



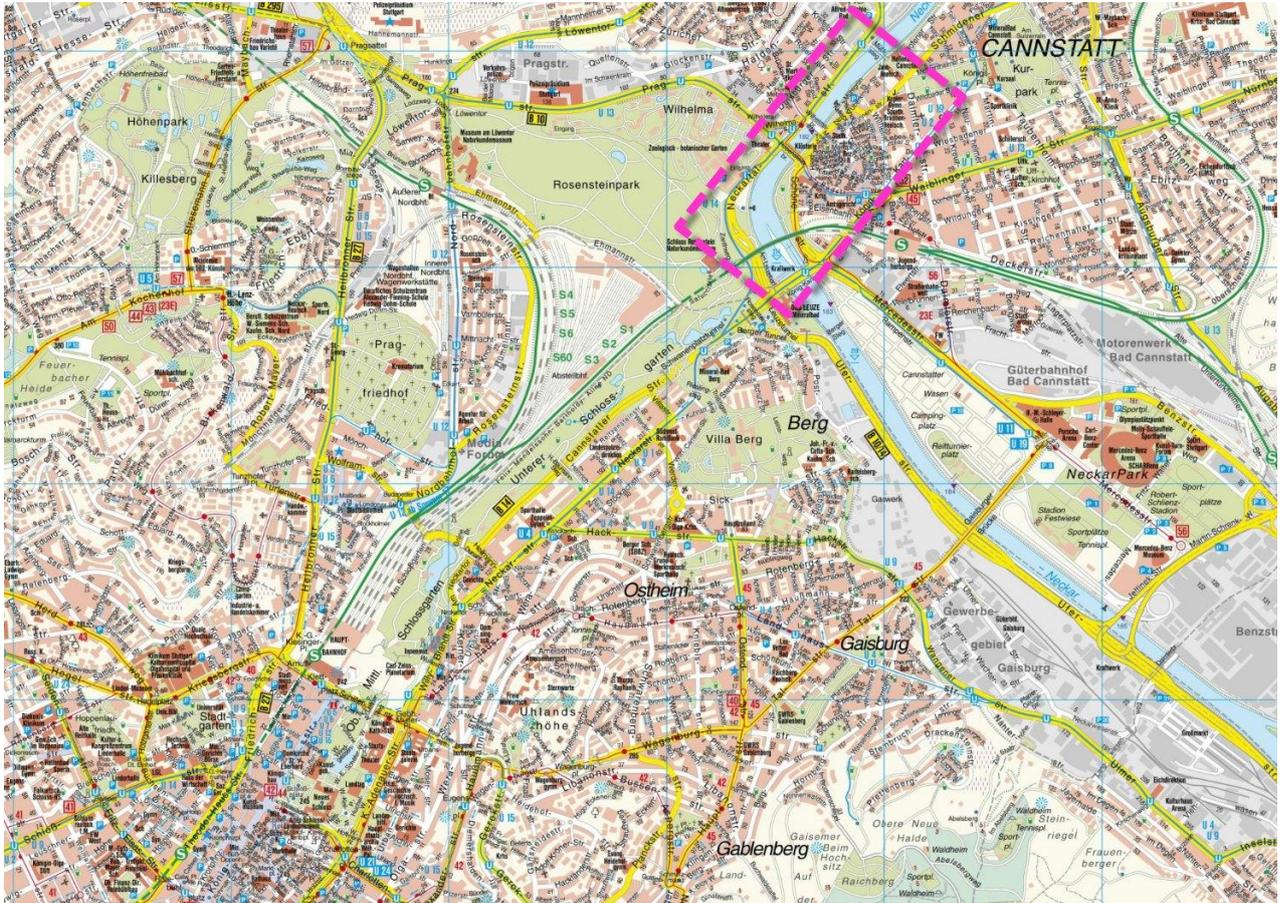
**Nichtoffener Städtebaulicher Ideenwettbewerb
Neckarknie
Stuttgart - Bad Cannstatt, 2017**

Endfassung 16.10.2017

„Der Stuttgarter kennt nichts Höheres als Cannstatt. Dorthin rettet er sich vor afrikanischer Hitze, die Sommers in seinem heimatlichen Thalkessel brodelt. Dorthin entläuft er den Sorgen und Mühen des Geschäftslebens und dorthin wendet er sich, wenn er geistig oder körperlich aufathmen will“

(Heinrich Ebner 1868)

Lage im stadträumlichen Kontext



Inhalt Teil A

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

Teil B

Anlagen

1. Ausloberin

Ausloberin des vorliegenden Planungswettbewerbs ist die
Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
Eberhardstraße 10
70173 Stuttgart.

Durchführung und Koordination:

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung,
Eberhardstraße 10, 70173 Stuttgart
Dipl.-Ing. Winfried Börner
Tel.: (0711) 216-20019
Fax: (0711) 216-20331
E-Mail: winfried.boerner@stuttgart.de

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung,
Eberhardstraße 10, 70173 Stuttgart
Dipl.-Ing. (FH) Johannes Rentsch M.Sc.
Tel.: (0711) 216-20071
Fax: (0711) 216-9520071
E-Mail: johannes.rentsch@stuttgart.de

An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs hat die Architektenkammer Baden-Württemberg beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nr. 2017 – 1 – 19 registriert.

2. Aufgabe

Gegenstand des Ideenwettbewerbs ist die Erarbeitung eines freiraumplanerischen und verkehrsplanerischen Entwurfsvorschlags für die Uferbereiche des „Neckarknies“ in Stuttgart Bad-Cannstatt mit angrenzenden Flächen. Das Wettbewerbsgebiet umfasst insgesamt rd. 9,6 ha, untergliedert in die 3 Teilbereiche „Seilerwasen“ mit Schönestraße, Eisenbahnbrücke und Mittelmole, „Badstraße“ mit Kreuzungsbereich Bad-/ Schönestraße/ Rosensteinbrücke, Rosensteinbunker, Thaddäus-Troll-Platz und Wilhelmsbrücke, sowie „Rillingmauer“ mit Neckartalstraße.

Der Wettbewerb beinhaltet die Entwicklung eines realisierungsfähigen, gestalterischen und funktionalen Konzepts für die öffentlichen Freiräume am Neckarufer. Hierzu zählen neben den Ufer-, Grün- und Platzflächen auch die künftige Abwicklung des Verkehrs (MIV und ÖPNV). Im Zuge der Bearbeitung werden ergänzend Vorschläge zum künftigen Umgang mit dem Hochbunker „Rosensteinbunker“ sowie

die in ihrer Nutzung freiwerdende Eisenbahnbrücke „Rosensteinbrücke“ erwartet (Abriss oder Erhalt. Bei Erhalt Nutzung und Gestaltung).

Hinweis: Es ist zu einem späteren Zeitpunkt geplant, die Freianlagen und Verkehrsflächen im Wettbewerbsumfang sukzessive weiter zu entwickeln und zu realisieren. Ein Anspruch auf weitere Beauftragung besteht nicht.

Das Wettbewerbsgebiet ist Teil des Masterplans „Landschaftspark Neckar in Stuttgart – Stadt am Fluss“ und soll auch im Hinblick auf die Gesamtstadt und die zentrale Lage im Freiraumsystem der Stadt zukünftig identitätsstiftend und aufwertend wirken.

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.

4. Zulassungsbereich

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

5. Teilnehmer

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

Die Hinzuziehung eines Verkehrsexperten/Verkehrplaners wird vorausgesetzt und muss mit der Verfassererklärung dokumentiert werden.

Erfüllt ein Bewerber die fachliche Voraussetzung alleine oder zusammen mit fest angestellten Mitarbeitern, ist er alleine teilnahmeberechtigt.

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.

Die Teilnehmerzahl ist auf 20 Teilnehmer begrenzt.

Fünf Teilnehmer werden von der Ausloberin vorab als Teilnehmer gesetzt, 15 Teilnehmer werden in einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren ausgewählt.

Wer am Tag der Auslobung bei einem Teilnehmer angestellt ist oder in einer anderen Form als Mitarbeiter/in an dessen Wettbewerbsarbeit teilnimmt, ist von der eigenen Teilnahme ausgeschlossen.

Bei Arbeitsgemeinschaften muss jedes Mitglied teilnahmeberechtigt sein, dies gilt auch für die Beteiligung von freien Mitarbeitern. 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.

Fünf vorab ausgewählte Planungsbüros (alphabetische Reihenfolge):

- Atelier Loidl, Berlin
- Latz+Partner Landschaftsarchitektur Stadtplanung Architektur, Kranzberg
- Lohrberg Stadtlandschaftsarchitektur, Stuttgart
- Luz Landschaftsarchitektur, Stuttgart
- Wolfgang Blank Landschaftsarchitekt, Stuttgart, mit MAP Prof. Maurmaier + Partner, Elisabeth Riegert

15 ausgewählte Planungsbüros nach Bewerbungsverfahren (vgl. Ziffer 6., geloste Auswahl/Reihenfolge):

1. Planstatt Senner, Überlingen
2. Studio RW, Berlin
3. ARGE Freisign, Pohla, Studiolandschaft, Freiburg
4. POLA Landschaftsarchitekten, Berlin
(als 1. Nachrücker aufgerückt für Wölfling-Seelig Landschaftsarchitekten Ingenieure, Stuttgart)
5. TDB Landschaftsarchitektur, Berlin
6. Prof. Jörg Stötzer LA, Stuttgart
7. GüneWelle J. Jörg, Grünkraut

8. Wiedemann + Schweizer Landschaftsarchitektur, Stuttgart, mit Stefan Fromm, LA Böblingen
9. Koeber Landschaftsarchitektur, Stuttgart
10. bhm Bresch Henne Mühlinghaus, Bruchsal
11. ST Grieger Landschaftsarchitekt, Berlin
12. bauchplan, München
13. RAMBOLL Studio Dreiseitl, Überlingen, mit BS Ingenieure Ludwigsburg
14. g2 Landschaftsarchitekten, Stuttgart
15. Glück Landschaftsarchitektur, Stuttgart, mit ambrosius blanke, verkehr, infrastruktur, Bochum

Erster Nachrücker:

- POLA Landschaftsarchitekten, Berlin
(als Teilnehmer aufgerückt durch Absage von Wöffing-Seelig Landschaftsarchitekten Ingenieure, Stuttgart)

Zweiter Nachrücker:

- Freiraumplanung Sigmund, Grafenberg

Dritter Nachrücker:

- Gänble + Hehr Landschaftsarchitekten, Esslingen, mit Klingler + Partner, Stuttgart, Michael Münnich Verkehrsplanung

Für alle Teilnehmer gelten die in der Richtlinie für Planungswettbewerbe RPW 2013 genannten Regeln.

6. Bewerbung/Referenzen

Mit der Bekanntmachung werden auf dem Internetportal www.stuttgart.de/wettbewerbe Stichwort „Neckarknie“ Grundinformationen sowie ein Bewerbungsformular zum Wettbewerb zur Verfügung gestellt. Ausschließlich mit dem unterschriebenen Formular können Teilnehmer sich bewerben (Bewerbungsadresse siehe Ziffer 1, Durchführung und Koordination).

Bewerbungsschluss ist der 01.09.2017. Mit Ablauf dieses Tages müssen sämtliche Bewerbungen bei der Ausloberin eingegangen sein. Es gilt der Eingangsstempel.

Erforderlich ist der Nachweis der Führung der Berufsbezeichnung von allen Mitgliedern (Bescheinigung einer Ar-

chitektenkammer oder Architektenstempel, bei ausländischen Bewerbern Nachweis nach dem Recht ihres jeweiligen Heimatstaates).

Der Nachweis als Team mit einem Verkehrsexperten kann von dem federführenden Landschaftsarchitekten bis spätestens drei Wochen nach Bewerbungsschluss nachgereicht werden.

Mindestens eine von folgenden Anforderungen muss jedes Büro/Team nachweisen:

- ein realisiertes vergleichbares Projekt (nicht älter als 10 Jahre),
- Prämierung einer vergleichbaren Arbeit (mindestens eine Anerkennung) in einem Planungswettbewerb (nicht älter als 10 Jahre),
- Prämierung einer vergleichbaren Arbeit in einem Studentenwettbewerb.

Der Nachweis erfolgt durch Aufführung im Bewerbungsformular. Eine Ergänzung von max. drei beigefügten Blättern im Format DIN A 4 oder 3 ist erwünscht. Die eingegangenen Bewerbungsunterlagen werden von einem unabhängigen Auswahlgremium geprüft. Danach werden 15 Bewerber ausgewählt und zur Teilnahme am Wettbewerb aufgefordert. Übersteigt die Zahl der qualifizierten Bewerber die vorgegebene Obergrenze von 15, entscheidet das Los.

7. Preisgericht

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

Fachpreisrichter (7), stimmberechtigt

- Prof. Ulrike Böhm, Stuttgart
- Prof. Cornelia Bott, Korntal
- Stefan Helleckes, Karlsruhe
- Prof. Gunter Kölz, Ludwigsburg
- Dr.-Ing. Detlef Kron, Stuttgart
- BM Peter Pätzold Stuttgart
- Prof. Stefan Werrer, Stuttgart

Stellvertreter Fachpreisrichter (4)

- Hermann-Lambert Oediger, Stuttgart
- Wolfgang Maier, Stuttgart
- Stephan Oehler, Stuttgart
- Angela Weiskopf, Stuttgart

Sachpreisrichter (4) stimmberechtigt

- Stadträtin Beate Bulle-Schmid; Stuttgart
- Stadträtin Marita Gröger, Stuttgart
- Stadtrat Christoph Ozasek, Stuttgart
- Stadtrat Björn Peterhoff, Stuttgart

Stellvertreter Sachpreisrichter (4)

- Stadtrat Eberhard Brett, Stuttgart
- Stadtrat Philipp Hill, Stuttgart
- Stadträtin Andrea Münch, Stuttgart
- Stadtrat Jürgen Zeeb, Stuttgart

Sachverständige Berater (5)

-
- Walter Braun, Stuttgart
- Matthias Busch, Stuttgart
- Dr. Volker Christiani, Stuttgart
- Wallie Heinisch, Stuttgart
- BV Bernd-Marcel Löffler, Stuttgart

8. Vorprüfung

Die Vorprüfung wird von Mitarbeitern der Stadtverwaltung Stuttgart durchgeführt. Bei Bedarf werden externe Sachverständige hinzugezogen. Dabei vergewissert sich die Ausloberin, dass alle an der Vorprüfung beteiligten Personen unbefangen und unvoreingenommen im Sinne der RPW 2013 sind.

9. Ausgabe der Unterlagen

Ab dem 16.10.2017 werden den Teilnehmern die Arbeitsgrundlagen zur Verfügung gestellt. Die digitalen Pläne stehen im Format AutoCAD-dwg/dxf Version 2013 im Gauß-Krüger-Koordinatensystem zur Verfügung. Andere Formate können nicht zur Verfügung gestellt werden.

10. Rückfragen

Rückfragen sind schriftlich per E-Mail oder per Post bis Ablauf des 30.10.2017 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. Kolloquium

Es ist vorgesehen, am 13.11.2017 von 14:00 bis 16:00 Uhr im Rathaus, Kleiner Sitzungssaal, 3. OG, ein Kolloquium mit dem Preisgericht und allen Teilnehmern durchzuführen. Die Teilnahme wird den Teilnehmern empfohlen.

Optional bietet die Ausloberin am Tage des Kolloquiums um 10:00 Uhr einen Rundgang durch das Plangebiet unter fachlicher Führung an. Ein Treffpunkt und weitere Infos hierzu werden den Teilnehmern rechtzeitig per E-Mail bekanntgegeben.

12. Abgabe der Arbeiten

Abgabetermin für die Pläne und die CD-ROM/DVD mit allen Plänen, Berechnungen und Angaben ist der 17.01.2018. An diesem Tag müssen die Arbeiten unter dem Stichwort „Neckarknie“ bei persönlicher Abgabe bis spätestens 15:00 Uhr (danach schließt die Dienststelle) im

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

eingereicht sein.

Im Falle der Einlieferung per Post, Bahn oder einem vergleichbaren Transportunternehmen ist die gleichlautende Adresse zu benutzen. Als Zeitpunkt gilt der Tagesstempel auf dem Versandbeleg, unabhängig von der Uhrzeit. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift der Ausloberin zu verwenden.

13. Leistungen

Alle eingereichten Pläne sind durch eine Kennzahl aus 6 arabischen Ziffern (max. 6 cm lang, 1 cm hoch) an der rechten oberen Ecke zu bezeichnen. Als Planungsgrundlagen sind die ausgegebenen Unterlagen zu verwenden. Eine farbige Darstellung ist erwünscht. Von allen verlangten

Planungsleistungen ist ein zweiter Plansatz für die Vorprüfung und eine CD-ROM oder DVD mit allen Plänen abzugeben. Die Einhaltung der formalen Kriterien wird vorausgesetzt.

Im Einzelnen werden verlangt:

Lageplan M 1:1000

mit Darstellung folgender Inhalte:

- stadträumliche Einbindung
- Grün- und Freiraumplanung mit Aussagen zur Nutzung und Zuordnung der öffentlichen Freiflächen
- Aktivierung der Uferbereiche
- Nutzung und Gestaltung der Mittelmole Bad Cannstatt, Abriss oder Erhalt mit Umnutzung und Neugestaltung der alten Eisenbahnbrücke
- Verkehrskonzept mit Aussagen zur künftigen Verkehrsführung und Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen
- Anschlüsse an den freiräumlichen Kontext

Vertiefungsbereiche M 1:500

Je Teilbereich (insgesamt 3 Stück), Darstellung einer aussagekräftigen Vertiefung im Grundriss M 1:500.

Querschnitte M 1:200

Je Vertiefungsbereich ein vermaßter Querschnitt vom Ufer bis zur angrenzenden Bebauung im M 1:200 mit relevanten Höhenangaben.

Uferseitige Schnittansicht M 1:200

Für den Vertiefungsbereich Rillingmauer eine repräsentative Schnittansicht aus wasserseitiger Perspektive auf die Uferlinie mit rückwärtiger Stadtsilhouette im M 1:200

Konzept zum Umgang mit der Rosensteinbrücke (Eisenbahn)

Es steht den Wettbewerbsteilnehmern frei, die alte Eisenbahnbrücke zu erhalten oder zurückzubauen. Sollte ein Erhalt der Brücke vorgeschlagen werden, wird ein Nutzungs- und Gestaltungsvorschlag sowie ein Erschließungskonzept

zur Anbindung der Brücke an den Seilerwasen, die Mittel-mole, den Eisenbahndamm in Bad Cannstatt sowie an den Rosensteinpark erwartet. Der Mehrwert für den Gesamt-raum bei Erhalt der Brücke muss gestalterisch wie funktional klar erkennbar sein, ebenso muss der Abriss des denkmal-geschützten Bauwerks gestalterisch überzeugen und be-gründet werden. Eine geeignete Darstellungsform hierfür kann frei gewählt werden.

Konzept zum Umgang mit dem Rosensteinbunker

Es steht den Wettbewerbsteilnehmern frei, den Rosenstein-bunker zu erhalten oder zurück zu bauen.

Sollte der Erhalt des Bunkers vorgeschlagen werden, sind die künftige Nutzung sowie die Einbindung des Bauwerks in den räumlichen Kontext vorzuschlagen. Der Mehrwert für den Gesamt-raum bei Erhalt des Bunkers muss gestalterisch wie funktional klar erkennbar sein, ebenso muss der Abriss des Bauwerks gestalterisch überzeugen und begründet werden. Eine geeignete Darstellungsform hierfür kann frei gewählt werden.

Konzept Liegestellen Fahrgastschiffahrt

Ein Konzept zur Anordnung von 5 Liegestellen für die Fahr-gastschiffahrt im Wettbewerbsgebiet oder unmittelbar an das Bearbeitungsgebiet anschließenden Uferabschnitten sowie deren landseitige Erschließung ist vorzuschlagen. Eine geeignete Darstellungsform hierfür kann frei gewählt wer-den.

Räumliche Darstellungen

Je Vertiefungsbereich eine räumliche Darstellung aus der Fußgängerperspektive.

Freie Darstellungen

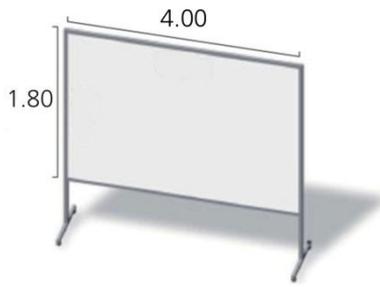
Freie Darstellungen, Piktogramme und erläuternde Skizzen, soweit zum Entwurfsverständnis erforderlich.

Erläuterungsbericht

Erläuterungsbericht (getrennt von den Plänen, max. 2 DIN A4 Seiten) mit Begründung des vorgeschlagenen Freiraum- und Verkehrskonzepts, Aussagen zu Konstruktion und Mate-rialität, Ausstattung und Beleuchtung.

Sonstiges

- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen



14. Vorprüfung/ Beurteilungskriterien

- Ausgefüllte und unterschriebene Verfassererklärung in separatem, verschlossenem Umschlag.

Darstellung

Für die Präsentation der Wettbewerbsarbeiten steht pro Wettbewerbsteilnehmer eine Tafel mit einer max. Hängefläche 1,80 m (Höhe) x 4,00 m (Breite) einseitig behängt zur Verfügung.

Die eingereichten Arbeiten werden mit Hilfe eines Kriterienkataloges vorgeprüft. Bei der Erfüllung dieser Aufgabe können die Sachverständigen zur Unterstützung der Vorprüfung hinzugezogen werden. Dem Preisgericht werden die Ergebnisse der Vorprüfung in Form eines Vorprüfberichtes als Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt, die Beurteilung der Arbeiten bleibt dem Preisgericht vorbehalten.

Beurteilungskriterien

Grundkonzept

- Leitidee und gestalterische Einheit

Funktionale Qualität

- Erfüllung der funktionalen Vorgaben insb. der Anforderungen an den Hochwasserschutz sowie die Erfordernisse der Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße
- Verkehrsführung und Verkehrssicherheit, Fuß- und Radwege, Erschließung
- räumlich funktionale Gliederung in Bezug auf unterschiedliche Nutzungsansprüche, Freizeit- und Erholungsnutzung, Ortsbezüge
- Barrierefreiheit

Gestalterische Qualität

- Aufenthaltsqualität
- Begrünung/Grünqualität
- räumlich-gestalterische Gliederung
- Korrespondenz mit den angrenzenden Quartieren
- Erlebbarkeit des Wassers
- Material und Ausstattung

Umweltqualität

- ökologische Qualität der Grünausstattung
- Umgang mit dem Baumbestand
- Gewässerökologie

Wirtschaftlichkeit

- Wirtschaftlichkeit von Bau und Betrieb
- Nachhaltigkeit in Bezug auf Unterhalt, Pflege und Nutzung

Die Reihenfolge der Beurteilungskriterien stellt keine Gewichtung dar.

15. Preisgerichtssitzung

Die Sitzung des Preisgerichts findet am 16.03.2018 ab 9:00 Uhr im Kleinen Kursaal, Königsplatz 1, S-Bad Cannstatt statt.

16. Verfassererklärung

Jeder Teilnehmer gibt eine Erklärung (2-fach) mit den Namen und der Anschrift der Verfasser (Partnerschaften), aller Mitarbeiter und aller Fachberater in einem verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag ab. Jeder Verfasser hat seine Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen und durch die Beigabe einer Kopie seines Befähigungsnachweises zu belegen.

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

17. Preise

Als Preissumme wird ein Betrag von 90.000 € (inkl. MwSt.) ausgelobt.

1. Preis	40.000 €
2. Preis	25.000 €
3. Preis	17.000 €
Anerkennungen	8.000 €

Dem Preisgericht bleibt auf einstimmigen Beschluss eine andere Aufteilung der Preissumme vor Aufhebung der Anonymität vorbehalten.

- 18. Weitere Bearbeitung** Ein Auftragsversprechen ist mit dem Wettbewerbsverfahren nicht verbunden. Ob, in welcher Form und mit welchen inhaltlichen und räumlichen Schwerpunkten eine vertiefende Bearbeitung erfolgt, wird vom Gemeinderat und dessen Gremien beschlossen.
- 19. Ergebnis** Das Ergebnis des Wettbewerbs wird allen Teilnehmern unverzüglich mitgeteilt. Die Ausloberin hat das Recht, alle zum Verfahren zugelassenen Entwürfe in geeigneter Form öffentlich auszustellen.
- 20. Eigentum** Die mit Preisen/Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Die nicht ausgezeichneten Leistungen können innerhalb von acht Wochen nach Sitzung des Preisgerichts beim Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung 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.
- 21. Urheberrecht/Nutzungsrecht** Die Preisträger übertragen der Ausloberin jeweils die für den vorgesehenen Zweck erforderlichen Nutzungsrechte. Die Übertragung wird mit dem Preisgeld abgegolten.
- 22. Terminübersicht**
- | | |
|-------------------------|------------|
| Ausgabe der Unterlagen: | 16.10.2017 |
| Rückfragen bis: | 30.10.2017 |
| Rückfragenkolloquium: | 13.11.2017 |
| Abgabe der Leistungen: | 17.01.2018 |
| Preisgericht: | 16.03.2018 |

Inhalt Teil B

1. Situation

- a. Lage im Stadtgebiet
- b. Wettbewerbsgebiet
- c. Angrenzende Nutzungen
- d. Historische Entwicklung
- e. Naturräumliche Gegebenheiten
- f. Ausgangslage Verkehr
- g. Angrenzende Planungen
- h. Übergeordnete Konzepte

2. Wettbewerbsaufgabe

- a. Allgemeine Zielstellungen und Planungsvorgaben
- b. Teilbereich 1 - Seilerwasen
- c. Teilbereich 2 - Badstraße
- d. Teilbereich 3 - Rillingmauer

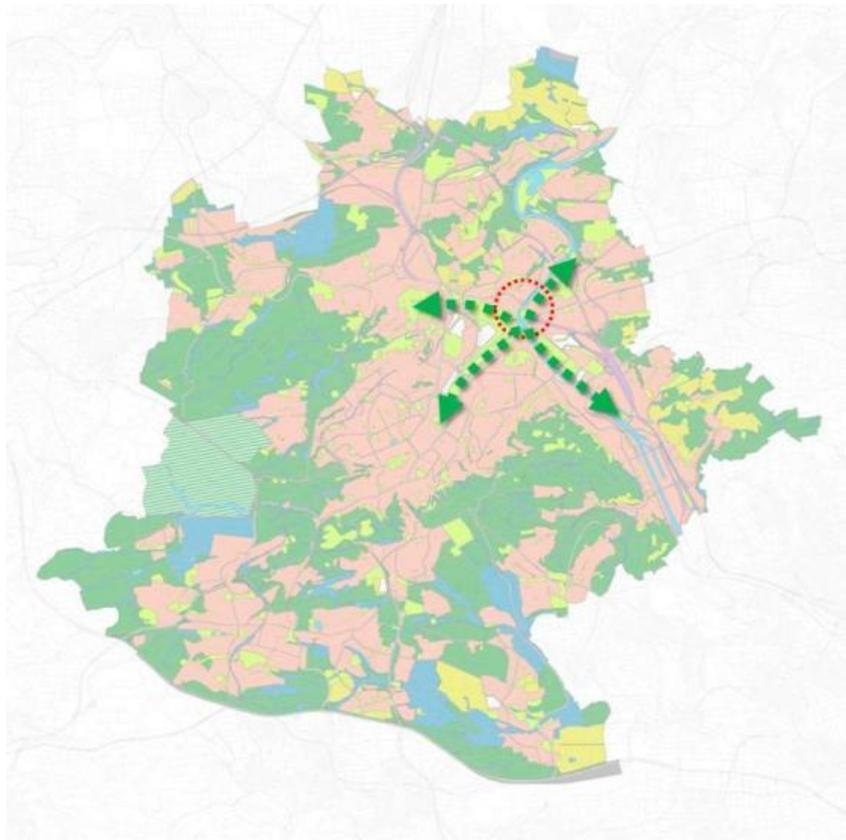
Anlagen

1. Abgrenzung Wettbewerbsgebiet
2. Plangrundlage DWG/Digitales Geländemodell DGM
3. Luftbild/Schrägluftbild
4. Ausschnitt Amtlicher Stadtplan
5. Eigentumsverhältnisse Grundstücke
6. Leitungspläne
7. Baumschutzsatzung der Stadt Stuttgart
8. Verkehrsgutachten Rosensteintunnel
9. Verkehr – Knotenpunktzählung Neckarknie
10. Plan - Verkehrliche Aspekte Wettbewerbsgebiet
11. Bestehende Planung – Wilhelmavorfeld / Rückbau Pragstraße / Wilhelmatheater
12. Bestehende Planung – S21 Eisenbahnbrücke
13. Studie / Konstruktionsprinzip Rillingmauer
14. Bauwerkspläne Rosensteinbrücke (Eisenbahn)
15. Bauwerkspläne Rosensteinbunker
16. Informationen zum Hochwasserschutz
17. Informationen zur Bundeswasserstraße / Ertüchtigung für 135 m Schiffe
18. Informationen zum Denkmalschutz
19. Informationen zum Radverkehr
20. Informationen zur Nachnutzung der Rosensteinbrücke (Eisenbahn)
21. Historische Bilder
22. Fotodokumentation
23. Broschüre Masterplan - Erlebnisraum Neckar
24. Ergebnisse Ideenwettbewerb Rosensteinbunker – Auslober Freie Wähler
25. Ergebnisse der Zukunftswerkstatt Bad Cannstatt
26. Formblatt Verfassererklärung

1. Situation

a. Lage im Stadtgebiet

Das Neckarknie ist ein wichtiges Bindeglied im räumlichen Gefüge der Stadt Stuttgart. Hier treffen Stadtteile sowie Freiraumsysteme von gesamtstädtischer Bedeutung aufeinander. Das ehemals eigenständige und bedeutende Cannstatt trifft hier auf die Innenstadtbezirke Stuttgarts westlich des Flusses. Unterschiedliche Verkehrswege kreuzen am Neckarknie den Fluss oder führen entlang der Ufer. Die beiden Freiraumsysteme Neckar aus dem Osten sowie das „Grüne U“ aus dem Westen kommend, vereinen sich hier zu einer weiträumig vernetzten, grünen Infrastruktur mit Bezügen bis in den Landschaftsraum vor den Toren der Stadt.



Das Neckarknie im Freiraumsystem der Stadt Stuttgart

Im näheren Umfeld des Wettbewerbsgebiets, finden sich mit dem Rosensteinpark, dem Naturkundemuseum im Schloss Rosenstein, dem Cannstatter Wasen, dem zoologischen Garten (Wilhelma), dem Mineralbad Leuze sowie dem Wilhelmatheater, zahlreiche Orte von Bedeutung für Freizeitgestaltung, Erholung und Kultur in Stuttgart.

b. Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet gehört zum Bereich des Stuttgarter Stadtbezirks Bad Cannstatt. Es befindet sich beidseits des Neckars zwischen dem historischen Stadtkern von Cannstatt, sowie der am linken Neckarufer gelegenen, gründerzeitlich geprägten Neckarvorstadt.

Maßgeblich geprägt wird das Wettbewerbsgebiet durch überregionale Verkehrsinfrastrukturen wie die Bundeswasserstraße mit der Schleuse Bad Cannstatt sowie der Eisenbahnbrücke als Teil der Eisenbahnverbindung zwischen Stuttgart und den östlichen Landesteilen (Ulm, Tübingen, Aalen, Crailsheim). Auch die zahlreichen Straßen und Kreuzungsbereiche unterstreichen den Charakter des durch Verkehrsinfrastruktur geprägten Raums.

Daneben gibt es aber auch Freiraumstrukturen wie den Seilerwasen als Treffpunkt und Erholungsort mit temporärer Gastronomie (Neckarstrand) sowie Spiel- und Sportangeboten, oder den Thaddäus-Troll-Platz als Entree zur Altstadt von Bad Cannstatt. Entlang des Neckars führt als überregional wichtige Radverbindung der Neckartalradweg und verknüpft die Teilräume des Wettbewerbsgebiets.

Die Neckarufer sind als Wasserstraße sowie zum Hochwasserschutz ausgebaut. Betonverbau und steile Dammböschungen prägen die Uferbereiche am Neckarknie. Natürliche oder naturnahe Übergänge vom Wasser zum Land finden sich keine.

Im Kreuzungsbereich von Bad- und Schönestraße sowie der Rosensteinbrücke, befindet sich ein Hochbunker aus dem zweiten Weltkrieg. Der Rosensteinbunker wird aktuell als Reklamefläche sowie als Träger für Telekommunikationsanlagen genutzt. Im Rahmen eines von den Freien Wählern durchgeführten Architekturwettbewerbs wurden bereits erste Ideen für Nutzungsmöglichkeiten für das Gebäude und sein Umfeld entwickelt.

c. Angrenzende Nutzungen

Das Umfeld des Wettbewerbsgebiets ist geprägt durch städtebaulich heterogene Strukturen und unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte.

An den Seilerwasen angrenzend, östlich der Schönestraße, liegt das gründerzeitlich geprägte Seilerviertel. Den Abschluss dieses Wohnquartiers zur Badstraße hin bildet der Komplex des Krankenhauses vom Roten Kreuz Bad Cannstatt. Nach Süden hin grenzt der Cannstatter Wasen an den Seilerwasen an. Die große, versiegelte Fläche dient als zentraler Festplatz der Stadt Stuttgart. Hier finden unter anderem jährlich wiederkehrend das

Frühlingsfest sowie das Cannstatter Volksfest statt. Den Übergang zwischen Seilerwasen und Cannstatter Wasen bildet eine weitläufige Unterführung unter der König-Karl-Brücke. Die sogenannte „Hall of Fame“ ist ein beliebter Treffpunkt der Stuttgarter Graffiti Szene; hier darf legal gesprüht werden.

Die Badstraße bildet den Übergang vom Neckar zur historischen Altstadt von Bad Cannstatt. Das mittelalterlich geprägte Mischgebiet zeichnet sich durch kleinteilige Wohnnutzung, Ladengeschäfte sowie ein attraktives gastronomisches Angebot aus. Auf dem Marktplatz finden regelmäßig Wochenmärkte und wechselnde Veranstaltungen statt. Die Cannstatter Altstadt übernimmt eine zentrale Versorgungsfunktion für den Stadtteil und darüber hinaus.

Nördlich der Wilhelmsbrücke schließt am Ostufer des Neckars das Mühlgrün an das Wettbewerbsgebiet an. In der Grünanlage ist der über dem Fluss liegende Neckarbiergarten ein beliebter Treffpunkt. Das Ufer des Mühlgrüns ist zudem Liegeplatz für das Theaterschiff. Auf dem Schiff finden regelmäßig Theater und kulturelle Veranstaltungen statt. Ergänzt wird das Angebot auf dem Theaterschiff durch Gastronomie.

Am gegenüberliegenden Neckarufer befindet sich die Neckarvorstadt. Die Bebauung entlang der Neckartalstraße wurde im Zuge der Industrialisierung errichtet und diente vorwiegend der Unterbringung von Arbeitern. Heute ist das Quartier teils als Mischgebiet und teils als Wohngebiet definiert. Neben Wohnen finden sich auch einzelne gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschossen an der Neckartalstraße. In der Brückenstraße auf der Stirnseite der Wilhelmsbrücke, wirtschaftet seit dem Jahr 1900 die Sektkellerei Rilling.

Im nördlichen Anschluss an den Teilbereich Rillingmauer bildet die Mombachanlage eine grüne Schnittstelle zwischen Neckarvorstadt und Neckar. In der Grünanlage befindet sich mit der Mombachquelle eine der Cannstatter Mineralquellen.

Südlich an die Rillingmauer angrenzend, öffnet sich die in Planung befindliche Grünanlage im Bereich des Wilhelmavorfelds. Rückwärtig davon, etwas abgerückt vom Neckar, liegt der zoologische Garten Wilhelma sowie das Wilhelma-Theater an der Ecke Prag-/Neckartalstraße

d. Historische Entwicklung

Städtebauliche Entwicklung am Neckarknie

Bad Cannstatt liegt beiderseits des Neckars und wurde bereits in der Römerzeit gegründet. In römischer Zeit war Cannstatt eine bedeutende Stadt. Die Gegend kam um das Jahr 90 n. Chr. unter römische Herrschaft. Die Römer errichteten auf der Altenburg im heutigen Cannstatter Stadtteil Hallschlag ein großes Reiterkastell. Auch als Zivilsiedlung war das römische Cannstatt sehr bedeutend. Streufunde belegen eine Größe von mindestens 19 Hektar. Damit war Cannstatt eine der größten römischen Städte im heutigen Baden-Württemberg nach Ladenburg und Rottenburg.

Das Ende des römischen Cannstatt kam mit dem großen Alemanneneinfall von 259/260 n. Chr.

Im Jahre 700 wurde Cannstatt in einer Schenkungsurkunde an das Kloster St. Gallen erstmals urkundlich erwähnt.

Neben Esslingen und Ludwigsburg gehörte Cannstatt zu den ersten Städten am mittleren Neckar, in denen sich um 1810 industrielles Leben regte.

Stuttgart schied hierfür zunächst aus, weil die benötigte Wasserkraft fehlte und die industrielle Entwicklung in Residenzstädten in der Regel verspätet einsetzte.

Die Oberamtsstadt Cannstatt blühte im 18. und 19. Jahrhundert besonders als Kur- und Erholungsort für viele prominente und gutsituierte Gäste auf, unter ihnen beispielsweise Honoré de Balzac. Am 22. Oktober 1845 fuhr die erste württembergische Eisenbahn vom Cannstatter Bahnhof nach Untertürkheim.

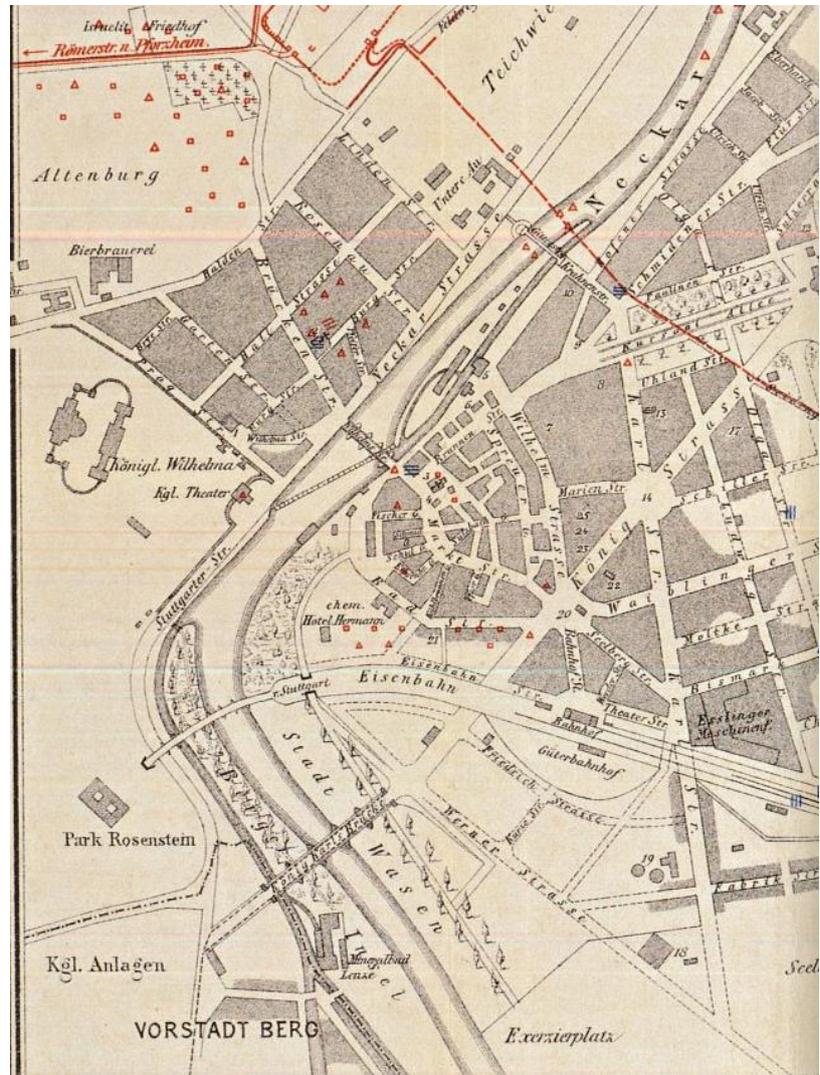
Am 1. April 1905 wurde die Oberamtsstadt Cannstatt mit der Residenzstadt Stuttgart vereinigt.

Mit beginnender Neckarkanalisation im Jahr 1929 werden die zu niedrigen Brücken gesprengt und wieder neu aufgebaut. In diesem Zuge wird auch das Cannstatter Stauwehr fertiggestellt.

Im zweiten Weltkrieg wird Cannstatt von schweren Bombenangriffen getroffen durch die großen Schäden entstehen. Deutsche Soldaten sprengten 1945 fast alle noch intakten Neckar-Brücken.

In den Jahren nach dem Krieg werden die zerstörten Brücken nach und nach wieder aufgebaut.

Um die gestiegenen Verkehrszahlen zu bewältigen, wird 1974 die König-Karls-Brücke mit größerer Breite neu erbaut.



Ausschnitt historischer Stadtplan Cannstatt von 1895

Regulierungsmaßnahmen am Neckar

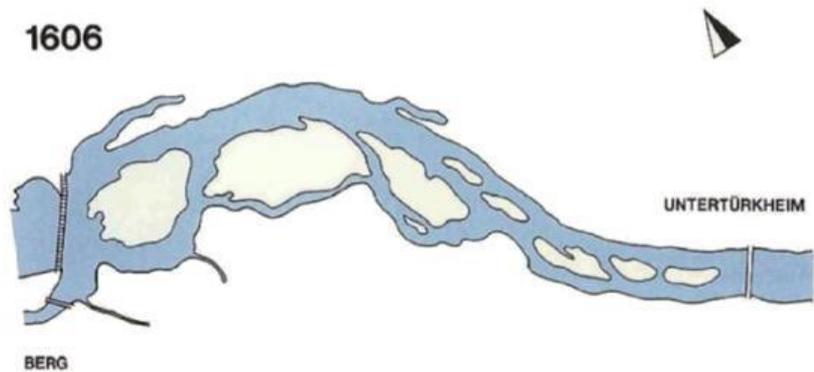
Wie der keltische Name des Neckars (=wildes Wasser) verrät, zeigte er sich im Verlauf der Siedlungsgeschichte nicht immer nur von seiner beschaulichen Seite. Schon früh wurde deshalb versucht, dem Neckar durch Regulierungsmaßnahmen einen Teil seiner Wildheit zu nehmen.

Aber erst eine vom Wiener Kongreß (1814/15) beschlossene Konvention über die Freiheit der deutschen Flussschifffahrt veranlasste die Regierung König Friedrichs Überlegungen über die Durchgängigmachung des Neckars in Heilbronn anzustellen.

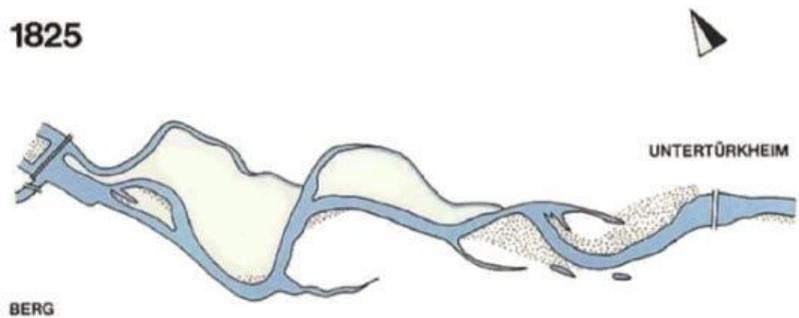
Karl-August-Friedrich von Duttenhöfer (1758-1836), der auch der „schwäbische Tulla“ genannt wurde, entwarf

u.a. den Plan zum Bau des Wilhelmkanals (1821) in Heilbronn, durch den erst die freie Schifffahrt auf dem Neckar zwischen Mannheim und Cannstatt ermöglicht wurde.

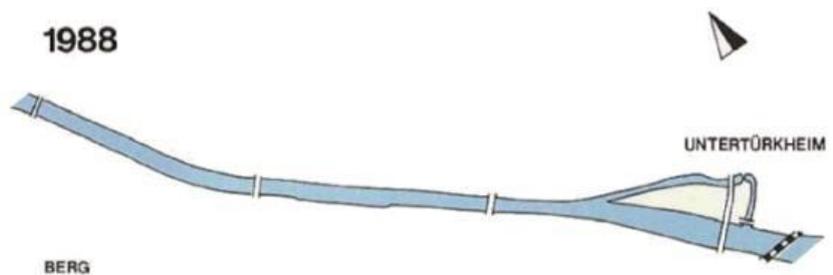
1606



1825



1988



Veränderung des Neckarlaus zwischen „Untertürkheim“ und „Berg“

Neckarschifffahrt

Der 367 Kilometer lange Neckar ist nach Aare, Mosel und Main der viertgrößte Nebenfluss des Rheins mit einem Einzugsgebiet von 14000 Quadratkilometern. Ob schon zur Römerzeit Schiffe auf dem Neckar fahren, ist nicht bekannt, jedoch wahrscheinlich. Erste Nachweise über die Nutzung des Flusses als Transportweg stammen aus dem 7. Jahrhundert. Da der Neckar mal mehr und mal weniger Wasser führte, zudem noch zahlreiche Stromschnellen aufwies, war der Schiffsverkehr bis ins 20. Jahrhundert nur mit Einschränkungen möglich.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Stimmen lauter den Neckar zu einer Großschiffahrtsstraße auszubauen. 1919/20 wurde nach langen Vorplanungen der Bau des Neckarkanal dann in Angriff genommen.

Im Raum Stuttgart war der Neckar 1931 zwischen Untertürkheim und Münster schließlich als Kanal ausgebaut und Cannstatt vor Hochwasser sicher. Im Zuge dieser Maßnahmen entstand 1927 bis 1930 auch die Staustufe Stuttgart-Cannstatt mit Wehr und Kraftwerk. Befahrbar für die Großschiffahrt war der Neckar im Bereich Stuttgarts damit nicht, da noch die Schleusen fehlten. Erst nach dem Krieg wurde zwischen 1955–1958 im Rahmen des weiteren Ausbaus des Neckars die heute zur Staustufe gehörende Doppelkammerschleuse errichtet.



Das Neckarknie Anfang des 20. Jh. vor der Neckarkanalisation

Beteiligt an den Planungen für den Neckarausbau war auch der Architekt Paul Bonatz, der für die Gestaltung von Schleusen, Wehren und Wasserkraftwerken zuständig war.

Aufgrund der Dimensionierung der Schleusenkammern ist der Neckar heute mit Schiffen bis maximal 105 Metern Länge befahrbar.

Es ist geplant von Norden her, an den Schleusen jeweils eine Kammer zu verlängern und das Flussbett wo notwendig auszubauen, damit künftig auch Schiffe mit einer Abmessung von 135 Metern den Neckar befahren können. Rechtsgrundlage hierfür ist das Bundeswasserstraßenausbaugesetz vom 23.12.2016.

e. Naturräumliche Gegebenheiten

Stuttgart und das Neckarknie liegen in der Stuttgarter Bucht, der naturräumlich kleinsten Untereinheit des Schwäbischen Keuper-Lias-Landes. Diese ist eine Traufbucht der Keuperstufe mit höherem Schilfsandsteinrücken. Der bei Untertürkheim aus der Keuperstufe austretende Neckar und seine beiden linken Zuflüsse Nesenbach und Feuerbach gliedern den Stufenrand zwischen Fellbach im Osten und Weilimdorf im Westen in drei eng verknüpfte Teilbecken.

Die Höhendifferenz zwischen Keuperstufenfläche (420–440 m über NHN) und Talsohle (200–220 m) beträgt über 200 m.

In Bad-Cannstatt tritt der Neckar in die Felsformation des Muschelkalks ein und bildet ein enges Durchbruchstal mit steilen, stellenweise felsdurchzogenen Talflanken.

Im Nesenbachkessel liegen die Innenstadtbezirke Stuttgarts. Bad Cannstatt, das seine Badeortsfunktion den hier aufsteigenden Sauerwässern verdankt, sowie Türkheim und die östlichen Industrievororte nutzen die Lagegunst des offenen Neckartrichters.

Die Lage im Kessel aber auch die dichte Baustruktur der Großstadt haben zur Folge, dass Stuttgart der wärmste und zugleich auch trockenste Teil des Neckarbeckens ist. Das lokale Klima kennzeichnet eine hohe Zahl von Schwületagen. Die Jahresmitteltemperatur beträgt in der Stuttgarter Bucht und im Neckarbecken bis zu 12 Grad Celsius, die jährlichen Niederschläge liegen zwischen 630 und 680 mm.

f. Ausgangslage Verkehr

Im Bereich des Neckarknies treffen eine Reihe hochbelasteter Hauptverkehrsstraßen aufeinander. Die Bundesstraße B10 führt von Karlsruhe über Pforzheim, Stuttgart und Göppingen nach Ulm. Im Stadtgebiet Stuttgart ist die B10 zwar durchgängig vierstreifig ausgebaut, aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist sie aber regelmäßig überlastet. Diese Überlastung resultiert weniger aus dem Durchgangsverkehr (ca. 10 %), als vielmehr aus starkem Ziel- und Quellverkehr und der hohen Erschließungsfunktion der Straße für die Gesamtstadt. Dementsprechend wurde und wird die B10 im Stadtgebiet schrittweise weiter ertüchtigt. Der sechstreifige Ausbau der Heilbronner Straße sowie der Pragsatteltunnel konnten zwischenzeitlich realisiert werden. Derzeit im Bau ist der Rosensteintunnel, eine dritte Röhre für den Leuzetunnel sowie die Neuordnung des Leuzeknotens.

Durch den Rosensteintunnel wird die Neckartalstraße vor dem Haupteingang der Wilhelma sowie die Pragstraße sehr stark entlastet. Wesentlicher Bestandteil des Projekts Rosensteintunnel ist der Rückbau der Neckartalstraße und der Pragstraße von vier auf zwei Fahrstreifen. Darüber hinaus beinhaltet das Projekt eine Vielzahl kleinerer Begleitmaßnahmen in den Stadtbezirken Ost, Zuffenhausen und Bad Cannstatt zum schrittweisen Rückbau der Parallelachsen zur B10.

Die Verkehrsbelastung rund um das Neckarknie sowie die verkehrliche Wirkung des Rosensteintunnels zeigt nachfolgende Tabelle (siehe auch Anlagen 1 und 2 zu dieser Auslobung):

Straße	Zählwert 2010 (PKW-E / 16h)	Veränderung Nullfall 2020 / Planfall Rosen- steintunnel 2020
Pragstraße (südlich Haldenstraße)	57.300	-79,25%
Wilhelmsbrücke	7.400	-47,37%
Rosensteinbrücke	21.200	-39,81%
Schönestraße	19.800	-32,40%
Neckartalstraße (vor Wilhelma)	48.700	-66,00%
Neckartalstraße (nördlich Wilhelmsbrücke)	12.300	-3,50%
Brückenstraße	11.800	-30,61%

Östlich des Neckars trennt der Straßenzug Mercedesstraße - Schönestraße – Überkinger Straße – Schmidener Straße die Cannstatter Altstadt vom Fluß ab. Auch in der Schönestraße sowie anschließend auf der Rosensteinbrücke entfaltet das Projekt Rosensteintunnel eine erhebliche Entlastungswirkung. Hier reduziert sich die Verkehrsbelastung jeweils um rund 1/3 gegenüber heute, was große Potentiale für eine Umgestaltung und Rückbau der Verkehrsflächen eröffnet. Der Rückbau der Schönestraße auf zwei Fahrstreifen wurde als Begleitmaßnahme des Projekts Rosensteintunnel beschlossen.

Der westlich des Neckars gelegene Stadtteil Neckarvorstadt wird mit der Haldenstraße, Pragstraße und Neckartalstraße auf allen Seiten von Hauptverkehrsstraßen umschlossen. Zudem zerschneidet die Achse Wilhelmsbrücke – Brückenstraße – Altenburger Steige den Stadtteil.

Der überwiegende Teil der mit Wohngebäuden angebauten Hauptverkehrsstraßen im Bereich des Neckarknies sind im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt als Lärmschwerpunkte mit nächtlichen Belastungen über 60 dB(A) ausgewiesen.

Mit zwei Stadtbahnlinien ist das Wettbewerbsgebiet gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Die Linie U14 (Heslach Vogelrain – Remseck) verläuft entlang der Neckartalstraße und hat mit den Stationen Rosensteinbrücke und Mühlsteg zwei Haltestellen im Wettbewerbsgebiet. Die Linie U13 (Giebel – Hedelfingen) führt über die Rosensteinbrücke in die Badstraße und von dort weiter hinein nach Bad Cannstatt.

Im Jahr 2018 soll mit der U16 eine weitere Stadtbahnlinie von Fellbach über Bad Cannstatt nach Feuerbach in Betrieb gehen. Sie verkehrt wie die U13 entlang der Badstraße und der Pragstraße.

Weiterhin wird das Plangebiet durch die beiden Buslinien 52 und 56 jeweils im 10-Minuten Takt erschlossen. Sie verbinden mit Gelenkbussen das Zentrum von Bad Cannstatt über den Stadtteil Hallschlag mit Zuffenhausen bzw. Münster. In Fahrtrichtung Hallschlag verkehren beide Linien vom Wilhelmsplatz entlang der Badstraße zur Rosensteinbrücke. An der dortigen Haltestelle sind die Buslinien auf kurzem Weg mit der U14 verknüpft. Von hier führt der Linienweg entlang der Neckartalstraße, Brückenstraße sowie der Altenburger Steige zum Hallschlag. In der Gegenrichtung führt der Linienweg ab der Rosensteinbrücke über die Schönstraße und König-Karl-Straße ins Zentrum von Bad Cannstatt.

Im Bereich des Neckarknies treffen allein mit den Hauptradrouten 1, 6, 7, 11 und 12 eine Vielzahl an wichtigen überörtlichen Radwegeverbindungen aufeinander. Das Hauptradroutennetz wird schrittweise mit hoher Priorität durch die Landeshauptstadt Stuttgart ausgebaut. Entlang der Hauptradrouten 11 bzw. 12 verläuft mit dem Neckartalradweg auch eine touristische Radroute durch das Plangebiet. Neben den Hauptradrouten sollen auch weitere Straßenzüge im Plangebiet wie z.B. die Pragstraße, die Achse Altenburger Steige – Brückenstraße – Wilhelmsbrücke oder die Achse Schönstraße – Überkiniger Straße – Hofener Straße zukünftig für den Radverkehr ertüchtigt werden.

g. Angrenzende Planungen

Im Umfeld des Neckarkniees sind folgende Planungen mit Bezug zum Wettbewerbsgebiet in Bearbeitung.

Neugestaltung Wasenufer und Wasenquerung

Der Bereich des Neckaruferes am Cannstatter Wasen wird künftig zu einem attraktiven Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität am Wasser umgestaltet. Teil der Planung ist auch eine Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe. Mittels der Wasenquerung, einer ebenfalls in Planung befindlichen Freiraumspange über das Festgelände des „Wasens“, wird das neu gestaltete Wasenufer mit dem angrenzenden Stadtraum verknüpft werden.

Neugestaltung Wilhelmavorfeld

Im Bereich zwischen dem Eingang zum zoologischen Garten „Wilhelma“ sowie dem Neckarufer erstreckt sich das Wilhelmavorfeld. Aktuell wird der Uferabschnitt als Liegeplatz für Fahrgastschiffe genutzt. In diesem Bereich verläuft zudem die stark befahrene Bundesstraße 10. Um die Verkehrsbelastung in Zukunft reduzieren zu können, befindet sich der Rosensteintunnel als verkehrlicher Bypass im Bau. Im Zuge der Neuordnung von Verkehrsstrukturen wird das Vorfeld der Wilhelma freiraumplanerisch überarbeitet und neu gestaltet, mit dem Ziel eine grüne Verbindung zwischen Rosensteinpark und Neckar herzustellen. Einhergehend werden neue Aufenthaltsqualitäten mit Zugängen zum Wasser geschaffen. Voraussichtlich sollen hier auch künftig wieder Fahrgastschiffe anlegen. Zusätzlich wird aktuell geprüft ob ein Tiergehege der Wilhelma in die Anlage integriert werden kann. Das Vorfeld der Wilhelma grenzt unmittelbar an das Wettbewerbsgebiet an, eine sinnvolle Weiterleitung von Wegebezügen ist aufzuzeigen.

h. Übergeordnete Konzepte

Langfristig soll sich entlang der Neckarufer im Bereich der Stadt Stuttgart ein zusammenhängendes Freiraumsystem entwickeln. Hierzu hat die Stadt Stuttgart als räumliches Konzept sowie zur Definition langfristiger Ziele den Masterplan Landschaftspark Neckar in Stuttgart – Stadt am Fluss erarbeitet. Das Neckarknie ist ein wesentlicher Baustein des Masterplans.

Mit dem Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) 2030 und dem Aktionsplan nachhaltig Mobil hat die Landeshauptstadt Stuttgart ein klares Leitbild entwickelt wie sich das Mobilitätssystem weiter entwickeln soll. Wesentliche Elemente sind die Verlagerung des Modal-Split zugunsten des Fuß-, Rad-, und Öffentlichen Verkehrs sowie die

stadtverträgliche Umgestaltung des Hauptverkehrsstraßennetzes bei gleichzeitiger Sicherung der Funktionalität. Die übergeordneten Vorgaben des VEK sind bei allen Verkehrsplanungen der Landeshauptstadt zu berücksichtigen.

2. Wettbewerbsaufgabe

a. Allgemeine Zielstellung und Planungsvorgaben

Mit der Neugestaltung des Neckarknies besteht die Chance, diesen Raum am Fluss als urbane Schnittstelle zwischen Bad Cannstatt und den Innenstadtbezirken Stuttgarts zu aktivieren und ihn von einer „Rückseite“ und Transitzone in eine „Bühne“ der Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität und vielfältigen Nutzungen zu transformieren.

Die Uferbereiche sollen eine wichtige barrierefreie Fußgänger- und Radwegeverbindung entlang des Neckars aufnehmen und ausreichend Raum für vielfältige Aktivitäten bieten.

Ziel des Wettbewerbs ist die Findung von Themen und Identitäten für die unterschiedlichen Abschnitte des Neckarknies unter einem gemeinsamen gestalterischen Leitbild. Als Teilprojekt des Landschaftsparks Neckar in Stuttgart ist die Neugestaltung des Neckarknies eine freiraumplanerische Maßnahme, von der deutliche Impulse für die Entwicklung Stuttgarts als Stadt am Fluss erwartet werden.

Mit der Auslobung des Ideenwettbewerbs werden Lösungen für das Neckarknie erwartet, die Hochwasserschutz, Schifffahrt und Stadtraumqualitäten verknüpfen und der freiräumlichen Entwicklung am Fluss einen Impuls verleihen. Entscheidend für die stadträumliche Qualität des Ufers ist eine baukulturell anspruchsvolle Freiraumgestaltung, die mit den weiteren Funktionen Berufsschifffahrt und Hochwasserschutz sowie ihren technischen Parametern kompatibel ist.

Neben den Belangen des Hochwasserschutzes gilt es, die vielfältigen Nutzungsansprüche von Radfahrern und Fußgängern, die Nutzung des Neckarufers für Schiffsanleger, die Sicherung des bestehenden Abflussquerschnittes und Überflutungsflächen des Neckars wie auch die Naherholungsfunktion des Uferraums und nicht zuletzt die verkehrlichen Funktionen der begleitenden Straßenräume und großen Kreuzungsbereiche zu berücksichtigen.

Im Wettbewerbsgebiet befinden sich zudem bedeutende, für Bad-Cansstatt identitätsstiftende Mineralwasserquellen, deren Vorkommen in der Freiraumgestaltung Ausdruck finden soll.

Die Wettbewerbsaufgabe gliedert sich in die 3 typologisch unterschiedlichen Teilbereiche Seilerwasen, Badstraße und Rillingmauer, für die jeweils angemessene, der örtlichen Situation entsprechende Lösungsansätze gefunden werden sollen.

Stadträumliche Qualitäten

Heute ist das Neckarknie vorwiegend durch Erschließungsfunktionen, Hochwasserschutz und Binnenschifffahrt geprägt. Künftig soll sich der Schwerpunkt zugunsten stadträumlicher Qualitäten und Aufenthaltsqualität für verschiedene Nutzergruppen verschieben.

Grundsätzlich werden attraktive Aufenthalts- und Nutzungsangebote in allen Abschnitten des Neckarknies angestrebt. Hinsichtlich der einzelnen Teilbereiche unterschiedlichen Charakters ist eine Zonierung des Neckarknies in unterschiedliche Nutzungsintensitäten wünschenswert.

Grundsätzlich soll das Freiraumkonzept eine Robustheit aufweisen, die im Sinne der Nachhaltigkeit eine Aneignung für unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse zulässt. Um die Erlebbarkeit des Wassers und die Aufenthaltsqualität in den Uferbereichen zu steigern, sind an geeigneten Stellen direkte Zugangsmöglichkeiten zum Wasser dringend erwünscht. Der unmittelbare Bezug zum Wasser soll als Qualitätsmerkmal des Neckarknies herausgestellt werden.

Es wird gewünscht, dass die Wettbewerbsbeiträge neben der räumlich/funktionalen Verknüpfung zwischen Land und Wasser, auch vielfältige Sichtbeziehungen aus den angrenzenden Stadträumen zum Fluss berücksichtigen.

Podeste oder Auskragungen sind grundsätzlich möglich, solange dadurch die Strömungsverhältnisse und insbesondere der Hochwasserabfluss nicht beeinträchtigt werden. Treib- und Schwemmgutbarrieren sind zu vermeiden oder konstruktiv zu minimieren.

Fuß- und Radwege

Durch das Wettbewerbsgebiet führt der Neckartalradweg als bedeutende überörtliche Radwegeverbindung

mit entsprechender Frequentierung und auch touristischer Bedeutung. Der Radweg verläuft durch den Seilerwasen, entlang der Badstraße und überquert über den Mühlsteg den Neckar, bevor er am gegenüberliegenden Neckarufer weiter nach Norden führt.

Wo möglich soll der Neckartalradweg künftig als eigenständiger Weg getrennt von der Fahrbahn geführt werden, um eine sichere Führung zu gewährleisten. Eine Mischverkehrsfläche Fuß- und Radweg wird nicht angestrebt. Der Radweg im Zweirichtungsverkehr soll über eine Mindestbreite von 3,00 m verfügen. Dies ist auch bei der Planung der Kreuzungsbereiche zu berücksichtigen. Bei beengten Verhältnissen ist auf kurzen Teilstücken ausnahmsweise auch die Führung auf Radschutzstreifen oder im Mischverkehr möglich sofern die Verkehrsbelastung und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs dies zulässt.

Besonderes Augenmerk ist den bereits heute hohen Fußverkehrsmengen zu schenken. Beispielsweise wird die Wilhelmsbrücke bereits heute mit ca. 1000 Fußgängern gegenüber ca. 600 Kfz in der Spitzenstunde der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit intensiv durch den Fußverkehr genutzt. Dabei ist durch die Aufwertung des Neckarknies mit einer deutlichen Zunahme zu rechnen. Gehwege, Haltestellen und Querungsstellen sind ausreichend zu dimensionieren.

Öffentlicher Verkehr

Das Plangebiet wird zukünftig durch die drei im 10-Minuten Takt verkehrenden Stadtbahnlinien U13, U14 und U16 erschlossen. Die Lage der Stadtbahngleise kann mit Ausnahme der Haltestelle Rosensteinbrücke im Linienverlauf der U14 nicht verändert werden. Gestaltungsvorschläge für die besonderen Bahnkörper in der Badstraße und der Neckartalstraße sind erwünscht.

Die im 10-Minuten Takt verkehrenden Buslinien 52 und 56 verbinden den Stadtteil Hallschlag über die Brückenstraße mit dem Cannstatter Zentrum. An der Haltestelle Rosensteinbrücke ist auch zukünftig die komfortable Verknüpfung mit den Stadtbahnlinien (insbesondere U14) sicher zu stellen. Die Buslinien verkehren derzeit weitgehend im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr. In der Zufahrt zur Rosensteinbrücke ist der Busverkehr durch die Mitbenutzung der Stadtbahntrassen bevorrechtigt. Eine adäquate Bevorrechtigung der Buslinien ist auch zukünftig zu gewährleisten.

Motorisierter Individualverkehr

Durch den Rosensteintunnel ergibt sich im Bereich des Neckarknies die einmalige Chance, das Straßennetz neu zu ordnen und an die zukünftigen Verkehrsmengen anzupassen. Als gesetzt anzunehmen sind der im Bebauungsplan zum Rosensteintunnel dargestellte Rückbau der Neckartalstraße zwischen Tunnelportal und Rosensteinbrücke sowie der Rückbau der Pragstraße. Der Straßenzug Schönstraße – Überkinger Straße ist ab der König-Karl-Straße als städtische Uferstraße umzugestalten. Durch den Rosensteintunnel reduziert sich die Verkehrsbelastung auf der Rosensteinbrücke so stark, dass die verbleibenden Verkehrsmengen über die Rosensteinbrücke abgewickelt und die Wilhelmsbrücke ausschließlich für den Fußgänger- und Radverkehr genutzt werden könnte. Die Neckartalstraße zwischen Rosensteinbrücke und Mühlsteg soll als städtische Uferkante mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Zentrale Fragestellungen im Rahmen des Wettbewerbs sind dabei, wie die Trennwirkung von Stadtbahn und Kfz-Verkehr reduziert werden kann und wie zusätzliche Aufenthaltsflächen sowie Flächen für den Fuß- und Radverkehr gewonnen werden können. Dabei ist durch die Wettbewerbsteilnehmer herauszuarbeiten, welche Qualitäten unter Beachtung der künftig zu erwartenden verkehrlichen Bedürfnisse möglich sind und welche Potenziale und Belastungen durch die Verlagerung der Verkehrsfunktion auf parallele Achsen wie die Haldenstraße entstehen.

Vegetation und Ökologie

Das Neckarknie ist geprägt durch einen Baumbestand der in seiner Qualität differenziert zu betrachten ist.

Im Seilerwasen sind dies neben parktypischen Baumgruppen und Einzelbäumen auch eine Pappelallee auf Höhe der Schleuse Bad Cannstatt, die den Übergang zum Wasenufer bildet. In den weiteren Bereichen Badstraße und Rillingmauer bilden teilweise wertvolle, den Fluss säumende Baumreihen aus Platanen und Robinien ortsprägende Elemente.

Grundsätzlich wird ein rücksichtsvoller Umgang mit dem Baumbestand in den Wettbewerbsbeiträgen vorausgesetzt. Dennoch soll der Baumerhalt keine zwingende Vorgabe sein, wenn dadurch die städtebaulich-, freiraumplanerische Weiterentwicklung des Neckarknies eingeschränkt würde. Dies gilt insbesondere für den Seilerwasen, hier kann bezüglich einer besseren Verknüpfung zwischen Stadt und Fluss die bestehende Topographie überdacht werden und somit auch Teile des Baumbestands in diesem Bereich.

Erwartet werden innovative und zukunftsweisende Vorschläge zum Umgang mit Natur in der Stadt. Sowohl ökologische und klimatische als auch gestalterische Aspekte sind in einem ganzheitlichen System „grüner Infrastruktur“ zu vereinen. Besonderer Wert wird auf einen adäquaten Ausgleich der gegebenenfalls entfallenden Bäume gelegt. Die Ausgestaltung mit Vegetationselementen soll hinsichtlich möglicher stadtklimatischer Auswirkungen, der Biodiversität, Biotopvernetzung sowie der Auswirkungen auf den Naturhaushalt erfolgen. Ebenso sollen mögliche Auswirkungen auf die Gewässerqualität berücksichtigt werden.

Hochwasserschutz

Das Wettbewerbsgebiet liegt im Unterwasser der Schleuse Bad Cannstatt und ist damit erheblichen Pegelschwankungen ausgesetzt. Im Bereich des Seilerwasens beispielsweise, auf Höhe Flusskilometer 182.4, liegt der Normalwasserstand (Stauziel) bei 213,73 m + NN. Bei Eintritt eines hundertjährigen Hochwassers (HQ 100) muss hingegen mit einem Pegelstand bis 217,39 m + NN gerechnet werden. Der HQ 100 ist als Bemessungsgröße für jegliche Planungen im Bereich des Neckarufers heranzuziehen. Der Hochwasserschutz für die hinter dem Damm liegenden Flächen muss in diesem Fall gewährleistet sein. Auch bauliche Anlagen am Ufer müssen für diesen Bemessungsfall ausgelegt sein. Die jeweiligen Pegelstände in den unterschiedlichen Uferabschnitten des Wettbewerbsgebiets sind den Informationen zum Hochwasserschutz in den Anlagen zu entnehmen. Weiter gilt es zu beachten, dass der Abflussquerschnitt im Bereich des gesamten Flussprofils bis auf Höhe der Dammkrone durch bauliche Anlagen nicht verringert werden darf, um so ungehinderten Wasserabfluss im Hochwasserfall zu gewährleisten. Schwimmende bauliche Anlagen sind möglich, müssen konstruktiv aber so ausgelegt werden, dass im Hochwasserfall keine Abflussbarrieren entstehen.

Schifffahrt

Der Neckar im Bereich des Neckarknies ist Teil einer Bundeswasserstraße. Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten und den Verkehrsweg Bundeswasserstraße von Gefahren freizuhalten, sind bei der Planung im Uferbereich die Belange der Binnenschifffahrt zu berücksichtigen (Siehe Anlagen – Bundeswasserstraße). Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass keine baulichen sowie keine schwimmenden baulichen Anlagen in der Fahrrinne platziert werden. Schwimmende Anlagen sind so zu bemessen, dass von der Anlage selbst oder daran dauerhaft liegenden

Schiffen, ein Mindestabstand von 4 m zur Fahrrinne eingehalten wird. Der Verlauf der Fahrrinne ist in der Plangrundlage dargestellt und kann zusätzlich dem in den Anlagen beigelegten Übersichtsplan „Karte Bundeswasserstraße“ entnommen werden.

Aufgrund der neuen Eisenbahnbrücke über den Neckar (S21) sowie der voraussichtlich im Unterwasser der Schleuse Bad Cannstatt erfolgenden Verlängerung einer der Schleusenammern und der sich damit ergebenden veränderten Ausfahrtradien für Großgütermotorschiffe werden die Nutzungsmöglichkeiten des Wilhelmsvorfeldes als Liegeplatz für Fahrgastschiffe eingeschränkt werden. Daher soll im Rahmen des Wettbewerbs im Bearbeitungsgebiet oder in unmittelbar angrenzenden Uferabschnitten nach Lösungen gesucht werden, die heute dort liegenden Fahrgastschiffe an anderen Stellen zu verorten und die landseitige Anbindung einschließlich der erforderlichen Infrastruktur darzustellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der geringen Breite der Bundeswasserstraße im Wettbewerbsgebiet an keiner Stelle an beiden Ufern zugleich Liegestellen errichtet werden dürfen, auch wenn sie außerhalb der Fahrrinne und mit ausreichendem Abstand zu dieser errichtet werden könnten. Ebenso können im Schleusenvorfeld auf Höhe des Seilerwasens keine Liegeplätze geplant werden (Siehe Anlage „Karte Bundeswasserstraße“). Insgesamt sollen 5 Liegestellen für Personenfahrgastschiffe (Kenngröße Schiffsmaß 40x8 m) nachgewiesen werden, wobei eine Gestaltung gewünscht ist, die auch überzeugt und nutzbar ist, wenn keine oder nur einzelne Schiffe anlegen. Falls sinnvoll, können die geforderten Liegestellen auch auf zwei Standorte aufgeteilt werden. Das heute am Mühlgrün liegende Theaterschiff (67x8m) könnte im Rahmen eines langfristigen und tragbaren Konzeptes ebenfalls verlagert werden, wenn die landseitige Anbindung gesichert sowie funktional und gestalterisch ansprechend gelöst wird.

Denkmalschutz

Die Bundeswasserstraße Neckar ist in ihrer Sachgesamtheit als Kulturdenkmal eingestuft. Die Schleuse Bad Cannstatt steht zudem als Bauwerk unter Denkmalschutz. Die Eisenbahnbrücke (Rosensteinbrücke) ist als Teil der gesamten Eisenbahntrasse ebenso als Sachgesamtheit geschützt.

Denkmalpflegerische Aspekte sind in der Planung zu beachten und gerade im Bereich der Schleusenanlage sowie der Eisenbahnbrücke wird ein verantwortungsbewusster, sensibler Umgang mit der schützenswerten Bausubstanz erwartet.

Leitungen

Innerhalb des Wettbewerbsgebietes besteht ein dichtes Netz aus Ver- und Entsorgungsleitungen. Weiter befinden sich unter der Dammkrone technische Anlagen des Wasser- und Schifffahrtsamtes (insb. Lichtwellenkabel), die dem Betrieb der Bundeswasserstraße mit ihren technischen Anlagen dienen. Der Leitungsbestand kann der digitalen Plangrundlage sowie den Leitungsplänen in der Anlage entnommen werden.

Exakte Angaben über die Tiefenlage der verschiedenen Leitungen liegen nicht vor. Laut dem Betreiber Netze BW kann aber in der Regel von folgenden Tiefenbereichen ausgegangen werden:

- Strom: 60 - 80 cm Tiefe
- Wasser und Gas (verlaufen i.d.R. nebeneinander): 160 - 180 cm Tiefe
- Telekommunikationsleitung: 30 - 40 cm Tiefe

Insbesondere die Leitungstrasse in der Dammkrone sowie die Lage des Hauptwassersammlers in der Neckartalstraße ist im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit in der Planung zu berücksichtigen. Durch Umgestaltungsmaßnahmen notwendige Leitungsverlegungen sowie den daraus resultierenden Aufwand, gilt es im Entwurfsprozess abzuwägen.

b. Teilbereich 1 – Seilerwasen

Anbindung an das Stadtgebiet

Der Seilerwasen soll künftig zu einem zentralen Grünraum der „Stadt am Fluss“ entwickelt werden. Dazu muss der Ort am Wasser künftig besser erreichbar, wahrnehmbar und nutzbar werden. Er soll an das angrenzende Stadtgefüge angeschlossen und zu einem attraktiven Treffpunkt am Fluss mit Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen umgestaltet werden.

Die Schönestraße bildet aktuell eine räumlich Barriere, die eine Integration des Seilerwasens ins Stadtgefüge erschwert. Mit dem Bau des Rosensteintunnels wird die Schönestraße entlastet. Durch die Verkehrsreduktion ist ein angemessener Rückbau möglich. Dieser Rückbau wurde im Zusammenhang mit den Beratungen zum Projekt Rosensteintunnel als Begleitmaßnahme von den politischen Gremien beschlossen. Damit eröffnet sich die Chance, die Straße zu einer städtischen Uferstraße als Bindeglied zwischen Park und Quartier umzugestalten. Ob der bestehende Fußgängersteg künftig gebraucht wird, soll im Rahmen des Wettbewerbs geprüft werden.

Eine adäquate Führung des Radverkehrs ist auch in der Schönestraße vorzusehen. Der Seilerwasen soll zukünftig durch eine neue Bushaltestelle der Linien 52 und 56 besser durch den ÖPNV erschlossen werden.

Aufgrund der Entlastungswirkung des Rosensteintunnels wird die teilplanfreie Verkehrsführung am Knotenpunkt Schönestraße / König-Karl-Straße / Mercedesstraße obsolet. Durch den Rückbau der Unterführung Schönestraße - Mercedesstraße könnte die Straßenraumbreite der Schönestraße in diesem Bereich in etwa halbiert werden und die Straße vom Neckar weiter abrücken.

Die dann freiwerdenden Flächen stehen der Freiraumgestaltung zur Verfügung. Ein entsprechender Planungsvorschlag hierzu ist erwünscht.

Topografie

Die aktuelle Gestaltung des Seilerwasens resultiert aus den Planungen zur Bundesgartenschau im Jahr 1977. Die Ausgestaltung der Anlage mit ihrer bewegten Topografie entspricht der landschaftsarchitektonischen Gestaltungssprache dieser Epoche.

Die vorhandene Hügellandschaft blendet die Schönestraße sowie den dahinterliegenden Stadtraum aus und stellt stattdessen keine oder nur einseitige Bezüge zum Fluss her. Die aktuelle Gestaltung steht damit im Widerspruch zu den Zielen, den Seilwasen künftig besser ins städtebauliche Gefüge von Bad-Cannstatt zu integrieren. In Abwägung mit dem vorhandenen Baumbestand ist daher ein kritischer Umgang mit der bestehenden Topografie möglich. Erwartet werden Lösungen, die klare räumliche und funktionale Bezüge vom angrenzenden Stadtraum zum Neckar hin aufzeigen. Auch Blickbeziehungen werden hierbei als wichtig erachtet. Im Entwurfskonzept sind die für die beseitigten Bäume erforderlichen Ersatzpflanzungen vorzusehen.

Nutzungsangebote

Offen und großzügig gestaltet, soll sich der Seilerwasen künftig zu einem vielfältig nutzbaren, städtisch geprägten Freiraum für alle Generationen entwickeln. Erwartet werden robuste, multifunktionale Entwurfskonzepte im Sinne einer „beispielbaren Stadt“.

Ein zeitgemäßes Angebot für Spiel- und Sport soll in das Gesamtkonzept integriert werden.

Neben den „aktiven“ Bereichen werden auch ruhige Orte benötigt, um den Austausch zu fördern aber auch um Möglichkeiten zum Beobachten und sich zurückziehen zu bieten.

Bezug zum Wasser

Besonderes Augenmerk wird auf die Wahrnehmbarkeit des Flusses sowie den Bezug zum Wasser gelegt. Der direkte Kontakt zum Element Wasser soll künftig möglich und so der Neckar zur Hauptattraktion des Seilerwasens werden. Hierbei sind aufgrund der heute steilabfallenden Ufer auch Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen.

Die Dalben zum Festmachen von Schiffen auf Höhe des Seilerwasens, werden auch künftig benötigt und sollen erhalten bleiben. Die verbindenden Betonstege hingegen können entfallen.

Gastronomie

Seit einigen Jahren wird im Bereich des Seilerwasens über die Sommermonate eine temporäre Gastronomie betrieben. Der sogenannte „Neckarstrand“, bestehend aus Bar, Sandstrand und Liegestühlen, hat sich seither zu einem beliebten Treffpunkt von stadtweiter Bekanntheit etabliert. Das Angebot hat zur Belebung des Seilerwasens beigetragen und soll auch künftig in ähnlicher Form einen Platz im Park finden. Eine ausreichend große Fläche zur Aufstellung einer Gastrobox o.ä. sowie zur Bestuhlung sowie Andienung und Entsorgung ist im Entwurfskonzept vorzusehen.

Mittelmole

Die Mittelmole der Schleuse Bad-Cannstatt ist aktuell für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. In Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung könnte die Mole künftig aber als öffentlicher Raum und besonderer Erlebnisort im Neckar entwickelt werden. Erwartet werden ein Gestaltungs- und Nutzungskonzept sowie Vorschläge zur Erschließung des Bauwerks. Dabei gilt es die besondere Qualität der einzigartigen Lage im Fluss herauszuarbeiten sowie die Schleuse als Technikerlebnis zu inszenieren.

Im Bereich der Schleusenkammer sowie unterhalb des Wehres sind Veränderungen der Uferlinie nicht möglich. Zugänge zum Wasser im Unterwasser des Wehres sind nur eingeschränkt möglich, da hier im Hochwasserfall mit erheblichen Wasserkraften und einem sehr starken Anstieg des Wasserpegels zu rechnen ist. Die Schifffahrt sowie die Funktion der Schleuse darf durch die öffentliche Nutzung der Mittelmole nicht beeinträchtigt werden.

Rosensteinbrücke (Eisenbahnbrücke)

Mit dem Bahnprojekt Stuttgart 21 wird parallel zur bestehenden Rosensteinbrücke eine neue Eisenbahnbrücke

errichtet. Die alte Rosensteinbrücke wird damit für den Zugverkehr obsolet. Aktuell gibt es sowohl Überlegungen, die alte Brücke abzureißen als auch, sie zu erhalten und stattdessen mit einer neuen Nutzung zu belegen. Eine endgültige Entscheidung hierzu ist noch nicht gefallen. Als Entscheidungshilfe sollen daher im Rahmen des Wettbewerbs räumlich überzeugende Vorschläge zum Umgang mit der Brücke gemacht werden. Es ist den Wettbewerbsteilnehmern dabei freigestellt einen Erhalt oder Abriss des Bauwerks vorzuschlagen.

Sowohl Abriss als auch Erhalt müssen gesamträumlich, gestalterisch und funktional überzeugen. Bei Erhalt der Brücke ist deren Nutzung und Anbindung an die Freiräume beidseits des Neckars sowie die Integration in das bestehende und zukünftige Wegenetz darzustellen.

Die Anschlusswege in Richtung Rosensteinpark sowie auf dem Bahndamm in Richtung Bad Cannstatt sind fiktiv anzunehmen.

c. Teilbereich 2 - Badstraße

Der Teilbereich Badstraße umfasst den Kreuzungsbereich am Rosensteinkunker, den Thaddäus-Troll-Platz als Eingang zur Altstadt von Bad Cannstatt sowie die Wilhelmsbrücke als Verlängerung der Marktstraße über den Fluss.

Kreuzungsbereich Badstraße / Schönestraße / Rosensteinbrücke

Der Bereich um den Rosensteinkunker ist aktuell ein verkehrsgeprägter Raum ohne Aufenthaltsqualität. Künftig sollen die Verkehrsflächen auf ein notwendiges Maß reduziert sowie neu geordnet werden und so ein zusammenhängender Freiraum mit Bezügen zur Altstadt von Bad Cannstatt sowie zum Neckar entstehen. Die Lage Bad-Cannstatts am Neckar soll so unterstrichen werden. Hierfür werden Gestaltungsvorschläge erwartet.

Die Gestaltung des Freiraums sowie das Nutzungsangebot im Bereich Badstraße sollen zwischen den typologisch kontrastreichen städtebaulichen Elementen vermitteln. So soll der Ort am Wasser sowohl ein repräsentativer Ort in der „Stadt am Fluss“ sein, als auch attraktives Wohnumfeld für die Bewohner der Bad-Cannstatter Altstadt. Erwartet wird hierfür eine robuste und multifunktionale Freiraumgestaltung mit entsprechender Möblierung und Oberflächengestaltung.

Der Knotenpunkt Schönestraße / Rosensteinbrücke / Überkinger Straße ist im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsbelastung zu dimensionieren. Die als Anliegerstraße

ausgewiesene Badstraße leidet unter hohem Schleichverkehr und ist zukünftig untergeordnet entweder an die Überkinger Straße oder die Schönestraße außerhalb des Hauptknotens anzuschließen.

Die derzeitige Lage der Stadtbahngleise ist beizubehalten, eine teilweise Begrünung des Gleiskörpers ist vorstellbar. In Fahrtrichtung Rosensteinbrücke nutzen derzeit die Buslinien 52 und 56 den Gleiskörper der Stadtbahn mit. Prinzipiell wäre auch die Führung der Buslinien in beide Fahrtrichtungen über die Schönestraße vorstellbar.

Rosensteinbunker

Im Bereich Badstraße befindet sich ein Hochbunker aus dem 2. Weltkrieg der heute ohne Nutzung ist. Die Fassade des Bauwerks wird als Reklamefläche genutzt. Ob der künftige Erhalt bzw. eine Nutzbarmachung des Rosensteinbunkers und dessen Integration in das räumliche Gerüst sinnvoll wäre, soll im Rahmen des Wettbewerbs geklärt werden. Bei einem Erhalt des Bunkerbauwerks werden Nutzungsvorschläge erwartet. Grundrisse sind hierfür nicht notwendig. Die Freien Wähler haben bereits 2016 einen Ideenwettbewerb zur Umnutzung des Bunkerbauwerks sowie seines Umfelds ausgelobt. Zur Information sind die Wettbewerbsergebnisse den Anlagen beigefügt.

Thaddäus-Troll-Platz

Das Entree zur Altstadt soll im Zuge der Umgestaltung des Neckarknies zu einer attraktiven Platzfläche am Fluss umgestaltet werden. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen soll dieser Bereich zwischen Stadtkante und Fluss künftig als zusammenhängende Fläche wahrnehmbar werden und so eine attraktive stadträumliche Schnittstelle mit entsprechender Aufenthaltsqualität zwischen Marktstraße und Wilhelmsbrücke bilden.

Etwas zurückgesetzt vom Platz liegt das 1463 erbaute Klösterle, welches als ältestes noch erhaltenes Wohnhaus Stuttgarts gilt und heute als Weinstube genutzt wird. In den Gebäudekomplex integriert ist auch das Stadtmuseum von Bad Cannstatt. Der Zugang zum Klösterle und Stadtmuseum erfolgt über den Thaddäus-Troll-Platz. Durch die Neugestaltung des Platzes sollen die Bezüge zum Klösterle vom Neckar her oder aus der Marktstraße kommend gestärkt werden.

Wilhelmsbrücke

Die durch den Rosensteintunnel ermöglichte Verringerung der Verkehrsbelastung im gesamten Bereich Neckarknie führt dazu, dass die heute über die Wilhelmsbrücke fließenden Verkehrsmengen auch über die Rosensteinbrücke abgewickelt werden könnten. Den Wettbewerbsteilnehmern ist es freigestellt eine vom Kfz-Verkehr befreite Wilhelmsbrücke vorzuschlagen, sofern sich hierdurch eine schlüssige freiraumplanerische wie verkehrsplanerische Gesamtkonzeption ergibt. Die dadurch in anderen Bereichen resultierenden zusätzlichen Belastungen sind abzuwägen.

Neben ihrer Funktion als Querung über den Fluss, soll das identitätsstiftende Bauwerk künftig auch ein Ort zum Aufenthalt und Flusserlebnis werden. Hierzu sollen in den Wettbewerbsbeiträgen entsprechende Gestaltungsvorschläge gemacht werden. Ein sensibler Umgang mit der Substanz der Brücke wird dabei erwartet.

Einer Verkehrsberuhigung der Brücke und der daraus resultierenden Nachteile für den motorisierten Individualverkehr müssen überzeugende Vorteile im Hinblick auf Gestaltung und Funktion des Brückenbauwerks sowie der angrenzenden Stadträume gegenüberstehen.

d. Teilbereich 3 - Rillingmauer

Neckartalstraße mit Rillingmauer

Die Neckartalstraße mit Rillingmauer bietet aktuell keine Aufenthaltsqualität. Dies liegt zum einen an der starken Verkehrsbelastung sowie zum anderen an der räumlichen Aufteilung bzw. an der mangelhaften Ausstattung.

Für die Neckartalstraße und die angrenzenden Flächen sollen Vorschläge zur Aufwertung durch eine angemessene Raumaufteilung aus Flächen für Verkehr und Aufenthalt sowie Materialität und Ausstattung gemacht werden. Im Rahmen des durch die Teilnehmer zu erarbeitenden Verkehrskonzepts ist im Hinblick auf die angestrebte stadtverträgliche Aufwertung eine kritische Auseinandersetzung mit der derzeitigen Funktion der Neckartalstraße als stark belastete Hauptverkehrsstraße mit hohem Schwerverkehrsanteil erforderlich. Dabei ist auch zu prüfen in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen Verkehre von der Neckartalstraße auf parallele Achsen verlagert werden können. Die bestehende Lage der Stadtbahntrasse sowie der bestehenden Haltestellen sind dabei in das Konzept zu integrieren. Aufgrund der Stadtbahngleise und des unter der Neckartalstraße verlaufenden Abwasserhauptsammlers

ist zudem eine Veränderung der Höhenlage der Straße nicht möglich.

Die derzeitige Brunnenanlage am Mühlsteg ist ein Treffpunkt für Wasserliebhaber. Das Wasser der Auquelle wird von vielen Mitbürgern als Tafelwasser abgefüllt und erfreut sich großer Beliebtheit. Die gegenüberliegende Grünanlage mit dem Bach der Mombachquelle soll mit dem Uferabschnitt gestalterisch verbunden, und so der Zusammenhang Quellwasser und Neckar erlebbar werden.

Die Neckartalstraße soll sich gemeinsam mit der Rillingmauer durch eine entsprechende Umgestaltung zu einem lebendigen, urbanen Uferabschnitt mit Wasserbezug entwickeln können. In diesem Zusammenhang sind auch die Erdgeschosszonen der angrenzenden Bebauung zu berücksichtigen. Durch eine entsprechende Ausgestaltung des Vorfelds, sollen die Erdgeschosse künftig für Nutzungen, die den Stadtraum beleben, attraktiv werden.

Der Uferbereich an der Rillingmauer besteht aktuell aus zwei unterschiedlichen Bereichen.

Im nordöstlichen Abschnitt wurde die Mauer vor ca. 30 Jahren mit einem zusätzlichen Promenadenweg auf Fluss-Niveau bereits einmal umgestaltet. Es werden Vorschläge zur Neugestaltung dieses Uferabschnitts erwartet.

Der südliche Teil der Rillingmauer entspricht noch der ursprünglichen Konstruktion aus Stampfbeton. Seit mehreren Jahren liegen Bestrebungen vor, die Mauer zu verschönern. Da sie in einem baufälligen Zustand ist, wird erwartet, dass in absehbarer Zeit eine Sanierung erforderlich wird. Dies eröffnet Möglichkeiten zur Neugestaltung. Aufgrund der stark beengten Platzverhältnisse entlang der Neckartalstraße bieten sich hier Konzepte an, die durch vorgehängte Konstruktionen Fußgängern mehr Raum zum Flanieren und Aufenthalt am Wasser bieten. Denkbar sind auskragende oder schwimmende Konstruktionen. Auskragende Elemente sind oberhalb des Pegelstands des HQ 100 zu verorten. Aufgrund der Mineralwasservorkommen dürfen weiterhin bauliche Eingriffe in die Sohle des Neckars nicht erfolgen. Baukonstruktionen müssen aus diesem Grund ohne Gründung auskommen und sind stattdessen in der bestehenden Mauer zu verankern (siehe Anlagen – Rillingmauer Konstruktionsprinzip). Untersuchungen über geeignete Liegeplätze für Fahrgastschiffe haben gezeigt, dass die Lage vor der Mauer aus Schifffahrtstechnischer Sicht geeignet für die Etablierung entsprechender Nutzungen ist.

Dies setzt jedoch voraus, dass landseitig ausreichend große Vorfelder und die erforderliche Infrastruktur bereitgestellt werden können und darüber hinaus ausreichend Platz geschaffen werden kann, auch die am Mühlgrün liegenden Schiffe konzeptionell und gestalterisch zufriedenstellend berücksichtigen zu können (Schiffahrtstechnisch können im Wettbewerbsgebiet jeweils nur auf einer Seite des Neckars Schiffe dauerhaft liegen).