

Aufbruch in die Verkehrswende, Stuttgart 9.11.2019

Basler & Hofmann

Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

7 Prämissen für den Umgang mit dem öffentlichen Raum

1. Stuttgart als europäische Stadt

Weniger MIV, mehr Fuss- und Veloverkehr

Attraktives ÖV-Netz mit Groberschliessung und Feinverteilung für schnelle und attraktive Wege bei denen Umsteigen selbstverständlich ist

Weniger Parkplätze, höhere Parkplatzgebühren

2. Aktive Stadtebene

Stadt nicht als Einzelräume sondern durchgehenden Raum begreifen

Durchlässiges und vernetztes Fusswegenetz

3. Lesbarkeit der Stadtidentität

Abschnittsbildung und historische Bezüge

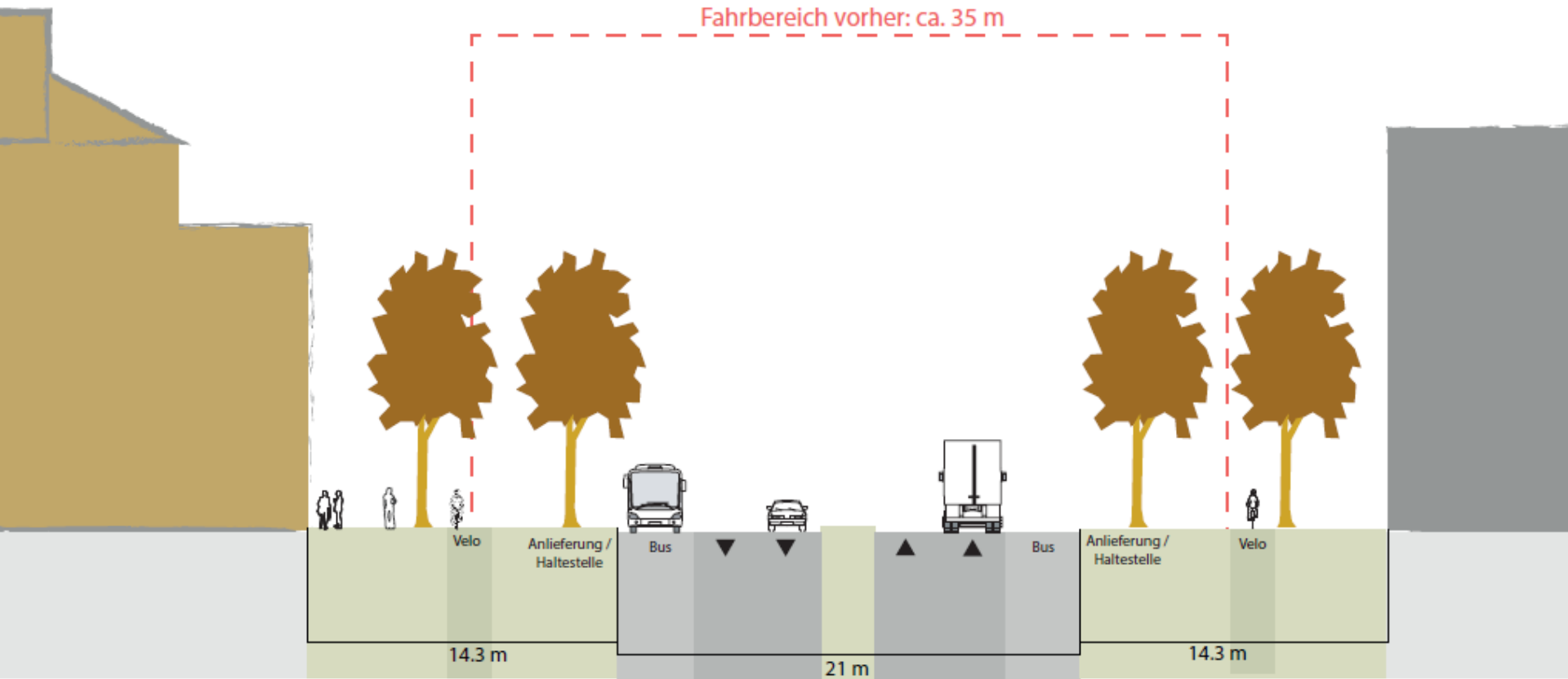
7 Prämissen für den Umgang mit dem öffentlichen Raum

4. Strassen als vollwertige öffentliche Räume
breite Seitenräume mit Bäumen, Aufteilung 60/40
multifunktionale Nutzungen ermöglichen (auch für Wirtschaftsverkehr)
5. Verträgliche Ausgestaltung des notwendigen Autoverkehrs (= urbane Mobilität)
Flächeneffizienz durch intelligente Steuerung des MIV, verkehrsabhängige
Steuerung, Dosierung und Knotenkoordination
6. Profitieren vom Verkehr
konzentrierte Frequenzen des ÖPNV nutzen, Hubs als Zentralitäten, Interaktion
zwischen Verkehr und Nutzungen
7. Umsetzung: Ziele verankern und kurzfristige Massnahmen sofort umsetzen

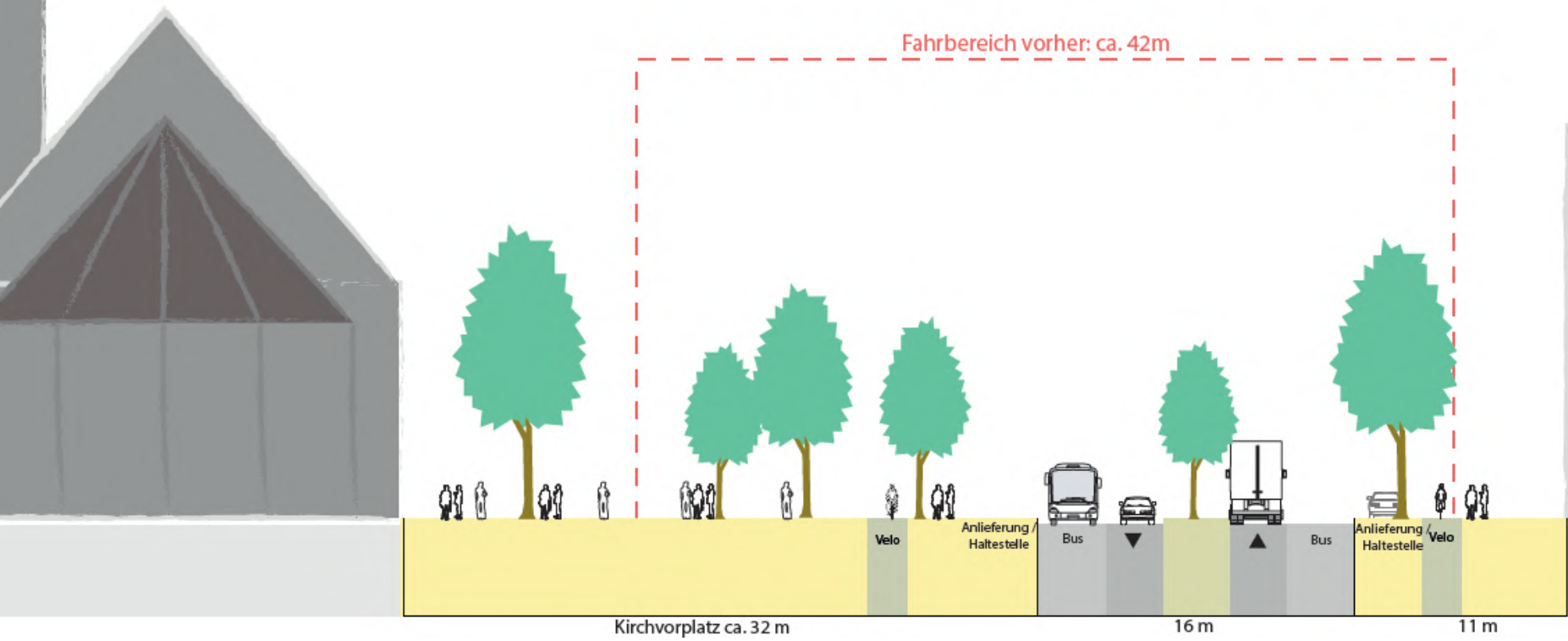
Stadträumliches Konzept







Hauptstätterstrasse Richtung Wilhelmsplatz
Höhe Leonhardskirche



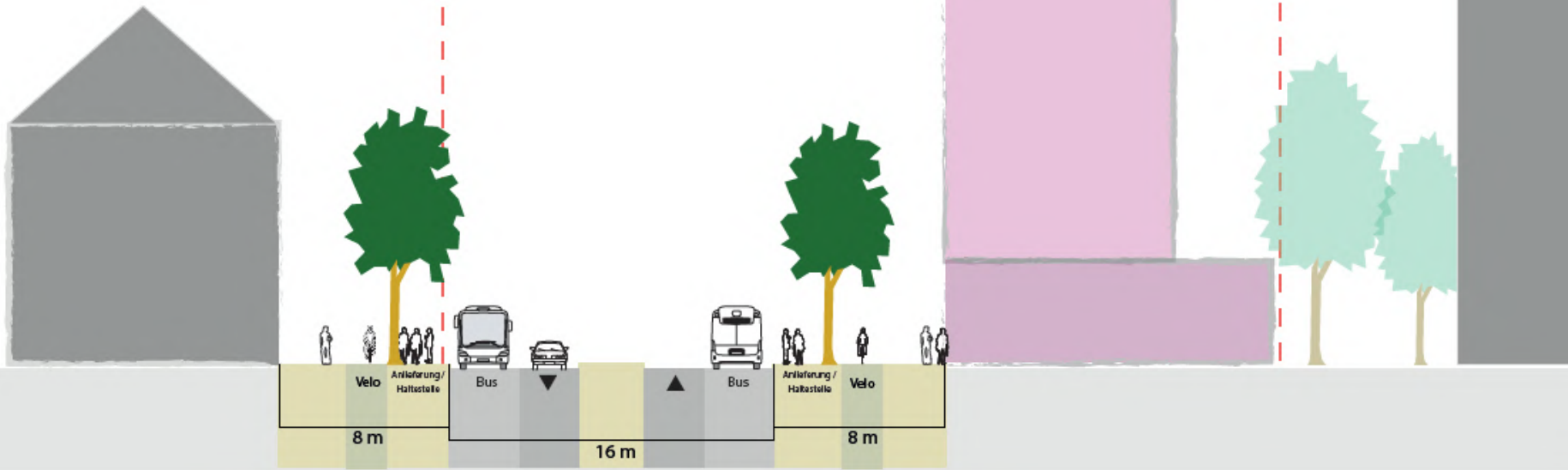


Österreichischer
Platz

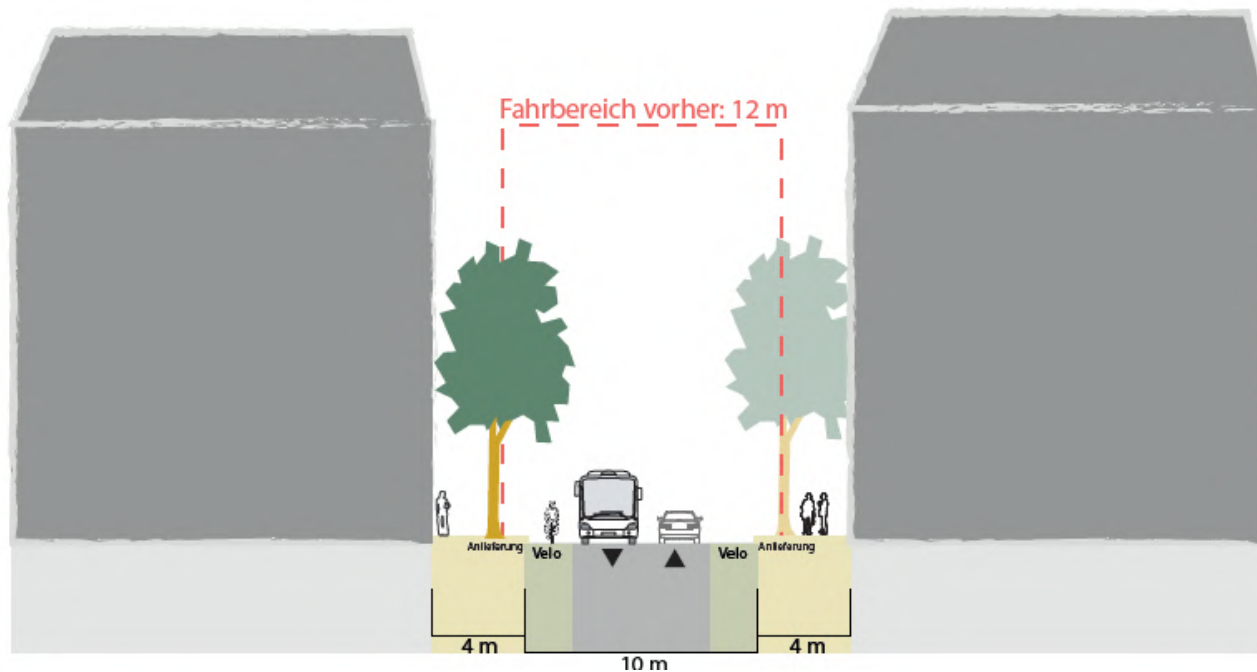
W...

Hauptstätterstrasse Richtung Österreichischer Platz
Höhe Sopianstrasse

Fahrbereich vorher: ca. 42m

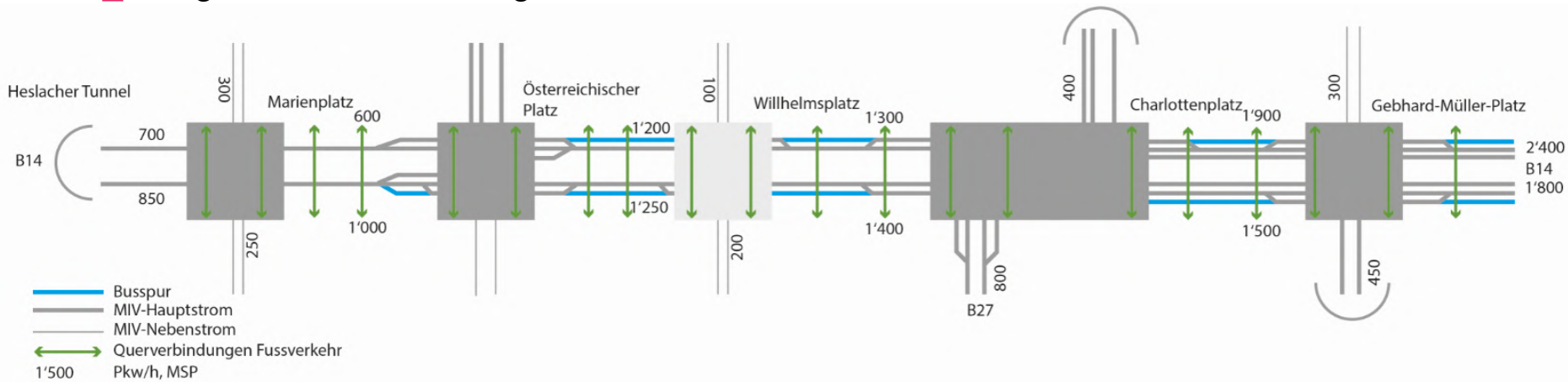


Hauptstätterstrasse Richtung Marienplatz
Höhe Römerstrasse (engste Stelle)

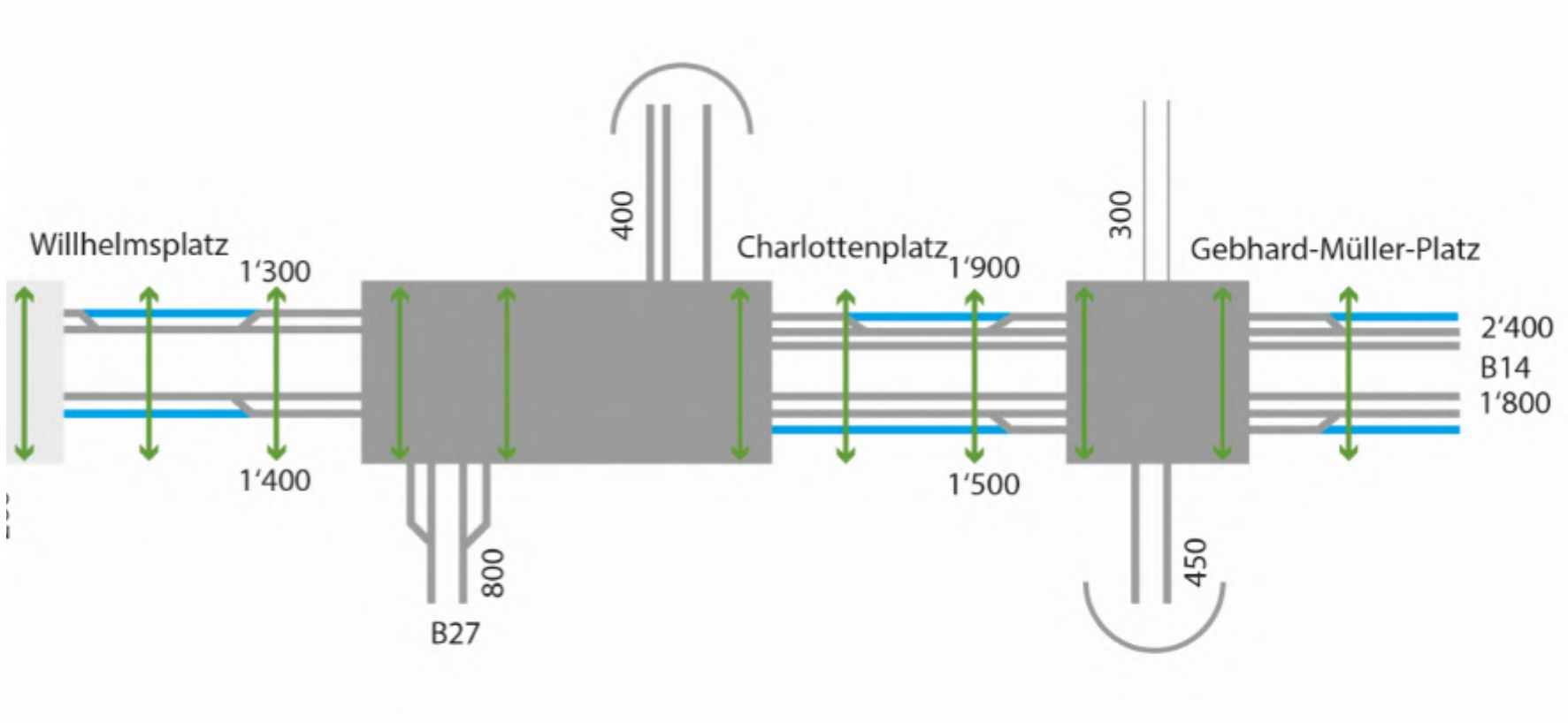


Verkehrliches Grundkonzept

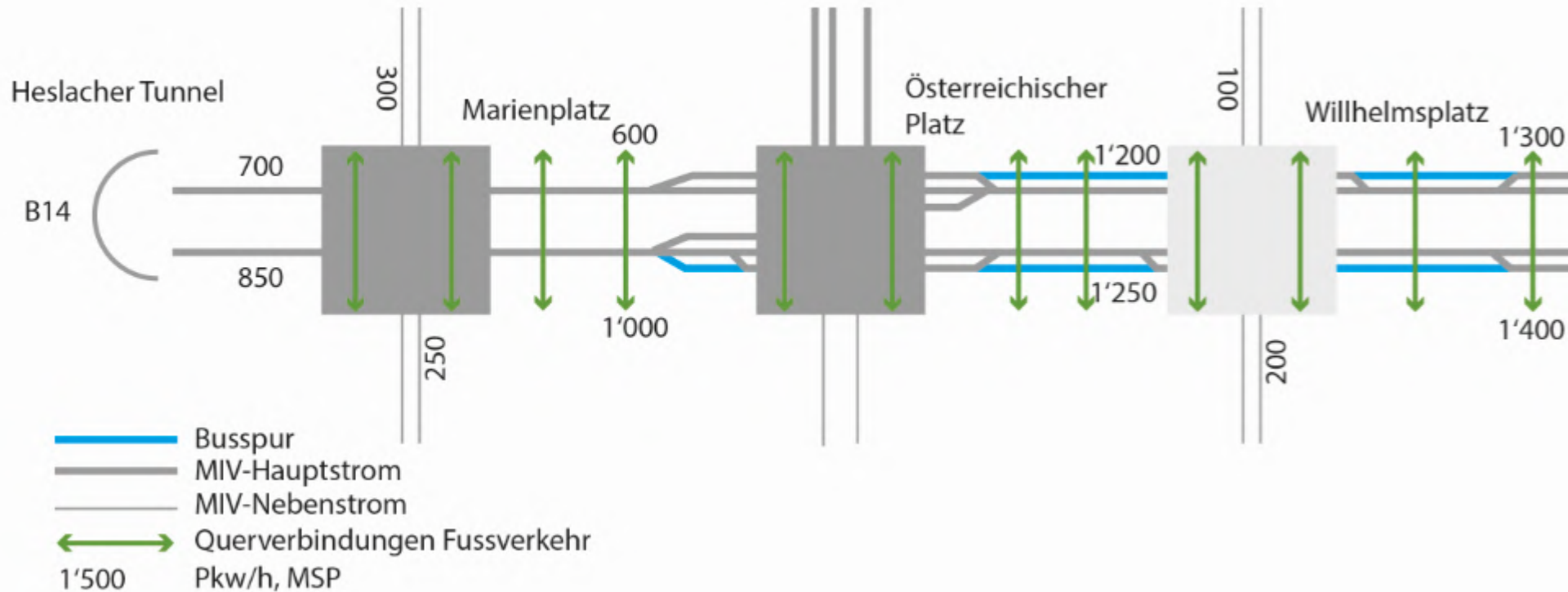
- Gebhard-Müller-Platz – Charlottenplatz: dreistreifige Verkehrsführung
- Charlottenplatz – Marienplatz: ein- bis zweistreifige Verkehrsführung
- Auflösung Willhelmsplatz als eigentlicher Verkehrsknoten
- Fussgängerquerungen in die Knotenkoordination integrieren
- teils räumliche, teils zeitliche ÖV-Priorisierung
- Abgesetzte Veloführung im breiten Seitenraum



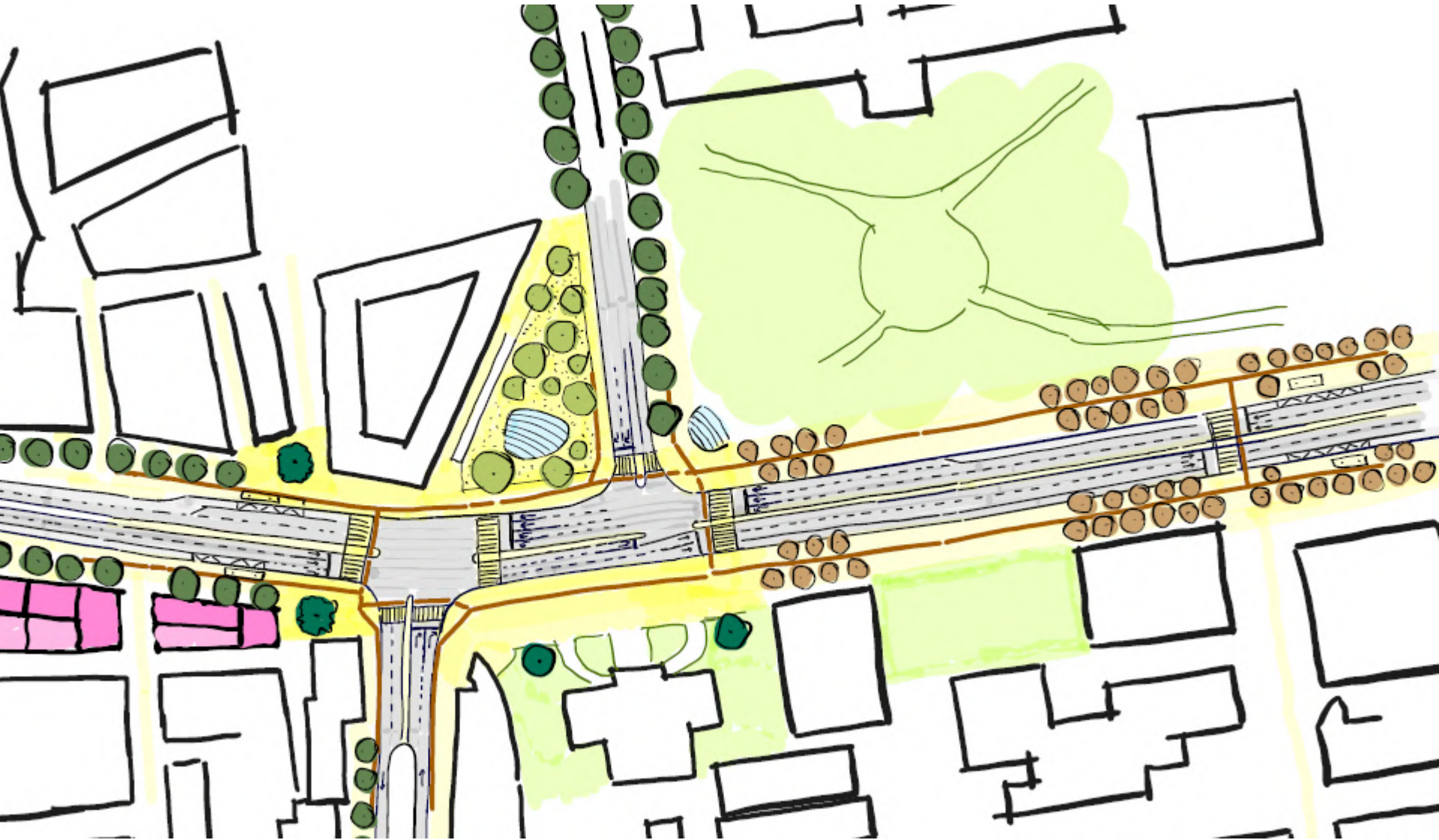
Gebhard-Müller-Platz bis Willhelmsplatz

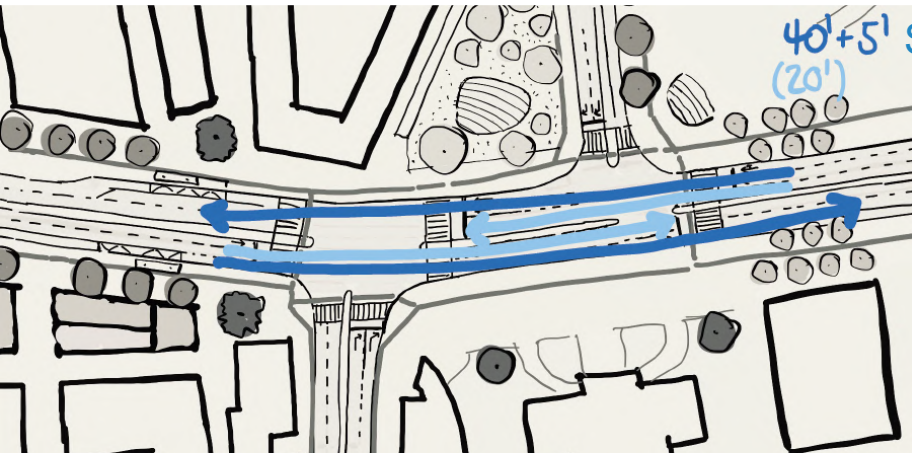


Willhelmsplatz bis Marienplatz



Charlottenplatz



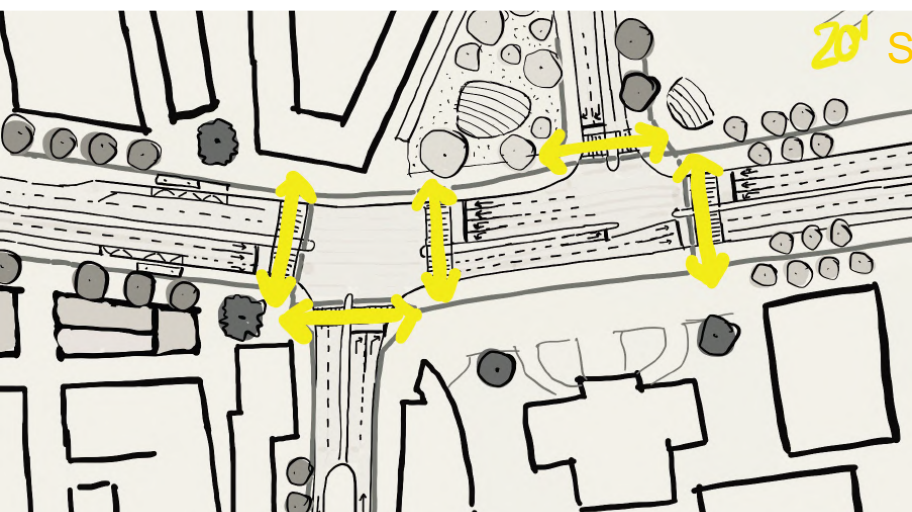


40' + 5' Sekunden Phase 1
(20')

Phasenablauf



20' + 5' Sekunden Phase 2



20' Sekunden Phase 3

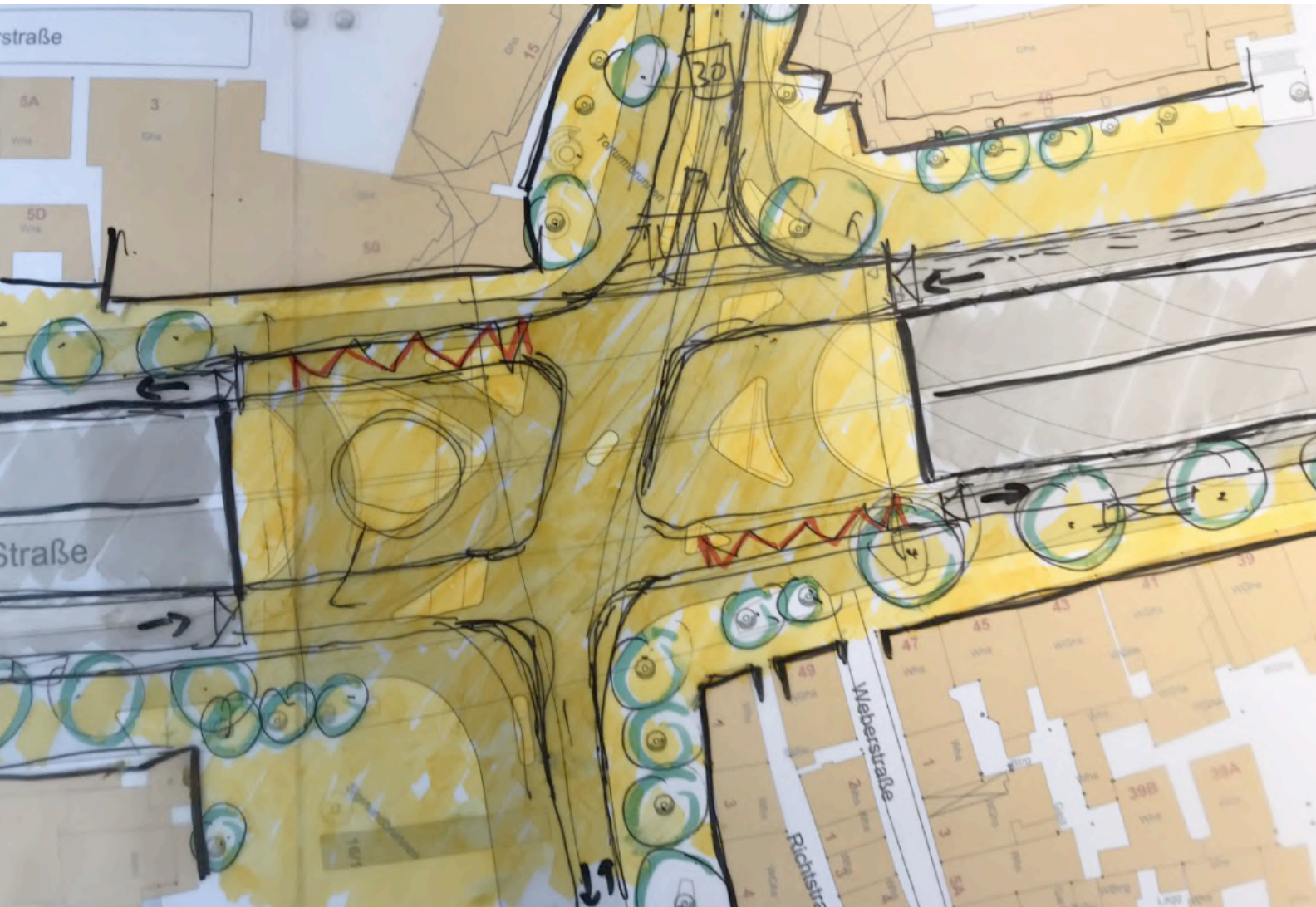
Kurzfristige Massnahmen

- Wie kommt man dahin?
- Für die Verkehrswende sind schnell sichtbare Massnahmen nötig
- Eine angebotsorientierte Planung muss die Verkehrswende i.S. eines Push&Pull unterstützen

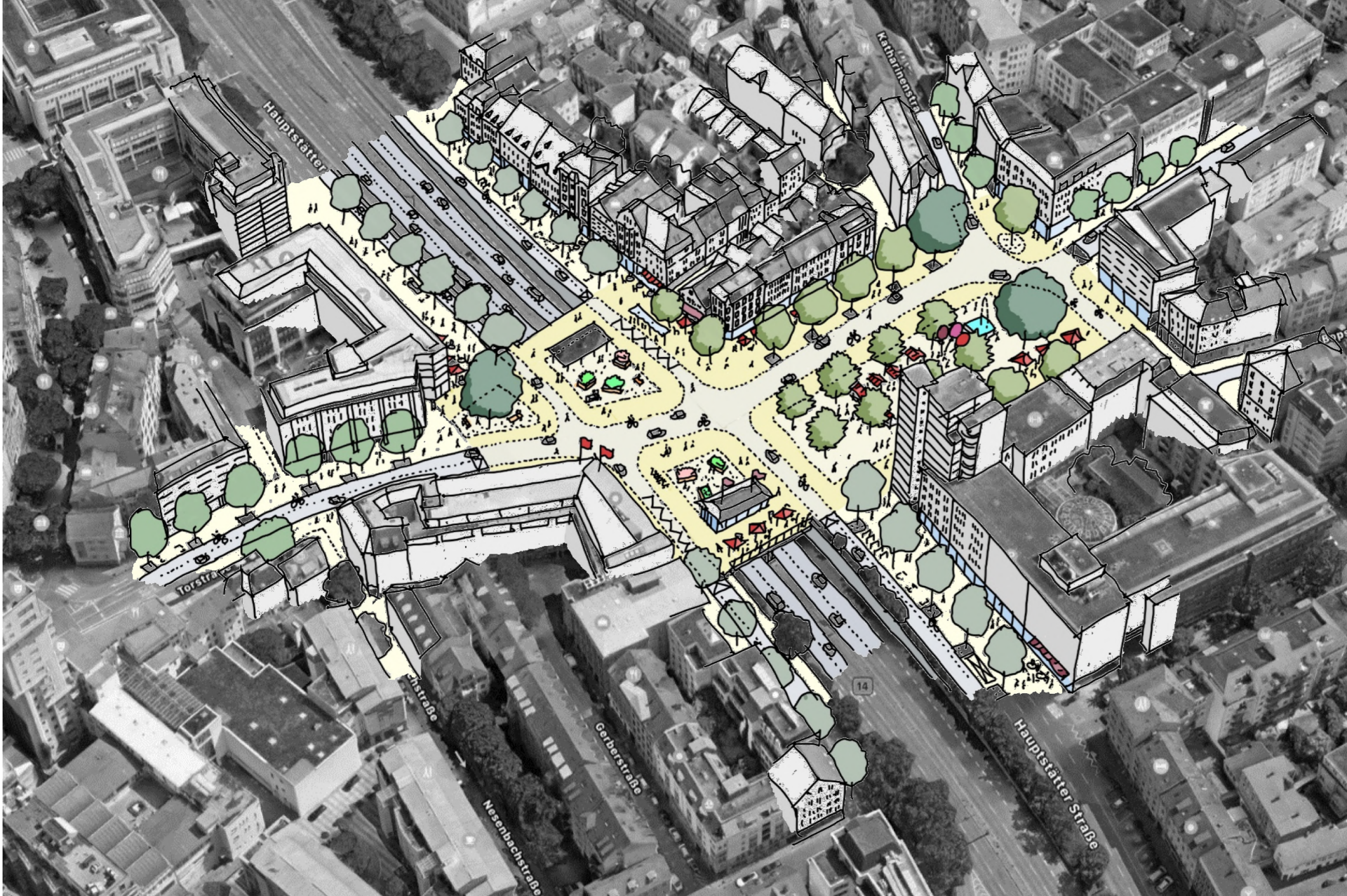
Kurzfristige Massnahmen: Charlottenplatz



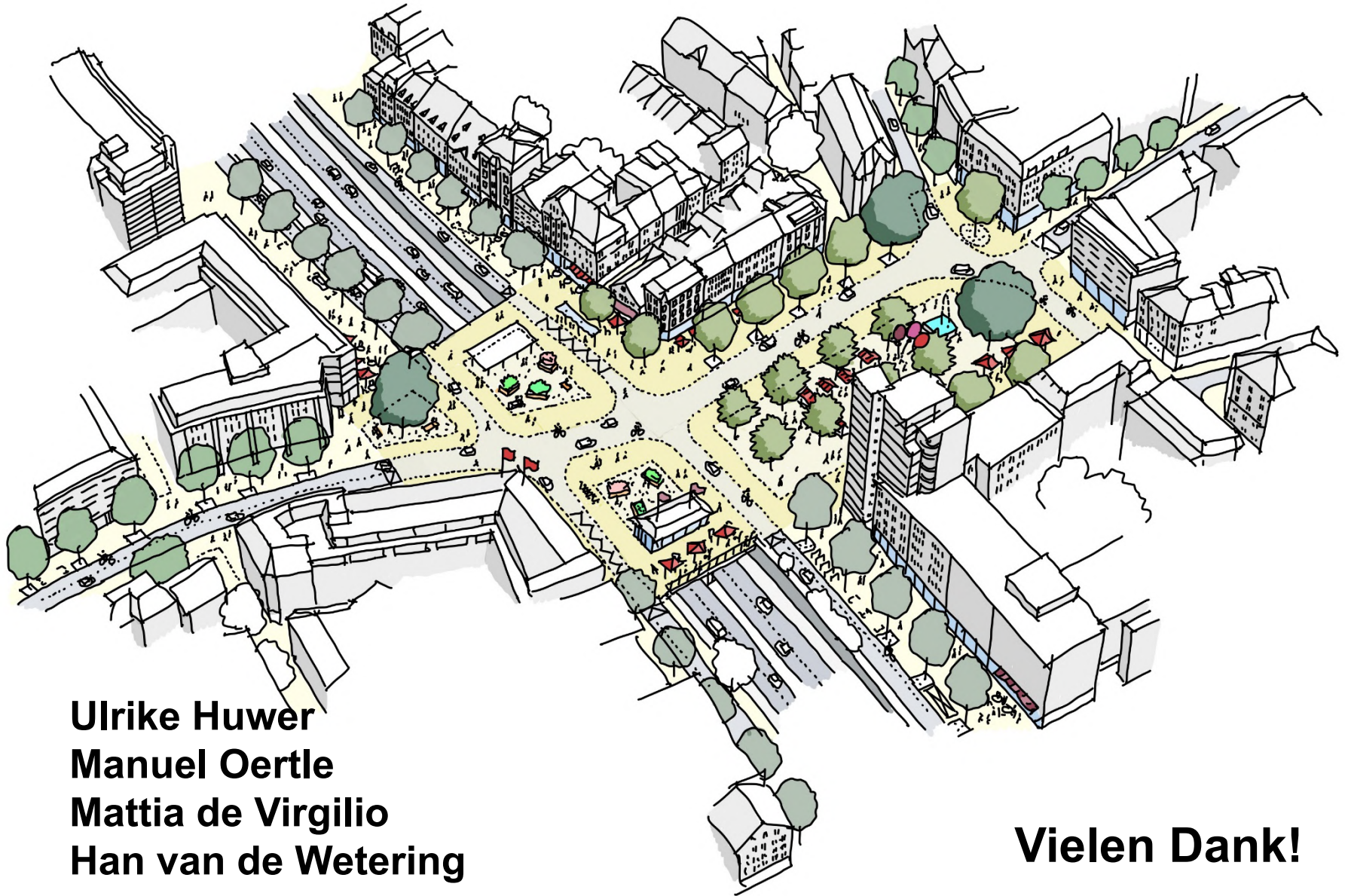
Kurzfristige Massnahmen: Willhelmsplatz











**Ulrike Huwer
Manuel Oertle
Mattia de Virgilio
Han van de Wetering**

Vielen Dank!