer wichtiger werdende Identität des Ortes bei immer gleichförmigeren globalisierten Entwicklungen fordert ein Umdenken in der Nutzung und Verteilung des öffentlichen Raums. Das Bedürfnis der Stadtbewohner nach Spiel- und Aufenthaltsqualität, Durchgrünung mit Bäumen als Schatten-spender, Sicherheit und Raum für jegliche Arten der Mobilität ist in allen privat und öffentlich geführten Diskussionen zu erkennen.

Auch heute noch ist Stuttgart in der Flächenverteilung von einer Vorherrschaft des Autos geprägt. Beim Modal Split beträgt der Anteil des Kraftfahrzeugverkehr 56%.

Dies soll sich in Zukunft ändern. Um die dargestellten Herausforderungen nachhaltig in Chancen für die Stadt und ihre Bevölkerung zu verwandeln, bedarf es eines Paradigmenwechsels hin zu mehr Gleichberechtigung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Raum der Stadt, mit Fokus auf Fußgänger und Radfahrer.

Die Umgestaltung des Stadtraums B14 stellt exemplarisch diese Frage der Gleichberechtigung in den Mittelpunkt des Denkens. 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 Großthemen 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 Neuverteilung der Flächen beginnt daher bei den Bedürfnissen der Schwächsten, der Fußgänger, der Kinder und älteren Menschen.

2. Ausgangssituation und Historie

Die B 14 ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen in der Landeshauptstadt und verläuft in Längsrichtung durch das Nesenbachtal aus Richtung Vaihingen / Heslach durch die Innenstadt in Richtung Bad Cannstatt, von dort weiter Richtung Fellbach.

Die B 14 wurde in der Innenstadt entsprechend den Verkehrsprognosen der sechziger und siebziger Jahre leistungsfähig ausgebaut. Dabei wurde auf Grundlage der Kriegszerstörungen des zweiten Weltkriegs der zur Verfügung stehende Korridor genutzt, noch vorhandene Bebauungen, wenn auch zum Teil stark beschädigt, wurden beseitigt, um das Verkehrsprojekt umzusetzen (z. B. die Reste der Hohen Karlsschule, heute Akademiegarten).

Entsprechend der damaligen Philosophie des Umgangs mit dem öffentlichen Raum wurden die Verkehrsarten konsequent separiert. Der ÖPNV wurde in mehreren Abschnitten zunächst als Unterpflaster-Straßenbahn in zum Teil zweistöckige Tunnelbauwerke verlegt (z.B. am Charlottenplatz). Die Hauptknotenpunkte wurden in Tallängsrichtung zur Optimierung der Leistungsfähigkeit der B 14 mit kurzen Tunneln unterfahren, die darüber befindlichen Kreuzungen euphemistisch mit Platznamen versehen (Österreichischer Platz und Gebhard-Müller-Platz), sofern

diese Bezeichnungen nicht schon historisch vorhanden waren (Wilhelmsplatz, Charlottenplatz). Querungsbedürfnisse für Fußgänger wurden nur als Randthema an den Kreuzungen bedient, entlang der Strecken zwischen den Knotenpunkten waren sie indiskutabel.

Städtebaulich war und ist das Separationsprinzip am besten im Bereich der sogenannten Kulturmeile zwischen Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz erkennbar, deren Hauptwegeführung auch höhenmäßig abgesetzt (Hochufer) entlang der verschiedenen öffentlichen Einrichtungen verlief. Mit dem Erweiterungsbau der Landesbibliothek wird dieses Prinzip durchbrochen, da die Außenanlagen des Gebäudes ihren Anschluss auf Höhenlage der B 14 finden werden.

Schon zu Beginn der achtziger Jahre wurden die städtebaulichen Mängel der B 14 zwischen dem Österreichischen Platz und dem Gebhard-Müller-Platz erstmals thematisiert, als die Nachteile eines rein verkehrsfunktionalen Umgangs mit dem öffentlichen Raum der Bürgerschaft bewusst wurde, zunächst am Beispiel der Kulturmeile. Die Kritik an der großzügig dimensionierten Innenstadtmagistrale kann u.a. mit folgenden Gesichtspunkten beschrieben werden:

- * Starke Trennwirkung in der Stadtlandschaft, große Distanzen zwischen den Innenstadtquartieren
- * Unattraktiver Straßenraum durch hohe Flächenversiegelung von nicht genutzter Verkehrsfläche, Vielzahl an Fahrspuren und Fußgängerinseln
- * Querungen nur eingeschränkt möglich, an den Kreuzungen für Fußgänger und Fahrradfahrer wenig komfortabel aufgrund eines nötigen „Inselhoppings“
- * Seitenräume unattraktiv, zum Teil durch Hochbeete abgegrenzt und ohne Erdgeschossnutzungen, die den öffentlichen Raum beleben
- * Verkehrspolitik mit Fokus auf den MIV und fehlende attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen

Um die Jahrtausendwende wurde das Thema erneut und mehrfach aufgegriffen. Initiativen kamen sowohl aus dem politischen Raum als auch von fachlicher Seite (Deutsche Akademie für Stadt- und Landesplanung). Auch die Stadtverwaltung nahm die anhaltende Kritik zum Anlass, eigene Untersuchungen anzustellen.

Der Gemeinderat hat in den Folgejahren zwei Maßnahmen veranlasst. Einerseits wurde beschlossen, für die Umgestaltung der Kulturmeile einen städtebaulichen Wettbewerb durchzuführen, andererseits zeigte man sich offen für die Schaffung ebener Fußgängerquerungen unter der Voraussetzung, dass diese den fließenden Verkehr

nicht wesentlich beeinträchtigen. Zwei Überwege, im Bereich der Leonhardskirche und in der Achse der Sophienstraße wurden versuchsweise eingerichtet. Der Versuch hat sich bewährt und die Fußgängerquerungen werden heute nicht mehr hinterfragt, sondern sollten Bestandteil Umgestaltung des Straßenraums sein. Ein weiterer signalisierter Überweg in der Achse der Ulrichstraße ist aktuell in Bearbeitung.

Die Idee einer Umgestaltung der Kulturmeile (Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz) basierte auf dem Ansatz, den Verkehr der B 14 in diesem Straßenabschnitt in einen Tunnel zu verlegen. Hintergrund für das Tunnelprojekt war neben einer temporär gegebenen Finanzierungsmöglichkeit durch Stadt und Land die Tatsache, dass auf Grund der Lage der Stadtbahnlinien mit ihren Abzweigungen im Zuge der B 14 nur in diesem Abschnitt die Realisierung eines Straßentunnels der B 14 möglich ist, ohne in die Infrastruktur der Stadtbahn eingreifen zu müssen. Untersuchungen hatten gezeigt, dass auf Grund der Verflechtungen im Straßenraum lediglich ca. 60 % des Verkehrs in den Tunnel hätte verlagert werden können. Aufgrund der schließlich weggefallenen Finanzierungsmöglichkeit wurde das Projekt nicht mehr weiterverfolgt.

Zuletzt wurden Überlegungen der Deutschen Akademie für Stadt- und Landesplanung für die Umgestaltung der B 14 vorgestellt. Die Planungen sehen sowohl die Schaffung einer begehbaren Mittelachse als auch die Verbreiterung der Seitenräume vor. Die von der Stadtverwaltung vorgelegten Überlegungen sehen ausschließlich die Stärkung und Aufwertung der Seitenräume vor. Die noch offene abschließende Prüfung und Bewertung beider Überlegungen soll in die Aufgabenstellung dieses Verfahrens einfließen und dort vorgenommen werden.

Im Zusammenhang mit der Betrachtung des „Kulturquartiers“ hat der Verein „Aufbruch Stuttgart“ Anfang 2019 einen Workshop mit renommierten Architekturbüros durchgeführt, die ebenfalls zu diesem Ideenwettbewerb eingeladen sind.

3. Anlass und Ziel

Ein beständiger Bevölkerungszuwachs in Stuttgart, damit einhergehend immer mehr Menschen, die öffentliche Räume nutzen, die Notwendigkeit gerade die öffentlichen Räume den zukünftigen klimatischen Bedingungen anzupassen und nicht zuletzt eine stetige Überschreitung von Emissionsrichtwerte sind für eine durch die Topographie in der Fläche begrenzten Stadt grundsätzliche Themen, die grundsätzliche und mutige neue Denkansätze fordern. Ziel des Wettbewerbs für eine Umgestaltung des

Stadtraums B 14 ist es, zukunftsfähige und innovative Ansätze für ein nachhaltiges und mobiles Stuttgart zu erarbeiten, das Ressourcen schont, Wasser und Grün in die Stadt bringt, attraktive Räume bietet, die allen Menschen gleichermaßen Teilhabe ermöglicht.

In diesem Zusammenhang hat der Gemeinderat der Stadt Stuttgart im Rahmen der Beratungen zum Haushalt 2016/17 das offene Thema einer Umgestaltung der B 14 wieder aufgegriffen. Die bisher vorliegenden Planungsüberlegungen sind funktional geprägt und können somit keine ausreichenden Antworten auf die Fragestellungen eines nötigen Paradigmenwechsels liefern. Die städtebaulichen, ökologischen und sozialen Aspekte einer Neubetrachtung des B 14-Korridors müssen darüber hinaus in den Mittelpunkt der Überlegungen gestellt werden, gleichzeitig muss die Funktionalität unter Berücksichtigung der Umweltgerechtigkeit und Nachhaltigkeit für alle Verkehrsarten gewährleistet sein. Damit verbunden muss der Entwurf folgende Gesichtspunkte besonders ausführen:

- * Erarbeitung eines innovativen und visionären Gesamtkonzepts basierend auf einem bereits beschriebenen angestrebten Paradigmenwechsel
- * Beseitigung städtebaulicher Mängel und Herausarbeitung charakteristischer Stadträume
- * Vernetzung von Stadtstrukturen und Aufnahme von Querbezügen
- * Schaffung attraktiver neuer Stadt- und Nutzungsräume
- * Gestaltung von Stadtplätzen (Platzbildung)
- * Schaffung von Aufenthaltsqualitäten u.a. auch im Sinne einer Flaniermeile entsprechend den Potenzialen der einzelnen Planungsabschnitte bzw. gegebenenfalls neu zu definierender Räume
- * Adressbildung und Identifikationsstärkung der einzelnen Abschnitte
- * An-, Einbindung und Vernetzung der angrenzenden Stadtquartiere
- * Herstellung attraktiver Fußgängerverbindungen
- * Herstellung einer attraktiven Fahrradinfrastruktur entlang der B 14 bzw. des City-Rings
- * Reduzierung der Flächen für den motorisierten Individualverkehr (z.B. durch die Infragestellung von Verflechtungs- oder Ausfädelspuren)
- * Durchgängige Begrünung der neuen Stadträume
- * Berücksichtigung von Maßnahmen für die Klimaanpassung und eine klimagerechte Stadtentwicklung
- * Sicherung der bestehenden Grünflächen und Ergänzung von mehr Grün im öffentlichen Raum

4. Lage und Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets

Das Wettbewerbsgebiet umfasst den Straßenraum der B 14 vom Schwanenplatztunnel bis zum Marienplatz sowie die angrenzenden Seitenräume/Gehwegbereiche von Fassade zu Fassade. Die umgebende raumprägende Stadtstruktur ist in das städtebauliche und gestalterische Gesamtkonzept mit einzubeziehen. Dies gilt speziell für angrenzende Plätze und einmündende Straßenabschnitte (u.a. Paulinenbrücke, Wilhelmsplatz, Torstraße, Charlottenstraße, Richard-von-Weizsäcker-Planie, Schillerstraße, etc.). Vorgaben zu aktuell laufenden Vorhaben im Randbereich der B 14 sind aufzunehmen.

Es soll ein Gesamtkonzept über die gesamte Länge des Stadtraums vom Marienplatz zum Schwanenplatz erarbeitet werden. Vertiefende Bereiche bilden die sechs Abschnitte

- * Portal Heselacher Tunnel - Österreichischer Platz
- * Österreichischer Platz - Wilhelmsplatz
- * Wilhelmsplatz - Charlottenplatz
- * Charlottenplatz - Gebhard-Müller-Platz
- * Gebhard-Müller-Platz – Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße
- * Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße – Portal Schwanenplatztunnel

die als zentrale Bereiche detaillierter betrachtet werden sollen und als Beispiele für die Umsetzungen in den Anschlussbereichen dienen.

5. Städtebauliche Vorgaben

Das Paradigma der autogerechten Stadt wurde in Stuttgart in den 60er Jahren exemplarisch umgesetzt. Mit dem Paradigmenwechsel hin zur lebenswerten Stadt, ist auch die Flächenverteilung der Verkehrsinfrastruktur in Frage zu stellen. Ausgehend von den schwächsten Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Kinder und ältere Menschen) stehen die Themen Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum an erster Stelle. Beides ist direkt verknüpft mit der Frage der Flächenverteilung.

Diese bildet das Fundament einer gelingenden Verkehrswende und ist gerade für die Verkehrsteilnehmer, die es zu stärken gilt, für Fußgänger wie auch für Fahrradfahrer von grundsätzlicher Bedeutung. Die Nutzung macht die Stadt. Urbanität entsteht, wo sich Menschen aller Milieus in einer Stadt ohne Einschränkung treffen können. Belebte Räume erhöhen das Sicherheitsgefühl und die Attraktivität. Der Perspektivwechsel startet daher bei den Verkehrsteilnehmern mit dem größten Sicherheitsbedürfnis, dem Fußgänger. Weitere Aspekte sind kurze Wege (Straßenquerungen) und die Qualität des öffentlichen

Raums. Dies betrifft Gehwege, Plätze und die Ermöglichung attraktiver Nutzungen gleichermaßen. Daher sind die Verkehrsflächen ausgehend von den Bedürfnissen der Fußgänger und Fahrradfahrer ausreichend zu bemessen und zu planen.

Mittelfristiges Ziel ist es, durch eine hohe Aufenthaltsqualität, attraktive Fuß- und Radwege und Raum für attraktive Nutzungen den Anteil nachhaltig mobiler Menschen am Modal-Split erheblich zu erhöhen. Die Gestaltungsidee kann die städtebaulichen Unterschiede der verschiedenen Straßenabschnitte unterstreichen. Die B 14 soll nicht mehr als trennende Schneise wahrgenommen werden, sondern als multifunktionale Mobilitätsachse mit städtebaulichen Qualitäten, deren Gestaltung Aufenthaltsfunktionen ermöglichen, die dem Raum heute fehlen.

Dabei sind die Talquerungen, als neue Bindeglieder und Brücken in allen Planungsabschnitten von wesentlicher Bedeutung. Das Bearbeitungsgebiet durchzieht den gesamten Innenstadtbereich. Dieser, unterteilt in die verschiedenen Planungsabschnitte, ist sehr heterogen hinsichtlich u.a. der vorhandenen Nutzungen, der Flächenverfügbarkeit, des Städtebaus der Öffentlichkeit, der Bedarfe und Potenziale. Die spezielle Charakteristik der einzelnen Planungsabschnitte soll durch das Gesamtkonzept aufgegriffen und herausgearbeitet und spezifische Lösungen angeboten werden. Im Folgenden werden die Planungsabschnitte kurz beschrieben:

1. Portal Heslacher Tunnel - Österreichischer Platz

Ausgangslage

Der Marienplatz wurde 2003 neugestaltet und hat sich seitdem zu einem Mittelpunkt des Lebens im Stuttgarter Süden entwickelt. Er ist Marktplatz, Veranstaltungs-, Aufenthalts- und Begegnungsort.

Der Abschnitt der B14 zwischen Marienplatz und Fangelsbachstraße ist gekennzeichnet durch einen relativ engen Straßenquerschnitt (ca. 17 m) und einzelnen Aufweitungen, Platzbereichen und Vorgärten. Zwischen dem Marienplatz und der Römerstraße befindet sich ein hoher Anteil an kleinteiliger, denkmalgeschützter Bausubstanz. In den Erdgeschossen sind in der Regel Sondernutzungen (Läden, Dienstleistung, Gastro, Vereinsräume etc.), ab dem 1. Obergeschoss überwiegend Wohnnutzung vorhanden.

Zwischen der Fangelsbachstraße und dem Österreichischen Platz weitet sich der Straßenraum mit den Rampen am Österreichischen Platz auf. Der Anteil an Büronutzung

und an großmaßstäblicher Bebauung nimmt zu, Wohnbebauung ist jedoch ebenfalls vorhanden.

Die Hauptstätter Straße, als 4-spurige Bundesstraße B 14 für das Auto konzipiert, lässt in den engeren Randbereichen des Abschnitts zwischen dem Marienplatz und dem Österreichischen Platz nur wenig Raum für andere Verkehrsteilnehmer. Enge Gehwege, die an vielen Stellen mit einem Spritzschutz aus Betonelementen abgetrennt sind, drängen Fußgänger förmlich an den Rand und lassen kaum Aufenthaltsqualität zu. Für die hier vorhandene Wohnbebauung bedeutet die B 14 hohe Immissionsbelastungen, Erschütterungen und geringe Wohnqualität.

Die B 14 trennt das Heusteig- und das Lehenviertel vom Marienplatz und von der Tübinger Straße, die in den letzten Jahren durch die Umwandlung in eine Fahrradstraße eine deutliche Aufwertung erfahren hat. Die Tübinger Straße hat sich zwischen dem Marienplatz und der Innenstadt nördlich der Paulinenbrücke zu einer lebendigen Straße mit Gastronomie, Läden und Dienstleistung entwickelt.

Das Verkehrsbauwerk Österreichischer Platz mit der angrenzenden Paulinenbrücke sind Relikte der Idee der verkehrsgerechten Stadt der 1950er Jahre. Durch die runde Form, die einem Kreisverkehr ähnelt, nimmt der Österreichische Platz einerseits viel Raum ein, andererseits hat er eine markante Gestaltung. Die Parkplatzflächen unter der Paulinenbrücke wurden 2018 teilweise aufgegeben und bislang vom Verein Stadtlücken e.V. mit experimentellen, partizipativen und nicht-kommerziellen Projekten bespielt. Die Flächen unter der Brücke haben sich in Richtung Tübinger Straße temporär zum öffentlicher Ort des Miteinanders, des Austauschs, der Kultur und der Geselligkeit entwickelt. Für die verbliebene Parkplatznutzung unter der Brücke und unter dem Österreichischem Platz kann die Frage der weiteren Notwendigkeit mittelfristig gestellt werden.

Entwicklungspotenziale

Die Trennwirkung der B 14 soll für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Quartieren beidseits der Straße aufgehoben werden. Die Verbindung der südöstlich der B 14 gelegenen Viertel (Lehen- und Heusteigviertel) zur Tübinger Straße und zum Marienplatz sollen gestärkt werden. Der Straßenraum soll gestalterisch aufgewertet werden. Ziel muss sein, die Aufenthaltsqualität für Fußgänger, aber auch die Wohnqualität für die direkten Anwohner zu verbessern.

Der Platzbereich vor den Gebäuden Hauptstätter Straße 111 und 107 wurde vor wenigen Jahren teilweise neugestaltet. Vor dem Gebäude Hauptstätter Straße 107 wurde das Vorfeld noch nicht umgestaltet. In diesem Abschnitt fehlt ein straßenbegleitendes Gehweg, das Vorfeld hat insgesamt Parkplatzcharakter. Eine einheitliche Gestaltung des Vorfelds wird angestrebt. Es ist zu prüfen, ob auf die Unterführung im Kreuzungsbereich der Fangelsbachstraße zugunsten eines Überwegs verzichtet werden kann.

Es ist zu prüfen, inwieweit der Österreichische Platz mit der angrenzenden Paulinenbrücke verkehrlich und gestalterisch verbessert werden und in die Stadtstruktur eingebunden werden kann. Für die untere Ebene, die von der Tübinger Straße bzw. von der Paulinenstraße (unten) erschlossen ist, werden neue Nutzungen gesucht. Es bestehen Überlegungen dort, auf Teilflächen oder auf der ganzen Fläche, einen kooperativen Stadtraum mit kulturellen, gastronomischen, sozialen, künstlerischen und/oder sportlichen Nutzungen zu entwickeln. Denkbar sind jedoch auch klassische gewerbliche oder gastronomische Nutzungen oder eine Kombination mit einem kooperativen Stadtraum. Bauliche Veränderungen, Ergänzungen oder Einbauten sind denkbar. Eine bessere Anbindung der unteren Ebene für Fußgänger aus dem Heusteigviertel (aus Richtung Immenhofer Straße) ist anzustreben.

2. Österreichischer Platz – Wilhelmsplatz

Ausgangslage

Dieser mit ca. 400 m relativ kurze Planungsabschnitt wird flankiert von dem Heusteigviertel und dem Gerberviertel. Beide Viertel sind geprägt von kleinteiliger Wohnbebauung mit gewerblichen Einheiten in den Erdgeschosszonen. Während das Heusteigviertel noch eine fast durchgängige historische Bausubstanz aus der Gründerzeit aufweist, war das Gerberviertel stärker zerstört und wurde in der Nachkriegszeit im Stil der 90er Jahre wieder aufgebaut. Beiden Viertel gemein sind die teilweise riegeleartigen Bürogroßbauten, die die Wohnviertel gegenüber der B14 abschirmen und so die physische Trennung der Stadt durch die Stadtautobahn auch städtebaulich und architektonisch unterstreichen. Querungen sind nur an den Knotenpunkten, den „Plätzen“ und den U-Bahn Zugängen möglich. Gerade auf Seite des Gerberviertels ist die Aufenthaltsqualität durch die bis ins Erdgeschoss reichenden Büronutzungen und TG-Zufahrten nicht vorhanden, während auf Seite des Heusteigviertels verschiedene gewerbliche und gastronomische Betriebe ein Minimum an Belebung des öffentlichen Raums suggerieren.

Allein der Wilhelmsplatz bietet als ehemaliger Henkersplatz ausreichend Aufenthaltsfläche und wird für Wochenmärkte und Festivitäten genutzt. Jedoch ist auch dieser nur aus dem Heusteigviertel fußläufig direkt und gut erreichbar. Über den Wilhelmsplatz und die Olgastraße kann die neue Weinsteige (B27) als wichtige Verkehrsachse über Degerloch und zur A8 gut erreicht werden. Dies führt gerade zu den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Verkehrsaufkommen in den durch Wohnungsbau geprägten Gebieten des Heusteigviertels.

Entwicklungspotenziale

Die heute noch vorhandene Stadtstruktur lässt eine ehemals durchgängige Stadtstruktur erkennen. Der Untergrund würde eine Tieferlegung der B14 an dieser Stelle ermöglichen. Zusätzlich bieten die vorhandenen Flächen das Potential für eine grundsätzliche städtebauliche Neuordnung unter Berücksichtigung der Bedarfe an Grün- und Aufenthaltsflächen. Eine Umwandlung von Verkehrsfläche könnte einen urbanen Aufenthaltsraum in direkter Umgebung attraktiver innerstädtischer Wohnquartiere schaffen. Durchlaufende Querachsen könnten die Stadtquartiere wieder verbinden und durch kurze Wege eine neues Mobilitätsdenken befördern. Eine bessere städtebauliche Einbindung des Wilhelmsplatzes könnte die Funktion als Gelenk und verbindendes Element zwischen Heusteig- und Leonhardsviertel verbessern.

Ausgehend von dem prägnanten Verkehrsbauwerk des Österreichischen Platzes bietet die Topographie und die vorhandenen bereits heute mindergenutzten Flächen in diesem Abschnitt städtebauliche Potenziale für die Umgestaltung des öffentlichen Raums. Dabei sollten auch die Potenziale des bestehenden Verkehrsbauwerks Österreichischer Platz für Vernetzung und als öffentlicher innerstädtischer unkonventioneller Aufenthaltsraum untersucht werden. Mit dem Zielbeschluss der „lebenswerten Innenstadt“ werden Parkplätze innerhalb des City-Rings Stück für Stück zurückgebaut. Die Zufahrt zur Innenstadt vom Wilhelmsplatz über die Torstraße wird daher mittelfristig an Bedeutung verlieren.

Neben den wichtigen Querungen bietet die Umgestaltung der B 14 auch die Chance eines linearen durchgehenden Stadtboulevards für Fußgänger. Dies gilt auch für die Verbindung der gesamten Innenstadt mittels durchgängiger sicherer Fahrradwege. Im Kontext der Umgestaltung der B 14 sollte auch eine erhebliche Vereinfachung der Verkehrsführung mitgeplant werden. Dies gilt speziell für die Gestaltung von Kreuzungspunkten

und hinterfragt grundsätzlich die Notwendigkeit von Fahrspuren (u.a. Zu- und Abfahrten zu Tunnelröhren).

3. Wilhelmsplatz – Charlottenplatz

Ausgangslage

Hier handelt es sich um den zentralsten Planungsabschnitt. Dieser ca. 600 m lange Abschnitt der B 14 teilt die historische Innenstadt, das sogenannte Kernstadtoval von der ersten Stadterweiterung, der Leonhardsvorstadt, die gegen Ende des 14. Jahrhunderts um die Leonhardskirche entstand. Ehemals als Straßenplatz geplant hatte sich die Hauptstätter Straße bis zum Krieg zu einem sehr belebten Marktplatz entwickelt. Die heute noch auf Seiten des Leonhardsviertels fast durchgängig erhaltene kleinteilige historische Bebauung mit Gebäuden aus verschiedenen Epochen rahmte den Platz bis in die Kriegszeit.

In der Nachkriegszeit wurden viele der auch nur halbzerstörten Gebäude nicht wiederaufgebaut, sondern mussten der neuen Stadtautobahn weichen. Auf Seite der Kernstadt entstand in den 80ern das Schwabenzentrum als fast 300 m lange Großstruktur als Büro und Geschäftsgebäude unterteilt in 4 Baublöcke. Diese nehmen die vorhandenen Stadtstrukturen und Straßenbezüge auf, so dass Sichtbeziehungen auch zur Vorstadt gegeben sind. Außer an den Kreuzungspunkten ist eine oberirdische Querung nur auf Höhe der Leonhardskirche möglich. Unterirdische fußläufige Verbindungen bestehen im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Rathaus. Die Ränder entlang dieses Planungsabschnitts aufgrund der unwirtlichen Situation und teilweise fehlender Gehwege (entlang des Breuninger Parkhauses), nicht sehr stark belebt.

Ausgenommen hiervon ist die Quartierskante des Leonhardsviertels mit seiner sich gut entwickelnden Gastronomie und Jazzkneipen sowie die öffentlichen Flächen entlang des neu entstandenen Dorotheenquartiers und des ehemaligen Waisenhauses, dem heutigen Ifa-Gebäude (Institut für Auslandsbeziehungen). Der Charlottenplatz ist einer der Hauptverkehrsknotenpunkte des City-Rings. Hier kreuzen sich die am stärksten befahrensten Bundesstraßen Stuttgarts, B 14 und B 27. Die sich hier anschließende Planie bildet die Querspange zur westlichen Seite des City-Rings. Eine Querung des Charlottenplatzes ist vor allem für Fußgänger und Fahrradfahrer umständlich und zeitraubend.

Entwicklungspotenziale

Mit dem Neubau des Dorotheenquartiers wurden historische Stadtstrukturen wiederaufgenommen. So kann man heute wieder entlang der Sporerstraße über die

B 14 hinweg in die Rosenstraße des Bohnenviertels sehen. Eine Querung ist heute allerdings noch nicht möglich. Grundsätzlich wird speziell in diesem Planungsabschnitt angestrebt, die Trennung von Kernstadt und Leonhardsvorstadt mit seiner in Stuttgart einzigartigen historischen kleinteiligen Stadtstruktur, aufzuheben um sich so wieder einer historischen Verbindung zur Kernstadt anzunähern. Die Aufwertung des öffentlichen Raums soll somit auch die Erdgeschosszonen in diesem zentralen städtischen Bereich neu beleben. Die geplante mittelfristige Neuordnung des Züblinareals, Umgestaltung im Rahmen der IBA etc., welches heute noch durch das Breuninger Parkhaus belegt ist, soll diese Ziele auch städtebaulich unterstützen. Es gibt Überlegungen; hier ein neues Haus für Film und Medien zu bauen.

Gerade in diesem Planungsabschnitt sind die Maßnahmen einer Umgestaltung des Verkehrsraumes daran zu orientieren, einen verbindenden Stadtraum zu schaffen. Gefragt sind innovative Ansätze einer Mobilität, die den öffentlichen Raum als lebendigen und Stadt- und Aufenthaltsraum in den Vordergrund stellen. Im Kontext der Umgestaltung der B 14 sollte auch eine erhebliche Vereinfachung der Verkehrsführung mitgeplant werden. Dies gilt speziell für die Gestaltung des Charlottenplatzes und hinterfragt grundsätzlich die Notwendigkeit von Fahrspuren und Querverbindungen. Damit einhergehen soll auch die Aufwertung der unteren Charlottenstraße.

Neben den wichtigen Querungen bietet die Umgestaltung der B 14 auch die Chance eines linearen durchgehenden Stadtboulevards für Fußgänger. Dies gilt auch für die Verbindung der gesamten Innenstadt mittels durchgängiger sicherer Fahrradwege.

4. Charlottenplatz - Gebhard-Müller-Platz

Ausgangslage

Dieser ehemals von Gründerzeithäusern geprägte Planungsabschnitt wurde nach den Zerstörungen des 2. Weltkriegs durchgängig neu geordnet. Alleine die Staatstheater, das Katharinenstift sowie das Stadtpalais waren noch erhalten bzw. wurden wiederaufgebaut. Entstanden ist ein Stadtraum, der landläufig als Kulturmeile bezeichnet wird und geprägt ist durch eine bemerkenswerte Dichte herausragender Kulturbauten. Beginnend am Charlottenplatz mit, dem u.a. neu sanierten Stadtpalais und dem Ifa-Gebäude, über die Landesbibliothek, das Hauptstaatsarchiv, der Musikhochschule, den Staatsgalerien und den Staatstheatern bis hin zum Planetarium jenseits des Gebhard-Müller-Platzes.

Gerade hier befindet sich der am stärksten befahrene Abschnitt der B 14. Die Wahrnehmung der vorhandenen Einrichtungen wird durch die hochfrequentierte Stadtautobahn erheblich beeinträchtigt. Querungen sind oberirdisch lediglich an den Kreuzungen und ergänzend über eine mittig angeordnete Fußgängerunterführung zwischen Oper und Landtag möglich. Vorhandene Querachsen wie z.B. die Eugensstaffel und die Ulrichstraße enden abrupt an der B 14. Die ehemals großzügige Zugangsseite zur Oper wurde durch den Bau der B 14 zerstört. Aus Platzgründen wurde der den Eingang dominierende Schicksalsbrunnen in den Schlossgarten versetzt.

Die Stadtautobahn und der Bau des fast 100 m langen Kulissengebäudes manifestieren eine fabrikhafte Anmutung der Rückseite der Staatstheater. Zusammen mit der Turnhalle des denkmalgeschützten Gebäudes des Königin-Katharina-Stift-Gymnasiums bildet das Kulissengebäude das unpassende Gegenüber der Alten Staatsgalerie und bilden den undefinierten Auftakt zur Kulturmeile. Dominiert wird der Ort durch den Verkehrsknoten des Gebhard-Müller-Platzes und Hauptverkehrsstraßen, die fast bis an die Hausfassaden heranreichen.

Entwicklungspotenziale

Mit Fertigstellung des Erweiterungsbaus der Landesbibliothek bietet sich die Chance den bereits angedeuteten baumbestandenen Boulevard in Richtung Charlottenplatz zu ergänzen und einen Vorplatz für das Stadtpalais zu schaffen. Durch die Schaffung von einladenden Vorflächen wird neben einer neuen Aufenthaltsqualität auch die Sichtbarkeit der Kultureinrichtungen und die Erreichbarkeit verbessert.

Ergänzt durch verbesserte Querungsmöglichkeiten werden die Kultureinrichtungen östlich der B 14 Teil des Kulturquartiers, welches den Akademiegarten, das Neue Schloss, das Kunstmuseum, die Kunstgalerie und den oberen Schlossgarten mit einbezieht. Gerade die anstehende Sanierung der Oper und der geplante Neubau und Erweiterung des Kulissengebäudes bieten die Chance den städtebaulichen Auftakt in das Kulturquartier architektonisch neu zu definieren und auch die Möglichkeit den neu gestalteten öffentlichen Raum mit neuen Nutzungen zu bespielen (separater Wettbewerb). Gleiches gilt für die neu zu gestaltende Zugangssituation des Königin-Katharina-Stift. Mit der mittelfristig geplanten Schließung der Schillerstraße für den Durchgangsverkehr des City-Rings und der Verlegung der Querspange Richtung Wolframstraße bietet sich die Möglichkeit den Stadtraum des Gebhard-Müller-Platzes und den Auftakt in das Kulturquartier städtebaulich zu gestalten. Durch

die Neugestaltung der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie und den an dieser Stelle geplanten neuen direkten Zugang zum neuen Stuttgarter Hauptbahnhof, entsteht ein neuer Mobilitätspunkt, der vor allem auch für Fußgänger und Fahrradfahrer an Qualität gewinnen soll.

Der Akademiegarten hat eine wichtige Funktion für das Stadtklima und ist deshalb von Gebäuden freizuhalten.

Die zahlreichen anstehenden und bereits laufenden städtebaulichen Maßnahmen bieten die Chance einer gänzlichen Neuentwicklung dieses Stadtraums. Flächen für Fußgänger mit einem hohen Maß an Aufenthaltsqualität sowie Raum für weitere nachhaltige Mobilitätsformen fordern eine Neuverteilung des öffentlichen Raums und bieten die Grundlage für ein sich veränderndes Mobilitätsverhalten. Im Kontext der Umgestaltung der B 14 sollte auch eine erhebliche Vereinfachung der Verkehrsführung mitgeplant werden. Dies gilt speziell für die Gestaltung des Gebhard-Müller-Platzes und hinterfragt grundsätzlich die Notwendigkeit von Fahrspuren.

Neben den wichtigen Querungen bietet die Umgestaltung der B 14 auch die Chance eines linearen durchgehenden Stadtboulevards für Fußgänger. Dies gilt auch für die Verbindung der gesamten Innenstadt mittels durchgängiger sicherer Fahrradwege.

Der Fahrradverkehr in der Tallängsachse verläuft heute auf der Hauptradroute 1 durch den Oberen Schlossgarten. Die Parkanlage wird stark von Fußgängern, Joggern und Radfahrer genutzt. Durch den gemeinsamen Fuß- und Radweg kommt es in diesem Abschnitt immer wieder zu Konflikten.

5. Gebhard-Müller-Platz – Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße

Ausgangslage

In diesem ca. 900 m langen Planungsabschnitt liegt die Willy-Brandt-Straße, die Am Neckartor in die Cannstatter Straße übergeht. Das Neckartor ist u.a. bekannt, da hier regelmäßig die höchsten Emissionswerte in Stuttgart gemessen werden. Gerade die Willy-Brandt-Straße hat sich über die Zeit stark verändert. Wie auch die heutige Kulturmeile war dieser Abschnitt noch bis lange nach Ende des Krieges geprägt von einer kleinteiligen Bebauung durch Gebäude der Gründerzeit. Lediglich die beiden denkmalgeschützten Gebäude Willy-Brandt-Straße 8 und 12 sind noch zu sehen.

Auch aktuell gibt es, vor allem ausgelöst durch das Projekt S21, viele Veränderungen in diesem Straßenabschnitt. Zwischen Planetarium und Gebhard-Müller-Platz wird ein neuer Zugang zum neuen Tiefbahnhof entstehen. In dem gleichen Bereich entsteht die neue teilweise offene Stadtbahn Haltestelle Staatsgalerie. Zusätzlich ist an der Einmündung Landhausstraße ein Schwallbauwerk der Deutschen Bahn geplant. Die heute für die Baustelleneinrichtung genutzten Flächen an der Zufahrt zum Wagenburgtunnel werden frei, sind aber teilweise auch zukünftig als Rettungsflächen für die DB freizuhalten. Im Bereich der B 14 wird die Rampe zur Unterführung des Gebhard-Müller-Platzes Richtung Neckartor verlegt.

Aufgrund dieser laufenden Maßnahmen bedarf es in diesem Bereich einer vertieften städtebaulichen Auseinandersetzung mit dem Ort, seiner Bedeutung und Qualitäten, vor allem hinsichtlich der neuen zentralen Funktionen. In diesem Planungsabschnitt mischen sich kleinpazellierte Grundstücke mit vorwiegender Wohnnutzung im Quartier und großvolumigen riegelartigen Büro- und Hotelbauten entlang der B 14.

Einige wichtige Institutionen sind hier versammelt: Das Ministerium für ländlichen Raum und Verbraucherschutz, das Innenministerium sowie das Amtsgericht am Neckartor, ergänzt durch das Le Meridien, einem 5 Sterne Hotel mit ca. 300 Zimmern und mehreren Tagungssälen. Wie in Planungsabschnitt 1 reichen die Fahrbahnen, getrennt nur durch einen schmalen Gehweg, in der Wahrnehmung teilweise bis an die Gebäude heran. Ebenso ist die Vorfahrt des Hotels für Fußgänger und Fahrradfahrer nur schwer passierbar.

Dieser Abschnitt ist gänzlich von Autoverkehr dominiert. Flächen für Fußgänger und Fahrradfahrer sind im Prinzip nicht vorhanden. Die Kreuzung am Neckartor mit Zufahrtsmöglichkeiten in die Kernerstraße bzw. in die Neckarstraße ist unübersichtlich, gerade für Fußgänger und Fahrradfahrer. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger bestehen oberirdisch derzeit nur an den beiden Kreuzungspunkten und auch im Zugangsbereich der Stadtbahnhaltestelle Neckartor. Hier besteht für Fahrradfahrer auch eine unterirdische Querungsmöglichkeit.

Entwicklungspotenziale

Der Stadtraum, gerade im Bereich des Gebhard-Müller-Platzes, bedarf im Hinblick auf die vorhandenen Nutzungen (Auftakt zur Kulturmeile), Nähe zur neuen John Cranko Schule und einer neuen Zentralität durch den entstehenden Bahnhofszugang einer städtebaulichen Neuordnung. Die Blickachsen (u.a. vom Balkon von der Urbanstraße entlang der Schillerstraße) können

hier eine wichtige Rolle spielen. Die Nähe zum Schlossgarten und die entlang der Willy-Brand-Straße an mehreren Stellen direkten Zugangsmöglichkeiten sind enorme Potenziale für eine Vernetzung der Stadtteile und eine Durchgrünung der Stadt. Die Bedeutung der vorhandenen Nutzungen und Einrichtungen kann zusätzlich Chance sein für die Sichtbarkeit einer neuen Mobilität. Eine Erreichbarkeit der Ministerien und Institutionen wäre aufgrund der zentralen Lage und guten Anbindung autofrei möglich. Mit dem Angebot neuer Aufenthaltsflächen kann hier eine neue Urbanität entstehen, belebt durch die umgebenden Nutzungen, Wohnen, Hotel, Institutionen (Ministerien) und Planetarium, die unmittelbare Nähe zum Schlossgarten und die sehr gute Anbindung durch den ÖNPV.

Neben den wichtigen Querungen bietet die Umgestaltung der B 14 auch die Chance eines linearen durchgehenden Stadtboulevards für Fußgänger. Dies gilt auch für die Verbindung der gesamten Innenstadt mittels durchgängiger sicherer Fahrradwege. Der Fahrradverkehr in der Tallängsachse verläuft heute auf der Hauptradroute 1 durch den Unteren Schlossgarten. Die Parkanlage wird stark von Fußgängern, Joggern und Radfahrer genutzt. Durch den gemeinsamen Fuß- und Radweg kommt es in diesem Abschnitt immer wieder zu Konflikten. Im Bereich des neuen Bahnhofzugangs sind Taxistellplätze unterzubringen.

Im Kontext der Umgestaltung der B 14 sollte auch eine erhebliche Vereinfachung der Verkehrsführung mitgeplant werden. Dies gilt speziell für die Gestaltung der Kreuzung am Neckartor und hinterfragt grundsätzlich die Notwendigkeit von Fahrspuren.

6. Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße – Portal Schwanenplatztunnel

Ausgangslage

Der Teilbereich, in dem die Bundesstraße entlang des Schlossgartens verläuft, erstreckt sich vom Neckartor im Südwesten bis zum Schwanenplatztunnel im Nordosten. Kennzeichnend für diesen circa 1,5 Kilometer langen Abschnitt ist die Lage zwischen Park und Stadt. Weitere Charakteristika sind die starke Abgrenzung vom restlichen Stadtraum und die regelmäßigen Stauungen im Berufsverkehr.

In diesem Abschnitt wird die Bundesstraße von nur einer Straße gekreuzt, der Heilmannstraße. Zwei weitere Straßen, die Heinrich-Baumann-Straße und die Villastraße, schließen einseitig an die Bundesstraße an. Dieser Teilbereich besitzt nur wenige Kreuzungspunkte. Auf der gesamten Strecke gibt es nur zwei Querungsmöglichkeiten

für Fußgänger und Radfahrer in Form von Brücken. Der Fahrradverkehr in der Tallängsachse verläuft heute auf der Hauptradroute 1 durch den Unteren Schlossgarten. Die Parkanlage wird stark von Fußgängern, Joggern und Radfahrer genutzt. Durch den gemeinsamen Fuß- und Radweg kommt es in diesem Abschnitt immer wieder zu Konflikten.

Circa ein Fünftel der 3-Kilometer-langen, beidseitigen Straßenkanten haben Gehwege. Diese werden jedoch nicht für Zugänge zu den Gebäuden benötigt, mit Ausnahme der Wohnhäuser Am Neckartor 18 + 20. Auf der Parkseite ist die Straße nicht zugänglich, da sie von einer Lärmschutz-Wand begleitet wird. Diese Wand stellt eine visuelle Barriere zwischen Straße und Park dar. Trotz ihrer Höhe von circa 3 Metern ist die Lärmbelastung innerhalb des Parks erheblich. Durch die fehlenden Wegeverbindungen und die Lärmschutz-Wand wird der Park zu einem langen, schlauchartigen Erholungsraum, der seine wichtigsten Zugänge an den schmalen Seiten hat.

Unter der Bundesstraße liegt der Nesenbach-Kanal. Mit einer Breite von bis zu 7,6 m und einer Höhe von bis zu 4,4 m verläuft er unter der Fahrspur Richtung Innenstadt auf der Seite des Parks. In der Kurve der Bundesstraße, vor dem Gebäude Am Neckartor 2 (ADAC), schwenkt der Kanal unter die Fahrbahn ein und verläuft unter dieser bis zur Höhe der Haltestelle Mineralbäder. Außer dem Wasser des Nesenbachs wird auch das Schmutzwasser über diesen Kanal abgeleitet. Bei einer Tieferlegung der Straße muss der Umgang mit diesem Kanal berücksichtigt werden.

Die Nutzungen auf der bebauten Seite der Straße sind durchmischt und teilen sich grob in vier Abschnitte auf. Vom Neckartor kommend beginnt der erste Abschnitt mit Wohnhäusern und einem Studenten-Wohnheim. Im zweiten Abschnitt folgt ein Autohaus mit Büros und einer Tankstelle. Im dritten Abschnitt ist die Abfallwirtschaft angesiedelt, die mit Büros und Betriebshof an die Straße anschließt. Im vierten Abschnitt folgt ein Grünstreifen, in dessen Mitte sich Künstlerwohnungen befinden.

Entwicklungspotenziale

Die Vernetzung zwischen Park und Stadt, sowie die Aufwertung der Parkkante gehören zu den wichtigsten Entwicklungszielen. Schon 1998 zielte der Rahmenplan Stöckach darauf ab, die Verbindung zwischen Stuttgart-Ost und dem Schlossgarten zu stärken. Neben den fehlenden Wegeverbindungen wird die heutige Parkkante

vor allem durch eine Lärmschutz-Wand bestimmt. Die Gestaltung der Parkkante und der Umgang mit der Lärmschutz-Wand sind Gegenstand des Wettbewerbes.

Der Handlungsbedarf für diesen Teilabschnitt der Bundesstraße beschränkt sich daher nicht nur auf den Umgang mit der Straße, sondern bezieht auch die Art, wie der Park auf den Stadtteil trifft, mit ein. Im Zuge der Umgestaltung sollte die Hauptradroute 1 als separater (Schnell)radweg geprüft bzw. mitgedacht werden. Folgende Fragestellungen sollten für diesen Abschnitt beantwortet werden. Welche Längs- und Querverbindungen gibt es? Welche Nutzungen sind an der Parkkante denkbar? Wie wird die trennende Wirkung der Straße aufgehoben?

Das neue Rosensteinquartier, das durch die Tieferlegung des Hauptbahnhofes entsteht, wird stark mit dem Park vernetzt sein und auch das dahinterliegende Nordbahnhof-Quartier an die Grünflächen anbinden. Im Umgang mit der Bundesstraße sollten auch diese neue städtische Situation und die Verbindung zwischen Stuttgart-Ost und dem Rosensteinquartier berücksichtigt werden.

Wie auch in den anderen Bereichen dieses Wettbewerbs ist die Verkehrsführung in diesem Abschnitt der Bundesstraße unübersichtlich und für ortsunkundige teilweise schwer nachvollziehbar. Eine Linksabbiegerspur von der Bundesstraße in die Heilmannstraße existiert derzeit nicht. Durch die Verlegung des City-Rings in die Heilmannstraße wird es in Zukunft notwendig sein diese Verkehrsflüsse zu ermöglichen. Auch an anderen Kreuzungspunkten soll die Verkehrsführung geordnet werden. So wurde zum Beispiel bereits im Rahmenplan Stöckach skizziert, ob der Anschluss an die B 14 von der Villastraße in die Werderstraße verlegt werden soll. Hintergrund ist der direkte Anschluss der Hauptverkehrsstraße (Schwarzenbergstr. / Werderstr.) an die Bundesstraße, sowie die Möglichkeit Richtung Innenstadt abzubiegen. Diese Idee wird im Bezirk zum Teil kontrovers diskutiert.

6. Verkehrliche Vorgaben

Die B 14 ist die Hauptverkehrsstraße in der Tallängsachse und in der zentralen Innenstadt Teil des City-Rings. Dies führt zu einer starken Bündelungswirkung, zumal in den letzten Jahrzehnten in den benachbarten Stadtquartieren konsequenterweise umfangreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt wurden.

Damit soll bei der Umgestaltungsidee der einzelnen Straßenabschnitte der Entwurfsgedanke im Grundsatz konzeptionell darstellen, wie ein räumlicher und zeitlicher

Umbau der B 14, ausgehend von den vorhandenen Verkehrsbelastungen gestaltet bzw. organisiert werden kann, da bei der Umsetzung ein schrittweises Vorgehen erforderlich sein wird. Das Ziel, in der Innenstadt künftig deutlich weniger Verkehr abwickeln zu wollen, muss in den Planungsansätzen jedoch klar hinterlegt sein. Entscheidend ist also eine Variabilität der Entwurfsidee, die auch eine Anpassung an Verkehrsmengen ermöglicht, die nur noch ca. 50 % der heutigen Verkehrsmengen bzw. der heutigen Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr betragen. Ansätze hierzu können multifunktionale Seitenräume sein oder eine Dimensionierung, die sich bezüglich ihrer Leistungsfähigkeitsbeurteilung an vorhandene Grenzen annähert und in der weiteren Umsetzung flexibel Reduzierungen des Verkehrsraums zulässt.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die Qualitäten des öffentlichen Raums für Fußgänger und Radfahrer. Die Führung des Radverkehrs in der Tallängsachse ist zur Erschließung der Seitenräume ebenso wichtig wie die Schaffung eines attraktiven Bereichs für Fußgänger. Bestandteil der Querschnittsbetrachtungen müssen daher auch Flächen sein, die künftig für Radschnellwege genutzt werden können. Die Potenziale in den Seitenräumen ermöglichen zusätzliche Flächen, durch die die Anlieferung der Gebäude ebenso gewährleistet ist wie Angebote für die Außen-gastronomie, die Bestandteil des Konzepts sein sollte.

Die Entwurfsidee muss so gestaltet sein, dass sie in Abschnitten bzw. für einzelne Kreuzungen umgesetzt werden kann. Bauabschnitte müssen in der bestehenden Bau- und Verkehrsstruktur abgebildet werden können.

7. Weitere Rahmenbedingungen/Bürgerbeteiligung

Die Zukunft der B 14 und der „Kulturmeile“ als Teil des Cityrings wird in der Stadtgesellschaft intensiv und kontrovers diskutiert. Im Dezember 2017 hat zu diesem Thema bereits eine erste öffentliche Veranstaltung zur Entwicklung der B 14 im Wilhelmshaus stattgefunden. Im Juli 2018 folgte eine weitere Bürgerbeteiligung zum Wettbewerb. Diese hatte zum Ziel, die planerischen Grundlagen des städtebaulichen Wettbewerbs öffentlich zu diskutieren. Die unterschiedlichen Interessen und Ansprüche sollen dabei offengelegt und zum Ausgleich gebracht werden. Ergänzend zur Bürgerbeteiligung hatten alle Stuttgarter auch die Möglichkeit, in einem Onlineforum ihre Ideen und Vorschläge einzubringen. In deren Ergebnis wurde die Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets neu gefasst und ausgeweitet. Die erarbeiteten Ideen und

Ansätze, der bereits durchgeführten Bürgerbeteiligung in 2018, sind bei der Bearbeitung des Wettbewerbs zu berücksichtigen. Die Unterlagen werden den Teilnehmern als Anlage zur Verfügung gestellt.

Die interessierten Bürger, die sich bereits 2018 beteiligt hatten, wurden im Juli und Oktober 2019 eingeladen sich an der Vorbereitung des Wettbewerbs zu beteiligen. Hierzu fanden zwei diskussionsfreudige Abende statt mit Anregungen und Hinweisen die in den Auslobungstext einfließen. Auch als Sachverständige werden Personen der Bürgerbeteiligungsgruppe im Preisgericht beim Wettbewerb vertreten sein.

Nach Abschluss des Verfahrens soll voraussichtlich im Sommer 2020 eine öffentliche Ausstellung der Arbeiten erfolgen. Auch die weitere Bearbeitung und Überprüfung der Ergebnisse nach dem Wettbewerb, durch die Vergabe von Machbarkeitsstudien, soll durch eine umfangreiche Bürgerbeteiligung begleitet werden.

ENTWURF