

# Schnitt ins Herz?

Zum Thema Ludwigsburg

Von Walter Kittel

Bei der lebhaften Erörterung über die im Gang befindliche Umgestaltung unserer Städte, welche sich in früher kaum geahntem Umfang und mit beängstigender Geschwindigkeit vollzieht, nennt man oft die historische und kulturelle Mitte einer Stadt ihr Herz. Das zeigt, daß man das Leben und auch das Wachstum der menschlichen Siedlungen bewußt oder unbewußt mit organischen Vorgängen in Beziehung setzt. Der Vergleich ist sicher richtig, aber er wird oft nicht zu Ende durchgedacht, deshalb geschehen da und dort Dinge, die das Herz einer Stadt überlasten, in Gefahr bringen oder geradezu zerstören. Herztod, Herzinfarkt ist also auch ein Problem des Städtebaues geworden!

Lassen sich Adern beliebig erweitern, wenn immer stärkeres Leben im Herzen einer Stadt pulsieren will? Verlangt der größere Organismus nicht ein größeres Herz? Oder müssen wir uns nicht – nun bewußt auf das sinnlos werdende weitere Ausmalen des Bildes verzichtend – ein größer werdendes Stadtbild mit mehreren Zentren vorstellen und schaffen, mit einem neuen Geäder für die neuen, neuwachsenden Pulsströme?

Wenn wir die Bestandteile des Herzraumes der Städte betrachten, so sind es fast immer dieselben: Rathaus und Kirche, jeweils mit zugehörigen Plätzen, oft auch räumlich einander zugeordnet und mit Märkten und Friedhöfen den verschiedensten Stufen und Betätigungen des Lebens dienend. Häufig fügt sich dazu Burg und Schloß, wenn nicht sogar hierin der Anfang und Grund zur größeren Siedlung lag. Auch zu ihnen gehören meist Freiräume zunächst mit Sicherheitsaufgaben, bald aber auch mit dem Zweck von Repräsentation und Schmuck. Fast in jeder Stadt wirkt seit etwa 100 Jahren auch der Bahnhof in das Gefüge des Herzbezirkes hinein. Zu bestimmter Zeit setzte sich das Bestreben durch, mehrere kleine Bahnhöfe, die sozusagen einzelne Endpunkte von Schienenwegen in die Umgebung hinaus waren, zum „Zentral“- oder „Haupt“-Bahnhof zusammenzufassen. In unserem Land wurde diese Tendenz durch das Übergewicht der staatlichen

Bahnen besonders gefördert. So sind die Bahnhöfe und ihre Vorplätze zu ganz bevorzugten Sammelpunkten des Verkehrs geworden.

Die Straßen und Plätze alter Zeit waren in der Regel dem Organismus sinnvoll eingepaßt und erfüllten jahrhundertlang ihre Aufgabe bestens, doch es gibt auch frühe Beispiele dafür, daß sie wegen Überlastung und Überwucherung unbrauchbar geworden, verlassen oder durch neue ersetzt wurden. Wie unglücklich oft die sich rasch erweiternden Bahnanlagen in den Städteorganismus eingriffen und ihn förmlich zerschnitten, ist bekannt.

In all diesen alten Stadtmitten entstand und entsteht nun für unsere Zeit das neue Problem durch den ungeheuer anwachsenden Straßenverkehr – mit und ohne Schiene. Es ist noch nirgends befriedigend und auf die Dauer gelöst. Man möchte eher sagen: Die meisten „Lösungen“ haben unglückliche Zerschneidungen organisch gefügter Stadtmitten ergeben. Besonders schlimm wird es, wenn die Leerräume früherer Marktplätze, Kirchplätze, Schloßplätze, Parkanlagen, Friedhöfe, weil sie in Ebenen oder Tälern liegen, Zug um Zug vom Innenstadt- und Durchgangsverkehr überschwemmt werden, so daß Begrädnungen und Verbreiterungen notwendig werden, welche die Gliederung, den städtebaulichen Reiz und die verhältnismäßige Ruhe und Maßstabbedingtheit dieser Räume Schritt für Schritt aber unrettbar zerstören. Bestenfalls schauen dann die Rathäuser, Kirchen und andere Baudenkmäler und die Standbilder großer Männer auf die fragliche Ruhe von Dauerparkplätzen herab, die bei besonderen Anlässen mit Mühe und Not und Polizei für einen halben Tag ihrer eigentlichen Bestimmung wieder zurückerobert werden müssen.

Es gibt wohl einige Sonderfälle, die dem großen Fahrzeug-Ansturm auf die Dauer standhalten können durch ihre topographisch extreme Lage auf Felskuppen, Landzungen oder echten Inseln. Das gilt zum Beispiel für die Altstadt von Edinburg, für die Akropolis, für einige Plätze in Venedig und Stockholm, für Lindau oder Rapperswil. Aber schon die wunder-

schöne Mitte von Bern ist durch die Längsstraße schwer beeinträchtigt, welche das Altstadt-Plateau über der großen Aareschleife in ganzer Länge durchschneidet. Mit gewissen Einschränkungen könnte man aus unserer engeren Heimat u. a. die Marktplätze und Kirchenterrassen von Hall und Herrenberg, Stadt und Schloß Kirchberg a. d. J. und die Zone zwischen Rathaus, Stadtkirche und Schloß in Tübingen als Innenstadtzonen anführen, die sich durch ihre topographische Lage dem raschfließenden Massenerverkehr sozusagen bewußt verweigern. Es wäre reizvoll, weitere Beispiele zu nennen und ihnen die Fälle anzufügen, wo es gelungen ist, beim Neuaufbau nach dem Krieg wenigstens kleinere Zonen innerstädtischer Freiräume zu erhalten oder neu zu gewinnen. Fußgängerzonen in Kassel, Essen, Kiel, Hannover und München wären zu erwähnen, und Stuttgart wäre wegen der gut gelungenen Verbindung von Anlagen und Schloßgarten und wegen der Schulstraße zu rühmen. Doch ebenso wäre zu bezweifeln, ob es wirklich notwendig und sinnvoll war, in dieser Stadt die Altstadt-Rathaus-Zone und die Schloßzone, welche erst zusammengenommen das eigentliche alte – ach so kleine – Stuttgarter Herzstück darstellen, durch den Planiedurchbruch zu zerschneiden. Große Bedenken sind ja schon während der Entwurfsbearbeitung aufgetreten. Nun ist das Werk im Gang, und jahrelange Vorbereitungen sind selbstverständlich nicht mehr rückgängig zu machen. Aber es erscheint sinnvoll, an diesem Beispiel darauf hinzuweisen, was einer anderen Stadt, die aufs Ganze gesehen ein ähnliches Gefüge aufweist, droht, wenn nicht alle Konsequenzen von vornherein richtig überlegt werden. Gemeint ist Ludwigsburg.

Dort geht es heute um die Frage, ob die Einheit der Stadtgründung Eberhard Ludwigs durch weiteren Ausbau der Stuttgarter und der Schloßstraße zur Verkehrsstraße in ähnlicher Weise zerschnitten werden soll wie das ältere Stuttgart durch den Planiedurchbruch? Die Situation ist so bekannt, daß sie kaum erläutert zu werden braucht. Es soll aber doch im Sinn der obenstehenden Überlegungen kurz geschehen, ohne auf die Stufen des historischen Werdens näher einzugehen.

Der alte Stadtbezirk ist um einen etwa quadratischen, recht stattlichen Marktplatz (1)\* als rechteckiges Straßensystem gruppiert. Er hat als südliche Basis heute eine stark befahrene Geschäftsstraße, die Wilhelmsstraße (2), die sich nach Osten als Schorndorfer Straße (3) fortsetzt. Nach Südwesten hin

steht dieses älteste Stadtgebiet über eine diagonal geführte Straße, die Myliusstraße (4), mit dem Bahnhof in Verbindung. Den Gelenkpunkt bildet der langrechteckige Arsenalplatz (5). Östlich wird das alte Zentrum von einer Nord-Süd-Straße (Stuttgarter (6) und Schloßstraße (7)) begleitet, an welche – ursprünglich in ganzer Länge – die Schloßzone anschließt, welche heute nur noch bis zur Schorndorfer Straße reicht. Die Bauten und Parkanlagen sind von Norden nach Süden an einer fast 2,5 km langen Achse aufgereiht. Diese ist zwar im Plan leicht ablesbar, aber optisch von mehreren quergestellten Gebäuden unterbrochen. Eine direkte Achsialbeziehung zur Stadt besteht nicht und war auch nie geplant. Eher könnte man sagen der Schloßbezirk sei selbst als Mitte der Stadt gedacht gewesen, die sich östlich und westlich von ihm gleich entwickeln sollte. Die Durchführung verlief aber von Anfang an ungleich: schon früh hat der Marktplatz mit den Kirchen und später noch der Bahnhof dem westlichen Stadtbezirk ein entscheidendes Übergewicht gegeben. Infolgedessen entwickelte sich hier auch in der Neuzeit die Geschäftsstadt.

Als Bindeglied zwischen der älteren Stadt und dem Schloßbezirk wuchsen die Alleen an der Stuttgarter und Schloßstraße heran; dem Bürger als Erholungsraum und Wandelgang dienend, ebenso wie der Repräsentation des Schlosses. Nebenbei noch eine gute Abschirmung der relativ unausgeformten westlichen Nebenfronten der Schloßbauten. In diesen für ganz andere Zwecke geschaffenen Freiraum zwischen alter Stadt und Schloß, Bestandteil der Mitte und nicht mehr wegzudenkendes Herzstück einer organisch zusammengehörenden Einheit ist nun fast zufällig aber mit der Zwangsläufigkeit ungleicher Entwicklung der plötzlich immens gewachsene Straßenverkehr von Süden nach Norden eingeströmt. Er saust auch heute noch den Berg hinab zum Heilbronner Torhaus (8), als wäre dies nun wirklich eine gut geführte Ausfallstraße, muß sich dann aber vor dem Favorite-Hügel abrupt im rechten Winkel nach West und Ost doch teilen, muß in die Heilbronner Straße (9) und in die Marbacher Straße (10), denn dort ist die alte Regelmäßigkeit ruckartig zu Ende. Man mag einwenden, der Straßenzug sei trotzdem durch seine Geradlinigkeit und Breite dafür geradezu prädestiniert, um so mehr als er im alten Teil nur einseitig bebaut sei und durch Hinzunahme einer oder mehrerer Baumreihen sich beliebig und ganz nach Bedarf verbreitern lasse. Es entstünden dabei nicht einmal große Kosten, da ja wesentliche Teile sowieso in öffentlichem Besitz seien.

\* Die Ziffern beziehen sich auf den Luftbildplan S. 183





Das Herz von Ludwigsburg

Erklärung der Zahlen  
(im nebenstehenden  
Luftbildplan)

- 1 Marktplatz
- 2 Wilhelmstraße
- 3 Schorndorfer Straße
- 4 Myliusstraße
- 5 Arsenalplatz
- 6 Stuttgarter Straße
- 7 Schloßstraße
- 8 Heilbronner Torhaus
- 9 Heilbronner Straße
- 10 Marbacher Straße
- 11 Bärenwiese
- 12 Schillerplatz
- 13 Evangelische Stadtkirche
- 14 Katholische Kirche
- 15 Alleenstraße
- 16 Schützenplatz
- 17 Reithausplatz
- 18 „Schwätzbänke“

Beide Aufnahmen freigegeben vom Innenministerium Baden-Württemberg Nr. 2/15 346 und 17 568.

Luftbild Albrecht Brugger,  
Stuttgart

Dabei wird Wesentliches außer acht gelassen, was seit dem Auftauchen derartiger Planungen schon von verschiedenen Seiten geltend gemacht wurde, aber vom Gesichtspunkt der Gesamtplanung noch einmal unterstrichen werden muß. Schon als kurz nach Kriegsende die B 27 im Raum von Kornwestheim ihre neue großzügige Führung erhielt, wurde von fachmännischer Seite darauf hingewiesen, sie sollte auch gleich im Raum Ludwigsburg zur Entlastung der Innenstadt neu trassiert werden und zwar als großzügige Westumgehung.

Unglücklicherweise unterblieb dies damals; es wurden sogar gewisse Möglichkeiten für die Zukunft verbaut. Immerhin wurde die Schloßumgebung nicht angetastet, so daß die Öffentlichkeit noch nicht alarmiert wurde. Als dann aber Ende 1960 die Absicht bekannt wurde, die Kreuzung der Stuttgarter und Schloßstraße mit der Wilhelm- und Schorndorfer Straße in mehreren Ebenen auszubauen, da sich hier ein gewisser Engpaß ergeben hatte, wurde die Allgemeinheit hellhörig, und es begann ein Kampf um die unversehrte Erhaltung der berühmten Alleen entlang der Stuttgarter Straße.

Zunächst wurden nur die Gesichtspunkte des Denkmalschutzes ins Feld geführt, denn man empfand die geplanten Eingriffe hauptsächlich als Zerstörung einer historischen Gegebenheit. Diese breiten vergasten Baumreihen gehörten als untrennbare Bestandteile zum alten, berühmten Ludwigsburger Schloß.

Bald nahm aber ein weiterer Kreis von Stadtplanern und Verkehrsexperten die Frage auf, inwieweit nicht hier Probleme der Gesamtgestaltung von Ludwigsburg auf weite Zeiten hinaus berührt seien und die vielleicht auf ganz anderem Wege zu einer optimalen Lösung zu führen seien.

Wohl kann auch heute noch die Behinderung, die der Innenstadt- und der Durchgangsverkehr sich an dieser Stelle gegenseitig bereiten, noch nicht als so gravierend angesehen werden, wie es manchmal dargestellt wird. Solche kritischen Punkte sind bedauerlicherweise innerhalb und im Umkreis der Großstädte fast unvermeidlich. Natürlich muß mit der Zeit Abhilfe geschaffen werden, aber jede unüberlegte Kurzschlußhandlung ist zu vermeiden, da sie andere wirklich irreparable Nachteile mit sich bringt.

Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung hielt deshalb die Sache für wichtig genug, durch ihre Landesgruppe Baden-Württemberg zu ihr im Mai 1961 Stellung zu nehmen. Wenn diese Äußerung auch in keiner Weise Detailuntersuchun-

gen ersetzen kann, so vermag sie doch als Gesamtbeurteilung richtungweisend zu sein. Sie hat wohl mit den Anstoß dazu gegeben, daß die Stadt Ludwigsburg sich in den darauffolgenden Jahren Gutachten über ihre Gesamtplanung verschaffte, um die angeschnittenen Verkehrsfragen grundsätzlich bearbeiten und lösen zu lassen.

Die Stellungnahme der Akademie, die zwar kurz gefaßt ist, aber zu ganz eindeutigen Ergebnissen kommt, hat sich über die Bedeutung der Alleen folgendermaßen ausgesprochen:

„Im Schloßbezirk, der baulich lebhaft gegliedert ist, übernehmen die Alleen die Aufgabe, die Raumwände der Freiräume zu bilden. Sie haben viel weniger den Zweck, irgendwo hinzuführen, als die Aufgabe, zusammen mit Teilen der Schloßfassaden die offenen Garten- und Rasenflächen zu begrenzen, sie gegen Wind zu schützen und selbständige grüne Wandel- und Schattenräume zur Verfügung des Fußgängers zu stellen. Diese Aufgabe ist doppelt wichtig. Die anschließende historische Stadt ist sehr dicht besiedelt, hat aber so gut wie keine Gärten und Erholungsflächen. Auch in der unmittelbaren Umgebung Ludwigsburgs ist kaum noch Wald vorhanden. Die einstmals vorhandenen drei Wälder (Lerchenholz, Osterholz und Salonwald) sind weitgehend der Bebauung geopfert worden. Daher ist die unmittelbare Verbindung von Schloßbezirk und Altstadt besonders wichtig.“

Die Allee im Zug der Stuttgarter und Schloßstraße bildet außerdem noch die prächtige grüne Wand, hinter welcher der Schloßbezirk, der keine gestaltete Westfassade hat, sich von der Stadt her als Einheit darstellt. Jeder Eingriff in diese Allee würde deshalb die Gesamtwirkung in unerträglicher Weise schädigen. *Die Fassung' der Grünanlagen durch diese Allee und das Schloß ist für die Gesamtkonzeption unentbehrlich.*“

Zur Absicht der Stadt, die Stuttgarter und Schloßstraße als Schnellstraße auszubauen, heißt es in der Beurteilung knapp aber deutlich:

„Die Planung ist nabeliegend, für das Schicksal der Stadt jedoch gefährlich.“

Warum „gefährlich?“ Eben weil diese Planung in der oben angedeuteten Weise eine bis dato erhaltene Einheit, die für Ludwigsburg typisch ist, ja die recht eigentlich den Begriff Ludwigsburg bildet: – Stadt und Schloß in gleichem Zug einander zugeordnet und bewußt zu einer Einheit gestaltet – unwiderbringlich zerschneidet.

Erfahrungsgemäß verlangt dazuhin jede Verkehrsanlage mit der Zeit zwangsläufig Erweiterungen.



Die Allee in der Schloßstraße. Ein Spaziergang unter den mächtigen Baumreihen ist die schönste Erholung für die Stadtbevölkerung  
Aufnahme Foto-Röckle, Ludwigsburg

Man kann sich also nie damit trösten, die Eingriffe seien vielleicht gerade noch in erträglichen Grenzen zu halten.

Im Gegenteil: man ist bis heute *schon zu weit* gegangen in den vorläufigen Verkehrsmaßnahmen und muß nun endlich den Entschluß fassen, diese Zerschneidung einer alten Einheit, den Schnitt durch das

Herz von Ludwigsburg bewußt zu vermeiden bzw. rückgängig zu machen.

Auch die bestgemeinten Versuche, Abhilfe für die „Verkehrsmisere“ zu bringen und gleichzeitig die Alleebäume zu erhalten oder zu ersetzen, können nicht befriedigen.

Einen solchen Versuch sehen wir im neugestalteten

Querschnitt der Stuttgarter Straße außerhalb des Stuttgarter Tores. Er enthält allerdings vier Baumreihen, die mit der Zeit sicher beachtlich heranwachsen. Aber sie sind als Einzelreihen zwischen die Fahrbahnen und die Gehwege gestellt, so daß gerade noch die Bürgersteige etwas Schatten davon erhalten. Einen Aufenthalt im Grünen gewähren sie nicht. Die Lösung schließt sich eng an die Formen an, die man z. B. im Ruhrgebiet entwickelt hat, wenn es unvermeidlich war, eine Hauptverkehrsstraße durch ein schon bestehendes Wohngebiet zu führen. Sie kann aber die Allee in ihrer alten Form in gar keiner Weise ersetzen, vielmehr schließt diese Lösung die Gefahr in sich, daß bei weiterem Anwachsen des Verkehrs eben doch wieder die Baumreihen Stück um Stück geopfert werden.

In anderer Form versucht es der Vorschlag der Diplom-Ingenieure Bender und Ritzert (Ludw. Z. vom 3. 5. 1965), der an der Kreuzung Stuttgarter-Schorn-dorfer Straße und bei der Friedenskirche dem Durchgangsverkehr tiefergelegte Fahrspuren anbieten will, auf deren Überdeckung in normalem Straßenniveau der Abbiegeverkehr sich abspielen würde. Es wird nachgewiesen, daß der Verlust an Alleebäumen gering wäre. Aber trotzdem stellt sich die Frage: wann wird man die ganze Hand fordern, nachdem man den kleinen Finger gab? Zudem ist der Kostenaufwand hoch, und die Eingriffe in den Bestand zerstören den Zusammenhang gerade an besonders empfindlichen Stellen. Es werden sozusagen die „Ecksteine“ herausgenommen. Der optische Gesamteindruck leidet, und noch viel mehr leidet die Standfestigkeit der Bäume in der Nähe der neuen Lücken, so daß unter Umständen durch Wind- und Wurzelschaden die anfangs kleinen Lücken sich zwangsläufig erweitern. Auch wenn die Behauptung mancher Gutmeinenden richtig wäre, die Alleebäume seien so überaltert, daß sie sowieso aus Sicherheitsgründen bald beseitigt werden müßten, könnte dies nicht für den Verzicht auf diesen Grünstreifen sprechen. Die Ansichten über den Zustand der Bäume gehen übrigens sehr auseinander. Auch namhafte Forstleute billigen ihnen, sofern keine katastrophalen Ereignisse eintreten, noch manches Jahr zu. Eine Kommission, die im Juni 1965 zu dieser Frage Stellung nahm, hat insbesondere herausgestellt, daß Teileingriffe auf jeden Fall den *ganzen* Bestand aufs schwerste gefährden und deutlich die Erhaltung gefordert. Ob die Bäume einmal, wenn die Zeit gekommen ist, abschnittweise oder Reihe um Reihe ersetzt werden müssen, können wir ruhig der Zukunft und den Fachleuten überlassen. Die Bärenwiese (11) zeigt, wie

man dann Ersatzpflanzungen in die vorhandenen Bestände einfügen müssen.

Auch die Stellungnahme der Akademie wies darauf hin, daß gerade die Alleen ein wichtiger und nicht zu entbehrender Bestandteil des *innerstädtischen Grüns* der Ludwigsburger Altstadt sind.

Wie es in Ludwigsburg mit diesem Kapitel steht, darüber geben die beigefügten Luftbilder deutlichen Aufschluß. Der Bestand ist außerordentlich gering, wenn man bedenkt, wie hoch die Wohndichte dieses Stadtgebietes ist. Man lasse sich nicht täuschen durch den Umfang der Schloßanlagen. Sie sind als die berühmte Attraktion „Blühendes Barock“ in wenigen Jahren weit über unser Land bekannt geworden, aber eben nur mit Eintrittskarte zugänglich, deshalb für den Stadtbewohner nur von sehr bedingtem Wert. Ähnliches gilt vom Favoritepark, der zudem jenseits der nach wie vor unentbehrlichen Querverbindung Heilbronner Straße–Marbacher Straße liegt. Öffentliches, allseits zugängliches Grün weist die Zone zwischen Bahnhof und Schloßgarten so gut wie gar nicht auf. Der Schillerplatz (12) ist durch die Zufahrt vom Bahnhof diagonal zerschnitten, der Arsenalplatz (5) ist zu neun Zehnteln Parkplatz. Der Marktplatz (1) hat seinen Baumkranz um den Brunnen leider schon vor längerer Zeit verloren. Er ist als Parkplatz für die Innenstadt kaum mehr wegzudenken. Drei Linden hinter der katholischen Kirche (14) sind rings von Pflastersteinen umgeben, so daß auch hier kein Platz mehr für eine Ruhebänk bleibt. Auf Gärten im Innern der Blöcke kann bei der notwendigen Innenstadtsanierung, über die weiter unten noch kurz zu sprechen sein wird, kaum zurückgegriffen werden . . . es gibt sie nicht – von verschwindenden Ausnahmen abgesehen. Nur ein kleiner Baumbestand ist als Garten des Ratskellers zu nennen; also auch nicht öffentlich zugänglich; etwas besser sieht es glücklicherweise im Schulbezirk südlich der Alleenstraße aus (15), während dagegen die Silberschule an der Südwestecke des Marktplatzes und der anschließende Kindergarten fast baumlos in die gewerblichen Hinterhöfe eingeklemmt sind. Ebenso kann man auch die winzigen Grüntupfen des nördlichen Altstadtteiles am Schützenplatz (16) und am alten Reithaus (17) kaum als innerstädtische Erholungsanlagen ansprechen.

Es wäre falsch, der Stadt aus der geschilderten Situation einen Vorwurf zu machen. Aber diese Tatsachen sind zu bedenken, wenn man über den geplanten Eingriff in die Allee und seine Folgen spricht. Sie ist eben der schlechterdings unersetzliche Freiraum der Innenstadt-Bevölkerung, das Bindeglied



Blick von Süden in die Alt-Württemberg-Allee des Salonwaldes. Ein solch ursprünglicher Wald mitten in der Stadt darf nicht zerstört werden  
 Aufnahme Foto-Röckle, Ludwigsburg

ihrer historisch einzigartigen Teile und gleichzeitig der ideale Bewegungsraum des Fußgängers vom Norden nach dem Süden, wo die Reste des Salonwaldes gleichzeitig die höchste Erhebung und den Abschluß der dichter bebauten Stadtzonen nach dieser Richtung bilden.

Es mag aufgefallen sein, daß in diesem Plädoyer für die Allee die Bezeichnung „Stern“ für die viel besprochene Kreuzung der Ost-West- und Nord-Süd-Straßen bewußt vermieden wurde. Dieses Wort bringt absichtlich oder unbewußt die Assoziation „Stern“ gleich „Étoile“, gleich Zusammenschnitt und Ausstrahlungspunkt von Straßen nach allen Richtungen mit sich. Das Verführerische, aber auch Irreführende solch eines vielverwendeten Wortes erinnert an die psychologische Wirkung von Werbeslogans,

der eine Mehrheit von Menschen sich schlecht entzieht, wenn sie ihr oft genug vorgesagt wurden. In diesem Fall handelt es sich um eine simple Straßenkreuzung, an der zwar unbestrittenermaßen ein Gasthaus mit Namen „Stern“ liegt, der aber keinerlei grundsätzliche Verteileraufgabe zukommt. Die Ecke führt im Volksmund seit alters den echt schwäbischen Namen „Schwätzbänke“(18); so auch zu lesen in dem neuesten Stadtplan des Messungsamtes von 1963. Dieser Name meint genau das, was hier erhalten werden sollte: einen gemütlichen, ruhigen Aufenthaltsplatz im Freien, wo man sich zur Erholung und zum ungestörten Gedankenaustausch und Geplauder zusammensetzen kann. Wer könnte das hier noch, wenn die Straßenausbaupläne verwirklicht würden und der Verkehrslärm stärker und stär-

ker würde? Man muß vieles tun, damit hier und nahe dabei wieder ein Schwätzbänkle am Platz ist, wie es in eine Fußgängerzone gehört!

Da schon das Wort „Étoile“ gefallen ist, noch dies: Der weltberühmte Pariser Rundplatz „Étoile“, um den Arc de Triumphe hat 240 m Durchmesser; er ginge nicht einmal in den Freudenstädter Marktplatz, der  $225 \times 225$  m mißt. In Ludwigsburg, dessen Marktplatzfläche ohne die Arkaden etwa  $80 \times 110$  m groß ist, würde das Maß von 240 m etwa von der Ostseite der vierfachen Allee bis zur Turmfront der evangelischen Kirche (13) reichen. Allerdings gibt es einen Verteilerpunkt im Hauptstraßennetz um Ludwigsburg, dem einmal die Aufgabe eines richtigen Sterns zufallen müßte; das ist etwa der Schnittpunkt der heutigen B 27 mit dem Riedgraben.

Damit ergibt sich die Notwendigkeit, kurz das Gerippe der neuen Straßenführungen anzudeuten, welche zur Entlastung der Stuttgarter Straße–Schloßstraße und auch des Querverkehrs Wilhelmstraße–Schorndorfer Straße dringend erforderlich sind. Sie sind ähnlich in der Stellungnahme der Akademie skizziert. Auch wenn die künftige Führung der Bundesstraße von Stammheim–Zuffenhausen westlich der Bahnlinie und östlich Pflugfelden etwa durch die Siemensstraße geführt wird, ist vom Riedgraben her ein Anschluß nach Westen erforderlich. Ebenso wird etwa von hier aus die östliche Umgehung zwischen den Siedlungen Sonnenberg und Grünbühl Anschluß suchen müssen. Weitere Strahlen dieses Sternes zielen im Westen zur Hohenzollernstraße und über die Siegesstraße zur Gänsfußalle, im Osten zur Oststraße–Neckarstraße. Diese letztere Straße müßte den östlichen Zipfel des Salonwaldes unterfahren und könnte, etwa auf der Höhe 308,0 m bleibend, zweckmäßig erst kurz vor der Kreuzung der Friedrichstraße mit der Oststraße wieder ins umgebende Straßenniveau auftauchen. Eingriffe in den Bestand der dort vorhandenen Wohnbebauung müßten im Interesse einer guten Gesamtlösung in Kauf genommen werden.

Wenn man den schon sehr beschnittenen Salonwald überhaupt noch einigermaßen retten will, so kommt weder die Altwürttemberg-Allee noch die Jägerhofallee als Zielrichtung der in dieser Gegend erforderlichen Nord-Süd-Sammlerstraße in Betracht.

Im übrigen sollte dieses Stück ursprünglichen Waldgrüns in seiner Eigenart möglichst erhalten werden. Es ist auch vom naturwissenschaftlichen und vogelkundlichen Standpunkt ein besonders schützenswertes Kleinod im Stadtgebiet. Wenn man aus Sicherheitsgründen Bedenken hätte, ihn so unübersichtlich

und leicht verwildert zu belassen wie er heute ist, könnte man erwägen, ihn mit einem Zaun zu umziehen und bei Nacht gegen lichtscheue Elemente abzuschließen. Die gefiederten Bewohner würden dadurch nicht beeinträchtigt – ganz im Gegenteil. Der auch einmal geäußerte Gedanke, man könnte die nord-südlich zu legende Sammelstraße vom tiefsten Punkt des Geländes in nördlicher Verlängerung der Mühlstraße aus führen und unter dem Ostteil der Schloßanlagen hindurch die Zufahrt zur Marbacher Straße gewinnen, erscheint dagegen zu kompliziert, um so mehr als nördlich des neuen Friedhofs und in der Hangzone am Gensenberg günstigere Möglichkeiten sich anbieten, über den Hungerberghang zwischen Hoheneck und Neckarweihingen hindurch die Straße nach Marbach zu erreichen.

Mit das schwierigste Problem bei der Planung und Ausführung der notwendigen Sammler- und Verteilerstraßen stellt sich im West-Gebiet der älteren Stadt. Dorthinein fließt der vom Bahnhof kommende Verkehr aus erster Hand, während die Bahn selbst eine mehr als eineinhalb Kilometer lange Unterbrechung des regelmäßigen Straßensystems darstellt, mit nur zwei relativ engen Durchlässen. Nördlich der Asperger- und der Lindenstraße ließ sich wegen des hängigen Geländes sowieso der regelmäßige Plan des Anfangs nicht mehr weiterführen. Hier ging die Stadt schon in früher Zeit in Provisorien über; diese ganze Zone ist heute dringend sanierungsbedürftig. Das Verlegen ganzer Komplexe wird sich nicht vermeiden lassen. Mit dem Abbruch der Marstallkaserne hat die Stadt einen richtigen Weg beschritten; das Gelände wird als Parkplatz ausgebaut. Im Endeffekt sollte aber bei der Sanierung auch ein Gewinn an innerstädtischem Grün erzielt werden. Es würde sich mit der Zeit rächen, wenn nur die Forderungen des Verkehrs offene Ohren und finanzielle Berücksichtigung fänden. N. B.: ein mit Baumreihen umpflanzter Parkplatz ist noch kein innerstädtisches Erholungsgrün.

Es zeigt sich übrigens deutlich, daß in der weiteren Ausarbeitung der Details eines „Generalverkehrsplanes“ durch die „Verkehrs- und Industrieplanung“ (VIP), über welche Dr. Leibbrand dem Gemeinderat regelmäßig berichtet, alle wesentlichen Gesichtspunkte zur Ordnung des Verkehrs in ganz ähnlicher Weise angegangen werden, wie es die Stellungnahme der Akademie auch tat. Um so befremdlicher ist es, als Nebenbemerkung immer wieder dasselbe zu hören: daß zunächst und überhaupt „die Stuttgarter und Schloßstraße trotz geplanter Entlastungsstraßen unbedingt ausgebaut werden müsse“ (L. Z. vom

30. 4. 1965). Wenn man an anderer Stelle liest „die Bevölkerung habe sich ja auch anderswo mit dem Beseitigen von Bäumen abgefunden“, so wird man hellhörig für solche Bemerkungen!

Da mit Sicherheit zu erwarten ist, daß nach dem Ausbau eines leistungsfähigen, modernen Netzes von Sammlern, Tangenten und echten Umgehungsstraßen sich der unerwünschte Durchgangsverkehr aus der Stadtmitte ableiten läßt und die Häufungen des Innenstadtverkehrs an ungeeigneten Stellen sich entflechten lassen, dürfen wirklich die Argumente, die gegen das Zerschneiden wichtiger Zusammenhänge sprechen, nicht länger unbeachtet bleiben.

Soll der Fehler früherer Zeit, die im Drang des Wiederaufbaus, überrannt von der neuen Verkehrswelle, die scheinbar einfachste Lösung suchte, fortgeführt und noch verschlimmert werden; jetzt, nachdem man erkannt, hat, daß es ein Fehler war, und wozu werden die kostspieligen und komplizierten Entlastungsprojekte bearbeitet, wenn man an der entscheidenden Naht- und Verbindungsstelle, an deren Problematik sich die ganze großzügige Zukunftsplanung entzündet hat, weiterwurstelt!

Man verzeihe dieses derbe und deutliche Wort, denn es bezeichnet unverblümt das, was man einer Stadtverwaltung später vorwerfen würde, wenn sie zu einem Zeitpunkt, wo schon ernstlich die Durchführung von Umgehungs- und Entlastungsstraßen ins Werk gesetzt wird und Zusagen der höheren und höchsten Verwaltungsstellen, welche die Dringlichkeit erkannt haben, vorliegen, am neuralgischen Punkt ihres ganzen Stadtgefüges vorher noch vollendete Tatsachen schaffen wollte. Letztlich hat alle Verkehrsplanung dem gesunden Stadtorganismus zu dienen, dessen Bedeutung uns nach mancher trüben Erfahrung allmählich wieder neu bewußt geworden ist.

Es wurde versucht zu zeigen, daß das Problem der Ludwigsburger Innenzone und besonders ihrer Grünräume noch weit davon entfernt ist, erfreulich und befriedigend gelöst zu sein, daß aber Lösungen sich abzeichnen, wenn man alle Konsequenzen eingehend durchdenkt. Es sei deshalb zusammenfassend das Folgende festgestellt:

Es geht bei Ludwigsburg nicht darum, einen großen Verkehrssammler mehr oder weniger gut durch die Stadtmitte und ihren Querverkehr zu schleusen,

sondern darum, eine wohlgegliederte Einheit aus alter Zeit, welche auch heute noch kulturelle Denkmale von unersetzlichem Wert mit umfaßt, und selbst ein solches ist, nicht zu zerschneiden, sondern eine grundlegende neue Verkehrskonzeption zu finden, welche die derzeitigen Verhältnisse in jeder Beziehung verbessert.

Durch die neuen Verkehrsanlagen darf der ohnehin schon ganz geringe Bestand an öffentlichem Grün in der Innenstadt nicht weiter vermindert, er muß vielmehr im Lauf der notwendigen Sanierung vermehrt werden.

Die Stadt als Wohn- und Lebensraum immer größerer Menschenmassen muß künftig auch in ihren Mittelzonen und Geschäftszentren immer mehr von Luftverschmutzung und Verkehrslärm befreit werden und von Zonen reinen Fußgängerverkehrs durchsetzt sein.

Den ersten und unerläßlichen Schritt auf dieses Ziel hin sieht der Schwäbische Heimatbund durchaus in Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Landesgruppe Baden-Württemberg der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung vom Mai 1961 in der ungeschmälerten Erhaltung der Allee längs der Stuttgarter und Schloßstraße in Ludwigsburg. Er hält es deshalb für dringend geboten, so rasch als möglich und unter Kostenbeteiligung von Bund und Land in und um Ludwigsburg ein leistungsfähiges System von Bundes-, Land- und innerstädtischen Sammlerstraßen, unter Berücksichtigung aller Sanierungsforderungen vollends zu Ende zu planen und dieses dann schrittweise auszubauen, aber alle irreparablen Vorgriffe bewußt zu vermeiden.

Diese Stellungnahme verfolgt den Zweck, alle beteiligten Gremien der Stadtverwaltung, der Mittelinstanzen und des Landes für die gute und rasche Lösung dieses Problemes erneut zu interessieren und um ihre ideelle und materielle Unterstützung und Förderung zu bitten. Der Schwäbische Heimatbund weiß sich in seinen Bemühungen mit einer überwiegenden Menge der Einwohnerschaft von Ludwigsburg und mit weiten Kreisen in Baden-Württemberg und darüber hinaus verbunden und macht sich deshalb, vielfachem Wunsche folgend, gern zu ihrem Sprecher.