

Hans Luz Schnellbahntrasse Stuttgart–Ulm: Hohe gestalterische Qualität bei Einschnitten in die Landschaft

In und um Stuttgart und durch unser Land bis Ulm wird, wie allgemein bekannt, in den nächsten Jahren eine Hochgeschwindigkeitstrasse der Deutschen Bahn gebaut. Es ist ein uraltes und sicher berechtigtes Streben und Verlangen der Menschen, die Reise- und Transportwege so bequem und leistungsfähig wie irgendmöglich zu bauen, sie also immer wieder zu verändern und den neuesten technischen Möglichkeiten anzupassen.

Mit einfachem Werkzeug und bescheidenen technischen Hilfsmitteln gebaut, haben sich die Schienenstränge in früheren Zeiten der vorhandenen Topographie und den natürlichen Gegebenheiten angepaßt. Je perfekter sie wurden, um so mehr haben sie in vorhandene Landschaftsstrukturen und den Naturhaushalt störend eingegriffen.

«Mit einem Rasiermesser quer durch das Gesicht»

Die technischen Anforderungen an eine Hochgeschwindigkeitstrasse mit extrem weiten Radien und niedrigen Steigungsverhältnissen werden nun aber in unsere Landschaft mit ihrer vielgestaltigen Topographie erheblich eingreifen. Dies ist etwa so, wie wenn man jemanden mit einem Rasiermesser quer durch das Gesicht schneidet. Es entstehen: tiefe Einschnitte, hohe Auffüllungen, Brücken, Stützmauern, Unterführungen, Tunnelmünder. Bestehende und gewachsene Landschaftsstrukturen und Vegetationszusammenhänge werden zerteilt. In vielen Generationen entstandene Verbindungen von Ort zu Ort – Straßen, Fuß- und Radwege, Sichtbeziehungen usw. – werden gestört.

Die Abklärung, wie mit all diesen Eingriffen umzugehen ist, beschränkt sich in den komplizierten Planungsprozessen meist auf die ökologischen Belange, weil diese darstellbar und zum Teil auch meßbar sind und weil die lebenswichtige Bedeutung der Erhaltung des Naturhaushaltes inzwischen erkannt worden ist. Aber das Wohlbefinden der Menschen wird in hohem Maße auch durch visuelle Sinneseindrücke aus unserer Umwelt beeinflußt. Genauso wichtig oder für die betroffenen Bürger vielleicht noch wichtiger ist daher das optische Erscheinungsbild der neu entstehenden Landschaft, die visuell wahrnehmbare Oberflächen- und Landschaftsgestalt. Dazu gehört auch die Gestaltung der vielen Baudetails.

Die Gestalt der vielen Mauern, Böschungen, Auf- und Abtrag, Geländemodellierungen und -anschlüsse, Unterführungen, Lärmschutzmaßnahmen usw. entsteht im allgemeinen auf den Reißbrettern und in den Computern der Ingenieure, meist in Büros weitab vom Geschehen, ohne auf die örtlichen Gegebenheiten einzugehen unter Verwendung vorgegebener technischer Einheitsdetails und Einheitsmaterialien. Die Aggressivität der Bürger gegen technische Bauwerke aus Beton wie Brücken, Unterführungen, Stützmauern usw. wäre vielleicht gar nicht erst entstanden, wenn man diese Elemente mehr mit landschaftsgärtnerischen und weniger mit technischen Mitteln gestaltet hätte.

Wenn nun in und um Stuttgart, übers Neckartal und quer über die Alb eine Hochgeschwindigkeitstrasse gebaut wird, sollten die davon betroffenen Städte und Gemeinden die von den Bahningenieuren erarbeiteten Pläne nicht einfach als gottgegeben hinnehmen, sondern fordern, daß immer eine aus der Örtlichkeit und der Charakteristik der Umgebung heraus entwickelte Gestaltung entsteht.

*Beim S-Bahnbau mit Erfolg
punktuell Landschaftsarchitekten einbezogen*

Daß es beim Bau von Verkehrsanlagen neben reiner Funktionserfüllung auch noch Spielraum für eine dem Bürger zur Erbauung und zum Nutzen dienende Gestaltung gibt, dazu einige Beispiele. Zwei, nämlich der S-Bahnhof in Oberaichen und die Umgehung von Ravensburg, zeigen außerdem, daß es den Betroffenen durchaus möglich ist, einzugreifen und dabei auch Teilerfolge zu erzielen.

Für den S-Bahnhof in Oberaichen an der Strecke zum Flughafen gab es fix und fertige Pläne der Bahn. Dabei war der vorhandene Baumbestand mit u. a. einer großen Platane nicht berücksichtigt, und eine Unterführung war, so wie man es landauf, landab sieht, eingerahmt von drei bis vier Meter hohen Betonmauern. Dies wollte dem Gartenamtsleiter von Leinfelden-Echterdingen nicht so recht gefallen. Er konnte seinen Oberbürgermeister und den Gemeinderat dazu bringen, daß bei der weiteren Planung im Auftrag und auf Kosten der Stadt ein Landschaftsarchitekt mitwirken sollte.

Da war bei der Bahn zunächst großes Lamentieren mit dem Hinweis, daß ein Landschaftsarchitekt nur



Bei der Unterführung am Oberaichener Bahnhof ist der übliche kellerartige, durch Betonmauern abgestützte Abgang durch eine Ausmuldung ersetzt worden. Dort ist durch landschaftlich-gärtnerische Gestaltung anstelle eines nur funktionsgerecht geplanten technischen Bauwerks an einer von vielen begangenen Stelle eine helle und freundliche Anlage entstanden.
(Luz + Partner)

chitekten erlaubt hätten, auch an der Ausformung der Tunnelmünder und der Kragplatte mitzuwirken, und wenn er schon frühzeitiger in das Geschehen einbezogen worden wäre.

Schon durch eine geringe trompetenförmige Erweiterung der seitlichen Begrenzungen wird ein besseres Ineinanderfließen von zwei Freiräumen erreicht, wie das Beispiel der Parkverbindung Killesberg-Wartberg in Stuttgart zeigt. Diese Unterführung mit einer großräumigen Ausmuldung, weiten Öffnungen der Tunnelmünder, wegebegleitenden Steinkanten und Wandverkleidungen und in die Gestaltung integrierte Pflanzung entstand nach einer Skizze des Landschaftsarchitekten in enger Zusammenarbeit mit Architekt und Bildhauer.

Dies ist nicht so selbstverständlich, wie es aussieht: Normalerweise erhält den Auftrag für eine Unterführung der Ingenieur. Gelegentlich, bei etwas höherem Anspruch, wird ein Architekt für die Entwicklung einzelner Baudetails hinzugezogen, und am Schluß holt man einen Gärtner, der mit ein paar Palisaden oder U-Steinen die nicht bewältigten Erdanschlüsse bastelt und das Ganze mit Pflanzung kaschiert. Diese Unterführung Killesberg-Wartberg konnte so nur entstehen, weil sie Bestandteil der Internationalen Gartenbauausstellung der IGA 1993 war.

Aber der größte Teil der Kosten bei einer Unterführung entsteht durch Decken und Wände, die fallen immer an. Ausformungen der Tunnelmünder sind der geringste Anteil. Und selbst wenn dafür

Mehrkosten notwendig würden, sind diese angesichts der Unansehnlichkeit und Bedrückung der meisten Unterführungen immer zu rechtfertigen.

Ein Beispiel für den landschaftsgärtnerischen Umgang mit Verkehr ist der Schwanenplatz in Cannstatt. Dort war es nicht möglich, die Einflüsse des Verkehrs ganz zu eliminieren. Dort hat man aus der Not eine Tugend gemacht und aus allem, aus Masten, Brücken, Straßenbahn, Bodenmodellierung, Gras und Pflanzung ein Gesamtbild geschaffen.

Ein Landschaftsgestaltungsplan sollte der technischen Planung vorgeschaltet werden

Diese gelegentlichen, zum Teil fast zufällig entstandenen Einzelbeispiele sind aber nur punktuell wirksam. Was erreicht werden kann, wenn örtlich Betroffene nicht bereit sind, eine beschlossene Planfeststellung einfach so hinzunehmen, zeigt ein Beispiel aus Ravensburg. Dort haben Oberbürgermeister und Gemeinderat auf die planende Behörde eingewirkt, für die Ausführung einen beschränkten Wettbewerb unter Arbeitsgemeinschaften von Landschaftsarchitekt und Architekt auszuschreiben, mit einem sicher nicht optimalen, aber gegenüber der planfestgestellten Planung optimierten und auch allseits anerkannten Ergebnis.

Um vieles besser und wohl auch billiger wäre es, wenn der Wille zur Gestaltung des visuellen Erscheinungsbildes schon vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens als wichtigster Programmpunkt

formuliert und jeder technischen Planung ein Landschaftsgestaltungsplan vorgeschaltet würde. Wenn eine Verkehrsstrasse nach reiflicher Überlegung als notwendig erkannt und nach demokratischer Willensbildung politisch abgesegnet ist, kann es nicht mehr darum gehen, sie zu verhindern: Reisen, Verkehr, Beweglichkeit ist ein wichtiger Bestandteil menschlicher Kultur. Dann geht es darum, keine Mühen und Anstrengungen zu scheuen, nach der bestmöglichen Streckenführung zu suchen und an die Planung und Ausführung allerhöchste Qualitätsansprüche zu stellen.

Ein Beispiel, was geschieht, wenn man nur verhindern will und deshalb nicht auch Forderungen an eine anspruchsvolle Gestaltung stellen kann, ist der Flughafen Stuttgart in Echterdingen auf den Fildern. Dort waren so gut wie alle Anrainer mit 50 000 Unterschriften gegen die Verlängerung der Start- und Landebahn. Jetzt gibt es zwar einen einigermaßen passablen Zufahrts- und Eingangsreich. Das angrenzende und weitere Umfeld aber ist umgestaltet und für die Bürger für Aufenthalt und Erholung unbrauchbar. Die Ortsverbindung von Plieningen und Bernhausen ist für Fußgänger und Radfahrer unzumutbar.

Beim Flughafen in München entstand innerhalb einer neugestalteten Landschaft ein Aussichtsbereich, der angeblich nach Schloß Linderhof das meistbesuchte Ausflugsziel in ganz Bayern ist. In Stuttgart stehen die Leute am Rand von Bernhausen und beobachten den Flugverkehr von ein paar übriggebliebenen Erdhaufen aus.

Bei den riesigen Gesamtkosten hätten rechtzeitig und nachhaltig vorgetragene Forderungen nach einer großzügigen Landschaftsgestaltung mit in ein Gesamtkonzept eingebundenen Rad- und Wanderwegen, Aussichtspunkten, Brücken über die Autobahn usw. sicher nicht überhört werden können. So hätte durchaus die Chance bestanden, da und dort sogar Verbesserungen gegenüber vorher zu erreichen.

S 21: Städtebau und Grünplanung müssen bei der Planung dieselbe Bedeutung haben

Für den Bereich der Neubaustrecke im Stadtgebiet von Stuttgart, dem sogenannten S 21, besteht neben vielen Eingriffen auch eine Chance der Verbesserung der bestehenden Situation.

Weil der größte Teil der Gleisanlagen unter die Erde kommt, können die Parkanlagen des Grünen U mit dem Rosensteinpark bedeutend erweitert und durch Schaffung von das Tal querenden Alleen und Grünzügen kann eine Vernetzung mit den das Tal umgebenden Grün- und Erholungsräumen und damit eine großzügige Weiterentwicklung der Stuttgarter Garten- und Parklandschaft erreicht werden. Dies setzt aber den eindeutigen Willen voraus, daß die Grünplanung die gleiche Bedeutung und Wertigkeit hat wie der Städtebau.

In einer Stadt wie Stuttgart, deren Erscheinungsbild wie in kaum einer anderen Stadt von Grün geprägt ist, sollte dies eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein. Aber: die Nähe der Parkanlagen ist immer noch nicht Anlaß, deren Weiterentwicklung als ein

Noch großzügiger als die Unterführung in Oberaichen ist die als Unterführung unter der Stresemannstraße in Stuttgart gebaute Parkverbindung Killesberg-Wartberg. Dort gibt es neben einer großzügigen Ausmuldung trompetenförmige Erweiterungen der Tunnelmünder, wegebegleitende Steinkanten und Wandverkleidungen und in die Gestaltung integrierte Pflanzungen. Durch ins Gelände verlaufende Mauern ist das technische Bauwerk mit der Umgebung verzahnt und nicht nur ein im Gelände stehendes Loch. Die Unterführung ist in enger Zusammenarbeit von Landschaftsarchitekt, Architekt, Ingenieur und bildendem Künstler entstanden. (Planungsgruppe IGA 93 mit Dieter Bohnet)



wichtiges Ziel der Stuttgarter Stadtentwicklung zu formulieren, sondern allenfalls eine erfreuliche, den Wert der Grundstücke steigende Nebenerscheinung.

Sinnvoll – und von Regionalplanern und Landschaftsarchitekten vorgeschlagen – wäre es gewesen, als allererstes einen Wettbewerb zur Ausweitung der Freiflächen auszuschreiben und festzulegen, wo man für eine optimale Weiterentwicklung der das Stadtbild prägenden Grünstrukturen und Sichtbeziehungen und aus klimatischen Gründen *nicht* bauen darf. Statt dessen hat als erstes schon eine ganze Reihe von Architekten Gutachten abgeliefert, bei denen sie dieses sensible Gelände als großen Bauplatz benutzten. Es gab schon Studien mit quer im mittleren Schloßgarten liegenden Bahnhofshallen und mit entlang und im Park stehenden Kaufhäusern und Bürogebäuden zur Verlängerung der Königstraße zu einer riesigen Einkaufsmeile.

Die Stellungnahmen, Vorschläge und Forderungen von Verschönerungsverein, Heimatbund und Landschaftsarchitekten haben bei dem inzwischen abgehaltenen Planungswettbewerb zwar eine gewisse Bewußtseinsänderung zugunsten der Parkerweiterung und Durchgrünung der Baugelände gebracht, aber für die Durchsetzung und die weitere Entwicklung – insbesondere wenn es um den Bau des neuen Bahnhofs im Schloßgarten geht – ist eine kritische Begleitung aller an Garten- und Landschaftskultur Interessierten ganz wichtig und notwendig. Auch bei der Planung und beim Bau der Neubautrasse zum Neckar und über die Alb muß das Eingehen auf die Landschaftsstruktur und die Topo-

graphie genauso wie in der Stadt wichtigstes Ziel sein. Diese unser Landschaftsbild in starkem Maß beeinflussende Baumaßnahme darf nicht nur nach den üblichen technischen Abläufen und Maßstäben abgewickelt werden. Bei den Neubaumaßnahmen müssen sowohl als Ganzes als auch im Detail höchste, über die reine Funktionserfüllung hinausgehende Qualitätsansprüche an die Gestaltung des neu entstehenden Erscheinungsbildes gestellt werden. Dies gilt für Stützmauern, Lärmschutz, Unterführungen, Bodenmodellierungen bei Auf- und Abtrag, Wiederherstellung verlorengegangener Ortsverbindungen und Sichtbeziehungen.

Neben den notwendigen, normalen, aus der Örtlichkeit heraus entwickelten Einbindungen der Neubaumaßnahme in die umgebende Landschaft gibt es sicher auch Bereiche, wo es zu völligen Neugestaltungen kommen kann und muß. Bei der derzeitigen Umstrukturierung unserer Landschaft – Abnahme der intensiven Landwirtschaft, Zunahme von Industrie, Gewerbe und Verkehr – könnte da und dort auch an die Entwicklung neuer Landschaftsstrukturen gedacht werden. Auch bei der Suche nach sinnvoller Verwendung des überschüssigen Aushubmaterials sollten gestaltende Bodenmodellierungen z. B. als Ziel-, Aufenthalts- und Aussichtspunkte überlegt werden.

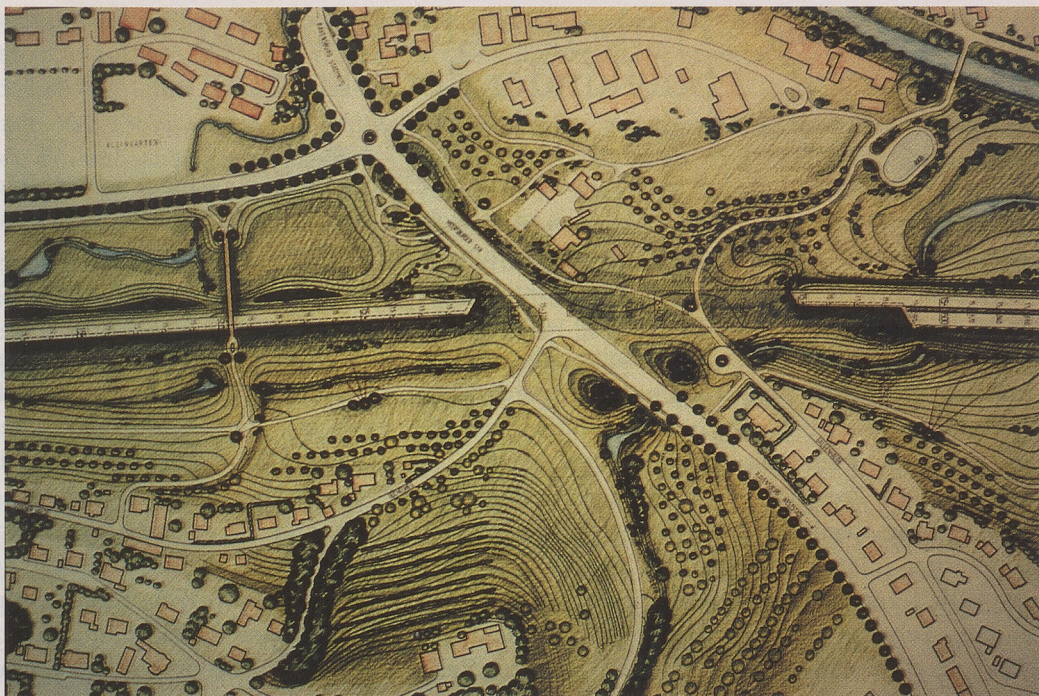
*Qualitätsvolle Landschaftsgestaltung
muß nicht teurer werden*

Das Argument der Kosten darf dabei keine Rolle spielen. Eine Landschaftsgestaltung mit land-



Das übliche Bild vieler Unterführungen: von Betonmauern eingerahmt, dunkel und bedrückend.

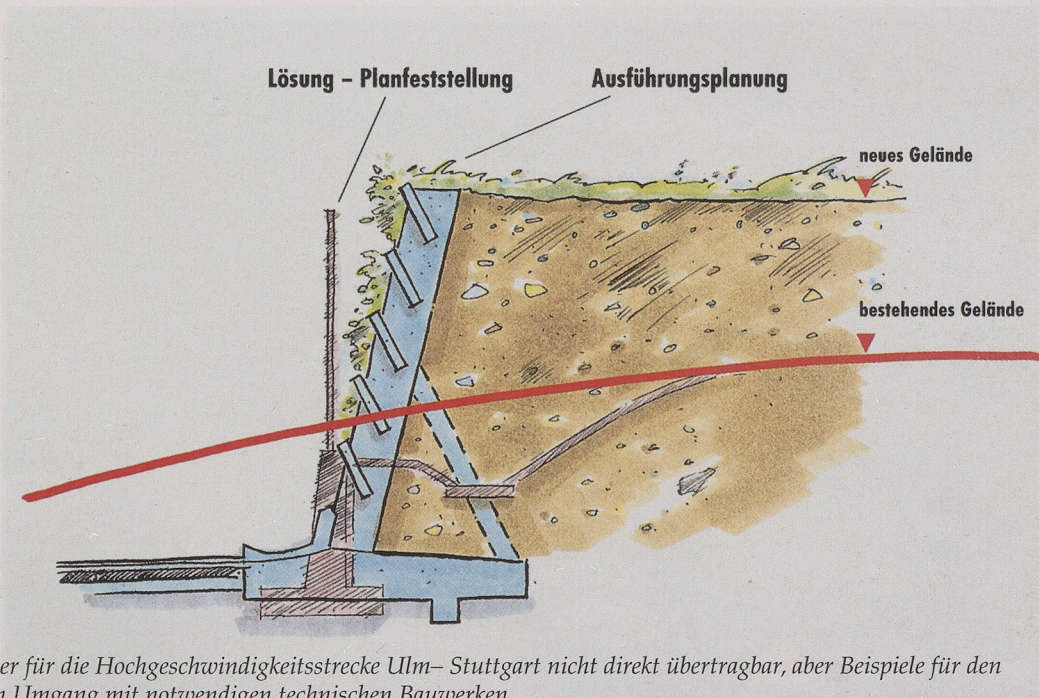
Querung B 30/
Meersburger Straße
Umgehung Ravens-
burg: Über die zwei-
fellos notwendigen,
rein ingenieurmäßi-
gen Überlegungen
hinaus bedarf es einer
frühzeitigen Planung
und Darstellung des
räumlichen Endzu-
standes im größeren
Zusammenhang.



schaftsgärtnerischen Mitteln ist nicht teuer, sondern manchmal sogar billiger als eine rein technische. Notwendig ist die frühzeitige Mitwirkung von phantasievollen, kreativen und kompetenten Gestaltern im ganzen Planungsprozess. Und selbst wenn an ausgesuchten Punkten zum Nutzen und Wohlbefinden der Bürger ein das normale Maß übersteigender Aufwand vorgeschlagen wird, so ist dieser bei der Einmaligkeit und Größe der Baumaßnahme sicher gerechtfertigt, vor allem wenn man ihn in Relation zu den Gesamtkosten sieht.

Dies alles wird aber nur möglich, wenn möglichst viele Beteiligte – Bürgermeister, Gemeinderäte, interessierte Gruppierungen usw. – die Forderungen des Schwäbischen Heimatbundes unterstützen und mit eigenen, auf die Örtlichkeit bezogenen Forderungen ergänzen. Die Beispiele Oberaichen und Ravensburg sind ganz auf Initiative der Betroffenen entwickelt worden und sollten als wichtige Beiträge zum Erscheinungsbild unseres Landes Schule machen.

Schema-Schnitt:
Unter Umständen sind zunächst größere Eingriffe im Interesse einer angemessenen Endgestalt zulässig, weil große Maßnahmen oft eines längeren «Abfederungsweges» bedürfen. In diesem Fall das Ersetzen einer 8 m hohen Lärmschutzwand mit belassenem Gelände durch eine Stützmauer mit der Auffüllung des dahinterliegenden Geländes.



Diese Beispiele sind sicher für die Hochgeschwindigkeitsstrecke Ulm– Stuttgart nicht direkt übertragbar, aber Beispiele für den landschaftsgärtnerischen Umgang mit notwendigen technischen Bauwerken.