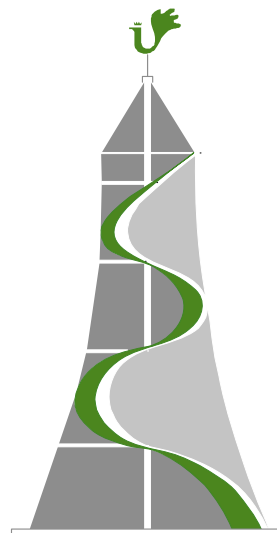


Verschönerungsverein Stuttgart e.V.



Verschönerungsverein • Weberstrasse 2 • 70182 Stuttgart

Herrn Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster
Herrn Ersten Bürgermeister Michael Föll
Damen und Herren Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
Damen und Herren Stadträtinnen und Stadträte
des Gemeinderates der Landeshauptstadt Stuttgart

Erhard Bruckmann
Vorsitzender

Klüpfelstrasse 6
70193 Stuttgart

Fon 0711 – 997 993-6
Fax 0711 – 997 993-77
office@vsv-stuttgart.de

Verschönerungsverein zum Tunnel Kulturmeile: Jetzt bauen, wenn finanzierbar

09.11.2007

Oberirdisch soll eine Boulevard-Allee entstehen

Hauptstätter Straße soll unter anderem mit zweitem Deckel weiter verschönert werden

Für Hauptstätter Straße sollen jetzt auch Mittel in den Haushalt 2008 / 2009 eingestellt werden

Zusammenfassung der Stellungnahme des Verschönerungsvereins:

Wenn es ohne erhebliche Einschnitte bei der Finanzierung anderer wichtiger Verkehrsvorhaben in der Stadt möglich ist, den Bau zu finanzieren, dann soll der **Tunnelabschnitt an der Kulturmeile jetzt in Angriff genommen werden**. Diese Forderung bezieht der Verein ausdrücklich nur auf den Abschnitt vor der Kulturmeile, weil die technische Gegebenheit, dass ein Tunnel vom Wilhelmsplatz zum Charlottenplatz nicht realisierbar ist, unüberwindbar ist. Von einer wie immer gearteten "Optimallösung", die kaum Aussicht auf Verwirklichung hat, sollte jetzt Abstand genommen werden.

In der Frage der Gestaltung der Oberfläche des Tunneldeckels, vor allem betreffend die Lage der Richtungsfahrbahnen, spricht sich der Verschönerungsverein eindeutig **gegen zusammengerückte, und für boulevardartig auseinander gerückte Richtungsfahrbahnen aus**. Der entstehende Freiraum zwischen den beiden Fahrtrichtungen soll durch Park- und Landschaftsarchitektur, nicht durch Stadtmöblierung herkömmlicher Art angefüllt werden. Im Vergleich mit bekannten Allee-Straßen wäre die z.B. Clayallee in Berlin eher wünschenswert als der Boulevard Unter den Linden.

Nicht vergessen werden darf in diesem Zusammenhang die Hauptstätter Straße zwischen Wilhelmsplatz und Charlottenplatz. Der Verschönerungsverein begrüßt die Entscheidung der Stadt, den Überweg an der Leonhardskirche auf Dauer beizubehalten. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, den zweiten Deckel am Charlottenplatz und im selben Zuge **auch die oberirdische Anpassung des Straßenzuges an der Hauptstätter Straße**, z.B. durch Wegfall nicht benötigter Ausleitungsstreifen und Verschönerung der Gesamtsituation durch bauliche Maßnahmen, konkret anzugehen.

Vorbemerkung:

Der Verschönerungsverein hatte im November 2003 eine neue Initiative zum Umbau der Kulturmeile und der Hauptstätter Straße nach den Vorschlägen der DASL zu einem Stadtboulevard gestartet. Ausgangssituation dieser Initiative war der Umstand, dass nach nahezu 30 Jahren des Diskutierens keine der Großlösungen als finanzierbar erschien. Nachdem es nun so zu sein scheint, dass der - im Übrigen einzig technisch realisierbare - Tunnelabschnitt an der Kulturmeile doch finanzierbar ist, ist der Verein nach Evaluierung der bekannten Ausgangstatsachen und Vorschläge mit den im Verein mitarbeitenden Fachleuten zum Ergebnis gekommen, dass diese Lösung des **Tunnelabschnitts an der Kulturmeile jetzt gebaut werden soll**.

Es würde eine Verzögerung mit dem mutmaßlichen Ergebnis der endgültigen Nichtrealisierung - zumindest bis zur Fertigstellung des Projekts Stuttgart 21 - bedeuten, jetzt eine "perfekte" Lösung für die gesamte verkehrliche Tallängsachse zu fordern. Stadtentwicklungspolitik mit Augenmaß erfordert den Blick für das Realisierbare - und das ist in Abschnittslösungen immer leichter zu erreichen.

Planungsprozess Grundsatz:

Nach allem, was in der Öffentlichkeit bekannt wurde, besteht auch eine zwingende zeitliche Relation der Realisierung des Tunnelabschnittes **vor dem Baubeginn für Stuttgart 21**. Wenn dem tatsächlich so ist, ist es - aber auch nur aus diesem Grund - richtig, die **Planungsprozesse jetzt maximal zu beschleunigen**.

In diesem Planungsprozess muss unter Berücksichtigung der verkehrlichen Mindestanforderungen an diese Hauptader der innerstädtischen Verkehrserschließung und der Stadtteilverbindung die Entscheidung für eine Lösung gefunden werden, bei der die Passanten der Kulturmeile und Besucher der anliegenden Einrichtungen, die weit über die Stadt hinaus Bedeutung haben, sich in möglichst angenehmer Atmosphäre bewegen und auch gerne aufhalten möchten. Hierzu sollen nach Vorstellung des Verschönerungsvereins **möglichst viele Flächen entsiegelt und begrünt werden**, und es sollen grob dimensionierte und trennende Bauelemente wie Stützmauern, Betonbrüstungen, Beleuchtungsmasten verändert und nach Möglichkeit rückgebaut werden.

Es ist nach unserer Auffassung geradezu erwünscht und zielführend, motorisierten Fahrverkehr in definiertem Umfang an der Oberfläche zu belassen. Ein verkehrlicher Umfang wie in der Theodor-Heuss-Straße ist bei richtiger Feinsteuerung das einer Cityallee angemessene Aufkommen. Gerade der innerstädtische Ziel- und Quellverkehr, in Sonderheit solcher mit Linienbussen und Reisebussen, gewährt Fahrern und Fahrgästen den Ausblick auf den repräsentativen Bauten und Parkanlagen entlang der Kulturmeile. Soweit die aktuelle Planung der Stadtverwaltung öffentlich bekannt ist, werden die Vorstellungen des Verschönerungsvereins nahezu vollständig erfüllt.

Anordnung der Richtungsfahrbahnen:

Nach unserer Kenntnis noch offen ist die Entscheidung zwischen den beiden Alternativen der Anordnung der Richtungsfahrbahnen an der Oberfläche, also eine Gestaltung mit möglichst nahe zusammengedrängten, oder durch einen relativ breiten, begrüntem und in Abschnitten begehbaren Mittelstreifen getrennten Richtungsfahrbahnen.

Wir haben in dieser Frage mit den im Verein mitwirkenden Fachleuten eine eigene Bewertung Pro und Contra vorgenommen und sprechen uns im Ergebnis eindeutig **für auseinander gerückte Richtungsfahrbahnen mit Boulevard-Allee-artiger Ausprägung** aus.

Die Gründe hierfür lauten zusammengefasst wie folgt: **zwei zweispurige Einbahnstraßen**, deren Zwischenraum mit Bäumen bepflanzt werden kann und auch auf andere Weise für die Nutzung durch Passanten geeignet ist, **treten im Stadtbild**, vor allem gerade auch beim Blick von der Halbhöhe oder der Höhe), **erheblich weniger in Erscheinung** als eine vierstreifige Straße.

Eine geradlinige Führung dieser beiden getrennten Richtungsfahrbahnen und ein parkartig gestalteter breiter Mittelstreifen werden den **öffentlichen Raum auch erheblich repräsentativer und erhabener** erscheinen lassen, was der Bedeutung der anliegenden Kultureinrichtungen angemessen ist, als die einigermaßen willkürliche Zusammenschwingung der Richtungsfahrbahnen nach den beiden Kreuzungsbereichen, die zudem ganz augenfälligen Flächenmeherverbrauch für Abzweigungen und Grundstückszufahrten mit sich bringt.

Die **Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer** werden bei auseinander gerückten Fahrbahnen durch den weit voneinander getrennten Fahrzeugrichtungsverkehr wesentlich **übersichtlicher und sicherer**. Die Warteflächen können großzügiger bemessen werden. Die Möglichkeit, in einer breiten Mittelallee einen separaten Radweg unterzubringen und einen Radverkehr außerhalb von Fußwegen zu führen, ist eine weitere Option. Auch der **Fahrzeugverkehr** erhält durch getrennte Richtungsfahrbahnen mit breitem Abstand eine Beruhigung, ist **weniger hektisch und sicherer**, z.B. auch wegen verminderter Blendung durch Dunkelheit).

Für die Nutzung der Terrasse auf der Seite Wilhelmispalais bis Staatsgalerie tritt eine nahe am Fuße der Terrassenmauer verlaufende Richtungsfahrbahn optisch und akustisch kaum mehr in Erscheinung. Die Gegenfahrbahn verliert dank der Entfernung und Mittelstreifenbepflanzung erheblich an störender Wirkung.

In der Frage der detaillierten **Ausgestaltung des Mittelstreifens** zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen spricht sich der Verschönerungsverein - obwohl diese Frage derzeit sicherlich noch nicht zur Entscheidung ansteht - **gegen** eine mehr oder weniger nachhaltige **"Stadtmöblierung"** aus. Die in der Öffentlichkeit vergleichsweise betrachtete Straße Unter den Linden in Berlin weist im Mittelstreifen stellenweise zuviel des Guten an Bebauung auf. Demgegenüber wirken **gartennahe parkähnliche Gestaltungen** solcher breiten Mittelstreifen für den Verkehr und die Passanten beruhigend und - **zumal in der Nähe des Schlossgartens** - sehr gediegen. Hier wären für uns als Vergleichsbeispiel eher Teile der Clayallee in Berlin zu nennen.

Wenn die Frage der Gestaltung des Mittelstreifens auseinander gerückter Richtungsfahrbahnen denn eines Tages ansteht, sollte die Entscheidung hier einmal **gegen** Werbetäfelchen, Litfasssäulen, Klohäuschen, Kioske, Außengastronomie und anderes fallen, die den öffentlichen Raum in der Stadt anderenorts gelegentlich bis an die Grenze des Erträglichen belasten.

Hauptstätter Straße - Wilhelmsplatz - Charlottenplatz:

Der Verschönerungsverein ist den Entscheidungsträgern im Gemeinderat und in der Stadtverwaltung sehr dankbar für ihre Entscheidung, den ebenerdigen Überweg für Fußgänger auf der Höhe der Leonhardskirche **dauerhaft beizubehalten**.

Mit gewisser Zufriedenheit dürfen wir selbst auch feststellen, dass dieses Element unserer Initiative vom November 2003 sich auch im praktischen Versuch bewährt hat, in diesem Straßenabschnitt weiter **durchaus erträgliche verkehrliche Verhältnisse** bestehen, und der neue Überweg von Fußgängern mehr und mehr angenommen wird, was naturgemäß etwas Zeit in Anspruch nimmt.

Jetzt ist es an der Zeit, in diesem Bereich zwischen Wilhelmsplatz und Charlottenplatz an die oberirdische Detailgestaltung des Straßenraumes zu gehen. Hierbei ist der **Süddeckel** am Charlottenplatz ein **wichtiges Gestaltungselement**. Die Oberflächengestaltung des **Norddeckels** findet im Großen und Ganzen unsere Zustimmung und bietet die **richtige Vorlage** für die Gestaltung der Oberfläche des Süddeckels (auch und gerade weil dort auf dem Norddeckel **keine "Stadtmöblierung"** der vorbeschriebenen Art festzustellen ist).

In einem zweiten Schritt soll der oberflächige **Verkehrsraum** an der Hauptstätter Straße im ganzen Verlauf, vor allem vor der Leonhardskirche, im klassischen Sinne **entrümpelt und verschönert** werden, z.B. durch den Wegfall nicht benötigter Ausleitungsstreifen, was den einen oder anderen Freiraum bieten könnte, die Randbereiche neben den Fahrbahnen für Passanten ansprechender zu gestalten. Wenn in diesem Bereich zwischen Wilhelmsplatz und Charlottenplatz ebenfalls möglichst viele Flächen entsiegelt und begrünt werden, und grob dimensionierte trennende Bauelemente wie Stützmauern, Betonbrüstungen, Beleuchtungsmasten etc. pp. reduziert werden, kann auch hier - trotz des unverminderten Fahrzeugverkehrs - eine insgesamt **würdigere, harmonischere und schönere Gestaltung** des Stadtbildes entstehen.

Vereinfacht ausgedrückt: In diesen Bereich lässt sich mit verhältnismäßig geringem Kostenaufwand und einer sorgfältigen Detailplanung sehr viel Gutes erreichen. Hieran wollen wir gerne mitwirken.

Schlussbemerkung:

Der Straßenzug **B 14 - Hauptstätter Straße - Kulturmeile** wird wegen der topographischen Lage der Stadt im Talkessel für alle Zeiten eine hoch belastete Verkehrsachse bleiben. Mit einem **Tunnel** im einzig realisierbaren Abschnitt an der **Kulturmeile** würde eine dort **maximal denkbare Verbesserung** erreicht werden.

Mit einer gründlichen **Detailplanung** im Bereich der **Hauptstätter Straße**, in dem kein Tunnel machbar ist, könnte die **positive Wirkung** des späteren Tunnelbauwerks bereits wesentlich früher angedeutet und **vorweggenommen** werden.

Zu dieser Detailplanung bietet der Verschönerungsverein seine **aktive Mitwirkung** an.

- Erhard Bruckmann -
Vorsitzender

- Dr. Wolfgang Müller -
stellvertretender Vorsitzender