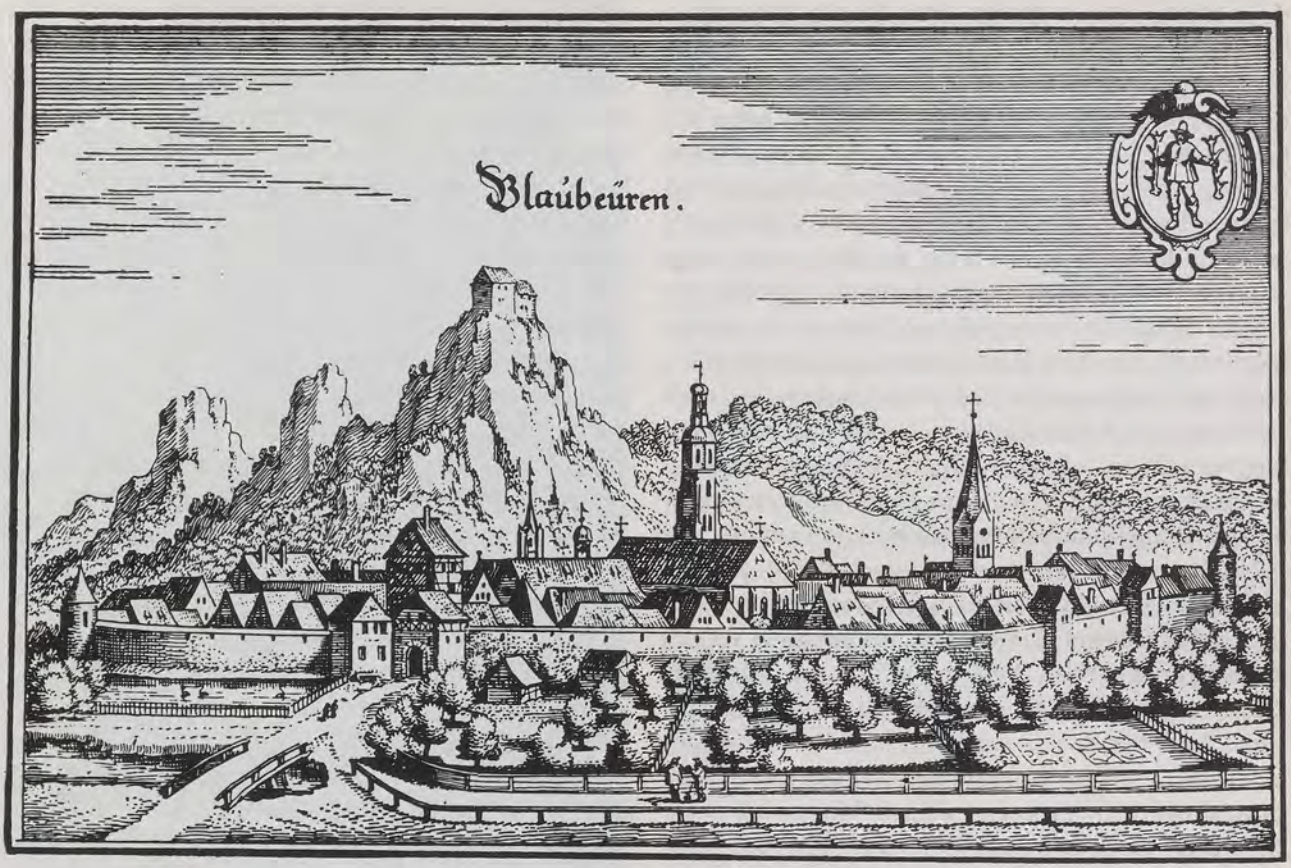

Altstadtsanierung und Verkehrsplanung in Blaubeuren

Karl Zepf

Bei den ESSLINGER TAGEN 1977 führte AUGUST GEBESSLER, der Präsident des Landesamtes für Denkmalpflege, Blaubeuren an als Beispiel für die Gefährdung ganzer Stadtlandschaften durch Verkehrsbelastung (vgl. SCHWÄBISCHE HEIMAT 1977/4, Seite 283). Inzwischen ist das Ende der ärgsten Belastung für Blaubeuren abzusehen: die Umgehungsstraße wird gebaut. Hier schildert nun KARL ZEPF, Bürgermeister von Blaubeuren 1960–1978, die Voraussetzungen und Konsequenzen der für Blaubeuren entwickelten Planungen. (Anmerkung der Redaktion)

Um das Jahr 1080, als die Grafen von Tübingen neben der Blauquelle, dem sog. «Blautopf», ein Benediktinerkloster stifteten, gab es weder ein Dorf noch eine Stadt Blaubeuren. Damals waren nur zwei oder drei Bauernhöfe hier vorhanden sowie einige Mühlen an der Blau und an der Aach, in denen für die Bauern von der wasserarmen Albhochfläche das Getreide gemahlen wurde. Der Bau des Klosters, das in der damaligen Zeit zentrale Bedeutung auch für das weltliche Leben hatte, begünstigte dann den Zuzug von Handwerkern und Handelsleuten. So entwickelte sich bald außerhalb des ummauerten Klosterbereichs auch eine weltliche Siedlung.

Blaubeuren mit seinen Burgen Hohengerhausen, Ruck und Blauenstein sollte dann nach dem Untergang des Hohenstauferreiches in der sog. kaiserlosen, der schrecklichen Zeit (1254 bis 1273) nach dem Willen seiner Gebietsherren, der Grafen von Tübingen, ein befestigter Eckpfeiler in deren Herrschaftsbereich sein. Deshalb gewährten sie dem Dorf manche Hilfe, ließen Wehrtürme und eine Stadtmauer mit Wall und Graben auch um die weltliche Siedlung bauen und erhoben schließlich im Jahr 1267 Blaubeuren zur Stadt, als es durch Heirat von den Tübingern an die Grafen von Helfenstein fiel. Mehr als 700 Jahre sind seither vergangen. Kein Krieg und kein größerer Brand haben jemals die Stadt zerstört. Die Grundzüge der damaligen baulichen Planung und Gestaltung sind noch heute deutlich sichtbar. Die um die Stadt gebaute Mauer zwang fast 500 Jahre lang die Einwohner dazu, eng zusammenzurücken und ihre Häuser in geschlossener Bauweise zu erstellen. Abgesehen von der Durchfahrtsstraße, der heutigen Markt- und Karlstraße, und dem Marktplatz ist sehr wenig Fläche für den damaligen

innerstädtischen Verkehr mit Pferdefuhrwerken ausgewiesen worden. Auch an der Stadtkirche ließ man nur den absolut notwendigen Raum neben dem dort angelegten Friedhof zu. Viele bauliche Anlagen sind inzwischen verändert, dabei verbessert oder verunstaltet worden. Geblieben ist jedoch ein schutzwürdiges Gesamtbild unserer Altstadt. Es entstand besonders durch die geschlossene Raumwirkung der Giebelhäuser beiderseits der Straßen in der Altstadt und ihrer seitlichen Gassen, durch den Marktplatz mit dem Rathaus und den Bürgerhäusern, die Stadtkirche und das Hospital sowie durch zahlreiche Fachwerkhäuser. Dieses Bild soll nach Möglichkeit auch in der Zukunft erhalten bleiben.

In zunehmendem Maße sind jedoch innerhalb der letzten zehn Jahre viele deutsche Familien aus der Altstadt ausgezogen, zum Teil nach der Verwirklichung eigener Bauabsichten am Stadtrand oder in den benachbarten Ortschaften, mehr noch wegen dem unerträglichen Verkehrslärm und dem verminderten Wohnwert in zahlreichen Altstadthäusern. Auffallend viele Ausländerfamilien aus südlichen Ländern sind daraufhin in die freigewordenen Wohnungen mit ihren niedrigen Mieten eingezogen. Wer durch die Straßen unserer Altstadt geht, kann leider oft feststellen, daß es Gebäudeeigentümer gibt, die in ihren alten Häusern keine Instandsetzungen mehr durchführen, weil keine Rendite mehr gegeben ist. Der zunehmende Verfall einzelner Gebäude und damit die Beeinträchtigung des Gesamtbilds der Altstadt zeichnet sich schon an manchen Stellen deutlich ab. Hier muß Einhalt geboten werden, wenn die Altstadt noch gerettet werden soll. Um den Wohn- und Geschäftswert in den Häusern zu erhalten bzw. wieder herzustellen, ist die weitgehende Entlastung der Innenstadt vom Verkehr erste Voraussetzung. Gleichzeitig muß eine durchgreifende Instandsetzung bzw. Sanierung vieler Wohn- und Geschäftshäuser mit zinsverbilligten staatlichen Darlehen angestrebt werden.

Im Zuge einer solchen Sanierung ist hier nicht beabsichtigt, ganze Straßenzüge abzubrechen. Auch der Verkehrsplan von PROF. SCHÄCHTERLE (Neu-Ulm) sieht keine radikalen Maßnahmen dieser Art vor, denn der von ihm geplante Verkehrsring liegt, abgesehen von zwei zum Abbruch vorgesehenen Gebäuden, außerhalb der Altstadt.

Dennoch ist Blaubeuren, was die Schutzwürdigkeit seiner Gebäude anbetrifft, bei realistischer Betrachtung weder mit Dinkelsbühl noch mit Rothenburg

Das Luftbild läßt deutlich erkennen, wie wenig Raum in und um Blaubeuren dem Verkehr bleibt: vom Kloster ausgehend hat sich die ältere Bebauung bis an den Rand des Talgrundes (und der alten Markung) geschoben, steile Hänge und jüngere Bebauungen bedingen weitere Engpässe. Foto: Stuttgarter Luftbild Elsäßer & Co. (Freigabe Nr. 9/17827)

Im eng gezogenen Ring der Stadtmauer bestimmen nah aneinander gerückte Häuser und enge Gassen das Stadtbild, auch der Stadtkirche ließ man nur knappen Raum. (Foto: Archiv Blaubeuren)

ob der Tauber zu vergleichen, wo eine ganze Altstadt konserviert werden kann. Wir maßen uns eine solche Bedeutung nicht an. Hier können nur einzelne denkmalgeschützte Bauwerke konserviert werden, im übrigen müssen wir den Hausbestand regenerieren. Dabei sollen die Eigentümer den Wohn- und Geschäftswert ihrer Häuser nicht nur durch Verbesserung der sanitären und sonstigen Verhältnisse im Innern erhöhen, sondern wir müssen ihnen auch baurechtlich die Möglichkeit geben, ihre Häuser an den Außenseiten zu verändern. Denn werden zu viele Verbote und zu kostspielige Auflagen erteilt, besteht die Gefahr, daß ein Eigentümer von der Sanierung seines alten Gebäudes ganz Abstand nimmt und vollends jegliches Interesse an seinem Haus verliert. Viele Bauherren und Architekten wollen z. B. die Grundrisse der einzelnen Häuser heute zweckmäßiger gestalten. Eine nicht mehr in die Tiefe, sondern in die Breite gegliederte Raumordnung wurde im Zuge von Umbau- oder Erneuerungsmaßnahmen immer wieder angestrebt, oft verbunden mit dem Verlangen, die Häuser dann nicht mehr mit der Giebel-, sondern mit der Traufseite entlang der Straße stellen zu dürfen. In Straßen, wo bisher schon alle Gebäude mit der Giebelseite zur Straße standen, ließen wir keine Änderungen dieser Art zu, in anderen Straßen haben wir uns solchen Wünschen nicht ganz verschließen können, weil mit baurechtlichen Verboten oft die Gefahr verbunden ist, daß der Eigentümer von seinem Bauvorhaben Abstand nimmt und das Haus dann dem Verfall und Ausländern zur «Abwohnung» überläßt. Zur Wahrung des sonstigen Charakters unserer Altstadt haben wir uns bei Bauherren und Architekten noch besonders um Stilgefühl beim Anbringen von Edelputzen bemüht und manchen Gebäudebesitzer auch überzeugen können, daß z. B. polierte Fenstersimse, sprossenlose Verbundfenster ohne Läden, Werbeschilder nach Einheitsmuster der Lieferfirmen nicht an sein Gebäude passen.

Eine sehr wesentliche Veränderung der Lebensver-

Nicht die beschauliche Idylle vergangener Jahrhunderte gilt es zu erhalten, sondern das Charakteristische der Stadt. Manches Kulturdenkmal kann und muß konserviert werden: *im übrigen müssen wir den Hausbestand regenerieren.* (Foto: Archiv Blaubeuren)

Unmittelbar vor dem Rathaus: die Durchgangsstraße. Da bleibt nicht einmal ein normaler «Bürger»steig – von einem Rathaus- oder Marktplatz als Zentrum der bürgerlichen Gemeinde ganz zu schweigen.

hältnisse in der Altstadt hat jedoch der Verkehr bewirkt. Seit CARL BENZ und GOTTLIEB DAIMLER vor 92 Jahren den ersten Kraftwagen mit Benzinmotor hergestellt haben, sind inzwischen Millionen Fahrzeuge gebaut worden, die heute auf den Straßen der Bundesrepublik fahren. Ihre Zahl soll sich nach Meinung der Marktforscher in den nächsten Jahren noch weiter erhöhen. Erst dann soll eine gewisse «Sättigung» erreicht sein.

Schon seit Jahren sind durch den Straßenverkehr in Blaubeuren unmögliche Zustände entstanden. Die engen Altstadtstraßen sind mit parkenden Autos vollgestopft, an denen vorbei der Fußgänger- und der Einbahnverkehr der Kraftfahrzeuge mit fortgesetzten Behinderungen stattfinden. Außerdem ist es oft lebensgefährlich, auf den sehr schmalen Gehwegen entlang der Hauptdurchfahrtsstraße innerhalb der Altstadt zu gehen: Wer einem entgegenkommenden Fußgänger ausweichen will, muß dazu meist – wenn auch nur für ein paar Schritte – den Gehweg verlassen und gerät in die Gefahr, von einem Kraftfahrzeug erfaßt und verletzt zu werden. Auch der bisherige Schwerlastverkehr, insbesondere mit Zementsilo- und Sandfahrzeugen in der Karl- und Marktstraße, verbunden mit den Verkehrsgefährdungen und Behinderungen, dem Lärm, den Erschütterungsschäden sowie der Verschmutzung der Gebäude kann kein Dauerzustand sein. Die staatliche Straßenbauverwaltung will nun zur Freude unserer Bürger noch in diesem Jahr mit dem Bau einer Umgehungsstraße beginnen. Das 26-Millionen-Vorhaben ist inzwischen in das 16-Milliarden-Programm der Bundesregierung aufgenommen worden. 15 Jahre lang hat sich die Stadtverwaltung bei allen maßgebenden Personen und politischen Organen in Ulm, Tübingen, Stuttgart und Bonn darum bemüht.

Um die Voraussetzungen für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu schaffen, hat der Gemeinderat den international anerkannten Verkehrsplaner PROF. SCHÄCHTERLE aus Neu-Ulm im Jahr 1963 beauftragt, ein Verkehrsgutachten zu fertigen. Seine daraufhin vorgelegten Unterlagen, in der Bürgerschaft «Schächterle-Plan» genannt, sehen vor, daß neben dem Bau einer Umgehungsstraße, auf der der überörtliche – insbesondere der Schwerlastverkehr – an der Stadt vorbeigeführt wird, zur Verbesserung der Lage im innerstädtischen Verkehr ein Verkehrsring um die Altstadt hergestellt werden soll. Er soll aus einer noch zu bauenden Straße (Nordtrasse) bestehen, die von der Bundesstraße beim Gasthaus «Lamm» abzweigt, dann entlang eines Teilstücks der Lindenstraße verläuft, hinter dem früheren Oberamtsgebäude vorbeiführt, die Klosterstraße kreuzt, von dort aus hart nördlich an der Klostermauer und der Spitalmühle entlang verläuft und dann in die Straße «Auf dem Graben» einmündet, wo die Stellplätze für Pkw und Omnibusse der jährlich rd. 400 000 Kloster- und Blautopfbesucher bereits hergestellt wurden. Der andere Teil des Ringes soll durch die Bergstraße (Einbahnverkehr in Nord-Süd-Richtung), ein Teilstück der Weilerstraße und die Straße «Auf dem Graben» gebildet werden. Bis auf die sog. Nordtrasse ist dieser Ring einschließlich Stellplätze bereits vorhanden.

Nach dem Bau der Umgehungsstraße und des restlichen Teilstücks des Verkehrsringes um die Altstadt

soll dann ein wesentlicher Teil des heute die Innenstadt durchfahrenden Verkehrs auf diese Altstadtränder verlagert werden und uns in die Lage versetzen, in der engen Altstadt das Einbahnstraßensystem noch wesentlich zu verbessern und auch eine verkehrsfreie Fußgängerzone im Bereich zwischen Marktplatz und Stadtkirche anzulegen. Sämtliche Einbahnstraßen werden dann mittelbar oder unmittelbar in den Verkehrsring münden.

Ich habe diesen Verkehrsplan von PROF. SCHÄCHTERLE in den zurückliegenden Jahren einigen allgemein anerkannten Fachleuten mit der Bitte um Stellungnahme vorgelegt. Stets wurde mir sinngemäß erklärt, daß unter den gegebenen Umständen kaum eine wesentlich bessere Lösung möglich sei. Der Plan sei in seinen Grundzügen verkehrswissenschaftlich fundiert. Einzelheiten könne man an der oder jener Stelle vielleicht noch anders lösen. Jedoch würden solche Änderungen die Grundzüge der Gesamtplanung von PROF. SCHÄCHTERLE nicht berühren. Wenn diese Verkehrsplaner sagten, unter den gegebenen Umständen sei in Blaubeuren kaum eine bessere Lösung möglich, so meinten sie die Lage der Stadt im engen Talkessel, umrahmt von bewaldeten Steilhängen, Landschaftsschutz- und Wasserschutzgebieten, der Klosteranlage, dem Blautopfgebiet sowie dem in der Nachkriegszeit entstandenen Schul- und Sportzentrum auf den früheren Bleichwiesen – alles Gegebenheiten, die jede Planung, ob sie so oder anders aussehen mag, wesentlich bestimmen. Eine in jeder Hinsicht ideale Lösung wird es hier praktisch nicht geben können.
Die bis jetzt bekannt gewordenen Meinungen aus der Bürgerschaft zum «Schächterle-Plan» bewegen sich von einer Anerkennung über kleine Änderungswünsche bis zu einer radikalen Ablehnung. Auch eine noch großzügigere Lösung ist schon vorgeschlagen worden. Noch kein Kritiker hat aber – trotz wiederholter Aufforderung – einen – in den Grundzügen wesentlich anderen, dabei auch finanziell realisierbaren – Gegenvorschlag gemacht, der zu einem gleichen oder noch größeren Erfolg bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme führen würde. Betrachtet man die Verkehrspläne anderer Städte, so kommt man zu dem Ergebnis, daß auch die dor-

Im Zuge der innerstädtischen Verkehrsberuhigung soll der Klosterbezirk völlig befriedet werden. Alle Omnibusse und Personenwagen der Besucher finden außerhalb genügend Parkflächen und müssen dort abgestellt werden. Unbeeinträchtigt von sich drängenden und bedrängenden Fahrzeugen sollen Kloster und Blautopf sich in angemessener Weise dem Besucher darbieten, der sich ihnen wieder als Fußgänger nähert.

tige Planung im Prinzip die zwei gleichen wesentlichen Faktoren wie in Blaubeuren enthält: Vorbeiführung des überörtlichen Verkehrs an der Stadt und Verlagerung des innerstädtischen Verkehrs auf einen oder zwei Verkehrsringe. Nur Großstädte können heute daran denken, den Schienen- und Autoverkehr unter die Erde zu verbannen und eine reine Trennung der Verkehrsteilnehmer entsprechend ihren unterschiedlichen Funktionen vorzunehmen (reine Fußgängerbereiche und Bereiche für andere Zwecke).

Von Gegnern des «Schächterle-Plans» ist befürchtet worden, die Planung beeinträchtige die Romantik der Altstadt. Besonders die Trennung von Kloster und Altstadt durch eine neue Straße sei schlecht. Dazu ist zu sagen: Im Kloster- und Blautopfbereich streben wir ebenfalls in erster Linie eine Verkehrsberuhigung an. Besonders der «Blautopf» soll in seiner natürlichen Eigenart und Schönheit erhalten bleiben; und auch der Klosterbereich, besonders jene Bauteile, die als Denkmal spätmittelalterlicher Kunst gelten, sollen weiterhin baulich gepflegt werden. Die Besucher beider Sehenswürdigkeiten wollen wir vielmehr durch diese Verkehrslenkung veranlassen, ihre Kraftfahrzeuge auf den Plätzen im Grabengebiet oder ostwärts der Klostermauer abzustellen und zu Fuß Kloster und Blautopf aufzusuchen. Dies wirkt der Gehfaulheit mancher Zeitgenossen entgegen und ermöglicht ihnen ein beschauliches Wandern durch diese Anlagen und durch die Stadt. Der Eigenart von Kloster und «Blautopf» kann dies nur dienlich sein. Die Leitung der evang. Seminarstiftung in Stuttgart hat auch von Anfang an diese erheblichen Verbesserungen erkannt, die in der neuen Planung für den Klosterbereich enthalten sind, der künftig nur noch von den dortigen Bewohnern befahren werden darf. Deshalb hat sie schon bei der ersten Besprechung dem Verkehrsplan grundsätzlich zugestimmt und inzwischen ihre Zustimmung im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens erneuert. Altstadt und Klosterbereich werden durch die Verkehrsplanung nicht in «seelenlose» Einzelteile zerschnitten, wie einige Kritiker meinen. Im übrigen würde sich nach Herstellung der Nordtrasse und Bau einer Mauer entlang deren nördlicher Grenze die Klosteranlage und die Stadtmauer mit ihrem Wehrgang auch von Süden aus dem Beschauer erstmals zeigen. Nebenbei erlaube ich mir noch die Anregung: Die Klosteranlage könnte noch wesentlich schöner sein, wenn sie nach landschaftsgärtnerischen und nicht überwiegend nach kleingärtnerischen Gesichtspunkten angelegt bzw. genutzt würde. Auch in bauästhetischer, denkmalpflegerischer Sicht könnte dort noch manches getan werden, um die Gesamtanlage bei Trennung von der Altstadt durch die Nordtrasse in ihrer Geschlossenheit stärker herauszustellen. Denn die Freistellung des ummauerten Klosterbereichs von der Altstadt durch die Nordtrasse würde erst ihre Geschlossenheit und Einheit für jedermann sichtbar werden lassen.

Die Klosteranlage könnte noch wesentlich schöner sein, wenn sie nach landschaftsgärtnerischen und nicht überwiegend nach kleingärtnerischen Gesichtspunkten angelegt würde.

Wiederholt ist von Kritikern dieser Planung der Meinung Ausdruck gegeben worden, die Umgehungsstraße sei zwar notwendig, jedoch solle die sog. Nordtrasse nicht gebaut werden, denn sie sei nach dem Bau der Umgehungsstraße nicht mehr erforderlich. Bei dieser Beurteilung werden m. E. zwei wesentliche Faktoren verkannt:

1. Nach dem Bau der Umgehungsstraße wird sich die Zahl der Kraftfahrzeuge, welche die Innenstadt bisher durchfahren haben, nicht so stark vermindern wie viele annehmen. Der Schwerlastverkehr

wird zweifellos wesentlich zurückgehen. Was aber einerseits an Verkehrsteilnehmern im Rahmen des überörtlichen Verkehrs dann ausbleibt, wird andererseits aufgewogen werden durch die angekündigte Zahl der in den nächsten Jahren noch neu zur Zulassung kommenden Kraftfahrzeuge, so daß im ganzen gesehen keine entscheidend ins Gewicht fallende Minderung des Verkehrsaufkommens erfolgt.
2. Wenn wir den Bau der Nordtrasse unterlassen, ist eine wesentliche Verbesserung des Einbahnstraßensystems und auch die Schaffung einer autofreien Zone in der Innenstadt nicht möglich, und die derzeitige Verkehrssituation in der Altstadt wird unbefriedigend bleiben; und das bedeutet: weiterhin mit Kraftfahrzeugen verstopfte Altstadtgassen, Behinderungen und Gefährdungen, Lärm, Erschütterungen und Verschmutzungen fast wie eh und je, mit allen Nachteilen für den Hausbestand und seinen Wohn- und Geschäftswert.
Ich bin mir darüber im klaren, daß der erforderliche Erwerb und Abbruch von fünf Gebäuden nicht einfach ist. Jedoch werden seit einigen Jahren in fast allen Städten der Bundesrepublik sehr einschneidende verkehrsbauliche Maßnahmen durchgeführt. In den großen Städten sind es oft mehr als hundert Häuser, die dabei zum Opfer fallen. Fast überall ist es bisher gelungen, diese Vorhaben auszuführen. In der Stadt Metzingen, die zwar um ein Drittel größer als Blaubeuren ist, wurden vor rd. zwölf Jahren ca. 26 Häuser im Zuge einer Verlegung der Bundesstraße Nr. 28 abgebrochen. Die staatliche Straßenbauverwaltung und die Stadt Metzingen zusammen haben dieses Problem m. W. zur Zufriedenheit der Betroffenen gelöst. Ich bin der Meinung, daß es auch in Blaubeuren gelingen sollte, mit den wenigen Gebäudeeigentümern, die hier betroffen sind, in individuellen Verhandlungen eine Lösung zu finden. Diese Verhandlungen zu torpedieren, kann nicht Sinn und Zweck einer Bürgerinitiative sein. Denn der Abbruch eines alten Gebäudes muß nicht in jedem Fall mit einem Wertverlust für dessen Eigentümer gleichgesetzt werden. Die Stadt will die Gebäudeeigentümer gut entschädigen. «Vergolden» kann sie die zum Abbruch kommenden Gebäude allerdings nicht. Dies könnte auch gegenüber der Allgemeinheit nicht verantwortet werden.
Manche Bürger unserer Stadt, die mit dem seitherigen Zustand von Jugend an vertraut sind, meinen, es müßte alles ewig so bleiben und in der Altstadt dürfe kein Stein vom andern getrennt werden. Ich möchte nicht behaupten, daß ihre Haltung Ausdruck einer Rückschrittlichkeit ist. Ich rechne sie vielmehr einer heimatlichen Verbundenheit zu. Stillstand bedeutet aber Rückschritt. Die Zeit der Pferdefuhrwerke, in der unsere Stadt vor 700 Jahren angelegt wurde, ist vorbei. Die Motorisierungswelle hat viele erfaßt und wird noch mehr Menschen zum Kauf eines Kraftwagens veranlassen. Die sich daraus ergebenden Probleme muß die Stadt lösen. Nicht der Gemeinderat und die Stadtverwaltung wollen die Altstadt und ihre Romantik zerstören. Der moderne Verkehr wird sie zerstören und ihre Bürger weiterhin belästigen und gefährden, wenn wir ihn nicht zweckmäßig lenken.

Unterm Rad: Maulbronn*

Wolfgang Irtenkauf

Die wohl bekannteste literarische Schilderung des einstigen Zisterzienserklosters Maulbronn verdanken wir HERMANN HESSE. Mit ihr wird das 3. Kapitel einer Erzählung eingeleitet, die als Schlüsselwerk für die Schwierigkeiten eines jungen Mannes gilt, der weder mit sich noch mit seiner schulischen Umwelt zurechtkommt. Hans Giebenrath, die Hauptfigur des Romans, ist HERMANN HESSE, der in seiner Maulbronner Seminarzeit sich «Unterm Rad» fühlte. Der mit «entzückend, schön, innig, graziös, kräftig, edel» umschriebenen Welt einer fernen Klostervergangenheit wird dann das «Scheinleben» der Gegenwart, das heißt des ausgehenden 19. Jahrhunderts, gegenübergestellt: *Im Nordwesten des Landes liegt zwischen waldigen Hügeln und kleinen, stillen Seen das große Zisterzienserkloster Maulbronn. Weitläufig, fest und wohl erhalten stehen die schönen alten Bauten und wären ein verlockender Wohnsitz, denn sie sind prächtig, von innen und außen, und sind in den Jahrhunderten mit ihrer ruhig schönen, grünen Umgebung edel und innig zusammengewachsen. Wer das Kloster besu-*

* Überarbeitete Fassung einer Sendung des Süddeutschen Rundfunks Stuttgart