

Die B 14 erweist sich als äußerst langlebig

Mehr als zwei Jahre nach dem Wettbewerb zur Umgestaltung der Verkehrsader tut sich nichts. Es werden Rufe nach einem Ausstellungsraum laut.

CHRISTIAN MILANKOVIC

STUTTGART. Auch wenn der Verkehr mehr stockt, als dass er rollt, haftet der B 14 in Stuttgart zwischen Marienplatz und Leuze das Etikett „Stadtautobahn“ an. Das bezieht sich wohl weniger auf die Geschwindigkeit des Verkehrs als auf die Inanspruchnahme von Platz dieser Straßenverbindung : 4,5 Kilometer sind es vom Neckar bis zum Portal des Heslacher Tunnels. Rechnet man die Fläche von einer Straßenseite zur anderen, kommt man auf stattliche 18 Hektar, etwas mehr als 25 Fußballfelder.

Gekickt werden soll zwar nicht auf der Schneise, aber so bleiben wie heute soll sie auch nicht. Dafür gibt es eine stabile Mehrheit in der Stadt, und deswegen gab und gibt es zahlreiche Ideen, wie mit der ungeliebten Verkehrsachse weiterhin umzugehen sei. Der jüngste und auch konkreteste Vorschlag stammt aus dem September 2020 und ist das Ergebnis eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs . Den hat das Stuttgarter Büro asp zusammen mit Köber Landschaftsarchitekten gewonnen – doch geschehen ist nichts, die B 14 erweist sich als langlebig.

Den Stand der Dinge wollte nun die Stuttgart Initiative Aufbruch ergründen und bat dazu zum Gespräch mit Cem Arat, Markus Weismann (beide asp), Landschaftsarchitekt Jochen Köber und Baubürgermeister Peter Pätzold (Grüne). Erstere schilderten nochmals ausführlich, was Kern ihres Entwurfes ist und warum vor allem von den Straßenunterführungen an den großen Knotenpunkten der B 14, sei es am Österreichischem Platz, am Charlottenplatz oder am Gebhard-Müller-Platz, die größte Trennwirkung für die Quartiere links und rechts der Schneise ausgehe. Die Architektur hat sich an einigen Stellen schon mit dieser unbefriedigenden Situation abgefunden. „Es gibt Abschnitte, da zeigen die Gebäude der Straße ihre Rückseite. Sie haben sich abgewandt“, konstatiert Cem Arat. Er und sein Kollege Markus Weismann warnen davor, den ausgedehnten Planungsraum in einem Satz anzugehen. Jochen Köber erläuterte konsequenterweise den Ansatz, die heutige Straßenschlucht künftig als Abfolge verschiedener Sequenzen zu verstehen.

Auch zwei Jahre nachdem die Arbeit des Trios zum Sieger im Wettbewerb gekürt wurde, ist Baubürgermeister Peter Pätzold weiterhin begeistert. Daran liegt es also nicht, dass von all den Ideen noch nicht eine umgesetzt worden ist. „Wir brauchen Ressourcen und Personal“, sagt Pätzold und erinnert an die Vielzahl anderer Vorhaben, die von seinem Referat begleitet werden müssen. „Klar ist aber auch: Mit Machbarkeitsstudien verändern wir die Stadt nicht“.

Pätzold kann sich für die Umgestaltung des Stadtraums B 14 – so der Titel des Wettbewerbs – eine wohlwollenden Neugier der Menschen in Stuttgart sicher sein. Bei der städtischen Bürgerumfrage kam das Projekt, das erstmals abgefragt wurde, auf Anhieb auf Zustimmungswerte wie etwa der B-10-Rosensteintunnel und rangiert vor der Opernsanierung oder einer autofreien Innenstadt.

Cem Arat würde gern mit der Bürgerschaft über das Vorhaben ins Gespräch kommen. „Toll wäre ein fester Ort, an dem wir das Projekt diskutieren können“. Als Vorbild schwebt ihm der Ausstellungsraum zum Rosensteinviertel vor. Bürgermeister Pätzold vernahm's und empfahl den Anwesenden, der Idee beim nächsten Bürgerhaushalt zum Durchbruch zu verhelfen.

© Die inhaltlichen Rechte bleiben dem Verlag vorbehalten. Nutzung der journalistischen Inhalte ist ausschließlich zu eigenen, nichtkommerziellen Zwecken erlaubt.