

Stellvertreter

Björn Peterhoff, Stuttgart
Dr. Carl-Christian Vetter, Stuttgart
Jürgen Zeeb, Stuttgart
Dr. Michael Mayer, Stuttgart
Thorsten Puttenat, Stuttgart

Sachverständige Berater/-innen

Charlotta Eskilsson, Stuttgart
Raiko Grieb, Stuttgart
Veronika Kienzle, Stuttgart
Jochen Hutt, Stuttgart
Heike Fuss, Stuttgart
Margarete Maier-Reichert, Stuttgart
Nicola Poppitz, Stuttgart

Vorprüfung/Assistenz und Protokoll

Winfried Börner, Stuttgart
Hanna Degen, Stuttgart
Melanie Döllgast, Stuttgart
Johannes Dörle, Stuttgart
Silke Drautz, Stuttgart
Heike Ebinger, Stuttgart
Ulrike Faßnacht, Stuttgart
Dominik Fels, Stuttgart
Claudia Fuhrich, Stuttgart
Alberto Gutierrez, Stuttgart
Stefan Haag, Stuttgart
Tilman Häcker, Stuttgart
Martin Hasenäcker, Stuttgart
Susanne Hämke, Stuttgart
Jasmin Hofgärtner, Stuttgart
Steffen Leidl, Stuttgart
Diana Meierhofer, Stuttgart
Christiane Mussotter, Stuttgart
Sabine Preiss, Stuttgart
Robin Renner, Stuttgart
Ina Rund, Stuttgart
Martina Simacher, Stuttgart
Bertram Till, Stuttgart
Christine Tritschler, Stuttgart
Rainer Wallisch, Stuttgart
Tanja Werner, Stuttgart
Angelika Wiegand, Stuttgart

Für die entschuldigte Frau Professor Reicher wird Herr Professor Lohrberg als stimmberechtigten Fachpreisrichter einstimmig gewählt. Der stimmberechtigte Sachpreisrichter, Herr Stadtrat Körner, wird ab 17:00 Uhr von Herrn Stadtrat Puttenat vertreten.

Das Preisgericht ist damit beschlussfähig.

Der Vorsitzende versichert sich, dass alle Jurymitglieder bis zum Tag des nichtoffenen städtebaulichen Planungswettbewerbs weder Kenntnis von einzelnen Wettbewerbsleistungen erhalten, noch mit Teilnehmern einen Meinungs austausch über die Wettbewerbsaufgabe geführt haben. Alle Anwesenden werden gebeten, während des Preisgerichts Äußerungen über vermutliche Verfasser zu unterlassen und die Beratung vertraulich zu behandeln.

Danach erfolgt der formale Bericht der Vorprüfung.

Formaler Bericht

Alle 23 Arbeiten wurden fristgerecht zum 15. Juli 2020 abgegeben. Formal muss keine Arbeit ausgeschlossen werden, jedoch hat der Teilnehmer mit der Tarnzahl 1283 keine Verfassererklärung eingereicht. Die Wettbewerbsleistungen aller Verfasser ermöglichen eine fachliche Diskussion und Bewertung.

Fachliche Prüfung

Die fachliche Vorprüfung bezieht sich auf die in der Auslobung benannten Schwerpunkte der Wettbewerbsaufgabe. Zur Beurteilung durch das Preisgericht waren folgende Kriterien benannt:

- 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 Ergebnisse aller unter diesen Oberbegriffen zusammengefassten Einzelprüfpunkte sind an der jeweiligen Arbeit abzulesen.

Sämtliche Arbeiten werden digital und wertfrei im Überblick von der Vorprüfung im Plenum erläutert.

Anschließend tritt die Jury – aufgeteilt in drei Gruppen (mit jeweils Vertretern der Fach- und Sachpreisrichter sowie Sachverständigen) – vor die Wettbewerbsbeiträge. In einem **Informationsrundgang** werden die Arbeiten sachlich neutral vorgestellt und ausführlich sowie wertfrei erläutert. Dabei erhält die Jury einen ersten Überblick über Inhalte und Schwerpunkte der jeweiligen eingereichten Wettbewerbsbeiträge.

Zu Beginn des **ersten Wertungsrundgangs** weist der Vorsitzende darauf hin, dass für den Ausschluss einer Arbeit Einstimmigkeit erforderlich ist.

In einem **ersten Wertungsrundgang** werden die Arbeiten mit den Tarnzahlen 1264, 1265, 1270 und 1271 einstimmig ausgeschieden. Deutliche konzeptionelle Mängel und mangelnde Konsequenz in den vorgeschlagenen Maßnahmen können die Jury nicht überzeugen.

Nach intensiver inhaltlicher Diskussion schließt das Preisgericht im **zweiten Wertungsrundgang** nachstehende Arbeiten wie folgt aus:

Tarnzahl 1262	einstimmig
Tarnzahl 1263	15 : 4 Stimmen
Tarnzahl 1266	15 : 4 Stimmen
Tarnzahl 1267	15 : 4 Stimmen
Tarnzahl 1268	14 : 5 Stimmen
Tarnzahl 1272	einstimmig
Tarnzahl 1273	10 : 9 Stimmen
Tarnzahl 1274	einstimmig
Tarnzahl 1275	einstimmig
Tarnzahl 1276	16 : 3 Stimmen
Tarnzahl 1277	15 : 4 Stimmen
Tarnzahl 1279	einstimmig
Tarnzahl 1280	18 : 1 Stimmen
Tarnzahl 1281	12 : 7 Stimmen
Tarnzahl 1283	einstimmig
Tarnzahl 1284	18 : 1 Stimmen

Diese Arbeiten konnten nicht überzeugen wegen z. B. konzeptioneller Mängel, nicht überzeugender Verkehrsführung, uneinheitlicher/häufig wechselnder Gestaltungsmotive, klimatologischen Defiziten infolge nicht geeigneter Nachverdichtung. Auch wurde z. T. die Aufenthaltsqualität im Mittelbereich der B14 kritisch hinterfragt. Die Kurzbeurteilungen sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Somit verbleiben in der **Engeren Wahl** die Arbeiten

Tarnzahl 1269
Tarnzahl 1278
Tarnzahl 1282

Es werden zwei Rückholanträge für die Arbeiten mit den Tarnzahlen 1273 und 1281 gestellt. Nach intensiver inhaltlicher Diskussion stellt der Vorsitzende Gmür nacheinander die Arbeiten zur Abstimmung:

Tarnzahl 1273	1 : 18 Stimmen und
Tarnzahl 1281	1 : 18 Stimmen.

Damit erhöht sich die Teilnehmerzahl der **Engeren Wahl** um zwei Arbeiten auf insgesamt fünf Arbeiten.

Es wird vereinbart, dass alle fünf Arbeiten in einer Gruppe – bestehend aus Stadtplaner, Verkehrsplaner, Landschaftsplaner und Sachpreisrichter – am Mittwoch, 16.09.2020, ab 8:30 Uhr, ausführlich beschrieben werden sollen.

Alle schriftlichen Beurteilungen der 5 Wettbewerbsarbeiten sollen um 10:00 Uhr im gesamten Plenum verlesen, diskutiert und verabschiedet werden.

Die ausgeschiedenen Wettbewerbsbeiträge werden von Herrn Dr. Kron, Frau zur Brügge und Frau Fuhrich in einer knappen Zusammenfassung (Anlage 1) beschrieben.

Herr Gmür schließt die Sitzung um 19:30 Uhr.

Am **16. September 2020, ab 8:30 Uhr** findet die schriftliche Beurteilung folgender Arbeiten statt:

Tarnzahl 1269
Tarnzahl 1273
Tarnzahl 1278
Tarnzahl 1281
Tarnzahl 1282

Die entschuldigten stimmberechtigten Stadträte Kotz und Serwani werden durch die Stadträte Dr. Vetter und Peterhoff vertreten.

Im Plenum werden nachstehende Beurteilungen vorgelesen, intensiv diskutiert und wie folgt beschlossen:

Tarnzahl 1269

Der Entwurf entwickelt die B14 in Sequenzen, die präzise gesetzt sind und jede für sich mit spezifischen Qualitäten entwickelt wird.

Die Plätze rhythmisieren die Sequenzen und übernehmen die Ankerfunktion ins Quartier. Überzeugend sind die vielen Querbeziehungen, die ebenfalls in Raumsequenzen ausgearbeitet sind, z. B. Marktplatz – Leonhardsplatz – Leonhardsquartier; Stadtpalais – Stadtmuseum, Rückseite Oper etc.

Der Entwurf schlägt eine Lösung vor, die auf der ganzen Länge ohne Tunnelbauwerke auskommt. Die Verfasser nehmen die Verkehrsbauwerke in die Gestaltung auf und geben den heutigen Unorten eine neue Qualität. Gleichzeitig wird damit ein Stück Geschichte erhalten. Wo die Bauwerke für Parken und Logistik genutzt werden ist die Anbindung zu prüfen.

Zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz wird die geringe Fläche neu dimensioniert und zeigt ein mögliches Potential im Erdgeschoss. Die Engstelle wird geschickt durch Raumschaffung kleiner „Pocketparks“ erweitert.

Die neue Bebauung zwischen Österreichischem Platz und Leonhardskirche erweitert das Gerberviertel. Damit nimmt der Verfasser Bezug auf den historischen Stadtgrundriss ohne diesen rekonstruieren zu wollen, sondern indem sie die räumlichen Qualitäten der alten Stadt herausarbeiten. Dadurch wird zudem eine städtebauliche Entwicklungsfläche generiert, an einer Stelle, die dringend einer Aufwertung bedarf.

Durch die Verschmälerung der Hauptstätter Straße werden Österreichischer Platz, Wilhelmsplatz und Leonhardsplatz in ihren räumlichen Qualitäten erlebbar. Allerdings werden die geplanten drei Fahrspuren bis zum Charlottenplatz als nicht ausreichend erachtet.

Die Verlängerung der Gerber Straße bis zum Leonhardsplatz ist eine überraschende und wohltuende neue Verknüpfung zwischen Leonhardsvorstadt, Gerberviertel und Österreichischem Platz. Gleichzeitig wird dem Österreichischen Platz eine stadträumlich angemessene Dimension zurückgegeben.

Das IBA-Quartier wird gut eingebunden und schließt den Platz um die Leonhardskirche räumlich überzeugend ab.

Die Kreuzung am Charlottenplatz wird sehr selbstverständlich aufgewertet, ohne eine schwierige Verkehrssituation zu erzeugen. Die Achse vom Stadtpalais bis zum Kunstmuseum wird gut herausgearbeitet.

Ebenso selbstverständlich wird die sog. Kultur-Rambla gestaltet, mit großzügigen Doppelbaumreihen und Querungen an der richtigen Stelle. Die Rückseite der Oper wird durch eine Unterbrechung der Baumreihe und eine platzartige Gestaltung in Wert gesetzt.

Die Vernetzung Schloßstraße – Gebhard-Müller-Platz – Urbanstraße wird, begleitet von einer neuen baulichen Raumkante, zu einem Terrassenpark gestaltet, der eine Verknüpfung zum oberhalb liegenden Hangpark und der Urbanstraße herstellt.

In der Willi-Brandt-Straße wird das Motiv der Rambla in reduzierter Form weitergeführt und damit eine großzügige städtische Lösung entwickelt.

Am Stöckach entsteht ein neues Stadtquartier, das mit großzügigen Querverbindungen mit dem Schloßpark verknüpft wird.

Kontrovers diskutiert wird die Frage ob die B14 hier untertunnelt werden sollte. Einerseits ist die Haltung „oberirdisch“ konsequent, andererseits wäre hier durch eine Untertunnelung ein großer Qualitätsgewinn möglich.

Der strikt tunnelfreie Ansatz erfüllt die Anforderungen. Der Verkehrsraum für den Radverkehr ist unterdimensioniert. Im Bereich Österreichischer Platz bis Charlottenplatz gilt das auch für den Kfz-Verkehr.

Der Entwurf überzeugt durch seine klare und schlüssige Gesamtkonzeption und durch die Detailgenauigkeit und Angemessenheit der einzelnen Interventionen, die an den richtigen Orten überzeugenden Vorschläge macht. Es werden wohldimensionierte Stadträume geschaffen, die im besten Sinne eine Stadtreparatur darstellen, ohne die Geschichte der letzten 70 Jahre zu leugnen.

Tarnzahl 1273

Mit der Entscheidung, den Verkehr ebenerdig durch den Stadtraum zu führen - bis auf die Verlängerung des Schwanenplatztunnels - gelingt dem Entwurf mit einigen wenigen Mitteln, Verkehrsfläche drastisch zu reduzieren und nutzbaren und gestaltbaren Stadträume zu erzeugen.

Dort wo notwendig oder sinnvoll werden Räume durch städtebauliche und architektonische Setzungen erzeugt oder verbessert. Es entstehen Raumsequenzen mit eigener Identität, vom Charakter der angrenzenden Quartiere bestimmt und durch die Abfolge der fünf Plätze gegliedert. Die multifunktionale Nutzung und Querung des Straßenraumes der B14 wird zu einem alles bestimmenden Thema, die Lage der Fahrspuren reagiert je Sequenz geschickt auf räumliche Möglichkeiten. Im Bereich zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz sind z.B. die Spuren abgerückt von der Bebauung, nutzbare Flächen sind vor den Erdgeschossen konzentriert. In der Kulturmeile ist eine Allee mittig positioniert – der entstehende Kulturboulevard erleichtert als öffentlicher Ausstellungsort eine Querung und versetzte Wegebeziehungen.

Der Aspekt, Verkehr durch Geschwindigkeitsregulierungen im Stadtraum zu steuern wird in den Straßenraum übertragen: nicht verschiedene Verkehrsmittel, sondern verschiedene Geschwindigkeiten definieren die Nutzung der Spuren. Ehemalige Tunnelbauwerke werden mit der abstrakt formulierten Nachnutzung als „Speicher“ integriert, der Vorschlag ist nachvollziehbar und bietet je Standort Chancen für die Zukunft.

Signifikanz entsteht durch die Verstärkung der Eigenart der Plätze: der Österreichische Platz stellt sich auch zukünftig als aneigenbares Straßenbaumonument dar, nun räumlich angebunden durch eine bepflanzte Rampe. Der Charlottenplatz bleibt wesentliches Gelenk in der Abfolge der Raumsequenzen, wird aber durch die Schließung des Planie-Tunnels vom Querungsverkehr befreit. Der Entwurf unterscheidet sich damit von den allen anderen durch eine Änderung der Verkehrsnetzgestaltung. Das Projekt macht ebenso aufmerksam auf die stadträumlichen Chancen, die aus dieser Schließung entstehen. Die attraktive Sichtverbindung zwischen Stadtpalais und Stadtmuseum mit allen begleitenden auch historisch hervorgehobenen Stadtbausteinen und -räumen wird wahrgenommen und auch gestützt durch Arkaden, die den Akademiegarten fassen. Weitere öffentliche Räume stehen damit zur Nutzung und Gestaltung offen. Die Schließung des Tunnels ist logisch und nachvollziehbar, zugleich aber gewagt. Wie sich diese Netzänderung auf die Verkehrsnachfrage auswirkt, erfordert Untersuchungen, ebenso werden die städtebaulichen Setzungen und gestalterischen Vorschläge kritisiert.

Im Bereich der Kulturmeile sind trotz sinnfälliger Gestaltung des Kulturboulevards die baulichen Ergänzungen im Bereich des Theaters typologisch falsch und überzogen. Auch im Bereich des Gebhard-Müller-Platzes erscheinen die baulichen Setzungen beliebig, es fehlen Aussagen zur Nutzung.

Die Verlängerung des nördlichen Schwanenplatztunnels und die damit mögliche Öffnung des Stöckach-Quartiers, des Stadtteils Stuttgart Ost zum Schlosspark und die Verknüpfung zur neuen Stadtentwicklung Rosenstein wird positiv gewertet. Die vorgeschlagene städtebauliche Struktur, die in der eigenen Zielsetzung kleinteilig und geeignet für verschiedene Akteure sein soll, erscheint dagegen in der seriellen Reihung wenig differenziert und räumlich, auch die Baukörperdimension des Mäanders wird kritisiert.

Die vorgeschlagenen Vegetationselemente sind die richtigen und angemessen: Hochstämmen an oder auf breiten Trottoirs und nutzbare Wiesen- und Grasflächen, dort wo es der Platz hergibt wie am Österreichischen Platz und der Parklane beim Stöckach-Quartier. Die angedachte Baumart entspricht den Erkenntnissen aus den Klimaanpassungsstrategien. Eine Toolbox erläutert glaubhaft eine fachlich kompetente Steuerung einer kooperativen, kreativen prozesshaften Entwicklung und Aneignung dieses Raumgerüsts.

Das Fassen der Stadtkanten und die Freihaltung der umgenutzten Verkehrsflächen der B14 zeigt sich mit diesem Entwurf als qualitativvolles stabiles Raumgerüst für eine zukünftige Entwicklung eines multifunktionalen, begrünten Stadtraumes, der sich auch flexibel mit der Zeit den Bedürfnissen der Umwelt, der Stadtgesellschaft und auch der zukünftigen Mobilität entsprechend verwandeln kann. Strategien aus Städtebau, Freiraum und Mobilität werden hier zu einem angemessenen, robusten und entwicklungsfähigen Konzept verknüpft, bauliche Setzungen vor allem in historischen Kontexten sind dagegen weniger überzeugend gelöst.

Tarnzahl 1278

Der Entwurf legt einen deutlichen Schwerpunkt auf die Neudefinition des Stadtraums durch die Schaffung vielfältiger neuer Freiräume für unterschiedliche Nutzungen und Mobilitätsformen. Unter der Überschrift „Vernetzt, klimagerecht, kooperativ“ werden sehr interessante Lösungen angeboten, die den Stadtraum nachhaltig qualifizieren, unterschiedlichen Nutzungsbedürfnissen gerecht werden können und mit einem Blick in die Zukunft den Herausforderungen der Stadtentwicklung im Stuttgarter Kessel gerecht werden. Übergeordnetes Ziel ist es, den Stadtraum als Lebensraum sukzessive zurück zu gewinnen.

Bemerkenswert ist ein ausgearbeitetes stufenweises Konzept, was – auch mit temporären Nutzungen und Umbauvorschlägen – eine sukzessive und auch wandelbare Planung zulässt, die auf neue Erfordernisse reagieren kann, die wir heute noch nicht kennen.

Die B14 verläuft weitgehend oberirdisch, am Neckartor, östlich der Cannstatter Straße ist eine Tunnelführung geplant, um den Stöckach und die geplante Wohnbebauung direkt mit dem angrenzenden Park zu verzahnen und dadurch ganz neue Qualitäten für den ganzen Stadtteil zu schaffen.

Die Flächen für den MIV werden auf 66 % reduziert, ein gut durchdachtes Mobilitätskonzept organisiert den Verkehr neu. Ein „Langsam-Fahrbereich“ („Spur „Zukunftsmobilität“) für Räder und autonomen Shuttle-Verkehr wird als Ring um die Innenstadt geführt, was als interessante und zukunftsgerichtete Lösung gewertet wird. Die B14 wird weitgehend über vier Spuren geführt, zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz werden zwei Spuren vorgehen. Ein Radschnellweg begleitet die B14, was grundsätzlich sehr gut ist. Dessen Lage an der Innenstadtabgewandten Seite wird unter Nutzungs- und Gestaltungsgesichtspunkten kontrovers diskutiert, vermeidbare Querungsprobleme sind zu erwarten. Auch die Dimension mit drei Meter Breite ist für einen Radschnellweg bei weitem nicht ausreichend.

Stadtklimatisch ist die Arbeit sehr gut zu bewerten. Ein Linearpark wird mit einem ökologischen Konzept verbunden, was jedoch im Einzelnen zu prüfen ist. Die Bündelung des gewonnenen Freiraums an der Ostseite der B14 ist gut gewählt. Es entstehen gut erreichbare Nutzflächen jenseits der Fahrspuren und eine Impulswirkung zur Aufwertung der angrenzenden Quartiere in der Leonhardsvorstadt.

Am Österreichischen Platz wird das zweigeschossige Niveau als Monument der autogerechten Stadt erhalten und durch eine kreative Gestaltung in einen neuen Kontext gestellt.

Bauliche Eingriffe werden zurückhaltend und an den richtigen Stellen gesetzt. Mit großer Sensibilität wird auf die jeweiligen Spezifika der vorhandenen Situationen und Stadträume bestandsorientiert reagiert und diese gekonnt qualifiziert. Die Leonhardskirche wird in eine Platzabfolge eingebunden und das zukünftige IBA-Quartier sehr gut in das städtebauliche Konzept integriert. Der Wilhelmsplatz wird verkehrsberuhigt, von der B14 abgekoppelt, was stadträumlich sehr begrüßt wird, jedoch verkehrstechnisch zu prüfen ist.

Die historische Blickachse zwischen Stadtpalais und Planie wird durch die veränderte Straßenführung als T-Kreuzung am Charlottenplatz wieder aufgenommen und das Gebäude somit sehr gut in den Stadtraum desintegriert. Eine weitere Qualifizierung des Verkehrsraums durch eine Veränderung des Planietunnels wäre hier perspektivisch denkbar.

Sehr gut gelingt die Verknüpfung der Stadtquartiere, die bisher durch die Verkehrsschneise getrennt wurden. Anliegerstichstraßen sind eine gute Lösung. Der Fußverkehr wird in ein Netz eingebunden und Barrieren minimiert. Es werden an den richtigen Stellen Verbindungen hergestellt und gestalterisch betont, im Bereich des Gerber- und Heusteigviertels verliert dieses Konzept jedoch etwas an Kraft.

Die weitgehend asymmetrische Führung der Fahrspuren schafft neue Qualitäten. Lediglich im Bereich der Kulturmeile zwischen Charlotten- und Gebhard-Müller-Platz stellt sich die Frage, ob hier durch die vorgeschlagene Gestaltung eine Zusammenführung und Ensemblewirkung des Kulturquartiers gelingt, ohne die B14 nach wie vor als trennende Schneise wahrzunehmen. Bauliche Ergänzungen sind sehr gut gewählt. Am Gebhard-Müller-Platz entsteht im Anschluss an den neuen Bahnhof eine Mobilitätsdrehscheibe sowie gegenüberliegend ein neuer Bildungscampus; beides geschickte städtebauliche Setzungen. In ehemaligen Untertunnelungen werden Mobilitätsstationen eingerichtet, die Ebene -1 wird umgenutzt, was sehr begrüßt wird. Mobilitätshubs und Radgaragen sind gut platziert.

Das Konzept stellt eine sehr intelligente Antwort auf die gestellte Aufgabe dar. Es ist als zukunftsweisende Stadtreparatur zu werten, die Barrieren abbaut, gewachsene Strukturen und Bezüge Wert schätzt, in einen neuen Kontext stellt und gleichzeitig einen mutigen Blick in die Zukunft wirft.

Tarnzahl 1281

„Die Stadt und die Mobilität versöhnen“ ist das Motto der Arbeit. Ziel hierbei ist es, die bauliche Umgestaltung der B14 in mehreren, voneinander unabhängigen Phasen durchzuführen und auf erkennbare Weise die heutige Stadtstraße in thematische Abschnitte zu gliedern. Dabei entwickeln die Verfasser eine Vielzahl von Ideen für die Gestaltung und Nutzung der Freiräume sowie baulicher Ergänzungen.

Das prägnante Element des Entwurfs bildet der Freiraum. Die Verfasser verzichten auf ein durchgängiges freiraumplanerisches Gestaltungsmotiv und nutzen den gesamten Querschnitt der B14 aus. Sie entwickeln dabei eine abwechslungsreiche Folge öffentlicher Orte.

Im Bereich Österreichischer Platz bis Charlottenplatz wird mit dem „Stadtanger“ ein neuer beispielbarer und auf hohe Aufenthaltsqualität zielender Freiraum in Längsrichtung zwischen die Fahrspuren gelegt. Die Jury würdigt diesen eigenständigen Ansatz, der den Stadtraum vor allem durch Aktivität und funktionale Angebote beleben will. Die gemachten Angebote für Kleinlogistik, Ausstellung etc. erscheinen teils passend und zeitgemäß. Insgesamt bezweifelt die Jury aber, ob der Raum aufgrund seiner Insellage und Konflikte mit Rad- und Individualverkehr die notwendige Aufenthaltsqualität erreichen kann.

Als weitere besonderen Orte werden der „Leonhardsmarkt“, der die Querachse zur Altstadt betont, sowie im Umfeld der Kulturpromenade entwickelten Foren, so am Charlottenplatz oder am Landtag, gewürdigt.

Im Bereich Kulturmeile und Stöckach werden die Fahrspuren gebündelt und formal mit Baumreihen und -paketen begleitet. Als „Parkchaussee“ wird die B14 als Parkelement aufgefasst, begrünt und mit Blickfenstern zum Park geöffnet – eine durchaus selbstbewusste Geste, die aber auch zu einer stärkeren Verlärmung des Schlossgartens führen kann. Ein hochwertiger Übergang vom Stöckach zum Park kann so nicht entstehen.

Die Freihaltung des gesamten Straßenraumprofils zwischen Marien- und Charlottenplatz erhöht die Kaltluftströme und stärkt die Hauptdurchlüftung.

Die freiraumplanerischen Maßnahmen werden durch eine konsequente und funktionsfähige Verkehrsführung unterstützt. Die vorgeschlagenen Zwischenschritte sind nachvollziehbar. Die B14 wird weitgehend oberirdisch geführt, ebenso der Rad- und Fußgängerverkehr. Vom Marienplatz bis Österreichischem Platz ist in beide Richtungen jeweils ein Fahrstreifen vorgesehen, ab Österreichischem Platz Richtung Osten jeweils zwei. Die meisten Unterführungen werden beseitigt und sinnvoller Weise anderweitigen Nutzungen zugeführt, wie für ein Fahrradparkhaus, ein Logistik-Hub etc.

Die oberirdische Straßenführung bietet an zahlreichen Stellen eine Querung und damit eine gute, barrierefreie Vernetzung der angrenzenden Straßen- und Freiräume.

Die Verlegung der Rampe des Planietunnels am Charlottenplatz stärkt die Aufenthaltsqualität des Platzraumes und eröffnet eine attraktive Blickbeziehung zwischen Stadtpalais und Kunstmuseum. Die Überschneidung mit dem Stadtbahntunnel wäre zu überprüfen.

Der Vorschlag für die Verkehrsberuhigung der Schillerstraße wird positiv bewertet.

Nach genereller Einschätzung der Sachverständigen kann die Lärmbelästigung, mit Ausnahme der bereits angesprochenen Teilbereiche, reduziert werden.

Die bestehende Bausubstanz wird weitgehend erhalten. Neue Gebäude setzen einerseits Akzente und fungieren als weithin sichtbare Orientierungspunkte, so beispielsweise das Hochhaus am Österreichischen Platz, der neue Kopfbau vor dem Innenministerium oder die eigenständige Gebäudefigur am Neckartor. Andererseits dienen die Neubauten einer behutsamen Nachverdichtung, wie zum Beispiel an der Leonhardskirche oder im Umfeld der Staatsoper und des Schauspielhauses. Der Ansatz der baulichen Maßnahmen wird prinzipiell gewürdigt. Zugleich wird an mehreren Stellen die gewählte Gebäudetypologie in Frage gestellt. So beim Winkelbau am Schauspielhaus, der das Solitärgebäude einerseits bedrängt und als Blockrand zu schwach erscheint. Ebenso nicht überzeugen kann in seiner Geste und Typologie das bereits angesprochene halbrunde Gebäude vor dem Innenministerium, das zum Bestand bereits schon auf Grund der Gebäudegeometrie eine Rückseite entwickelt. Angezweifelt wird aus Gründen des Schallschutzes die Sinnfälligkeit der aufgelösten Riegelbebauung entlang der Cannstatter Straße.

Der Beitrag erscheint in den vorgeschlagenen baulichen Phasen prinzipiell realisierbar. Der Verzicht auf Tunnels lässt eine wirtschaftliche Umsetzung des Projektes erwarten.

Das Preisgericht würdigt einen Beitrag, der in mehreren Bereichen eine gute Grundlage für die Entwicklung der B14 zu einem attraktiven Stadtraum bietet. Hier und da kann die Arbeit nicht vollumfänglich überzeugen, so bei der gewählten Gebäudetypologie und der Funktionszuordnung im Stadtraum.

Tarnzahl 1282

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt in der attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums als Grünraums mit Fokus auf das Stadtklima und der Schaffung eines durchgängigen Grünzugs mit Bereichen für Aufenthalt und Verkehr.

Die Verkehrsbauwerke werden konsequent zurückgebaut und der Verkehr wird ebenerdig mit einer klaren Zuordnung befahrbarer und nicht befahrbarer Bereiche angeordnet. Die Straße wird konsequent auf der Innenstadtseite geführt, wobei ein großzügiger Bereich für Fußgänger und Radfahrer angeboten wird. Dies schafft eine klare Orientierung und gute Anbindungsmöglichkeiten in die Quartiere.

Die städtebaulichen Veränderungen beschränken sich eine neue Bebauung im IBA-Quartier. Durch die Aufwertung des öffentlichen Raums besteht darüber hinaus die Chance der Aufwertung der Raumkanten, insbesondere der Erdgeschosszonen.

Die B14 wird als grüner Boulevard von Heslacher Tunnel bis zum Neckartor geführt und ab dort nachvollziehbar in der Neckarstraße weitergeführt. Der befahrbare Straßenraum wird mittels Baumreihen klar gegliedert. Durch eine engere Anordnung der Baumreihen zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz wird der beengte Gesamttraum dort aufgewertet. In der Weiterführung werden die den Straßenraum begleitenden Grünbereiche bis zum Charlottenplatz subtil differenziert und als sogenannter „Klimawald“ bis zum Charlottenplatz und im Bereich der Kulturmeile als „Baumdach“ gestaltet. Die unterschiedliche Akzentuierung wird geschickt mit zusätzlichen Angeboten für die Bewohner als wiedergewonnener Stadtraum interpretiert. In der Zone des Klimawalds werden vielfältige Nutzungen angeboten.

Die Platzräume werden konsequent und durchgängig als Gelenke ausgebildet und schaffen die räumliche und funktionale Vernetzung in die angrenzenden Quartiere. Im Einzelnen:

Der Österreichische Platz wird als ebenerdiger Platzraum mit Anbindung der Paulinenbrücke unter Aufgabe der unteren Ebene umformuliert. Die Anbindung der Raumkanten ist in Bezug auf die Höhenlage nicht dargestellt.

Die Verkehrssituation am Wilhelmsplatz bleibt erhalten, die Einmündungen werden reduziert. Eine durchgängige Gestaltung schafft die räumliche Verbindung zur Innenstadt.

Am Charlottenplatz entsteht durch die neue Verkehrsführung Richtung Planie ein neuer Platzraum, der jedoch städtebauliche Qualitäten vermissen lässt. Der Ausgang aus der U-Bahn wird gebündelt, überzeugt jedoch in der Ausformulierung nicht. In der Kulturmeile erzeugt ein Baumdach angemessene nutzbare Vorbereiche für die Institutionen.

Im Bahnhofsbereich wird der Vorbereich umgestaltet. Der Ansatz den Gebhard-Müller-Platz an den Rand des Parks zu verlegen wird anerkannt. Allerdings werden die bestehende Haltestelle des ÖPNV nicht berücksichtigt und der vorgeschlagene Mobilitätshub nicht detailliert, so dass der Vorschlag keine tragfähige Lösung darstellt.

Im Bereich Stöckach wird die Heilmannstraße von der Verkehrsfunktion entbunden und als Quartiersplatz ausgebildet.

Mit der Tunnelführung der Cannstatter Straße wird eine Neuordnung der Bebauung östlich und westlich der Reitzensteinstraße vorgeschlagen und Wohnen mit direktem Bezug zum Park angeboten.

Das Verkehrskonzept ist mit Ausnahme der Tunnelanbindung am Neckartor, die eine Kreuzung im Tunnelbereich erfordern würde, funktionsfähig und konsequent gelöst. Die Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten, werden jedoch entsprechend der Auslobung reduziert. Außerhalb der B14 wird die Radwegführung mit bestehenden Strukturen vernetzt. Zur Entlastung des Innenstadtbereichs wird zudem eine City-Ringbuslinie vorgeschlagen.

Die Radverbindung ist gut dargestellt und wird auf der Innenstadtseite des Boulevards vom Österreichischen Platz bis zu Innenministerium, wird dort über den bestehenden Weg fortgeführt und dann als gut ausgebildeter als Radschnellweg durch Park weitergeführt.

Die Wettbewerbsarbeit stellt einen sehr guten Beitrag zur Lösung der komplexen Aufgabenstellung dar. Durch die grafische Stringenz ist die Entwurfsidee sehr gut erkennbar. In der Durcharbeitung lässt die Arbeit jedoch Schwächen erkennen und bleibt vor allem an den Schlüsselstellen Österreichischer Platz, Charlottenplatz und Neckartor zu vage.

Der Vorsitzende Gmür stellt nachfolgende Rangfolge zur Abstimmung:

Tarnzahl 1281	5. Rang	18: 1 Stimmen
Tarnzahl 1273	4. Rang	einstimmig
Tarnzahl 1282	3. Rang	einstimmig
Tarnzahl 1278	2. Rang	einstimmig
Tarnzahl 1269	1. Rang	einstimmig

Die Jury stimmt auf Antrag des Vorsitzenden einstimmig zu, die Aufteilung der Preissumme analog der Ausschreibung vorzunehmen.

Tarnzahl 1269	1. Preis	100.000 €
Tarnzahl 1278	2. Preis	70.000 €
Tarnzahl 1282	3. Preis	40.000 €
Tarnzahl 1273	4. Preis	25.000 €
Tarnzahl 1281	5. Preis	15.000 €

Anschließend werden die Verfassererklärungen geöffnet und der Jury vorgelesen.

Empfehlung des Preisgerichts:

Das Preisgericht empfiehlt, die weitere Planung mit dem Siegerentwurf vorzunehmen. Dabei sind verkehrstechnische Fragen zu prüfen. Auch sind die stadträumlichen Dimensionen auf Höhe des Gerberquartiers weiterzubearbeiten.

Nach einstimmiger Entlastung der Vorprüfung bedankt sich der Vorsitzende Herr Gmür bei allen Beteiligten und gibt seinen Vorsitz an Bürgermeister Pätzold zurück. Herr Pätzold bedankt sich ebenfalls für die konstruktive Mitarbeit der Preisrichter, der Vorprüfer und sonstigen Beteiligten sowie für den souveränen Vorsitz von Herrn Gmür. Er schließt die Preisgerichtssitzung am 16. September 2020 um 12:00 Uhr.

gez. Gmür

gez. Börner

Anlage

Kurzbeschreibungen

Verfasser

Tarnzahl	Kennziffer	Verfasser
1262 2. Rundgang	15 16 20	<p>Thomas Schüler Architekten Stadtplaner Ackerstraße 19 40233 Düsseldorf</p> <p>Mitarbeiter: S. Lehnhard, A. Horbach, C. Walter, G. Zoltner</p> <p>in ARGE mit IGV – Ingenieur Gesellschaft Verkehr Peter Sauter Augustenstraße 55 70178 Stuttgart</p> <p>und faktorgrün Jürgen Pfaff Schockenriedstraße 4 70565 Stuttgart</p>
1263 2. Rundgang	08 51 72	<p>Artgineering Dipl.-Ing. Stefan Bendiks Quai aux Pierres de Taille 37 box 23 B-1000 Brüssel</p> <p>Mitarbeiter: M. Monsberger, S. Freudenthaler, C. Gay,</p> <p>in ARGE mit Komobile w7 GmbH Dr. Romain Molitor Schottenfeldgasse 51/17 A-1070 Wien</p> <p>Mitarbeiter: S. Bauer-Ibili, D. Hacker</p> <p>Fachplanung: I. Chervert, Paris</p>
1264 1. Rundgang	10 04 20	<p>wulf architekten Prof. Tobias Wulf Breitscheidstraße 8 70174 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: G. Wulf, Ch. Dyck, R. Mickeviciute</p> <p>In ARGE mit Verkehrsplaner BS Ingenieure Frank P. Schäfer Wettemarkt 5</p>

		<p>71640 Ludwigsburg</p> <p>Fachplanung Landschaftsarchitektur: Planstatt f. Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, Überlingen</p> <p>Fachplanung Rendering: Aaron Lorincz Ateliers</p> <p>Citizen Community & Partnering Urban Mobility Daimler, Mercedes-Benz AG, T. Jetter, Stuttgart</p>
1265 1. Rundgang	66 22 14	<p>AEP Architekten Eggert Generalplaner GmbH Dipl.-Ing. ETH Marc Eggert Waldstraße 40 70597 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: V. Gvozdenac, O. G. Melian, G. Eggert-Muff, U. Eggert, W. Gothe</p> <p>in ARGE mit IOD Institute of Development for Buildings and Infrastructure Dipl.-Ing. Uwe Eggert Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: K. Eggert</p> <p>Fachplanung: Brenner + Plan GmbH, M. Novak, M. Schlameus Tragwerk: Weiske + Partner, G. Siebler, L. Martin</p>
1266 2. Rundgang	81 70 21	<p>Studio Vlay Streeruwitz ZT GmbH Bernd Vlay Lina Streeruwitz Marienhilfer Straße 93/1 A-1060 Wien</p> <p>Mitarbeiter: L. Schymura, P. Fernandez, M. De Las Heras, M. Krejcik, M. Georgieva, M. Al Gorgi, L. Dirnböck, M. Wild</p> <p>Fachplanung: Carla Lo Landschaftsarchitektur, C. Lo, S. Bucher Consens Verkehrsplanung ZT GmbH, M. Szeiler, F. Kratochwil</p>
1267 2. Rundgang	10 17 20	<p>Mäckler Architekten GmbH Prof. Christoph Mäckler</p>

		<p>Schaumannkai 101^ 60596 Frankfurt</p> <p>Mitarbeiter: R. Kebekus, Ch. Kneip, S. Schaefer</p> <p>Fachplanung: A24 Landschaftsarchitektur, Hr. Grimmek Schüssler Plan, Hr. Klingebiel</p>
1268 2. Rundgang	00 08 15	<p>ARGE bauchplan – orange edge – Fischer Team- plan bauchplan).(Part m. b. B. Tobias Bauchplan Severinstraße 5 81541 München</p> <p>Mitarbeiter: F. Nebot Gomez, J. Koch. A. Kollmann-Suhr, F. Heinze, K. Strasser</p> <p>orange edge gbr Stadt- und Verkehrsplanung Professor Stefanie Bremer Hamburg</p> <p>Mitarbeiter: H. Sander, D. Caruso, J. Bachstädter</p> <p>Fischer Teamplan Ingenierbüro Verkehrsanlagen Erfstadt</p> <p>Mitarbeiter: J. Klänhammer, Ch. Reichelt</p>

<p>1269 1. Rang</p>	<p>06 02 92</p>	<p>asp Architekten GmbH & Köber Landschaftsarchitektur GmbH Cem Arat Markus Weismann Jochen Köber Talstraße 41 70188 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter asp Architekten: J. Melber, E. Kälberer, Ch. Weiß</p> <p>Mitarbeiter Köber Landschaftsarchitektur: F. Bräuninger, L. Schüller, Ch. Bölz, L. Saurer</p> <p>Fachplanung: STETE Planung, G. Stete, M. Zech</p>
<p>1270 1. Rundgang</p>	<p>63 58 21</p>	<p>club L94 Landschaftsarchitekten GmbH Dipl.-Ing. Frank Flor Zeichenstraße 11 51103 Köln</p> <p>Mitarbeiter: F. Lesser, St. Esser, A. Kuptz, J. Podszus, M. Pilot, E. Greimel</p> <p>in ARGE mit TERRA.NOVA Landschaftsarchitektur Dipl.-Ing. Peter Wich Birkenleiten 43 81543 München</p> <p>Fachplanung: Verkehrsplanung Obermeyer Planen + Beraten GmbH, W. Pahls Visualisierung A. Calitz Visual, A. Calitz</p>
<p>1271 1. Rundgang</p>	<p>13 01 24</p>	<p>ARGE Werner Sobek Design – LAND – Cityförster Werner Sobek Design GmbH Prof. Dr. Dr. E. h. Dr. h. c. Werner Sobek Albstraße 14 70597 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: R. Bechmann, G. Peer, M. Mannschreck, St. Weidner, E. Suliman</p> <p>LAND Germany GmbH Dipl.-Ing. Andreas Kipar Birkenstraße 47a 40233 Düsseldorf</p> <p>Mitarbeiter: S. Gombert, K. Steigenberger, N. Eck, G. Birardi, R. Dillon-Robinson</p>

		<p>CITYFÖRSTER architecture + urbanism Dipl.-Ing. Oliver Seidel Escherstraße 22 30159 Hannover</p> <p>Mitarbeiter: L. Oehlwein</p> <p>BERNARD Gruppe ZT GmbH Fachplaner für Verkehr Dipl.-Ing. Werner Lenz Kronenstraße 22a 70173 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: J. Domko</p>
1272 2. Rundgang	07 78 38	<p>ARUP Rudi Scheuermann Joachimstaler Straße 41 10623 Berlin</p> <p>Mitarbeiter: M. Smith, I. Prats, C. Largacha, M. Balash, J. Barbeito, E. Sindlinger, C. Tschunko, H. Lin, M. Adegbenro, S. Ascensao, P. Neckelmann</p> <p>Fachplanung: Landschaftsarchitektur B. Saliger, J. Wheelwright, Z. Olive, S. Green, C. Godsiff, E. Gutierrez Verkehrsplanung & Mobilität S. Jenkins, N. Neue, J. Egan, I. Alsalamh, M. Bennett Tiefbau & Wasserwirtschaft I. Carradice, H. Lager Umwelt, Ökologie & Nachhaltigkeit F. Galeazzi, M. Bull, N. Harwood Sozioökonomie & Zukunftsszenarien Dr. G. Uerz</p>
1273 4. Rang	65 43 21	<p>LAUX Architekten Stadtplaner Stuttgart - München Ina Laux Gunther Laux Blutenburgstraße 55 80636 München</p> <p>Mitarbeiter: L. Maue, K. Takacz</p> <p>in ARGE mit: Glück Landschaftsarchitektur Michael Glück Sabrina Sparn München</p>

		<p>und</p> <p>Verkehrsplanung: Inovaplan GmbH, Prof. D. W. Manz, Karlsruhe – München</p> <p>Smart City: Creative Climate Cities, Dr. N. K. von Bergmann, G. M. Morigi</p>
1274 2. Rundgang	81 76 24	<p>Studio di Architettura VML GmbH Prof. Dr. Vittorio Magnago Lampugnani Dr. Francesco Porsia Ottikerstraße 24 8006 Zürich Schweiz</p> <p>in Arge mit:</p> <p>Plantrafik Magnago & Vüllers Architekten Part- GmbH M. Sc. Fabio Magnago Dipl.-Ing. Christoph Vüllers</p> <p>Mitarbeiter: B. Hoffmann, P. Neumann</p> <p>Fachplanung: Verkehrsplanung: stadt raum verkehr Birchler + Wi- cki, Zürich, M. Birchler, S. Graf, Landschaftsplanung: S. Rotzler, Glockhausen Freie Kunst: L. Mühleisen</p>
1275 2. Rundgang	94 86 21	<p>Haas cook zemmrich STUDIO 250 Freie Architekten PartG mbB Martin Haas Gymnasiumstraße 52 70174 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: S. Ruiu, L. Mayer, X Li, L. Dominika, I. Herceg</p> <p>in Arge mit: MIC – Mobility in Chain SrL Federico Parolotto Via Pietro Custodi, 16 20136 Mailand Italien</p> <p>Mitarbeiter: A. Paez</p> <p>Fachplanung: Landschaftsarchitektur: Ramboll Studio Dreiseitl, H. Porst, Überlingen</p>

		Energie & Klima: Transsolar KlimaEngineering, M. Schulz, Stuttgart
1276 2. Rundgang	11 07 20	<p>Auer Weber Assoziierte GmbH Achim Söding Jörn Scholz Haußmannstraße 103 A 70188 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: D. Fröhlich, M. Savva, N. Engell, M. de Virgilio, K. Keßler</p> <p>In Arge mit: Lützow 7 Müller Wehberg Landschaftsarchitekten PartGmbH Cornelia Müller Jan Wehberg Giesebrechstraße 10 10629 Berlin</p> <p>und</p> <p>Basler & Hofmann AG Ingenieure, Planer und Berater U. Huwer Forchstraße 395 8032 Zürich SCHWEIZ</p> <p>Fachplaner: loomn architektur visualisierung, Gütersloh</p>

<p>1277 2. Rundgang</p>	<p>74 03 04</p>	<p>ARGE White Arkitekter & Orange Blu White Arkitekter Anna Edblom Östgötagatan 100 116 92 Stockholm SCHWEDEN</p> <p>Mitarbeiter: M. Zinnecker, F. Angner, A. Lundberg, K. Lindstedt</p> <p>Orange Blu Manuel Schupp Seyfferstraße 34 70197 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: J. Sung, H. Saleki, I. Kohllöffel</p> <p>Erva Visuals, O. Lang</p> <p>Fachplanung: Transsolar, M. Krauss, K. Müllner, S. Tunazzina, München Buro Happold: N. Notz, A. Buchmaier, D. Lapczuk, Berlin</p>
<p>1278 2. Rang</p>	<p>24 39 81</p>	<p>Pesch Partner GmbH Architekten Stadtplaner Mario Flammann Mörikestraße 1 70178 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: A. Sendlewska, C. Chiesa, H. Ghasemi, K. Schnell, G. Micciche, D. Köngeter, R. Chen, T. Krings, V. Scholzy</p> <p>in ARGE mit R + T Verkehrsplanung GmbH Dipl.-Ing. Sebastian Hofherr Julius-Reiber-Straße 17 64293 Darmstadt</p> <p>Fachplanung: bäuerle landschaftsarchitektur und stadtplanung, Hannes Bäuerle, Stuttgart</p>

<p>1279 2. Rundgang</p>	<p>38 68 59</p>	<p>ARGE LUDWIG.SCHÖNLE/STADTLÜCKEN/SCALA Ludwig Schönle Architektur und Stadtplanung Daniel Schönle Werfmershalde 20 70190 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: S. Sutter, J. Rauscher, A. Elsayed, D. Grunewald, F. Ludwig, S. Klawiter, H. Noller, R. Buhr, C. von Raven, V. Loidl, S. Bostanci</p> <p>STADTLÜCKEN e. V. Carolin Lahode Stuttgart</p> <p>SCALA Jörg Esefeld Humboldtstraße 6 70178 Stuttgart</p> <p>Fachplanung: Mobilität & Verkehr – Strategie & Planung: Burkhard Horn, Berlin</p>
<p>1280 2. Rundgang</p>	<p>20 02 67</p>	<p>Reichel Schlaier Architekten GmbH Prof. Peter Schlaier Elke Reichel Azenbergstraße 35 70174 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: A. Pfeifer, A. Ehret, V. Pohler, M. Helbig</p> <p>in Arge mit: Breinlinger Ingenieure Tiefbau GmbH Bernd Schwaer Kanalstraße 1 – 4 78532 Tuttlingen</p>
<p>1281 5. Rang</p>	<p>53 58 71</p>	<p>ars Herrmann + Hornung GmbH Büro für Architektur und Städtebau Thomas Herrmann Gablenberger Hauptstraße 77 70186 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: L. Herrmann, N. Schaal</p> <p>Fachplanung Mobilität: Ch. Link, Stuttgart</p> <p>Fachplanung Nutzungen und Inkubationsprozesse: Reallabor Space Sharing, Staatl. Akademie der Bildenden Künste Stuttgart, Team: Prof. M. Blaschitz, S. Behrens, I. Westheiden</p>

		Visualisierungen: P. Trakies, München
1282 3. Rang	63 49 21	<p>g2-Landschaftsarchitekten Gauder + Gehring PartG mbB Dipl.-Ing. Jan-Frioso Gauder Dipl.-Ing. (FH) Andrea Gauder Dipl.-Ing. Stefan Gehring Vogelsangstraße 9 70176 Stuttgart</p> <p>Mitarbeiter: A. Langwieder, R. Braun, C. Krumrey, S. Wolter, H. Rizwan</p> <p>In ARGE mit SBA Architektur und Städtebau Dipl.-Ing. Bianca Nitsch Leuschnerstraße 25 70176 Stuttgart</p> <p>und</p> <p>TRC Transportation Research & Consulting GmbH Prof. Dr.-Ing. Jörg Schönharting Stöckacher Straße 55 70563 Stuttgart</p>
1283 2. Rundgang		<p>Verfassererklärung wurde nicht abgegeben.</p> <p>Nach Ausschlussprinzip aufgrund der Bewerbung und der Auslosung: ggf. die ARGE Klaus Schäfer-Architektur und Städ- tebau mit Christina Kautz (LA) und Dr. Harald Frey (Verkehrsplanung), Berlin/Wien, Mitarbeit: Nina Möllering und Marina Sonnenberg</p>
1284 2. Rundgang	398730	<p>KINTSUGI Beth Gali Elisabeth Gali Camprubi Mariona Massons Balsells Bernat Bastardas Llabot Jaume Benavent Andrés Rodriguez</p> <p>Fachplanung: M. Llabot O. Thorson</p>

**Nichtoffener städtebaulicher Planungswettbewerb
Neuer Stadtraum B14
Stuttgart-Mitte 2020**

Kurzbeschreibungen der im 2. Rundgang ausgeschiedenen Wettbewerbsarbeiten

Tarnzahl 1262

Der städtebauliche Ansatz ist besonders im Bereich Stöckach nachvollziehbar, vermag jedoch in den anderen Abschnitten durch städtebauliche und freiräumliche Setzungen nicht zu überzeugen. Der verkehrliche Vorschlag oberirdische und unterirdische Lösungen anzubieten, führt zu schwierigen Verflechtungen.

Tarnzahl 1263

Positiv hervorzuheben ist die Idee, viele neue Bäume zu pflanzen und Querungen zu schaffen. Wesentliche neue, städtebauliche Ansätze sind nicht erkennbar. Die Reduzierungen der Verkehrsfläche führen zu keinen verkehrlichen Lösungen.

Tarnzahl 1266

Das Konzept der „Baumwolken“ ist konsequent, erscheint aber willkürlich und dem urbanen Kontext nicht angemessen. Die Vereinzelung der Spuren lässt keine Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erwarten.

Tarnzahl 1267

Die massive städtebauliche Nachverdichtung erscheint teils überzogen, insbesondere am Akademiegarten städtebaulich nicht angemessen. Der Verkehr wird aufgespalten, dies führt zu keinen stadträumlich attraktiven Freiräumen. Eine Aussage zur Entwicklung des ÖPNV fehlt.

Tarnzahl 1268

Die grundsätzliche Idee der Parklane wird positiv bewertet. Es fehlen jedoch Querverbindungen und Anschlüsse. Freiwerdende Flächen werden kaum für einen städtebaulichen Mehrertrag genutzt. Ob die Mittelzonen ausreichend Kraft entfalten können, erscheint fraglich. Die städtebauliche Antwort im Bereich Stöckach ist schwach.

Tarnzahl 1272

Das Konzept der „Blauen Arterie“ stellt sich als erhebliche Nachverdichtung dar. Die baulichen Strukturen überzeugen die Jury mit der Dichte und Kleinteiligkeit sowie den umliegenden Verkehrsflächen nicht.

Tarnzahl 1274

Die Arbeit zeigt einen konsequenten Ansatz mit gebündeltem Verkehr auf der Ostseite. Die städtebauliche Neudefinition der Kante im Bereich Hauptstätter Straße führt zu schwierigen Baukörperkonstellationen. Der massive Umbau im Bereich Stöckach erscheint wenig realistisch. Für die unterirdischen Bestandsbauwerke gibt es keine Idee.

Tarnzahl 1275

Das Konzept der Sequenzen ist schlüssig und gut dargestellt, verliert jedoch im Bereich Stöckach an Kraft. Der verkehrliche Ansatz im Bereich der Kernstadt wird als nicht umsetzbar gesehen.

Tarnzahl 1276

Freiraum- und Verkehrsplanung sind wenig innovativ, städtebauliche Akzente werden vermisst. Der konsequente Vorschlag einer nutzbaren Mittelzone in Abschnitt zwischen Österreichischer Platz und Charlottenplatz wird gewürdigt. Die neue Kante im Bereich Stöckach kann nicht überzeugen.

Tarnzahl 1277

Die konsequente Bündelung des Verkehrs wird gewürdigt. Die mutige Auseinandersetzung mit der bestehenden Raumkante und die Vorschläge zu Abriss und Neubau vermögen jedoch im Hinblick auf die entstehenden Stadträume nicht zu überzeugen.

Tarnzahl 1279

Der verkehrliche Ansatz der Aufspaltung der Fahrbahnen wird als nicht tragfähig angesehen. Durch die zahlreichen grünen Setzungen quer zur Fahrbahn werden keine neuen stadträumlichen Qualitäten geschaffen.

Tarnzahl 1280

Der konsequente Umbau des Verkehrsraumes soll zu einem anderen Mobilitätsverhalten führen. Die vorgeschlagenen Nutzungen der freiwerdenden Flächen werden teilweise in Frage gestellt. Die städtebaulichen Setzungen am Österreichischen Platz (Hochpunkte) erscheinen städtebaulich nicht angemessen. Die Umnutzung des Züblin-Parkhauses zum Fahrrad-Parkhaus stellt keine adäquate Lösung zur Stadtentwicklung im Leonhardsviertel dar.

Tarnzahl 1283

Die Stadtreparatur auf quasi historischem Grundriss, wird konsequent verfolgt, wirkt allerdings überzogen. Wichtige bestehende Stadtidentitäten werden dabei negiert. Verkehrliche Belange sind nicht ausreichend beachtet worden. Der Vorschlag des Shared Spaces zwischen Marienplatz und Österreichischen Platz ist so nicht umsetzbar.

Tarnzahl 1284

Die Arbeit bleibt bei vielen Dingen im Vagen. Ein Treibhaus für Umweltbildung auf einer Mittelzone im Bereich der Kernstadt überzeugt nicht. Der Bereich Stöckach ist mit dem Vorschlag der verkehrlichen Situation nicht vorstellbar.