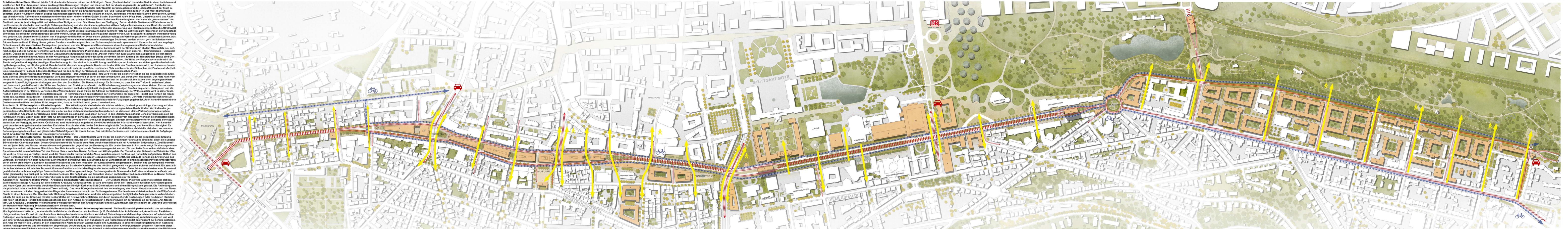




FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE LEONHARDSKIRCHE



**Städtebauliche Ziele** | Derzeit ist die B14 eine breite Schneise mitten durch Stuttgart. Diese „Stadtautobahn“ trennt die Stadt in einen östlichen und westlichen Teil. Ein Überqueren ist nur an den großen Kreuzungen möglich und dies zum Teil nur durch sogenannte „Angräbungen“. Durch die Umgestaltung der B14, erhält Stuttgart die einmalige Chance, der Innenstadt wieder mehr Qualität zurückzugeben und die Lebensfähigkeit der Stadt zu stärken. Eine Verbindung der Stadtteile wird unter anderem durch die Ergänzung neuer Fuß- und Radwegeverbindungen in Ost-West-Richtung geschaffen. Durch Neubauten werden präzise Räume geschaffen, die eine Vielzahl an neuen, attraktiven, öffentlichen Räumen ermöglichen. Eindeutige charaktervolle Außenräume entstehen und werden ables- und erfahrbar: Gasse, Straße, Boulevard, Alle, Platz, Park. Unterstützt wird das Raumverständnis durch die deutliche Trennung von öffentlichen und privaten Räumen. Die städtischen Räume fungieren nun mehr als „Wohnzimmer“ der Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität und stehen allen Stuttgartern und Stadtbesuchern zur Verfügung. Fortan sind die Straßen- und Platzräume auch nachts sicher, da durch die beabsichtigte Nutzungsmischung und den damit einhergehenden aktiven Erdgeschosszonen soziale Kontrolle verstärkt wird. Mit der Vorgabe nur noch 50% des Autoverkehrs auf der B14 zu erhalten, kann mittels der Minimierung von Straßenquerschnitten die Attraktivität der bestehenden Straßenräume entscheidend gewinnen. Durch diesen Raumgewinn kann nunmehr Platz für Gehwege zum Flanieren in der Innenstadt gewonnen, die Mobilität durch Radwege gestärkt werden, sowie eine höhere Lebensqualität erzielt werden. Der Stuttgarter Stadtraum wird damit völlig neu gedacht. Die oberste Priorität haben nun Fußgänger und Radfahrer. Diese sollen gleichberechtigt am Verkehrsgeschehen teilnehmen können. Aus der derzeitigen Asphalt- und Betonpiste auf mehreren Ebenen wird ein barrierefreier ebenerdiger Boulevard, an dem es sich gern im Schatten vieler Bäume flanieren lässt. Entlang dieses grünen Bandes - vom Marienplatz bis zum Schwänenplatztunnel - spannen sich historische und neu angelegte Grünräume auf, die verschiedene Atmosphären generieren und den Bürgern und Besuchern ein abwechslungsreiches Stadterlebnis bieten.

**Abschnitt 1 | Portal Hieslacher Tunnel - Österreichischer Platz** | Vom Tunnel kommend wird der Straßenraum ab dem Marienplatz neu definiert, indem auf eine Fahrspur verzichtet wird. So kann eine Baumreihe Platz finden, die diesen Abschnitt einen anderen – freundlicheren – Charakter verleiht. Östlich der Straße, vor öffentlichen Gebäudenstellungen werden kleine „Pocket Parks“ mit zwei Baumreihen ausgebildet, die den Raum strukturieren. Dabei bildet ein Anbau an der Kreuzung zur Fingelsbachstraße das Ende der dritten Tasche. Entlang der Hauptstädter Straße sind Gehwege und Langsparks treiben unter der Baumreihe vorgesehen. Der Marienplatz bleibt bis bisher erhalten. Auf Höhe der Fingelsbachstraße wird die Straße aufgeteilt und folgt der jeweiligen Randbebauung. Ab hier sind es in jede Richtung zwei Fahrspuren. Auch werden ab hier gen Norden beidseitig Radwege entlang der Auffahrt für das sich so ergebende Baufenster in der Mitte des Straßenraums wird durch einen schmalen Kopfbau im Süden betont. Der längliche Baukörper erstreckt sich bis zum Österreichischen Platz und bietet in der Sichtachse der Paulinenstraße Halt. Eine repräsentative Fassade bildet den Hintergrund für den nördlich der Kreuzung gelegenen Österreichischen Platz.

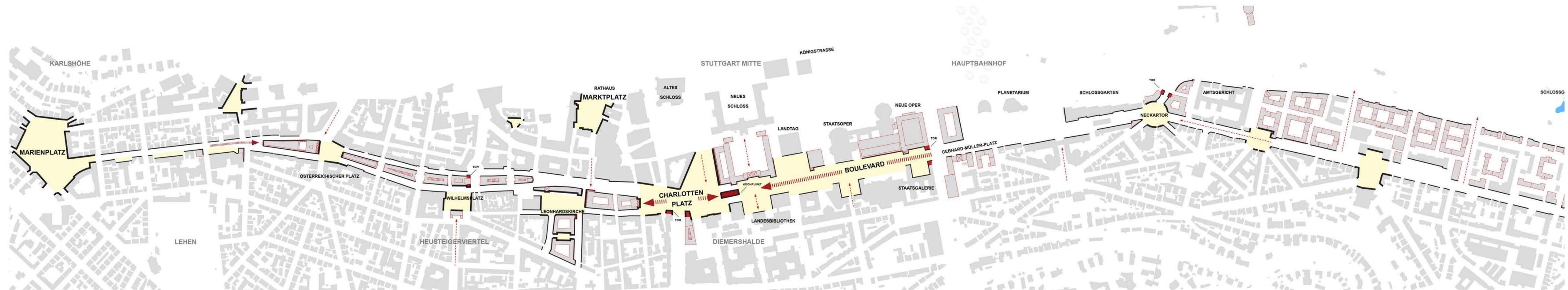
**Abschnitt 2 | Österreichischer Platz - Wilhelmplatz** | Der Österreichische Platz wird wieder als solcher erlebbar, da die doppelstöckige Kreuzung auf eine einfache Kreuzung rückgebaut wird. Die Trapezform erhält er durch die Bestandsbauten und durch zwei Neubauten. Der Platz kann vom nördlichen Nebau beispielhaft werden. Die Neubauten heben die trennende Wirkung der ehemals breiten Straße auf. Die dazwischen angelegten Plätze sorgen für kurze Fußgängerverbindungen zwischen den Stadtteilen. Ein Baumdach sorgt für Schatten, so dass hier ein Treffpunkt zwischen Lehen und Innenstadt genossen werden kann. Auf Höhe von Sophien- und Christophers wird die Mittelbebauung jeweils zugunsten eines kleinen Platzes unterbrochen. Diese schaffen nicht nur Sichtbeziehungen sondern auch die Möglichkeit, die jeweils zweispurigen Straßen bequem zu überqueren und als Aufenthaltsräume in der Mitte zu verwirklichen. Des Weiteren bilden diese Plätze die Adresse der Mittelbebauung. Der Wilhelmplatz wird in seiner historischen Form wiederhergestellt. Die Mittelbebauung – in Reminiszenz an das historisch dort vorhandene Tor angelehnt – bildet gen Norden die Raumkante aus, während im Südosten – ein zweigeschossiger Pavillon den Rückbau ausbildet. Der Platz wird nördlich und südwestlich nur noch von jeweils einer Fahrspur umfahren, so dass die angenehme Erreichbarkeit für Fußgänger gegeben ist. Auch kann die benachbarte Gastronomie den Platz bespielen. Er ist so gestaltet, dass er multifunktional genutzt werden kann.

**Abschnitt 3 | Wilhelmplatz - Charlottenplatz** | Der Wilhelmplatz wird wieder als solcher erlebbar, da die doppelstöckige Kreuzung auf eine einfache Kreuzung rückgebaut wird. Die vorgesehene Mittelbebauung dient gerade in diesem intensiv genutzten Abschnitt dem Verbinden der gegenüberliegenden Stadtteile. Sie ist auch hier wieder an den vorhandenen Querstraßen perforiert, so dass sich kleine Platzaufweitungen ergeben. Den nördlichen Abschluss der Bebauung bildet ebenfalls ein schmaler Baukörper, der sich in den Straßenraum schiebt. Jenseits vereinigen sich die Fahrspuren wieder in ein Baufeld in der Mitte. Fußgänger können so leicht vom Hauptviertel in die Innenstadt gelangen oder umgekehrt. An der Leonhardskirche werden beide vorhandenen Parkhäuser abgetragen, um dem Wohnviertel weiteren dringend benötigten Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Östlich sind zwei Wohnblöcke angeordnet, die die Attraktivität der Parkstraße verstärken sollen. Hier kann das gastronomische Angebot erweitert werden. Ein kleiner Platz in der Mitte beider Blöcke ermöglicht die Durchquerung und bietet Durchsichtigkeit für Fußgänger auf ihrem Weg durchs Viertel. Der westlich vorgelagerte schmale Baukörper – angeordnet sind Ateliers – bildet die historisch vorhandene Bebauung zeitgenössisch ab und gliedert die Platzabfolge um die Kirche herum. Das nördliche Gebäude – ein Kulturbaustein – lässt die Fußgänger durch Arkaden vom Marktplatz ins Heusteigerviertel spazieren.

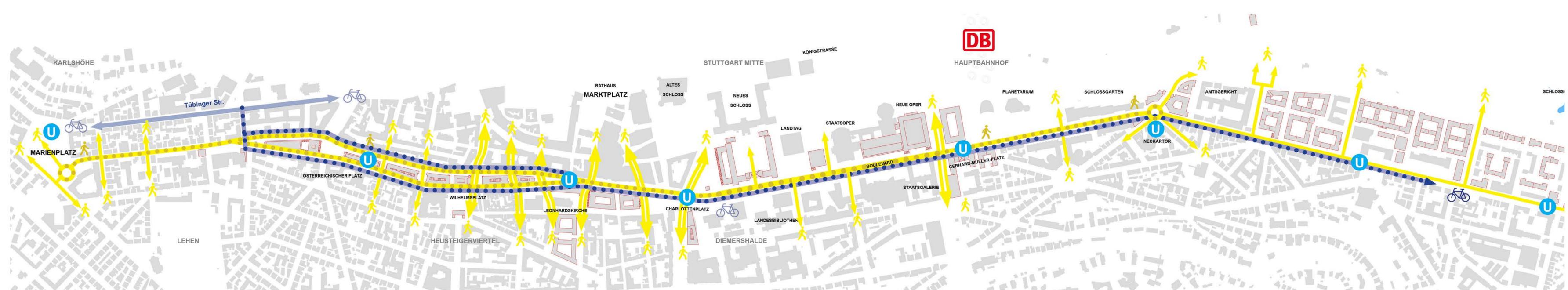
**Abschnitt 4 | Charlottenplatz - Gebhard-Müller-Platz** | Der Charlottenplatz wird wieder als solcher erlebbar, da die doppelstöckige Kreuzung auf eine einfache Kreuzung rückgebaut wird. Einer der Baukörper, der den Platz des ehemaligen Breuninger Parkhauses einnimmt, bildet die südliche Stirnseite des Charlottenplatzes. Dieses Gebäude betont die Fassade zum Platz durch einen Mittelsaal mit Arkaden im Erdgeschoss. Zwei Baumreihen auf jeder Seite des Platzes rahmen diesen und grenzen ihn gegenüber der Kreuzung ab. Ein ovaler Brunnen in Platzmitte sorgt für eine angenehme Atmosphäre und ein erholsames Mikroklima. Der Platz kann für angrenzende Gastronomie genutzt werden. Die durch die Baumreihen definierte Raumkante leitet zum nördlichen Teil des Platzes über – zwischen Neuem Schloss und Wilhelmplatz. Der Tunnel an der Richard-von-Weizsäcker-Platz wird zur Kreuzung vorverlegt, somit wird die Planie wieder nutzbar und die Zäsur zwischen neuem Schloss und Karlsplatz aufgehoben. Östlich des Neuen Schlosses an die ehemalige Karlsakademie ein neuer Gebäudekomplex errichtet. Die Gebäude können als Erweiterung des Landtags, der Ministerien oder kultureller Einrichtungen genutzt werden. Ein Eingang zur U-Bahnstation ist in einem gläsernen Pavillon untergebracht, der in einem dreieckigen Baumdach zwischen Waisenhaus und dem „Neubau“ der Karlsakademie eingebettet ist. Südlich des Wilhelmplatzes wird das vorhandene Gebäude durch einen Neubau ersetzt, der zur Straße die Vorderkante des nördlich gelegenen Hauptstaatsarchivs aufnimmt. Ein zentral in der Achse stehender 60 m hoher Turm mit Museumsfunktion markiert den Beginn der Kulturmieße im Süden. Diese ist als baumbestanden Boulevard gestaltet und erlaubt mannigfaltige Querverbindungen auf ihrer ganzen Länge. Der baumsäumte Boulevard schafft eine repräsentative Geste und bildet gleichzeitig das Rückgrat der öffentlichen Gebäude. Die Fußgänger und Besucher können im Schatten von Landesbibliothek zu Neuem Schloss und Landtag promenieren und weiter über die Oper zu den Staatsgalerien, die als Abschluss zusammen über die Oper bilden.

**Abschnitt 5 | Gebhard-Müller-Platz - Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße** | Der Gebhard-Müller-Platz wird wieder als solcher erlebbar, da die doppelstöckige Kreuzung auf eine einfache Kreuzung rückgebaut wird. Er wird einerseits durch die Torsituation zwischen Alter Staatsgalerie und Neuer Oper und andererseits durch den Ersatzbau des Königin-Katharina-Stift-Gymnasiums und einem Bürogebäude gefasst. Die Anbindung zum Hauptbahnhof ist nun noch für Busse und Taxen zulässig. Das neue Bürogebäude fasst den Nebeneingang des Neuen Hauptbahnhofs und das Planetarium zusammen mit dem langgestreckten Riegel des Innenministeriums in den Schlossgarten ein. Vor dem Innenministerium taucht die Willy-Brandt-Straße in einen Tunnel ab. Der Hauptverkehr Richtung Schwänenplatztunnel wird hier schon umgeleitet. Lediglich der Anliegerverkehr verbleibt oberirdisch. So kann an der Kreuzung mit der Neckarstraße ein Kreisverkehr entstehen, der durch entsprechende Ergänzungen oder Neubauten räumlich klar fixiert ist. Dieses Rondell bildet den Abschluss bzw. den Anfang der städtischen B14. Markiert durch ein Torgebäude an der Straße „Am Neckartor“. Die Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße wickelt oberirdisch den Anliegerverkehr und die Zufahrt zum Rosensteinturm ab, während unterirdisch der Hauptverkehr Richtung Schwänenplatztunnel fließen kann.

**Abschnitt 6 | Kreuzung Cannstatter-/Heilmannstraße - Portal Schwänenplatztunnel** | Ab dem Rosensteinturmtunnel wird das vorhandene Abischgebiet neu strukturiert, indem sämtliche Gebäude, die Gewerbezone dienen (z. B. Betriebs Hof der Abfallwirtschaft, Autohäuser, Parkhäuser) rückgebaut werden. Es soll ein durchmischtes Wohngebiet nach europäischem Vorbild mit Platzabfolgen und den entsprechenden infrastrukturellen Nutzungen wie Supermärkten errichtet werden. Die Anliegerstraße verläuft oberirdisch entlang und mit Blickbeziehung zum Schlossgarten und wird von einer großzügigen Baumallee begleitet. Dieser Boulevard dient nur den Fußgängern und Radfahrern und bildet das Pendant zum bereits existierenden Alle in Westen des Gartens. In den oberirdischen Knotenpunkten werden durch eine Aufspaltung in getrennte Richtungsfahrbahnen nach Möglichkeit Abbiegeverfahren und Wendefahrten abgewickelt. Die Anordnung des Verkehrs in klassischen Knotenpunkten im gesamten Abschnitt bietet neben den enormen Flächenzuwachsen im Querschnitt – zusätzlich über koordinierte Lichtsignalsteuerungen die Basis für die gewünschte Mitnutzung und die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer.



STÄDTEBAULICHE PRIORITÄTEN





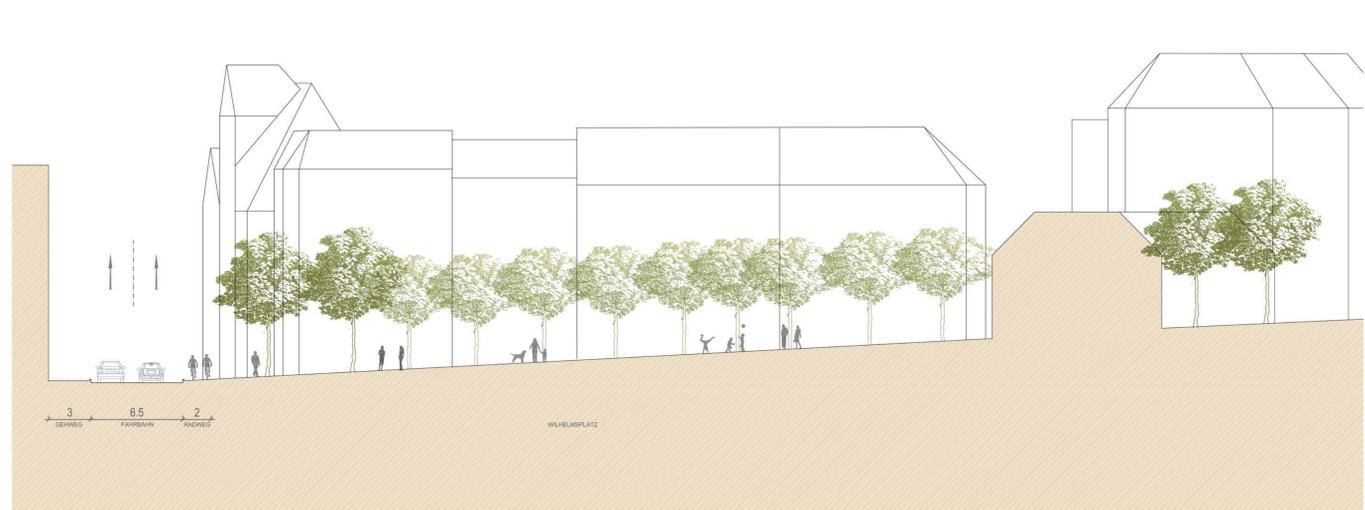
NUTZUNGEN



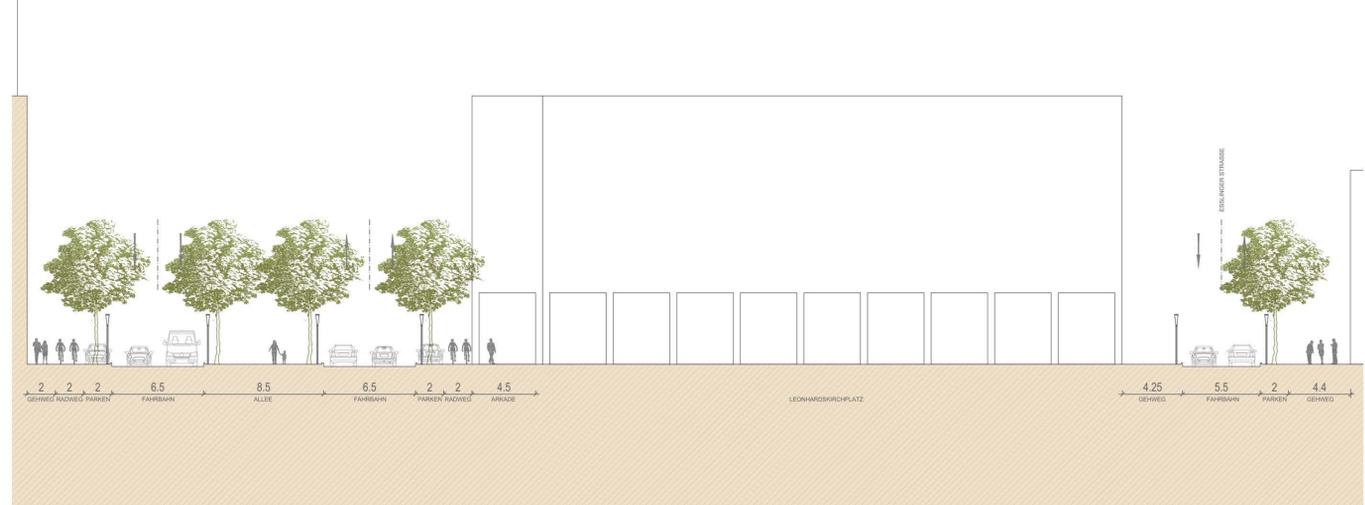
GRÜNSTRUKTUR



LUFTBILD WILHELMSPLATZ



SCHNITT WILHELMSPLATZ 1:200



SCHNITT LEONHARDSKIRCHPLATZ 1:200



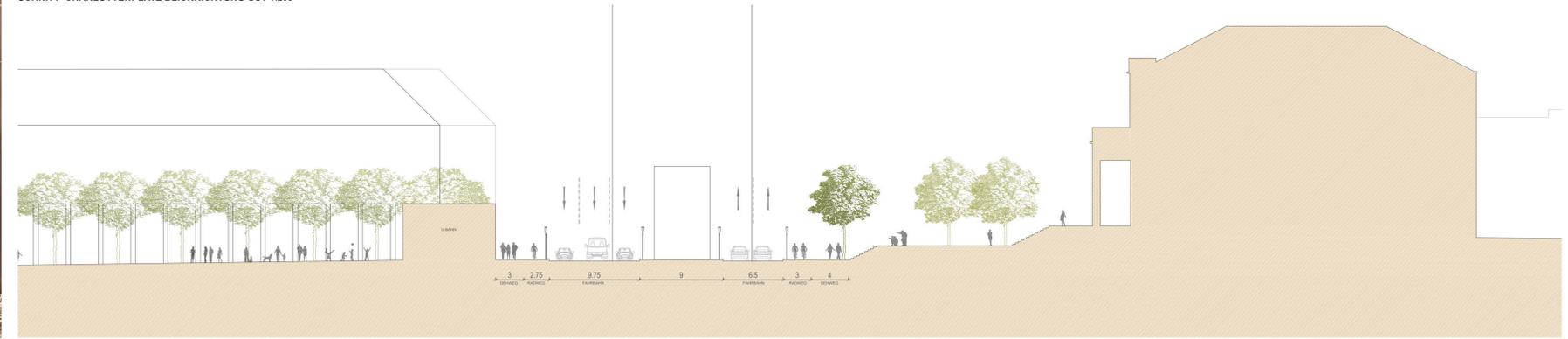
LAGEPLAN ABSCHNITT 1 1:1000



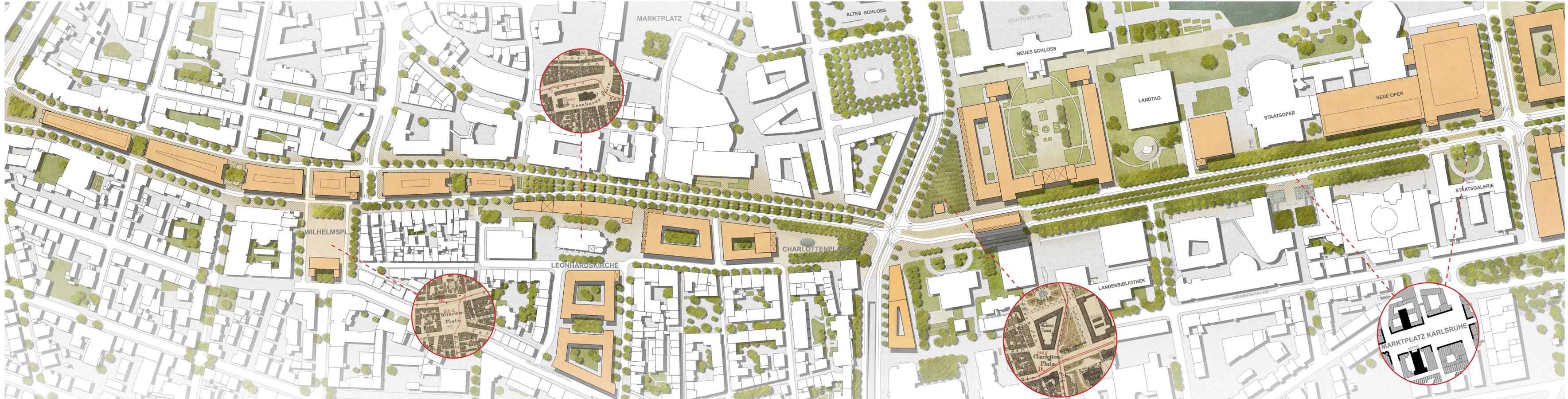
LUFTBILD CHARLOTENPLATZ



SCHNITT CHARLOTENPLATZ BLICKRICHTUNG OST 1:200



SCHNITT CHARLOTENPLATZ BLICKRICHTUNG WEST 1:200



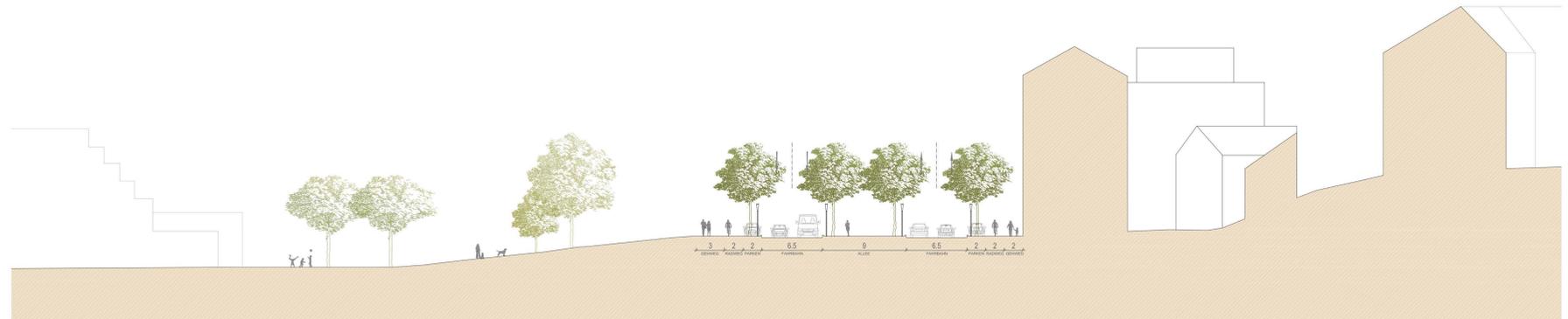
LAGEPLAN ABSCHNITT 2.4 1:1000



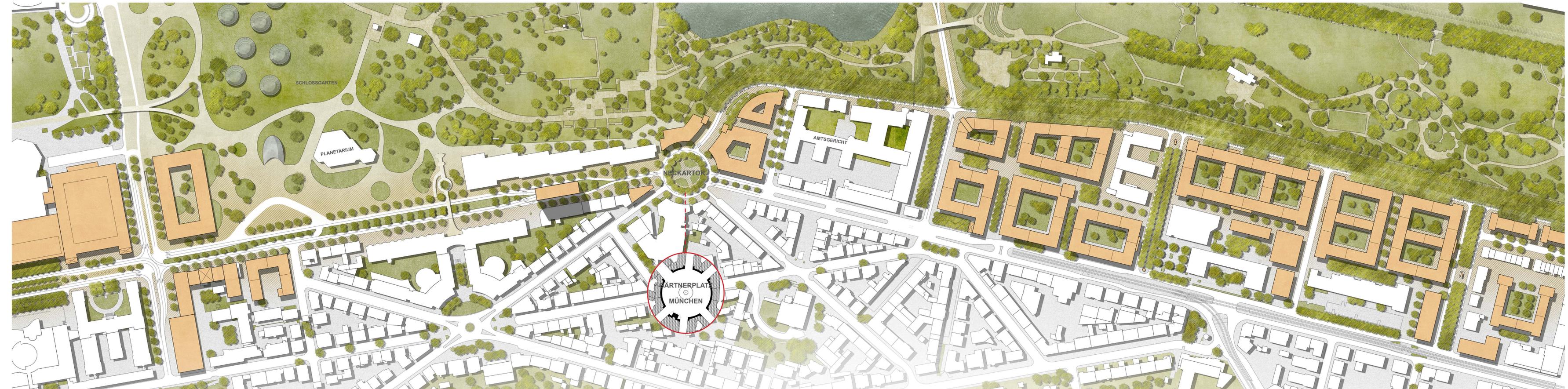
LUFTBILD KULTURMEILE



SCHNITT KULTURMEILE 1:200



SCHNITT PLANETARIUM 1:200



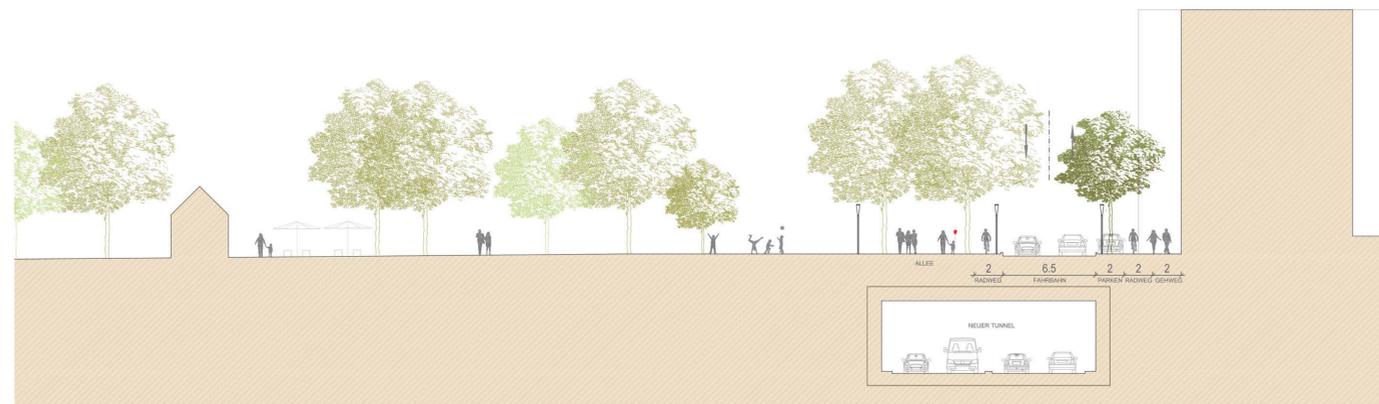
LAGEPLAN ABSCHNITT 5-6 1:1000



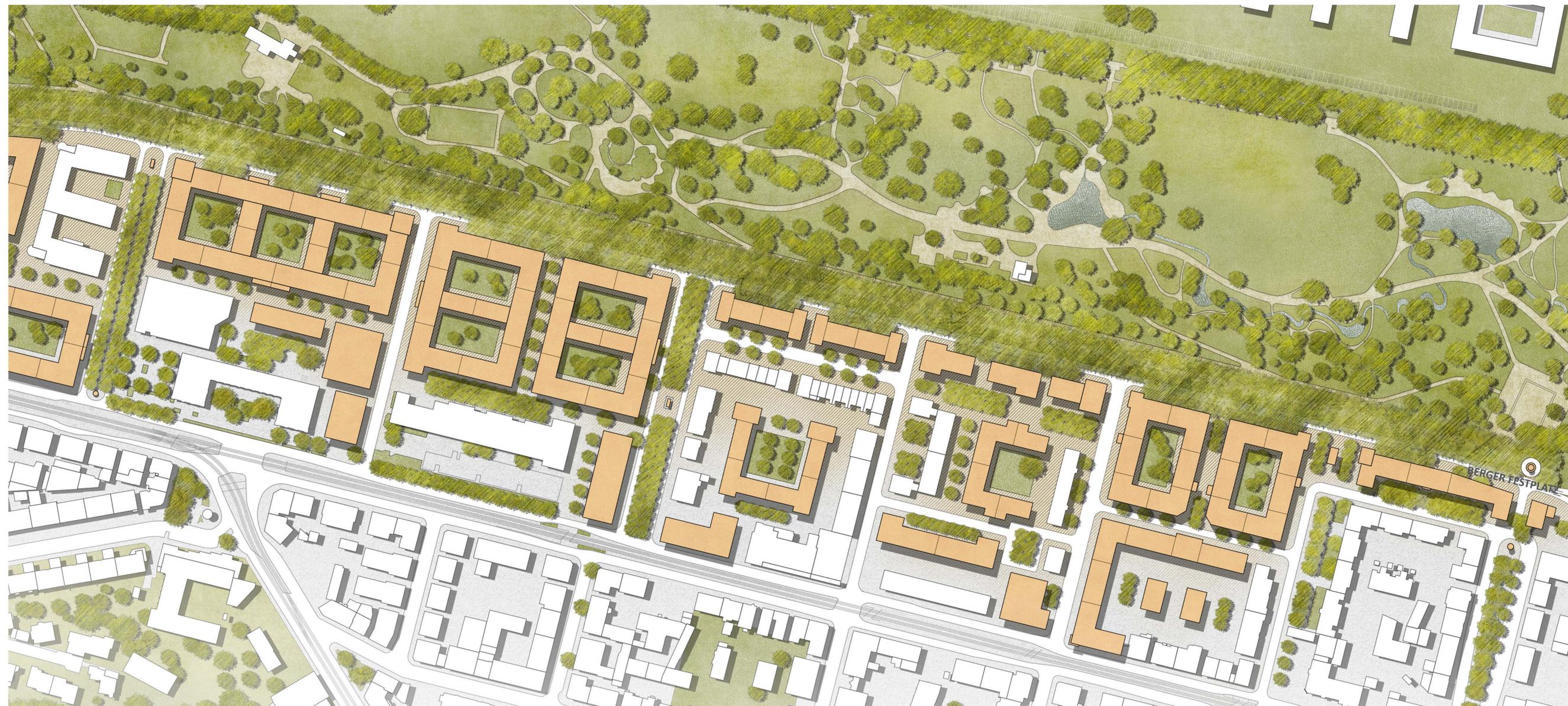
LUFTBILD NECKARTOR



SCHNITT NECKARTOR 1:200



SCHNITT SCHLOSSGARTEN 1:200



LAGEPLAN ABSCHNITT 6 1:1000

Basis des Verkehrskonzeptes ist zunächst einmal ca. die Halbierung der derzeitigen gezählten Verkehrsmengen. Über den gesamten Streckenabschnitt hinweg werden die Fahrspuren auf einer Ebene in klassischen oberirdischen Knotenpunkten angeordnet. Alle Tunnelführungen für die Geradeausverkehre der B14 entfallen, da die geführten Verkehrsmengen in der Geradeausrichtung nicht den heutigen enormen Raumbedarf des Tunnelquerschnittes und vor allem der Zuführungsstrecken zu den Tunneln rechtfertigen. Zwischen den Knotenpunkten erhalten die Strecken in der Regel 2 Fahrstreifen je Richtung. Der Anschluss einer Hauptrichtung (Geradeausverkehr B14) mit zwei Fahrstreifen ermöglicht an den Knotenpunkten, bei guter Steuerung und je nach zusätzlichen Fahrbeziehungen, zwischen 1.500 und 2.000 Fahrzeugen je Richtung in der Spitzensunde. In der Regel sind 3 bis 4-Phasen-Regelungen an den Lichtsignalanlagen vorzusehen. Hier sehen wir dann den Zielwert der Halbierung der Verkehrsmengen als gut umsetzbar. In den oberirdischen Knotenpunkten werden durch eine Aufspaltung in getrennte Richtungsfahrbahnen nach Möglichkeit Abbiegeverkehre und Wendefahrten abgewickelt. Die Anordnung des Verkehrs in klassischen Knotenpunkten im gesamten Abschnitt bietet - neben den enormen Flächenzuwächsen im Querschnitt - zusätzlich über koordinierte Lichtsignalsteuerungen die Basis für die gewünschte Mitführung und die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer.

**Abschnitt 1 | Marienplatz bis Österreichischer Platz**

Die Verkehrsmengen sind stadteinwärts ganztags etwas stärker ausgebildet als in der Gegenrichtung. Zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz wird daher gewählt: Ein Fahrstreifen stadtauswärts (in Richtung Marienplatz), Breite 3,50m. In der stärker belasteten Richtung stadteinwärts ist ein überbreiter Fahrstreifen (5,50m) vorgesehen. Dieser Fahrstreifen kann in der Verkehrsspitze zweistreifig (Fahrzeuge nebeneinander) genutzt werden. In der Gegenrichtung wird ein einzelner Fahrstreifen vorgesehen, der leicht über der Mindestgröße liegt. Auf Radfahrstreifen wird - aufgrund der Verfügbarkeit der Radroute Tübinger Straße - bis zur Fangelsbachstraße stadteinwärts werden Radverkehrsanlagen an der B14 mitgedacht. Ab der Fangelsbachstraße erhält die B14 bis zum Österreichischen Platz 2 Fahrstreifen je Richtung. Stadteinwärts existiert eine recht starke Relation von der B14 links ab in die Paulinenstraße. Dies erfordert die Einrichtung einer eigenen Linksabbiegespur und Linksabbiege-Signalphase. Stadtauswärts ist am Knotenpunkt mit der Paulinenstraße ebenfalls ein Linksabbiegestreifen einzurichten. Durch die getrennte Führung der stadteinwärts und stadtauswärts führenden Hauptfahrbahnen ist neben der Linksabbiegefunktion zusätzlich auch eine Wendefahrt für den Verkehr möglich. Die Wege bleiben hierdurch kurz und verdrängte Verkehre in die Seitenstraße werden vermieden.

**Abschnitt 2 | Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz**  
In diesem Abschnitt werden 2 Fahrstreifen je Richtung vorgesehen, die zwischen den geplanten neuen Häuserzeilen getrennt verlaufen. Am Knotenpunkt Torstraße / Wilhelmsplatz werden ebenfalls separate Linksabbiegespurungen vorgesehen, die die Verkehrsverteilung in die Seiten und die Wendefahrt ermöglichen. Die jeweils rechte Fahrspur der Knotenpunktanschlüsse ist meist eine gemischte Spur für Geradeaus und Rechtsabbieger.

**Abschnitt 3 | Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz**  
In diesem Abschnitt werden 2 Fahrstreifen je Richtung vorgesehen, die zunächst wie im Abschnitt 2 noch zwischen den neuen geplanten Häuserzeilen getrennt verlaufen. Ab Leonhardsplatz werden die Richtungsfahrbahnen - bis auf den Verbleib einer Mittelstreife mit zwei Baumreihen - wieder enger zusammengeführt. Eine Wendefahrt am Knotenpunkt ist jedoch weiterhin - in Abhängigkeit der Verkehrssteuerung - möglich. Die jeweils rechte Fahrspur der Knotenpunktanschlüsse ist meist eine gemischte Spur für Geradeaus und Rechtsabbieger.

**Abschnitt 4 | Charlottenplatz bis Gebhardt-Müller-Platz**  
In diesem Abschnitt werden ebenfalls 2 Fahrstreifen je Richtung vorgesehen. Am Knotenpunkt Charlottenplatz werden ebenfalls separate Linksabbiegespurungen vorgesehen, die die Verkehrsverteilung in die Seiten und die Wendefahrt ermöglichen. Alle Fahrrichtungen werden ebenfalls angeboten, um die Wege kurz zu halten und Schleichverkehre in die seitlichen Straßen zu vermeiden. Am Knotenpunkt Gebhardt-Müller-Platz ist dabei berücksichtigt, dass die Durchfahrt am Bahnhof (Schillerstraße) entfällt und damit diese entlastet werden kann. In diesem Seitenarm zum Bahnhof hin werden stattdessen Wendefahrten im Norden und ein entfallender Linksabbiegestreifen in der B14 aus Norden zum Wagenburgtunnel ermöglicht. Ebenfalls entfällt die Linksabbiegemöglichkeit aus der B14 von Süden zur Schillerstraße. Diese Fahrbeziehung wird an der - ohnehin für die Vorfahrt des Zugangs Stuttgart 21 erforderlichen - Wendefahrt weiter nördlich angeboten.

**Abschnitte 5 und 6 | Gebhardt-Müller-Platz bis Neckartor / Schwänenplatz-Tunnel**  
Die neue Ringführung des Verkehrs über die Cannstatter Straße (Entlastung Schillerstraße) zwischen Neckartor und dem Berger Festplatz zu platzieren, soll die B14 in diesem Bereich in einen Tunnel verlegt werden. Somit würde der Tunnel direkt an den Schwänenplatztunnel angebunden und das neue Wohnquartier würde vor Verkehrslärm geschützt. Für die Erschließung des neuen Quartiers direkt am Park dient lediglich eine schwach befahrene Erschließungsstraße. Der Knotenpunkt Cannstatter Straße / Am Neckartor sollte im Tunnel mittels Überwegungsbauwerk erfolgen, um die neue Ringführung über die Cannstatter Straße hervorzuheben. Der Hauptverkehr der B14 soll erst südlich des Neckartors wieder oberirdisch laufen. Bis zum Schwänenplatztunnel ist der Verkehr ebenfalls mit zwei Fahrstreifen je Richtung im Tunnel vorgesehen, da keine leistungsfähigkeitsreduzierenden Knotenpunktanschlüsse mehr vorhanden sind. Durch diese unterirdische Lösung ist auch am Knotenpunkt Neckartor / Neckarstraße ein Kreisverkehr möglich, sodass alle Fahrbeziehungen mit den beiden angrenzenden Straßen (Schubart- und Kernerstraße) wieder möglich sind.

