BUND
FREUNDE DER ERDE

Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
Ortsverband Markgröningen
Silcherstr. 16 · 71706 Markgröningen
Tel. 07145/6870 · Fax 07145/6871

BUND-Ortsverband · Silcherstr. 16 · 71706 Markgröningen

Landsiedlung Baden-Württemberg GmbH
Herrn Mielitz/Frau Rasquin
Postfach 10 29 61
70025 Stuttgart

Markgröningen, den 21.9.2004

Städtebauliche Erneuerungsmaßnahme Esslinger Tor
Stellungnahme des BUND zu III-Mi/Ra LB 26-31.4 (1)
in Kopie an BUND-Umweltzentrum Stuttgart und Stadtbauamt Markgröningen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben und unsere Vorschläge zur städtebaulichen Restrukturierung des Bereichs um das Esslinger Tor einzubringen.

Der BUND-Ortsverband Markgröningen befasst sich schon seit längerem mit diesem Bereich: Einerseits setzen wir uns im Rahmen eines Arbeitskreises intensiv mit dem Verkehr in und um Markgröningen auseinander, wobei der Doppelkreuzung vor dem Esslinger Tor eine Schlüsselrolle zukommt. Andererseits liegt uns die Stadtentwicklung insbesondere der Altstadt sehr am Herzen.

In diesem Sinne stellen wir Ihnen ein integratives Konzept vor, das Umwelt-, Verkehrs- und Denkmalschutzaspekte bestmöglich verknüpfen und dabei eine Reihe positiver Nebenwirkungen wie die Stärkung der Markgröninger Identität implementieren soll.

Wir würden uns sehr freuen, wenn unsere Vorschläge Gehör finden würden.

Mit freundlichen Grüßen

P. Fendrich

Peter Fendrich, Vorsitzender

Anlagen: Stellungnahme des BUND
Planskizze mit den Vorschlägen des BUND
Esslinger Tor auf dem Stadtplan von 1831
Ansicht des Esslinger Tors um 1800 (K. U. Keller)

1. Vorsitzender: Peter Fendrich
Kassier: Günther Mertz
Bankverbindung:
VR-Bank Asperg-Markgröningen
BLZ: 604 628 08 · Konto-Nummer: 23714000

Städtebauliche Erneuerungsmaßnahme Esslinger Tor

Stellungnahme des BUND zu III-Mi/Ra LB 26-31.4 (1)
Bearbeiter: Peter Fendrich, Markgröningen, 21.9.2004

Grundlagen

Dreh- und Angelpunkt unserer Konzeption ist der Wiederaufbau des um 1840 abgerissenen Esslinger Tors bzw. die Restrukturierung der Stadtbefestigung mit Stadtmauer, Zwinger und Graben in dessen Umfeld.
Als Planungsgrundlage dienen der Stadtplan von 1831 und eine von Karl Urban Keller um 1800 angefertigte Ansicht des Esslinger Tors. Außerdem ist davon auszugehen, dass im Untergrund noch Fundamente der Stadt- wie auch der Zwingermauer und der Bastion östlich des Tores vorhanden sein müssten. Möglicherweise finden sich unter der Straßendecke auch noch Überreste der ehemaligen Brücke zum Tor.

Positive Effekte wiegen mehr als Kosten und Ressentiments

Wir sind uns im Klaren darüber, dass das Thema Wiederaufbau historischer Bausubstanz bei vielen Planern auf starke Ressentiments stößt, dass wir mit unserer Idee Gefahr laufen, in die Kitsch-Ecke gesteckt zu werden und dass allein die vermeintlichen Kosten genügen, das Konzept reflexartig vom Tisch zu wischen.
Dem stellen wir gegenüber, dass wir keinem unbezahlbarem Wiederaufbau Stein auf Stein das Wort reden, sondern lediglich Baukörper und räumliche Situation so originalgetreu wie möglich wiederhergestellt haben wollen und dabei vor dem Einsatz von Beton (verblendet bzw. verputzt) keineswegs zurückschrecken würden. Außerdem sind wir uns sicher, dass wir breites bürgerschaftliches Engagement initiieren könnten, um die an diesem Platz in Markgröningen einmalige Chance zu nutzen, das neben der Bartholomäuskirche wichtigste Charakteristikum der ehemaligen Reichsstadt, die für mittelalterliche Verhältnisse außergewöhnlich massive Befestigung, wenigstens abschnittsweise wieder in ihrer ursprünglichen Dimension erfahrbar bzw. begehbar zu machen.
Mit diesem Schaufenster der Stadtbefestigung würde nicht nur ein beeindruckendes Symbol für die historische Bedeutung der Stadt, sondern auch eine attraktive Portalsituation am Endpunkt der Haupteinfallstraße geschaffen. Dieses Portal würde einerseits eine klare städtebauliche Zäsur zwischen Alt und Neu darstellen und andererseits noch weit mehr als bisher eine Scharnierfunktion zwischen der historischen Altstadt und dem mittelbaren bis hin zum unmittelbaren regionalen Umfeld übernehmen. Davon versprechen wir uns zudem eine wesentliche Stärkung der Markgröninger Identität und in Verbindung mit begleitenden verkehrsplanerischen Verbesserungen (s.u.) auch der touristischen Attraktivität insbesondere für Radfahrer bzw. im Bereich der Naherholung. Alles in allem sehen wir in unserem Vorschlag einen unverzichtbaren Impuls für die nachhaltige Entwicklung der Innenstadt, deren Aufwertung auch aus ökologischen bzw. verkehrspolitischen Gründen forciert werden muss.

Maßnahmen

In diesem Sinne und partiell zur finanziellen Kompensation der oben beschriebenen Baumaßnahmen zur Wiederherstellung der Stadtbefestigung sprechen wir uns dafür aus, die historisch betrachtet relativ junge Bausubstanz zwischen Schmaler Gasse und Stadtmauer komplett zu opfern und diesen Bereich einer intensiven Mischnutzung (Einzelhandel/Gastronomie/Wohnen mit einer großen Tiefgarage) zuzuführen, allerdings nicht ohne die Baukörper gemäß einer mittelalterlichen Bebauung mit entsprechenden Dächern zu untergliedern.
Im Torhaus sähen wir das optimale Jugendhaus, das Jugendliche unter Anleitung innen selbst ausbauen und gestalten könnten. Alternativ könnte das Torhaus auch einem Gastronomiebetrieb zugeschla-

gen werden, der u.a. im Tor auch Fremdenzimmer anbieten und im Sommerhalbjahr den Zwinger als Biergarten bewirtschaften könnte.
Um der angesprochenen Scharnierfunktion und der gewerblichen Nutzung gerecht zu werden, müssten außerhalb der Tiefgarage weitere Parkplätze angeboten werden. Deshalb haben wir Abstand von der ursprünglichen Idee genommen, den Stadtgraben komplett als Grünanlage zu gestalten, und haben entlang der Grabenstraße eine durchgehende Reihe von Parkplätzen im Stadtgraben vorgesehen, die mit einer Durchfahrt unter der Torbrücke zu verbinden wären. Eine Fußgänger-Unterführung unter dem Zwinger und der Stadtmauer hindurch würde für einen direkten Zugang vom Graben zur Bebauung in der Schmalen Gasse und über ein Treppenhaus zum Wehrgang sorgen.

Ökologisch problematische Eingriffe und Ausgleichsmaßnahmen

Da beim Neubau von Tor und Mauerzügen reichlich Beton zum Einsatz kommt, muss darauf geachtet werden, dass möglichst viele Nischen bzw. Lebensräume für bislang in der Altstadt und sicher auch im Bereich der abzureißenden Altbausubstanz zwischen der Schmalen Gasse und der Stadtmauer nachweisbare Tierarten integriert werden. Nachgewiesen und aus Sicht des Naturschutzes hervorzuheben sind in der Altstadt zahlreiche Wildbienenarten, verschiedene Fledermausarten, Turmfalken, Dohlen, Mauersegler und Schwalben.
Der Restrukturierung der Stadbefestigung würden auch die großen Platanen auf dem Zimmerplatz zum Opfer fallen. Ein herber Verlust, dem die Baumschutzsatzung entgegensteht, den wir aber im Sinne des Gesamtkonzepts in Kauf nehmen würden, sofern er durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen (über-)kompensiert würde: So haben wir nicht nur im Stadtgraben Baumpflanzungen vorgesehen, sondern auch entlang der Münchinger und der Möglinger Straße, die wir beide zu Einbahnstraßen mit flankierenden Alleebäumen und Radwegen in beide Fahrtrichtungen umwandeln würden.

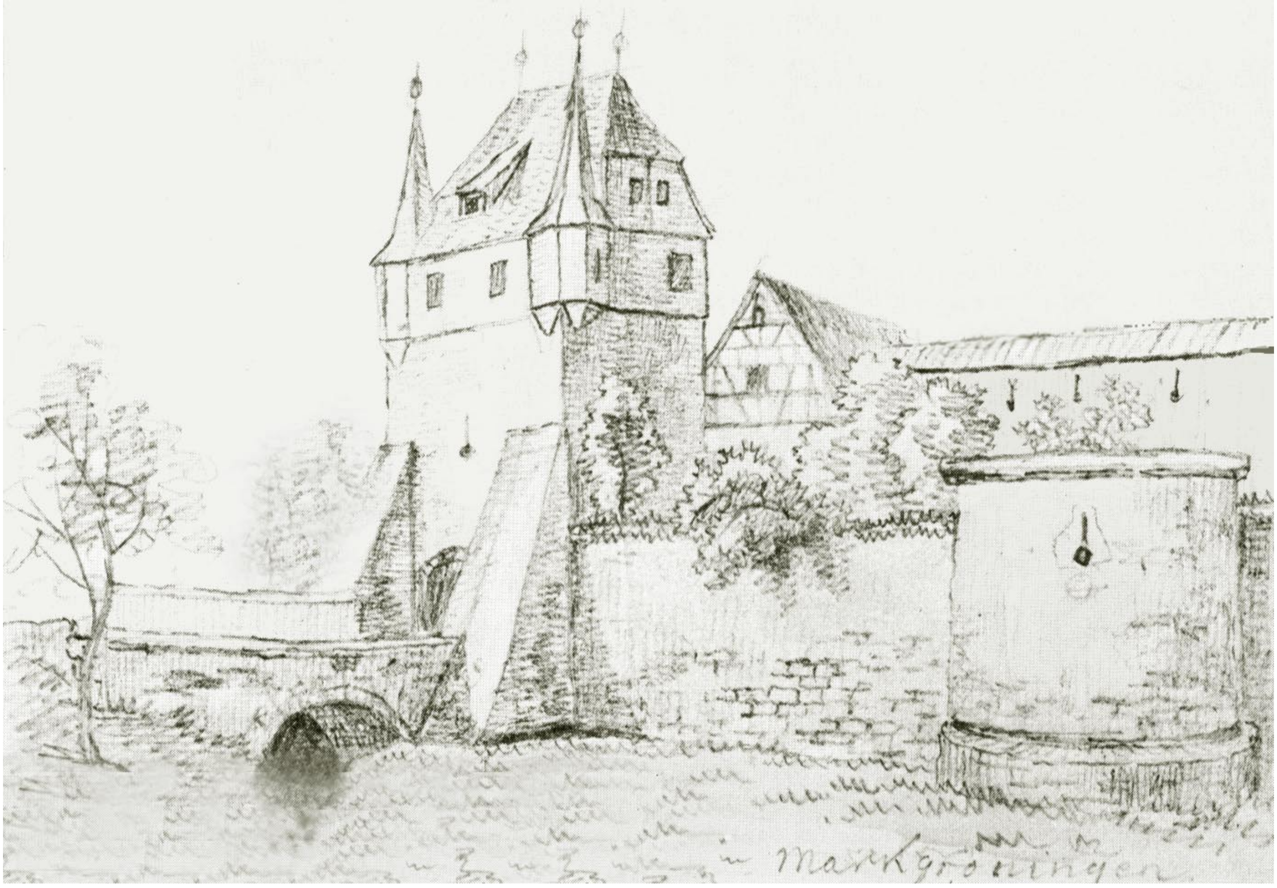
Neuorganisation des Straßennetzes

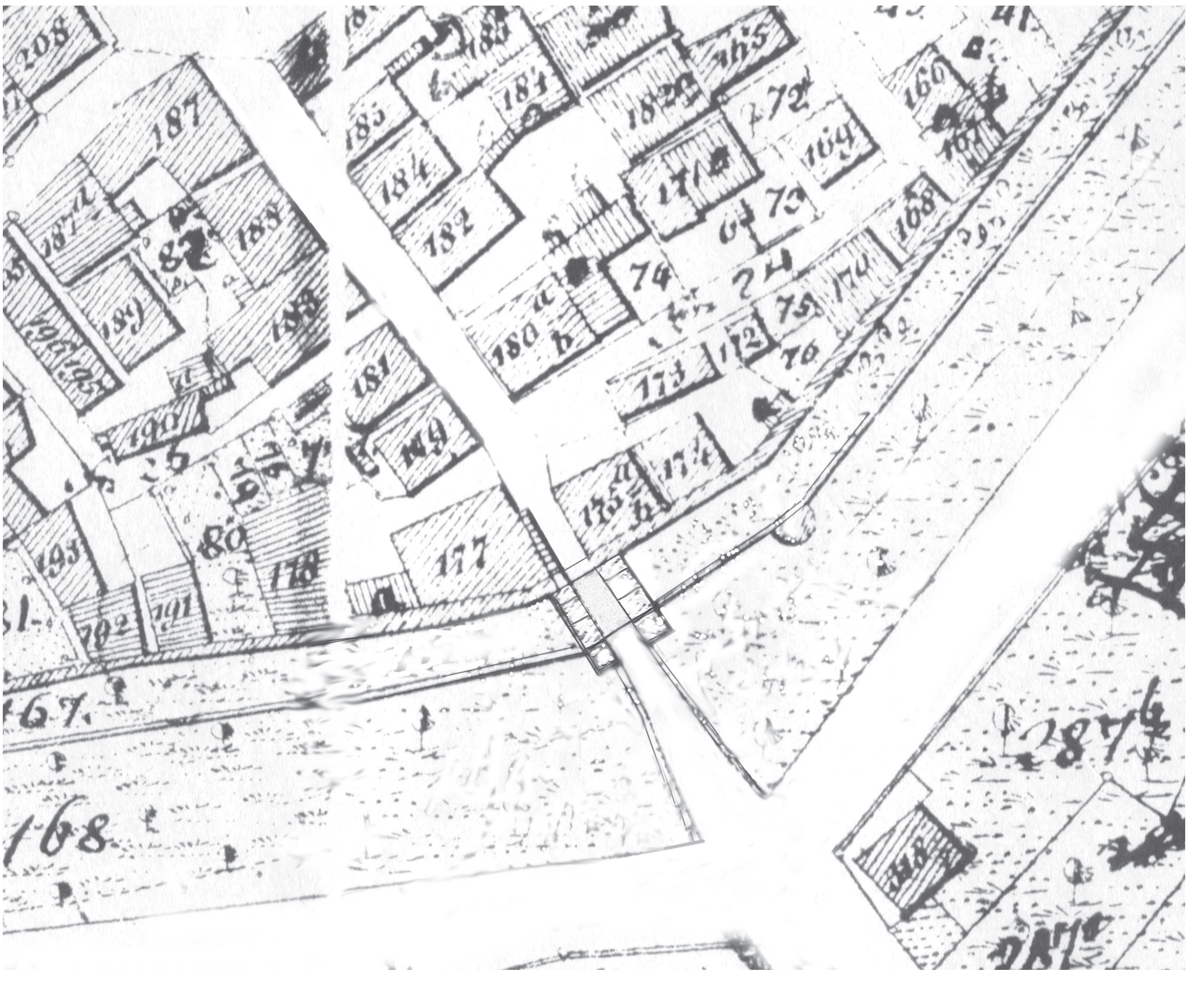
Mit einem Einbahnstraßen-System ließe sich die komplexe und vor allem für den starken Schülerverkehr gefährliche Doppelkreuzung vor dem Esslinger Tor maßgeblich entschärfen. Dabei würde der Fluss des Autoverkehrs nicht gehemmt, sondern verbessert, das heißt die Standzeiten würden reduziert.
Die für Radfahrer in beiden Richtungen befahrbaren Einbahnstraßen ließen Raum für ein Radwegenetz im Umfeld des Schulzentrums und über die Münchinger Straße einen attraktiven Zugang für auswärtige Radfahrer: vom freien Feld über eine Allee mit integriertem Radweg direkt aufs Esslinger Tor zu und durch dieses hindurch weiter auf einer repräsentativen Altstadt-Achse über den Marktplatz und zum Oberen Tor wieder hinaus. Damit wird Markgröningen zu einem Anziehungspunkt für Radfahrer im weiteren Umfeld.
Die Reduktion des Kfz-Verkehrs auf eine Fahrtrichtung würde die Lärm- und Abgasbelastung der Bewohner der Münchinger (stadtauswärts) und der Möglinger Straße (stadteinwärts) deutlich reduzieren, zumal nur noch eine Stoßzeit am Tag zu verkraften wäre.
Die Schwieberdinger Straße (bis zum Finkenweg) und den Lerchenweg würden wir ebenfalls zur Einbahnstraße umwandeln (mit Ausnahme für Radfahrer). Der Abfluss aus dem Finkenweg in die Münchinger Straße ließe sich durch eine parallele Einfädelspur in die auswärts gerichtete Einbahnstraße deutlich verbessern. Davon würde vor allem der Busverkehr profitieren.
Um der Wirkung des Tors als "erfahrbares" Portal zum Stadtkern gerecht zu werden, sollte die Fahrtrichtung durch das Esslinger Tor umgekehrt, die Esslinger Gasse also stadteinwärts zur Einbahnstraße werden. Daraus ergibt sich, dass die Wettegasse bis zum Wetteplatz in beiden Richtungen frei ge-

geben werden müsste, was aufgrund ihrer Breite kein Problem darstellt. Der Abfluss stadtauswärts würde über die Schreinergasse als Einbahnstraße erfolgen.

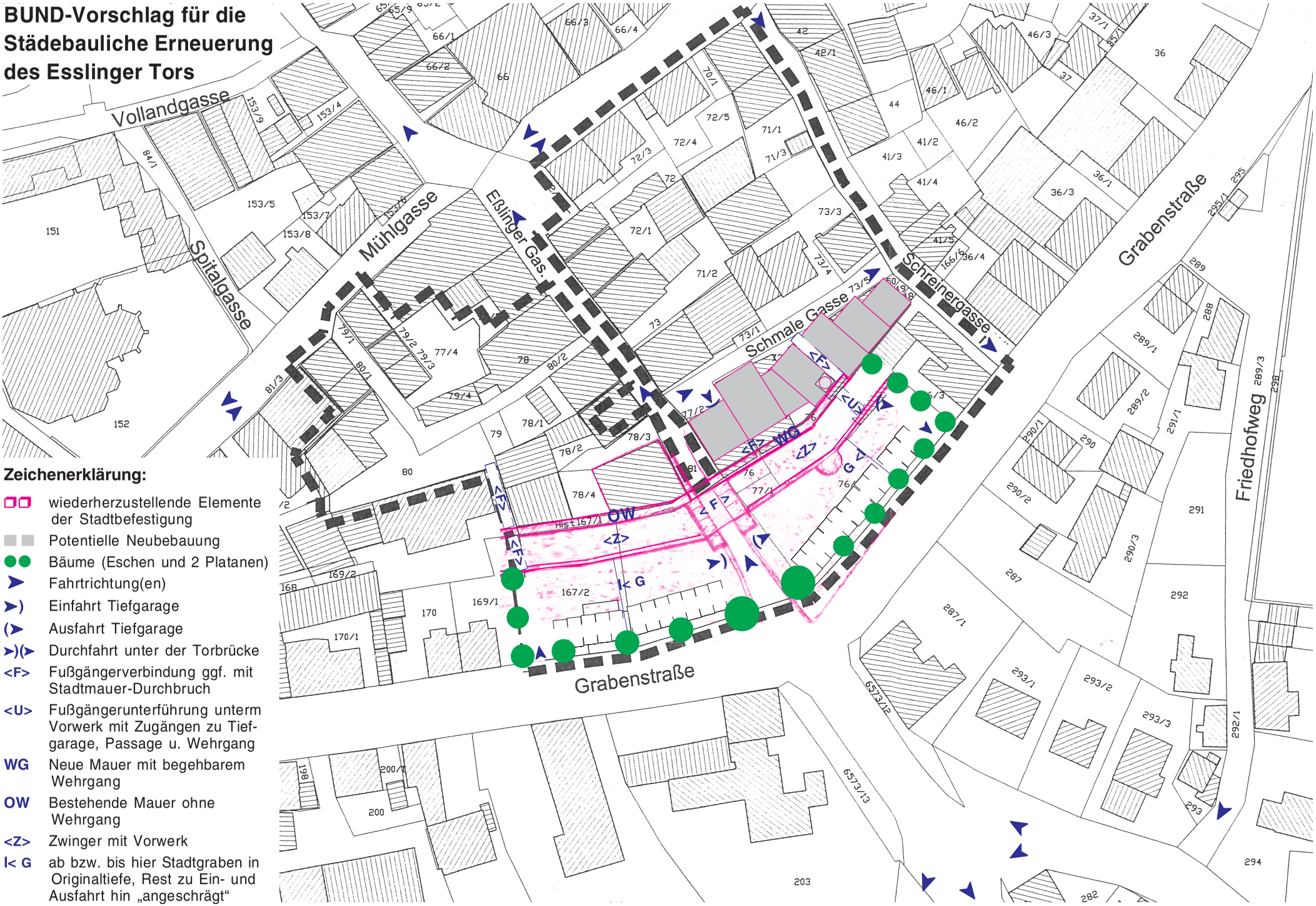
Allgemeine Anmerkungen zum Verfahren

Unabhängig von unserer Konzeption legen wir Wert auf die Feststellung, dass die Stadt artenschutzrechtliche Bestimmungen bei allen Umgestaltungen und Sanierungsvorhaben einhalten muss (§21a BNatSchG u. §1a BauGB). Das Sanierungsgebiet Esslinger Tor muss deshalb vor Beginn der Maßnahmen systematisch auf Artenvorkommen untersucht werden. Im Zuge der Sanierungsarbeiten müssen entsprechend erforderliche Artenschutzmaßnahmen wie die Beachtung der Brutzeiten und die Erhaltung bzw. Neuschaffung von Nist- und Brutmöglichkeiten gewährleistet werden.
Allgemein halten wir es für äußerst problematisch, wenn zur Finanzierung des Sanierungsvorhabens der historisch und stadtökologisch wertvolle Bereich vor dem Esslinger Tor durch Neubauten zugestellt würde. Wir legen größten Wert auf Erhaltung dieses Freiraumes, auch wenn die ursprüngliche Struktur entgegen unseren Vorschlägen nicht wiederhergestellt werden sollte.


Markgroningen


208
187
188
184
182
181
177
173
169
168
167
191
192

BUND-Vorschlag für die Städebauliche Erneuerung des Esslinger Tors



Zeichenerklärung:

- wiederherzustellende Elemente der Stadtbefestigung
- Potentielle Neubebauung
- Bäume (Eschen und 2 Platanen)
- Fahrtrichtung(en)
- Einfahrt Tiefgarage
- Ausfahrt Tiefgarage
- Durchfahrt unter der Torbrücke
- **<F>** Fußgängerverbindung ggf. mit Stadtmauer-Durchbruch
- **<U>** Fußgängerunterführung unterm Vorwerk mit Zugängen zu Tiefgarage, Passage u. Wehrgang
- **WG** Neue Mauer mit begehbarem Wehrgang
- **OW** Bestehende Mauer ohne Wehrgang
- **<Z>** Zwinger mit Vorwerk
- **I< G** ab bzw. bis hier Stadtgraben in Originaltiefe, Rest zu Ein- und Ausfahrt hin „angeschrägt“