

Vom Neckartor zum Marienplatz / Cityring

Hier und da stehen manchmal mehrere Vorschläge nebeneinander, die nicht zusammengehen, aber jeder für sich eine Alternative darstellt, die es zu betrachten gilt. Manchmal gibt es eben mehrere Ideen zu einer Stelle in der Stadt, was aber keinesfalls von Nachteil ist. Zuweilen lassen sich sogar Teile unterschiedlicher Ideen zu einer neuen kombinieren.

Die Stadtautobahn

Diese Straßenschneise zwischen Neckartor und Marienplatz ist eine Bausünde und belastet optisch die Innenstadt, wie keine andere. Sie trennt Altstadtviertel und Kulturpole, sie strahlt negativ auf ihre Umgebung ab und peinigt eine der Schokoladenseiten der Stadt. Leider ist es nun mal so, dass zwischen dem Heckengäu im Westen und dem Mittleren Neckar, der Rems und der Fils im Osten der große Stuttgarter Kessel liegt. Auch der westliche Filderrand ist Quelle für Durchgangsverkehr im Zentrum. Dies lässt sich kaum ändern, da es keine adäquaten Ausweichstrecken gibt und somit ein gewisses Maß an Transitverkehr unvermeidbar bleibt, zumal die Bundesautobahn an der Peripherie als mögliche Umgehung sehr oft an ihre Kapazitätsgrenze stößt. Die prognostizierte Vorhersage über die Zunahme des Güterfernverkehrs, lässt erahnen, dass zunehmend PKWs ihren Weg durch die Stadt suchen werden. Vielleicht neutralisiert dies den Umstieg anderer auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Die von der Rathaus spitze gewünschte Reduzierung der Autos um zwanzig Prozent scheint vor diesem Hintergrund fast illusorisch.

Der Tangentialtunnel:

Der Heslacher Tunnel wird in zwei weitergehenden Etappen mindestens in Richtung Neckartor fortgesetzt. Dazu kommt eine weitere Ausfahrt im Bereich der Serpentina in der oberen Hohenheimer Straße. Damit hat man im Prinzip eine Kette aus vier Tunneln. Zwei bestehen ja schon zwischen Südheim und Marienplatz. Zwei weitere würden praktisch dazu führen, dass der Durchgangsverkehr die Innenstadt nicht mehr belastet und dort nur noch Ziel- und Quellverkehr stattfindet. Es ist die teuerste, tiefgreifendste, aber auch die nachhaltigste Lösung für den verkehrsgeplagten Talkessel. Sie würde den Lärm deutlich senken, den Bewegungsmog lindern, Abgas- und Feinstaubbelastung dezimieren. Dieses Jahrhundertbauwerk ließe etliche Wunden der Stadt verheilen. Zudem wurde in der Vergangenheit zu Recht kritisiert, dass in Stuttgart immer die Bahnen unter die Erde verlegt werden, anstatt der Autos. Mit dieser Tunnellösung ließe sich endlich ein anderes Signal setzen. Zwischen Marienplatz und dem Neckartor liegen gerade mal drei Kilometer. Locarno und Baden-Baden, die auf Grund ungünstiger Topografie ähnliche Verkehrskanalisierungen haben, zeigen was für ein Segen solch eine Umfahrung ist. Auch wenn dies beim Neckartor einen Eingriff in den Gebäudebestand bedeutete, wäre der Nutzen für die Gesamtstadt doch ein ungleich höherer Wert. Auch ein Blick nach Schwäbisch Gmünd kann hier nicht schaden, das sich durch eine Tunnelumgehung nahezu neu erfunden und seine Innenstadt deutlich attraktiver gemacht hat. Denkbar wäre aber auch, den Tunnel in einer maximalen Lösung bis zur B10 zu verlängern. Das wäre die ganz große Variante, vor allem auch für Stuttgart Ost. Durch den folgenden Rückbau der Cannstatter Straße, entstünden neue zu verkaufende Bauflächen und die Annäherung des Stadtteils Stöckach an den Unteren Schlossgarten, was die Kosten etwas lindern würde. Eine Häuserreihe über mehrere hundert Meter wäre möglich, mit Fußgängerquerungen in den Park. Bei dieser langen Variante wäre noch die Möglichkeit eines Tunnelanschlusses' am Bogen des Cityrings, nahe der Heilmannstraße zu prüfen.



Kulturmeile: Stadtleben statt Verkehrsschneise

Mit der Entnahme des Durchgangsverkehrs durch diesen Tunnel kann der Stadtraum entlang der Stadtautobahn völlig neu gedacht werden. Die schöne Hauptstätterstraße zwischen Marienplatz und Österreichischem Platz könnte auf zwei Spuren reduziert und zurückhaltend begrünt werden. Mit breiten Gehwegen gäbe es hier wieder einen Erlebnisraum, zumal hier auch gastronomische Betriebe angesiedelt sind. Die Altstadtmeile vom Wilhelmsplatz zum Charlottenplatz ließe sich deutlich verschlanken und man könnte den historischen Leonhardsplatz reaktivieren. Sogar eine neue Gebäudezeile wäre zwischen Holz- und Esslinger Straße möglich. Die innere Kulturmeile sollte hingegen in ihrer großräumigen Weite erhalten bleiben. Dort wäre ein breiter Boulevard denkbar mit einem Skulpturengarten in einem mittigen, alleinartigen Grünzug. Zudem könnten die „Kulturterrassen“ entstehen vor Staatsgalerie, Haus der Geschichte und Hochschule für Musik und darstellende Kunst. Diese gibt es ja baulich schon, aber sie sind trotz ihrer prominenten Lage schlichtweg untergenutzt. Junge Künstler könnten sich an Aktionstagen präsentieren, Kunsthandwerkermärkte abgehalten werden und auf dem Platz vor dem Turm der Hochschule wäre eine kleine Kulturbühne denkbar. Mit weniger Verkehrslärm wäre dies jedenfalls attraktiver.

Der neue Akademiegarten und das Planiedreieck

Schon öfters nachgedacht, unter anderem vom Aufbruch Stuttgart, wurde in der Stadt über die Beogradigung der Planie, die einst vom Schlossplatz kommend kerzengerade auf das Wilhelmshaus zulief. Dies kam einst völlig unter die Räder der Verkehrsplanung. Die Wiederbelebung der Geschichte hat an diesem Ort einen besonderen Charme und als Allee angelegt wäre die Innenstadt um einen markanten Punkt reicher. Zudem sollte der riesige Tunnelmund an der Planie durch einen Deckel zurückgebaut werden, wie man es beispielhaft vor dem Stadtmuseum schon sehen kann, um die Bereiche um die Schlösser wieder besser miteinander zu verknüpfen. Dann könnten die Busse am Karlsplatz halten, wie es bei der Museumsnacht der Fall ist, ohne einen Bogen zu fahren. Im Gegenzug könnte die heutige Busspur auf der Planie für Veranstaltungen genutzt werden, um den Schlossplatz im Bereich Königstraße zu entlasten. Vor dem Alte Waisenhaus entstünde somit ein begrünbarer Dreiecksplatz, der als Kulturstätte genutzt werden könnte (siehe Kapitel „Projekt Altstadt“).

Ein schöner Wurf wäre, den Akademiegarten mit einem schmalen Kolonnadenbau einzufassen (siehe Kapitel „Projekt Altstadt“). Dieser Teil der Schlossgärten ist der unbeliebteste und am wenigsten genutzte, weil es hier kaum Aufenthaltsqualität gibt. Durch den baulichen Rahmen, der durch große Fensterbögen luftig gestaltet werden soll, und somit den Straßenlärm fernhält, entstünde hier ein Kleinod, das zum Charlottenplatz hin auch eine markante Ecke erhielte, zum Beispiel durch einen Turm mit Kuppel. Und es wäre die Chance, im Gegensatz zu den großen stark belebten Schlossgärten, eine kleine gepflegte Gartenanlage als ruhigen Gegenpol anzulegen, mit Liegestühlen, Bänken und Blumenrabatten.

Den Cityring neu gedacht

Ein großer Wurf wäre, den Cityring im Urzeigersinn zur Einbahnstraße zu machen. Zuerst entstehen dadurch natürlich teils große Umwege und mehr gefahrene Kilometer auf der Negativseite, doch die positiven Effekte würden diese aufwiegen.

1. Beliebte Abkürzungen durch die Innenstadt ins Neckartal würden unattraktiver, wie zum Beispiel jene vom Schattenring und von der Neuen Weinsteige her kommend. Dies würde den Zufluss und die Gesamtautozahl verringern.
2. In Einbahnrichtung werden selbst bei gleicher Verkehrsmenge weniger Fahrbahnen und auch weniger Ein- und Ausfädelspuren benötigt. Somit gäbe es mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer, Busspuren und Straßenbegrünung.
3. Der von vielen Bürgern gewollte Kulturboulevard wäre damit einfacher gestaltbar.
4. Durch weniger Fahrspuren und Kreuzungsbeziehungen (wegfallende Ein- und Ausfädelspuren) könnten große Kreuzungen wie der Charlottenplatz deutlich verschlankt werden.
5. Die komplizierten Ampelabstimmungen würden deutlich einfacher, so dass es gleichzeitig eine Grüne Welle für die Autofahrer geben könnte und andererseits auch bessere Grünphasen für die Fußgänger bei mehr Überwegen.
6. Verkehr in Einbahnrichtung ist optisch weniger belastend („Bewegungsmog“), als Gegenverkehr. Man nähme auf diesem Wege einen Teil der Verkehrshektik aus dem Straßenbild.

7. Das Zentrum als Ziel wäre für jeden weiterhin voll erreichbar.

8. Die hässlichen und optisch trennenden Kreuzungstunnel an der B14 sollten aufgegeben und die Autos ausschließlich an der Oberfläche verkehren. Im verlangsamten Einbahnverkehr ist dies gut darstellbar. Verschwinden würden die heutigen Tunnelkrater mit ihren hässlichen Betonbrüstungen. Man sollte die dadurch entstehenden Hohlräume jedoch nicht verfüllen, sondern könnte sie mit je einer kleinen übrigbleibenden Zufahrt als Tiefgaragen nutzen. Auf diese Weise könnte man den Wegfall oberirdischer Parkhäuser etwas kompensieren. Der Straßenzug würde in seiner besseren Gesamtoptik nicht mehr so zerrissen wirken.

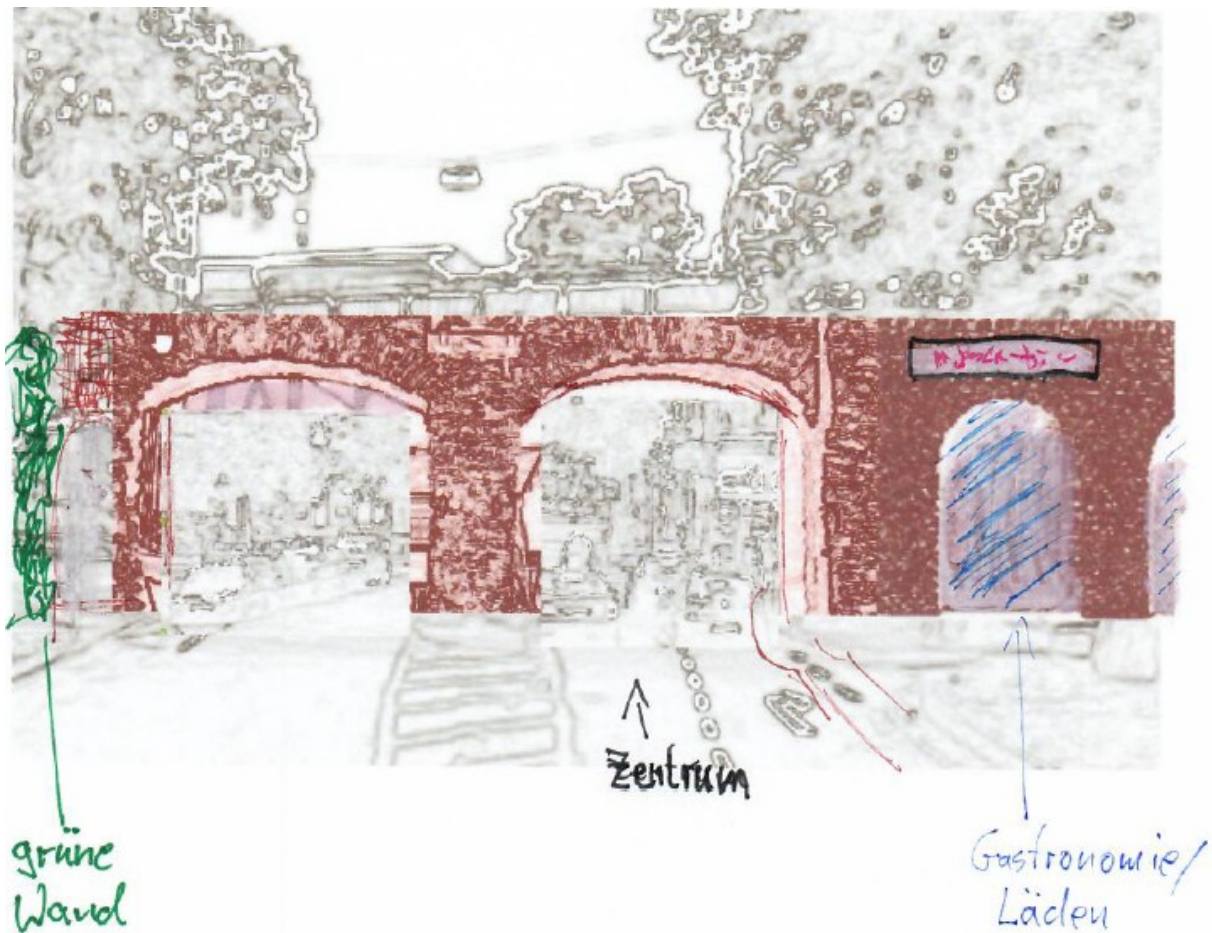
9. In diesem Zuge wäre für die Zeit nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 überlegenswert, eine kostenlose Straßenbahn (Kulturbahn?) mit Gleisstromschiene (ohne Oberleitung) auf dem alten Cityring, sprich über die Schillerstraße, als Zirkel- oder Kulturlinie wie die Autos in Einbahnrichtung verkehren zu lassen. Als Niederflurbahn mit kurzen Zügen bräuchte sie wenig Platz und Haltepunkte ließen sich leichter in den Straßenraum einweben. Diese Ringlinie wäre eine tolle Ergänzung für das autofreie Zentrum. Haltestellen vor den Kultureinrichtungen und als Verknüpfung zu Bussen und U-Bahnen wären für die Verkehrsentlastung gut. Ein kleines Depot wäre am Gebhard-Müller-Platz denkbar.



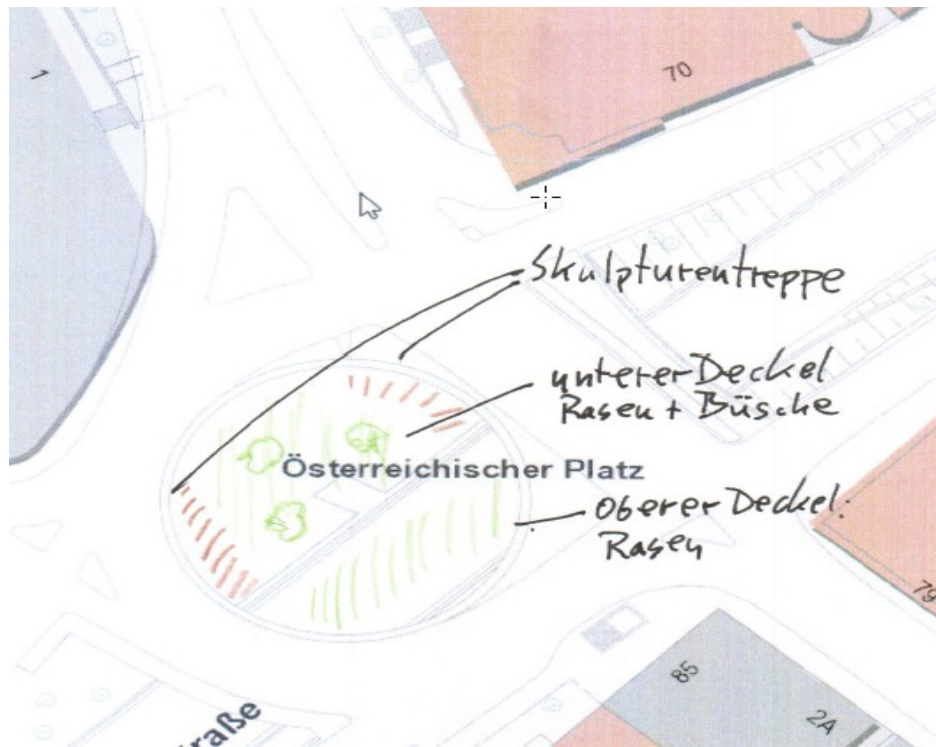
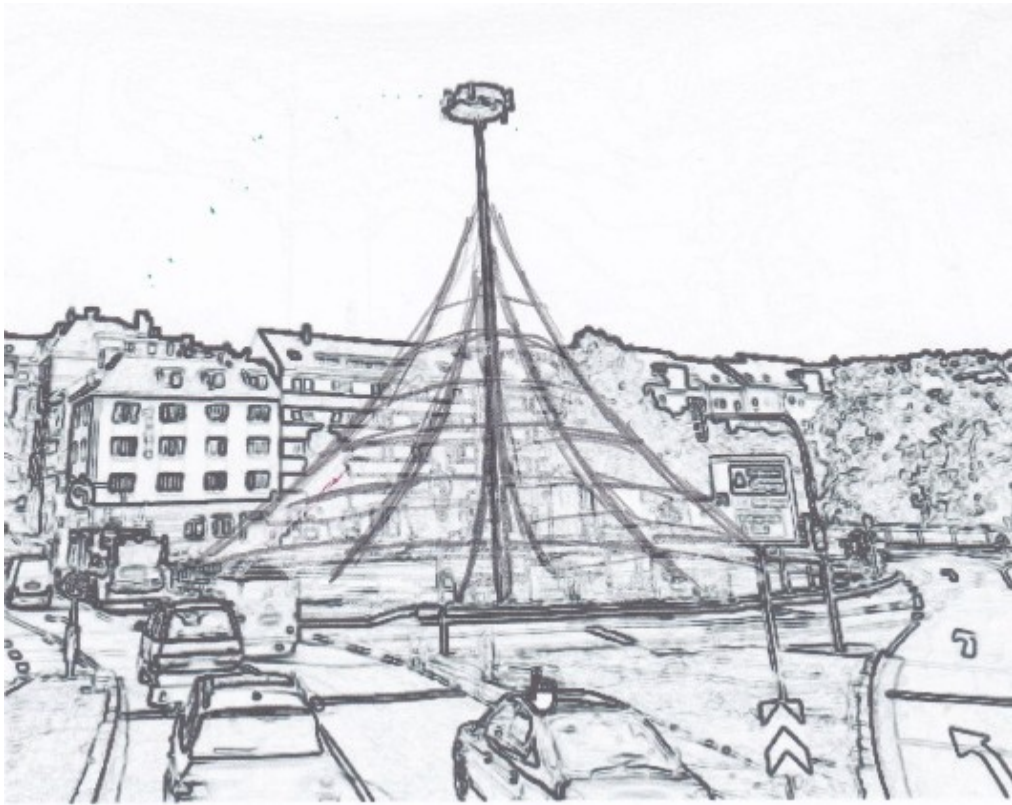
Paulinenbrücke und Österreichischer Platz

Eine Bausünde in der Innenstadt ist die Paulinenbrücke. Allerdings hat sie den unschätzbaren Vorteil, den großen Verkehr aus dem Bereich der Tübinger Straße rauszuhalten. Was wäre der schön gestaltete Ruppert-Mayer-Platz, wenn direkt daran der Cityring verlief? Er wäre laut, unruhig und die Trennung an der Stadtgrenze von Mitte und Süd wäre noch größer als durch das Brückenbauwerk. Naheliegender ist also, dieses graue Monster zu verschönern. Man könnte die Hohlräume unter der Brücke durch Arkadenmauern einkasteln und als Gastronomie- oder Verkaufsfläche nutzen. Vorbild hierfür ist der Bahndamm in Berlin zwischen Alexanderplatz und Hackeschen Höfen. Für Stuttgart wünschenswert und an dieser Stelle gut vorstellbar, ist ein Stuttgart-Laden. Eine Verkaufsfläche, wo ausschließlich Stuttgarter Erzeugnisse verkauft werden, angefangen von Kunsthandwerk über hier genährter Mode bis hin zu Getränken. Dort wo die Paulinenbrücke die Tübinger Straße

überquert, könnte man sie in ein schönes Stadttor umgestalten. Auf der eigentlichen Platzseite sollte eine begrünte Wand entstehen, welche die hässliche Optik verschönert und diesem Stadtraum eine schöne Kante gibt. Es wäre für das Viertel ein Gewinn, zumal schöne Tore immer dazu einladen, hindurch zu spazieren.



Oft beklagt ist der Österreichische Platz. Im Moment sucht man nach kleinen Lösungen, die aber auch nur bedingt eine Aufwertung darstellen. Der Platz, der bisher eigentlich gar keiner ist, spielt sich unterhalb des Fahrbahnringes zukünftig auf zwei Ebenen ab und würde somit auch auf beiden Ebenen eine erkennbare Aufwertung erfahren. Möglich wäre dies durch einen 10 - 15 Meter hohen konkaven Glaskegel, den man auf die innere Straßenumrandung aufsetzt, also eine Art gläsernes Zelt. Die Glasflächen verbindenden Stahlstreben könnte mit einer zurückhaltenden Lichtinstallation bestückt werden, so dass dieser Körper auch nachts ein Bezugspunkt wäre. Auf der oberen Straßenebene ergäbe sich ein wirklicher Hingucker und eine große Stadtmarkanz, die durch ihre Transparenz und ihre nach innen gedehnte Form ihr Umfeld nicht erdrückt. Im unteren Bereich ergäbe sich ein großer lichter Raum, in dem, mit der Deckelung der Hauptstätterstraße, über zwei Stufen ein grüner Skulpturengarten entstehen könnte.



Das Lusthaus

Der ortsversetzte Wiederaufbau des Lusthauses am Gebhard-Müller-Platz, was die äußere Rekonstruktion angeht, wäre ein großer optischer Gewinn für die Stadt an exponierter Stelle und würde mit der gegenüberliegenden Staatsgalerie und dem Königin-Katharina-Stift eine schöne Allianz eingehen. Gleichzeitig würde es im Zusammenspiel mit dem Gymnasium ein schönes Innenstadtportal bilden. Dieses Gebäude, welches zu den großen Vertretern der deutschen Renaissance gehörte, käme dem Bedarf nach einem großen Konzerthaus entgegen. Es könnte die angedachte Philharmonie beherbergen. Das Gebäude, im Inneren eine moderne Halle, könnte dabei auch unter das Bodenniveau gehen, um mehr Gesamtraum für mehrere Zuschauerränge zu bekommen. An der Moderne hat Hamburg in Sachen Philharmonie alles in den Schatten gestellt, Stuttgart könnte nun den umgekehrten Weg gehen, um mit einem historischen Wurf ein völlig eigenes Profil zu bekommen. Formlose Glasquader, wie sie schon in Zeichnungen hinter dem Bahnhof angedacht waren, wären für Stuttgart jedenfalls ein weiteres bitteres Zeugnis biederer Architektur und eine Zementierung der baulichen Verödung. Besondere Gebäude brauchen auch eine besondere Markanz. An dieser Stelle würde das Gebäude den Straßenraum in seinen historischen Verhältnissen wieder einfassen. Hinzu kommen der Lärmpuffereffekt für den dahinterliegenden Park und die fließende Verlängerung der Kulturmeile zum Planetarium hin.