



Nr. 06 01.03.2011

Unort oder Lebensort:

STADTMEILE

STATT KULTURMEILE

ansichten

STADT





Wilhelmsplatz

Foto: Buchler

A. UNORT STADT-AUTOBAHN

Die Königstraße, der Schlossplatz, der Schlossgarten, Markt und Marienplatz sind Orte, die Stuttgart sehenswert machen und dank ihrer Aufenthaltsqualität auch ein angenehmes, attraktives Bild von dieser Stadt vermitteln.

Doch wenige Meter entfernt davon grenzt die mit der B 14 belegte Verkehrsachse den City-Bereich hart ab, dominieren Verkehrsbauwerke und die Emissionen des Straßenverkehrs. Auch wenn die in jüngerer Zeit dort angelegten ebenerdigen Fußgänger-Querungen einen wichtigen Impuls setzen, lädt der Straßenzug nach wie vor nicht zum Begehen, schon gar nicht zum Verweilen ein: Unort Stadt-Autobahn.

Heiße Schokolade vor dem Heroldturm, leckerer Apfelkuchen neben der Leonhardskirche, das Freiluftkonzert der Stuttgarter Saloniker am Gustav-Siegle-Haus:

Utopie: Nein - Chance: Ja - Zukunft: Ja



Foto: Buchler

Zweifelloos gehört zu unserer modernen Lebens- und Arbeitswelt das Automobil. Wir und unsere Städte sind vom Individualverkehr abhängig geworden. Die absehbare Verknappung des Erdöls und der Ersatz durch Gas, Wasserstoff oder Strom wird zwar die Emissions-Belastung reduzieren. Die Nutzung des heutigen Stadtraums bleibt dennoch eingeschränkt.

Die bisherigen Pläne für die Kulturmeile sind gescheitert. Lothar Späth und Manfred Rommel haben bereits 1987 das „Zusammen-denken“ des Stadtraums, der von der Straßenachse B 14 zerschnitten ist, gefordert. Dieses „Zusammen-denken“ sollte in der stadtplanerischen Debatte unter den neuen Rahmenbedingungen fortgesetzt werden.

Das Stadtplanungsforum hat bereits am 16.10.2007 dem Herrn Ministerpräsidenten, dem Herrn Oberbürgermeister und den Damen und Herren Stadträten vorgeschlagen, einen offenen internationalen Städtebau-Wettbewerb vom Marienplatz bis zum Neckartor auszuloben. Wir sind überzeugt, dass hier neue Schwerpunkte und Handlungs-Optionen entdeckt werden können, wenn man über den Teilabschnitt „Kulturmeile“ hinausdenkt. Dazu haben wir den Begriff „STADTMEILE“ geprägt.

Stadtplanung in den 1960-er Jahren führte in Stuttgart - und nicht nur hier - bereits vor dem Einsetzen der Massen-Motorisierung zu einer exzessiven Verkehrsplanung. Erinnert sei an die Planungs-Idee einer aufgestellten Hochbrücke, die im weiten Bogen über den Kessel führen sollte und die stadtcharakteristische Kessellage ignorierte.

Uneingeschränkte Mobilität und die erforderlichen Verkehrs-Anlagen hatten - dem Leitbild der autogerechten Stadt folgend - in Kommunalpolitik und großen Teilen der Gesellschaft Vorrang vor Stadtgestaltung.

Selbst heute, nachdem die Massen-Motorisierung die Grenzen uneingeschränkter Mobilität jedermann vor Augen geführt hat, fehlen neue Denk- und Sichtweisen und kommt es nicht zu den notwendigen politischen Entscheidungen. Dies gilt besonders für die Stadt-Autobahn B 14 vom Marienplatz bis zum Neckartor, die aus jenem gestrigen Planungsgeist entstanden ist.

Die B-14-Stadt-Autobahn ist kein Stadtraum.



Stadt und Land haben zwar verschiedene Projekte initiiert, aber - nach dem Scheitern der Kulturmeile - keine Ideen und Vorstellungen von einer ganzheitlichen Stadtgestaltung für die Längsachse vom Marienplatz bis zum Neckartor entwickelt. Vielmehr orientieren sie sich an Einzel-Bauwerken und den Interessen von Einzel-Investoren. Beispielhaft seien die Regierungsbauten in der Willy-Brandt-Straße, das Da-Vinci-Projekt und das Quartier S genannt. Ganzheitliches stadtgestalterisches Wollen und Wirken steht in der Stadtbau-Politik nicht im Vordergrund.

Gerade das motiviert das Stadtplanungsforum, ganzheitlich vorzudenken, die stadtgestalterischen Mängel und deren mögliche Sanierungslösungen ansatzweise beschreiben und eine breite Diskussion mit Stadt und Land und den Bürgerinnen und Bürgern anregen - gerade in Zeiten knappster Finanzen der öffentlichen Hände.

Denk-Zeit ist immer.



Auszug aus Stadtatlas DVD Nr. 5, Stadtvermessungsamt



 Kopie + Medientechnik	<ul style="list-style-type: none"> • Kopieren • Drucken • Platten 	<ul style="list-style-type: none"> • Scannen • Digitalisieren • Archivieren 	<ul style="list-style-type: none"> • Poster/Plakatdruck • Direktplattendruck • CD/DVD-Service
	Schwabstraße 36A 70197 Stuttgart	Tel.: 0711 / 666 02-0 Fax: 0711 / 666 02-22	info@optiplan.de www.optiplan.de

B. SIEBEN GRUNDSÄTZE FÜR DIE QUALIFIZIERUNG DER STADTMEILE

Die Stadtmeile ist Rückgrat des gewachsenen und vielgliedrigen Stadtkörpers. Der Schlossplatz ist Herz und Seele der Stadt. Der Schlossgarten lässt den Stadtkörper atmen.

I. Die Stadtmeile sollte durch eine Abfolge von Plätzen gegliedert, die Abschnitte zwischen den Plätzen und die Plätze selbst differenziert charakterisiert und erkennbar und erlebbar gestaltet werden. Die Stadtmeile taugt nicht für eine Autobahn.

II. Flächen des Stadtbodens, die bisher für eine überzogene Auto-Mobilität vergeudet werden, sind für städtisches Leben und wertschöpfende Nutzung im Interesse der Bürger und Bürgerinnen der Stadtgesellschaft zurückzugeben.

III. Gebaute Stadt braucht Akzente, Maßstab und Rhythmus. Herausragende Bauten und gebaute Akzente z. B. in Form von Stadt-Plätzen, Stadt-Türmen, Stadt-Zeichen, Skulpturen und Stadt-Bäumen schaffen eine stadtmaßstäbliche Rhythmisierung. Zwischen den Plätzen entwickeln sich unterschiedliche Erlebnissräume und Nutzungen. In den vorhandenen raumprägenden Bauten und auf den vorgelagerten verkehrlich unnötigen Flächen wird durch Nutzungs-Angebote materieller Mehrwert geschaffen.

IV. Die Stadtmeile ist im Talgrund unverzichtbare Süd-Nord-Frischlufthahn und unter Vorrang der ökologischen Aspekte im Einklang mit den verkehrlichen Erfordernissen weiterzuentwickeln und der sehr weite Raum angemessen zu gestalten.

V. Es ist eine der Planungsaufgaben, die Verkehrs-Emissionen durch Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs zu reduzieren.

VI. Die Stadtmeile bleibt wesentliche Süd-Nord-Verkehrsachse. Sie trägt den Mobilitätsforderungen der Stadtgesellschaft Rechnung. Eine Verkehrsmengen-Verlagerung zu Lasten benachbarter Quartierstraßen und/oder Entlastungstrassen (z. B. auf den Filder-Flächen) wird abgelehnt.

VII. Die Stadtmeile soll sich unter den unverzichtbaren Aspekten der Umwelt-Vorsorge, des Ökonomischen und des Sozial-Gesellschaftlichen - also nachhaltig - in das vorhandene Stadtentwicklungskonzept nahtlos einfügen

C. DIE PLÄTZE UND STRASSEN DER STADTMEILE

Das Stadtplanungsforum konkretisiert gemäß den genannten Grundsätzen im einzelnen:

1. TUNNELMUND AM MARIENPLATZ

Der Tunnelmund ist Auftakt bzw. Endpunkt der Stadtmeile.

Die Spur-Reduzierung im Tunnel bestimmt rückstauend die Leistungsfähigkeit der Straße vom Tunnelmund bis zum Charlottenplatz und zum Teil darüber hinaus. In Hauptverkehrszeiten führt sie zu erheblichen Emissionen.

Eine Beseitigung dieses Flaschenhalses ist weder politisch noch finanziell in Sicht. Diese Leistungsbegrenzung ist Rahmenbedingung für die weitere Planung.

Ein kontinuierlicher Verkehrsabfluss aus der Hauptstätter Straße in den Tunnel ist wegen des Kreuzens mit dem Stadtteinwärts-Verkehr aus Heschl (Böheimstraße und Böblinger Straße) nicht gegeben.



Marienplatz mit Tunnelmund

Foto: Buchler

2. HAUPTSTÄTTER STRASSE SÜD

(MARIENPLATZ BIS ÖSTERREICHISCHER PLATZ)

Dieser triste und dennoch bewohnte Abschnitt ist der schwierigste Abschnitt für eine stadtgestalterisch-ökologische Aufwertung - auch wenn Fußgänger-Überwege an der Filder-, Kolb-, Römer- und Cottastraße die Kleinquartiere beidseits der Autobahn verbinden. Unter extrem ungesunden Umständen leben und arbeiten hier Menschen.



Hauptstätter Straße - Südlicher Teil

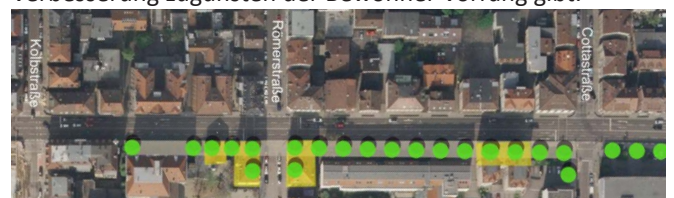
Foto: Buchler

Diese stadtgestalterisch-ökologische Aufwertung zur Frischluftschneise erfordert die Verbreiterung des Straßenraums, wie bei früheren Neubauten bereits geschehen.

Diese Aufwertung kann erfolgen durch den Verzicht auf eine der vier Fahrspuren oder durch Eingriffe in die vorhandene gebaute Substanz.

Für die Stadtmeile eröffnet sich bei Eingriff in die vorhandene Bausubstanz die Möglichkeit für eine ostseitige Baumreihe, zwei mal zwei Fahrspuren und zwei Gehwege.

Der Gemeinderat muss darüber befinden, ob er einer versteinerten Vergangenheit oder der Möglichkeit einer Umwelt-Verbesserung zugunsten der Bewohner Vorrang gibt.



Hauptstätter Allee

HWK

3. ÖSTERREICHISCHER PLATZ - KEIN STADTPLATZ

Seine verkehrliche Bedeutung zieht der Platz aus dem Anschluss des Innenstadtrings (über den Kreisel) an die Stadtmeile.

Der Kreisel mit seiner großen Öffnung ist kein Stadt-Platz. Er bietet keine Qualitäten, um die angrenzende Stadt in Wert zu setzen.

Die Entwicklung des Österreichischen Platzes wird auch wesentlich bestimmt durch die geplanten Bauten entlang der Paulinenstraße. Diese müssen zu einem erlebbaren Stadt-Raum zusammengedacht werden.

Die Expertise des Stadtplanungsforums „**Paulinenviertel - mehr als Quartier S!**“ vom 06.11.2009 zeigte, wie mit der von uns angeregten Gestaltung des Rupert-Mayer-Platzes ein solcher Stadtraum geschaffen werden kann. Wir verweisen auf das Schreiben des Stadtplanungsforums vom 15.12.2009 und die Stellungnahme zum Bebauungsplan-Entwurf Stgt. 237 / Quartier S vom 08.02.2010, die den Verstoß des Bebauungsplan-Entwurfs gegen Baugesetzbuch § 1 und Mängel im Umweltbericht deutlich macht.

Der Abriss der Paulinenbrücke ist stadtgestalterisch unverzichtbar.

Mit oder ohne Tieflage der Hauptstätter Straße bieten sich in der Folge für den Österreichischen Platz zwei Alternativen an:

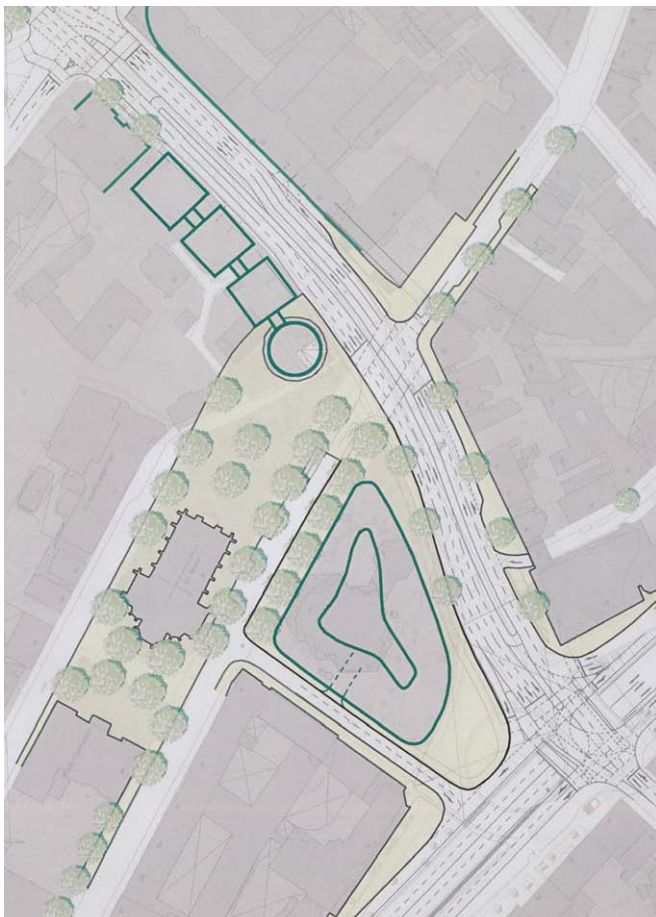
a) Belassen des Kreisels

- Abbruch der Paulinenbrücke und Anschluss der neuen Paulinenstraße (stadtübliches Gefälle) an den Kreisel, verbunden mit
- deutlicher Reduzierung der Verflechtungsspuren rund um den Kreisel.

b) Anlegen einer neuen Stadtkreuzung als Stadt-Platz, der die gesamte Umgebung zusammendenkt

- Anschluss der neuen Paulinenstraße nach Abriss der Paulinenbrücke
- Flächengewinne zur Aufwertung des Vorfeldes aller Randbebauungen einschl. der neu geplanten Gebäude (WGV-Gelände).

Um Brücken-Abriss und Revitalisierung der Paulinenstraße angemessen finanzieren zu können, hat das Stadtplanungsforum am 06.11.2009 einen Vorschlag unterbreitet und präferiert die Möglichkeit nach lit. a); zu einem späteren Zeitpunkt kann nach lit. b) nachgearbeitet werden.



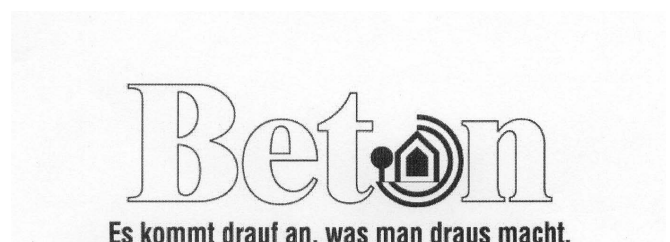
Skizze 06.11.2009

HWK



Lottoturm Österreichischer Platz

Autor: Lars Berendt



4. HAUPTSTÄTTER STRASSE MITTE

(ÖSTERREICH. PLATZ BIS WILHELMSPLATZ)

Bei gesamtheitlicher Betrachtung zeigt sich sehr schnell, dass die Abschnitte

- Österreichischer Platz bis Wilhelmsplatz
- Wilhelmsplatz selbst
- Wilhelmsplatz bis Charlottenplatz

einen öffentlichen Gesamt-Stadtraum bilden. Wir bleiben aber dabei, die einzelnen Plätze und Straßenabschnitte getrennt zu beschreiben, um die Besonderheiten der Einzelbereiche ausreichend deutlich zu machen.

Die Unwirtlichkeit zwischen Österreichischem Platz und Wilhelmsplatz entsteht aus den überdimensionierten Straßenflächen.

Der Abschnitt bietet ein hohes Potenzial für die Verbesserung der Stadtraum-Qualität durch Reduzierung des Verkehrsraumes. Die Inwertsetzung von Stadt führt durch eine Qualitätsoffensive zu einer wertverbessernden Nutzung der Randbebauung.

Wir schlagen vor:

- Die B 14 erhält nirgends mehr als 2 x 2 Fahrspuren.
- Verflechtungen sollen möglichst auf eine Spur begrenzt bleiben.
- Bei der Nutzung der gewonnenen Flächen ist die Forderung nach einer unverzichtbaren Süd-Nord-Frischlufschneise (Kap. B / Pos. IV unserer Grundsätze) zu erfüllen.
- Die vorhandene Bebauung auf den beiden Straßenseiten ist werthaltig weiterzuentwickeln.



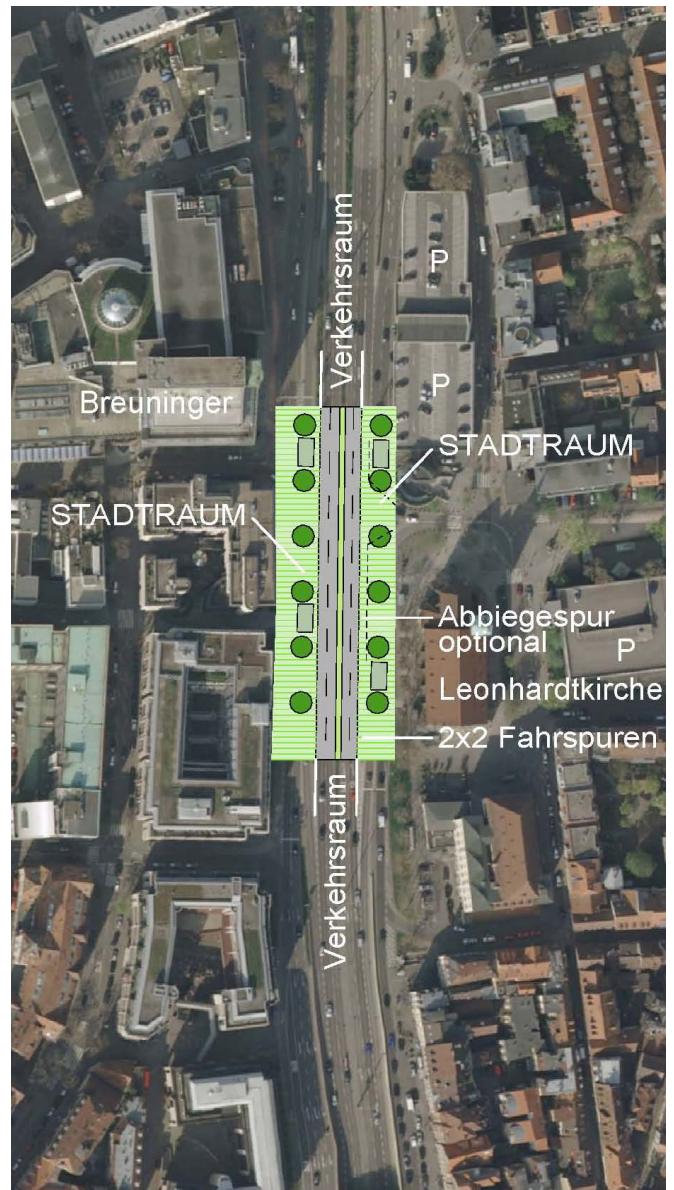
Hauptstätter Straße - Vision

Skizze: Buchler



Hauptstätter Straße - Ist Zustand

Foto: Buchler



Hauptstätter Straße - Verkehrsraum - Stadtraum

Skizze: Buchler



optiplan Kopie + Medientechnik	• Kopieren	• Scannen	• Poster/Plakatdruck
	• Drucken	• Digitalisieren	• Direktplattendruck
	• Platten	• Archivieren	• CD/DVD-Service
Schwabstraße 36A 70197 Stuttgart	Tel.: 0711 / 666 02 - 0 Fax: 0711 / 666 02 - 22	info@optiplan.de www.optiplan.de	

5. WILHELMSPLATZ - DIE GROSSE CHANCE

Der Platz bietet durch seine großen Abmessungen zwischen Süd-Nord-Richtung (ca. 70 m) und in der Tor- und Wilhelmstraße (ca. 140 m) die Chance, einen geschlossenen Stadt- platz von ca. 9.800 qm zu schaffen. Dies wurde bisher weder erkannt noch als Ziel formuliert. Die Abschnitte gemäß Ziff. 4 und Ziff. 6 sind in diesen Platz zu integrieren.

Die Verkehrsbedeutung beschränkt sich im wesentlichen auf den Ziel- und Quellverkehr in den und aus dem innersten Stadtkern und die Zufahrt aus der Wilhelmstraße.

Diese Zufahrt und die Wilhelmstraße selbst können reduziert oder evtl. ganz aufgegeben werden.

Die Zu- und Abfahrten aus der B 14 in den innersten Stadtkern bleiben - ggf. mit geringen Umwegen - möglich.

Die Unterfahrt der B 14 kann verfüllt werden.

Die Platz-Mitte könnte geprägt werden durch künstlerisch gestaltete Licht-Punkte als Stadtzeichen.

Der Herold-Stadt-Turm bleibt markierendes Stadt-Zeichen.

Ein neuer Stadt-Platz denkt alle umgebenden Seiten und den Verkehr zusammen. Er führt zu einer ökologischen und materiellen Wertschöpfung, deren Ausmaß derzeit nur beschränkt vorstellbar ist.

Der neue Stadtplatz könnte geprägt werden durch parkartige Bepflanzung und durch Kunst im öffentlichen Raum - Skulpturen und Wasser.

6. HAUPTSTÄTTER STRASSE NORD - EIN LEER-RAUM

(WILHELMSPLATZ BIS CHARLOTTEPLATZ)

Der Abschnitt trennt mit einer Breite zwischen ca. 60 und ca. 80 m und einer Länge von ca. 450 m das Leonhards- und das Bohnenviertel von der Kernstadt. Er ist **kein Stadt-Raum**, sondern ein dem Verkehr überlassener **städtischer Leer-Raum**.

Geprägt wird der Abschnitt von der kleinteiligen Gebäudestruktur zwischen Jakobstraße und Wilhelmsplatz, dem Gustav-Siegler-Haus, der Leonhardskirche, dem Breuninger- und dem Züblin-Parkhaus und den dortigen Aktivitäten und durch die kaum belebte Bebauung entlang und in der Verlängerung der Holzstraße zwischen Charlottenplatz und Wilhelmsplatz.

Der Wettbewerb des „Da-Vinci“-Projekts hat keine Möglichkeiten des Brückenschlags zwischen Bohnenviertel und Kernstadt aufgezeigt.

Die B 14 bleibt in der Regel 2 x zweispurig. Verflechtungen sollen auf eine Spur begrenzt bleiben.

Die unterirdischen Querungen für Fußgänger an der Jakobstraße und der Marktstraße sind bereits durch oberirdische Querungen ergänzt. Darüber hinaus sollen sie ergänzt werden durch oberirdische Querungen an der Wilhelmsplatz-Nordseite, an der Verlängerung der Lazarettstraße und von der Kanal- zur Dorotheenstraße.

Bei einer Neuplanung müssen das Parkhaus Breuninger und das Züblin-Parkhaus in die weiter zu fassenden räumlichen Grenzen einbezogen werden.

Der Leer-Raum muss Stadt-Raum und attraktive Adresse

werden mit Fortsetzung der Frischluftschneise und wertschöpfenden Nutzungsmöglichkeiten insbesondere der Erdgeschossbereiche.

7. CHARLOTTEPLATZ - KEIN STADTPLATZ

Der Charlottenplatz bleibt als bedeutsamer Verkehrs-Knoten des Individualverkehrs und des öffentlichen Personen-Nahverkehrs mit den bestehenden Unterfahrten bestehen. Er ist aber kein Stadt-Platz.

Wir schließen uns einem früheren Vorschlag der DASL an, die Ausfahrt der B 27 aus dem Planie-Tunnel nicht mehr abknickend an den Charlottenplatz, sondern rechtwinklig an die Konrad-Adenauer-Straße anzubinden mit direkter Sicht auf das Wilhelmspalais. Vor dem Alten Waisenhaus entsteht Freifläche.

Die auf der Hangseite der Konrad-Adenauer-Straße liegenden Verflechtungsspuren sind zugunsten des Vorfelds von Wilhelmspalais, Stadtarchiv und Landesbibliothek usw. zu reduzieren.

Auf der Akademiegarten-Seite sind gewonnene Flächen dem Akademiegarten zuzuschlagen.

Die Platz-Mitte könnte geprägt werden durch künstlerisch gestaltete Licht-Punkte als Stadtzeichen.

Eine solche Lösung bietet der Phantasie die Chance, den Verkehrsknoten an der Oberfläche zum Stadt-Platz zu entwickeln.

Darüber hinaus erlauben es die rechtwinklige Anbindung der Planie-Ausfahrt an die Konrad-Adenauer-Straße und der Zuschlag gewonnener Verflechtungsspuren zum Akademiegarten, mit Ideen aus dem bereits entschiedenen städtebaulichen Wettbewerb „Kulturmeile“ weiterzudenken.

8. KONRAD-ADENAUER-STRASSE

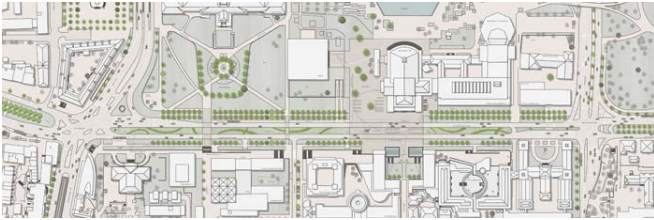
(CHARLOTTE- BIS GEBHARD-MÜLLER-PLATZ)

Der bisher als „Kulturmeile“ bezeichnete Abschnitt ist mit seiner Länge von ca. 550 m lediglich und ungenügend beschriebener Teil der Stadtmeile.

Für den Akademiegarten stellt der Wettbewerb „Kulturmeile“ einen breiten Fundus an Ideen zur Verfügung von der Offenhaltung des Akademiegartens bis zu seiner baukörperlichen räumlichen Fassung oder einer Fassung durch eine markierende Skulpturen-Reihe - Kunst im öffentlichen Raum.



Wettbewerb Kulturmeile, Architekturbüro Auer und Weber



Wettbewerb Kulturmeile, g2-Landschaftsarchitekten Gauder und Gehring

Der Landtag ist ein Unikat und Ausdruck unserer Zeit und demokratischen Gesellschaft und wesentlicher Teil des gesamten Ensembles der Kulturbauten.

Die Konrad-Adenauer-Straße (B 14) behält 2 x 2 Fahrspuren. Verflechtungen sollen auf eine Spur begrenzt bleiben und an der Einmündung der B 14 in die B 27 zugunsten von Freiflächen reduziert werden.

Fußgänger-Überwege sind ebenerdig anzulegen aus der Ulrichstraße und der Eugenstraße. Die Fußgänger-Unterführung zur Oper ist zu schließen, sie ist einer „KULTUR-meile“ unwürdig.

Alternativ oder ergänzend zu den ebenerdigen Fußgänger-Überwegen kann die wiederholt diskutierte Brücke zwischen Haus der Geschichte und Landtags-Parkplatz nochmals überprüft werden.

Die Beibehaltung des oberirdischen Parkplatzes zwischen Landtag und Staatsoper ist in Frage zu stellen mit dem Ziel einer attraktiveren Gestaltung und Nutzung.

Hinzu kommt, dass die Zugänge zu den kulturellen Einrichtungen - Staatsgalerie, Haus der Geschichte u. a. - lediglich auf einer Seite liegen.

Auf der anderen Seite bieten Staatsoper und Schauspielhaus und Kulissengebäude dem Besucher die Rückseite dar.

Der Anspruch dieses Abschnittes, „Kulturmeile“ zu sein, verlangt, dass die westseitigen Kultur-Häuser auch zur Kulturmeile hin ein Gesicht erhalten.

9. GEBHARD-MÜLLER-PLATZ - KEIN STADTPLATZ

Die Straßenkreuzung kann keinen Anspruch darauf erheben, als städtischer Platz bezeichnet zu werden. Lediglich die alte Staatsgalerie deutet an, dass diese Kreuzung nicht nur Verkehrsfläche, sondern auch Platz sein könnte.

An den drei anderen Platzecken fehlen signifikante Stadt-Marken.

Im Wettbewerb „Kulturmeile“ hat dazu einer der Preisträger gezeigt, wie ein Pendant gegenüber der alten Staatsgalerie aussehen könnte.

Eine Stadt-Marke an der Einmündung der Willy-Brandt-Straße wäre - wie auch immer der Paul-Bonatz-Bahnhof weiterentwickelt werden wird - neu zu erfinden unter Berücksichtigung eventueller Bus- und Taxi-Parkplätze. Die Zahl der Ausfädungsspuren aus der Willy-Brandt-Straße in die Schillerstraße ist in jedem Fall zu reduzieren.

Eine angedachte Verlegung der Cityring-Spange von der Schiller- in die Wolframstraße bietet eine weitere Chance zur Aufwertung des ganzen Platzes.

Eine weitere Stadt-Marke an der Ecke Willy-Brandt-Straße / Wagenburg-Tunnel sollte den Platz komplettieren.

Die Platz-Mitte könnte geprägt werden durch künstlerisch gestaltete Licht-Punkte als Stadt-Zeichen.

Eine solche Neugestaltung des Gebhard-Müller-Platzes / Willy-Brandt-Straße erweitert die sogenannte „Kulturmeile“ auch in dieser Richtung.

10. WILLY-BRANDT-STRASSE

Das Hotel „Le Méridien“ und die übrigen Gebäude auf dieser Straßenseite geben die Raumkante vor. Auf der gegenüberliegenden Seite schafft das derzeit entstehende Regierungsgebäude, das den Verkehrslärm zum Park hin abschirmt, die andere Raumkante - bedauerlicherweise unter Verzicht auf begleitende Stadt-Bäume.

Der Wulle-Steg - in Erinnerung an die Brauerei Wulle - zwischen Hotel und Park muss auf der Parkseite in die neue Situation angemessen eingebunden werden und freigestellt bleiben.

Die vorhandenen und die neu geschaffenen Gebäudezeilen markieren - zusammen mit den Stadt-Marken am Gebhard-Müller-Platz - deutlich den Straßenraum.

11. NECKARTOR - EIN NICHT PLATZ

Das Neckartor ist der andere End- bzw. Anfangspunkt der Stadtmeile und Vielfach-Kreuzung. Die bekannt weit überhöhte Feinstaub-Belastung muss u. a. durch Verlangsamung und Verstetigung des motorisierten Verkehrs reduziert werden.

Dem Nicht-Platz fehlt das signifikante Ausrufezeichen des Stadtmeilen-Abschlusses. Das ADAC-Gebäude und dessen Vorfeld leisten die repräsentative Markierung des Orts nicht.



Blick zum Neckartor

Foto: Buchler

12. CANNSTATTER STRASSE

Die Cannstatter Straße gehört nicht mehr zur Stadtmeile. In die Gesamtbetrachtung wird sie aber deswegen einbezogen, weil sie eine ausschließlich dem Verkehr dienende Schneise ohne stadträumliche Qualität ist und den gesamten Stuttgarter Osten vom Park abriegelt.

Die Bürger des Stuttgarter Ostens - Ostheim, Gaisburg, Gablenberg - haben zwischen Heilmannstraße und Schwanenplatz nur den Heinrich-Baumann-Steg als Zugang zum Unteren Schlossgarten.

Weitere Fußgängerbrücken oder Überwege beim Zeppelin-Gymnasium, aus der Sedan- und der Werderstraße, ggf. aus der Villastraße, müssen die Verbindung des Stuttgarter Ostens zum Park verbessern.

D. LEBENSORT STADTMEILE

Die B 14 vom Marienplatz bis zum Neckartor ist zwar eine lange Achse in der Mitte der Stadt, aber noch lange kein Stadtraum mit Anspruch.

Das Stadtplanungsforum sieht eine Fülle von Potenzialen und Chancen, wie aus dieser Autobahn qualitätsvolle Lebensorte mit unterschiedlichen Charakteren werden können. Die Verwirklichung der Chancen verbessert das Stadtbild und bietet vielen Anliegern materielle Wertschöpfung.

Dazu ist der Vorrang des Straßenverkehrs zurückzunehmen, auch wenn dies mit Komfort-Einbußen und Fahrzeit-Verlängerungen verbunden ist.

Am Wilhelmsplatz können dem Verkehr rund 10.000 qm zugunsten von Urbanität entzogen werden. Vom Wilhelmsplatz bis zum Charlottenplatz kommen schätzungsweise weitere 10.000 qm hinzu.

 Kopie + Medientechnik	• Kopieren • Drucken • Plotten	• Scannen • Digitalisieren • Archivieren	• Poster/Plakatdruck • Direktplattendruck • CD/DVD-Service
	Schwabstraße 36A 70197 Stuttgart	Tel.: 0711 / 666 02 - 0 Fax: 0711 / 666 02 - 22	info@optiplan.de www.optiplan.de

Dieses Angebot darf nicht vorrangig der merkantilen Nutzung überlassen werden, sondern muss dazu dienen, hohe urbane Qualitäten zu entwickeln - Abschnitt für Abschnitt.

Mit dem Ziel, die Stadt-Autobahn zu gegliederten Lebensorten zu machen, wiederholen wir zum Schluss unseren Vorschlag vom 16.10.2007

- eine bürger-offene Arbeits-Werkstatt-Woche zu installieren
- zu einem darauf aufbauenden internationalen Symposium in der Tradition des Symposiums von 1987 einzuladen
- anschließend einen offenen Städtebau-Wettbewerb zu veranstalten für Stadtplaner, Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplaner über die gesamte Stadtmeile vom Marienplatz bis zum Schwanenplatz
- danach können die nächsten Planungsschritte erfolgen.

Stadtplanung ist Entwicklung der polis für die civis - ist politischer Akt zum Wohl der Bürger.

Stadtplanerische Entscheidungen sind zumeist für lange Zeit gültig und beeinflussen das Leben der Bürger dieser Stadt über Generationen hinweg.

Das Stadtplanungsforum hält deshalb eine offene Debatte über städtebauliche Fragestellungen in der Bürgerschaft, der Politik und den Medien für unerlässlich und möchte dies durch die Formulierung eigener Gedanken anstoßen.

Bürger, Politik und Stadtplanung sind aufgefordert, diese Möglichkeiten zu erkennen, den Verkehr in messbar gemäßigte Bahnen zu lenken und den vergeudeteten Verkehrsraum in einen ökologischen und sinnhaft erlebbaren Stadtraum umzuwandeln.

Dem Stadtmessungsamt der Landeshauptstadt Stuttgart danken wir für die Unterstützung. Die Urheberrechte aus der Stadatlas-DVD Nr. 5 liegen beim Stadtvermessungsamt.

Wir danken den Kollegen „Auer und Weber“ sowie „Gauder und Gehring“ für die Überlassung von Fotos aus dem Wettbewerb Kulturmeile. Ebenso danken wir dem Hause Optiplan und der „Beton Marketing Süd“ für deren Unterstützung.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe und Verfasser

Thomas Buchler



Richard Christophers



Thomas Knöllner



Dieter Pfrommer



Sebastian Sage



Vorsitzender
Hans-Werner Kastner



Dr. Wolfgang Jung



wollte im Juni 2010 aus familiären und beruflichen Gründen aus dem Vorstand ausscheiden.

Nachstehend zitieren wir aus der Verabschiedung durch den SPF-Vorsitzenden bei der Jahres-Mitgliederversammlung

Lieber Herr Jung,

es war wohl Mitte des Jahres 2000, als Sie mit Herrn Pauli zum ersten Mal zu mir ins Büro kamen, um mir die Idee einer Förderung der stadt-planerischen Debatte nahezubringen.

Mir gefiel dies, weil ich beobachten musste, dass seit 1998 das stadt-bau-politische Engagement der Fünf Stuttgarter Kammergruppen - und damit die sowieso schwierige politische Einflussnahme der Architektenschaft auf die Stadtgestaltung - bei Null angelangt war.

Und deshalb habe ich mich bereit erklärt mitzuwirken. Uns war sehr bald klar, dass die gewollte Förderung der stadtplanerischen Debatte nicht in der Unverbindlichkeit eines losen Gesprächs-Zirkels geschehen konnte. Die Institutionalisierung war zwingend.

Vor und nach der SPF-Gründung am 01. Oktober 2002 haben Sie in vielfältiger Hinsicht dem Stadtplanungsforum gedient - als Mit-Initiator, Gründungs- und langjähriges, kritisch-anregendes Vorstandsmitglied, als Protokollführer, als Verfasser der SPF-Info und als Co-Redakteur der „STADT - ansichten“.

Wir beide waren nicht immer einer Meinung - den Konsens zu suchen und zu finden war nicht schwer. Und manchen Knoten haben Sie gelöst.

Und als uns Manfred Josef Pauli verlassen hatte, war mir Ihre Akzeptanz wichtig für meine Kandidatur als Paulis Nachfolger.

Für all das gebührt Ihnen unser großer Dank.

Wir verabschieden Sie heute aus dem Vorstand. Dem SPF bleiben Sie treu, vor allem durch Begleitung des Arbeitskreises „Stuttgart 2050“ und als vielfältiger Gesprächspartner.

Die Hoffnung bleibt, dass Sie irgendwann wieder aktiver werden wollen.

Große Worte lieben Sie nicht, aber heute sollten Sie ein bescheidenes Laudatum über sich ergehen lassen.

Schon bei Paulis Abschied habe ich mich jener Form der Ehrung bedient, die der römische Senat den zu ehrenden Patriziern als höchste Ehrung erwies. Dies will ich heute wiederholen:

Wolfgang Jung hat sich um das Stadtplanungsforum verdient gemacht.

Bebauung am Pragsattel

An Herrn Oberbürgermeister Dr. Schuster, Herrn Baubürgermeister Hahn, die Damen und Herren Stadträte, Bezirksvorsteher/innen und Bezirksbeiräte hat das Stadtplanungsforum folgendes geschrieben:

Zunächst halten wir es für richtig, an diesem verkehrsoptimierten Ort eine verdichtete, höhen-nutzende und konzentrierte Baumasse für die Mischnutzung von Wohnen und Dienstleistung zu schaffen.

Nach hiesigem Kenntnisstand gibt es zwar einen Rahmenplan, jedoch noch keinen rechtsverbindlichen Bebauungsplan. Dies eröffnet für die Entwicklung dieses herausragenden Eingangs zur Stadt städtebaulich-architektonische Spielräume erheblichen Umfangs.

Der Ort verlangt hohe Sensibilität und eine Stadt- und Architekturgestaltung von außergewöhnlicher Kreativität und Qualität.

Ob dies die investoren-abhängige Projekt-Einzelentwicklung leisten kann, ist fragwürdig.

Deswegen regen wir an, für das Gebiet zwischen Pragkreuzung, Stresemann-, Maybach-, Siemens-, Auerbach- und Heilbronner Straße zunächst einen Städtebau-Wettbewerb auszuloben.

Dabei soll insbesondere geklärt werden die stadträumliche An- und Zuordnung von Hochhäusern, deren Anzahl und Höhe und die Art und Qualität der Räume zwischen den Gebäuden.

Stadtplanung besteht zwar immer aus Einzel-Maßnahmen, die sich aber in einen Gesamtkontext einordnen müssen.

Wir schlagen vor, in das Wettbewerbs-Gebiet den Prag-Bunker mit einzubeziehen, dessen Beseitigungskosten nicht vertretbar sind, der aber nicht länger Werbeträger bleiben soll.

Dem Industriedenkmal „Theaterhaus“ ist gebührende Achtung zu bezeugen.

Das Ergebnis des Städtebau-Wettbewerbs sollte dann verbindliche Grundlage für die architektonische Entwicklung und Realisierung der Einzelvorhaben durch Investoren sein.

Mit unseren Anregungen üben wir keine Kritik an dem in der Presse publizierten Skyline-Projekt des Hauses Bülow.

Projekt IKEA im Neckarpark

An Herrn Oberbürgermeister Dr. Schuster, Herrn Baubürgermeister Hahn, die Damen und Herren Stadträte, Bezirksvorsteher/innen und Bezirksbeiräte hat das Stadtplanungsforum folgendes geschrieben:

der Entwurf Neckarpark von Prof. Franz Pesch auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände hat die städtebauliche und soziale Aufwertung dieses Teils von Bad Cannstatt zum Ziel - insbesondere durch Schaffung eines größeren Gebiets mit Wohnnutzung.

Die Absicht, das Projekt Neckarpark zu beschneiden und teilweise durch einen - gewerblichen - Standort für IKEA zu ersetzen, konterkariert dieses Städtebau-Ziel.

Die Entwicklung dieses Gebiets zwischen großen Straßen und Schienenverkehrslinien zu einem attraktiven Gebiet ist von vornherein nicht einfach. Die Reduzierung des neuen Gebiets zu Lasten der Wohnbauflächen wird verhindern, dass eine attraktive städtebauliche Qualität entsteht.

Inakzeptabel ist die vorrangige Argumentation, wonach der Stadt-Aufwand für den Neckarpark von ca. € 53,6 Mio. auf ca. € 26,0 Mio. reduziert werden könne, Gewerbesteuer von rund € 1 Mio. zu erwarten sei und 350 Arbeitsplätze geschaffen werden könnten.

Bei allem und großem Respekt vor dem den Bürgern geschuldeten Kostenbewusstsein der Verwaltung kann Städtebau nicht vorrangig unter finanziellem Aspekt gesehen werden.

Wir müssen im übrigen davon ausgehen, dass bei Veranstaltungen im Gottlieb-Daimler-Stadion und auf dem Cannstatter Wasen erhebliche Verkehrsprobleme zu erwarten sind, die die Wohn-Qualität im Neckarpark beeinträchtigen können.

Wir regen an, für IKEA einen Standort an der B 10 - und von dort erschließbar - zu suchen und schlagen vor, hier das Gebiet zu untersuchen, das umschlossen wird von der Uferstraße B 10, der Post-, Röntgen-, Hack- und Talstraße.

Verkehrsentwicklungskonzept VEK 2030

An Herrn Oberbürgermeister Dr. Schuster, Herrn Baubürgermeister Hahn, Herrn Technikbürgermeister Thürnau, die Damen und Herren Stadträte, Bezirksvorsteher/innen und Bezirksbeiräte hat das Stadtplanungsforum geschrieben und eine umfassende Stellungnahme zum VEK 2030 abgegeben.

Unter anderem wird gefordert, dass das Stadtentwicklungskonzept STEK 2006 und das Verkehrsentwicklungskonzept VEK 2030 im Zusammenhang zu betrachten und aufeinander abzustimmen sind.

Bedauert wird ausdrücklich, dass bei einem Planungshorizont 2030 die Chance nicht genutzt wird, mit einer unspektakulären Prioritätensetzung eine zukunftsfähige Verkehrswelt vorzubereiten.

Ausführlich wird sich geäußert zu den Themen Stadtverträglichkeit, Leitbilder, Klimaschutz und Lärminderung, Fußgängerverkehr und Parken in Stuttgart sowie zum Dauerparken im steuerfinanzierten öffentlichen Straßenraum.

Aufgrund dieser ausführlichen Überlegungen wird empfohlen, für das VEK 2030 folgende Leitsätze zu entwickeln:

1. Das STEK 2006 und das VEK 2030 sind zusammen zu betrachten und aufeinander abzustimmen.
2. Kontrollierte Mobilität ist der „Stadt des Automobils“ angemessen.
3. Die Verkehrsmengen sind durch einen Verbund von verkehrsplanerischen und verkehrslenkenden Maßnahmen zu reduzieren.
4. Die Verlangsamung des motorisierten Individualverkehrs kann dazu ein wesentlicher Beitrag sein.
5. Der ÖPNV ist weiter auszubauen.
6. Zur Flächenbedienung in den Stadtbezirken ist ergänzend ein System des öffentlichen motorisierten Verkehrs zu installieren - z. B. kleine Ortsbusse.
7. Das kostenfreie Parken im steuerfinanzierten öffentlichen Straßenraum durch Kfz.-Eigner, die keinen baurechtlich gesicherten Stellplatz nachweisen können, ist regelungsbedürftig.

DAS LETZTE WORT

kommt nicht umhin, sich **dem** Thema Stuttgarts schlechthin zu widmen:

Die Stadt nach der Schlichtung.

Was wäre eigentlich aus dem Gesamtprojekt geworden, hätte Werner Wölfle nicht den Anstoß und Stefan Mappus nicht den Willen zum Schlichter gehabt?

Die Schlichtung hat beim Bahnknoten Stuttgart (Feuerbach bis Wendlingen) = S 21 und bei der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm = NBS zum Teil erhebliche, in jedem Fall sicherheits- und kosten-relevante Mängel planerischer, technischer, geologischer, organisatorischer, ökonomischer und finanzieller Art aufgedeckt.

Beispielhaft für die Mängelliste steht nur die Entwicklung der Kosten.

Beteiligte Partner der Bahn AG sind deren Eigentümer Bund, das Land, der Regionalverband, die Stadt Stuttgart und die Wirtschaft - letztendlich immer der steuererarbeitende Bürger.

Den Ja sagenden Partnern waren die Kostensteigerungen zur Zeit der frühen politischen Entscheidungen, die sie für die Bürger glaubten treffen zu sollen, nicht bekannt. Es gab keinen Anlass, auf die Angaben der Bahn nicht zu vertrauen, auch weil Günther Oettinger und Heribert Rech das Bahnvorhaben als das bisher „am besten geplante und kalkulierte Projekt“ etikettiert hatten.

Geschlossene Verträge sind zu halten, solange Inhalte und Bedingungen beständig bleiben. Sie sind aber in Frage zu stellen und zu überprüfen, wenn eine Partei Inhalte und Bedingungen einseitig ändert - hier die Bahn mit z. B. den exorbitanten Kostensteigerungen.

Die den politischen Entscheidungen folgenden juristischen Beschlüsse fußten auf jenen politischen Entscheidungen, denen Jahre vorher neben verkehrlichen und technischen Überlegungen insbesondere der finanzielle Aufwand und das daraus resultierende Kosten-Nutzen-Verhältnis als Kriterien zugrunde lagen.

Die Entscheidungs-Grundlage „Kosten“ hat sich nunmehr in einem Maße verändert, dass sie nicht mehr der Vertragsgrundlage entspricht, sondern weit davon entfernt ist. Dies ist breite Experten-Erkenntnis und bedeutet - politisch und juristisch - den Wegfall der Geschäftsgrundlage mit allen für die Verträge sich ergebenden Konsequenzen.

Bedauerlicherweise hat Heiner Geißler diese Sichtweise nicht vertieft. Genauso wenig hat er nach weiteren Alternativen zu „Stuttgart 21“ und „K 21“ gefragt, obwohl er z. B. die ursprüngliche Tiefbahnhof-Heimerl-Trasse und „Stuttgart 21 West“ kennen konnte.

Vielmehr hat er den auf „Stuttgart 21“ bzw. „K 21“ begrenzten Schlichter-Auftrag - gab's diesen überhaupt schriftlich? - als Polit-Profi und Jurist durchgezogen.

Nun mag man über Schlichter und Schlichtungs-Ergebnis denken, wie man will: Heiner Geißler hat - und das ist folgewirksamer - der Gesellschaftspolitik einen Wegweiser gesetzt. Indem er die Schweiz zum Vorbild bei Planungs-Entscheidungen nimmt, nämlich

- Absicht und Ziel mit den Bürgern zu diskutieren und zu beschließen
- darauf Planungs-Varianten zu entwickeln
- diese erneut mit den Bürgern zu diskutieren und zu beschließen
- dann aber zügig zu realisieren

hat er die maßgebliche Bürger-Teilhabe an den Entscheidungen der Politik verlangt. Dies konstitutiv umzusetzen, bedarf eines langen Weges. Wenn Stefan Mappus eine Enquete-Kommission dazu einrichten will, mag dies ein vernünftiger erster Schritt sein. Es braucht aber schon jetzt Lösungen der Bürger-Teilhabe.

OB Schuster geht beim Rosenstein einen ersten Schritt, der nie zur Augenwischerei verkommen darf. Hier ist im Gemeinderat und mit den Bürgern zu klären, wie die Teilhabe- und Entscheidungsprozesse ablaufen sollen.

Nach 1945 haben nahezu drei Generationen Demokratie eingeübt und trainiert. Bürgerinnen und Bürger sind nicht politik-verdrossen, sondern politiker-verdrossen und gleichzeitig politik-fähig. Eingefahrene Politiker-Gewohnheit muss dem Rechnung tragen. Bürger und Politiker sollten gemeinsam den Weg finden von der repräsentativ-parlamentarischen zur plebiszitär-parlamentarischen Demokratie, in der Bürger mitbestimmen und Parlamente das letzte Wort haben könnten.

Wie aber soll es mit S 21 weitergehen? Die Bahn baut, ohne dass wesentliche Abschnitte genehmigt und kostenberechnet sind (z. B. Neckar-Unterquerung, Messe-Bahnhof).

Sie baut zu den Bedingungen einer Finanzierung, deren Grundlage fehlende bzw. mangelhafte Planung und Kostenberechnung ist.

Im übrigen ist eine Eilbedürftigkeit des Projekts S 21 und NBS nicht gegeben. Es ist genügend Zeit, wenn man die Planungsstände etlicher der 14 Teilabschnitte der Euro-Transversale betrachtet.

Angemessen und rational wäre, das Verfahren ruhen zu lassen, bis alle technischen und finanziellen Fakten offenliegen. Der sogenannte „Stress-Test“ reicht dazu nicht aus, weil er die nicht genehmigten Abschnitte offensichtlich gar nicht beinhaltet.

HWK

Herausgeber:	Freier Architekt Hans Werner Kastner Hoffeldstr. 255, 70597 Stuttgart für das Stadtplanungsforum www.stadtplanungsforum.de
Redaktion und Layout:	Hans Werner Kaster - Thomas Buchler
Herstellung und Vertrieb:	Fa. Optiplan GmbH Kopie+Medientechnik Schwabstr. 36A, 70197 Stuttgart
Alle Beiträge sind die Meinung des jeweiligen Verfassers.	
Auflage:	1000 Stk.