



www.prr.de

Aufbruch Stuttgart e.V.

Workshop "Aufbruch in die Verkehrswende"

Präsentation

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Dipl.-Ing. Jochen Richard

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin



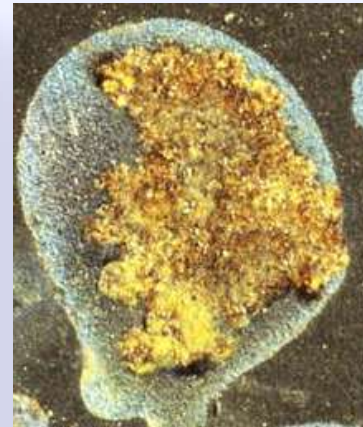
www.prr.de

Blick in die Historie und Problemstellung

Blick in die Historie



www.prr.de



Vom Stuetengarten zu Porsche

Vom Heiligs Blechle zum Mercedes-Stern

In Stuttgart werden seit mehr als 1.000 Jahre PS gezüchtet!



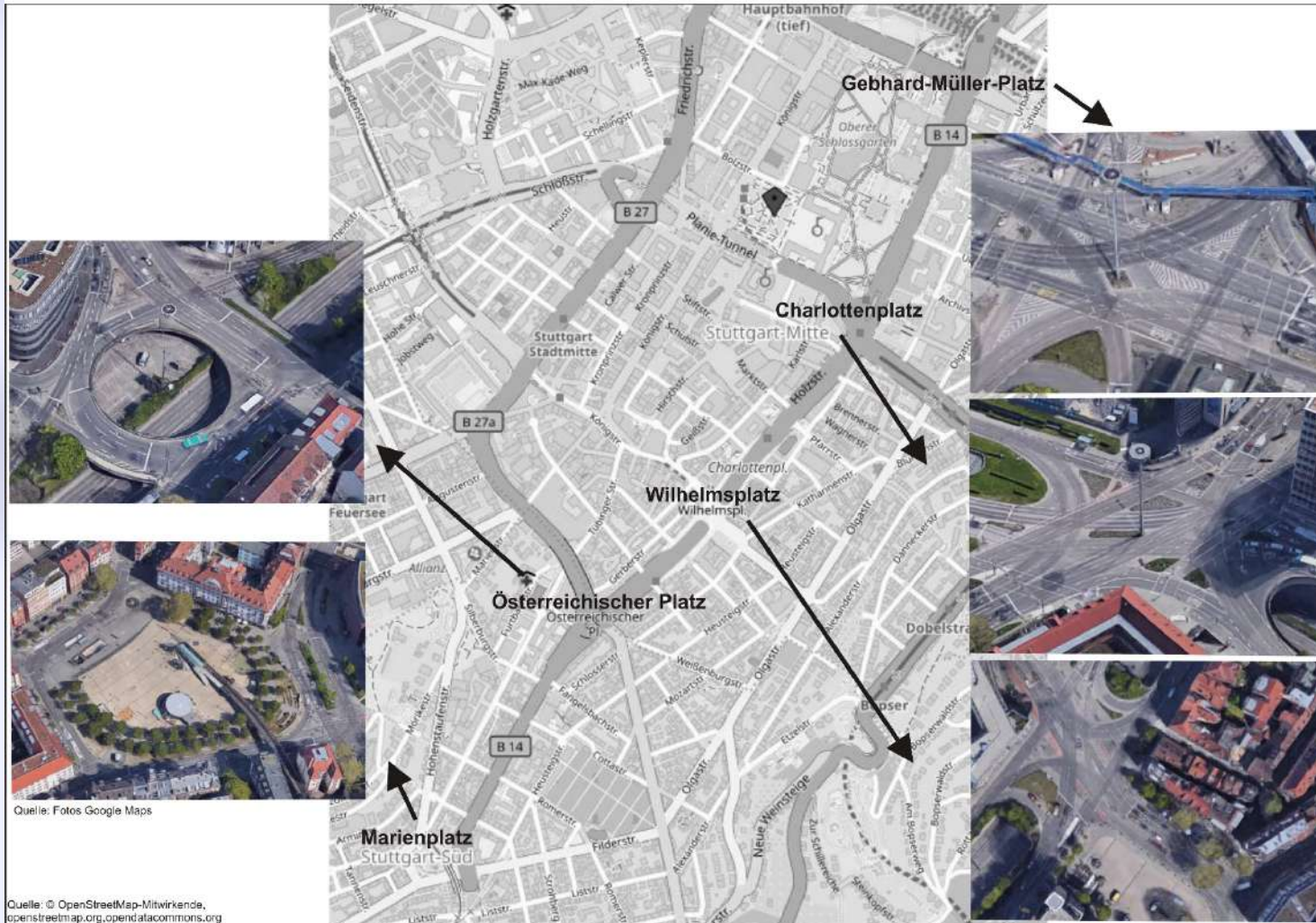
Vom Nesenbach zur B 14

B 14 heute – städtebauliche Missstände



www.prr.de

Abfolge von "Plätzen", die keine mehr sind



B 14 heute – städtebauliche Missstände



www.prr.de

Tieflage, Rampen, Nebenfahrbahnen - Zerstörung räumlicher Bezüge



ÖPNV, Fuß- und Radverkehr – verdrängt auf Restflächen



Dimension des städtebaulichen Raums



Kopfbau Neues Schloss/ Stadtpalais passen auf die B 14



B 14 heute – Umweltprobleme



www.prr.de

Hohe Luftschadstoffbelastung



„Neckartorschwarz“ – Ausstellung von Erik Sturm in im Hospitalhof

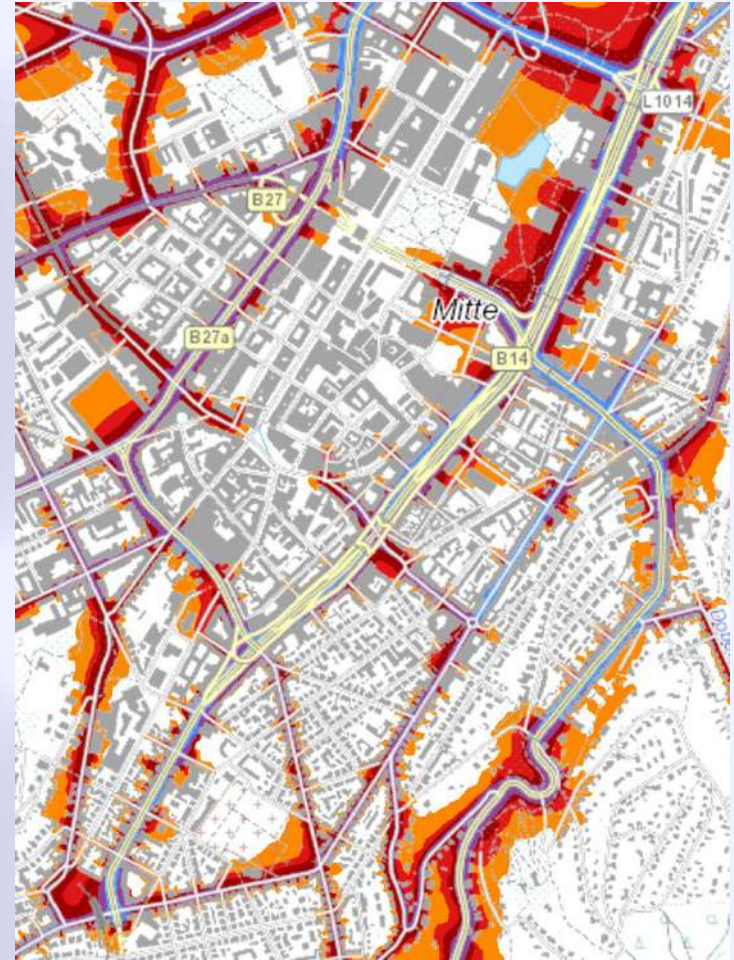
B 14 heute – Umweltprobleme



www.prr.de

Lärmaktionsplan 2015: Die höchsten Belastungen sind an den großen Hauptverkehrsstraßen anzutreffen, so u.a. an der Hauptstätter Straße (B 14) – Maßnahmen:

- **Lärmindernder Fahrbahnbelag:** ein lärmarmersplittmastix-Asphalt mindert den Lärm um **2 - 4 dB(A)**
- **Überdeckung der Rampenbereiche:** Wie am Charlottenplatz kann auch am Wilhelmsplatz und am Österreichischen Platz der Tunnel im Bereich der Betonrampen durch eine Überdeckung verlängert und zusätzlich die Kreisöffnung am Österreichischen Platz geschlossen werden. Im Nahbereich der Überdeckelungen können die Immissionspegel um **bis zu 3 dB(A)** gesenkt werden.

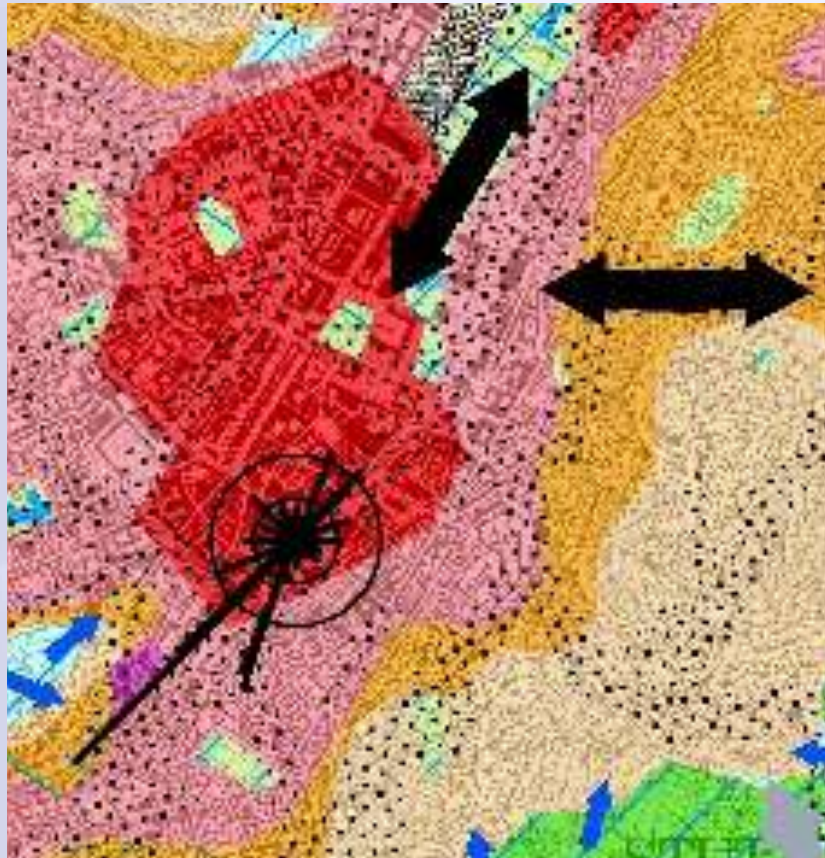


B 14 heute – Umweltprobleme



www.prr.de

Hitzeinsel in der Stadt



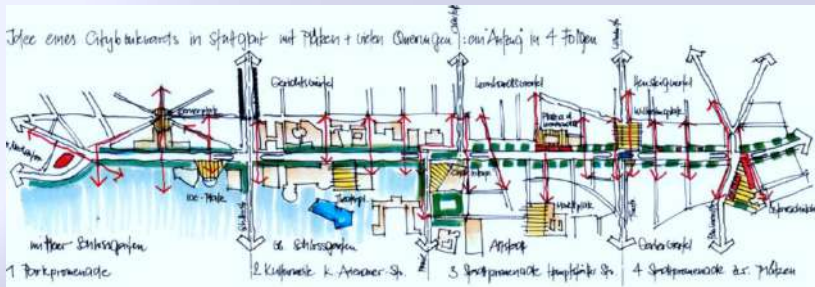
Stadtkern-Klimatop: intensiver Wärmeinseleffekt, geringe Feuchte, starke Windfeldstörung, problematischer Luftaustausch, Luftschadstoffbelastung

B 14 heute - Planungsstand



www.prr.de

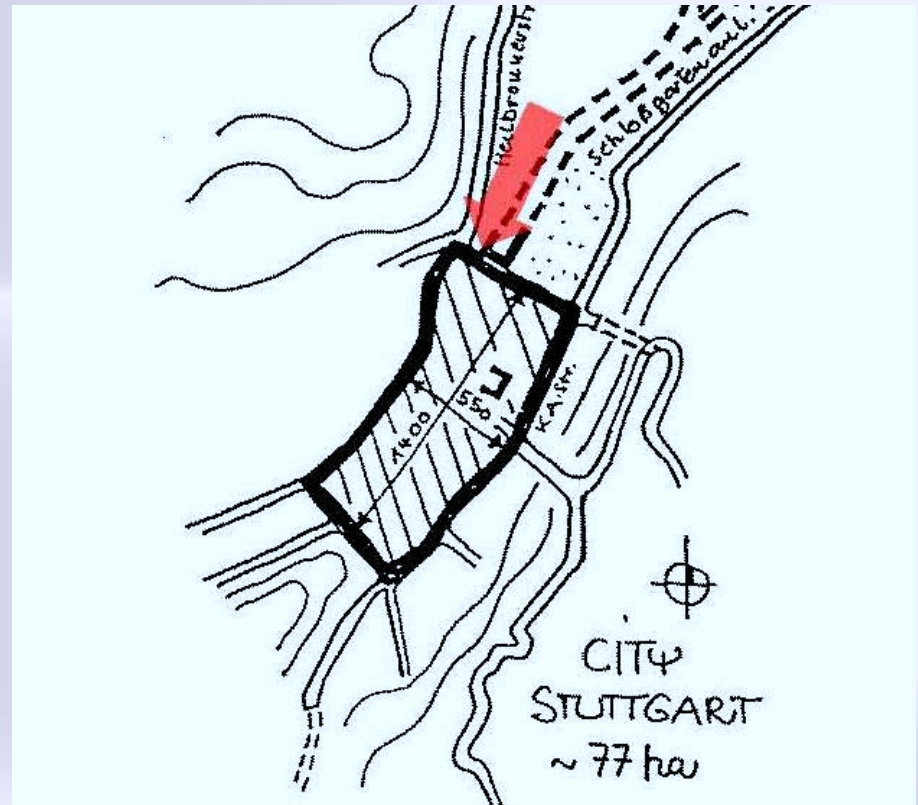
- 1972 in Betrieb genommen
- seit 2006 Kritik an dieser Straße (DASL-Studie „City-Boulevard“ – Konzept weist richtigen Weg, aber sehr bestandsorientiert)



Städtebauliches Ziel der Vernetzung und abschnittweisen Gliederung



DASL Arbeitsgruppe City-Boulevard Stuttgart



B 14 heute - Planungsstand



www.prr.de

- Problem erkannt
- Städtebauliche Lösungen liegen als Vorschläge vor
- Seitdem ist auf der B 14 nicht viel passiert
- Aber: Verbot für Lkw-Durchgangsverkehr, Diesel-Verbot EURO I-IV
- 14 Jahre Diskussion – Rückgewinnung benötigt 30 (bis 50) Jahre
- Die Problemlösung schiebt sich immer weiter nach hinten

Was fehlt

- Vision für die B 14 für das 2050
- Strategie, wie diese Vision erreicht werden soll
- Maßnahmenschritte für eine prozesshafte Umsetzung

Schwerpunkt der weiteren Bearbeitungsschritte!



www.prr.de

Vision 2050 und der Weg dorthin

Vorbemerkung

- Wir bieten nicht **keine Patentlösung** an
- Wir geben **Hinweise/ Empfehlungen**, wie man mit der B 14 umgehen könnte
- **Anforderungen an die Mobilität** ändern sich in den nächsten 20-30 Jahren grundlegend
- Das Wie zeichnet sich erst **schemenhaft am Horizont** ab
- Versuch, die **Zukunft zu erspüren** und sich mit einer schrittweisen Vorgehensweise an diese heranzutasten
- Nur frühzeitiger Umgang mit dem Wandel ermöglicht Einflussnahme auf **Art und Umfang der Veränderung** durch Diskurs und Konsenzfindung

- Region Stuttgart steht vor **durchgreifendem Strukturwandel** (in der Automobilindustrie)
- Historische Chance, die Verkehrswende **gemeinsam mit der Industrie** zu vollziehen
- **Keine Investitionen in den Ausbau** von Straßenkapazitäten, die nicht einer nachhaltigen Lösung dienen
- **Visionen** zur Umgestaltung der B 14 **müssen sich an diesem Wandel orientieren**

Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens



www.prr.de

Städtische Beschlusslage und Ziele

- Beschluss der Stadt Stuttgart als Vorgabe zum Wettbewerb „Neuer Stadtraum B 14“: **Reduzierung Kfz-Verkehrsaufkommen auf der B 14 um 50 %**
- **Ausbau öffentlicher Nahverkehr** zwingend erforderlich, da S-Bahn-Stammstrecke sowohl verkehrs- wie auch kapazitätsmäßig völlig überlastet
- Erste Schritte mit den (tangential) verkehrenden **X-Buslinien** umgesetzt
- Weitere Schritte in Planung, wie z. B. der **Lückenschluss auf den Filderhöhen**



Reduzierung Kfz-Verkehrsstärke um 50 %



www.prr.de

Auf der Strecke

Bei aktueller Verkehrsmenge und aktueller Fahrstreifenanzahl voraussichtlich noch Reserven vorhanden!

- Gebhard-Müller-Platz bis Charlottenplatz
 - Nebenfahrbahn 24.000 Kfz
 - Hauptfahrbahn 46.000 Kfz

- Charlottenplatz bis Wilhelmsplatz
 - Nebenfahrbahn 7.000 Kfz pro Richtung
 - Nebenfahrbahn 13.000 Kfz Bereich Verschwenkungen

- Wilhelmsplatz bis Österreichischer Platz
 - Nebenfahrbahn 10.000 Kfz

- Österreichischer Platz bis Marienplatz
 - 20.000 Kfz

Gesamtanzahl Fahrstreifen kann in Frage gestellt werden!

Reduzierung Kfz-Verkehrsstärke um 50 %



www.prr.de

An den Knotenpunkten

- Verkehrsmengen Knotenpunkte
 - Gebhard-Müller-Platz 1.950 Kfz/h
 - Charlottenplatz 2.400 Kfz/h
 - Wilhelmsplatz 1.150 Kfz/h
 - Marienplatz 2.058 Kfz/h

- Bestand 17 bzw. 16 Fahrstreifen für einfahrende Fahrzeuge am Gebhard-Müller-Platz und Charlottenplatz, zukünftig voraussichtlich noch 4-5 bzw. 6-7 Fahrstreifen

- Bestand 11 bzw. 12 Fahrstreifen am Wilhelmsplatz und am Marienplatz, zukünftig voraussichtlich noch 5-6 Fahrstreifen

Gesamtanzahl Fahrstreifen kann in Frage gestellt!

Umgang mit bestehenden Ingenieurbauwerken

(U-Bahntunnel, Stützwände, Brücken, Rampen)

- Welche **Lebensdauer** haben die Bauwerke, wann stehen größere **Sanierungsarbeiten** an?
- Welche **Lasten müssen/ dürfen auf den U-Bahntunnel**?
- Sind **Ingenieurbauwerke B 14 mit U-Bahntunnel** statisch verbunden oder sind umbauten unabhängig möglich?
- ...vermutlich noch viele weitere offene Fragen!

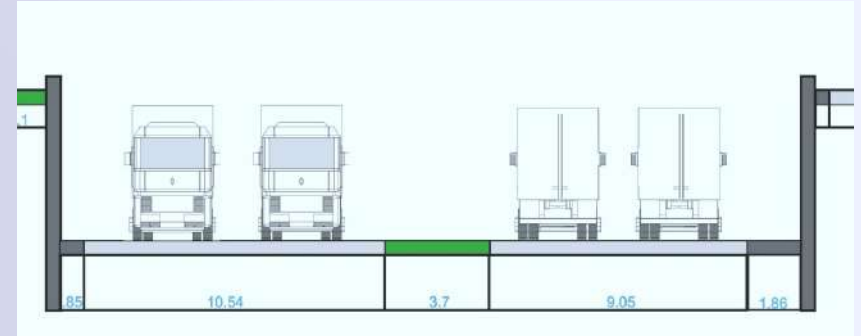
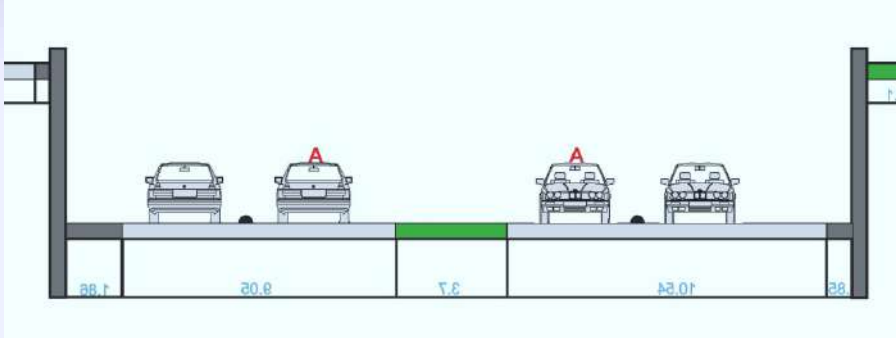
Entscheidung über weiteren Umgang mit den Bauwerken notwendig

Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens

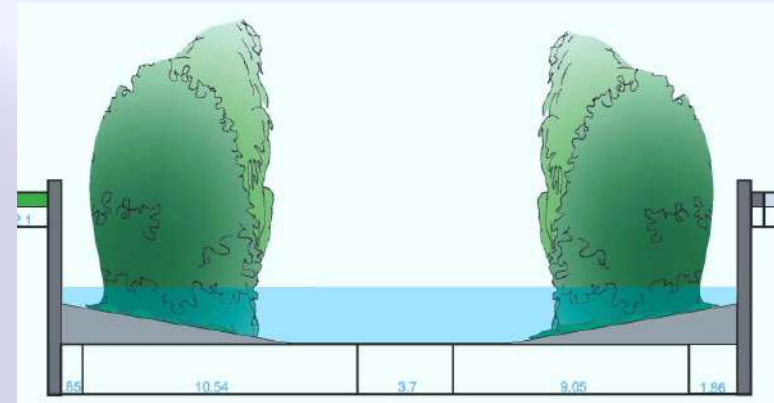
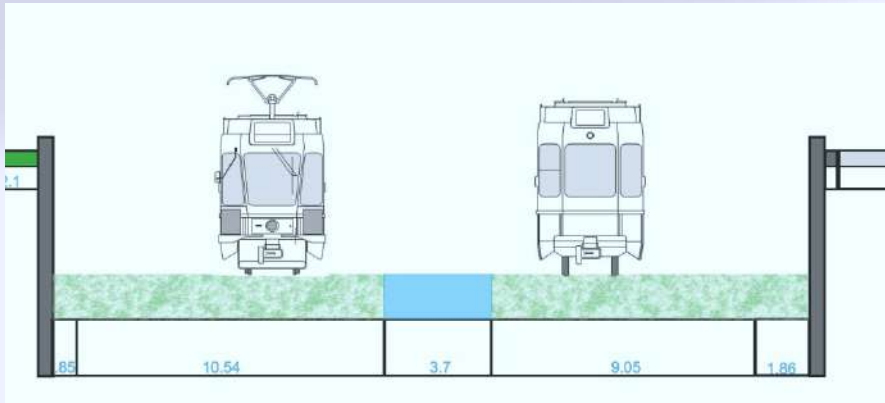


www.prr.de

„Nachnutzung“ B 14 tief



Von automatisierten Fahrzeugen bis zur Logistikstraße...



Von der ÖPNV-Trasse bis zum Grünzug...

Großräumliche verkehrsplanerische Maßnahmen

- Brechung der Radiale als Durchmesserlinie
- Mobil-Hubs an den äußeren Köpfen der Radialen (B 14) mit breitem Mobilitätsangebot zum Umstieg vom Pkw auf im Angebot erweiterte konventionelle und innovative Verkehrsangebote
- Straßenbahn („umgekehrtes Karlsruher Modell“), automatisierte Busse, Seilbahnen in unterschiedlichen technischen Ausprägungen, heute noch unbekannte Konzepte...

Verringerung Kfz-Verkehrsaufkommen wesentlichen Voraussetzung auf der B 14 und damit auch am Neckartor eine nachhaltige Lösung zu finden!

Aussagen Verkehrsmodell

- Querschnitt Heslacher Tunnel ca. 40.000 Kfz/Tag
- Davon ca. 3.300 Kfz/Tag hinter dem Neckartor als Durchgangsverkehr reduziert
- Durchgangsverkehrsanteil offensichtlich nur ca. 10 %
- Sinnvoll, Verkehrswiderstand von außen zur Mitte zu erhöhen

Wirkung relativ gering (aber dennoch notwendig), dafür verkehrsplanerisch gut umsetzbar!

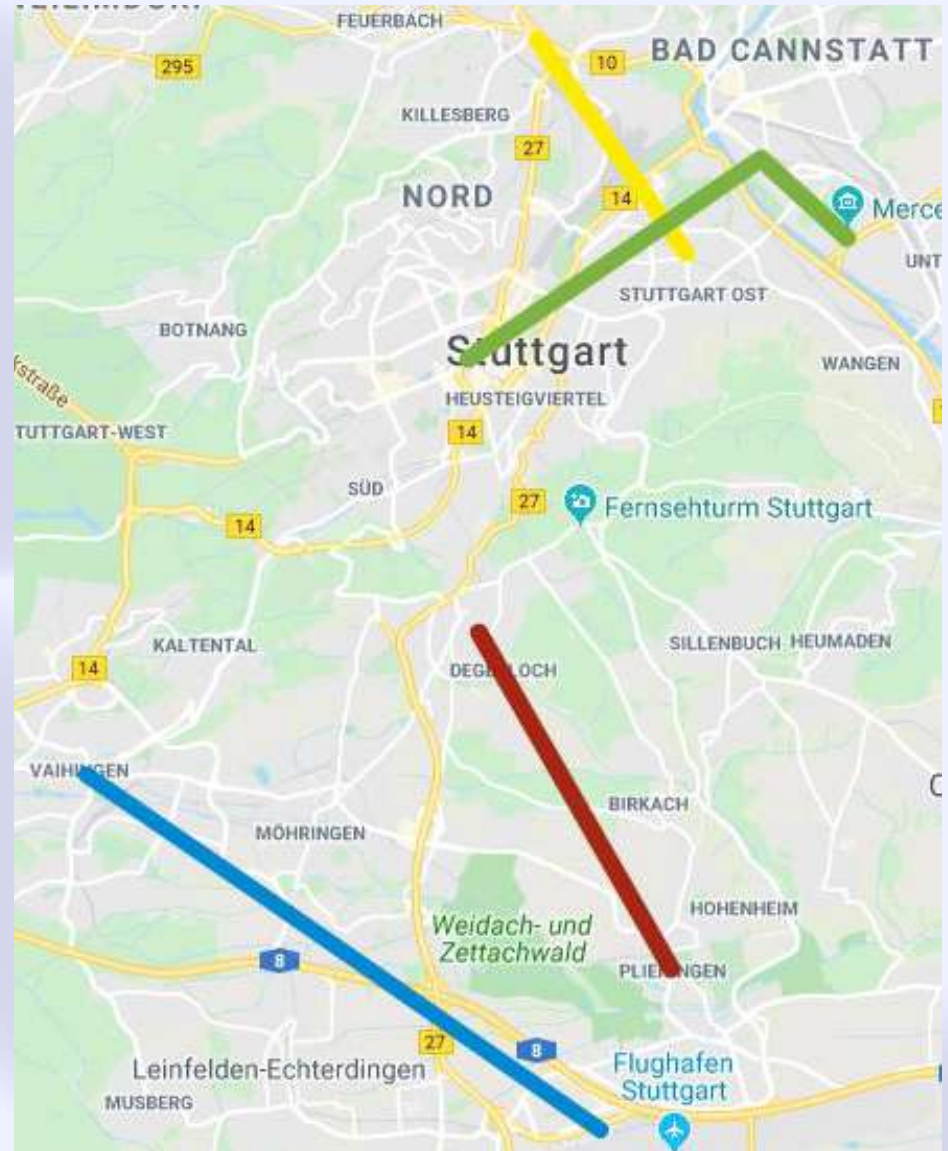
Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens



www.prr.de

Verkehrswende unter aktiver Mitwirkung der Industrie

- Angebot von BOSCH an Leonberg für ein Nahverkehrs-Pilotprojekt mit autonom fahrenden Gondeln
- Machbarkeitsstudie Stuttgart zur Einführung eines Seilbahn-systems - davon eine Linie im Korridor der B 14



Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens



www.prr.de

Verkehrswende unter aktiver Mitwirkung der Industrie

Daimler Benz bietet Zeitreise in das Jahr 2038 mit innovativen Fahrzeugen und Verkehrssystemen



Verringerung des Verkehrsaufkommens

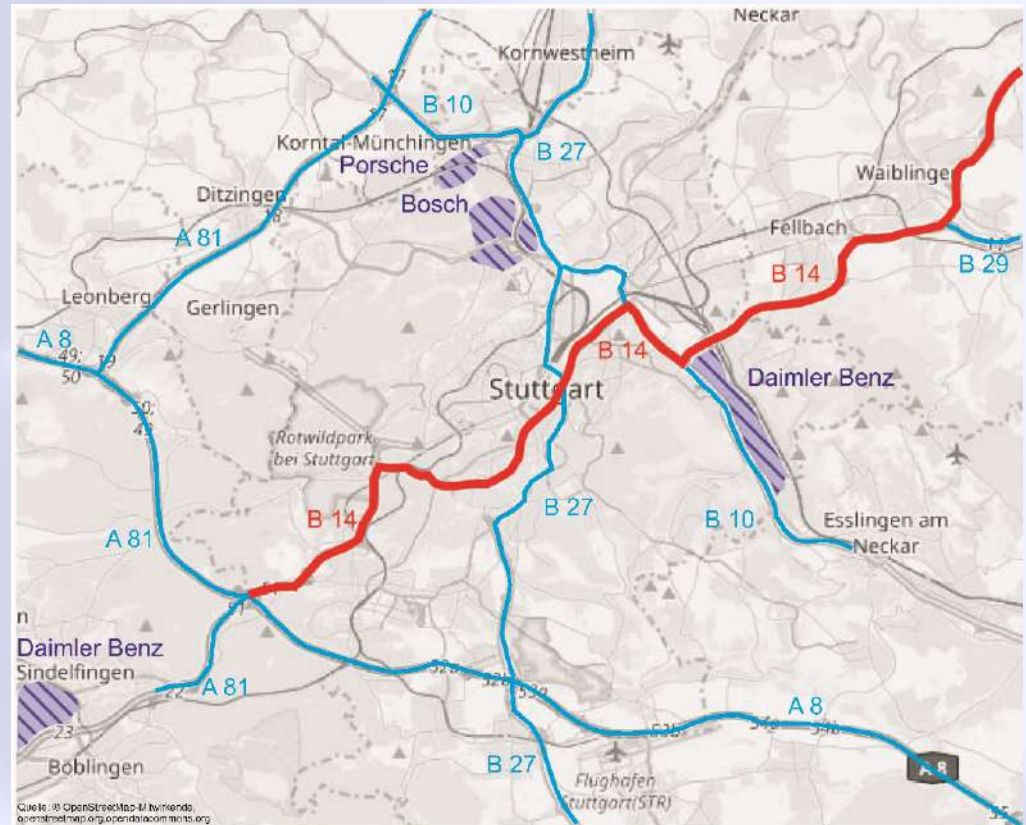


www.prr.de

Verkehrswende unter aktiver Mitwirkung der Industrie

Umstrukturierung in der Automobilindustrie bietet auch die Chance

- Neue Produktlinien
- Anpassung von Flächennutzungen/ Veränderung von Betriebsstandorten/ weniger Werkverkehre
- neue Mobilitätsformen für die Mitarbeiter
- verändertes betriebliches Mobilitätsmanagement
- Reallabor für die eigenen Produkte (MaaS)



Chancen durch Steuerung ruhender Verkehr



www.prr.de

Auslastung Parkbauten Umfeld B 14

Fr. 8.11.2019, 11.00 – 16.00 Uhr



Chancen durch Steuerung ruhender Verkehr



www.prr.de



Chancen durch Steuerung ruhender Verkehr



www.prr.de

- Beschluss Stadt Stuttgart: **Keine Stellplätze mehr im öffentlichen Straßenraum im Innenstadtbereich**



- Dennoch voraussichtlich **Überschuss an Stellplätzen** in Parkbauten
- **Abbau** von (älteren) **Parkbauten** (teilweise bereits geplant) – Chance für das städtebauliche Umfeld
- Regelmäßige **Überprüfung Parkgebühren**
- Beitrag zur **Verkehrsreduzierung auf der gesamten B 14**



Prozesshafte Rückgewinnung des Straßenraums der B 14

Prozesshafter Einstieg in die Rückgewinnung des Straßenraums

- Umsetzung erfordert **prozesshaftes Vorgehen** - auch die Planung muss in Schritten umsetzbar sein
- Grober Masterplan, aus dem **Teilschritte** ausformuliert werden
- Maßnahmen an der B 14 als **Teil der Quartiersentwicklung** verstehen
- Robuste, **anpassungs- und zukunftsfähige Planung**
 - Erster Schritt: Kreuzungen aufräumen (Rückbau Fahrbahnen/ Erweiterung Gehwege, Führung Fahrradverkehr...)
 - Plätze wieder erlebbar machen (Räume und Aufenthaltsqualität herstellen...)
 - Umgestaltung der Nebenfahrbahnen (Tempo 30, verkehrs-beruhigter Bereich, Rückbau...)
 - Punktuelle Bebauung bzw. Überbauung (v.a. an den Plätzen)

- Maßnahme zur **Lärminderung**
- Verbesserung der **Luftqualität**
- Beitrag zur **CO₂-Minderung**
- Entlastung des **Stadtklimas**
- Optimierung **Wasserwirtschaft**
- Nutzung zur **Energiegewinnung**
- Verringerung **Energieverbrauchs**



Prozesshafte Umsetzung



www.prr.de

Umgestaltung Kirchengumfeld als Stadtteilentwicklung

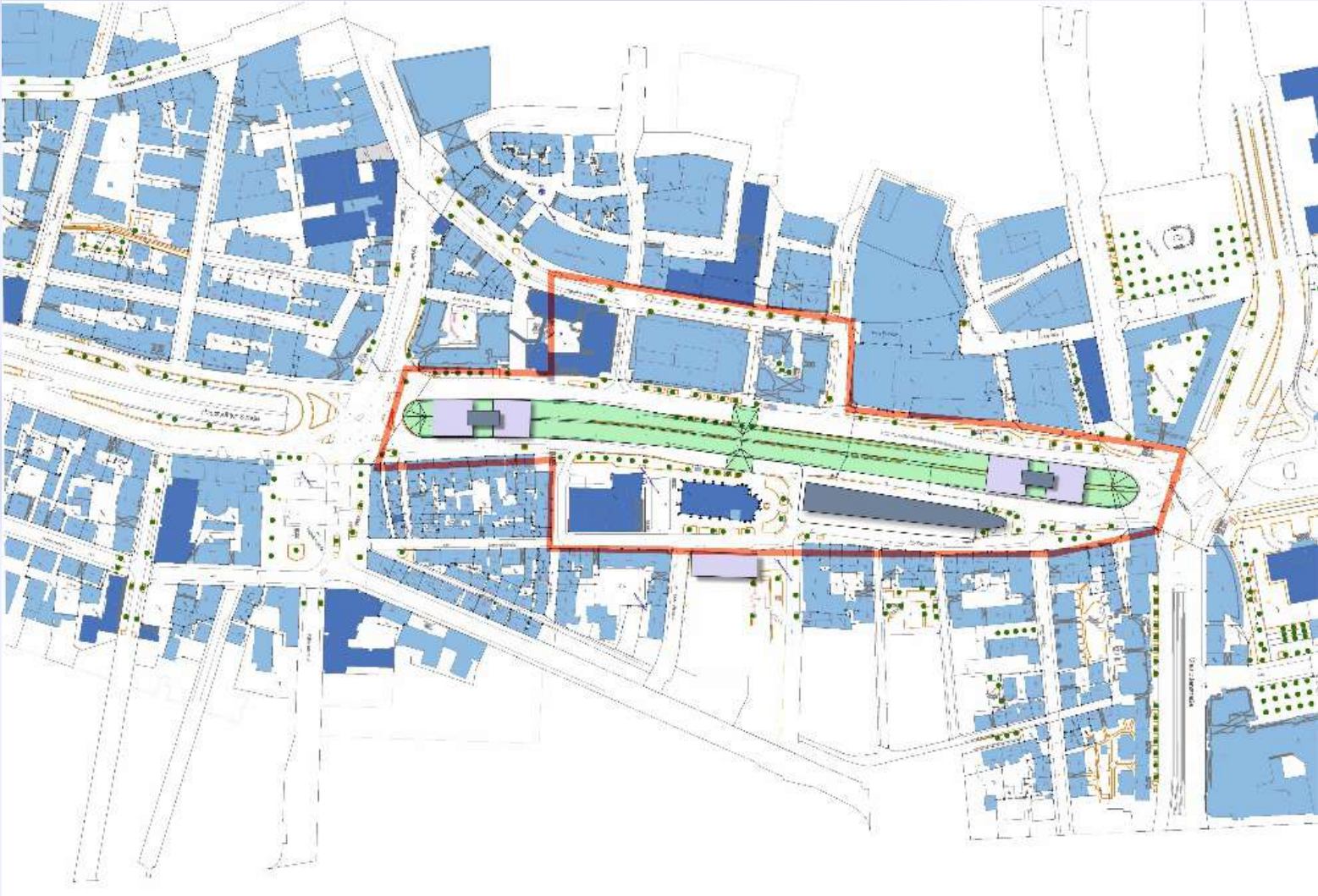


Prozesshafte Umsetzung



www.prr.de

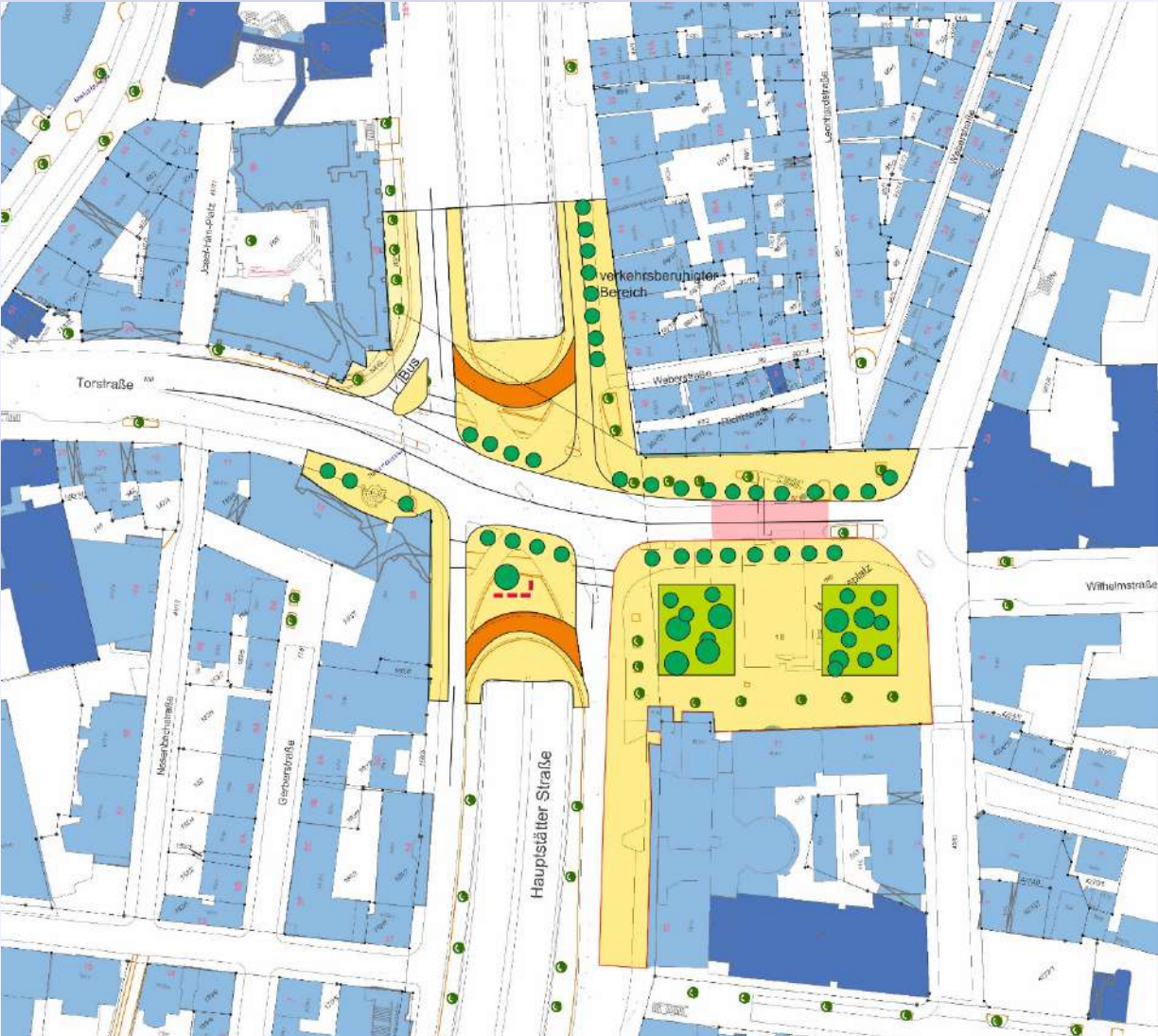
Umgestaltung Kirchenumfeld als Stadtteilentwicklung



Prozesshafte Umsetzung



Umgestaltung Wilhelmsplatz



Sieben Thesen zum Start der Arbeiten

1. Vision einer Rückgewinnung der B 14 **als Strategie und als Prozess verstehen**
2. Anstehende **Veränderungen** in Mobilität und (Automobil-)Industrie **nutzen**
3. Den **Planungsspagat bewältigen**: Zwischen Renaissance des Fußverkehrs und Implementierung zukunftsfähiger Mobilitätsinnovationen
4. Städtebaulichen **Raum wiederherstellen**, Nutzungsvielfalt ermöglichen
5. Mit **kleinen Schritten beginnen**, wenn man große Ziele erreichen will

Was haben wir gelernt seit Donnerstag:

Die strategischen Maßnahmen haben an Bedeutung gewonnen!



Wir danken für die Einladung zum Workshop!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!