

Neuer Stadtraum B14 Stuttgart

**AUFGETAUCHT!**  
**NEUE ORTE UND LEBENSRAUM**  
**FÜR STUTTGART**

# Aufgetaucht! Straßenraum wird Lebensraum

## SEQUENZEN

Die Straße wird als eine Abfolge unterschiedlicher Bewegungs- und Platzräume gelesen, die Logik des durchgängigen Verkehrsbaus wird somit durchbrochen. Je nach Lage, Bedeutung und Geschichte werden Räume ausgestaltet und mit Funktionen und Aktivitäten belegt.

## LAND GEWINNEN

Selbst nach einer verkehrlichen und freiräumlichen Umgestaltung autogerechter Verkehrsbauelemente bleiben die meist überdimensionierten, maßstablosen Schneisen erhalten. Zwischen Charlotten- und Österreichischem Platz wird deshalb eine Teilbebauung der Schneisen vorgeschlagen. Neben der Herstellung eines maßstäblichen Straßenraumes kann durch die Nachverdichtung neuer Wohn- und Lebensraum entstehen. Eine Teilrefinanzierung der Umbaumaßnahmen durch Grundstückserlöse wäre denkbar.

## VERLÄNGERUNG DER KULTURMEILE

Inbesondere im Bereich der Altstadt werden die historischen Blockstrukturen aufgenommen und neu interpretiert sowie Straßen- und Platzränder wiederhergestellt. Die neu errichteten drei Blöcke im Bereich der Esslinger Straße sollen mit dem Haus der Kulturen, dem neuen Lindenmuseum und dem Filmhaus wichtige Kultureinrichtungen aufnehmen. Die Kulturmeile wird dabei bis zur Leonhardskirche/Gustav-Siegle-Haus erweitert, der Bereich der Altstadt wird inhaltlich in seiner Bedeutung gestärkt. Eine enge Verknüpfung des Bohnen- und Leonhardsviertels mit dem Bereich um den Marktplatz entwickelt sich zu einem neuen lebendigen Zentrum in der Stadt.

## RADVERKEHR

Der Radverkehr erhält zukünftig ein durchgängig attraktives Angebot entlang der B14, sie wird damit der Bedeutung als Rad-schnellverbindung gerecht. Anschlusspunkte an innerstädtische Radhaupttrassen werden ausgebaut und schaffen damit den Link zwischen regionalem und städtischem Radverkehr. So entstehen regelrechte Drehscheiben für den Radverkehr an den heute rein vom Autoverkehr dominierten Knotenpunkten. Radabstellanlagen werden in großen Kapazitäten an neuralgischen Punkten entlang der B14 etabliert, kleinere, einzelne Abstellmöglichkeiten finden sich dagegen überall im öffentlichen Raum und spannen so ein dichtes Netz darüber.

## MULTIMODALE KNOTEN

Durch die Transformation der Knotenpunkte wird die Verknüpfung zum öffentlichen Bus- und Schienenverkehr gestärkt. In den freierwerdenden, unterirdischen Bauwerken der heutigen B14 werden quartiersbezogene Fahrradgaragen wie auch eine reduzierte Anzahl Pkw-Stellplätze angeboten. Letztere können, je nach Fortschreiten der Mobilitätsveränderung umgenutzt werden, beispielsweise zur Erweiterung des ebenfalls hier angeordneten Netzes an Logistik-hubs. Auch das Liefen und Laden von Lasten rückt damit in den Fokus. Ladezonen für private Eriedlungen als auch die Lierierung durch Kurier-, Express- und Paketdienstleister finden sich entlang der B14 und können sowohl vom Paket-Lastenrad als auch vom E-Streetcooter der Post genutzt werden.

## TRANSFORMATION STATT NEGATION

Die Verkehrsbauelemente der autogerechten Stadt stehen gerade in Stuttgart auch für einen Teil der Geschichte, ein Totalabriss der Verkehrsbauelemente käme der Negation eines bedeutenden Teils der jüngeren Stadtgeschichte gleich. Trotz der konsequenten Neugestaltung der Straßenräume bleiben Abfahrten und Tunnelbereiche weitgehend erhalten. Im Bereich U-Bahnhaltestelle Charlottenplatz und an der Paulinenbrücke werden diese zu vielfältigen, urbanen Orten transformiert. Sonstige, zukünftig ungenutzte Verkehrsräume werden zu Mobilitäts- und Logistikhub's umgenutzt. Entlang des gesamten Verlaufes ergibt sich so ein feinschichtiges Netz an neuen Verteilungs- und Umsteigeorten.

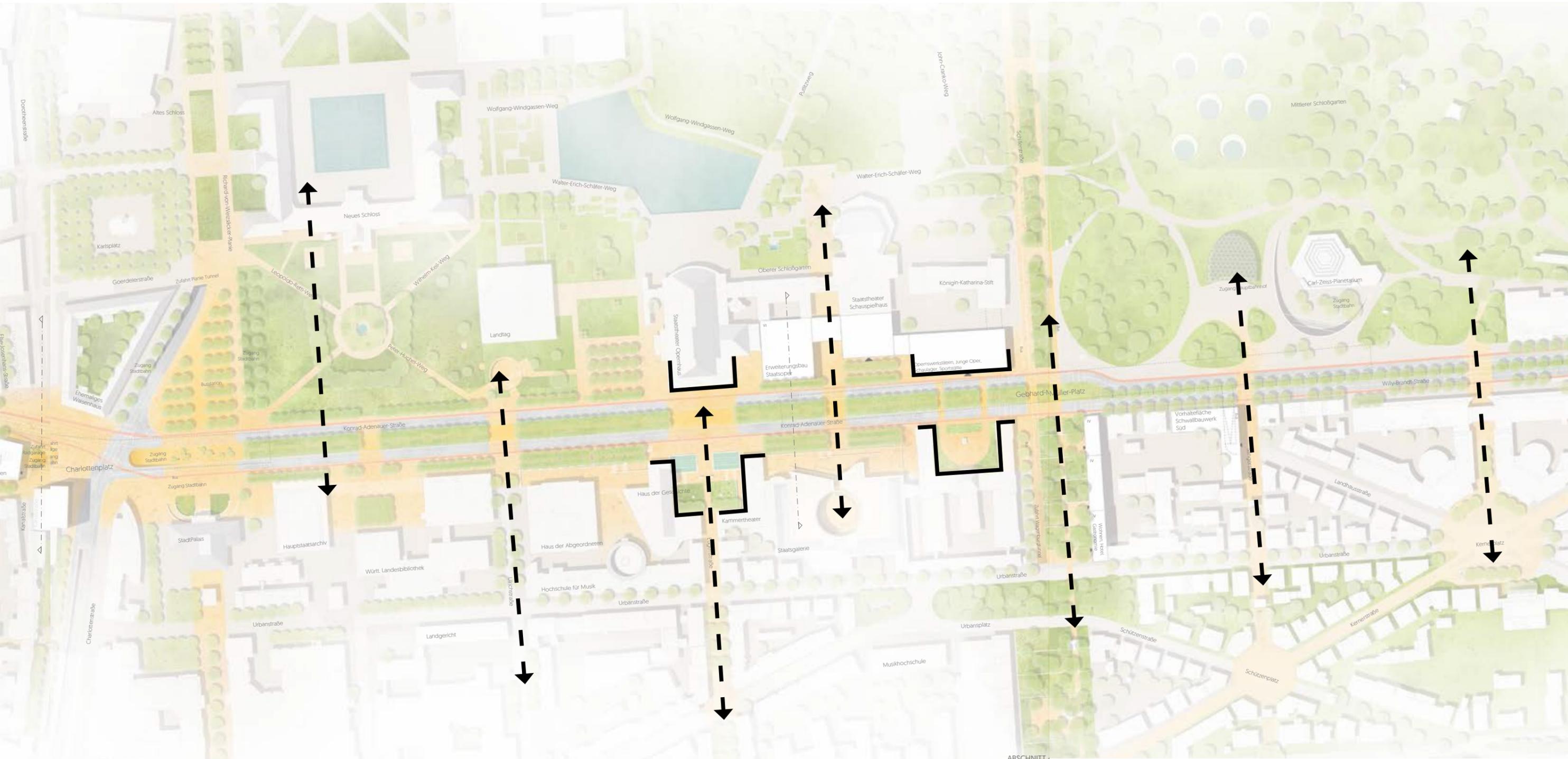
## MOBILITÄT

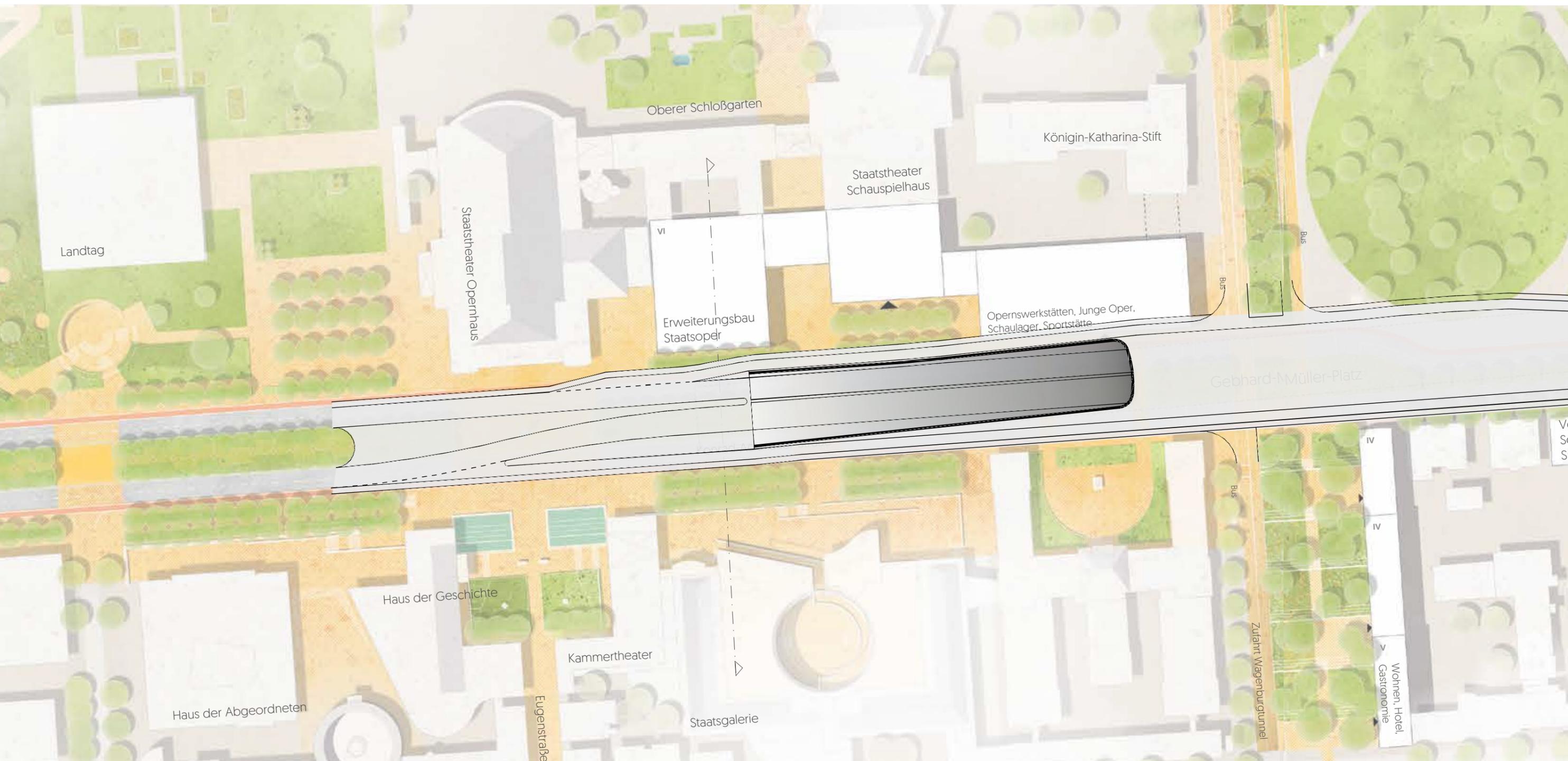
Die Anpassung der B14 an die zukünftigen Anforderungen an Straßen- und Stadtraum macht eine moderne und umweltbewusste Mobilitätskultur sichtbar. Ein deutlicher Rückgang von Kfz-Verkehr ermöglicht den Straßenraum neu zu gliedern.

Die B14 wird zukünftig ausschließlich oberirdisch organisiert. Die aktuelle Anzahl der Fahrspuren für den Kfz-Verkehr wird dabei je nach den spezifischen Anforderungen so umgewandelt, dass nur übrig bleibt, was notwendig und verträglich ist. Zukünftig wird die B14 zweispurig zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz, dann dreispurig bis zum Charlottenplatz und von dort bis zum Schwaneintunnel vierispurig. Die durch Rückbau gewonnenen Flächen ermöglichen die Realisierung von Radschnellverbindungen und vermag der anliegenden Bewohnerschaft neue Wohnqualitäten zu sichern.





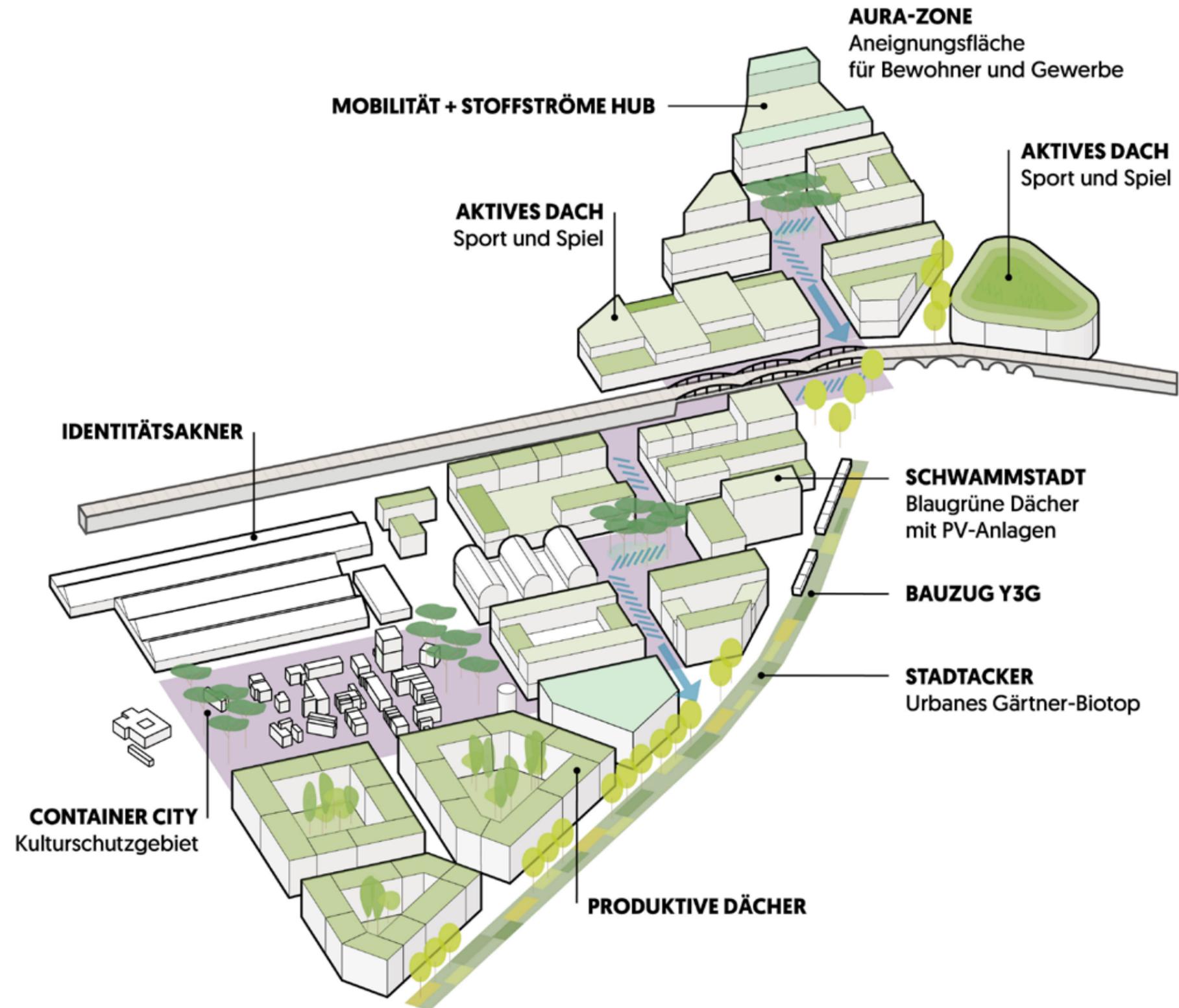




Rahmenplan Rosenstein

**Für alle. Für morgen.**

# Maker City

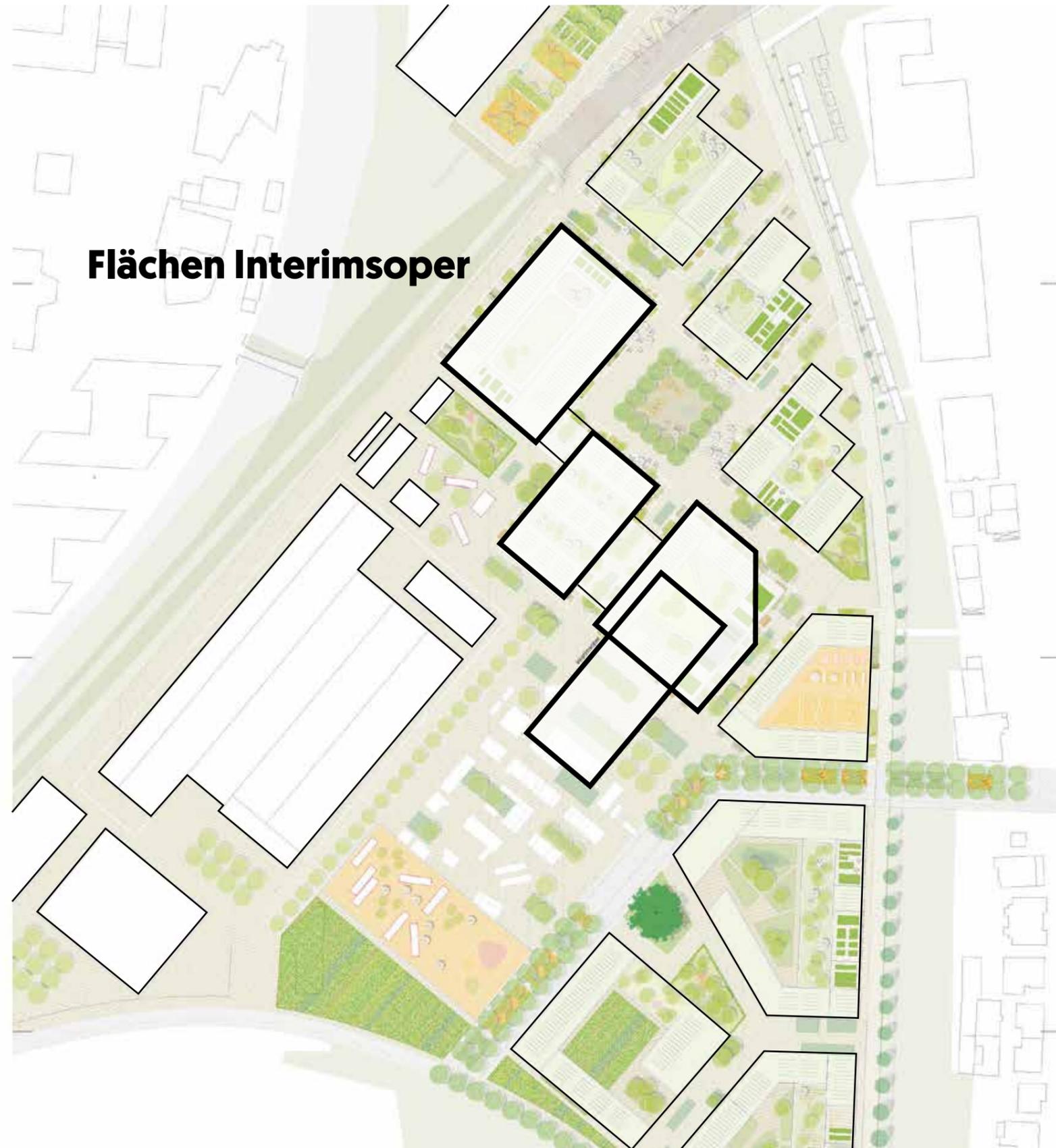








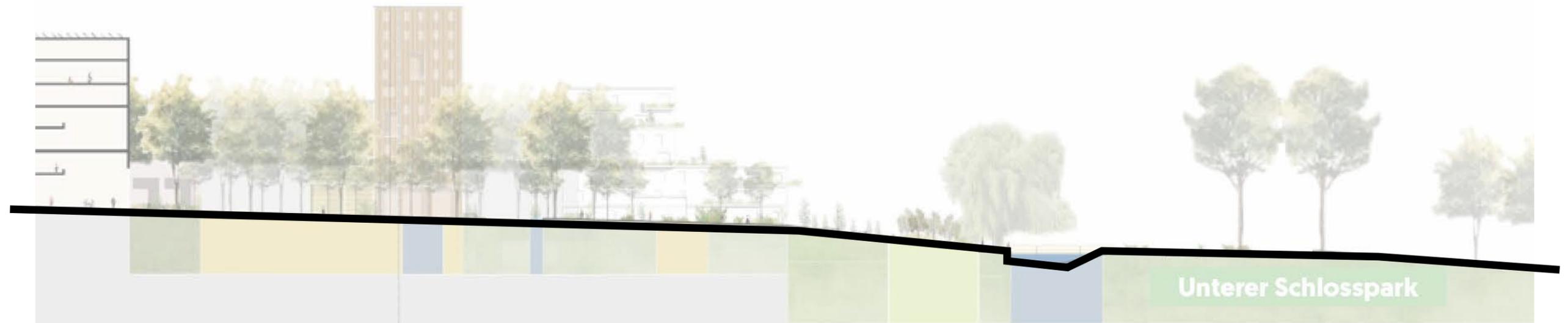
# Integration Interimsoper





# Paketpostamt als Interimstandort





Barrierefreie Zugang Park



Barriere Zugang Park

# Architektur

**asp Architekten GmbH**

Architektur | Stadtentwicklung | Prozess

Talstraße 41  
70188 Stuttgart

# Landschaftsarchitektur

**Koeber Landschaftsarchitektur GmbH**

Azenbergerstraße 31  
70174 Stuttgart

# Verkehrsplanung Wettbewerb B14

**StetePlanung**

Sandbergstraße 65  
64285 Darmstadt