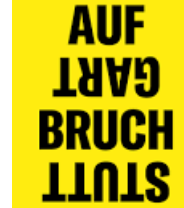


komobile



Umgestaltung B14 Stuttgart

Präsentation 9. November 2019



Thesen

- Verbesserung der urbanen Lebensqualität
- Stadtraum statt Verkehrsraum
- Straßenraum fair teilen
- Straßenraum „klimafit“ machen
- Selbsterklärende Verkehrsinfrastruktur

INSPIRATION

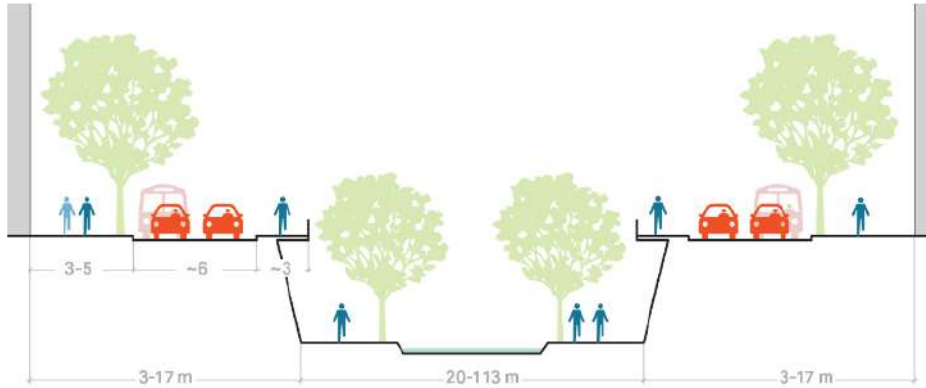
Mal schauen, was andere so machen

Utrecht: Stadtautobahn nach ca. 35 Jahren Betrieb 2010 wieder in einen Kanal umgewandelt

Quelle: bicycledutch.worldpress.com

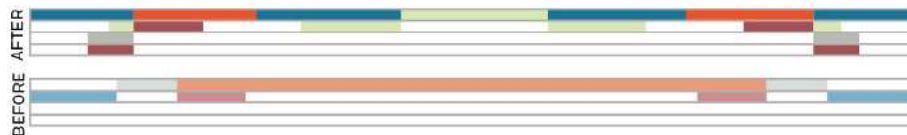


Seoul: Abriss der Stadtautobahn → Naherholungsraum am Fluss geschaffen



Users-bar legend:

- Pedestrian space
- Cycles
- Transit
- Mixed traffic
- Landscape
- Delivery Parking



Quelle:
<https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/special-conditions/elevated-structure-removal/case-study-cheonggyecheon-seoul-korea/>



ELO Digital Office

ELEMENTS





ELO Digital Office

ELEMENTS

ZIELE

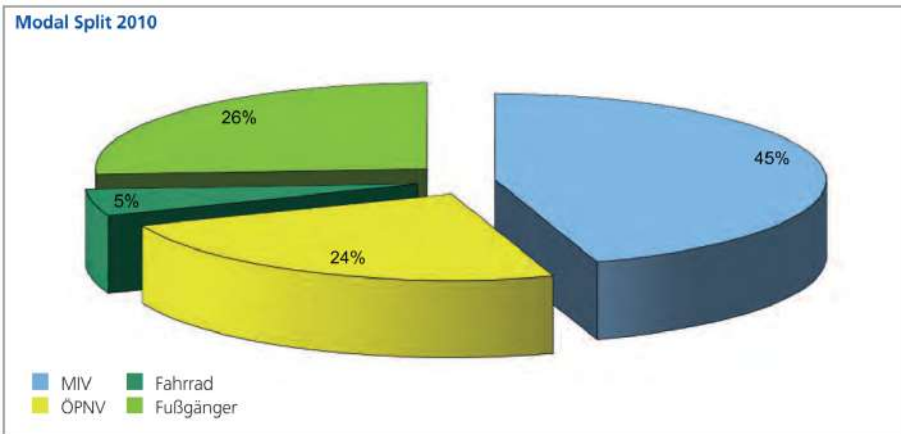
Ziele

Ziel 1: Veränderung des Verkehrsverhaltens:

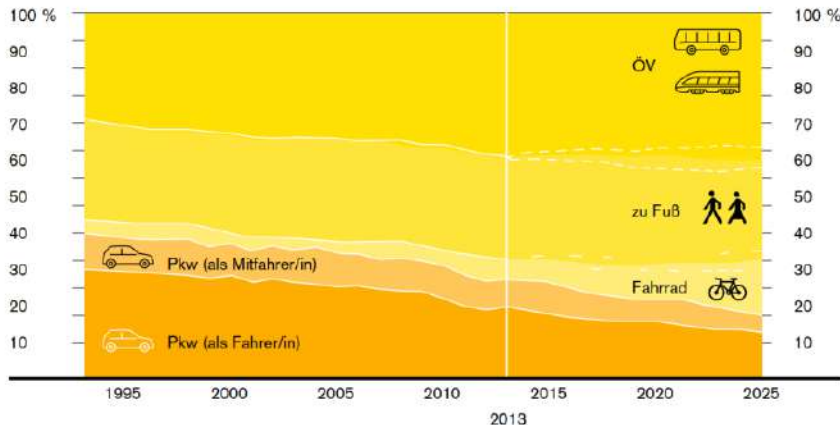
- Ausgangsbasis: „Minderheit“ der Stuttgarter bewegt sich mit dem MIV
- Ziel: MIV Reduktion von 45% auf 20%, Aktive Mobilität und ÖV Steigerung von 55% auf 80% → Weniger Autoverkehr auch auf der B14

Ziel 2: Durchgangsverkehr „mitten durch die Stadt“ hat hier nichts verloren

- Ausgangsbasis: vorsichtige Schätzung: ca. 15-20% auf der B14 ist Durchgangsverkehr → Fällt weg

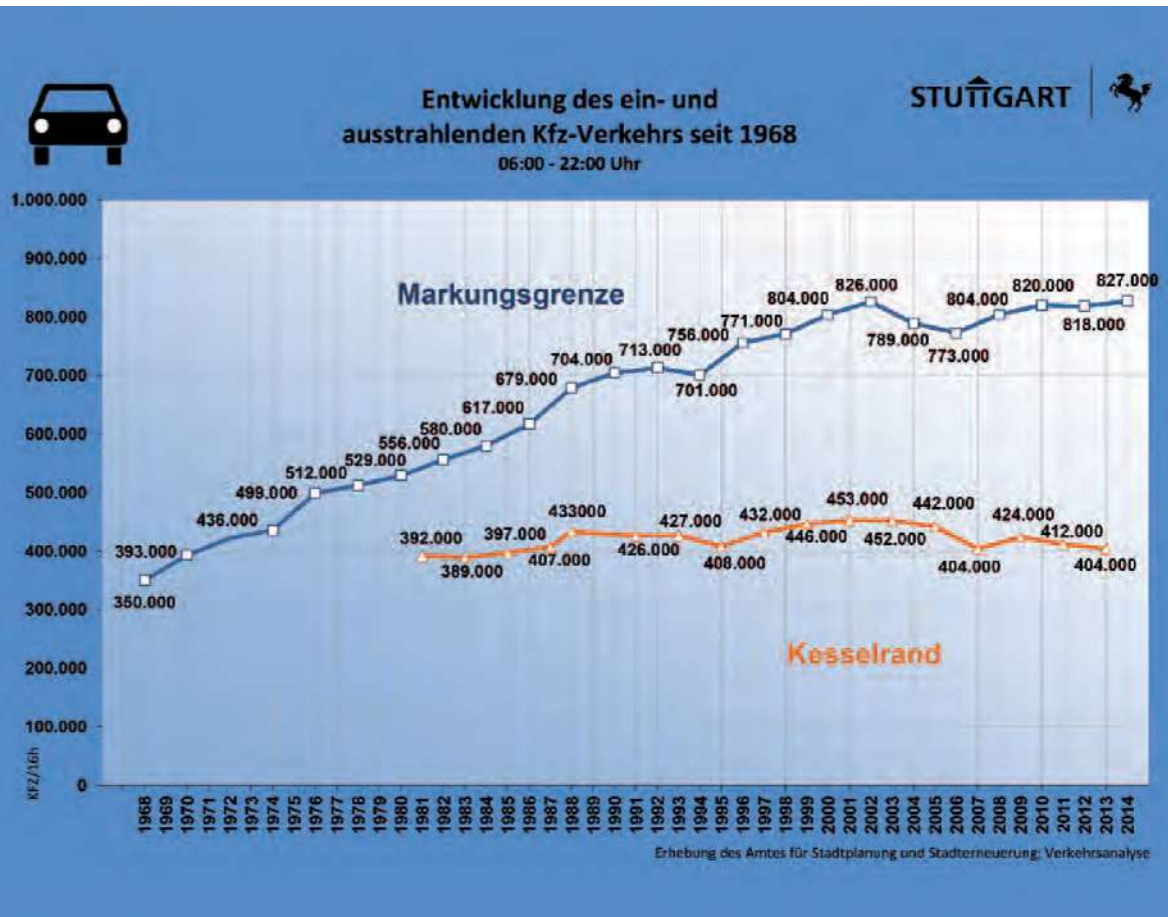


Modal Split der Stuttgarter Wohnbevölkerung 2010 (Quelle: VEK 2030, S. 15)



Modal Split Ziel in Wien; Wiener Wohnbevölkerung (Quelle: Fachkonzept Mobilität, STEP 2025, S. 22)

Ziele - Ausgangsbasis

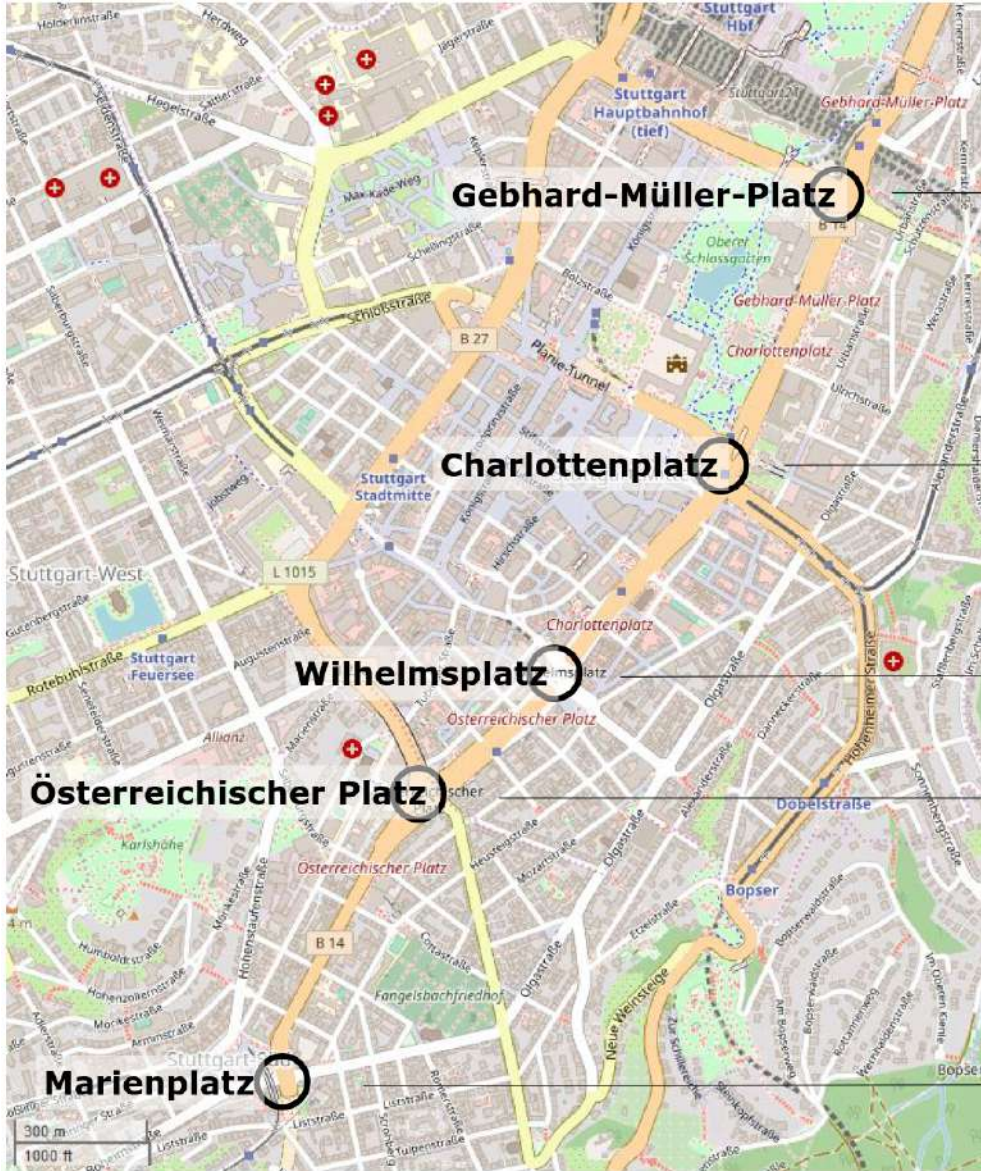


Autoverkehr stagniert;
je nach Abgrenzung
seit über 20 bzw. 30
Jahren

(Quelle:
VEK 2030, S. 16)

→ Konsequenz daraus: Planungsannahme ist
-50% des Autoverkehrs auf der B14

VORSCHLÄGE



Abschnitt 2c

Abschnitt 2b

Abschnitt 2a

Abschnitt 1:
Vierstreifig, plangleich,
Gründerzeitbebauung

Abschnitt 2

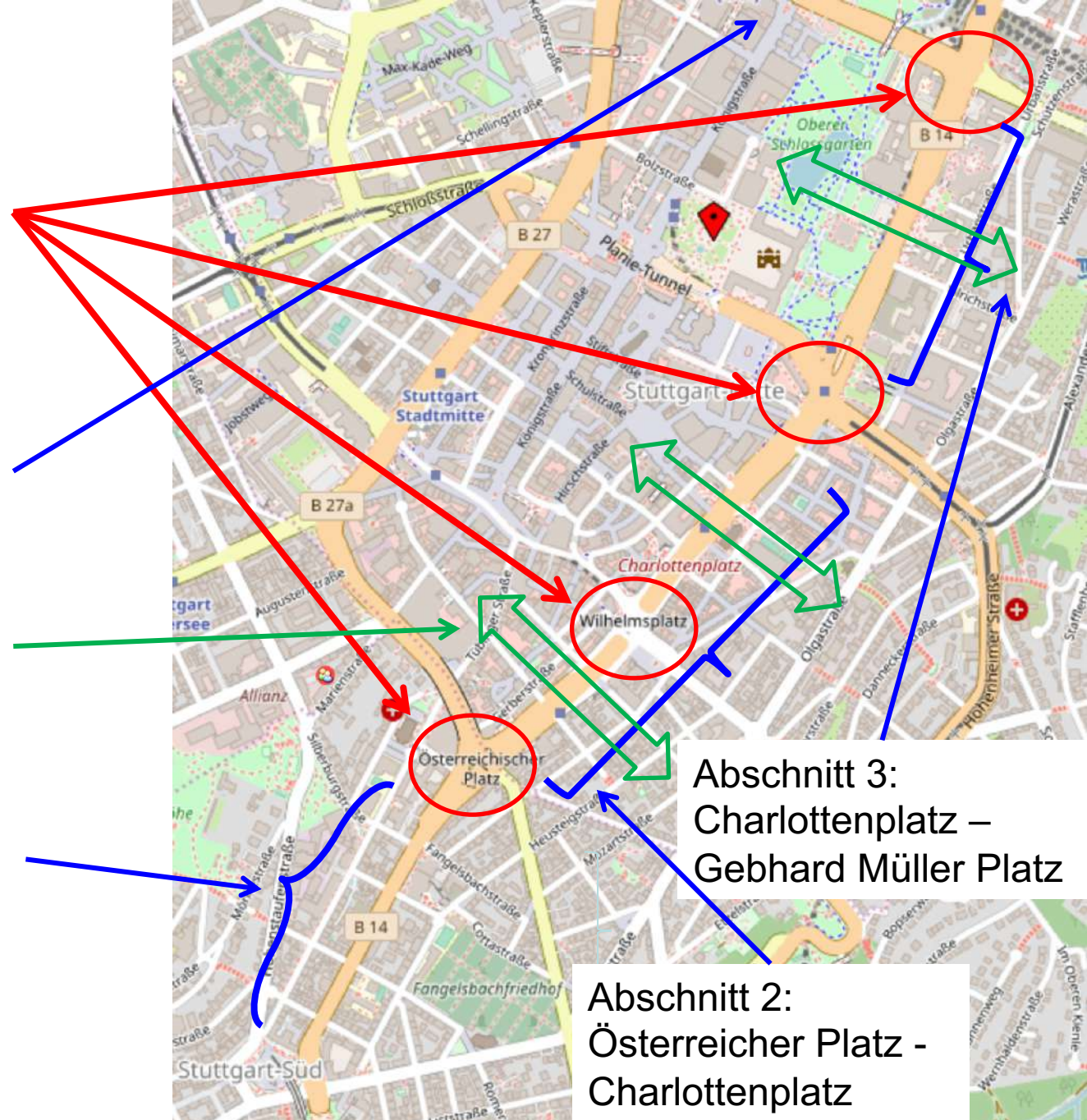
Abschnitt 1

Auflassen der Unterführungen

Verkehrsberuhigung der Schillerstraße (nicht mehr Teil des „Cityrings“)

Querbeziehungen

Abschnitt 1: Marienplatz – Österreicher Platz



Abschnitt 3:
Charlottenplatz –
Gebhard Müller Platz

Abschnitt 2:
Österreicher Platz -
Charlottenplatz

Konsequenzen aus den Thesen

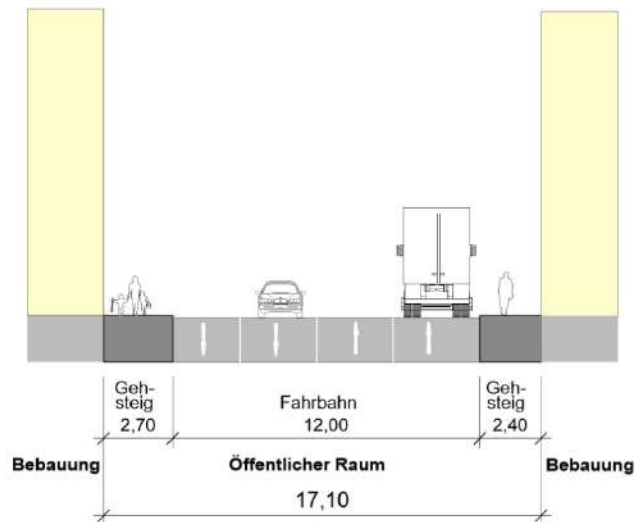


Wieviel Autoverkehr können wir denn überhaupt in der B14 zulassen?

Abschnitt 1 Hauptstätter Straße:

Wohnnutzungen, tw. noch Gründerzeitbebauung, tw. Geschäfte in der Erdgeschoßzone, Schulen → Um negative Auswirkungen des MIV auf ein der Nutzungen entsprechendes verträgliches Maß zu reduzieren, dürften nicht mehr als 10.000 Kfz/Tag hier fahren

BESTAND Hauptstätter Straße 138 Blickrichtung SO

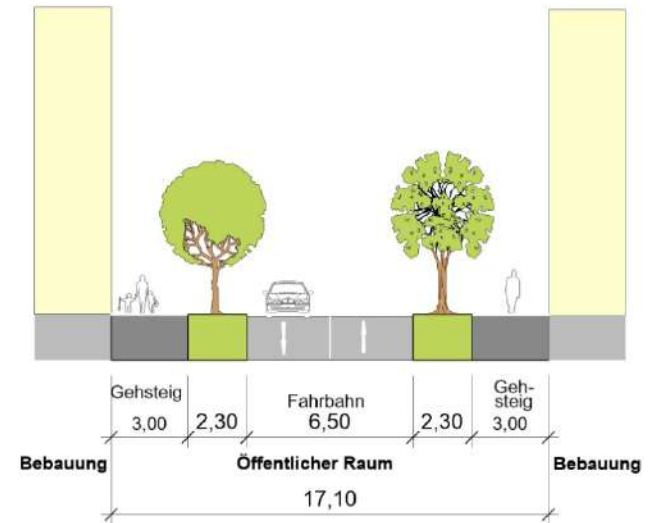


Flächenaufteilung

30/70

- Fußgänger
- Radfahrer
- Grünraum
- ÖPNV
- Mischverkehr
- Parken

NEU Hauptstätter Straße 138 Blickrichtung SO



Flächenaufteilung

62/38

- Fußgänger
- Radfahrer
- Grünraum
- ÖPNV
- Mischverkehr
- Parken

HAUPTSTÄTTER STRASSE



HAUPTSTÄTTER STRASSE





H
A
C
O

AOLIA
CENTER



13-10-9



10-11



Konsequenzen aus den Thesen

Abschnitt 2 Hauptstätter Straße:

tw. Büronutzungen, tw. Wohnnutzungen,
einzelne Gründerzeithäuser, tw.

Geschäfte in der Erdgeschoßzone, tw.
„tote“ Erdgeschoßzone, breiterer

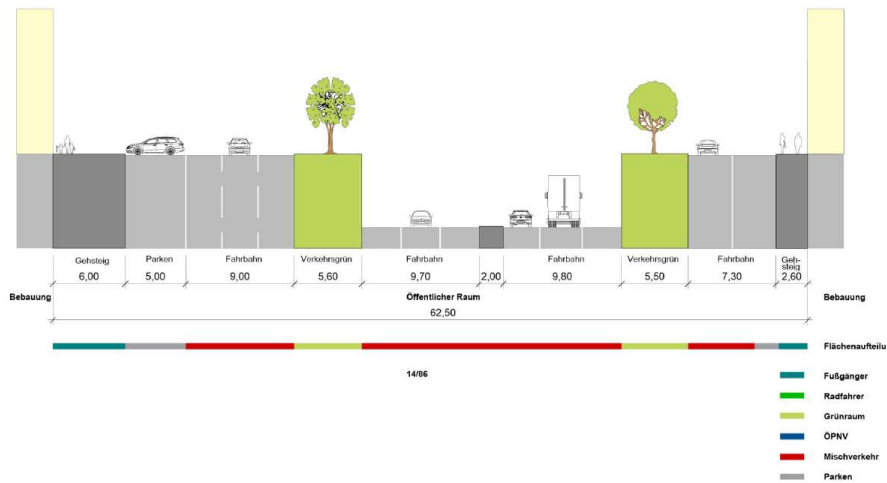
Straßenraum → Um negative

Auswirkungen des MIV auf ein der
Nutzungen und der Opportunitäten

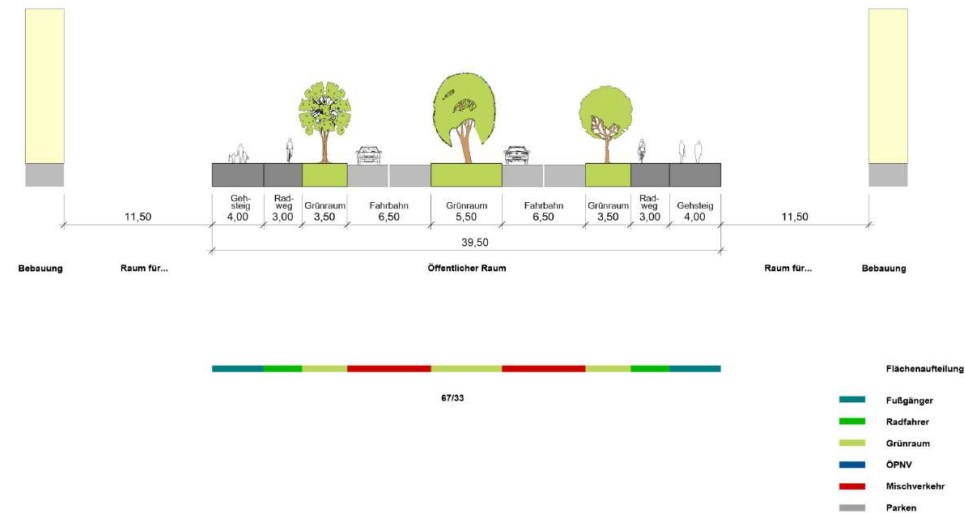
verträgliches Maß zu reduzieren, dürften
nicht mehr als 20.000 Kfz/Tag hier fahren



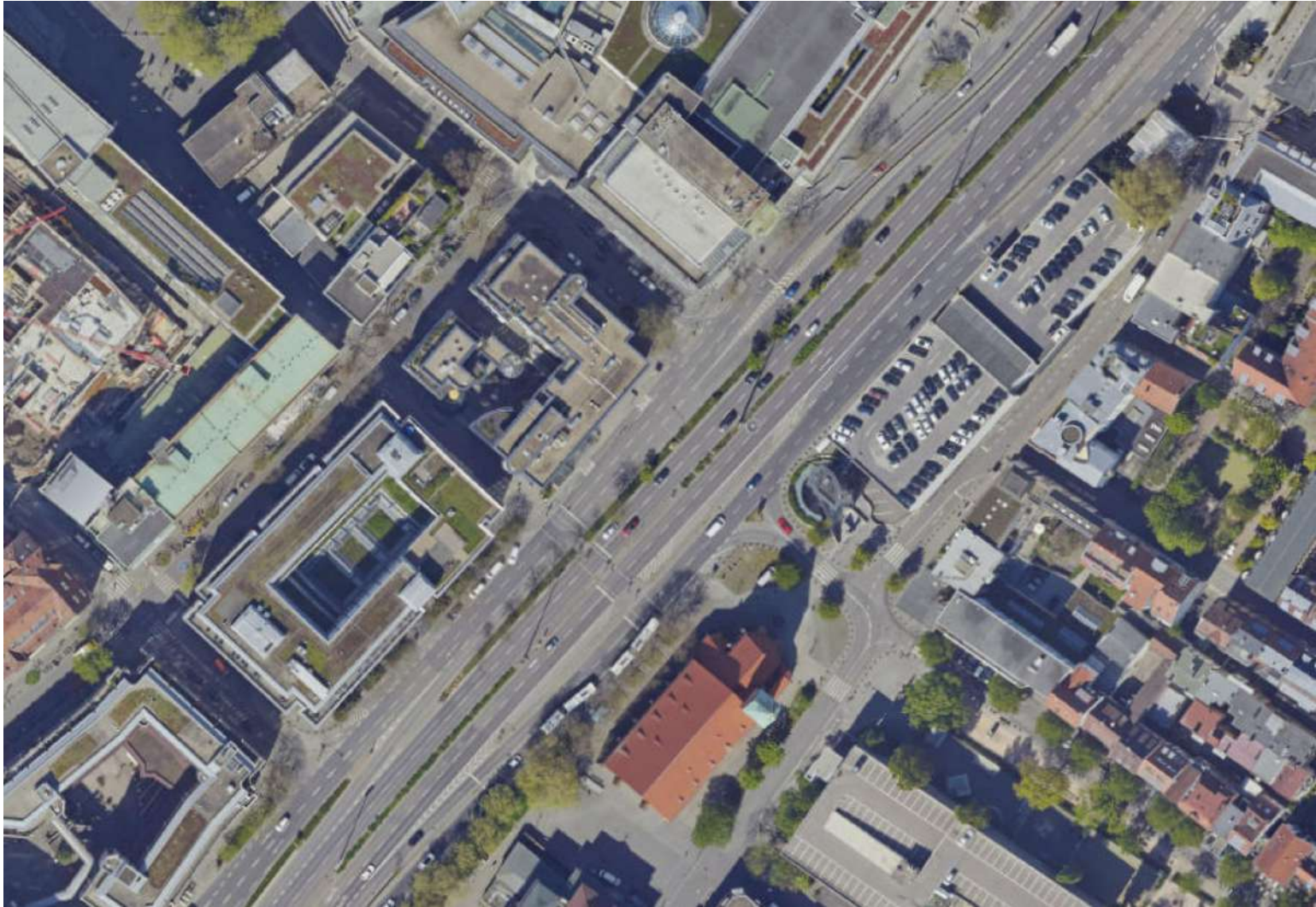
BESTAND Hauptstätter Straße 124 Blickrichtung SO



NEU Hauptstätter Straße 124 Blickrichtung SO



HAUPTSTÄTTER STRASSE / LEONHARDSPLATZ

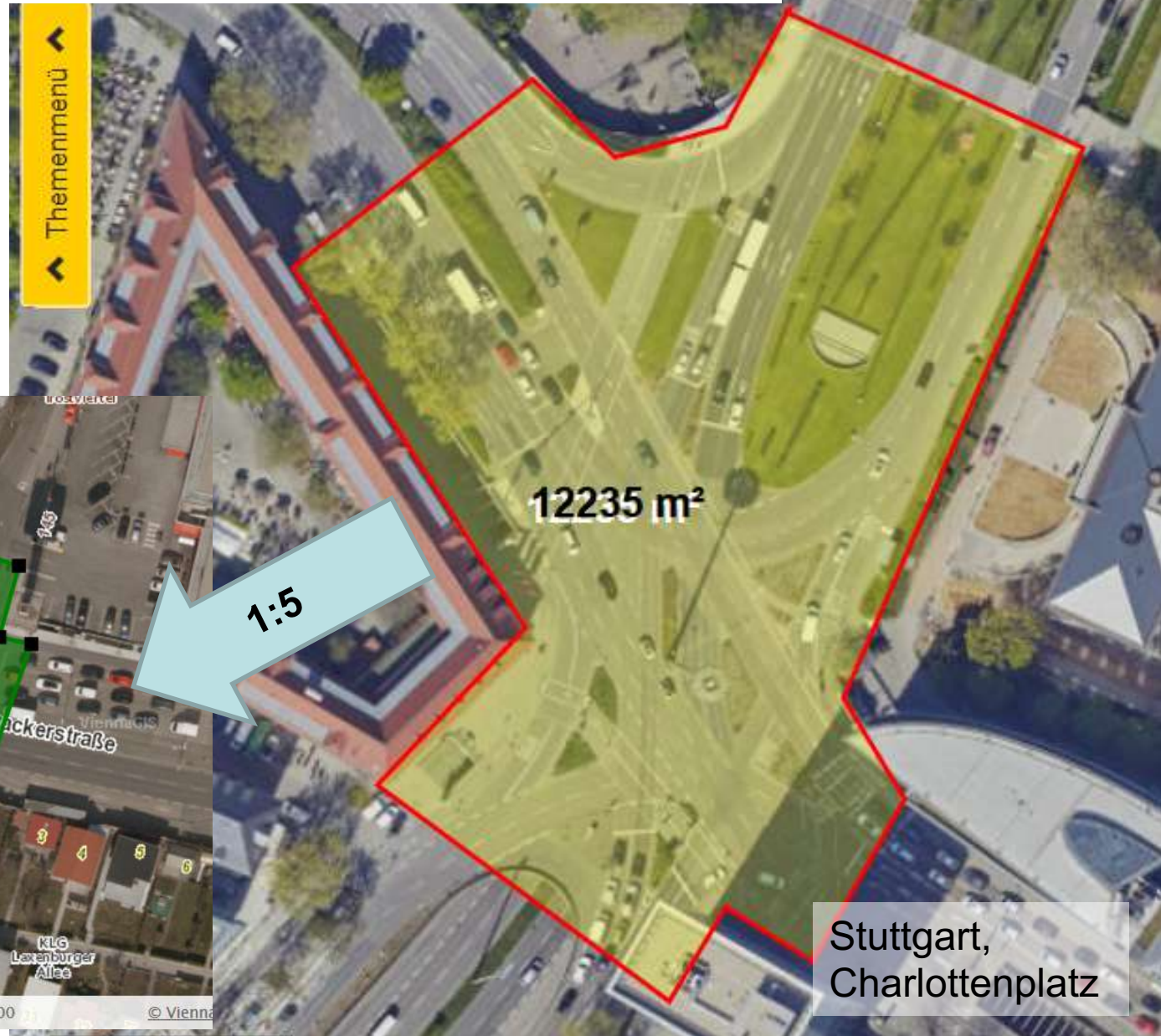


HAUPTSTÄTTER STRASSE / LEONHARDSPLATZ



Flächenverbrauch Kreuzungen

Wien, Laxenburger
Str./Raxstr.



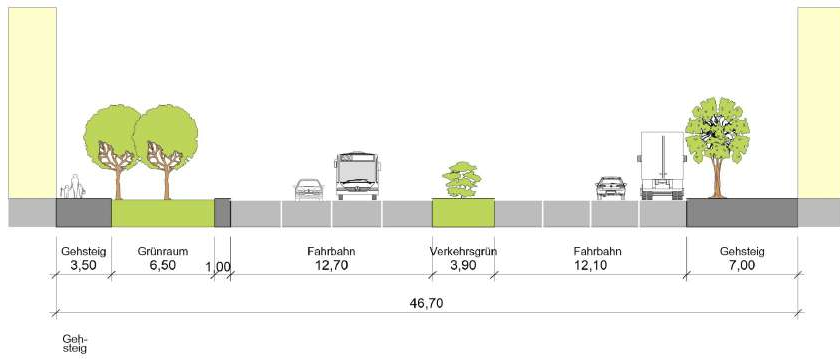
Konsequenzen aus den Thesen

Abschnitt 3 Konrad-Adenauer-Straße:

zentrale Kultureinrichtungen, tw. Büronutzungen, Schlosspark → Um negative Auswirkungen des MIV auf ein der Nutzungen entsprechendes verträgliches Maß zu reduzieren (Querungsmöglichkeiten, Barrierewirkungen) dürften nicht mehr als 20.000 Kfz/Tag hier fahren



BESTAND Konrad Adenauer Straße Oper Blickrichtung SO



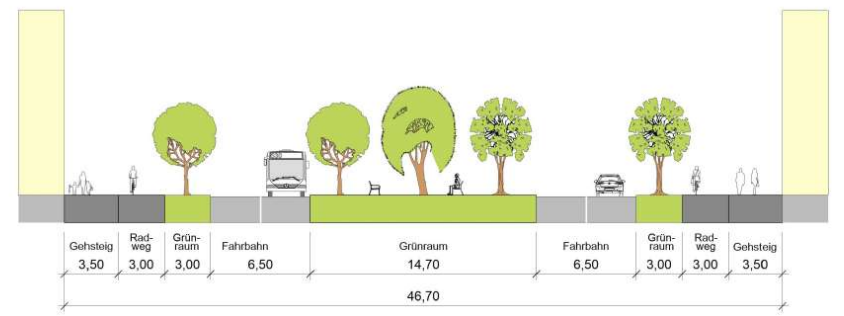
Bebauung

Öffentlicher Raum

Bebauung



NEU Konrad Adenauer Straße Oper Blickrichtung SO



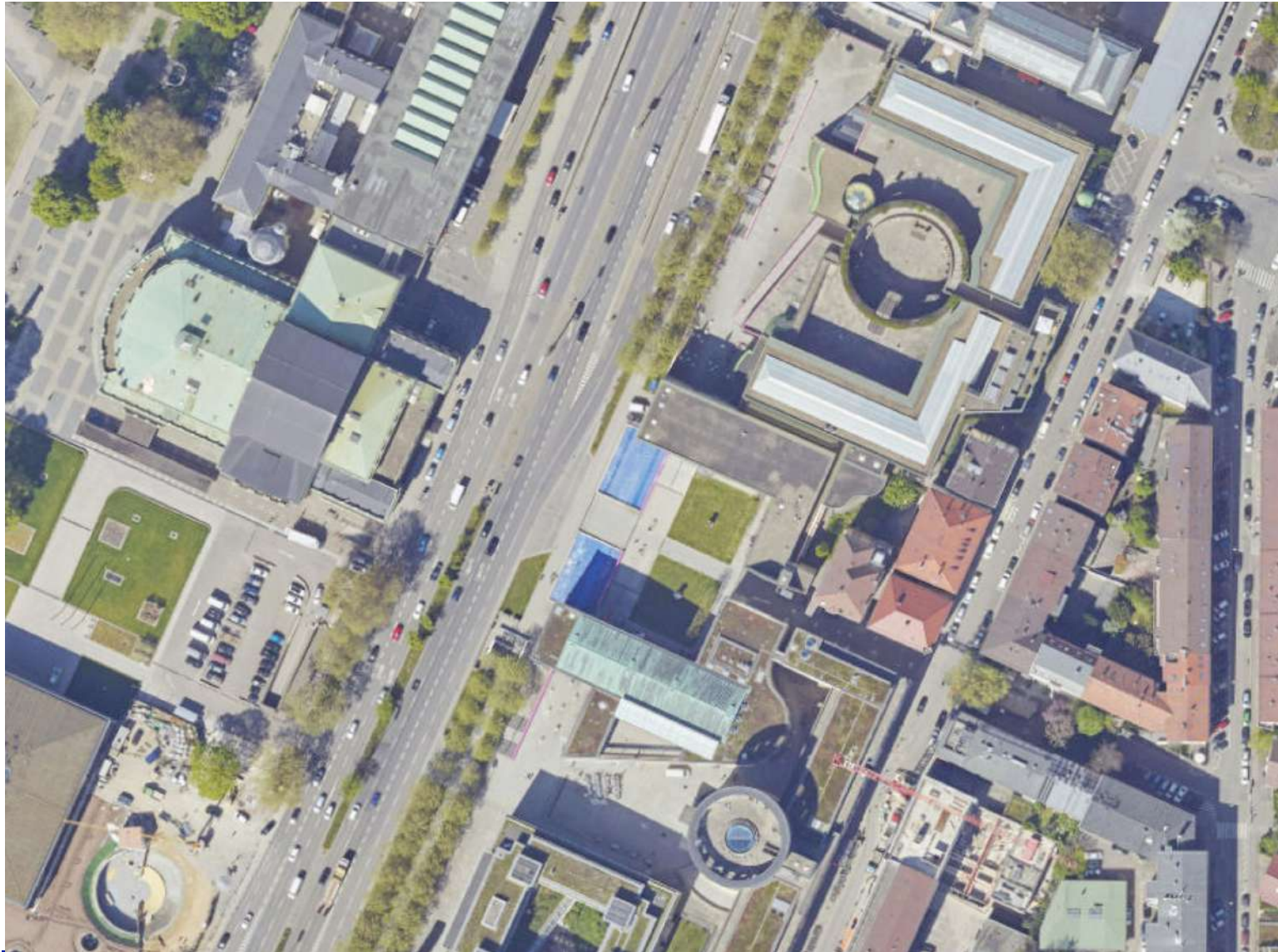
Bebauung

Öffentlicher Raum

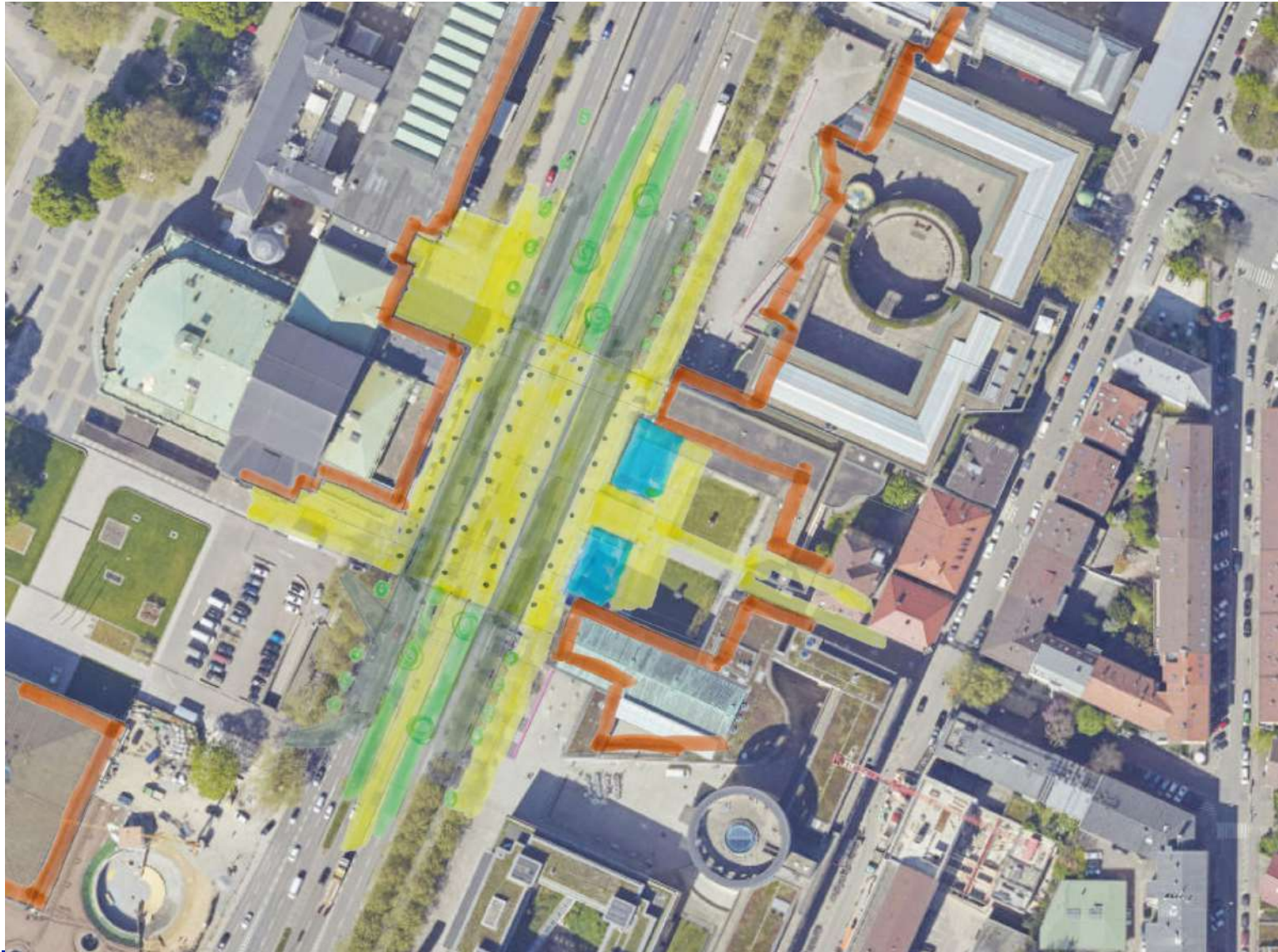
Bebauung



KONRAD-ADENAUER-STRASSE



KONRAD-ADENAUER-STRASSE





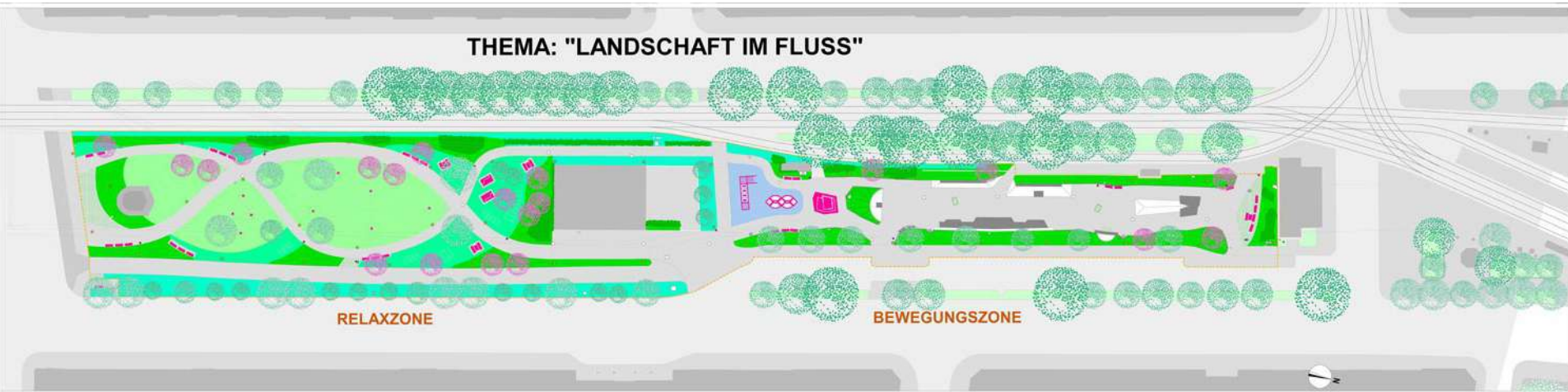


**Beispiel Skaterpark
Neubaugürtel, Wien**

**Beispiel Mittelbereich
Margaretengürtel/Wiental,
Wien**



Beispiel Skaterpark Neubaugürtel, Wien







komobile

Das Team:



- Stephanie Bauer-Ibili



- David Hacker



- Romain Molitor



GEMEINSAM
FÜR SAUBERE LUFT



STUTTGART STEIGT UM

STUTTGART 
www.feinstaubalarm.stuttgart.de

komobile



RADKOMPETENZ
ÖSTERREICH

Büro Gmunden

Kirchengasse 3
A-4810 Gmunden

t: +43 (0)7612 70911
gmunden@komobile.at

www.komobile.at

Büro Wien

Schottenfeldgasse 51/17
A-1070 Wien

t: +43.1.89 00 681
wien@komobile.at

Büro Luxembourg

43, rue de Strasbourg,
L-2561 Luxembourg

t: +352.22 70 74
luxembourg@komobile.lu