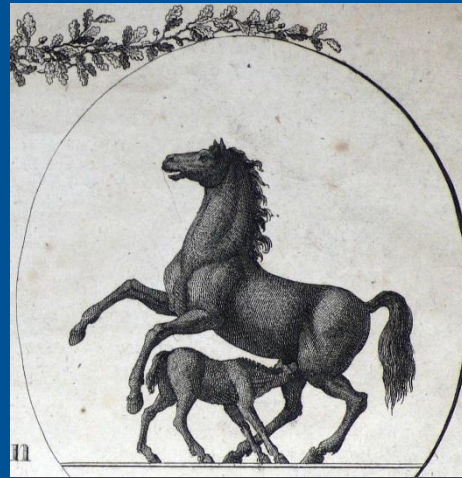




Stuttgart einst – Stuttgart jetzt

Eine Stadt im Aufbruch

– Stadtkern und B 14 –

Christian von Holst

Vortrag im Hospitalhof Stuttgart, gehalten am 22. Juni 2017.

Vom Autor gekürzt und kommentiert für die Präsentation in der Staatsgalerie Stuttgart und im Haus der Geschichte anlässlich der Aktion „Eine Stadt in Bewegung“ am 17. September 2017

Verwendete Abkürzungen

HdG	Haus der Geschichte
LMW	Landesmuseum Württemberg
LMZ-BW	Landesmedienzentrum BW
LuMu	Ludwigsburg Museum
StadtAS	Stadtarchiv Stuttgart
SGS	Staatsgalerie Stuttgart
StZ	Stuttgarter Zeitung
WLB	Württembergische Landesbibliothek

Alle Neuaufnahmen stammen vom Autor.

Suchet der Stadt Bestes

Jeremia 29, 7

um 600 v. Chr.

übersetzt von Martin Luther 1534

Planie

– einst und jetzt –

Gottlieb Schick (1776-1812),
berühmter Stuttgarter Maler des Klassizismus,
schreibt am 2. November 1798:

*„... in Paris sind die Strassen immer so voll von Leuten,
als wie in Stuttgart am Sonntags die Planie,
ja noch völler.“*

Die Planie ist der Flanierbereich
zwischen heutigem Kunstmuseum und Wilhelmshaus,
baumbestanden, beliebt,
ein Ort schönster städtischer Kommunikation für mehr als 150 Jahre.



um 1800: Planie > Charlottenplatz, V. W. P. Heideloff. WLB
Blick vom heutigen Kunstmuseum über das Neue Schloss hinweg
zu den noch unbebauten Hängen.



2017: Planie

Um 1961 untertunnelt und der Ideologie der „autogerechten“ Stadt geopfert.



1933: Planie an der Neckarstraße > Schlossplatz. LMZ-BW

Links der baumbestandene Dreiecksplatz zum Waisenhaus hin, rechts die Carlsakademie, europaweit berühmter Studienort von Schiller, Dannecker, Schick usw.



Konrad-Adenauer-Straße > Kunstmuseum
Planie: anstelle des Flanierbereichs heute ein Verlust des Stadtraumes,

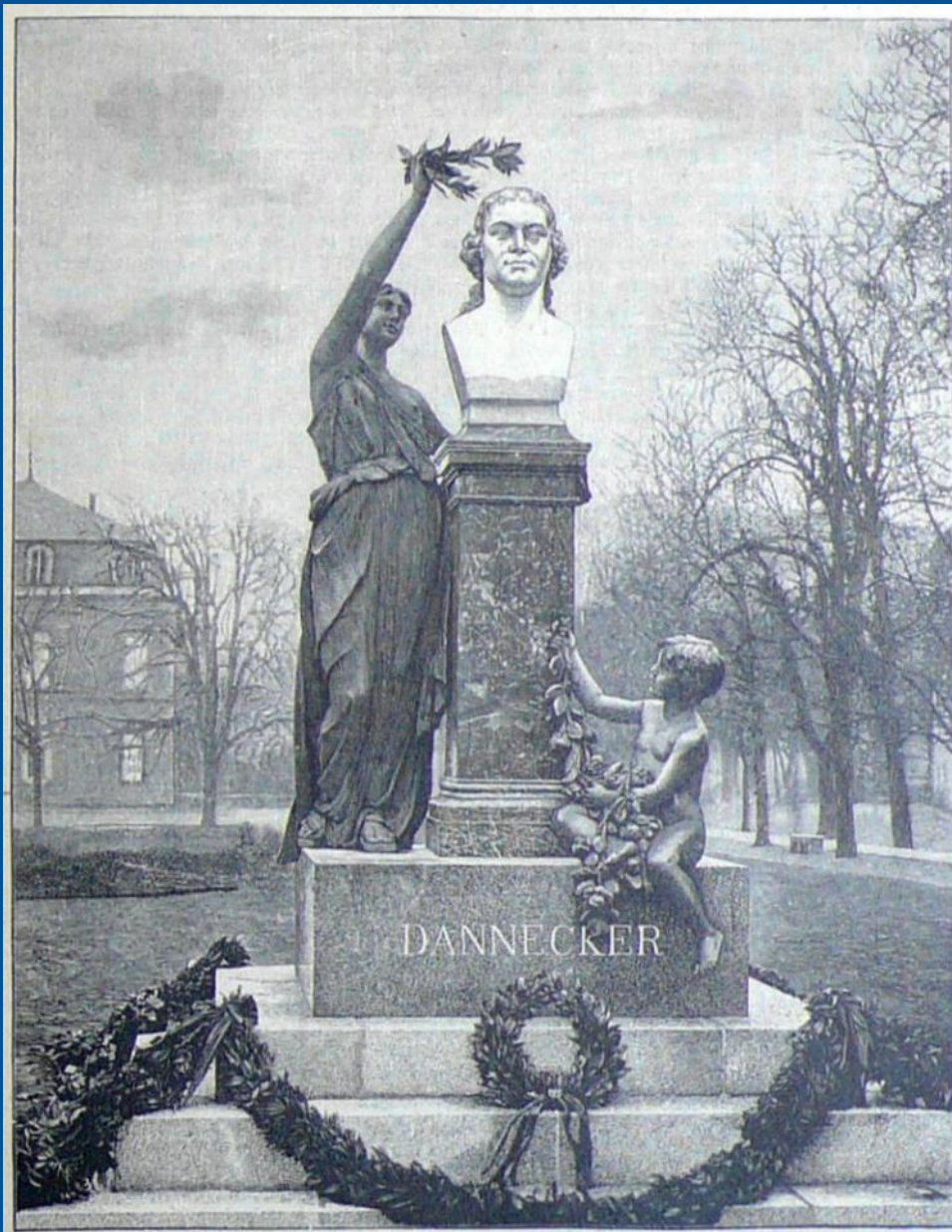


1953: Planie und Kronprinzenpalais. LMZ-BW

Der ansehnliche spätklassizistische Bau, nach dem Krieg besser erhalten als das Neue Schloss, wird trotz massiver Proteste um 1961 wegen des „Kleinen Schlossplatzes“ und unterirdischer Verkehrsschneisen abgerissen.

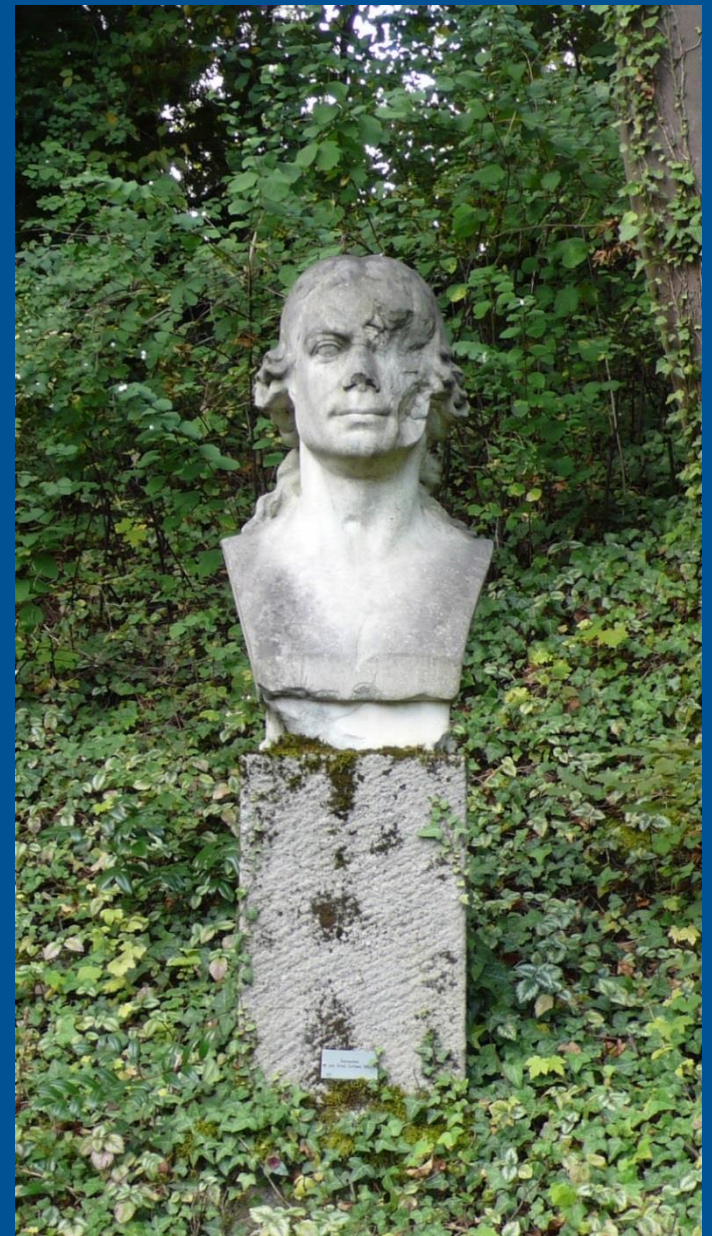


um 1900: Schlossplatz, Königsbau und Dannecker-Denkmal
Das Denkmal des größten schwäbischen Bildhauers und Freundes Schillers
fällt dem Krieg zum Opfer.



1888: Dannecker-Denkmal, Ernst Curfuß

Die kriegsversehrte Büste ist eine Art Sinnbild für Stuttgart heute,
gezeichnet von Kriegs- wie Nachkriegstaten.



2010: Lapidarium

Bundesstraße 14

Marienplatz bis Neckartor

Hauptstätterstraße bis Charlottenkreuzung
und
Konrad-Adenauer- sowie Willy-Brandt-Straße
(früher: Neckarstraße)



Hauptstätterstraße > Österreichischer Platz

Originalbreite, 4 Fahrspuren

Aufgenommen inmitten der Straße an einem Sonntagmorgen.



Österreichischer Kreisverkehr über Garage und Tunnel

Kein Platz / nicht begehbar.



Hauptstätterstraße > Wilhelmsplatz

8 Fahrspuren. Abbruch intakter alter Häuserzeilen wegen der B 14.

© Christian von Holst



um 1905: Hauptstätterstraße > Charlottenplatz. HdG

Das ferne Türmchen stammt von der Carlsakademie.

Nur 6 Häuser rechts sind erhalten.



Hauptstätterstraße: Wilhelmskreuzung > Charlottenplatz
Rechts die 6 alten Häuser und 2 jüngere des Jugendstils.



1934: Eberhardstraße > Leonhardsviertel. LMZ-BW

Das 10 Jahre später weitgehend zerbombte Viertel, überragt vom Breuningerbau, der Leonhardskirche und dem Gustav-Siegle-Haus.



2017: Blick vom Tagblattturm
Anstelle lebendiger Vielfalt ein Schwabenzentrum von Kilpper und Partner,
Wettbewerbssieger 1975.



1950er Jahre: Behelfsbauten der Nachkriegszeit entlang der Hauptstätterstraße. LMZ-BW

„Vereinigte Hüttenwerke“ ist die liebevolle Bezeichnung
für diese Örtlichkeiten etwas lasterhaften Charakters.

Das gut erhaltene Haus links fällt bald der B 14 zum Opfer,
die Hüttenwelt wird ersetzt von einem Schwabenzentrum.



Hauptstätterstraße > Charlottenplatz

10 Fahrspuren



1972:
Leonhardsviertel >
Staatsgalerie.
LMZ-BW

Ausbau der B 14.

Vollendet sind
Charlottenkreuzung
und die Parkhäuser
von Breuninger und
Züblin
in bedrängender
Nähe zur
Leonhardskirche.



1902: Nachtwächterbrunnen am Leonhardsplatz. HdG
An der Stelle der Häuserzeile rechts verläuft heute die B 14.



1902: Leonhardsplatz > Rathaus. HdG

Die zerstörte Häuserreihe neben der Kirche und die alte Hauptstätterstraße
ergeben zusammen die Breite der B 14.



Wie in Insellage und unbehaust
steht die Leonhardskirche zwischen Großgaragen und B 14.



1905 und 2017: Esslinger Straße ➤ Leonhardskirche. HdG



Hauptstätterstraße > Wilhelmsplatz
Der Garagenbau verdeckt die Kirche – Symbol der autogerechten Stadt.



1908: Charlottenplatz. HdG

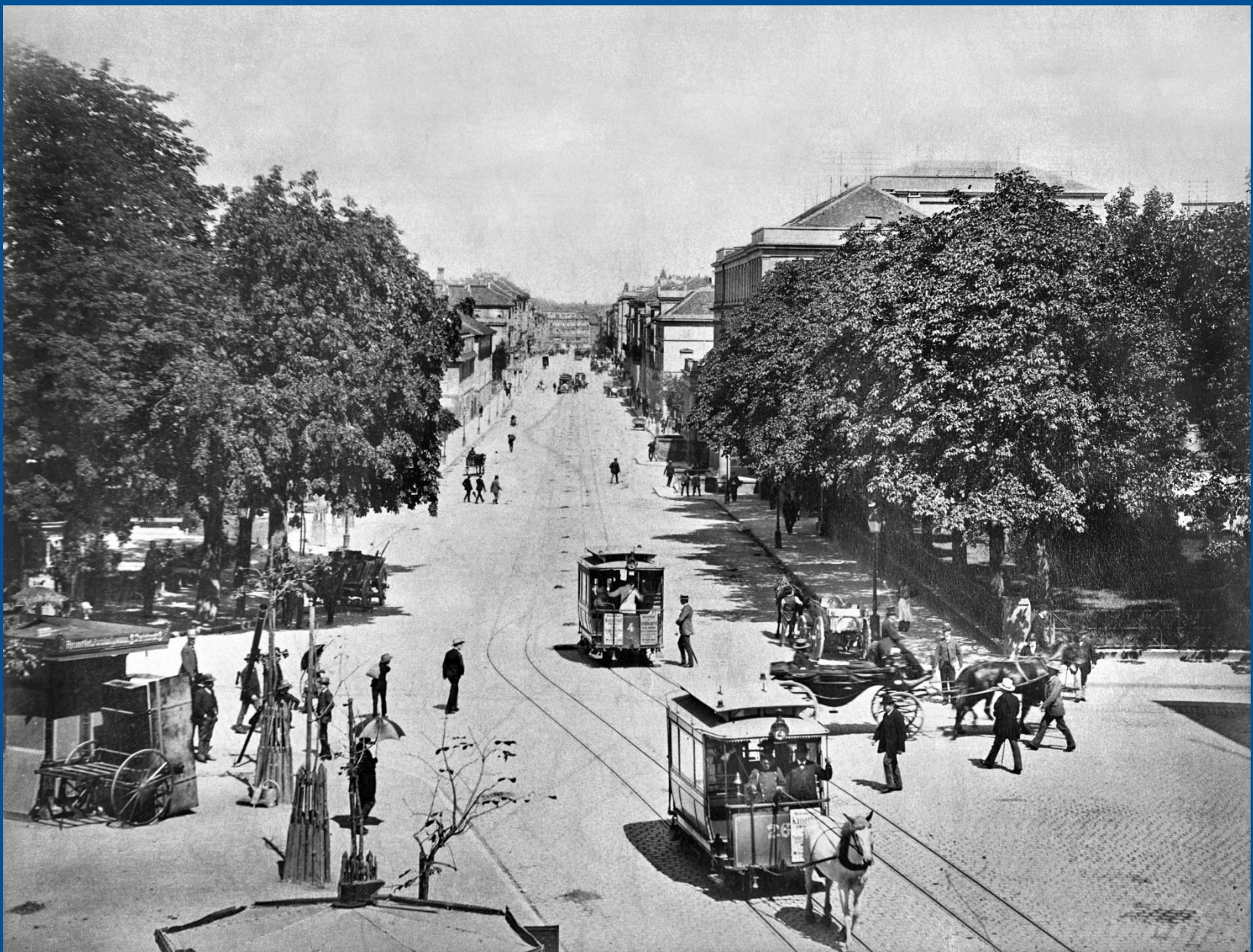
Der kleine Platz mit Klohäuschen liegt zwischen Waisenhaus vorne links und Neckarstraße.
Links hinter Bäumen das Wilhelmispalais.



Charlottenkreuzung mit Lichtmast
Kein Platz / nicht begehbar – Platzschilder demgemäß nur am Lichtmast.



Charlottenkreuzung / Akademiegarten
Abgang zum Orkus, in die Unterwelt des ÖPNV.



1908: Charlottenplatz > Neckartor. LMZ-BW

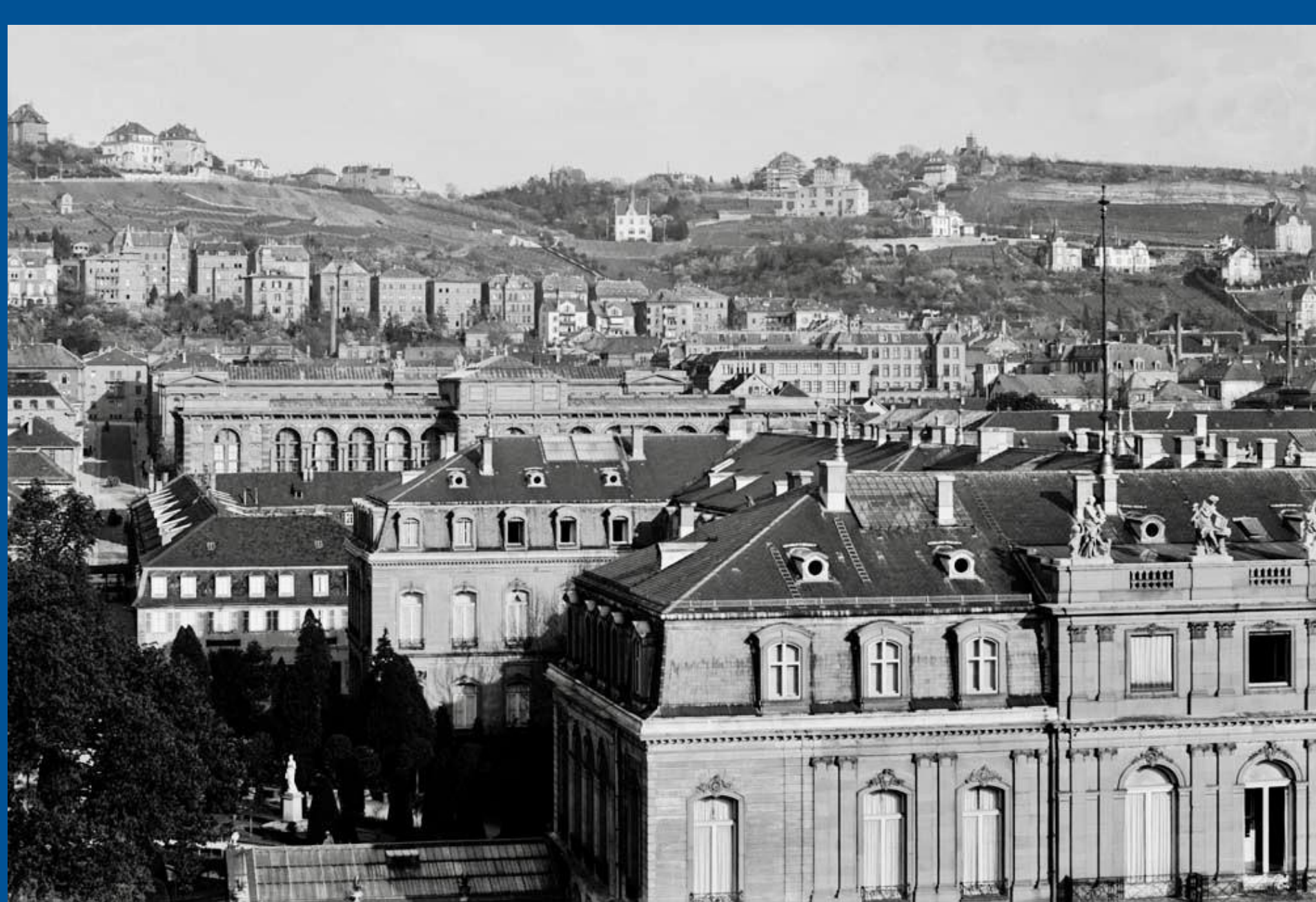
Die Neckarstraße – die zweite Prachtstraße der Stadt neben der Königstraße und kaum breiter als diese – bietet neben Kultur hochrangigen Wohnraum.

© Christian von Holst

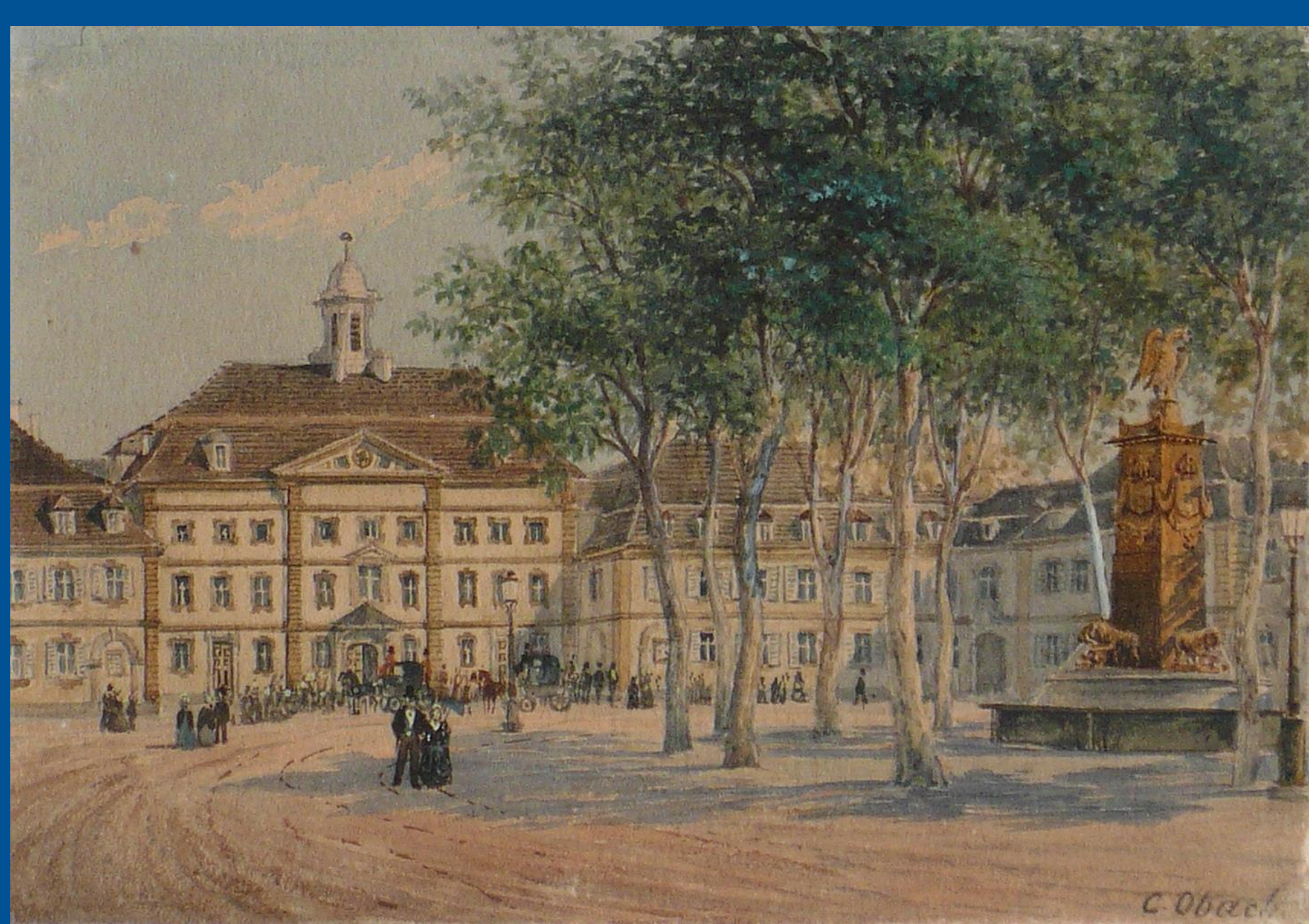


Sobek-Deckel > Oper und Neckartor

Bis zu 10 Fahrspuren. Die B 14 als Musterfall von Autogerechtigkeit in der Nachkriegszeit.



1908: Neues Schloss, Carlsakademie, Kgl. Landesbibliothek. HdG
Gartenseite des Schlosses mit niedrigerer Carlsakademie dahinter.



um 1850: Innenhof der ehem. Carlsakademie, C. Obach. WLB



um 1900: Ehem. Carlsakademie. Foto Stadtmessungsamt

Knapp 200 Jahre alt geworden,
berühmt als Militärakademie, Kunstakademie, Hohe Carlsschule, Universität ...,
hätte sie wiederaufgebaut
eine „Friedrich-Schiller-Universität Stuttgart“ werden können.
Nach schweren Kriegsschäden abgerissen
zugunsten der B 14.



Mitte der ehem. Carlsakademie

Nikolaus Thourets Löwenbrunnen von 1811 und die Bäume sind ihr Rest.



1953: Neckarstraße beim Charlottenplatz. LMZ-BW
Carlsakademie und ganz rechts Giovanni Saluccis gut erhaltenes Kgl. Reithaus von 1839,
abgerissen zur Verbreiterung der B 14.



Ehem. Carlsakademie > Charlottenplatz

Fast nur zum Durchqueren benutzt, fehlt diesem Hinterhofbereich des Schlossgartens eine bauliche Einfassung gegen die B 14 und Planie.

Sie ist nötig aus stadträumlichen wie akustischen Gründen.

© Christian von Holst



Charlottenplatz > Akademiegarten / ehem. Carlsakademie

Die unbedeutende Rückfront des Schlosses ist ohne Gegenüber.

Eine L-förmige bauliche Einfassung benötigen Garten und Straßenbereich.

Nur so kann die Charlottenkreuzung wieder ein Platz werden.

Ideal wäre ein Bau, nicht höher als das Waisenhaus, mit Arkaden für Durchblicke und Luftbewegung – vgl. den Hofgarten in München mit Gastronomie.



um 1890: Neckarstraße > Neckartor. HdG
Staatsgalerie und Münze gegenüber aus den frühen 1840er Jahren.



Konrad-Adenauer-Straße > Neckartor

Eine sonntägliche B 14 – die Arterie der Stuttgarter „Kulturmeile“.



Gebhard-Müller-Kreuzung > Charlottenkreuzung

9 Fahrspuren. Rechts nicht ein Industriebau, sondern das Kulissengebäude des Theaters.



Gebhard-Müller-Kreuzung mit Lichtmast
Kein Platz / nicht begehbar – Platzschilder demgemäß nur am Lichtmast.



„Industriebau“, Turnhalle und B 14-Kreuzung: Hauptzugang der Staatsgalerie
Das wohl übelste Vorfeld eines großen Kunstmuseums in Deutschland.



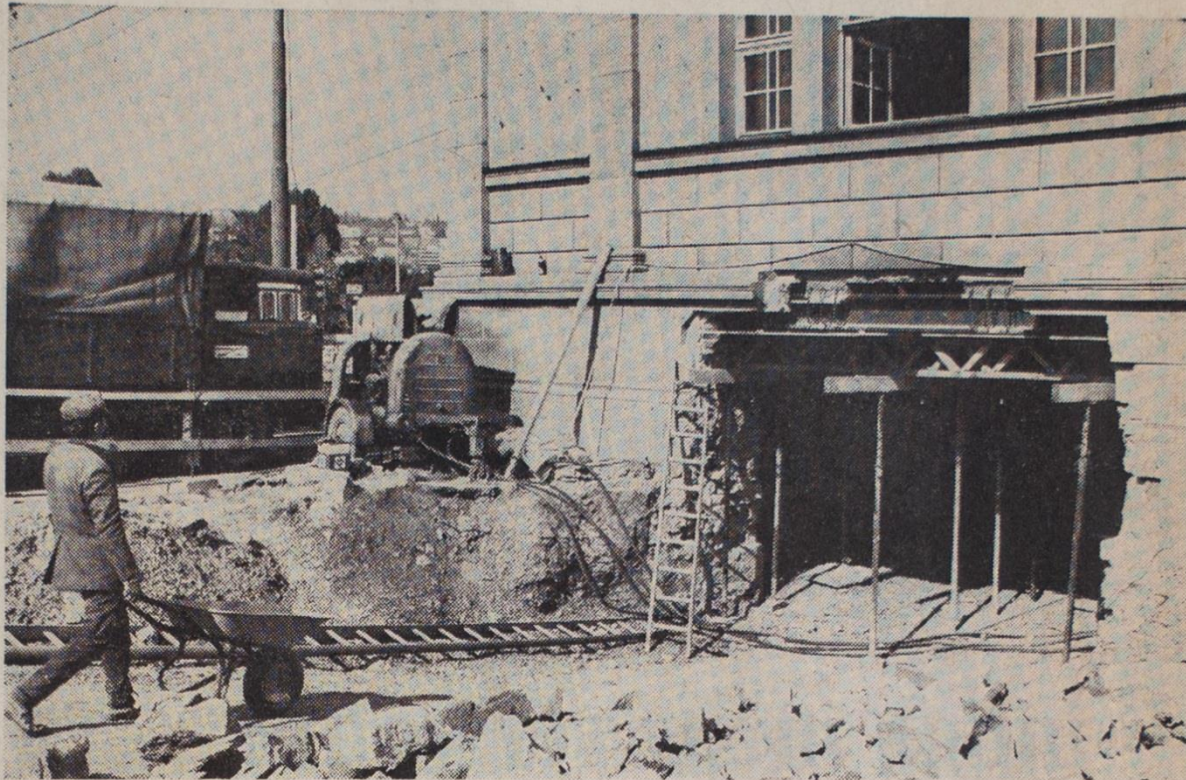
um 1900: Staatsgalerie und Münze. SGS

Die Geschlossenheit des Ehrenhofs mit luftigem Zaun wird 1972 mit der Durchbohrung der Seitenflügel aufgegeben, die Münze schon zuvor beseitigt.



um 1905: Hinterhof der Münze und Katharinenstift. HdG

Dieses Foto veranschaulicht indirekt, wie weit die Schule von der Neckarstraße entfernt lag und wie schmal jene im Vergleich zur B 14 war.



Ein Loch in der Staatsgalerie – für Fußgänger

Im Nordflügel der Stuttgarter Staatsgalerie klafft seit ein paar Tagen ein großes Loch. Es ist der Durchbruch für eine Fußgängerpassage. Wer künftig die Fußgängerunterführung parallel zur Konrad-Adenauer-Straße, auf der Seite vor dem Wagenburgtunnel, benützt, der kommt im Nordflügel der Staatsgalerie wieder auf die Höhe der Straße. Von dort aus kann der Fußgänger später durch die Passage über den Hof der Staatsgalerie weitergehen und kommt in Richtung auf den Charlottenplatz zu in eine zweite Passage, nämlich die im Südflügel der Staatsgalerie. Die Form der Passagen ist gewählt worden, weil zwischen dem Gebäude der Staatsgalerie und der Konrad-Adenauer-Straße nur ein etwa zwei Meter breiter Gehweg hätte angelegt werden können. Mit Rücksicht auf die Fußgänger werden daher die Passagen gebaut. Die im Nordflügel der Galerie untergebrachte Bibliothek mußte geräumt werden. Dort wird eine neue Decke eingezogen, die bisher nicht notwendig war, weil das Gebäude an dieser Stelle keinen Keller hat. Unser Bild zeigt den Durchbruch im Nordflügel.

Foto: Feddersen

Herbst 1972: Durchbohrung der Staatsgalerie



Staatsgalerie: Zugang von ihrer Stadtbahnhaltestelle seit 1972
Wie konnte das Denkmalamt einer solchen Verstümmelung zustimmen ?



Stuttgarter im Leiden an der B 14

„AVS“ könnte eine selten benutzte Abkürzung für „Autoverkehrsstrom“ sein.
Depression selbst bei der Passantin.

Stadtentwicklung

bis 1933

Einwohnerzahlen

um 1800:	ca. 20.000
um 1900:	ca. 170.000
um 1930:	ca. 400.000
heute:	ca. 600.000

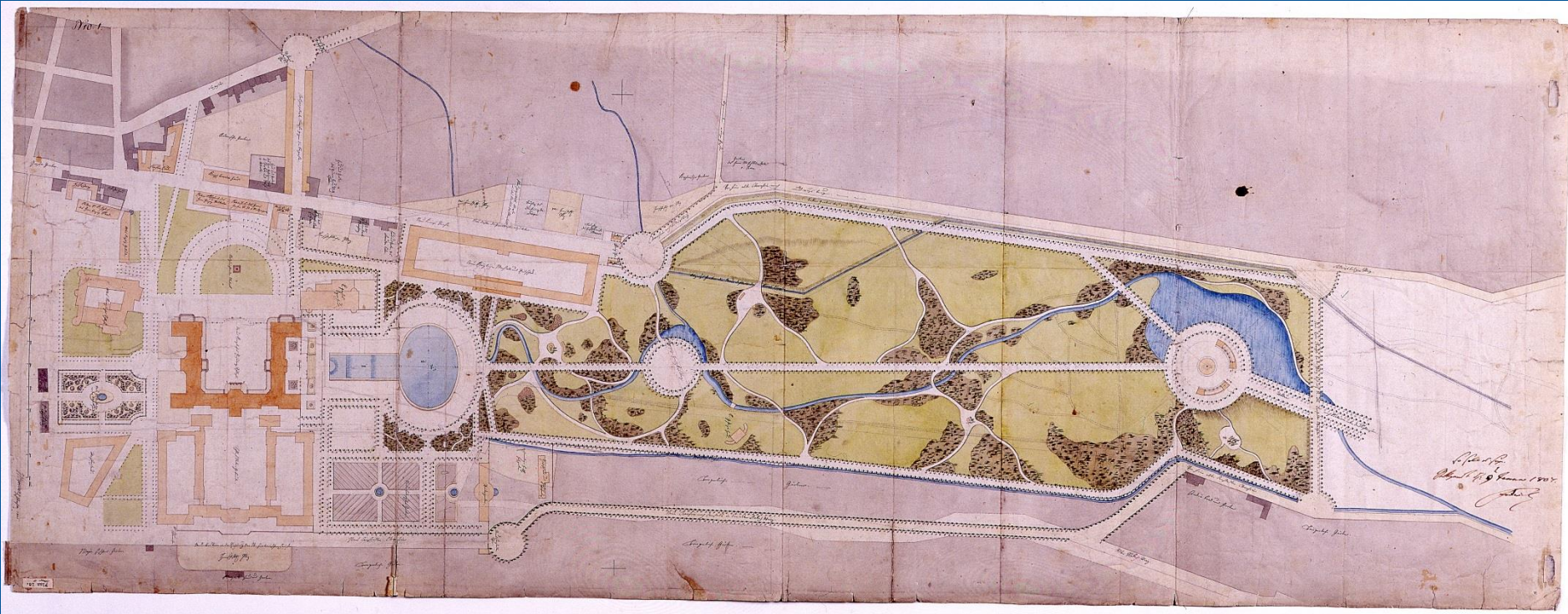


1788: „Plan der Gegend und Stadt Stuttgart“, C. F. Duttenhofer. WLB

Carlsakademie und Neues Schloss sind hinzugekommen. Wiesen, Forst und Felder bis nach Berg.



1794: „Grund Riss der ... Residenz Stadt Stuttgart“, Chr. Fr. Roth. LuMu
 Nordwestlich von Schloss und Carlsakademie herzogliche Gartenanlagen.

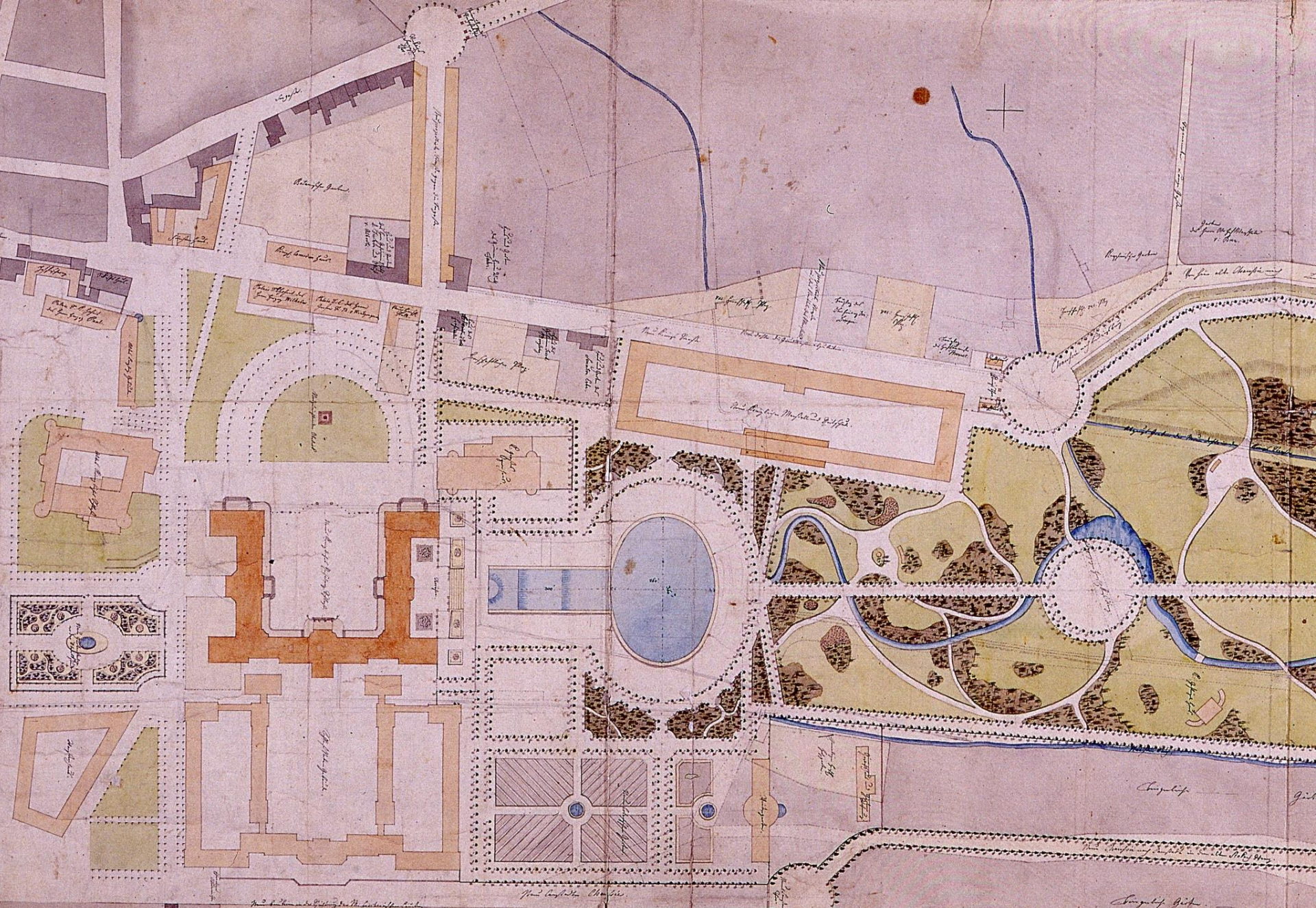


1806: Schlossgartenplan, N. F. Thouret. LMW

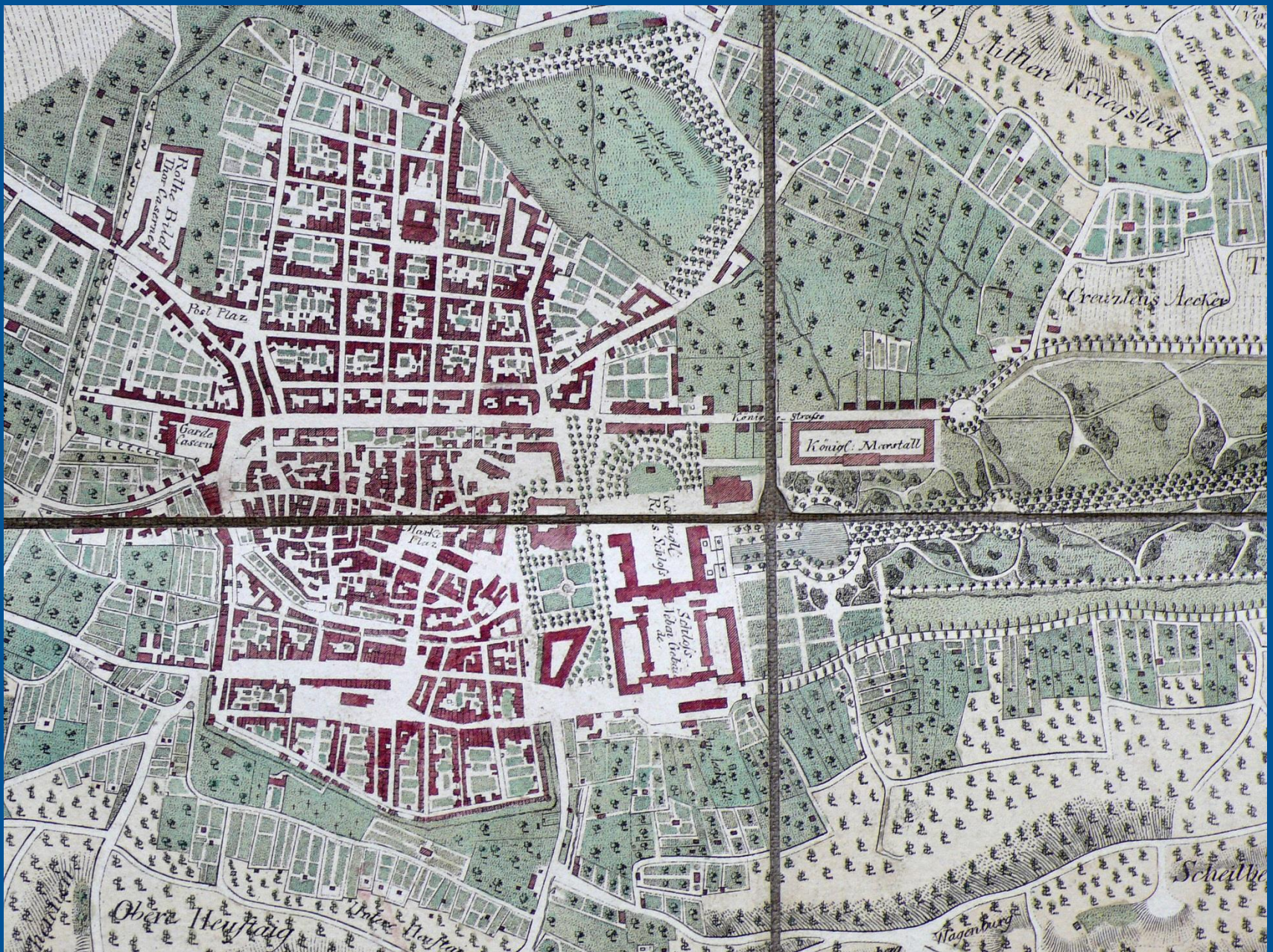


So soll es seyn, vermerkt er auf dessen Plan am 9. Januar 1807. Im Jahr darauf sind die Parkanlagen zugänglich. Mit der Gartenschau von 1961 werden sie entscheidend verstümmelt.

Friedrich von Württemberg, seit 1806 König von Napoleons Gnaden, beauftragt Hofarchitekt Thouret einen repräsentativen Park für die Öffentlichkeit zu planen.



Der Ovalsee mit schmalen Arm zum Schloss hin wird bald wegen der Ähnlichkeit mit Schulterstücken von Uniformen „Epaulettesee“ genannt.



1807: Grundriss der Kgl. Württ. Haupt und Ersten Residenz, Chr. Fr. Roth. WLB
 Thourets Park erscheint bereits im neuesten Stadtplan.



um 1809: Fr. Müller. SGS

Der Epaulette-See in der Achse der Gartenfront des Neuen Schlosses
mit der Carlsakademie links und rechts dem Lusthaus/Hoftheater,
beides halbverborgen hinter jungem Baumbestand.



Der gleiche Blick 2017 mit dem Eckensee.



1809: W. Nilson. SGS

J. H. Danneckers damals noch nicht vollendete, kolossale Nymphengruppe
ist bereits angedeutet (Kopie heute vor Schloss Rosenstein)

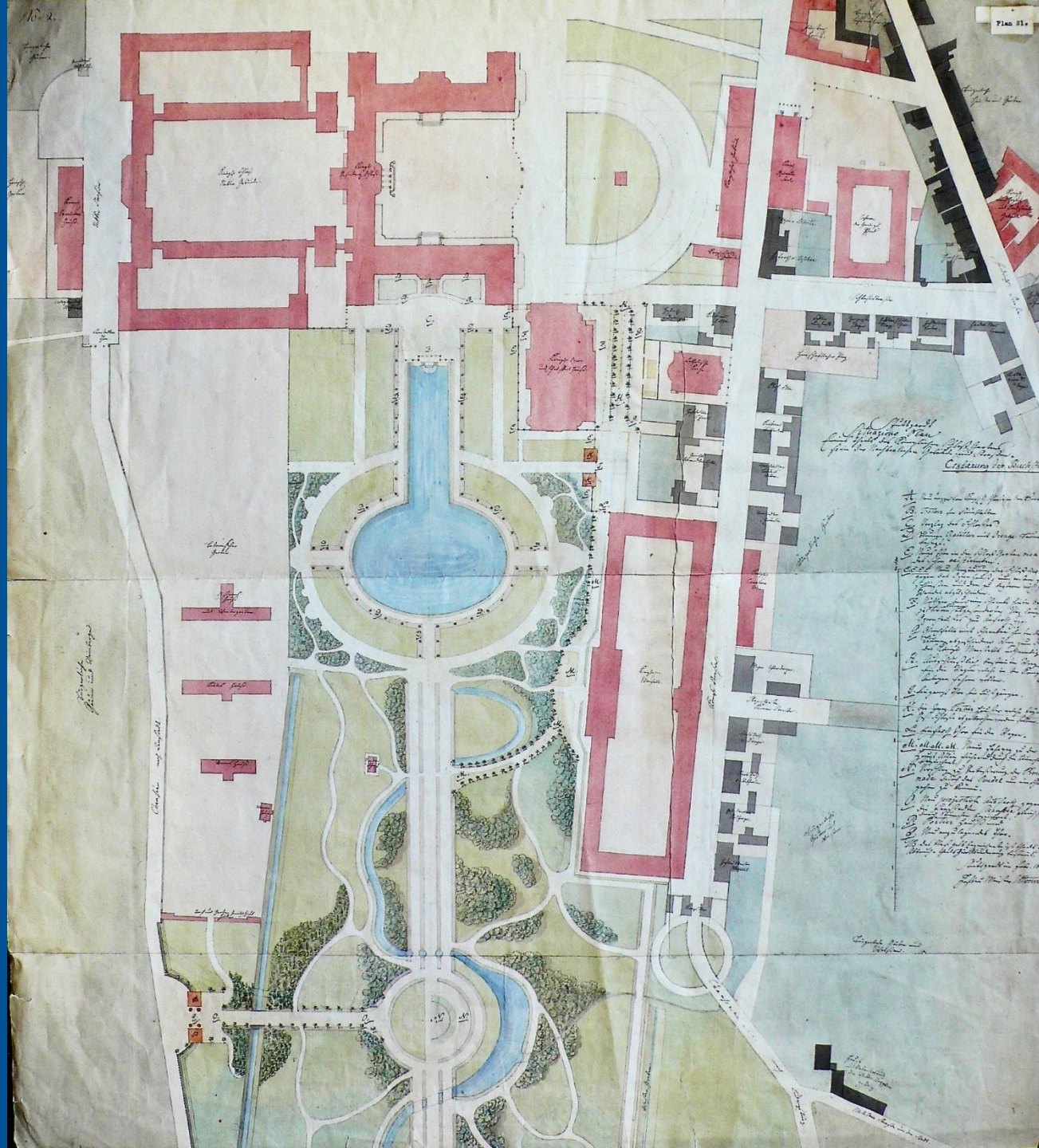


Der Eckensee von 1961 ohne Bezug zum Schloss, noch zu übrigen Bauten.



um 1810: Cannstatter Tor, W. Nilson. SGS

Die Achse der künftigen Neckarstraße, links das gerade erbaute Kgl. Invalidenhaus,
rechts die Carlsakademie.

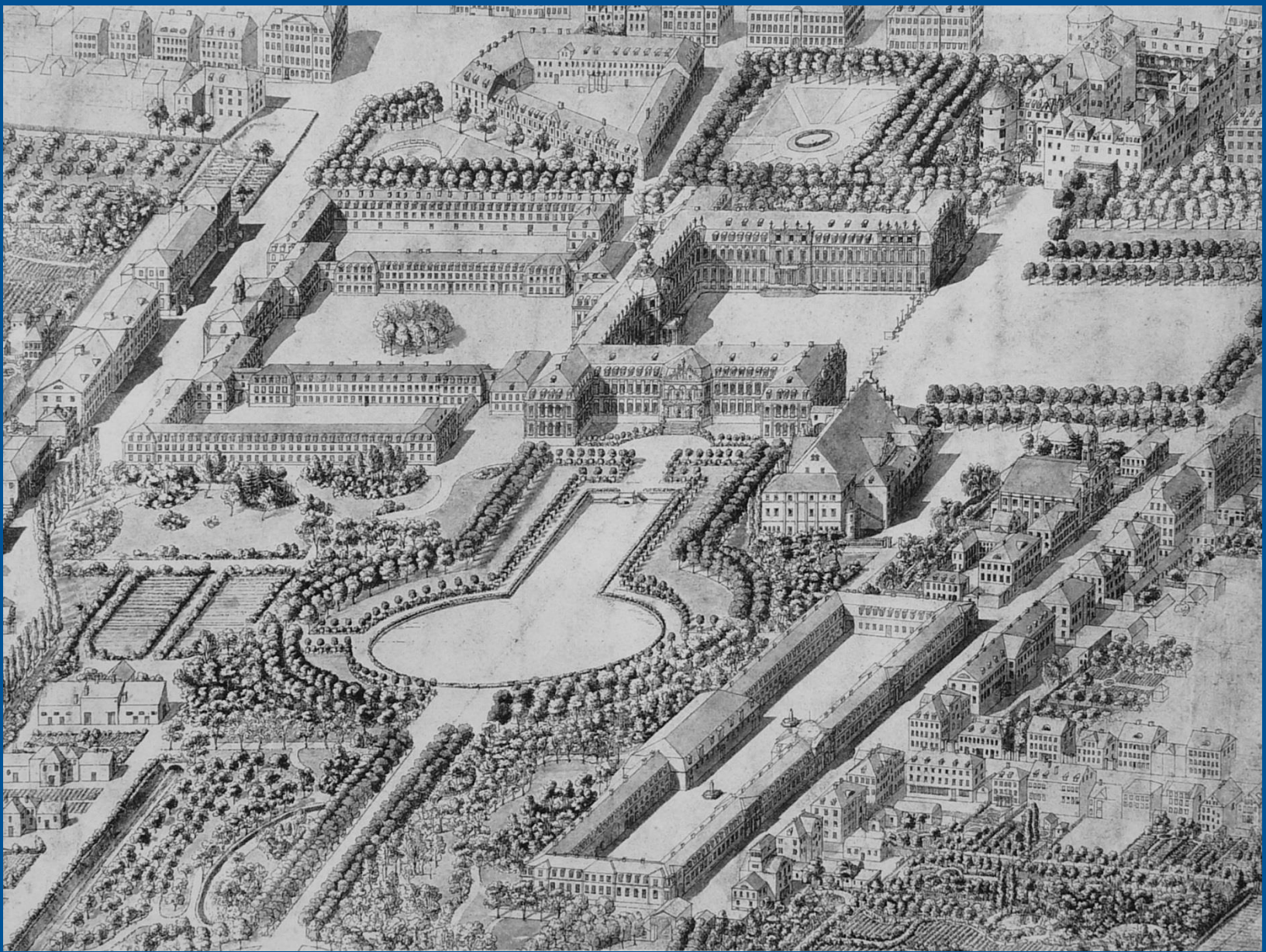


1817, Februar:
„Situations
Plan“ ...,
N. F. Thouret.
LMW

Links
Invalidenhaus und
Carlsakademie mit
Cannstatter Tor und
die alte Chaussee
nach Cannstatt.

Rechts
der Marstall
mit neuen Bauten
an der Königstraße.

Bäume, Büsche
und Besitzer
sind aufgelistet.



um 1825-30: Schlossareal, N. Fr. Thouret. StadtAS

Links die Ausrichtung der künftigen Neckarstraße, rechts noble Häuser an der jungen Königstraße.
 Vonder Carlsakademie hat nur der Baumkranz (um den Brunnen) überlebt.



um 1850: Fr. Bohnert nach Topograph Bach. LuMu

Stadtplan mit Bahnhof an der Schloss-/Bolzstraße, Gleisen nach Feuerbach und Cannstatt sowie Neckarstraße mit Staatsgalerie und Münze – alles kurz zuvor vollendet.



1855: Stadtplan. WLB

Arm des Epauletteesees zugeschüttet wegen schlechten Geruchs.
 Neckarstraße parallel zur Parkachse, Reitweg parallel zur Königstraße angelegt.
 Der Park durch Bahndamm und dichte Häuserzeile eingefasst.



1852: Vogelschau über dem Rebenberg, F. Federer nach F. Wagner. SGS
Neckarstraße bereits halb bebaut, Bahnanlagen gleichfalls erst wenige Jahre alt.



Links die Neckarstraße mit Staatsgalerie (ohne rückseitige Flügel), gegenüber die Münze.
Noch gibt es keine „Schillerstraße“.
Vorne halblinks die Pferdebandiger am Beginn der Platanenallee.



um 1812: „Stuttgart von der Morgenseite“, W. Nilson. SGS
Blick von Osten auf die Stadt mit Carlsakademie vor dem Neuen Schloss,
Epauletteesee und neuer Parkanlage.



um 1930: Stuttgart von Süden. LMZ-BW

Eingefasst von König- und Neckarstraße, vorne der intakte Stadtkern mit Rathaus,
Eberhard- und breiterer Hauptstätterstraße.



um 1930: Leonhardsviertel im Vordergrund. LMZ-BW

1933 – 1945

Ziele Stuttgarts
als „Stadt der Auslandsdeutschen“

Neue, verbreiterte Straßenachsen, geeignet für Aufmärsche,
Entrümpelung der Altstadt,
Verlegung des Rathauses in die Achse der Neckarstraße,
Abriss alter Gebäude zugunsten von NS-Großbauten,
Autostraße durch die Parkanlagen,
Gauforum am Bollwerk, im Rosensteinpark oder auf der Uhlandshöhe

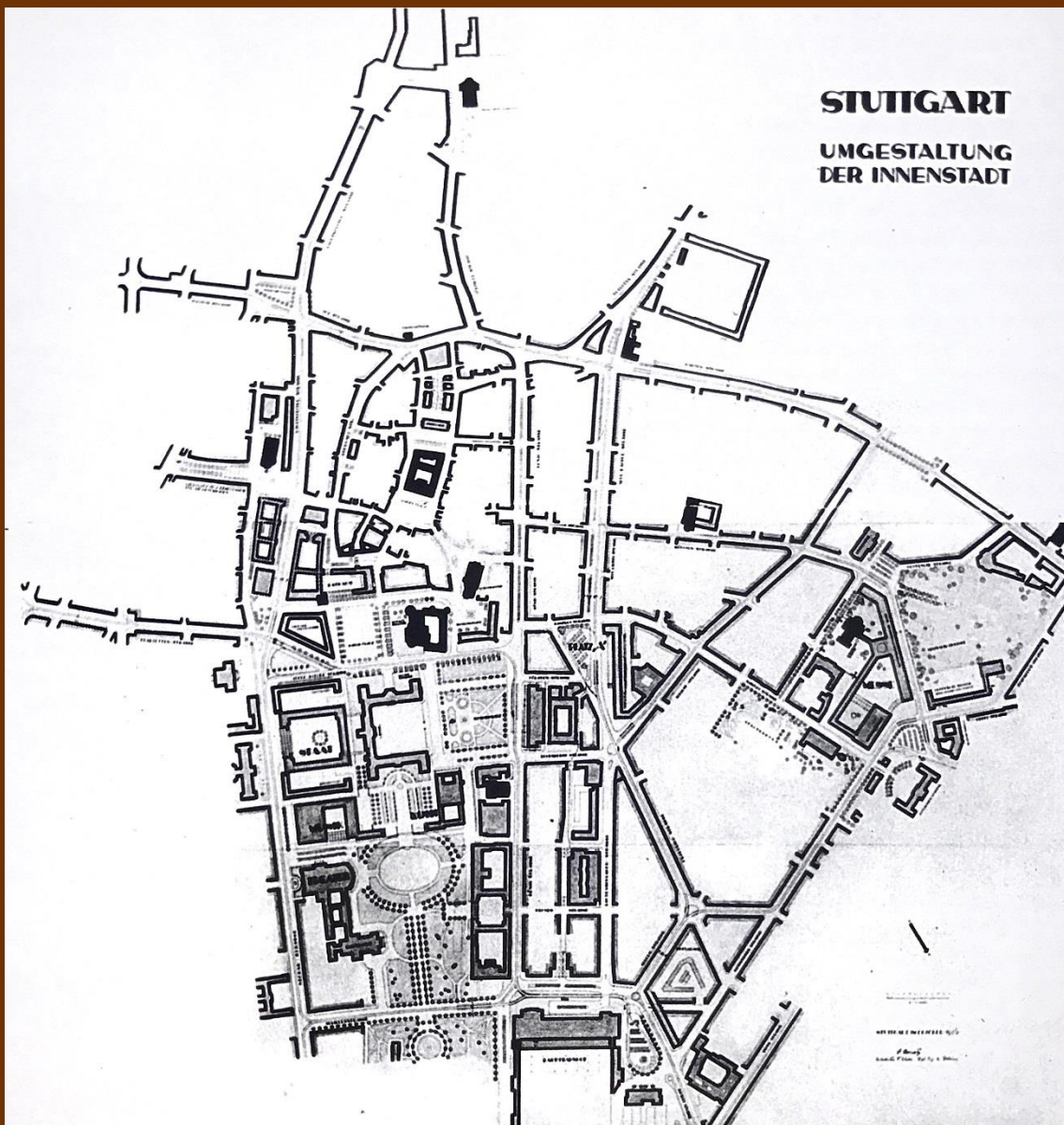


1933/34: Neckarstraße mit 1. Mai-Umzug. LMZ-BW



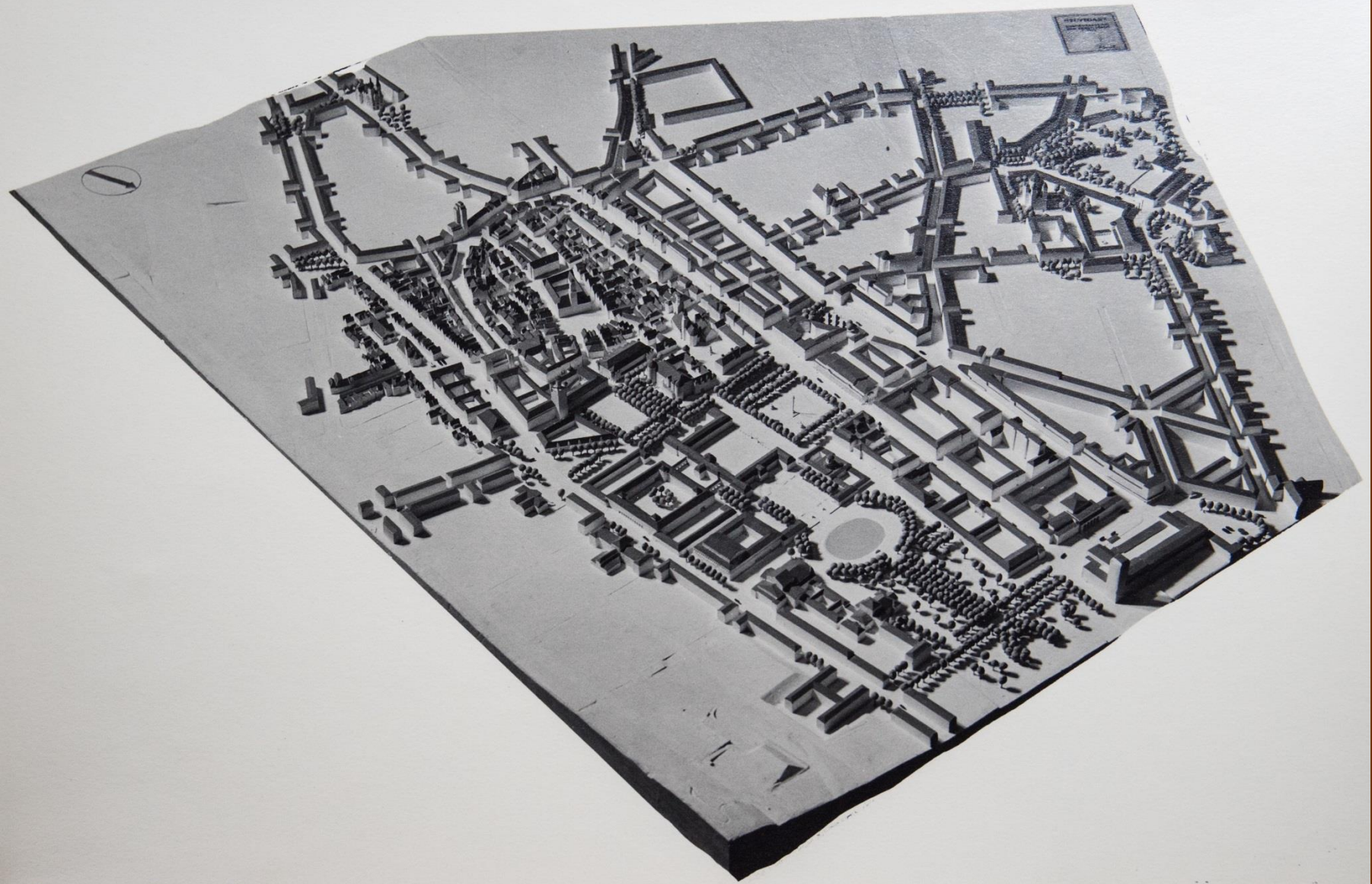
1938, 1. April:

Hitler
und
Gauleiter Murr
vor dem Stadtmodell



(nach: Ausst. Kat. Paul Bonatz 2011, S. 243)

Großbauten an der Neckarstraße, d. h. Abriss z.B. von Münze, Katharinenstift, Reithaus, Mittelteil der Carlsakademie, Teile des Bohnenviertels, des Kronprinzenpalais', Durchbrüche im Bereich der heutigen Th.-Heuss-Straße ...

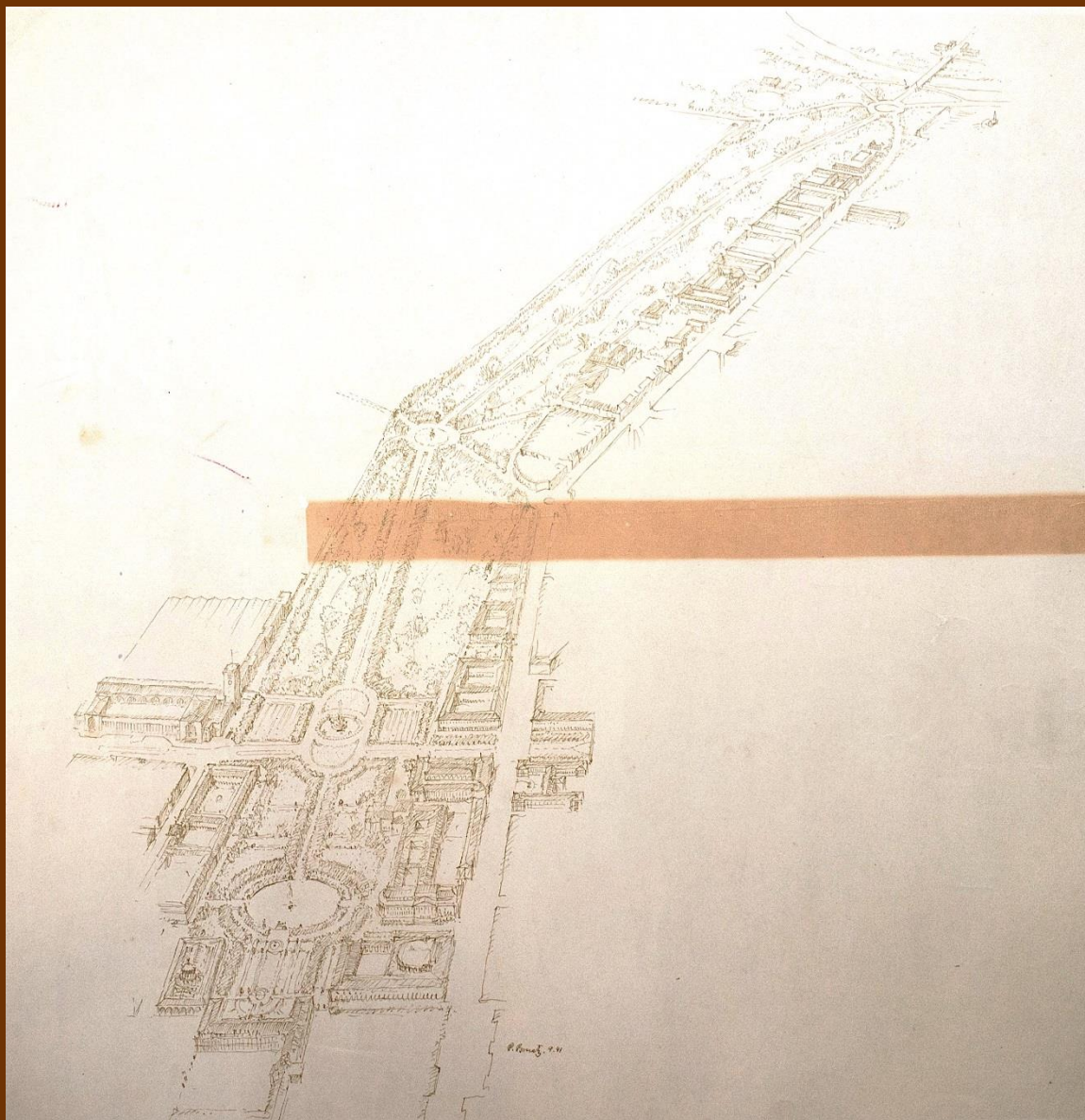


Vorschlag Bonatz

1936: Umgestaltung der Innenstadt, P. Bonatz
Großbauten u.a. auch an der König- und „Heuss“-Straße.
Bonatz' Modell gehört zu den Kriegsverlusten.



um 1939. LMZ-BW



1941, September: Vorschlag einer Autostraße
durch die Parkanlagen, P. Bonatz.

StadtAS Bestand 9350 Nr. AS 651

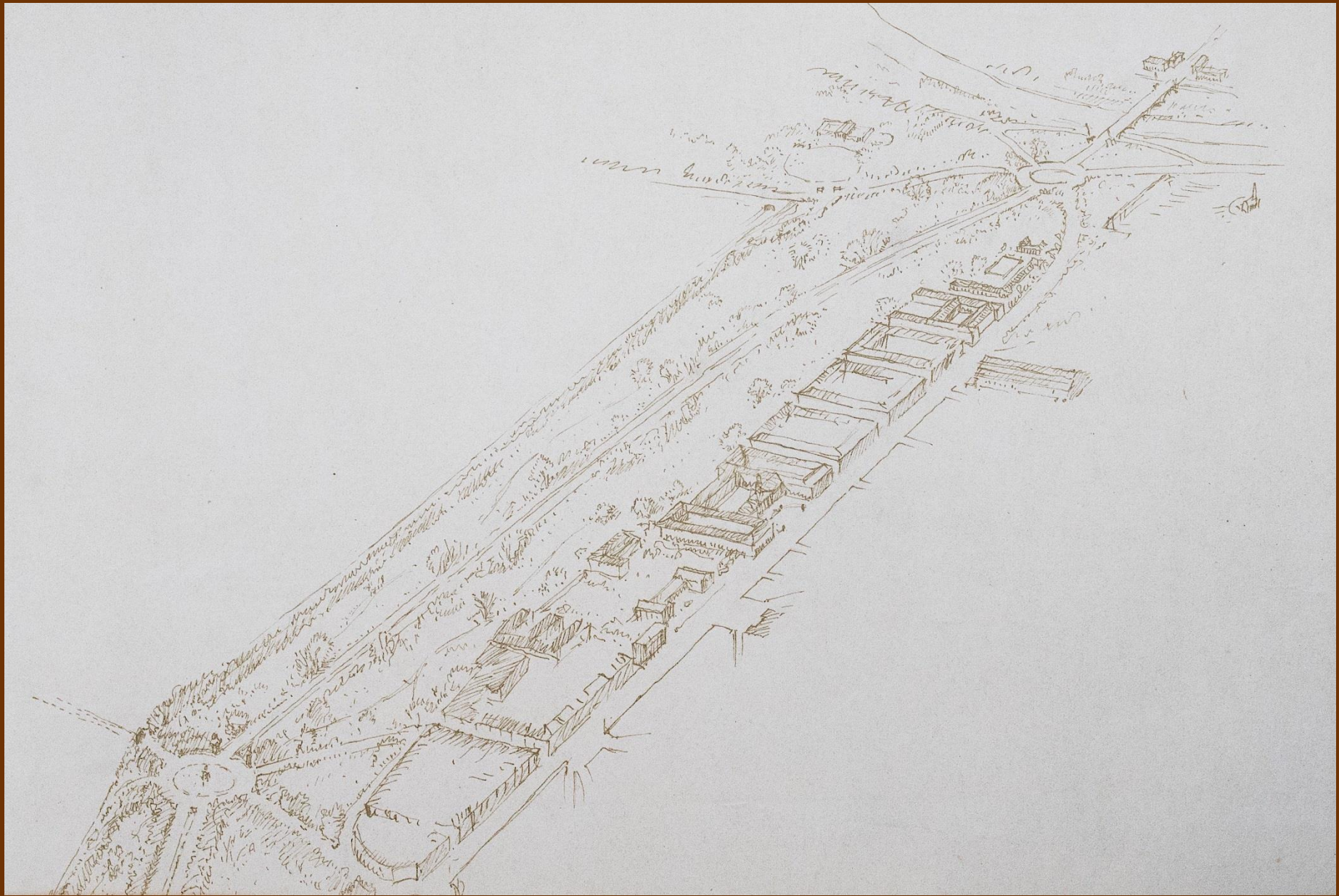
Mit einem mutigen Entschluss lässt sich hier eine Lösung von ausserordentlicher Schönheit schaffen.

Wie in Berlin die Ost-Westachse den Tiergarten in der Mitte durchschneidet, und wie in Paris die grosse Achse durch die Mitte der Champs-Élysées führt, so sollte auch in Stuttgart die Hauptzufahrt mitten im Park liegen.

Die Anlagen waren früher einmal der Park und die Promenade Stuttgarts, ehe sie durch den neuen Bahnhof und den 8 - 10 m hohen Eisenbahndamm stark verkleinert und bedrückt wurden. Die Raucheinwirkung vereinigt sich mit der sich in der Talrinne sammelnden Feuchtigkeit. Die Bäume stehen zu dicht. So ist das Ganze dumpfig geworden. Der Stuttgarter, der Erholung sucht, strebt der freien Luft der Höhen zu. Kaum einer sucht zum Spaziergehen die Anlagen auf, den nicht sein Weg ohnedies hier durchführte.

So wird eine gewisse Durchlüftung der Mitte unter gewissenhafter Schonung der Randbäume nur gut tun.

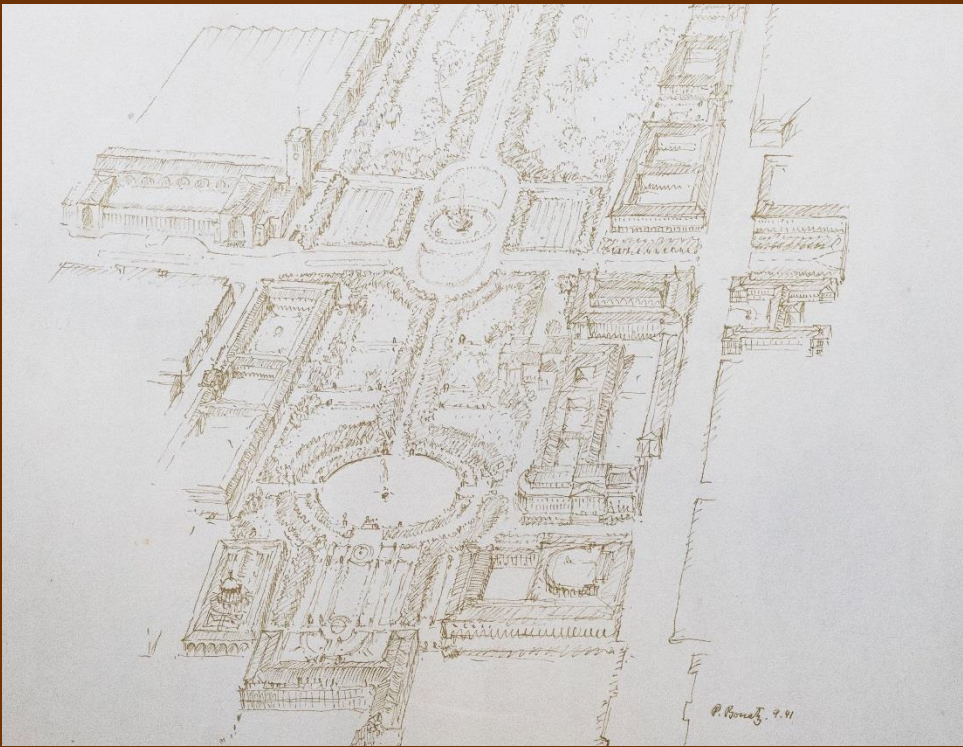
Paul Bonatz, Städtebau- und Verkehrsfragen, 31. Juli 1941, S. 13. StadtAS
Bonatz propagiert eine autobahnbreite Straße durch die Schlossgartenanlagen vom Neckar bis ins Zentrum Stuttgarts.



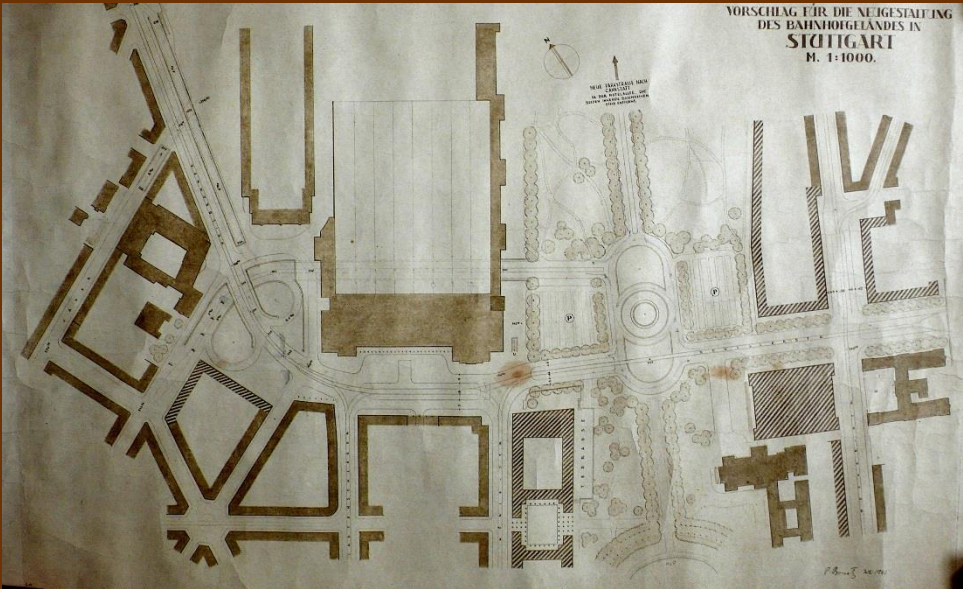
1941, September: P. Bonatz' Plan, Detail. StadtAS Bestand 9350 Nr. AS 651
Die Vision einer Autostraße durch die Unteren Anlagen
und von Großbauten entlang der Neckarstraße.

Während des Einmarschs deutscher Truppen in Russland, plant Bonatz wie andere die Neugestaltung Stuttgarts.

Er schlägt einen längsovalen Platz bei der Schillerstraße vor. Dort soll seine Parkstraße münden und der Verkehr von der Heilbronner Straße, den er – ähnlich wie bei Stuttgart 21 – unter seinem Bahnhof hindurchführt.



**1941, September:
P. Bonatz' Plan,
Detail.
StadtAS
Bestand 9350 Nr. AS 651**



Bestand 9350 Nr. AS 650

**An der Neckarstraße
sieht er neue
Großbauten vor.**

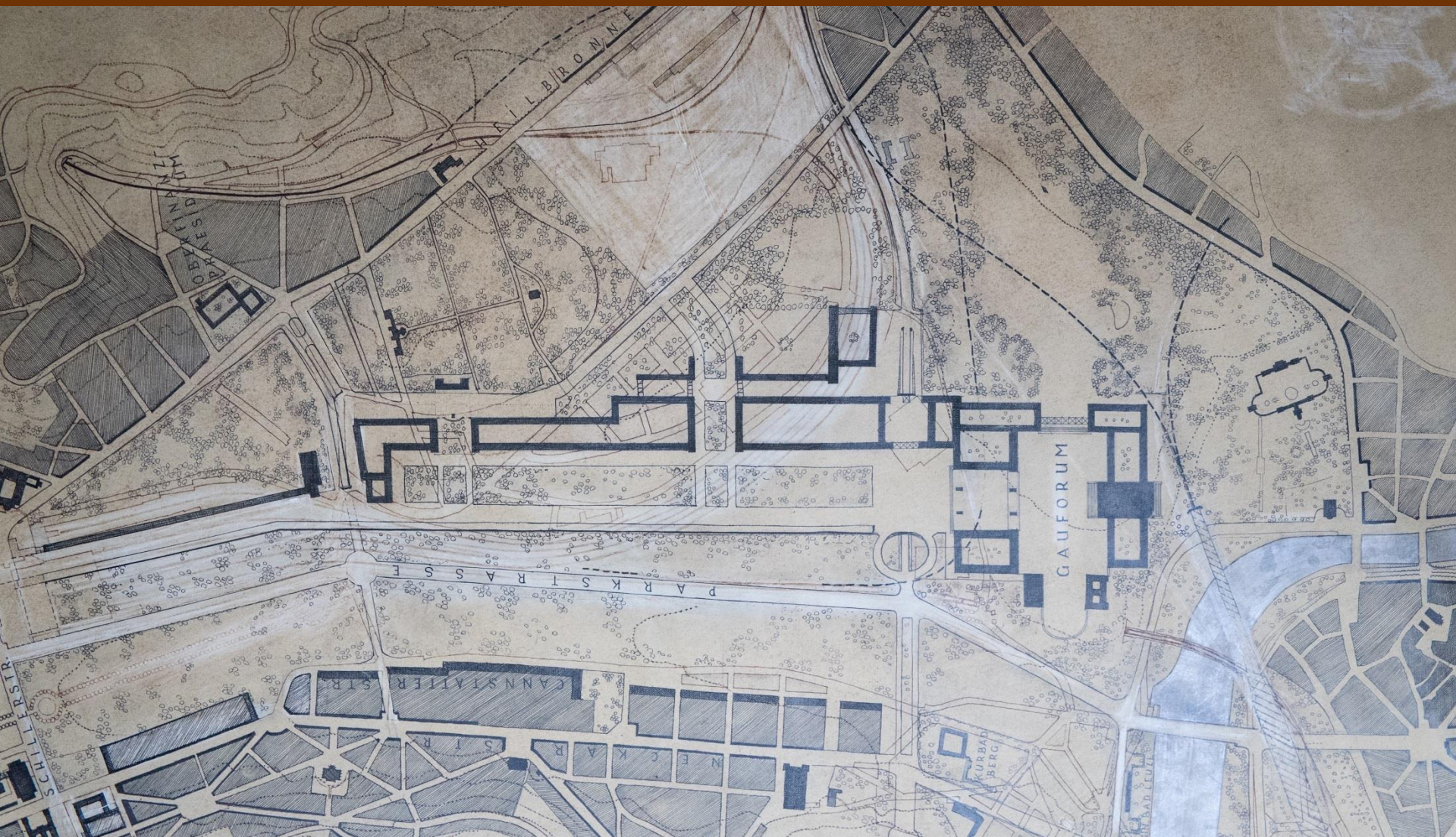
GAUHAUPTSTADT STUTTGART



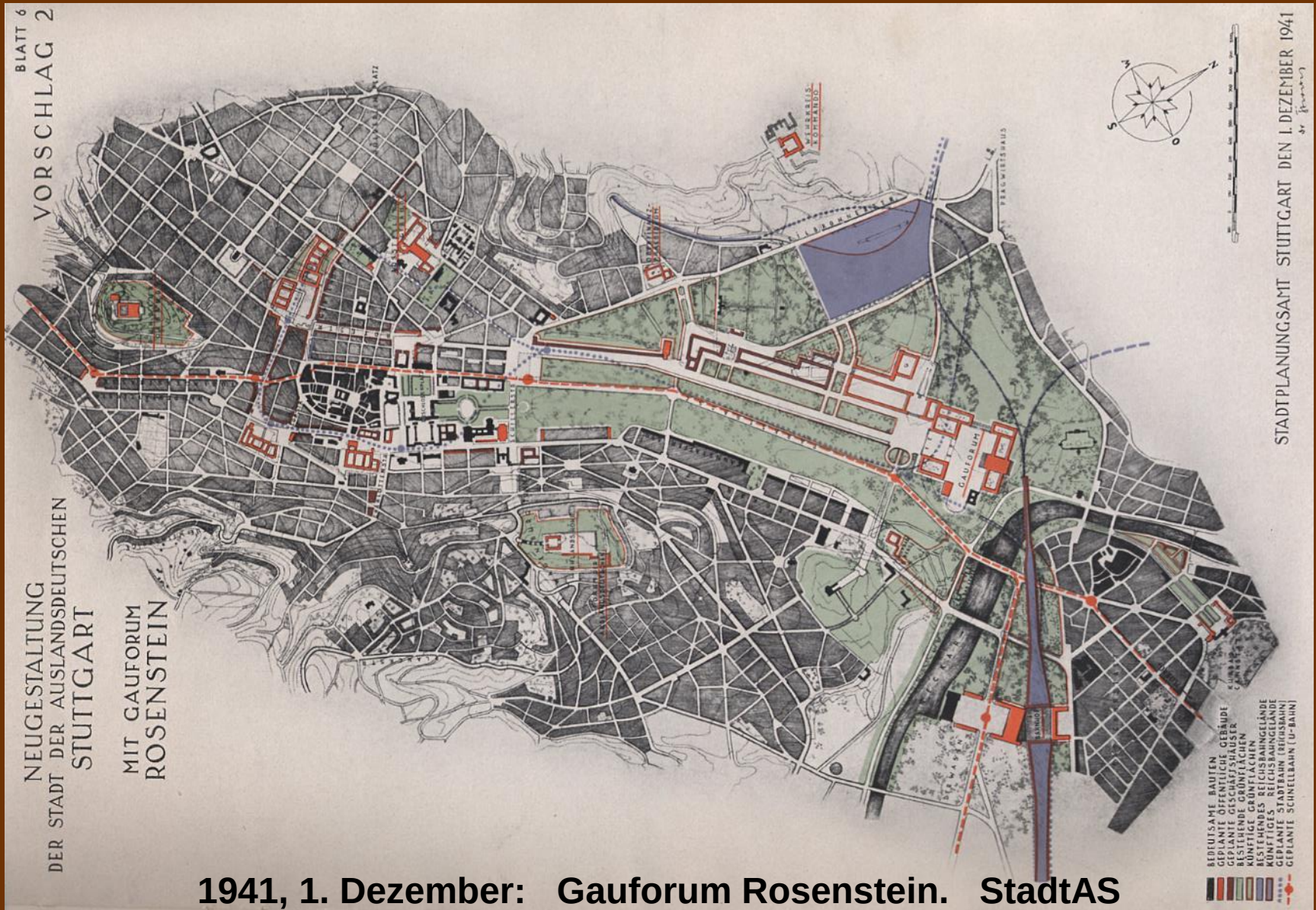
DIE STADT DER AUSLANDSDEUTSCHEN

NEUGESTALTUNG DER INNENSTADT MIT GAUFORUM ROSENSTEIN

1941, 1. Oktober: Entwurf Gauforum Rosenstein durch das Stadtplanungsamt,
Detail. StadtAS Bestand 9350 Nr. 5076
Geplant ist kurzfristig die Umbenennung von „Stadt der Auslandsdeutschen“
in „Gauhauptstadt Stuttgart“.



1941, 1. Oktober: Plan Gauforum Rosenstein, Detail. StadtAS Bestand 9350 Nr. 5076
 Bahnhof, Gleisfelder, Platanenallee u.a. sind getilgt und überzeichnet.
 Stattdessen: Aufmarschstraßen, Großbauten und ein 400 m breites Forum für 20.000 Menschen
 mit einem 100 m hohen Turm.
 Darin Schloss Rosenstein unten rechts ein kleiner Bau.

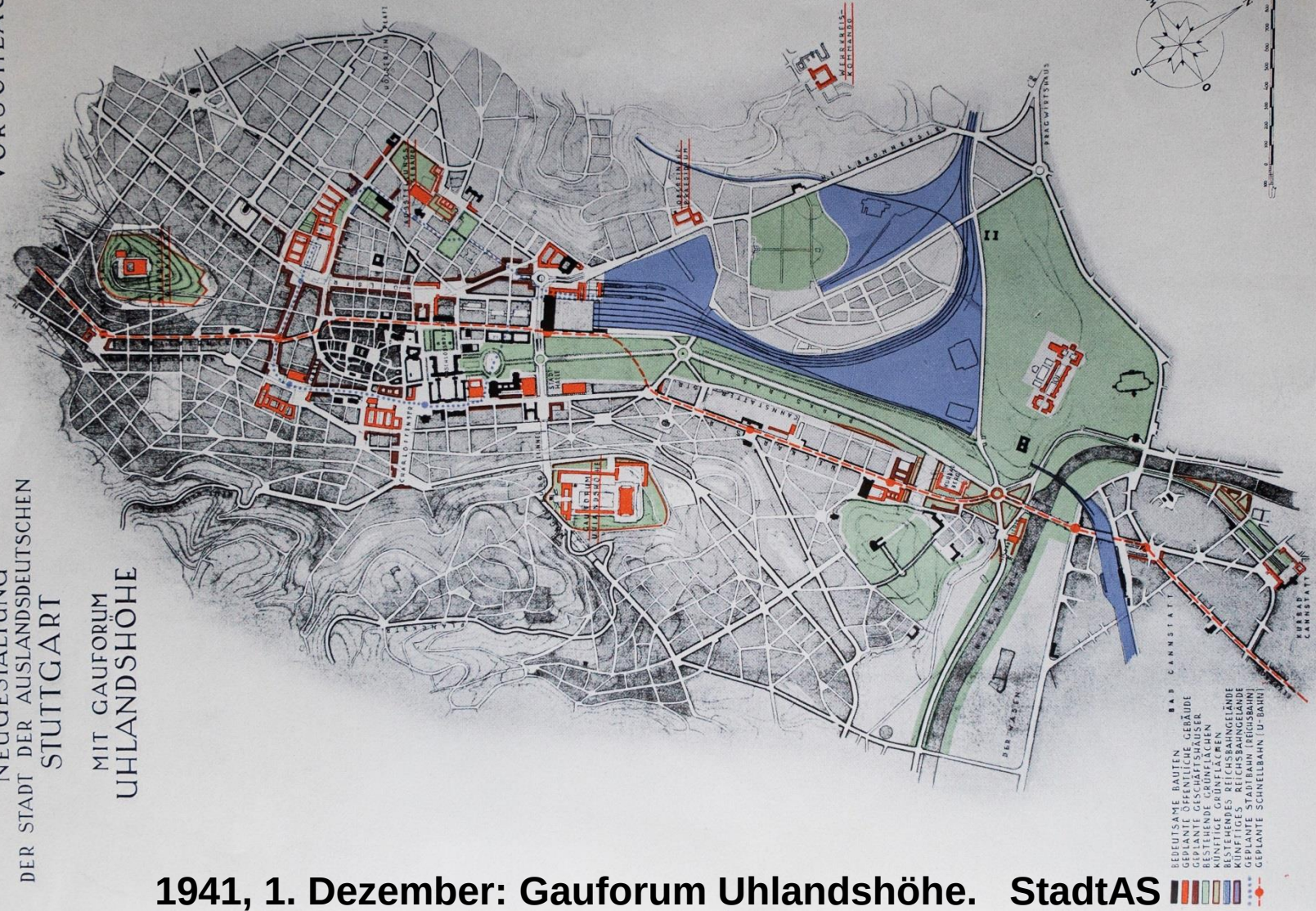


Bonatz hat als Obergutachter die Ideen zu den Gauforen zu bewerten.

Das kolossale Projekt Rosenstein lehnt er ab – wohl auch wegen des Abrisses seines Bahnhofs und dessen Verlegung nach Cannstatt.

(Bei Realisierung hätte es „Stuttgart 21“ nie gegeben.)

NEUGESTALTUNG
DER STADT DER AUSLANDSDEUTSCHEN
STUTTGART
MIT GAUFORUM
UHLANDSHÖHE



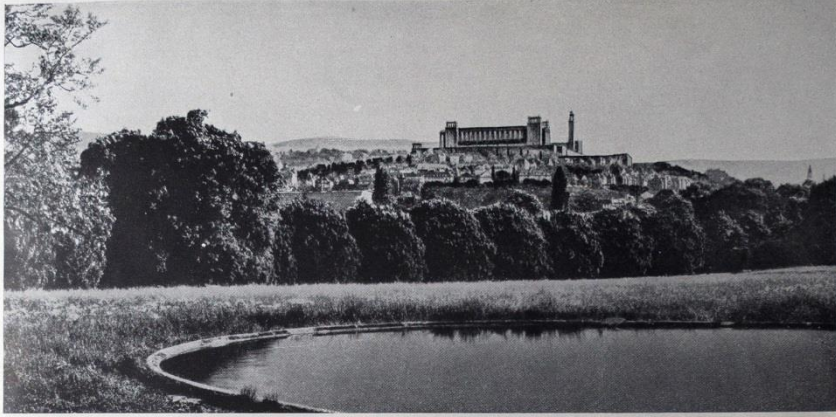
STADTPLANUNGSAMT STUTTGART DEN 1. DEZEMBER 1941
Dr. H. H. H.

1941, 1. Dezember: Gauforum Umlandshöhe. StadtAS

Bonatz empfiehlt dem „Führer“ das Gauforum auf der Umlandshöhe – trotz Zerstörung zahlreicher Villen. Er sieht es in Beziehung zu Bauten auf Bergen in Salzburg, Prag und Athen.

Die drei Städte stehen unter deutscher Besatzung.

BLICK VOM SCHLOSS ROSENSTEIN



BLICK VOM TAGBLATT-TURM



c.) Die Uhlandshöhe.

Hier liesse sich etwas schaffen, was ausser Salzburg keine Gaustadt in Deutschland aufweisen kann. Mit 350 m liegt die Uhlandshöhe rund 100 m höher als der Rosenstein. Ein Gauhaus hier oben würde das ganze Stadtbild von Stuttgart beherrschen und weit ins freie Land hinaus sichtbar sein. Wenn der Hügel auch nicht die Ausdehnung des Hradschin in Prag hat, so würde er, durch hohe steinerne Stützmauern in seiner Wirkung gesteigert, wie die Akropolis in Athen, dem Stadtbild seinen Stempel geben können.

Wenn der Führer die Städte in der Ebene an den Hauptverkehrs zug und an einen Platz mit grosser Ausdehnungsmöglichkeit hinweist, wenn er für Köln und Hamburg die Plätze am Strom bestimmt, also überall nach dem Einmaligen, dem Charakteristischen sucht, so würde er für Stuttgart sicher mit der **H ö h e n b e k r ö n u n g** einverstanden sein.

1941, 31. Juli: P. Bonatz, Gutachten zur Neugestaltung Stuttgarts, S. 19. StadtAS

Die Fotomontagen stammen aus dem Prospekt des Stadtplanungsamts vom 1. Dezember 1941.

ZAS

Zentralstelle für den Aufbau der Stadt Stuttgart

Abbruch – Wiederaufbau – Primat Verkehrsplanung 1945 ff.

Nach Kriegsende liegt es nahe, auf manche Planungen des Dritten Reichs zurückzugreifen. Das Personal ist auch zum Teil das gleiche.

Die Idee, beengte Verhältnisse in der Talmulde zu beenden, Schneisen zu schaffen, die Stadt “autogerecht” zu machen, gewinnt bald Zuspruch.

Ruinen stören, Wiederaufbau ist zäh. Eine Neuorientierung der Stadt schwebt vielen vor.

Der spezifische Charakter Stuttgarts aber, das Flair dieser Stadt mit seiner einmalig schönen topografischen Lage nimmt nachhaltig Schaden.

Verkehrsplanung und Nachkriegsarchitektur zerstören viel Erhaltenswertes.



1953:
Stadtmitte:
viel Zerstörtes,
viel Erhaltenes.
LMZ-BW
Foto: Albrecht Brugger

Guter Zustand der
Parkanlagen,
Behelfsbauten
im Bereich der
Carlsakademie,

Tennisplätze
an der Stelle des
heutigen
Landtags.



1930: Stuttgarts Mitte. LMZ-BW
Ein elegischer Rückblick.



Anfang 50er Jahre: Stuttgarts Mitte. LMZ-BW

Kronprinzenpalais, Altes und Neues Schloss, Carlsakademie schwer beschädigt.
Königsbau wird instand gesetzt,
Innenministerium gerade errichtet.

Parkanlagen, Planie, Charlottenplatz, Neckarstraße noch intakt.



**1953:
Obere Anlagen
weitgehend erhalten.**

LMZ-BW

Foto: Albrecht Brugger

Der Ovalsee,
nach dem Opernhaus
und Eugenstraße
ausgerichtet sind,
ist perfekt erhalten,
ebenso die Struktur
des Rosengartens.
13 Skulpturen klar
erkennbar
(heute noch 6 zu sehen).



1958. LMZ-BW Foto: Albrecht Brugger



1936: Rosengarten der Königin Olga, seit 1918 zugänglich. LMZ-BW

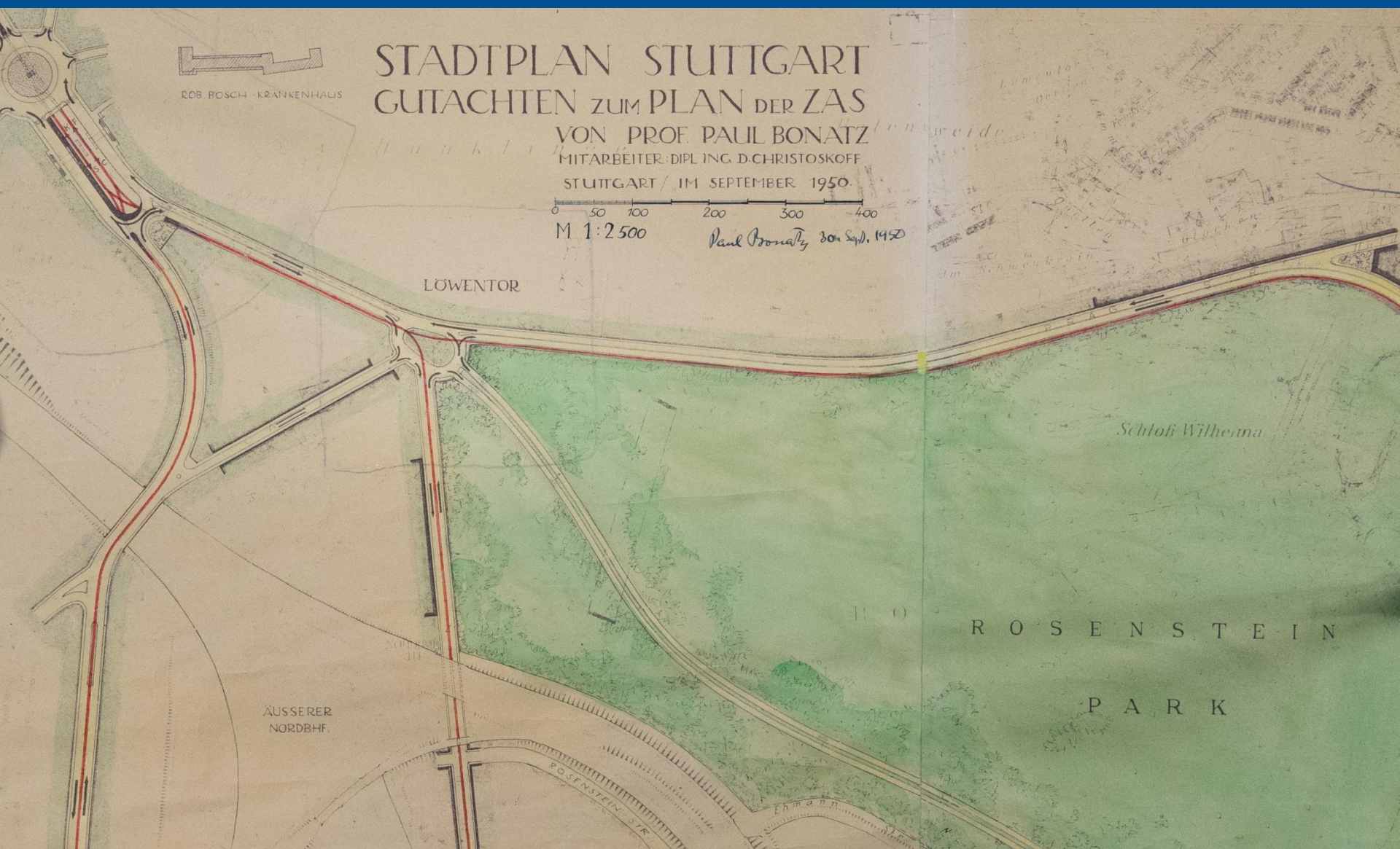
Warum werden diese seit 1806/07 bestehenden und für die Achsen der Stadt so wesentlichen Teile des Schlossgartens 1961 einem Eckensee geopfert ?



1905: Oberer Anlagensee > Herzog Eberhard-Denkmal. HdG
Fast nur Danneckers Nymphengruppe zählt im Park zu den Kriegsverlusten.

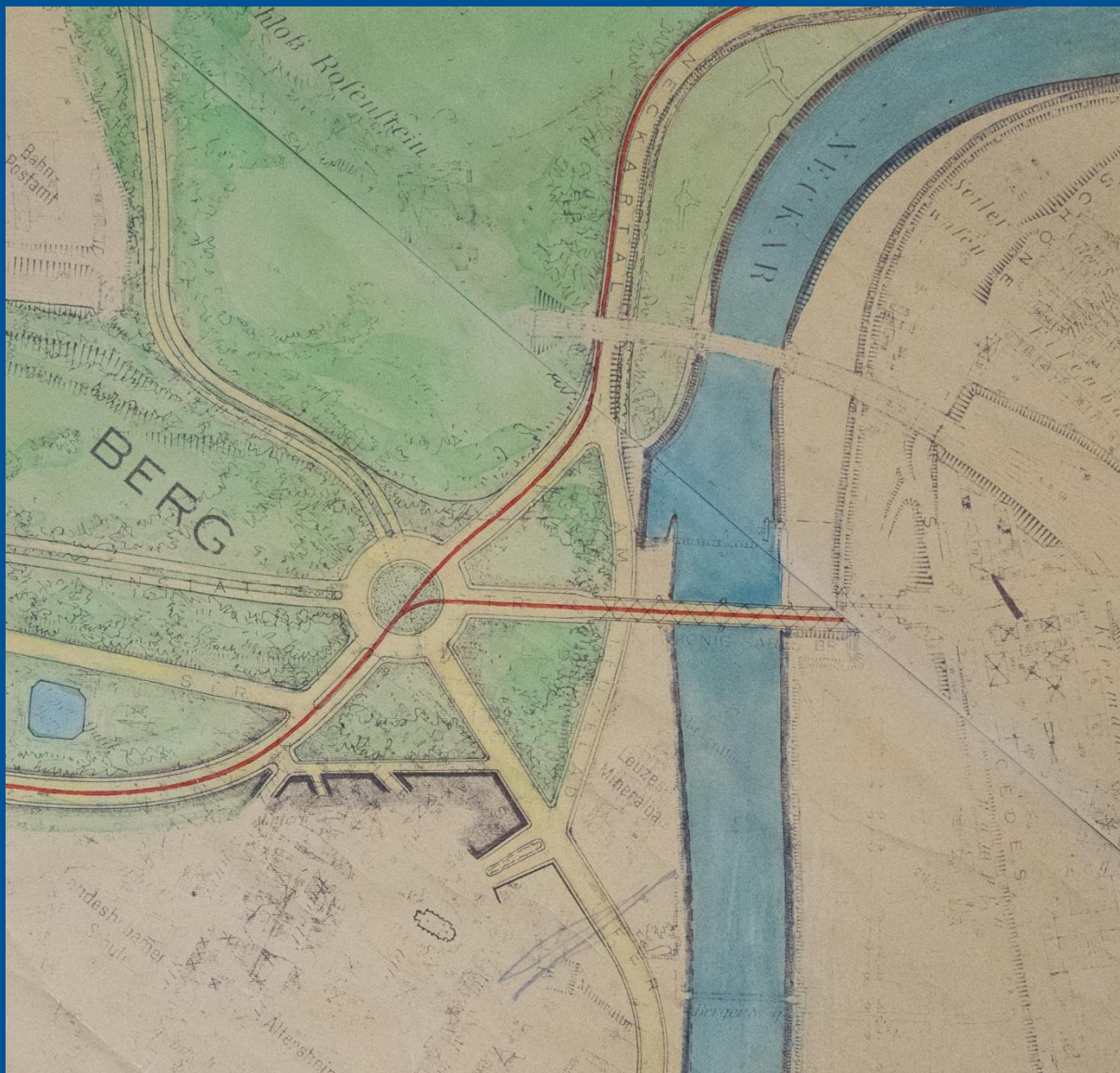


1905: Anlagensee von Nordwesten. HdG
Blick vom Park auf den Ovalsee und die Gartenfront des Neuen Schlosses.



1950, 30. Sept.: Stadtplan und Gutachten ..., P. Bonatz. StadtAS Bestand 9350 Nr. 5008

Bonatz greift 1950 seine Idee einer Parkstraße für Autos von 1941 wieder auf
– nun unter dem Namen „Parkway“. Die Straße soll aber nicht am Neckar,
sondern bereits am Löwentor beginnen.



Detail des Riesenplans wie zuvor. StadtAS Bestand 9350 Nr. 5008

Die doppelspurige Autostraße vom Löwentor mündet
in einen Kreisverkehr und wird von dort zum Zentrum geführt.
Das kriegsbeschädigte Schloss Rosenstein ist im Plan getilgt.



Kernpunkte des städtebaulichen Vorschlags von Professor Bonatz für den Wiederaufbau von Stuttgart ist ein 2,5 km langer „Parkway“, der zum Zentrum der Stadt führt. Er bildet die schönste Einfahrtmöglichkeit und vermittelt den Eindruck, Stuttgart sei eine Parkstadt, 250 m von diesem Zentrum bestehen bereits bei der Einfahrt vom Neckar her, wie aus unserem Bild ersichtlich wird. Die Parkstraße ist nur für Personenkraftwagen bestimmt.

Neuartige städtebauliche Gesichtspunkte

Entlastung der Innenstadt — Fließender Verkehr durch Sternplätze — Neugestaltung der Grünanlagen

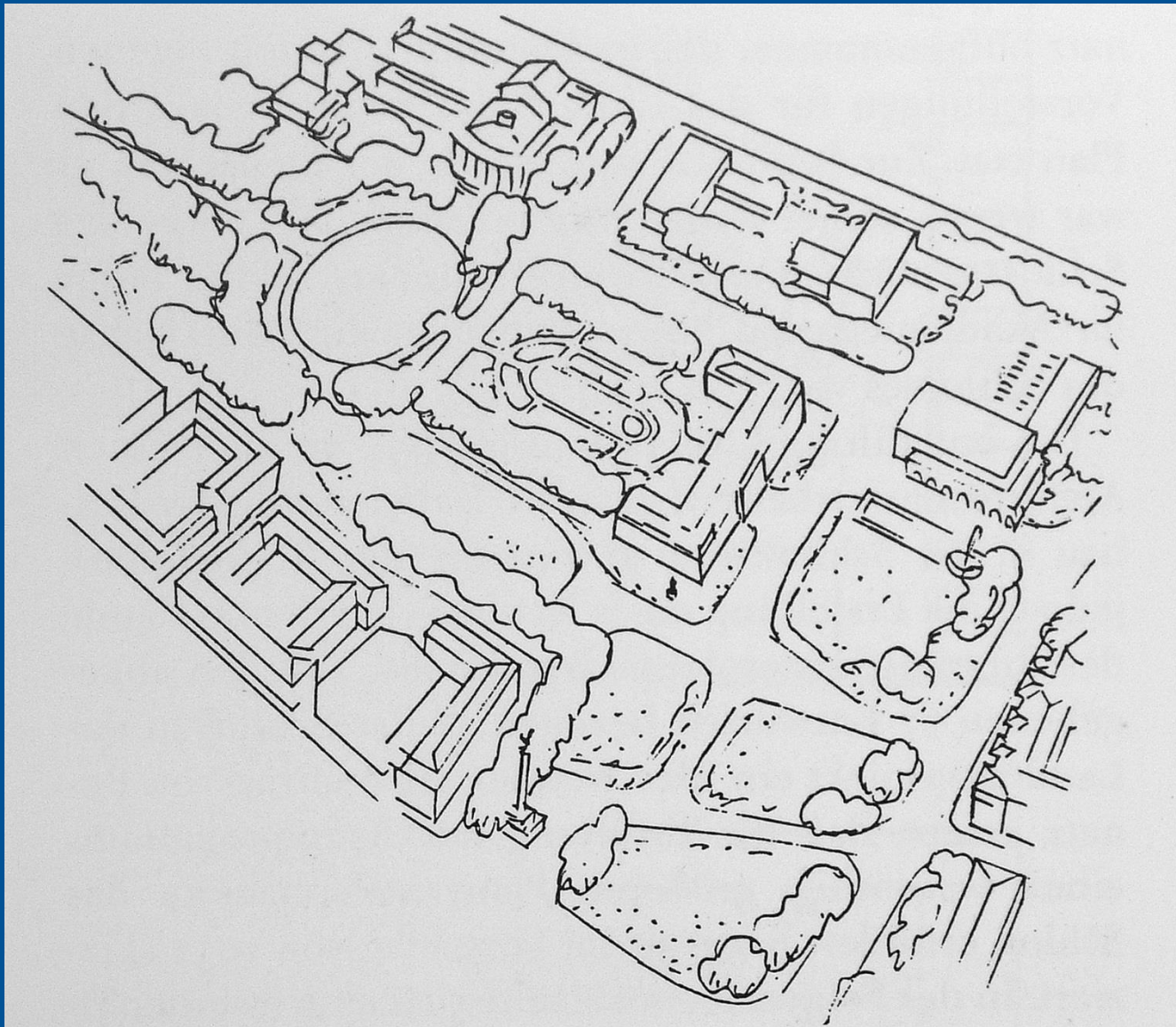
Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Bonatz für den Wiederaufbau der Stadt Stuttgart

Bonatz' Vision für den Schlossgarten.



1950: Stadtplan und Gutachten ..., P. Bonatz. StadtAS Bestand 9350 Nr. 5008

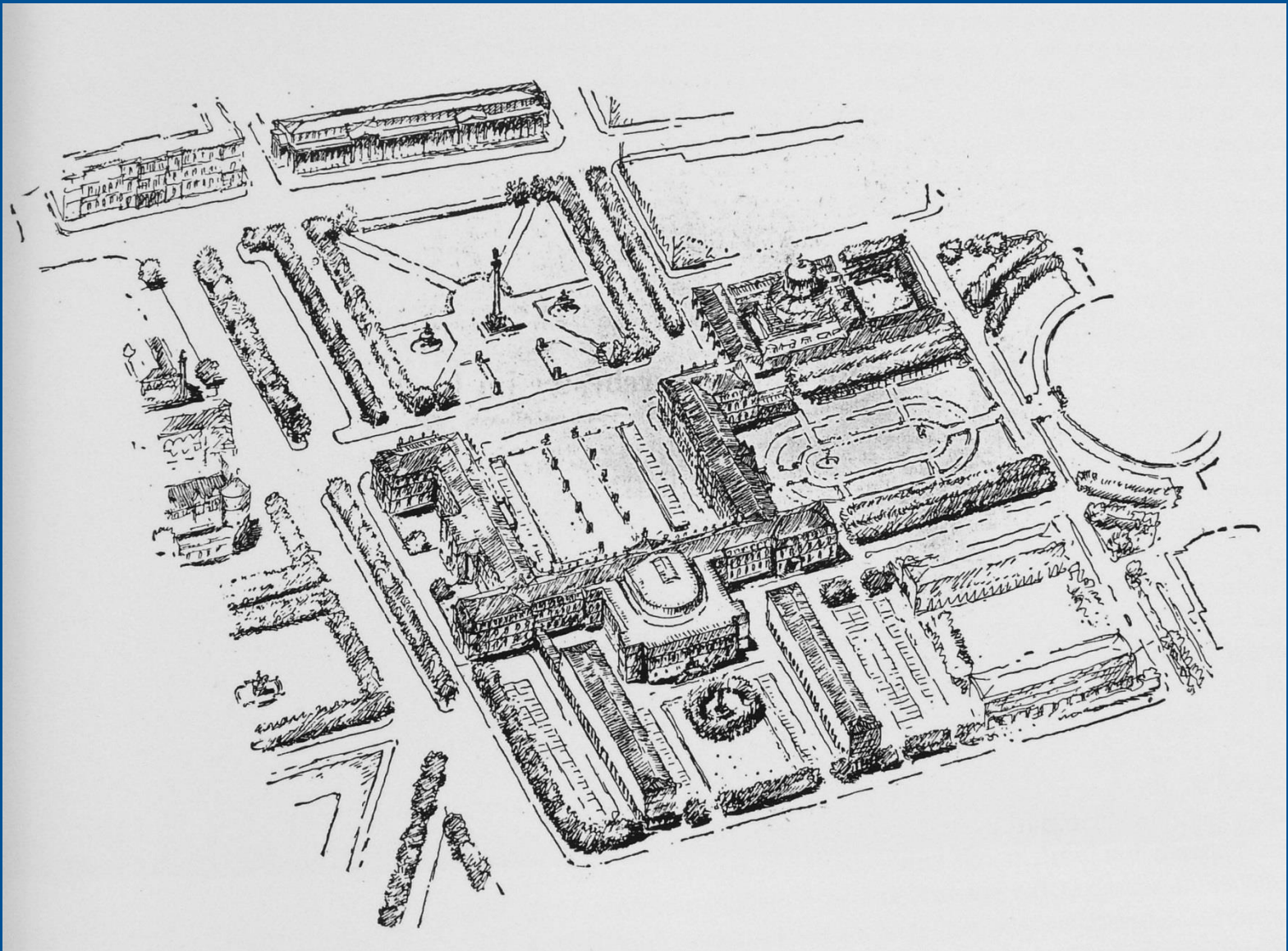
Bonatz belässt in diesem Plandetail vom Altbestand der Neckarstraße nur das Staatstheater.
 Statt Carlsakademie: Landtag, statt Reithaus: Musikhaus, statt: Münze und Katharinenstift:
 Ausstellungsgebäude. Anders als 1941 mündet sein „Parkway“ nicht in der Mitte der Parkachse,
 sondern bei der Staatsgalerie. Das Waisenhaus wird halbiert ...



(nach:
H. Fecker,
Stuttgart.
Die Schlösser
und ihre Gärten,
1992)

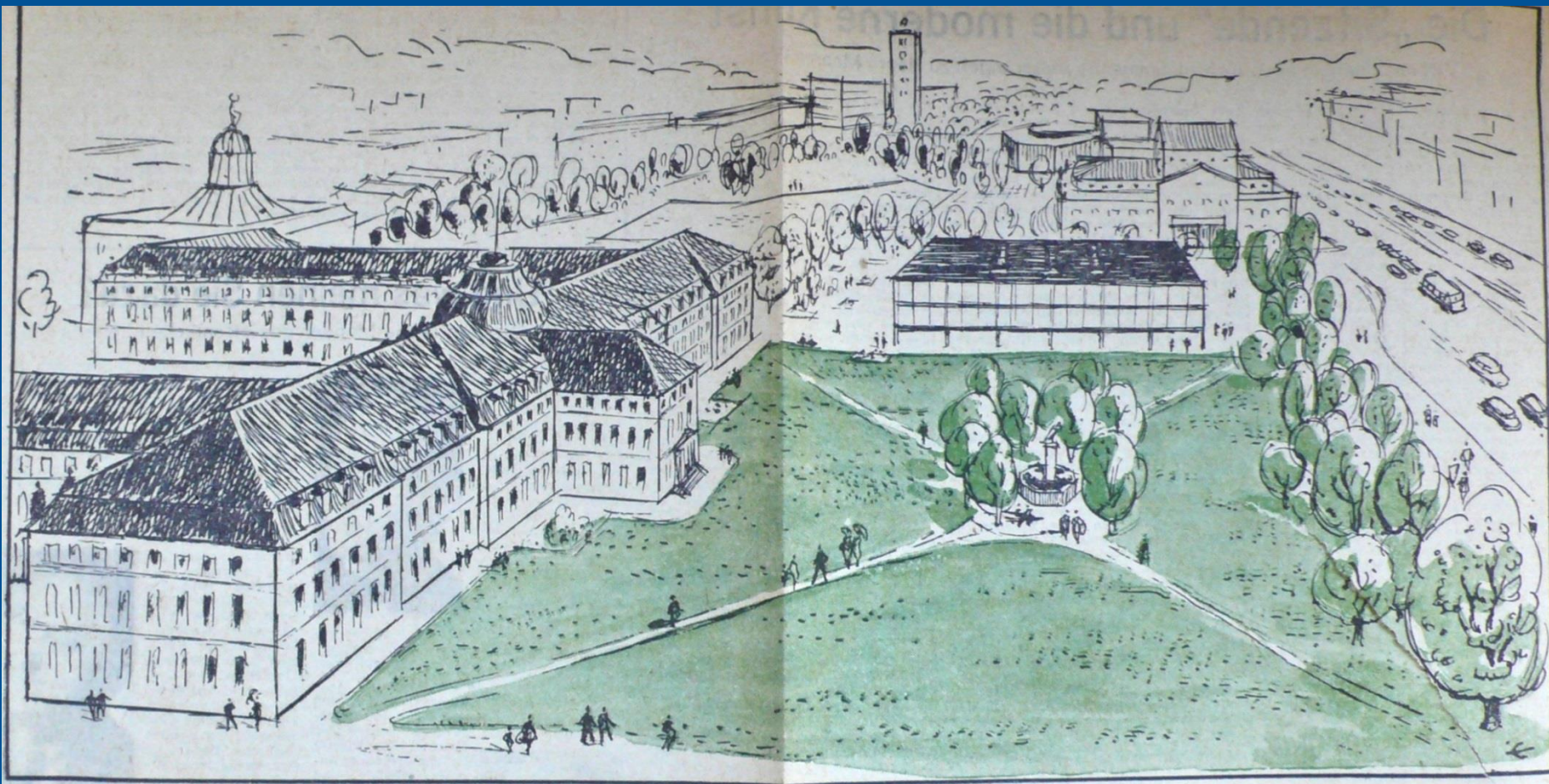
1952: Vorschlag für die Neugestaltung des Schlossplatzes, Richard Döcker

Döcker belässt die Parkstruktur, von Bauten aber nur den Gartenflügel des Schlosses und das Staatstheater. Die Jubiläumssäule versetzt er an den Olgabau. Die Situation jenseits der Neckarstraße interessiert ihn nicht.



1954-55: Landtagswettbewerb, Paul Bonatz

Bonatz sieht anstelle der Carlsakademie einen Anbau an der Rückseite des Schlosses für den Plenarsaal vor und für die Verwaltung Flügelbauten. Parkanlagen, Planie und Kronprinzenpalais will er erhalten.



Hinter dem Neuen Schloß, dessen Rückseite endlich zur Geltung kommen kann, wird eine der größten Grünanlagen in Stuttgarts Innenstadt entstehen.

Zeichnung: Eck

Einmal im Jahr
ein Württemberger Nachmittag

Vom Vorsitzenden der Organisation der
uden aus Württemberg in den USA, dem
stuttgarter Dr. Walter Strauß, veröffent-

Eine neue Anlage im Herzen Stuttgarts

Bald freier Blick zwischen Landtagsgebäude und Planie — Baumkulisse an der Neckarstraße

Konfirmanden stiften
für die Diaspora

Nach einer langjährigen Sitte spenden
die Konfirmanden aus den überwiegend
evangelischen Gemeinden Württembergs
am Tag ihrer Einsegnung einen Geldbetrag
für die Diaspora.

1961: Abbruch der Carlsakademie und Akademiegarten begrüßt. StZ

Alle Schlüsselbauten im Parkbereich sind erkennbar skizziert, jenseits der Neckarstraße keiner.

Die B 14 erscheint autobahnähnlich als Ort von Geschwindigkeit.

Die Teilung der Stadt durch diese Schneise wird unbeabsichtigt sichtbar gemacht.

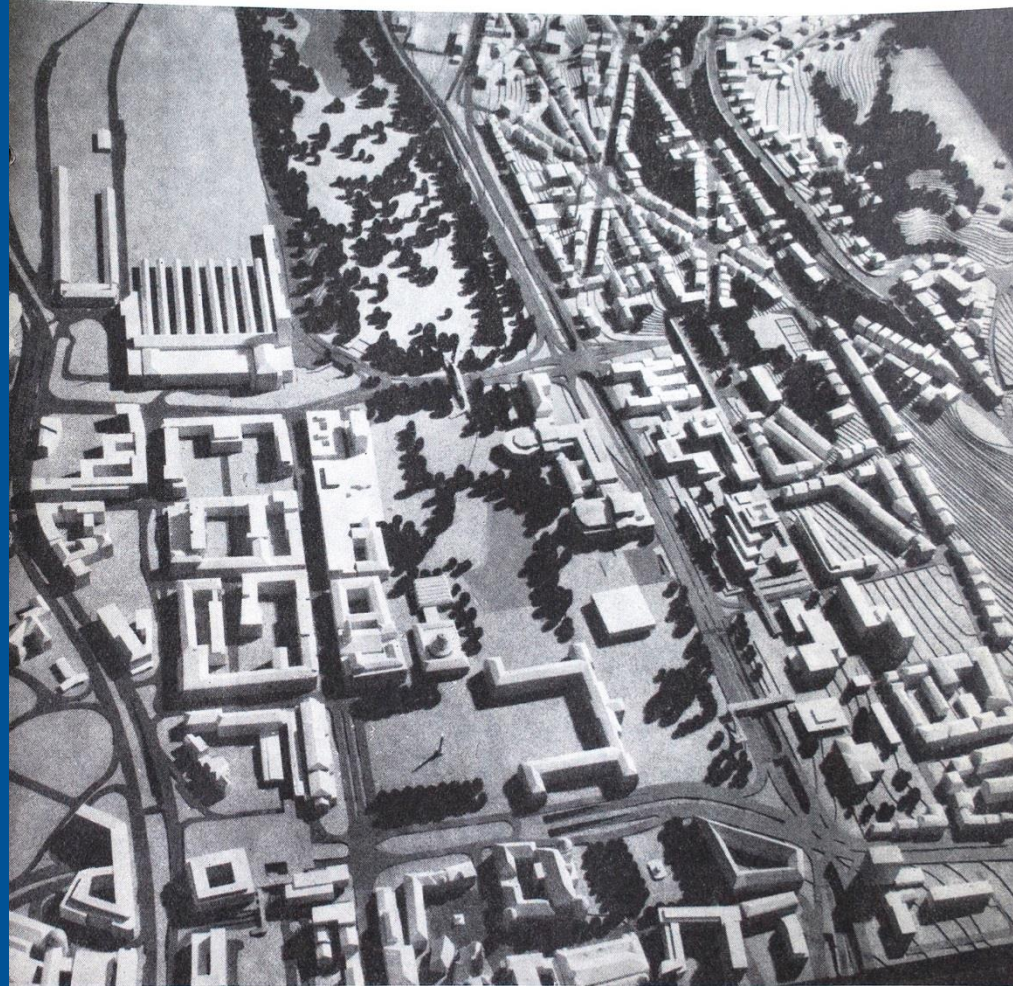
Im Zentrum von Stuttgart

Ein Beitrag der staatlichen Bauverwaltung
zur städtebaulichen Entwicklung der Württembergischen Landeshauptstadt
von Linde/Fecker/Frey

Das Land Baden-Württemberg hat in der Landeshauptstadt Stuttgart ein reiches Erbe an Grundstücken und Gebäuden zu bewahren, welches durch seinen Umfang und die Lage im zentralen Stadt-raum dessen städtebauliche Gestalt wesentlich mitprägt.

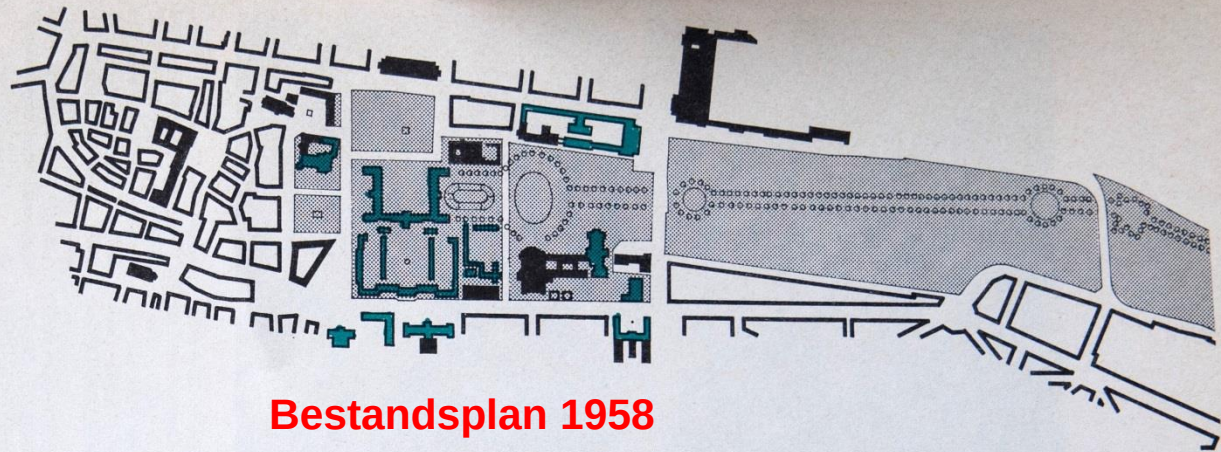
Über die Pflege des Bestandes hinaus ist es notwendig, die staatlichen Bereiche der stürmischen Entwicklung des Gemeinwesens zur Großstadt anzupassen und sie lebendig zu erhalten. Von diesen Bemühungen soll hier berichtet werden.

Modell des Stadtteils in
der Umgebung des Hauptbahnhofs
vgl. Seite 467
Foto Doris Pfeiffer, Stuttgart



**Horst Linde,
Herbert Fecker,
Frey, in:
StadtBauwelt
1965**

**Offizielle
Bekanntgabe der
neuen
Innenstadtstruktur.**



Bestandsplan 1958

Bestandsplan von 1958
im Maßstab 1 : 10 000.
Die grünangelegten Gebäude
waren 1958
noch nicht wiederaufgebaut

• 462 • StadtBauwelt 1965 Heft 6

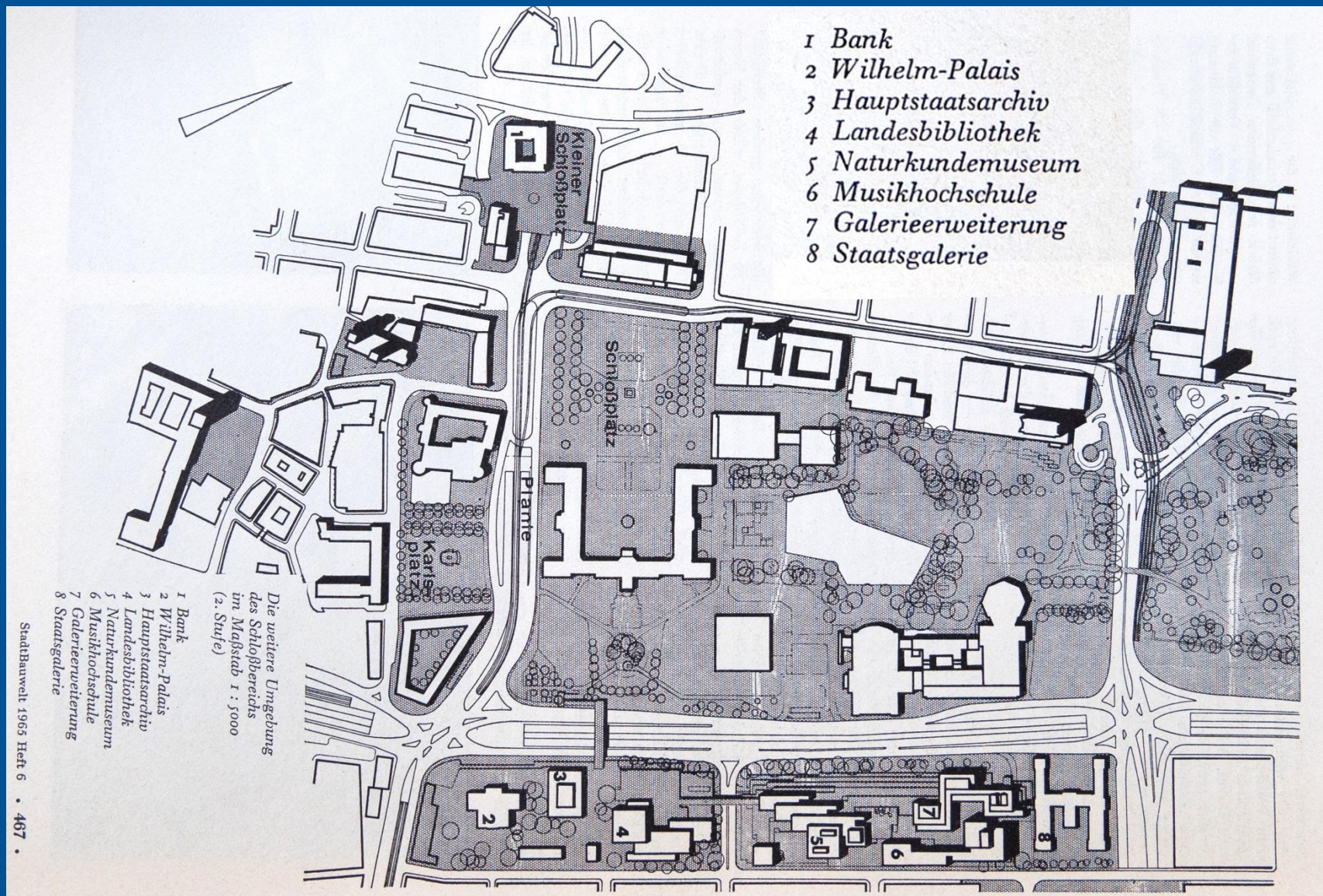
Generalverkehrsplan von 1963
im Maßstab 1 : 10 000



Generalverkehrsplan 1963

StadtBauwelt 1965

Das neue Straßennetz legt sich wie eine Krake über bestehende Strukturen, erzwingt Abrisse und Durchbrüche. Die Parallelität von Neckarstraße und Parkachse geht verloren. Abschied von Planie, Kronprinzenpalais, Hauptstätterstraße ...



StadtBauwelt 1965

Ovalsee, Parkallee, Carlsakademie, Planie, Kronprinzenpalais, Münze und Katharinenstift sind verschwunden. Keine Straßenrandbebauung, Wegfall der Eugenstraße geplant. Staatsoper dadurch ohne jeglichen Achsenbezug.

Zur Stellungnahme des Landesdenkmalamtes

Zu diesem Thema hat ein Gespräch zwischen H. Präsident Dr. Gebeßler vom Landesdenkmalamt und Min.Dirig. Fecker vom Finanzministerium mit folgendem Ergebnis stattgefunden:

Der alte, verlorene Duktus des Stadtraumes ist nicht wieder herstellbar. Die Bearbei-

Priorität haben die städtebaulichen Strukturen vor der Erhaltung von Einzelgebäuden. Bei der Konrad-Adenauerstraße soll, im Blick auf die langfristigen Veränderungen, die Neubebauung den Straßenraum wieder gewinnen, als Bindeglied zwischen den königlichen Gärten und der Hangbebauung mit ihrer besonderen Struktur.

Fragen - Antworten

- Verkehrslösung Konrad-Adenauer-Straße ?

Dafür wird in Gesprächen zwischen Stadt und Land nach einer Lösung gesucht. Der Auftrag des Ministerrates beinhaltet langfristig eine Überdeckung der B 14 und Reduzierung der innerstädtischen Fahrspuren. Für den Wettbewerb ist die im Lage-

Eine Tieferlegung der Konrad-Adenauer-Straße wäre technisch in verschiedenen Varianten möglich, würde aber Kosten in einer Größenordnung um 35 bis 40 Mio DM erfordern und wird u.a. deshalb von der Stadt Stuttgart abgelehnt.

Mit verhältnismäßig geringem Kostenaufwand (ca. 1,5 Mio DM) wäre aber wenigstens eine Verbreiterung des Vorfelds vor der Staatsgalerie möglich (Wegfall einer Fahrspur), was auch bereits eine beachtliche Verbesserung bedeuten würden.

Über eine Tieferlegung der Konrad-Adenauer-Straße kann schon angesichts der riesigen Kosten jetzt nicht entschieden werden. Es ist auch sehr fraglich, ob ein solches Projekt jemals in der Zukunft realisiert werden kann, so wünschenswert es für die Urbanität der Landeshauptstadt wäre.

Dennoch sollten die damit zusammenhängenden Fragen, insbesondere auch die Fragen der Kostenträgerschaft einschließlich einer Gewinnung von Bundesgeldern, weiter geprüft werden (federführend wohl Wirtschaftsministerium als Straßenbauressort).

Dagegen sollte wenigstens die Verbreiterung des Vorfelds vor der Staatsgalerie zugleich mit dem Erweiterungsbau verwirklicht werden.

1974: Wettbewerb Erweiterung Landtag und Staatsgalerie. SGS

1977: gleichlautend: Wettbewerb Erweiterung Staatsgalerie ...

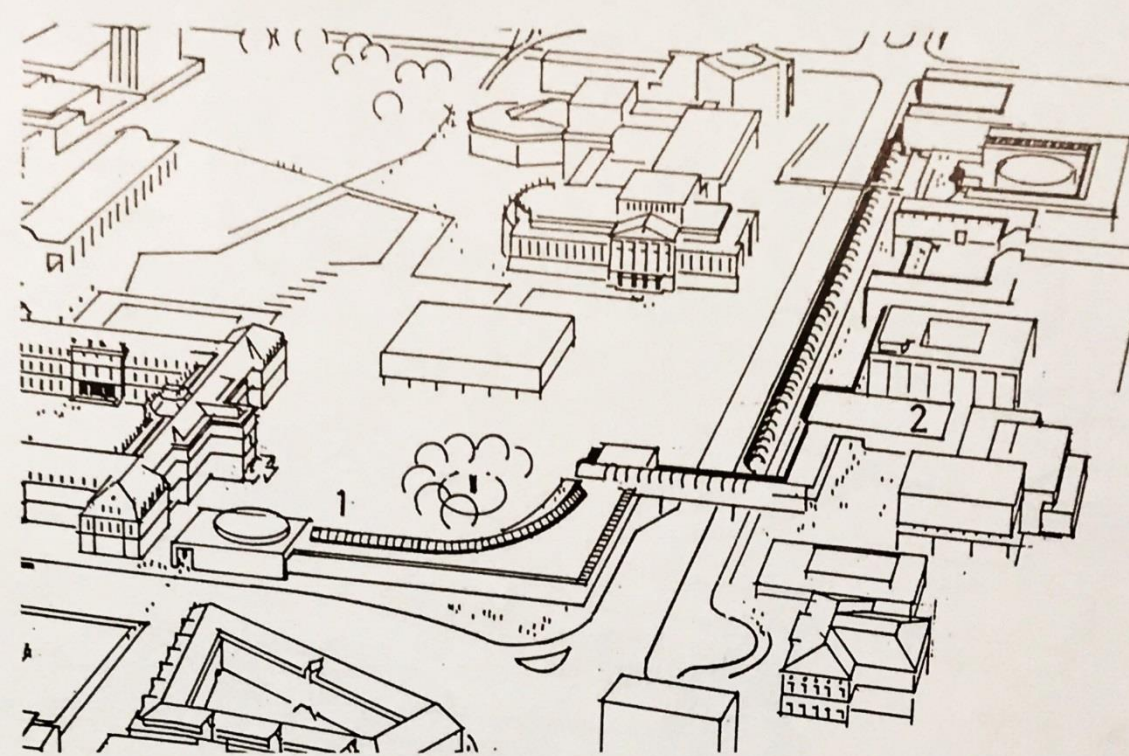
Nur 2 bzw. 5 Jahre nach Durchbohrung der Alten Staatsgalerie wird der „Wegfall einer Fahrspur“ und Verbreiterung ihres Vorfelds gefordert. Das kommt einem Eingeständnis eines städtebaulichen Irrtums gleich. Dennoch hat sich seit 43 bzw. 40 Jahren in dieser Sache nichts getan.



1979: Konrad-Adenauer-Straße am Charlottenplatz
Die B 14 in voller Breite und Pracht mit z. T. 13 Fahrspuren.

Ohne langfristige und vorausschauende Planungen wird sich jedoch das Problem B 14 im urbanen Gesamtkontext nie lösen lassen. Wenn man jetzt wirklich etwas tun will, dann wird es allerhöchste Zeit, den gesamten Verkehrsplan der Nachkriegszeit mit seinem umstrittenen Tangentensystem zu überprüfen und eventuell zu revidieren. Das Herumbasteln an fragwürdigen Teillösungen, die nur wieder einen Rattenschwanz neuer Probleme nach sich ziehen, hilft da wenig. Gefordert ist jemand, der sich endlich einmal dazu bekennt, wie Stuttgart und sein Individualverkehr denn im Jahre 2000 ganz konkret aussehen sollen, und der sich nicht nur von Reaktion zu Reaktion durch irgendwelche mittelfristigen Probleme hangelt. Die Frage der B 14

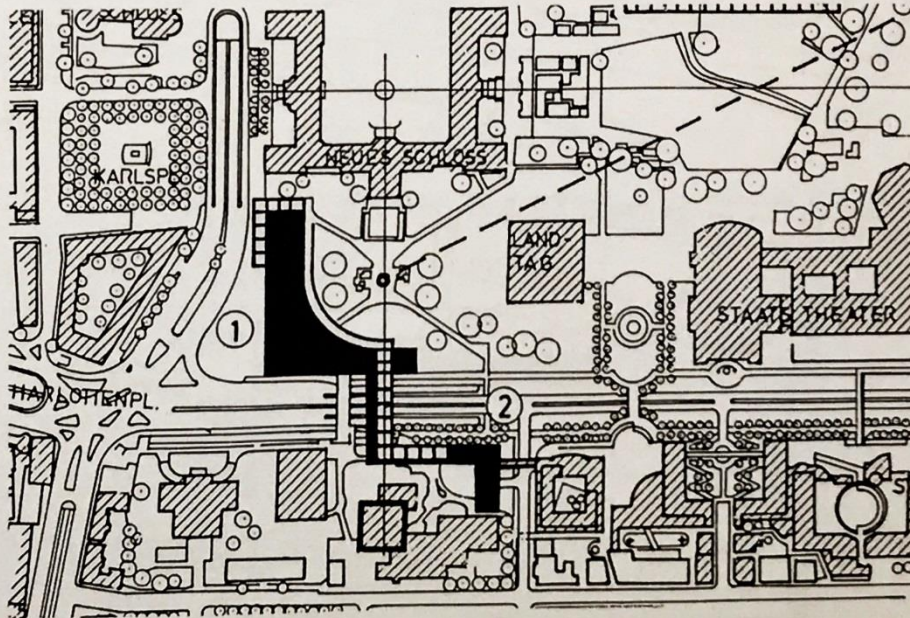
Werner, 1979 35jähriger Architekturhistoriker an der Uni Stuttgart (mit großer Zukunft), fordert für das Jahr 2000, was auch nach 38 Jahren noch unverändert aktuell ist.

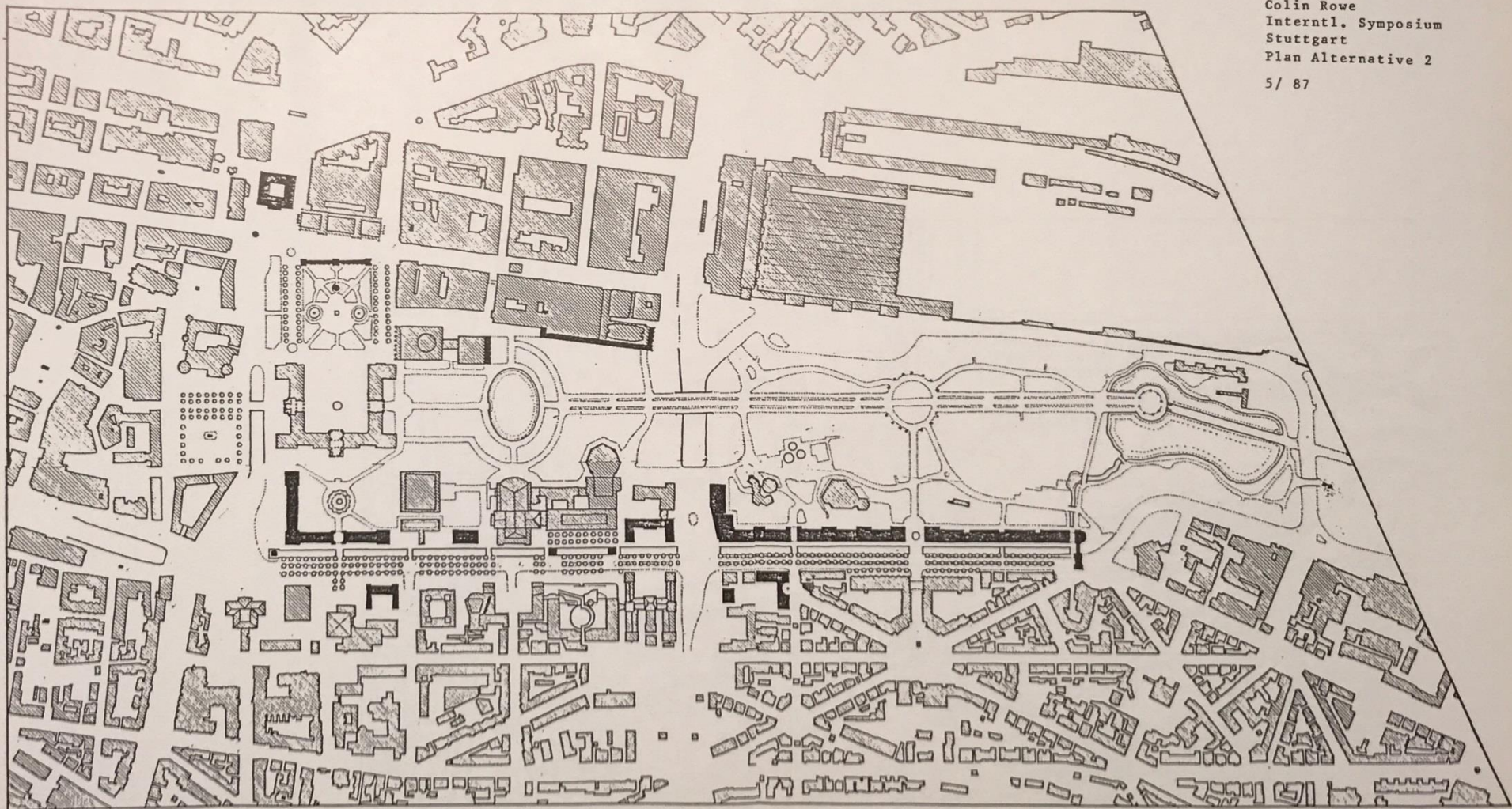


1987, 14. Oktober:
Internationales Symposium ...
SGS

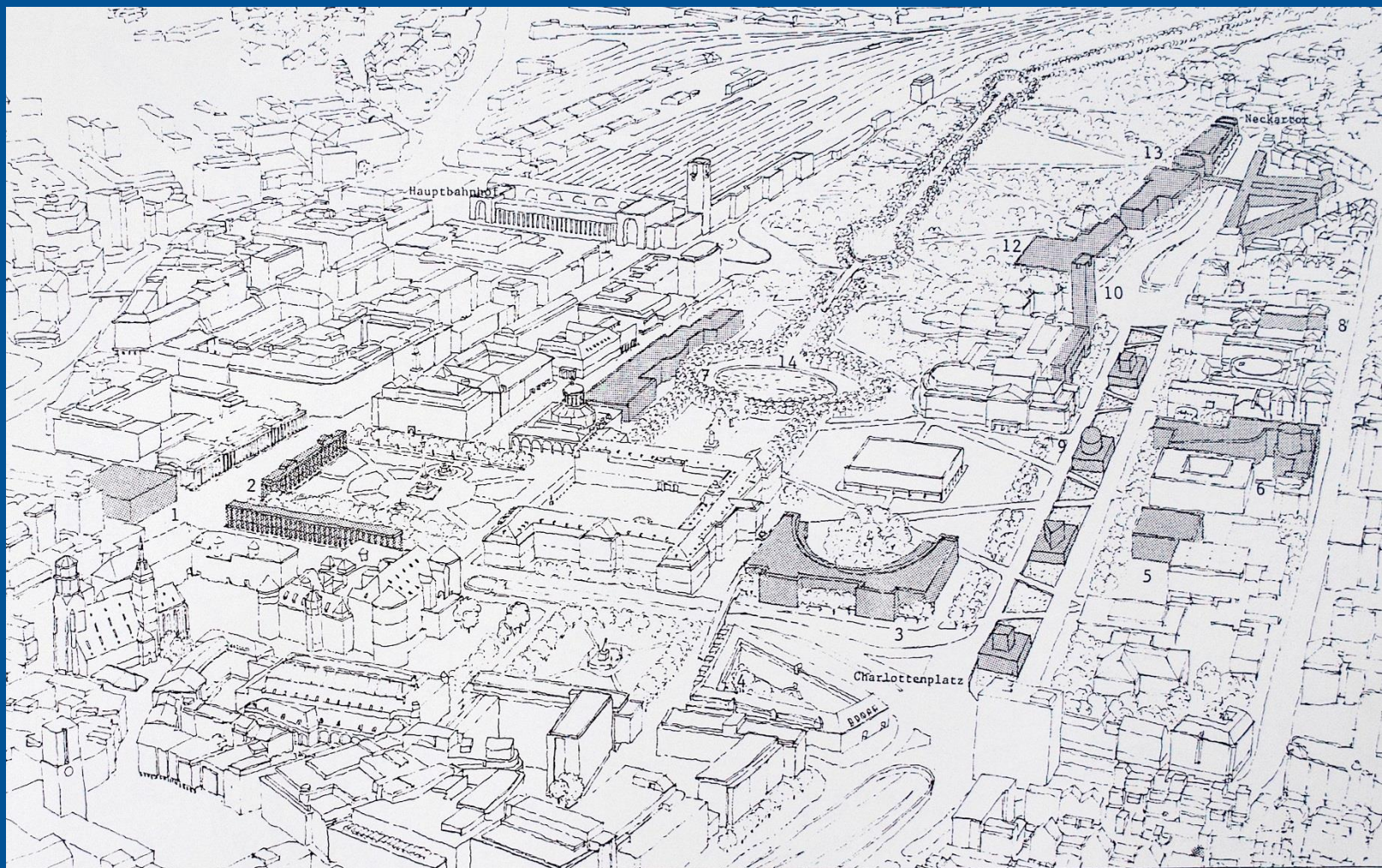
Gutachten Othmar Barth,
Innsbruck

Barth stellt
städtische Räume und Achsen
wieder her,
z. B. an der Planie und B 14.





1987, 14. Oktober: Internationales Symposium ... SGS
Gutachten Colin Rowe, London
Rowe stellt die Parkanlagen von 1806 wieder her
sowie städtische Räume und Achsen,
z.B. an der Planie und B 14



- | | |
|---|--|
| 1 Neubau Galerie der Stadt Stuttgart | 7 Allg. Wechselausstellung |
| 2 Kollonaden | 8 Wechselausstellung Staatsgalerie |
| 3 Ausstellung Institut fuer Auslandsbeziehungen | 9 Mehrzweck- und Ausstellungspavillons |
| Erweiterung Landesmuseum | 10 Campanile |
| Haus der Geschichte | 11 Neubau Wullegelaende |
| 4 Renovierung Waisenhaus | 12 Archäologiemuseum |
| 5 Erweiterung Bibliothek | 13 Neubau Ministerien |
| 6 Musikhochschule und Theaterakademie | 14 Neugestaltung Schlossgarten |

SYMPOSIUM STUTTGART 1987
STIRLING, WILFORD & ASSOCIATES
VOGELPERSPEKTIVE

1987, 14. Oktober: Internationales Symposium ... SGS
Gutachten James Stirling
Auch Stirling stellt die Parkanlagen von 1806 wieder her und schafft
neue städtische Räume, Akzente und Achsen.

Galatea – Schicksalsbrunnen

Exkurs und Ende

Sex and Crime

Galatea

Nereide, Tochter des Nereus, Meeresgöttin,
plump verehrt vom einäugigen, grobschlächtigen Riesen Polyphem,
der ihren jungen Geliebten Acis mit einem Felsen erschlägt ... –
ein prachtvoller Brunnen der Gründerzeit, beauftragt von Königin Olga.

Schicksalsbrunnen

Ein wichtiges Werk des Jugendstils von Karl Donndorf,
errichtet zum Gedenken an die Stuttgarter Opernsängerin
Anna Sutter,
bedeutende Interpretin von „Carmen“ und „Salome“,
1910 ermordet von einem früheren Liebhaber,
dem Kgl. Württ. Hofkapellmeister Aloys Obrist.



Blickachse Staatsoper > Eugensplatz

Ein Baum versperrt die Sicht auf eine der schönsten Staffeln Stuttgarts und ihr Ziel Galatea.
Der Baum könnte durch je zwei seitliche ersetzt werden.



Sichtversperrung Werastraße > Galatea

Die alte Treppenanlage ist erhalten – doch ergibt sich von keinem Ort ein verlockender Blick.



1890: Galateabrunnen, O. Rieth und Paul Stotz



Eine Schusterstochter aus Berlin namens Anna Sasse,
ein damals geschätztes Modell, dient als Vorbild.



Üppige Formen und deren spärliche Verhüllung empören 1890 viele in der Stadt.
Königin Olga droht die Figur um 180 Grad drehen zu lassen.



Sichtversperrung Galatea > Staatsoper

Vom Brunnen aus sollte man den Künstlereingang der Oper sehen. Rückschnitt erforderlich.



Vorschlag an das Denkmalamt

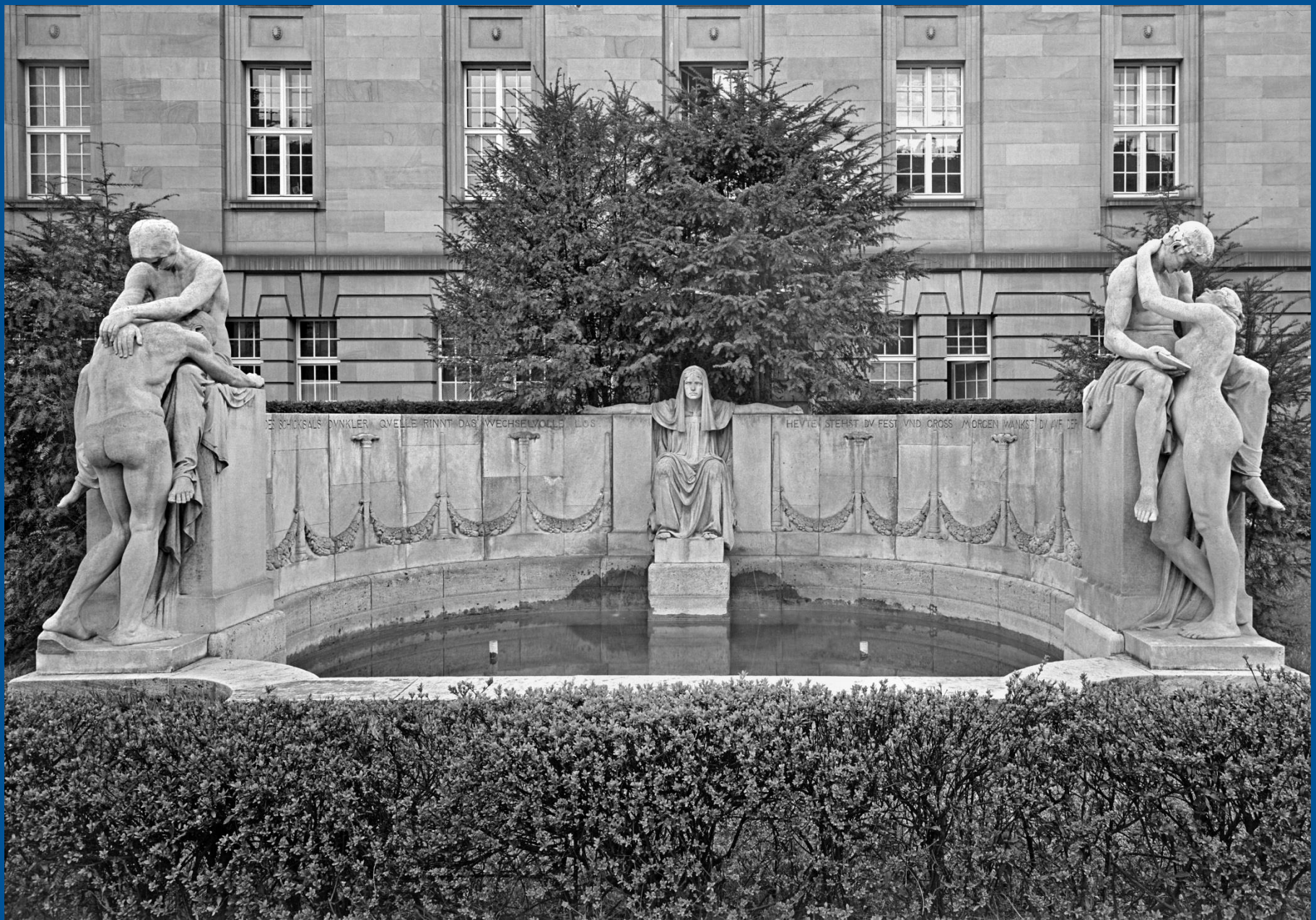
Gäbe es weiterhin keine Sichtverbindungen zwischen Großem Haus und der Meeresgöttin, sollte Galatea gedreht werden und, wie schon von Königin Olga vorgesehen, Stuttgart die „kalte Schulter“ zeigen.



Einst durch vorstehende Nachbarbauten vom Straßenverlauf etwas entfernt, ist die Künstlerfront der Oper inzwischen dem Verkehrsstrom so brutal ausgesetzt wie die Staatsgalerie. Das macht der schöne Theaterplatz Stirlings besonders fühlbar. – Zudem fehlt hier etwas.



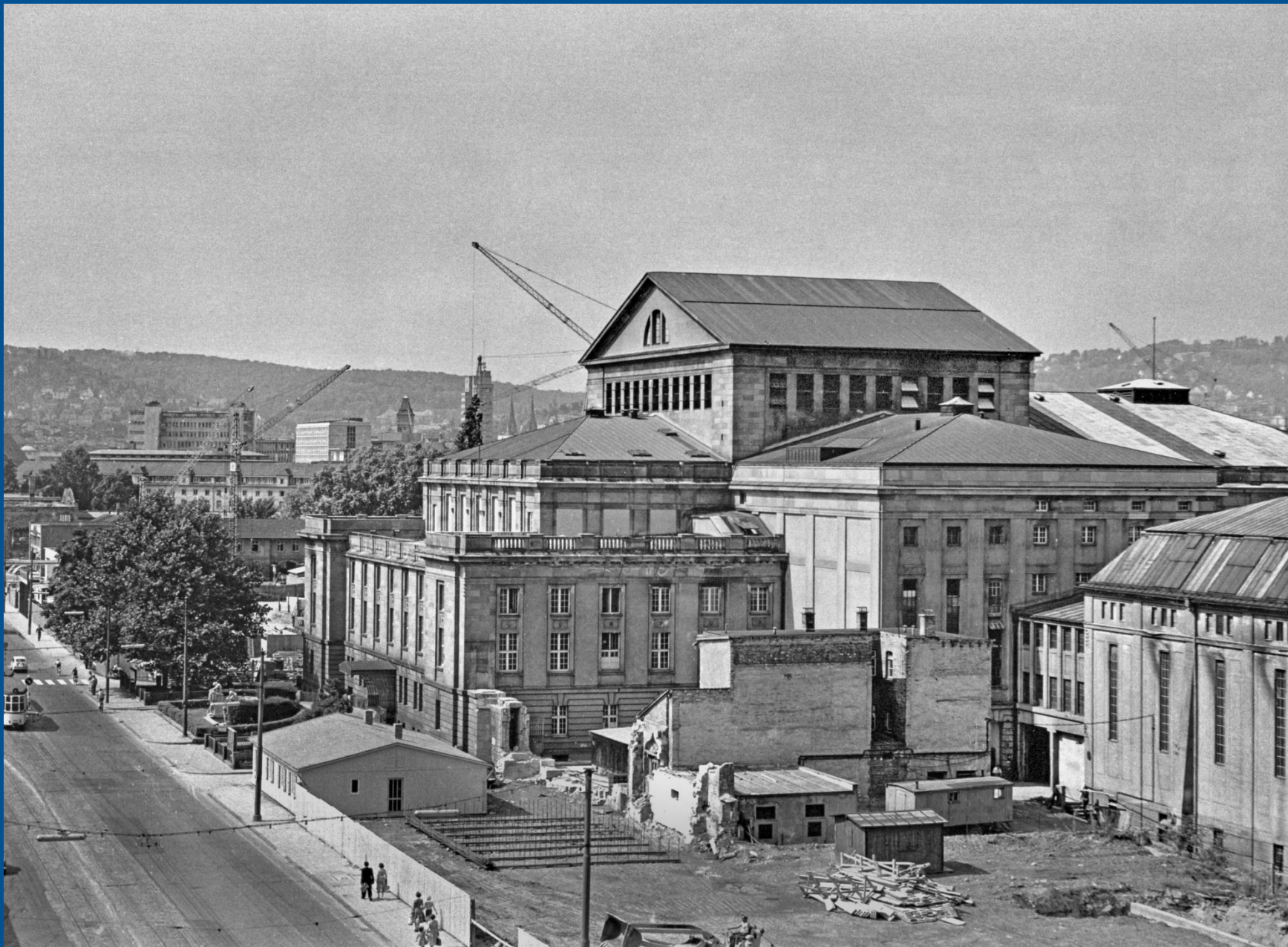
1914: Staatsoper mit neuem Brunnen und schönen Bürgerbauten. HdG



**1914 – 1963: Schicksalsbrunnen an der Neckarstraße
vor der Oper, Foto 1929. LMZ-BW**



1949: Neckarstraße mit Brunnen und Eugenstraße. HdG



1959. LMZ-BW

Der Brunnen links sichtbar, die Straße in ursprünglicher Breite.



1914: Schicksalsbrunnen, Karl Donndorf
Seit 1963 am heutigen Ort im Schlossgarten.



Vision

2020/21: Schicksalsbrunnen – Rückkehr an seinen Ursprungsort

**Stuttgarter
im Glück**

**nach
erfolgreichem
Rückbau
der B 14**

22.06.2017



**inspiriert
vom „Kuss“**

**Rodins,
entstanden
1889 in
Paris**

© Christian von Holst

124

Die so unterschiedlichen Inspirationsquellen
zu Galatea und Schicksalsbrunnen,
Anna Sasse und Anna Sutter,
haben die Initialen gemein.

Ebenso mit dem „Aufbruch Stuttgart“.

Diese Koinzidenz lässt hoffen,
dass der jungen A-S-Initiative
– einer Bürgerbewegung zugunsten der Wiedergewinnung der Schönheit
und Lebensqualität Stuttgarts –
eine stetig wachsende Unterstützung zuteil wird.

Stadt, Region, Land und Bund
sind gemeinsam aufgerufen,
die alten, hier erneut vorgetragenen Ziele
nicht wie gewohnt
nur zur Kenntnis zu nehmen,
sondern sie
mit Tatkraft umzusetzen.

Aufgaben von Stadt, Region, Land und Bund bei gut 100.000 Autos pro Tag auf der B 14

Autobahnähnliche Verkehrsdichte
macht Entlastung wie bei
anderen Großstädten erforderlich.

Ausschluss des Durchgangsverkehrs:
Verringerung des Verkehrsaufkommens
um gut 20 Prozent.

VVS:
verbesserte und
preiswertere Angebote

Mehr Nutzung
öffentlicher statt
privater Verkehrsmittel.

Rückbau der B 14
um mehrere Fahrspuren,
aber keine
neuen Tunnelbauten

Statt reiner Verkehrsschneise
erneute Lebensqualität:
Miteinander von Kultur, Verwaltung, Gewerbe,
Gastronomie und Wohnen.

Sanierung der Oper
bei verringerter B 14-Breite

Raumgewinn für Bauten vor dem
Kulissengebäude und dem Katharinenstift.

Verringerung der Parkplätze
im Zentrum
ohne Einschränkung des Handels

Bei verbesserter Atmosphäre in der
Innenstadt: Steigerung der Kauflust,
vgl. Kopenhagen.

Transport gekaufter Waren

Zentrale Abholplätze und Lieferdienste.

Feinstaub und Abgase

Fahrverbote überflüssig wegen weniger Autos.

An der B 14 kaum Bewohner
oder Fußgänger,
wenige Gehwege

Flanieren wäre wieder möglich –
wie Unter den Linden, am Ku'damm in Berlin
oder den Champs-Élysées in Paris.

Kein Freund überbordender Verkehrsströme
in der Mitte von Städten
und besonders nicht in der Nähe von Kulturbauten,
jedoch Freund von Bewegung,
sei es zu Fuß, mit Rad oder Auto,

Freund auch des Denkens in Bildern,
dankt
für geduldige Aufmerksamkeit
der Autor dieser Bilderflut,
Christian von Holst.

Nachtrag 18. August 2017

Thomas Braun, „Was die Stuttgarter an ihrer Stadt stört“,
teilt in der StZ die Ergebnisse der jüngsten Bürgerumfrage mit.
Auf Rang 1 der 10 größten Probleme
liegt
„Zu viel Straßenverkehr“ bei 75 % der Befragten.

Anhang

Bilder und Kommentare zur Aktion
„Eine Stadt in Bewegung“
auf der B 14
am 17. September 2017

Mobile Ziele für die B 14

Ungeordnetes Gereimtes und Ungereimtes zu ergänzen evtl. zu einem B 14-Alphabet à la Wilhelm Busch

Die Schnappschüsse stammen vom Autor und meist von der Aktion „Eine Stadt in Bewegung“ am 17. September 2017.

Anna Sasses „Gala“ ist nicht ganz göttlich,
Anna Sutters „Carmen“ endet tödlich.



Stuttgart erfreut sich an Bauten des Arno,
diesen Fluss gibt's aber nicht in Locarno.



„Rasen statt Rasen“ ist J. Wielers Devise,
Arno L. präsentiert sie auf rollender Wiese.

Motor von allem ist ja der Backes,
Abgas- und frei spricht er mit Schmackes.

Die Direktorinnen:
Christiane Lange, Staatsgalerie Stuttgart
Inés de Castro, Lindenmuseum



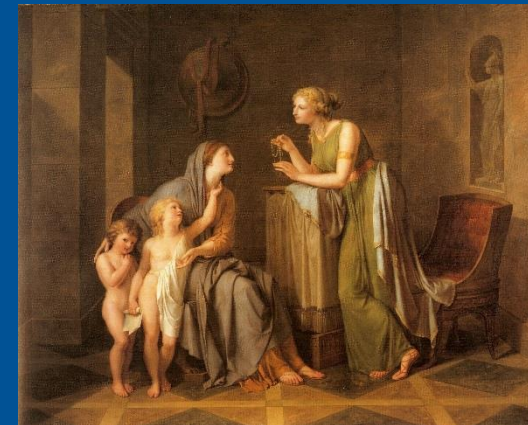
Ulrike Groos, Kunstmuseum
Cornelia Ewigleben,
Landesmuseum Württemberg

Schon lange macht die Autoschlange
Christiane Lange heftig bange.
Ihr Museum ist der besten eines,
Sein Vorfeld aber – ich beweine es.



Lastende Not auch im Lindenhaus,
Lage und Bau sind Inés ein Graus.
War einst sie die fidele Castro,
braucht nun sie Kuhn als Art Sarastro.

Ganz glücklich ist indes Frau Groos
mit ihrem Königsplatz und Los.



Philipp Friedrich Hetsch,
Cornelia, Mutter der Gracchen, 1794. Staatsgalerie Stuttgart

Cornelia weiß als Gracchenmutter
im „Jungen Schloss“ alles in Butter.



Erstmals eine Menschenmenge
statt sonstigem Verkehrsgedränge:
die Oper sieht ganz anders aus,
ist endlich wieder „Großes Haus“.
Ihr geben Menschen Glanz zurück,
der Bau erstrahlt bei solchem Glück.



Selbst der Kulissenbau erscheint geadet,
wenn man davor so kunstvoll radelt.
Auch sieht man gleich an den zwei Madeln,
in Stuttgarts Luft lässt sich gut radeln.
Aus letztem Loch pfeift man jedoch
beim hohen Ziele Degerloch.



Wünsche an die Kulturmeile

Man braucht nicht in die Ferne schweifen
wegen schöner Zebrastreifen.



Ach wären sie neben Afrika
doch auch an Oper und Museum da.



Dann schritten wie die Beatles munter
wir die B 14 rauf und runter.

In Stuttgarts Kessel ist wie im Tal
Durchgangsverkehr die große Qual.
Ein Stau-Infarkt droht bald der Stadt –
wohl der, die einen Bypass hat.
Lang schon lehrt uns die Erfahrung:
Entlastung bringt nur die Umfahrung.

Drum ist es dringend an der Zeit
– wie sonst üblich weit und breit –
zu schaffen etwas, das die Stadt umringt
und Fremdverkehr den Garaus bringt.
Autos schrumpften um 20 Prozent,
das leistet weder Tunnel noch Stent.
Auch hat es dann gar keine Not
mit angedrohtem Fahrverbot.

Wir wünschen eine schmalere Meile
– vom Neckartor bis Marienplatz –,
mit weniger Abgas, Lärm und Eile,
weniger Stress noch übler Hatz,
auf der Mensch und Auto koexistieren
und Stuttgarter wieder froh flanieren.
Nach 50 Jahren Verkehrsbarbarei
wäre das wohl des Columbus' Ei.