



## **Einst die »zukunftsweisende Lösung«, heute eine Bausünde?** Das Verkehrsbauwerk Augsburger Platz in Stuttgart-Bad Cannstatt

**Bettina Ute Bonhard**

Der Stuttgarter Stadtteil Cannstatt, ab 1933 Bad Cannstatt, besaß schon immer eine zentrale Bedeutung für den Verkehr. Seit Beginn der Massenmotorisierung in den 1950er-Jahren passieren täglich zehntausende Kraftfahrzeuge den Stadtteil. Wer nun der romantischen Vorstellung aufsitzt, der im östlichen Teil Bad Cannstatts gelegene Augsburger Platz sei einst ein lauschiges Plätzchen mit altem Baumbestand, Blumenbeeten, Springbrunnen und Parkbänken gewesen, wird bitter enttäuscht. Seinen Namen bzw. seine Bezeichnung als Platz erhielt er erst im Zuge seines Umbaus zum Verkehrsbauwerk in den 1960er-Jahren. Bis dahin war er ein namensloser Verkehrsknotenpunkt, an welchem sich zahlreiche Straßen bündelten.

Eine erste Umgestaltung erfuhr der Augsburger Platz wohl schon Ende des 19. Jahrhunderts, als dort die Bahnstrecke Stuttgart-Untertürkheim-Kornwestheim, die sogenannte Schusterbahn, erbaut wurde. Die um 1895 über der Eisenbahntrasse errichteten Brückenbauwerke versahen dort noch bis in die 1960er-Jahre hinein ihren Dienst. In der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre erfuhr der Verkehrsknotenpunkt dann eine weitere gravierende Umgestaltung, um ihn baulich an die gestiegenen Verkehrsanforderungen anzupassen. Im Jahr 1925 wurden die Nürnberger Straße, damals noch Rheinlandstraße genannt, und die Waiblinger Straße für den Kfz-Verkehr verbreitert. Einen weiteren Anlass für den Ausbau bildete die Verlängerung



Abfahrtsrampe von der neuen Brücke an der Wiesbadener Straße und ausgebauter Gnesener Straße

der Straßenbahnlinie von Cannstatt nach Fellbach: Im Jahr 1927 erhielt der Platz erstmals eine Straßenbahnhaltestelle. Bedingt durch die Anordnung der Haltestelle in der Platzmitte, mussten die Kfz-Fahrspuren nun mit scharfen Kurven um die Haltestelle herum über den Platz geführt werden. Vielleicht war das »scharfe Eck« aber schon eine erste verkehrserzieherische Maßnahme in einer Zeit, in der es noch keine Geschwindigkeitsbegrenzungen gab? Den größten Engpass, an welchem es stets zu Verkehrsstaus kam, bildete allerdings eine stählerne Brücke aus dem Jahre 1895, welche die Waiblinger Straße

über die Eisenbahntrasse führte. Die schmale Brücke wurde vorerst belassen, der Ausbau des Verkehrsknotenpunktes stellte dadurch allerdings von Anfang an ein Provisorium dar. In den 1950er-Jahren waren die Verkehrsprobleme am Augsburger Platz dann nicht mehr tragbar und erforderten eine Komplettlösung. Dies lag insbesondere in der starken Zunahme des Kfz-Individualverkehrs begründet, die Verkehrsstauungen erstreckten sich aber offenbar auch auf den fußläufigen Verkehr, welcher damals chaotisch und unregelmäßig abgelaufen sein soll. Die Überquerung des vielbefahrenen Verkehrsknotenpunktes bedeutete für Fußgänger zudem eine große Gefahr.

### Ein neues Verkehrskonzept muss her

An der stark verkehrsbelasteten Bündelung der Augsburger, Gnesener, Nürnberger und Waiblinger Straße sollte nun ein leistungsstarker Verkehrsknotenpunkt »auf Grundlage neuzeitlicher Erkenntnisse« entstehen. Dieser sollte für die Hauptverkehrsstraßen und die Altstadt in Bad Cannstatt eine Verkehrsentslastung herbeiführen. Die beste und verkehrssicherste Lösung sah man in einer kreuzungs- und signalregelungsfreien Verkehrsführung aller auf dem Verkehrsknotenpunkt auftretenden Verkehrsarten. Das hieß in diesem Fall, dass Kfz-, Straßenbahn-, Güter- bzw. Personennahverkehr und Fußgängerverkehr weitgehend getrennt voneinander ablaufen sollten. Die Planungen orientierten sich am zeitgenössischen Leitbild der »autogerechten Stadt«. Der Begriff geht auf den Architekten und Stadtplaner Hans Bernhard Reichow und dessen gleichnamige Publikation aus dem Jahr 1959 zurück. Die damalige Verkehrs- und Stadtplanung zielte

Die Straßenbahninsel am Augsburger Platz nach ihrer Fertigstellung, 1965





Luftaufnahme des im Bau befindlichen, damals größten Verkehrsbauwerks in Stuttgart am Augsburgplatz, 1964

auf die Schaffung eines effizienten und konfliktarmen autogerechten Verkehrssystems ab, das vor allem den ungestörten und zügigen Fluss des Kfz-Verkehrs sicherstellen sollte. Die Grundidee hierzu kam bereits in den 1920er und 1930er-Jahren auf, wurde aber erst mit der Massentourisierung ab den 1950er-Jahren schrittweise realisiert. Bauingenieure nahmen nun Stadtplätze in Besitz, vergrößerten sie für den Kfz-Verkehr und veränderten dabei völlig ihre Gestalt. Wo die Platzverhältnisse dies nicht zuließen, strebte man an, die Verkehrsarten auf verschiedenen Ebenen zu entmischen. Am Augsburgplatz sollte ein neuartiges Verkehrsbauwerk, bestehend aus einem Gefüge mehrerer großer Einzelbauwerke, in Form von Brückenbauwerken, einem Autotunnel und Fußgängerunterführungen, entstehen. Beim vorausgegangenen Bau des Verkehrsbauwerks Österreichischer Platz in der Stuttgarter Innenstadt hatte man diesbezüglich schon Erfahrungen sammeln können. Am Augsburgplatz wurde die oberirdische Führung des Kfz-Verkehrs in westlicher Richtung (Waiblinger Straße, Fahrtrichtung Cannstatt/Stuttgart) und in östlicher Richtung (Nürnberger Straße, Fahrtrichtung Fellbach/Waiblingen) beibehalten. Die scharfen Kurven aus der Zeit des ersten Umbaus wurden deutlich entschärft. In südlicher Richtung (Augsburger Straße, Fahrtrichtung Untertürkheim) und nördlicher

Richtung (Gnesener Straße, Fahrtrichtung Münster) wurde der Kfz-Verkehr durch einen Autotunnel unter dem Verkehrsknotenpunkt geführt und erlaubte somit ein zügiges und kreuzungsfreies Passieren.

Auffahrts- und Abfahrtsrampen, ähnlich einem Ein- und Ausfädelungssystem bei Autobahnanschlüssen, sollten es erlauben, sowohl auf das oberirdische, als auch das unterirdische Höhenniveau des Verkehrsknotenpunktes zu gelangen. Da man sich aus Bau- und Kosten-Gründen dafür entscheiden musste, am Augsburgplatz nur Rechtsabbiegeverkehr zuzulassen, musste man die Einbeziehung der umliegenden Wohnstraßen in Kauf nehmen. Diese sollten den Abbiegeverkehr aufnehmen, aber auch für eine Entlastung der stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen sorgen. Die Straßenbahn am Augsburgplatz sollte künftig auf einem eigenen Gleiskörper verlaufen, um den Kfz-Verkehrsfluss so wenig als möglich zu stören. Eine gänzlich kreuzungs- und signalregelungsfreie Lösung ließ sich letztendlich aber nicht realisieren. In der Mitte des Platzes entstand eine neue, vierspurige Umsteigehaltestelle für die Linien 1 und 13, welche eine wesentliche Verbesserung der Betriebsabwicklung in Richtung Fellbach bzw. Untertürkheim erwirken sollte.

Gemäß der ursprünglichen Planung war am Augsburgplatz der Bau von insgesamt drei Fußgängerunterführun-

gen (unter der Straßenbahninsel sowie der Waiblinger, Nürnberger und Augsburgener Straße) geplant. Dieser kostenintensiven Lösung wurde anfangs mit Zurückhaltung begegnet. Zu Beginn der Planungsphase war man der Meinung, dass auch ein signalgeregelter Übergang vertretbar sei; dies widersprach allerdings dem angestrebten Konzept einer kreuzungs- und signalregelungsfreien Verkehrsführung. Hinzu kam, dass die Fußgängerunterführungen, nebst dem Einbau einer »unterirdischen Bedürfnisanstalt«, von der Bevölkerung ausdrücklich gewünscht und dann auch gut angenommen worden sein sollen. Letztendlich hat sich die Stadt zum Bau aller vier Unterführungen durchgerungen und die nicht barrierefreien Bauwerke mit Rampen für Kinder- und Handwagen versehen lassen. Im Jahr 1963 wurde als eine der ersten Baumaßnahmen die Fußgängerunterführung unter der Augsburgener Straße, nahe dem DB-Haltepunkt Ebitzweg, geschaffen. Der bisher oberirdisch geführte, gefahrenträchtige und daher mit einer Schranke versehene Übergang über die Schusterbahn und die Kfz-Trasse, an welchem die

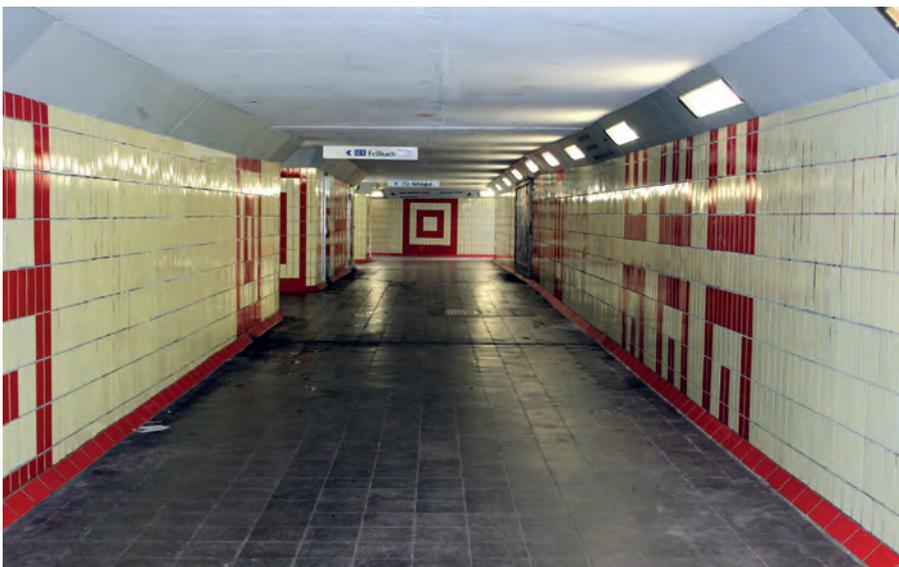
Fußgänger oft lange warten mussten, wurde damit überflüssig und zurückgebaut.

### **Das millionenschwere Großprojekt in den 1960er-Jahren**

Vor Baubeginn untersuchten Statiker mit Hilfe von Modellen, ob die Tragkraft der riesigen Beton-Fertigteile, welche für den Bau der geplanten Brückenbauwerke zum Einsatz kommen sollten, ausreichen würde. Die Ergebnisse gaben den Planern grünes Licht. Der erste Spatenstich erfolgte bereits im Frühsommer 1962, einige Vorkehrungen waren aber bereits in den 1950er-Jahren erfolgt. In Vorbereitung des Bauvorhabens hatte man einige Straßen um und am Augsburgener Platz geteert und verbreitert und die Hauptverkehrsstraßen mehrspurig ausgebaut. Zuvor musste der nötige Grunderwerb mit den Anrainern geklärt werden, was sich schwierig und langwierig gestaltete. Einige Grundstücksbesitzer wollten ihren Vorgarten bzw. ihre Grundstückszufahrt nachvollziehbarerweise nicht für das Bauvorhaben opfern. Die Stadt und Baudirektor Heeb reagierten darauf nicht immer mit Verständnis. Die Ver-



Das Verkehrsbauwerk Augsburgener Platz bei Nacht in den ersten Jahren nach seiner Fertigstellung



Fußgängerunterführung unter der Straßenbahninsel (heutiger Zustand)



Der Ausburger Platz von Süden, aufgenommen zwischen 1965 und 1975

handlungen mit den Anrainern zogen sich mitunter über viele Jahre, führten zu Bauverzögerungen und waren auch bei der Einweihung des Verkehrsbauwerkes im Jahr 1965 noch nicht gänzlich abgeschlossen. Als ein beharrlicher Verhandlungspartner stellte sich auch Frauenarzt Dr. Erwin Mertz, der Besitzer und Betreiber der belegärztlichen Klinik (heute St. Anna-Klinik) am Ausburger Platz, heraus. Während der Bauarbeiten erhielt seine Klinik zudem eine provisorische Zufahrt, »damit sich keine Störungen des klinischen Betriebes mit stark operativen Abteilungen und erheblichem Patientendurchgang und dem Versorgungsbetrieb mittels LKW« ergeben würden. Auch die Lärmbelästigung durch die anstehenden Bau- und Sprengungsarbeiten und der in Zukunft zunehmende Verkehrslärm vor seiner Klinik bereiteten Dr. Mertz Sorgen.<sup>1</sup> Die Baupläne wurden daher immer wieder verändert. Für die Zeit der Bauarbeiten erhielt die Klinik eine 4,5 Meter hohe Schutzwand, um sie akustisch vom Baugeschehen abzuschirmen.<sup>2</sup>

Unmittelbar vor den Toren der Mertzschen Klinik nahmen die Brückenbauarbeiten dann auch ihren Anfang. Über den Bahngleisen zwischen Wiesbadener Straße und Brenzstraße befand sich damals noch eine lange, schmale Fußgängerbrücke, die im Volksmund »Schillersteg« genannt wurde. Im Zuge der Bauarbeiten wurde die alte Stahlträgerkonstruktion aus dem Jahr 1895 abgebaut und in ca. 160 Meter Entfernung bei den Kurparkanlagen neu erstellt.

Anstelle des Fußgängerstegs wurde nun eine große, mehrspurige Betonbrücke errichtet. Diese sollte insbesondere

den Kfz-Verkehr aufnehmen und das Cannstatter Innenstadtgebiet mit dem Krankenhaus und den angrenzenden Wohngebieten verbinden. Die Augsburgische und Gnesener Straße wurden tiefergelegt und mehrspurig ausgebaut. Dadurch wurde es möglich, beide Straßen zu verbinden und in dem besagten Autotunnel unter dem Ausburger Platz hindurchzuführen. Die Gnesener Straße wurde in nördlicher Richtung verlängert, mit einer Brücke über den Neckar geführt und damit an das Verkehrsnetz im mittleren Neckartal angeschlossen. Für die Tieferlegung der beiden Straßen waren tiefe Ausschachtungsarbeiten und Sprengungen im Fels nötig. Die Auf- und Abfahrtsrampen am Autotunnel wurden in bis zu 11 Meter hohe Betonstützmauern eingefasst.

Im nächsten Schritt wurde die alte Brücke aus dem Jahr 1895 über der Waiblinger Straße abgebrochen und durch eine große Betonbrücke ersetzt. Alle Bauarbeiten auf dem Verkehrsknotenpunkt mussten bei laufendem Betrieb stattfinden: Der Verkehr wurde zunächst über die neu erstellte Brücke im Zuge der Wiesbadener Straße und Brenzstraße umgeleitet.

Bereits im Jahr 1961 machte man sich in der Stadt Gedanken darüber, wie der neue Verkehrsknotenpunkt benannt werden sollte. Der Tatsache, dass es sich beim Ausburger Platz nach wie vor nicht um einen Platz mit Aufenthaltsqualitäten, sondern um einen »Orientierungspunkt« handelte, war man sich durchaus bewusst. Im Jahr 1964 waren die Bauarbeiten schon weit fortgeschritten und die »Platzfläche beim Zusammentreffen von Waiblinger, Nürnberger und Augsburgische Straße, welche zu einer

platzartigen Verkehrsfläche« ausgeweitet worden war, erhielt die Bezeichnung »Augsburger Platz«. Diese hatte sich in der Bevölkerung schon weitgehend von selbst eingebürgert und man befürwortete deren Beibehaltung auch aus diesem Grunde. Entwickelt hatte sich der Name aus der in den Platz mündenden Augsburger Straße, welche damals als die längste Straße Stuttgarts galt.<sup>3</sup>

### **Eine zukunftsweisende Lösung**

Der Augsburger Platz wurde nach insgesamt dreieinhalb Jahren Bauzeit fertiggestellt. Das bis dato größte Verkehrsbauwerk Stuttgarts hatte insgesamt 14,3 Millionen DM verschlungen. Es mussten 100.000 Kubikmeter Boden, darunter 20.000 Kubikmeter Fels, ausgehoben werden. Am 14. Juli 1965 wurde die »bewundernswerte, erstaunliche Ingenieur- und Bauleistung« in Gestalt von »Bad Cannstatt größtem und modernstem Verkehrsbauwerk als bedeutungsvolles Ereignis«, unter Anwesenheit zahlreicher interessierter Bürger und Gäste, von Baudirektor Heeb an Oberbürgermeister Arnulf Klett übergeben.<sup>4</sup> Dieser sprach von einem »Markstein in der Geschichte Cannstatt« und wünschte ein »herzliches Glückauf für allzeit freie und glückliche Fahrt über und unter dem Augsburger Platz«. <sup>5</sup> Die Rezeption in der Presse war durchweg positiv: Mit der Schaffung des Verkehrsbauwerks Augsburger Platz habe die Stadt bewiesen, dass sie in der Lage sei, Verkehrsprobleme zu lösen. Hier sei es gelungen, eine Lösung für den Individualverkehr zu finden, die innerhalb eines Stadtgebiets bezüglich der Verkehrsleistung und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer als optimal angesehen werden könne.<sup>6</sup> Der Stuttgarter Gemeinderat bezeichnete das Verkehrsbauwerk als eine »zukunftsweisende Lösung«. Man könne mit Sicherheit feststellen, dass eine solch kreuzungsfreie Lösung auch in ferner Sicht noch allen Anforderungen genügen werde. Staus und Stockungen sollten auf diesem Verkehrsknotenpunkt nun für immer der Vergangenheit angehören. Doch so kam es nicht. Bereits zwei Jahrzehnte später hatte sich die Bewertung dieser Verkehrslösung deutlich ins Negative verkehrt.

### **Eher ein gordischer Verkehrsknoten**

Anlässlich des geplanten Hochbahnsteigbaus für die Stadtbahnlinie U1 kam der Augsburger Platz 1987 und 1988 in der regionalen Tagespresse erneut ins Gespräch. Man konstatierte, dass der Platz nach seiner Inbetriebnahme in den 1960er-Jahren zwar den Ausfallsverkehr flüssiger gemacht habe, allerdings kein funktionierender Verkehrsknotenpunkt, sondern eher ein »gordischer Verkehrsknoten« sei.<sup>7</sup> Zwar könne der Durchgangsverkehr den Platz schnell über- und unterqueren, die übrigen Verbindungen und Abbiegebeziehungen seien jedoch umständlich und unzureichend. Ortsunkundige Autofahrer seien mit der Verkehrsführung am Augsburger Platz überfordert, es sei schon zu unfallträchtigen Wendemanövern gekommen. Ortskundige Autofahrer würden hingegen »komplizierte Irrfahrten« durch den Stadtkern Bad Cann-

statt und angrenzende Wohngebiete unternehmen. Durch diesen Schleichverkehr sei die Wohnqualität dort sehr gestört. Die betroffenen Anwohner gründeten Bürgerinitiativen. Dass der Augsburger Platz zudem keine Aufenthaltsqualitäten bot, war allgemein bekannt und wurde offenbar erst einmal toleriert. Bereits seit den 1970er-Jahren bahnten sich die vergessenen öffentlichen Räume jedoch ihren Weg zurück in das Bewusstsein der Menschen. Stadtplaner, Soziologen und Bürger postulierten, dass das Automobil eine beispiellose Zerstörung dieser Räume mit sich gebracht habe. Zudem wurden die von Kraftfahrzeugen ausgehenden Lärm- und Abgas-Emissionen kritisiert. Der Kfz-Verkehr sollte reduziert und durch alternative Mobilitätsformen ergänzt oder ersetzt, der gestohlene Stadtraum zurückerobert und für alle Stadtbürger wieder zugänglich und erlebbar gemacht werden. In den 1980er-Jahren kritisierte man am Augsburger Platz, dass er »ein Platz zum Fahren, keiner zum Bleiben« sei.<sup>8</sup> Durch die Baumaßnahmen in den 1960er-Jahren sei er zu einem reinen Verkehrsknotenpunkt degradiert sowie unlebendig und unerlebbarm gemacht worden. Der viele Beton und Asphalt biete keinen Platz für Grün, selbst die größte Freifläche auf der Ostseite des Platzes sei als Parkplatz asphaltiert. An der Dennerstraße bohrten sich die alten Bäume immer wieder mit ihren Wurzeln durch den Asphalt, als wollten sie sich den Naturraum zurückerobern, der ihnen einst genommen wurde.

Bereits mit dem Aufkommen der ersten Fußgängerunterführungen in der Zeit der Massenmotorisierung waren sich die Planer bewusst, dass diese Verkehrsbauwerke zwar einerseits zu einer Reduzierung von Verkehrstoten beitragen, andererseits aber auch keine optimale Lösung darstellen konnten. Die Fußgänger waren in den allenfalls eingeschränkt barrierefreien technischen Bauwerken gezwungen, Treppen zu steigen, was als umständlich empfunden wurde. Die Unterführungen neigten zur Verschmutzung und Verwahrlosung, wurden als Abort missbraucht und häufig Ziel von Vandalismus. Der Stuttgarter Architekt Roland Ostertag (1931–2018) postulierte in seiner Schrift *Verantwortungsvolle Mobilität in Stuttgart. Ein Beitrag zur Stadterneuerung* im Jahr 2014, dass Stuttgart die Hauptstadt der »unterirdischen Schattenreiche« sei. Störende menschliche Verkehrsteilnehmer würden aus dem Weg geräumt und »wie Ratten in den Untergrund geschickt«. Ostertag forderte, »die menschenverachtenden Untertunnelungen und Unterführungen für Fußgänger in Stuttgart« zuzuschütten.

Bereits zu Beginn des Jahres 1970 wurden im Stuttgarter Gemeinderat Probleme im Zusammenhang mit Fußgängerunterführungen in Bad Cannstatt thematisiert. Sie würden bei Nacht gerne von »lichtscheuen Elementen«, das heißt Betrunknen, Streunern und übermütigen Jugendlichen, aufgesucht, um Vitrinen bzw. Schaukästen auszurauben, mutwillige Zerstörungen, insbesondere an den Beleuchtungsanlagen, anzustellen sowie Passanten, Kinder und alte Menschen zu belästigen. Viele Bürger

trauten sich bei Nacht nicht mehr, die Unterführungen zu benutzen. Auch in den Unterführungen am Augsburgener Platz kam es zu solchen Vorkommnissen. Man entschloss sich dazu, widerstandsfähigere (vergitterte) Beleuchtungskörper zu installieren und den Großteil der Schaukästen, welche die Unterführungen eigentlich freundlicher und einladender gestalten sollten, zuzumauern. Die Stadt begegnete den Vorkommnissen mit gezielter Kontrolle und Überwachung durch die Polizei. Im Jahr 1973 wurden das Nächtigen und Streunen in Stuttgarter Fußgängerunterführungen gesetzlich verboten.

Die Unterführungen am Augsburgener Platz werden von Teilen der Bevölkerung noch heute als sogenannter Angstraum wahrgenommen. Tagsüber weist der Platz durch den Fußgängerverkehr und die vorhandenen Ladengeschäfte einen gewissen Grad der Belebung auf, nach Einbruch der Dunkelheit entwickelt sich das Verkehrsbauwerk jedoch zu einer Art »Nachtschattengewächs«: Es wirkt verwinzelt, verwaist, dunkel und unheimlich. Die zur Bauzeit eingerichtete, sehr helle Beleuchtung, welche damals als modern bezeichnet wurde, dürfte das Sicherheitsgefühl in den Anfangsjahren erhöht haben. Jahrzehnte später wurde diese jedoch durch ein weitaus weniger helles, damit wohl energiesparenderes Beleuchtungskonzept ersetzt. Trotz dieses Eindrucks weist der Augsburgener Platz erfreulicherweise keine auffällige Kriminalitätsstatistik auf. Im

Gegenteil: Hier geht es, im Gegensatz zu manch anderen Cannstatter Plätzen, ruhig zu. Eine spezielle Angstraum-Untersuchung fand aber wohl noch nicht statt.

### Von der autogerechten zur menschengerechten Stadt?

Bereits Ende der 1980er-Jahre erwog man, die »alten Probleme« nochmals anzugehen und den Augsburgener Platz im Rahmen eines millionenschweren Großbauprojektes umzubauen. Die stattgehabte Aufsiedelung und der Ausbau des Cannstatter Krankenhauses hatten im Jahr 1998 zu einer weiteren Zunahme des Kfz-Verkehrs geführt und dafür gesorgt, dass die Umbaupläne erneut ins Gespräch kamen. Erst im Jahr 2000 wurde dann ein ganzes Maßnahmenpaket vorgestellt, welches jedoch an den extrem hohen Umsetzungskosten scheiterte. Über die Jahre wurden dann immer mehr Kritikpunkte an der Verkehrsführung in Stuttgart laut. Insbesondere in Bad Cannstatt wurde bemängelt, dass die stark befahrenen Verkehrsstraßen, die den Kfz-, Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr führen, den Stadtteil zerschneiden und eine Barrierefunktion aufweisen würden. Wohngebiete seien lärmbelastet und würden voneinander getrennt, Stadt- und Versorgungszentren seien nur noch schwer erreichbar, Fußgängerbeziehungen würden zerstört. Im Jahr 2019 wurden die damals geplanten Umbaumaßnahmen am Augsburgener Platz erneut spruchreif. Ein ausgearbeiteter Umbauplan liegt jedoch bis heute nicht vor.



**Dreiländereck in  
Räuberhand**

[www.ostrach.de](http://www.ostrach.de)



**Wilhelmsdorf**  
- magische Momente im Moor

Tauchen Sie ein in eine außergewöhnliche Kulturlandschaft und erleben Sie Wohlgefühl für alle Sinne – im Pfrunger-Burgweiler Ried. Lassen Sie den Alltag auf idyllischen Pfaden hinter sich und staunen Sie über eine faszinierende Tier – und Pflanzenwelt! Und genießen Sie anschließend das Beste von unseren Ried-rindern in traditionellen Gasthäusern im und ums Ried.

Ausstellung, Infos und Moorführungen  
im Naturschutzzentrum Wilhelmsdorf

[www.naturschutzzentrum-wilhelmsdorf.de](http://www.naturschutzzentrum-wilhelmsdorf.de)  
Riedweg 3  
88271 Wilhelmsdorf  
Telefon +49 (0)7503 739

GEMEINDE  
WILHELMSDORF

Wie schon in den 1960er-Jahren stünden zuvor erneut statische und verkehrsplanerische Untersuchungen an; auch müsste der Umbau wieder bei laufendem Verkehrsbetrieb bewerkstelligt werden. Anlass für das Wiederaufgreifen der Umbaupläne sind Planungen der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), die einzige verbliebene Stadtbahnhaltestelle am Augsburger Platz (U1) komplett aufzugeben. Grund ist der Bau von längeren Hochbahnsteigen für den Einsatz längerer Stadtbahnzüge. Dieser Bau wäre am Augsburger Platz jedoch aus Platzgründen nicht realisierbar. Stattdessen soll westlich des Augsburger Platzes in der Nürnberger Straße eine neue Stadtbahnhaltestelle mit zwei oberirdischen, Z-förmigen Fußgängerüberwegen über die Kfz-Trassen entstehen. Dadurch würden ehemals zerschnittene Beziehungen zwischen Wohngebieten wieder hergestellt, der Kfz-Verkehrsfluss allerdings durch Ampelanlagen entschleunigt werden. Durch Wegfall der ehemaligen Stadtbahnhaltestellen entstünde am Augsburger Platz laut dem Bürgerhaushalt Stuttgart dann eine Freifläche, welche man eventuell neu gestalten und begrünen, damit den Platz aufwerten und das Stadtklima verbessern könne.<sup>9</sup> Zudem wird gefordert, die vorhandenen Grünstreifen zu verbreitern, mehr Platz für Bäume zu schaffen und die Gehwege zu erweitern. Der durch den Wegfall der Straßenbahnhaltestellen reduzierte Fußgängerverkehr soll sich am Augsburger Platz dann künftig hauptsächlich wieder oberirdisch abspielen. Die Unterführungen unter der Straßenbahninsel und der Nürnberger Straße sollen dann überflüssig und in Folge geschlossen bzw. zurückgebaut und verfüllt werden. Für den Kfz-Verkehr ist der Um-, Aus- und Neubau von Fahrampeln geplant. Diese sollen nun in einen oberirdischen, in Platzmitte angeordneten Kreisverkehr, mit direkten Abbiegemöglichkeiten in alle Richtungen, münden. Dadurch wür-

den die bisher unvermeidlichen Umwege durch Wohngebiete entfallen und eine Verkehrsberuhigung erreicht werden. Die Einbeziehung der Wohnstraßen in den Abbiegeverkehr war schon in den 1960er-Jahren eine Kompromisslösung: Damals hatte man sich aus Gründen der Durchführbarkeit und aus Kostengründen gegen den Bau weiterer Fahrampeln entschieden. Die Folgen für die Wohngebiete hatte man damals unterschätzt.

### Wenn das Verkehrsbauwerk als Denkmal verschwindet

Die Geschichte des Augsburger Platzes lässt sich exakt am Zeitstrahl der Geschichte der autogerechten Stadt ausrichten. Sie ist auch eine technik- und kulturhistorische, seine Bauten ein – wenn auch nicht eingetragenes – kultur- und technikhistorisches Denkmal. Sollte es tatsächlich zum Umbau des originären Verkehrsbauwerkes kommen, werden viele der an ihm angewandten, zeittypischen Planungs- und Bauleitsätze verschwunden sein. Insbesondere die weitläufige Trennung und kreuzungs- und signalregelungsfreie Verkehrsführung aller dort auftretenden Verkehrsarten dürfte dann wohl Geschichte sein. Am Augsburger Platz boten immer äußere Ereignisse, insbesondere die Neuregelung des Straßenbahn- bzw. Stadtbahnverkehrs, den Anlass dazu, das aktuelle Verkehrskonzept noch einmal grundlegend neu zu überdenken. Wahrscheinlich wird der für Ende 2022 projektierte Rückbau der Stadtbahnhaltestelle wieder Bewegung in die Umbaupläne des Platzes bringen. Welche Dimensionen der Augsburger Platz nach seinem Ausbau einmal erreichen könnte und dass er seine Funktion als Kfz-Verkehrsknotenpunkt nicht verlieren, sondern vielmehr zu einem »Vollknoten« werden wird, scheint beim Wunsch nach Verkehrsberuhigung, Natur und Aufenthaltsqualitäten jedoch wohl noch unterschätzt zu werden.

#### Über die Autorin

Bettina Ute Bonhard (B.A. Geschichte) ist Masterstudentin der Geschichte an der Universität Stuttgart. Sie studierte dort schon Geschichte und Geschichte der Naturwissenschaften und Technik und publizierte in der *Schwäbischen Heimat* 2017/2 einen Artikel über das Inselbad Untertürkheim.

#### Quellen und Literatur

**Ungedruckte Quellen:**  
StA Stuttgart 19/1-1631; 19/1-1997; 20/1-412; 125/1-6-29  
Protokolle des Stuttgarter Gemeinderates (StA Stuttgart, Bestand 24)  
www.buergerhaushalt-stuttgart.de. Letzter Abruf: 20. 3. 2022

#### Gedruckte Quellen:

Artikel aus der Stuttgarter, Esslinger und Cannstatter Zeitung sowie den Stuttgarter Nachrichten und dem Amtsblatt Stuttgart.  
Roland Ostertag: *Verantwortungsvolle Mobilität in Stuttgart. Ein Beitrag zur Stadterneuerung*. Stuttgart 2014  
Hans Bernhard Reichow: *Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrschaos*. Ravensburg 1959  
Stadt Stuttgart, Technisches Referat (Hrsg.): *Umbau des Augsburger Platzes in Stuttgart-Bad Cannstatt 1962–1965*. Stuttgart 1965  
Harald Kipke: Von der autogerechten zur menschengerechten Stadt. Vortrag (Druckexemplar) Technische Hochschule Nürnberg vom 29. November 2016  
Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (Hrsg.): *Bad Cannstatt – Ein Stadtbezirk im Wandel* (Beiträge zur Stadtentwicklung 37). Stuttgart 2006.  
Barbara Schmucki: Fußgänger im Zeitalter der Massenmotorisierung. In: Kurt Möser; Marcus Popplow; Elke Uhl (Hrsg.): *Auto. Kultur. Geschichte*. Stuttgart 2013. S. 71–82

#### Anmerkungen

- 1 StA Stuttgart 19/1-1631. Schreiben Dr. Mertz an Baudirektor Heeb vom 09. 6. 1965
- 2 StA Stuttgart 19/1-1631. Schreiben der Krankenhausverwaltung Bad Cannstatt an das Liegenschaftsamt vom 10. 11. 1965
- 3 StA Stuttgart. 125/1-6-29
- 4 StA Stuttgart. 20/1-412. Ansprache Baudirektor Heeb anlässlich der Verkehrsübergabe des Augsburger Platzes am 14. 7. 1965
- 5 StA Stuttgart. 20/1-412. Ansprache Oberbürgermeister Klett anlässlich der Verkehrsübergabe des Augsburger Platzes am 14. 7. 1965
- 6 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 22. 7. 1965. Nr. 29. S. 6-8
- 7 Uli Nagel: Augsburger Platz in Bad Cannstatt. Neue Chance für Augsburger Platz. In: Stuttgarter Nachrichten vom 14. 2. 2019
- 8 Thomas Durchdenwald: Augsburger Platz: »Allzeit freie und glückliche Fahrt«. Aus der Reihe: Verkehrsknotenpunkte – Heute: Ein Platz zum Fahren. In: Cannstatter Zeitung vom 6./7. 8. 1988
- 9 www.buergerhaushalt-stuttgart.de. Letzter Abruf: 20. 3. 2022