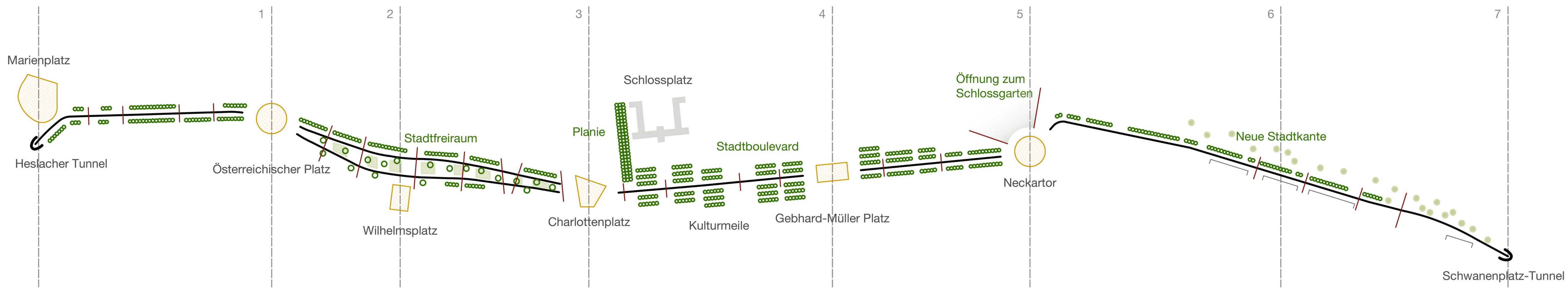


Die B14



Der Bau der B14 in den 60er und 70er Jahren stand für eine fortschrittliche Verkehrslösung im engen Stuttgarter Siedlungsraum. Bereits seit über 30 Jahren hat sich die Sichtweise verändert und die Auswirkungen der Verkehrsplanung werden zunehmend als Betrohung des Stadtraums empfunden. Es hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass eine nachhaltige Verbesserung der Situation nur durch eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens erreichbar ist.

Dies ist der Paradigmenwechsel der Stadtplanung.

Sehen und Erkennen

Verkehrsteilnehmer verabsolutieren ihre Wahrnehmung je nach Fortbewegungsart. Der Fußgänger misst die B14, der Radfahrer sucht sich Wege in der Unübersichtlichkeit, der Autofahrer ist sich auch nach 30 Jahren in Stuttgart nicht sicher, welche Unterführung und welche Ausfahrt er zu nehmen hat. Die Bewohner der angrenzenden Stadtteile und die Nutzer der Staffeln treffen an den Querungen auf die Betonwände der Unterführungsrampen. Über die vorhandenen Übergänge hinaus ist eine Vernetzung der Stadtteile nur bei Verzicht auf die Rampen möglich.

Eine Beschäftigung mit der B14 setzt die Auseinandersetzung mit den vorhandenen Verkehrsarten, den vorhandenen unterirdischen Bauwerken und mit der Topografie der Stadt und der im Bereich der Unterfahrten überhöhten Straßenkreuzungen voraus.

Die Auslobung ernst nehmen

Der in der Auslobung propagierte Paradigmenwechsel zum Primat des Stadtraums vor dem Straßenraum ist Grundlage des Entwurfs. Eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens um 50 % erscheint möglich, aber im Blick auf andere Städte in Europa, die in der Wiedergewinnung des Stadtraums fortschrittlich agieren, durchaus realistisch. Die Stadtgesellschaft fordert mehr Stadtraumqualität, die Attraktivität der Innenstädte ist ein Faktor im Städtetourismus. Eine Fahrradschnellstrecke bildet ein sichtbares Rückgrat für ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept in einem neu gewonnenen vielfältig erlebbar „Stadtfreiraum“.

Das Selbstverständliche wagen

Gute Stadträume sind selbstverständliche Räume, gute Verkehrssysteme sind einfach und plausibel. Verkehrsteilnehmer gehören auf den gemeinsamen Stadtboden, Überführungen und Tunnel verstellen die Wahrnehmbarkeit des Stadtraums. Bis auf die bestehende unterirdische U-Bahn werden alle Teilnehmer am Stadtraum auf einer Ebene geführt, einfach, sinnfölig und auf gemeinsame Teilhabe ausgerichtet.

Bestehendes wertschätzen - Stuttgart nicht weiter abreißen

Stuttgart ist gezeichnet von einem Geschichtsverlust durch Abriss. Nichts wäre einfacher, als diese Tradition fortzusetzen und erneut die Hauptachse im Tal komplett neu aufzubauen. Dies ist weder historisch noch ökologisch sinnvoll. Vielmehr führt eine Auseinandersetzung mit dem Raum zur Entdeckung seiner Potenziale. An wenigen markanten Stellen werden Ergänzungsbauten vorgesehen. Bei bestehenden Gebäuden werden neue Qualitäten im Umfeld auch neue Nutzungen und situativ auch Ersatzbauten bewirken, die unterirdischen großflächigen Infrastrukturen bedeuten vielfältige Chancen. Die Weiterführung von Querstraßen und Staffeln bei Verzicht auf die Unterführungsrampen führt die Hänge bis in die Innenstadt und schafft neue Nachbarschaften. Die Wertschätzung der Geschichte der Stadt beginnt auch an und mit der B14.

Aufräumen: Kehrwoche in Stuttgart!

Beim Stadtspariergang erkennt der Stuttgarter seine Stadt nicht wieder: Betonbretter schützen vor PKWs, Notausgänge versperrten Fußwege, Unterführungen sind unansehnlich, U-Bahnabgänge kaum auffindbar, Bushaltestellen an den Straßenrand gequetscht, PKWs fahren Slalom zwischen provisorischen Baken. In der Stadt der Kehrwoche gilt es in einem ersten Schritt die Vorfelder der Gebäude aufzuräumen. Ordnung und Strukturen sichtbar zu machen. Der Entwurf ist auf diese Schrittfolge ausgelegt: Aufräumen beginnt vor der Haustür, der Verkehr wird verlangsamt und klar geführt, Raum wird gewonnen.

Frei räumen: Der kostbarste Raum in der Innenstadt ist der Freiraum

Was tun mit der neuen Freiheit? Die Zeit zurückstellen, die Stadtgefüge reparieren, neue Gassen, eine neue Altstadt bauen? Die Identität Stuttgarts auf ein Wort reduziert, heißt: Schlossgarten. Die dichtbebaute Stadt lebt durch den Freiraum, er ist der kostbarste Raum. Alle können partizipieren, Nachbarn, Städter und Besucher.

Vom Schlossgarten aus bildet ein grünes Band die Bürgergärten der Stadt, die Talängsachse wird zum einmaligen urbanen Freiraum für die vereinte Stadtgesellschaft. Die durch die bestehende Verkehrsplanung überhöhten Stadtplätze werden zu Aussichtsplattformen in den neuen Erlebnisraum. Die Wiedererlebung des beschriebenen Neesentachs bis in den Schlossgarten hinein eröffnet weitere Potenziale.

In Besitz nehmen: Prozesshafte Aneignung

Programme und Beteiligungen der neuen Freiräume sind in Abstimmung mit den Bewohnern zu entwickeln, es öffnen sich vielfältige Möglichkeiten zur Partizipation. In den langen Zeiträumen der Umsetzung werden sich noch nicht gedachte Ideen entwickeln. Eine klare durch umfangreiche Baumpflanzungen entstehende Raumstruktur prägt den Rahmen für diese Prozesse, differenzierte Gestaltungen der Abschnitte bilden unverwechselbare Stadträume und ermöglichen Eingehen auf Nachbarschaften. Es entstehen überraschende und ungeahnte Qualitäten in der Innenstadt von Stuttgart.

Abschnitt 1 Marienplatz bis Österreichischer Platz

- Stadtraum**
- Erhalt des bereichsweise intakten Stadtraums mit Gründerzeitbebauung
 - Auffassen der teilweisen Versprünge in der Baulinie als Potenzial für Freiräume
 - Punktuale Ergänzungen der Bebauung
 - Neudefinition des Österreichischen Platzes durch Neubau
 - Erhalt der prägenden Figur des Kreises am Österreichischen Platz
 - Erhalt der Paulinenbrücke
 - Neue Nutzung der unteren Platzzebene
- Mobilität**
- Reduzierung von zwei Richtungsfahrbahnen auf eine
 - Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
 - Fahrdar in Mischverkehr auf der Straße, Radhaupttroute in der Tübinger Straße
 - Nutzbarkeit der verbreiterten Gehwege für Fußgänger
 - Mittelstreifen zwischen den Fahrbahnen zur freien Querung der Straße für Fußgänger
 - Einbahnstraßensystem in den Quartieren mit neuen Querschnitten und Begrünung
 - Knotenpunkt Österreichischer Platz in einer Ebene
 - Verkehrsführung ab Einbindung Cityring mit zwei Richtungsfahrbahnen
 - Anbindung des Fahrradschnellweges an die Tübinger Straße

- Freiraum**
- Ordnen der bestehenden Gebäudevorbereiche und Freiräume
 - Strukturierung der Raumabschnitte durch differenzierte Bepflanzung
 - Stärkung der Wahrnehmbarkeit der Querungen
 - Beantwortung der Frage: „Wo ist eigentlich der Österreichische Platz?“
 - Schaffung des „Mythengarten“ im Bereich der aufgelassenen Unterführung
- Fazit**
- Aufhebung der Trennwirkung der Straße
 - Vernetzung der benachbarten Stadtquartiere
 - Schaffung von Freiraumqualitäten
 - Neudefinition Österreichischer Platz



Österreichischer Platz | Schnitt B-B | M 1:500



Abschnitt 1 Marienplatz bis Österreichischer Platz | Lageplan | M 1:1000



Österreichischer Platz - Mythengarten



Gesamtübersicht | Lageplan | M 1:2000

Abschnitt 2 Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz

Stadtraum

- Verzicht auf Abbruchmaßnahmen und Neubauten: der „eroberte Stadtfreiraum“ als Ziel
- Aktivierung des „Stadtfreiraums“ durch Induzierung neuer Nutzungen in Bestandsbauten
- Neunutzung der Unterführung Wilhelmsplatz als „Aktivhalle“ durch Fortfall der Unterfahrungsrampen
- Ermöglichung neuer Querungen der B14
- Vernetzung Gerberviertel - Heusteigviertel

Mobilität

- Verkehrsführung für PKW in einer Ebene
- Jeweils zwei Richtungsfahrbahnen mit großzügigen Vorbereichen vor den Gebäuden
- Nutzung des Mittelbereiches für einen Radschnellweg
- Vielfältig nutzbare Angebote für Fußgänger im Bereich des Stadtfreiraums: Bürgergärten
- Erschließung der U-Bahnhaltestellen leicht auffindbar vom Mittelbereich aus
- Aufhebung des Knotens Torstraße, Kreuzung der B14 ausschließlich für Busse
- Einbahnstraßensystem in den Quartieren mit neuen Querschnitten und Begrünung

Freiraum

- Nutzungen entsprechend der differenzierten Charaktere der Bebauungen
- Markierung des Übergangs zur Innenstadt mit einer durchlaufenden Baumreihe
- Übergang vom Heusteigviertel zum Stadtfreiraum mit frei gestellten Baumgruppen
- Vorgabe einer klaren Pflanzstruktur bei gleichzeitiger Variabilität der Freiraumnutzung
- intensiv nutzbare Bürgergärten für Erholung, Erlebnis und Erfahrung
- Nutzungsdefinitionen über Partizipationsprozesse

Fazit

- Eroberung des zentralen „Stadtfreiraums“ durch die Stadtgesellschaft
- der wertvolle Raum in der Innenstadt ist der Freiraum
- Welterschreiben der Geschichte, nicht Umschreiben
- „vom Schlossgarten zu den Bürgergärten“
- Ermöglichung partizipativer Prozesse im Zentrum der Stadt



Wilhelmsplatz | Schnitt D-D | M 1:500



Stadtfreiraum | Schnitt C-C | M 1:200

Abschnitt 2 Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz | Lageplan | M 1:1000



Wilhelmsplatz - Stadtfreiraum



Abschnitt 3 Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz

Stadtraum

- Lesbarkeit der Stadtgeschichte durch Herstellung räumlicher Bezüge
- Verzicht auf Abruchmaßnahmen und Neubauten: der „eroberte Stadtfreiraum“ als Ziel
- Aktivierung des „Stadtfreirums“ durch Induzierung neuer Nutzungen in Bestandsbauten
- Berücksichtigung der Neuplanungen am Leonhardsplatz mit leichter Modifizierung
- Offenhaltung des Leonhardsplatzes in Richtung Marktplatz
- durch Fortfall der Unterfahrungsrampen Ermöglichung neuer Querungen der B14
- Definition des Charlottenplatzes als Platz vor dem Waisenhaus
- Wiederherstellung des Dreiecksplatzes zwischen Stadtpalais und Waisenhaus
- Nutzung der Unterführung für Stadtpalais und Filmhaus: „FilmPalais“
- Wiederherstellung der Planie, Verknüpfung von Schloss und Karlsplatz

Mobilität

- Verkehrsführung für PKW in einer Ebene, auch am Knoten Charlottenplatz jeweils zwei Richtungsfahrbahnen mit großzügigen Vorbereichen vor den Gebäuden
- Nutzung des Mittelbereiches für einen Radschnellweg
- Vielmäßig nutzbare Angebote für Fußgänger im Bereich des Stadtfreirums
- Erschließung der U-Bahnhaltestellen leicht auffindbar vom Mittelbereich aus

Schließung des Planetartunnels

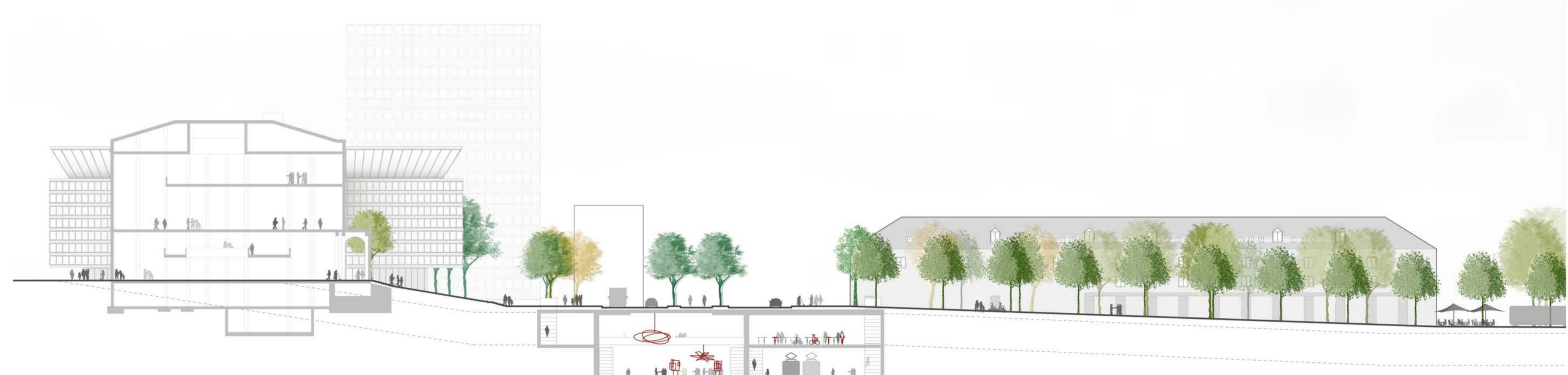
- Einbahnstraßensystem in den Quartieren mit neuen Querschnitten und Begrünung

Freiraum

- Nutzungen entsprechend der differenzierten Charaktere der Bebauungen
- Markierung des Übergangs zur Innenstadt mit einer durchlaufenden Baumreihe
- Übergang vom Bohnenviertel zum Stadtfreiraum mit frei gestellten Baumgruppen
- Nutzung der Überhöhung des Charlottenplatzes als Aussicht in den „Stadtfreiraum“
- Vorgabe einer klaren Pflanzstruktur bei gleichzeitiger Variabilität der Freiraumnutzung
- großer ebener Wasserplatz an der Leonhardskirche
- intensiv nutzbare Bürgergärten für Erholung, Erlebnis und Erfahrung
- Nutzungsdefinitionen über Partizipationsprozesse

Fazit

- Eroberung des zentralen „Stadtfreirums“ durch die Stadtgesellschaft der wertvollste Raum in der Innenstadt ist der Freiraum
- Weiterschreiben der Geschichte, nicht Umschreiben
- „vom Schlossgarten zu den Bürgergärten“
- Ermöglichung partizipativer Prozesse im Zentrum der Stadt



Neue Planie Querschnitt | Schnitt F-F | M 1:500



Abschnitt 3 Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz | Lageplan | M 1:1000



Leonhardsplatz - Stadtfreiraum



Mobilität

Ursache und Wirkung hängen beim Umbau des Verkehrssystems sehr eng zusammen: der Umbau der B14 inklusive erster Maßnahmen auf den umliegenden Achsen ist mit einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs machbar, stellt aber gleichzeitig auch eine wesentliche Maßnahme dar, um die Reduktion des Verkehrsaufkommens zu erreichen.

Um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sowie die notwendigen Verkehrs von lokalen Betrieben und des Einzelhandels zu gewährleisten bedarf es begleitender Maßnahmen, die eine echte Verkehrswende ermöglichen. Als oberste Prämisse gilt, dass der Fußverkehr maßgebend für die Entwicklung des Stadtraums wird.

Über den Kesselrand hinausblicken

Der Fokus darf nicht nur auf der Innenstadt und dem "Kessel" liegen – der Blick muss darüber hinaus gehen. Es muss zur Selbstverständlichkeit werden, dass Verkehrsmittel des Umweltverbundes höchste Priorität genießen – sowohl im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung als auch in der Stadt-, Verkehrs- und Regionalplanung.

ÖPNV ausbauen, Visionen entwickeln
Ein leistungsfähiges und zuverlässiges System öffentlicher Verkehrsmittel mit attraktiven Umsteigepunkten in Stadt und Region bildet das Rückgrat der Mobilität. Im bestehenden Netz müssen die Kapazitäten erhöht werden – neben nur teilweise möglichen dichteren Takten sollte dafür ein schrittweiser Ausbau erfolgen, so dass z.B. Doppeltraktionen der Stadtbahn auf zusätzlichen Linien möglich werden. Der Liniensubstanz im S-Bahn- und Stadtbahnnetz hat sich in den letzten Jahrzehnten hauptsächlich außerhalb der Innenstadt zugezogen. Für die Verkehrswende muss auch das innerstädtische Netz verdichtet werden. Konkret kann dies z.B. durch die Nutzung der Gläubahn als "Panorama-S-Bahn" mit Haltestellen am Herderplatz, Zeppelinstrasse, Herweg und Wolframstrasse erfolgen. Zusätzlich kann durch den Ausbau der U4 vom "Westen" in den "Süden" über Schwabstrasse sowie einer neuen Querverbindung vom Hauptbahnhof über die Wagenburg in den Neckarpark das vorhandene Netz entlastet werden. Eine solche Linie könnte auch die Wiedereinführung von reinen Straßenbahnlinien bedeuten. Diese lassen sich durch Niederflerfahrzeuge verträglich in die Straßenräume integrieren.

Intermodalität fördern
Entscheidender Faktor für eine Verkehrswende ist die gezielte Förderung der Intermodalität, sodass die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger genutzt werden können. Abstellanlagen für Fahrräder an Bahnhöfen und Haltestellen werden ausgebaut, die Fahrradmitnahme im ÖPNV erleichtert und auch Park&Ride Plätze werden erweitert. Hierbei spielt eine strategische Standortwahl in Stadt und Region eine entscheidende Rolle. Denkbar sind hierbei insbesondere die folgenden Standorte: Neckarpark (oder auch weiter außerhalb), Rommelshausen, Esslingen, Weilmordorf, Kornwestheim.

Fahrradgerechtigkeit gewährleisten
Das Fahrrad spielt künftig eine entscheidende Rolle für die Mobilität in der Stadt. Das Schließen von Lücken im Fahrradwegenetz und der Ausbau von Radrouten in Stadt und Region, sowie die Schaffung von sicheren Abstellmöglichkeiten sind dafür Voraussetzung. Eine stadtvirtuelle E-Mobilität wird durch die Förderung von E-Bikes und die Bereitstellung der zugehörigen Infrastruktur erreicht. Im Sinne der Intermodalität müssen auch die Leihsysteme ausgebaut und vereinfacht werden.

Das innerstädtische Gesamtnetz betrachten

Die B14 kann nicht isoliert betrachtet werden, auf dem Cityring insgesamt muss die Kapazität reduziert werden. Temporär können einzelne Spuren zu Radstreifen oder Busspuren umfunktioniert werden bevor ein endgültiger Umbau erfolgt. In weiterer Folge muss die Umgestaltung und Umdimensionierung der sehr großzügig bemessenen Straßenräume und Knotenpunkte auch über den in diesem Wettbewerb behandelten Perimeter hinaus zügig angegangen werden. Dies gilt insbesondere für die zentrumsnahen Orte Theodor-Heuss-Strasse, die Knotenpunkte beidseitig der König-Karls-Brücke mitsamt dem Wilhelmplatz in Bad Cannstatt sowie dem Pragstall als auch die B27 in Degerloch.

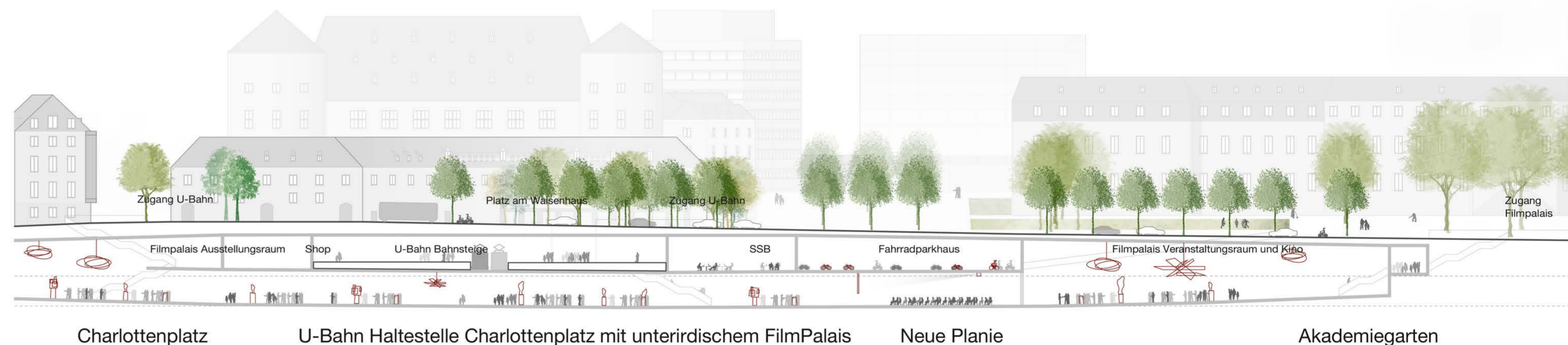
Dosierung und Reduktion des Verkehrs müssen ausserhalb der Innenstadt erfolgen, so dass das Zusammenspiel der Achsen weiterhin gewährleistet bleibt. Durch den konsequenten Ausbau des ÖPNVs und der Fahrradinfrastruktur wird das Straßensystem bereits deutlich entlastet. Um die angestrebten Ziele zu erreichen und eine Überlastung der Straßennetze zu vermeiden, werden zur Steuerung des Verkehrs weitere Plörtzrempeln erforderlich. Diese sorgen für eine gleichmäßige Verteilung des Verkehrs und gewährleisten eine verträgliche Abwicklung. Zur Vermeidung von Parksuchverkehr und Falschparken wird eine ausgebaut Parkraumsteuerung und -bewirtschaftung erforderlich. Weiterhin sollte das Thema City-Maut ernsthaft verfolgt werden. Erfolge in zahlreichen europäischen Städten zeigen die Wirksamkeit dieser Maßnahme.

Den Cityring ordnen
Entscheidendes Element zur stadtvirtuellen Gestaltung und dennoch effektiven Abwicklung des Individualverkehrs ist der Wegfall der innerstadtquerenden Achse Planietunnel. Heute stellen Planie und Schillerstrasse zusätzliche Achsen im Cityring dar, deren Verflechtungen mit dem Cityring viel Raum erfordern. Der Charlottenplatz ist durch diese Verflechtung dominiert. Die Wegnahme dieser Achsen ist wesentlicher Baustein für ein verändertes Gesamtsystem mit einer autoreduzierten Innenstadt. Die Erschließung der Innenstadt und die Busverbindungen bleiben erhalten, der Ziel- und Durchgangsverkehr wird auf dem Cityring gebündelt.

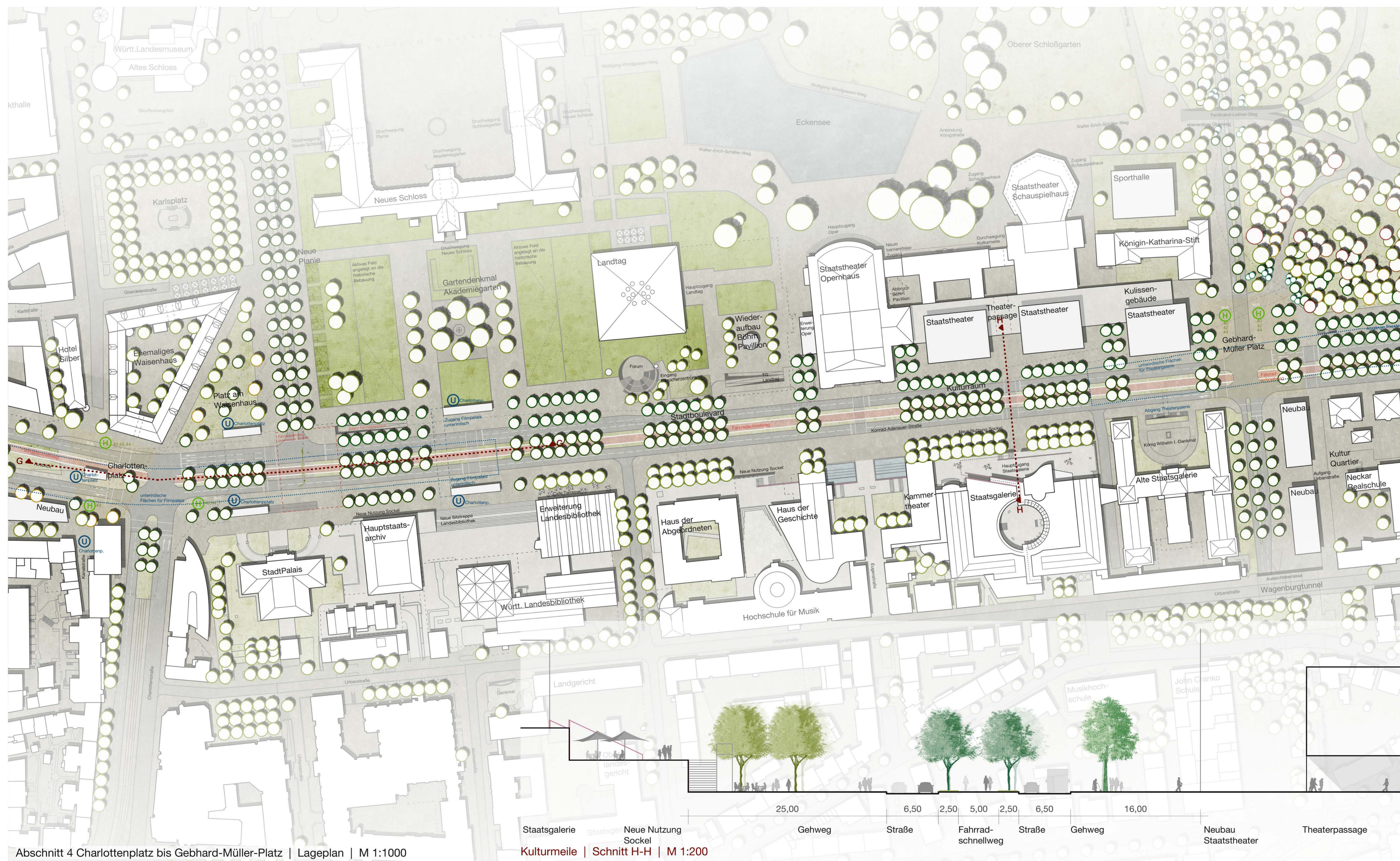
Einbahnsystem in den Quartieren vereinfachen
Neben der innerstädtischen B14 profitieren die Erschließungs- und Quartierstraßen in der näheren Umgebung von umfangreichen Aufwertungen. Durch ein intelligentes Einbahnstraßensystem kann das Verkehrsnetz deutlich vereinfacht werden ohne größere Einbußen in der Erschließung zu erleiden. Dadurch ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten zu einer attraktiveren Gestaltung der Stadtstraßen mit breiteren Seitenräumen sowie zahlreichen neuen Bäumen, Sitz- und Spielmöglichkeiten. Gleichzeitig wird die Sicherheit für den Fuß- und Fahrradverkehr erhöht.

Abschnitt 4 Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz

- Stadtraum**
 - Lesbarkeit der Stadtgeschichte durch Herstellung räumlicher Bezüge
 - Setzung der Neubauten der Staatstheater im Bezug zur gesamten Kulturmeile
 - Gliederung der Theaterbauten durch eine Theaterpassage mit Öffnung zur Staatsgalerie
 - Anbindung der Staatstheater an die Königstraße durch Verlängerung Kronenstrasse
 - Umsetzung des bedrohten Böhmenvillens auf den Landtagsparkplatz
 - Neue Nutzungen in den Sockelgaragen im Haus der Abgeordneten und der Staatsgalerie
 - Ziel ist der ebenerdige aktive Stadtboulevard am Schlossgarten durch Fortfall der Unterfahrungsrampen Ermöglichung neuer Querungen der B14
 - vielfältige Vernetzungen vom Gerichtsviertel bis zum Eugensplatz in den Schlossgarten
- Mobilität**
 - Verkehrsführung für PKW in einer Ebene
 - jeweils zwei Richtungsfahrbahnen mit großzügigen Vorbereichen vor den Gebäuden
 - Nutzung des Mittelbereiches für einen Radschnellweg
- Freiraum**
 - Anlage eines großen Fahrradparkhauses in Stadtbahnebene vor dem StadtPalais
 - Einbahnstraßensystem in den Quartieren mit neuen Querschnitten und Begrünung
- Freiraum**
 - großzügige für Fußgänger attraktive Freibereiche vor den Gebäuden
 - klare Anordnung von geordneten Baumgruppen mit Bezügen über die Straßenseiten
 - Freihaltung des Akademiegartens als Übergang Schlossgarten - Bürgergärten
 - klare Gestaltung des Akademiegartens mit historischen und räumlichen Bezügen
- Fazit**
 - Erlangung eines attraktiven Stadtboulevards im repräsentativen Zentrum der Stadt
 - Lesbarkeit der Stadtgeschichte durch Herstellung räumlicher Bezüge



Charlottenplatz | Schnitt G-G | M 1:500



Abschnitt 4 Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz | Lageplan | M 1:1000

Kulturmeile | Schnitt H-H | M 1:200



Stadt Palais - Neue Planie

Lebensraum B14 zurückgewinnen

Das Konzept verfolgt den Ansatz einer angebotsorientierten Planung nach Zürcher Modell. Ziel ist es alle Verkehrsteilnehmer verträglich miteinander auf einer Ebene zu organisieren und einen attraktiven Stadtraum auszubilden. Es gilt die Verkehrsmenge, die verträglich in der Innenstadt abgewickelt werden kann, zu bestimmen und die Zufahrten entsprechend zu dosieren.

Kapazitäten intelligent steuern
Verkehrstechnisch wird der Nachweis erbracht, dass mit dem aufgezeigten Spurbild mindestens 50% des heutigen Verkehrs abgewickelt werden kann. Dazu stehen zwischen Österreichischem Platz und Cannstatter Strasse immer 2 Fahrspuren je Richtung zur Verfügung, die je nach Abbiegebeziehungen in den Knoten zu 3 oder im Einzelfall auch 4 Spuren erweitert werden. Linksabbiegebeziehungen für den MIV werden so weit wie möglich unterbunden, da sie viel Knotenkapazität belegen und meist in Konflikt mit Fußgängerquerungen stehen. Eine weitestgehende Vereinfachung der Knoten führt zu hoher Leistungsfähigkeit für die Hauptströme bei gleichzeitig guten Bedingungen für die Fußgängerquerungen. Alle Knoten werden mittels LSA gesteuert, die Umlaufzeit beträgt 75 Sekunden. Die Fußgänger erhalten auf allen Ästen des Knotens eine Querung. So werden pro Umlauf jeweils nur relativ wenige Fahrzeuge je Strom abgewickelt, aber die Wartezeiten auf Grün, vor allem auch für die Fußgänger, werden gering gehalten. Die 5m breite Fahrradschnellroute ist eingebettet in die breite Mitte der Straße. Sie verläuft damit parallel zum MIV-Hauptstrom und profitiert so von dessen Grünzonen und dem Verzicht auf Linksabbiegebeziehungen für den MIV. Der Radverkehr kann Querungen parallel zu den Fußgängern in die angrenzenden Quartierstraßen abbiegen.

Busverkehr priorisieren
Der Busverkehr wird priorisiert, teils indem er am wartenden Strom vorbei nach vorne gebracht wird, teils durch Verlängerung von einzelnen Grünphasen. Dadurch werden insbesondere Seitenäste teilweise aufgehalten, nicht aber der gesamte Phasenablauf des Knotens verändert. Dies geschieht um die Koordination der Knoten, die maßgeblich für eine effiziente Bewirtschaftung der zur Verfügung stehenden Stauräume ist, nicht zu unterbrechen. Für den Busverkehr werden Möglichkeiten geschaffen, die breite Mitte zu queren und so alle Abbiegebeziehungen der einzelnen Linien weiterhin zu gewährleisten.

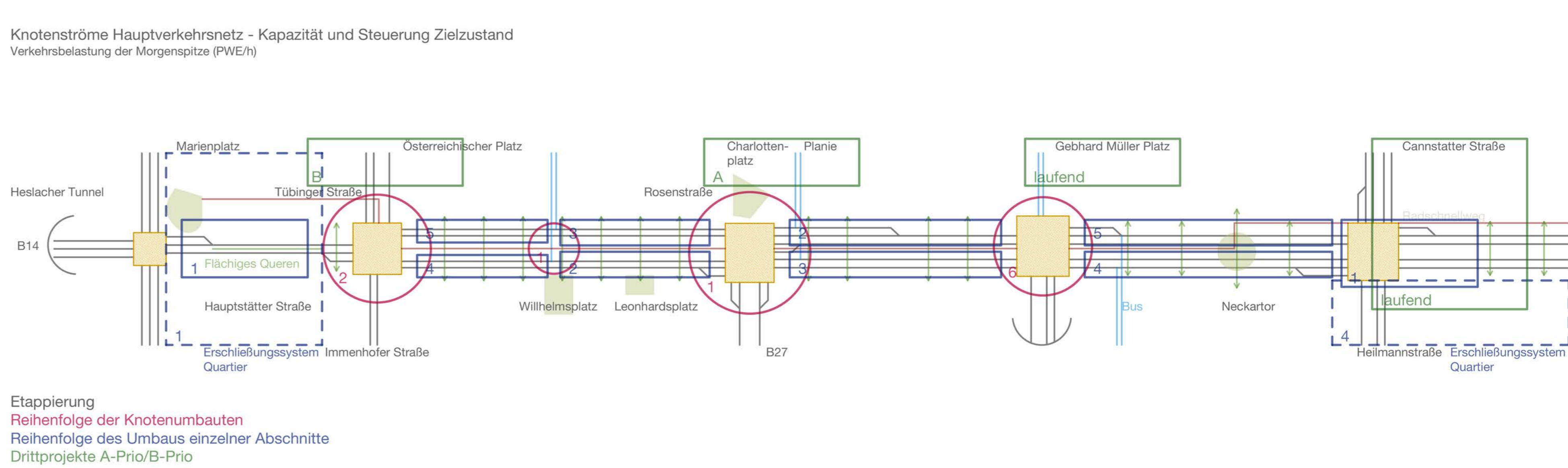
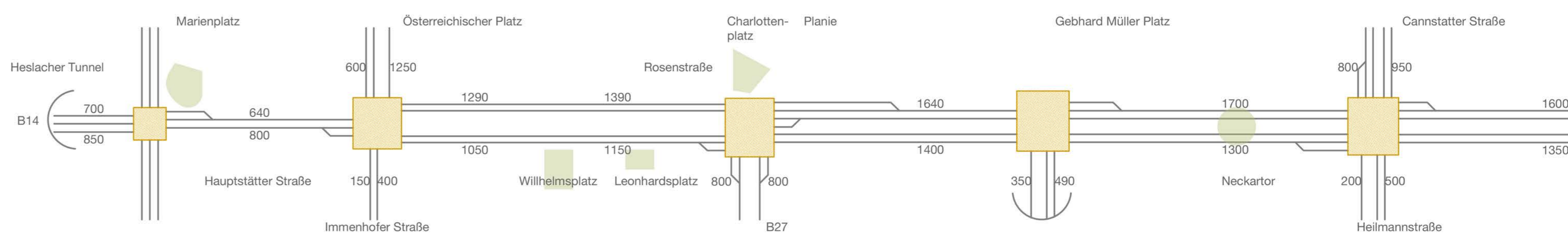
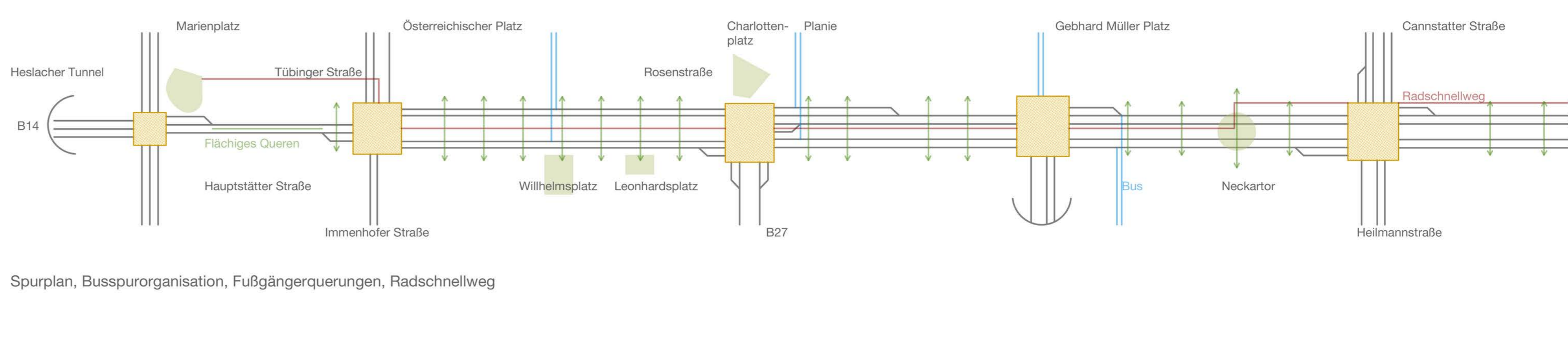
Fußgängerquerungen ermöglichen
Die weiteren Fußgängerquerungen liegen in den Wunschlinien des Fußverkehrs. Um eine Aneignung des Straßenraums durch die Stadtgesellschaft zu erreichen, ist die B14 von jeder Straße aus querbar. Die sich auf Grund der Stadtstruktur ergebenden sehr regelmäßigen Abstände von etwa 100m ermöglichen eine Steuerung der Querungen ohne Unterbruch der Knotenkontrolle (inkl. Grüner Welle für den MIV). Alle Querungen werden mittels LSA gesteuert und erhalten einen festen Umlauf, der in die Knotenkontrolle integriert wird. Eine zeitliche Versetzung der Grünzeit für die Querungen über die beiden Fahrrichtungen einer Achse ist aufgrund der breiten Mittelinsel keine Qualitätsverbesserung für die Fußgänger, da für die Querungen kurze Wartezeiten wichtiger sind als lange Grünzeiten. Kürzere Abstände, bzw. nah zu den Knoten liegende Fußgängerquerungen werden direkt in die Knotensteuerung integriert (z.B. Rosenstrasse 70m vom Knoten Charlottenplatz). Zurückstehende Fahrzeuge werden so zurückgehalten,

dass die Querungsstelle frei bleibt. Die Aufstellstreifen vor der Querung bieten genug Stauraum, dass die nächste Grünphase für den MIV voll und ohne Verluste ausgenutzt werden kann. Die Querungen sind immer auch in Verbindung mit den U-Bahn und Bus-Haltestellen zu betrachten, welche möglichst gebündelt zueinander angeordnet werden.

Knoten betrachten: Charlottenplatz
Aufgrund der Verflechtung mit der B27 ist der Charlottenplatz der Knoten mit den größten Herausforderungen. Die Sperrung der Planie als 3. MIV-Querachse innerhalb der Innenstadt hilft die Komplexität des Knotens zu reduzieren und für alle anderen Verkehrsteilnehmer die Verzahnung zwischen Innenstadt und B14 aufzuwerten. Gleichzeitig wird die Anziehung der Innenstadt auf den MIV verringert und ist somit ein wesentliches Element um die anvisierte Reduktion des MIV zu erreichen. Der historische Ort wird genauso erkennbar wie der Hub des OPNV. Insgesamt bleibt das MIV-Aufkommen, das weiter geradeaus auf die B14 fährt und das auf die B27 abbiegt, sehr hoch. Dies führt dazu, dass im Knotenbereich eine Aufweitung auf 4 Fahrspuren notwendig wird, um das für die ganze Achse geltenden Steuerungsprinzipien auch hier aufrecht zu erhalten. Das Verschieben der Fußgängerquerung aus dem Knoten hinaus hilft die Querung kurz zu halten (über 3 Spuren, die Aufweitung erfolgt nach dem Übergang) und der Wunschlinie zwischen Stadtpalais und Akademiegarten zu entsprechen. Fahrrad und Bus werden zusammen mit der Fußgängerquerung in die Planie geführt. Auch die Ausfahrt von Bus, Fahrrad und Anlieferer / Parkverkehr kann so erfolgen. Gleichzeitig stehen pro Fahrstreifen ca. 50m (9 PWE) zur Verfügung, so dass bei Beginn einer Grünphase der Abfluss von Fahrzeugen sichergestellt ist.

Etappierung- Verkehrswende starten

Um das Zielbild Stadtfreiraum B14 zu erreichen ist eine sinnvolle Etappierung notwendig. Die Dosierung muss an den Rändern der B14 erfolgen und die Querachsen Planie und Schillerstrasse gekappt werden; das dann geringere Verkehrsaufkommen ermöglicht eine schrittweise Entwicklung der innerstädtischen B14. Die einzelnen Stränge werden voneinander unabhängig und nach dem Umbau an den Knoten Charlottenplatz und Wilhelmsplatz umgesetzt. Da die meisten künftigen Spuren nicht auf den heutigen Rampenbauwerken liegen, kann der Umbau so problemlos erfolgen. Sukzessive werden alle Räume vom Verkehr entlastet und die Neugestaltung der Seiten- und Mittelräume kann zügig angegangen werden.



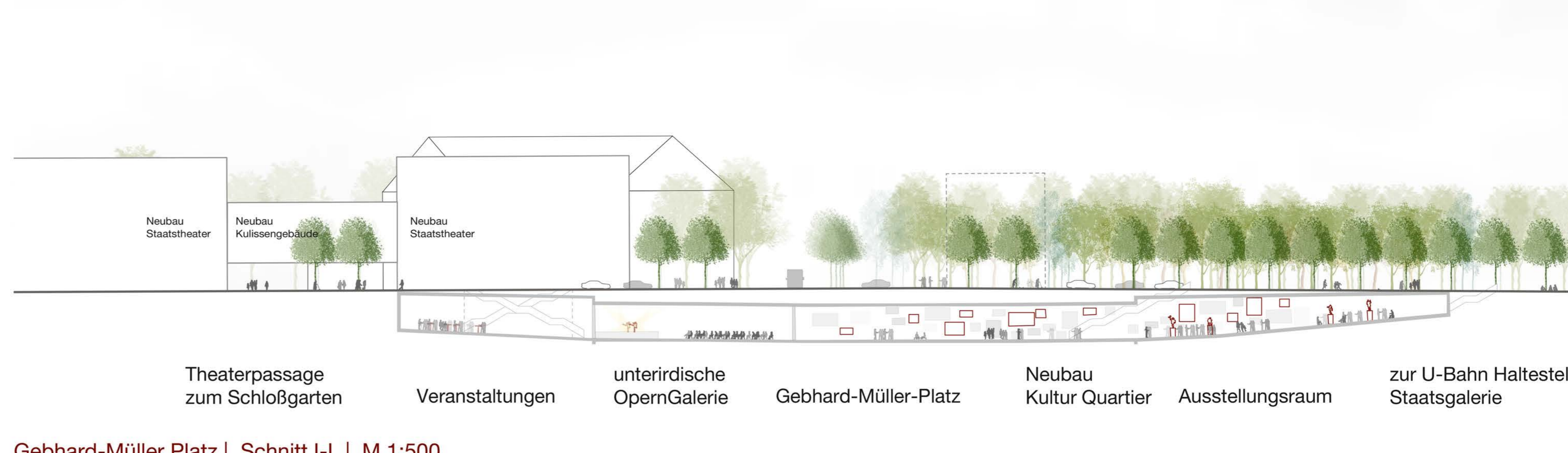
Abschnitt 5 Gebhard-Müller-Platz bis Neckartor

Stadtraum
der Gebhard-Müller-Platz als Gelenk zwischen Kulturmeile und mittlerem Schlossgarten
Neubau Staatstheater als Pendant zum Hof der Alten Staatsgalerie
Fortsetzung des Kulturquartiers über die Wagenburgstraße hinweg
Das Stadtquartier zur Landhausstraße als Abschluss des Bahnhofsvierecks
Schaffung einer baulichen Fassung des Entrauchungsbauwerks durch Fortfall der Unterfahrungsrampen Ermöglichung neuer Querungen der B14
bestmögliche Vernetzung des Stuttgarter Ostens mit dem Schlossgarten
Nutzung der Unterführung für Staatstheater und Staatsgalerie: „Theatergalerie“

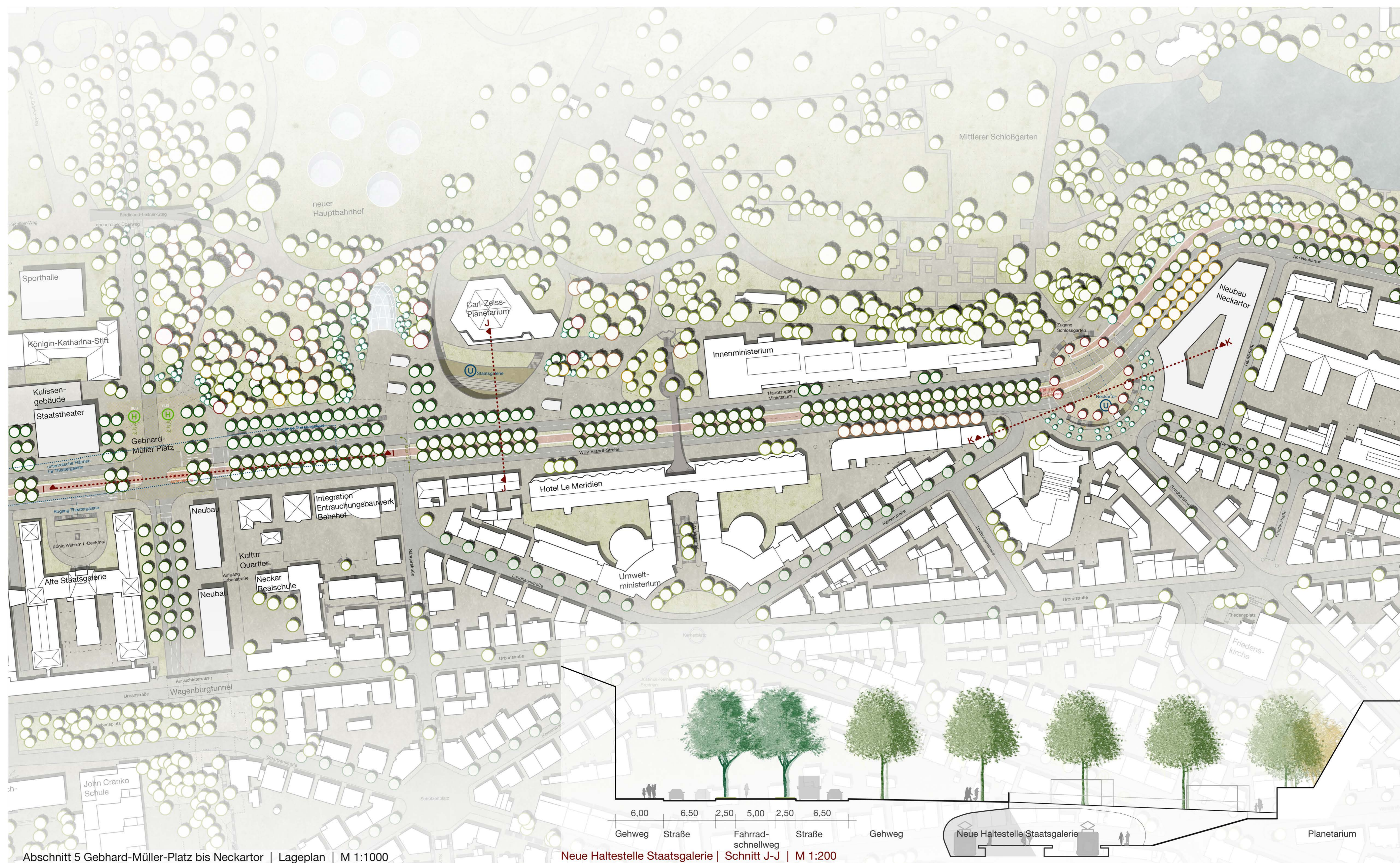
Mobilität
Verkehrsführung für PKW in einer Ebene, auch am Knoten Gebhard-Müller-Platz
jeweils zwei Richtungsfahrbahnen mit ergänzenden Abbiegespuren
Nutzung des Mittelbereiches für einen Radschnellweg
Schließung der Schillerstraße entsprechend der Vorgaben
klare Situierung der Bushaltestelle Staatsgalerie
Einbahnstraßensystem in den Quartieren mit neuen Querschnitten und Begrünung

Freiraum
großzügige für Fußgänger attraktive Freiräume vor den Gebäuden
klare Anordnung von geordneten Baumgruppen mit Bezügen über die Straßenseiten
Integration der Planung an der U-Bahn Haltestelle Staatsgalerie

Fazit
Erfangung eines attraktiven Stadtboulevards von der Kulturmeile bis zum Neckartor



Gebhard-Müller Platz | Schnitt I-I | M 1:500



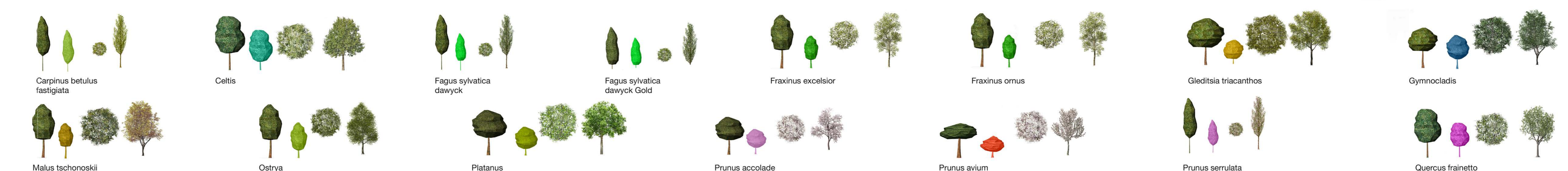
Abschnitt 5 Gebhard-Müller-Platz bis Neckartor | Lageplan | M 1:1000

Neue Haltestelle Staatsgalerie | Schnitt J-J | M 1:200



Theater Passage - Staatsgalerie

Freiraum



Verortung Baumarten

Die mit der Aufgabe der Neufindung der derzeit stark frequentierten Verkehrsfläche der B 14 in Stuttgart verbundenen Chancen lassen es zu, in Abschnitten quartiersweise sowie sukzessiv im Kontext einer nachhaltigen Abfolge „querzudenken“. Ziel ist es die vielfältigen Orte innerhalb des Verlaufs der betrachteten Strecke ganzheitlich zu verstehen und mit Blick auf das soziokulturell-städtebauliche Umfeld variable, resiliente und prägnante Entwicklungsstrategien für die heterogenen Abschnitte des Planungsraumes neu zu denken.

Ein die 6 Abschnitte des Betrachtungsraumes verbindendes Kriterium – „less cars for all kind of people with and without bikes for all of us“ – bildet mittels neu definierter Dimensionierung der Verkehrsfläche eine durch physische Begrenzung aktivierte Obergrenze und erobert somit ohne Unterbrechung des motorisierten Verkehrs, dafür jedoch mit verlaufsbasierten Optionen zur künftigen Aneignung durch die Nutzer, den Raum und Platz für Natur, Klima und die Menschen zurück, der bis in die Gegenwart an die motorisierte Utopie verloren ging.

Unter Wertschätzung des Bestehenden wird auf Grundlage der Geschichte der Orte eine Neureintegration des Planungsraumes in die Quartiere mit einer sinnhaften Integration von Nutzungen, Funktionen, Arbeits- und Lebensqualität, Kunst, Kultur, Sport und Freizeit jeder Couleure für Anwohner, Besucher, Touristen, Verweiler und Flaneure angestrebt. Mit Schaffung weniger Adressen in den Quartieren wird mit der neuen B14 Stadt in die Zukunft fortgeschrieben.

Marienberg bis Österreichischer Platz
Entrée und Auftakt der neuen Stadtpromenade mit einer zweireihigen Baumallee und signifikanten Solitärbaumsetzungen an prominenten Gebäuden - Übergänge bieten den vis-à-vis Bezug an....

Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz
ehemalige Tunnel als zukünftige Hot Spots mit innovativer Szenerie und Events für Alle, z.B. Underground Galerie + Events für Kunst und Kultur. „Bürger werden aktiv und bestimmen das Programm mit“ und können den Raum von Gebäude zu Gebäude nutzen.....

Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz
ein neuer wiedergewonnener Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität für Alle mit Nutzung der ehemaligen Tunnel für Aktionen / inklusive Calisthenics / Movement, Gastronomie und hoher Aufenthaltsqualität. Ein urbanes Kiez-Raumkontinuum mit Wohnen, Leben, Arbeiten und Treffpunkt für Jedermann. Die Kirche trifft hier die Welt / die Welt trifft die Kirche. Hier wird das Querdenken quartiersübergreifend möglich.....

Charlottenplatz bis Gebhard-Müller-Platz
hier trifft sich Kunst, Kultur, Wissen, Tourismus und Ambiente zur Würdigung des Ortes inklusive Schlossensembles sowie aller öffentlichen Gebäude durch repräsentative Gelassenheit und hohe Aufenthaltsqualität für das Gesamt-Ensemble Kulturmeile.....

Gebhard-Müller-Platz bis Neckartor
das Quartier wird durch das angedockte neue Bahnhofsensemble als Adresse mit seiner großzügigen Parklandschaft durch Setzungen von Pflanzungen und Integration der U-Bahn - Eingänge sowie klarer Gebäudekanten vis à vis funktional und adressbildend geprägt.....

Neckartor bis Cannstatter Straße
das Neckartor ist in Spiegelung zum Österreichischen Platz als „Circus“ neu strukturiert und wird durch entsprechende pyramidale Baumsetzungen atmosphärisch gestärkt. Das Innenministerium als Solitär mit angrenzender Grün- und Fahrradverbindung sowie die Gebäudekante mit Entreebäumen rhythmisieren den Ort. Hier entsteht Wohnen / Leben / Arbeiten im kreativen Kontext. Das darauffolgende neue Quartier wird durch eine wechselnde landschaftliche Raumkante sowie gegenüberliegende Baumreihen und Solitärbaumsetzungen an der neuen städtebaulichen Figurierung erkennbar zum Schlossgarten orientiert.....

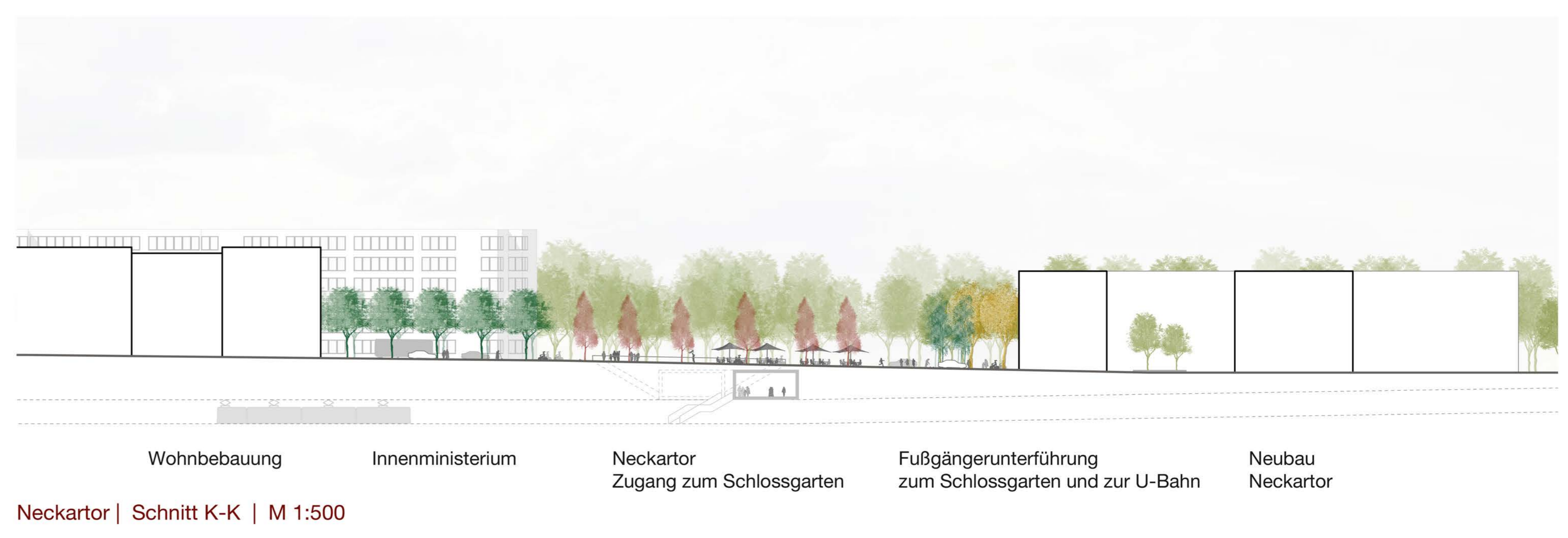
Abschnitte 6 und 7 Neckartor bis Cannstatter Straße

Stadtraum
 ...das Neckartor als großzügige Öffnung des Stuttgarter Ostens in den Schlossgarten
 ...Abbruch ADAC-Gebäude und Neubebauung Neckartor
 ...Verlagerung des Amtes für Abfallwirtschaft, großzügige neue Parkrandbebauung
 ...Schaffung von Bezügen durch den Schlossgarten zum neuen Rosenstein

Mobilität
 ...Verkehrsführung für PKW in einer Ebene
 ...jeweils zwei Richtungsfahrbahnen mit ergänzenden Abbiegespuren
 ...Verschwenkung des Radschnellwegs am Neckartor an den Rand des Schlossgartens
 ...neuer Knoten Heilmannstraße in einer Ebene
 ...Verlegung des Knotens Villastraße an die Werderstraße
 ...Einbahnstraßensystem in den Quartieren mit neuen Querschnitten und Begrünung

Freiraum
 ...großzügige für Fußgänger attraktive Freiräume vor den Gebäuden
 ...vielfältige Verbindungen vom Stuttgarter Osten in den Schlossgarten
 ...Schaffung eines neuen Parkzugangs vom Stockachplatz
 ...Fortsetzung der klaren Baumgruppen entlang der neuen Parkrandbebauung
 ...Übergang zur freien Baumanordnung bei den im Grün liegenden Atelierhäusern
 ...Abbruch der Schallschutzeinrichtungen und Öffnung des Parks zum Stadteil

Fazit
 ...Wiedergewinnung des Neckartors von der Feinstaubmessung zum Aufenthaltsraum
 ...Wertschätzung des Stadtteils, Definition klarer Raumsequenzen
 ...vielfältige Vernetzung des Stuttgarter Ostens mit dem Schlossgarten



Neckartor - Schlossgarten