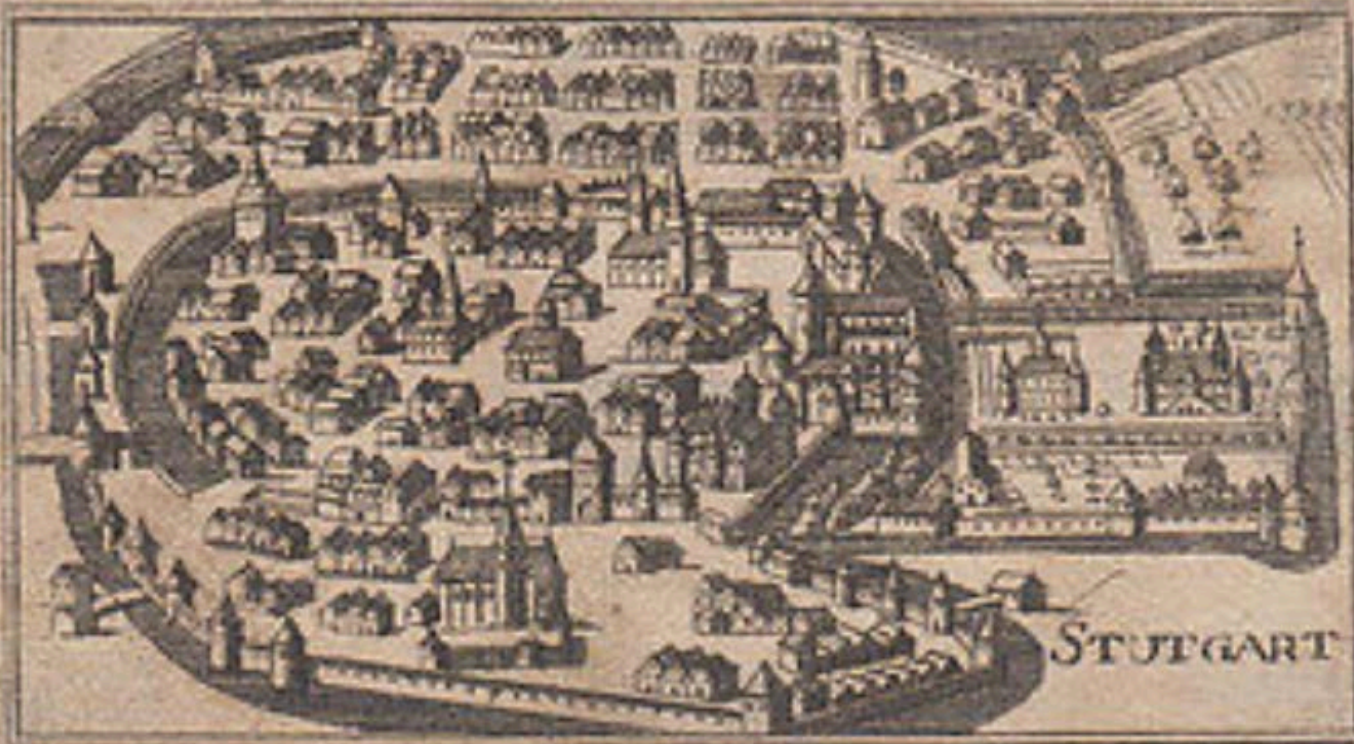


STUTTGART REVISITED

**Blicke auf eine „unmögliche“ Stadt,
die sich immer wieder neu erfindet**

Frank Rolf Werner



STUTTGART



A. Das Fürstliche Schloß. B. Der Fürstl. Stall. C. Die Cantzley. D. Der Fürstl. Lustgarten. E. Das Neue Lusthaus. F. Alte Lusthaus. G. Die Grotten und wasser künste. H. Die Stift kirch. I. Das Rehthaus. K. Spitalkirch. L. Eslinger Vorst. M. S. Leonis kirch.



GRUND RISS
 DER
 HERZOGLICH WÜRTTEMBERGISCHEN
 HAUPT und ERSTEN
 RESIDENZ STADT
STUTTGART.
 MDCCXCIV.

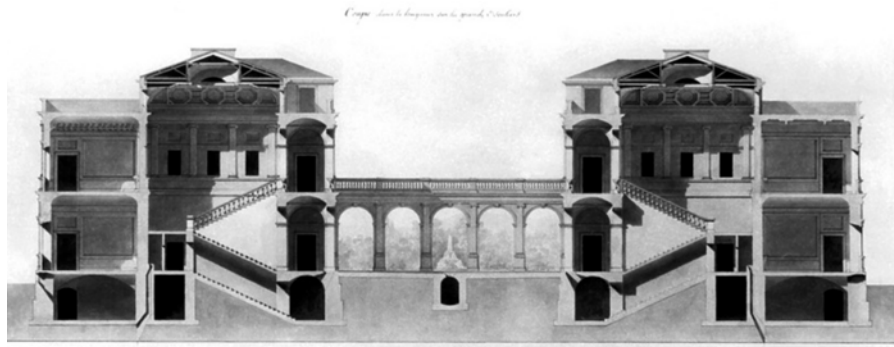
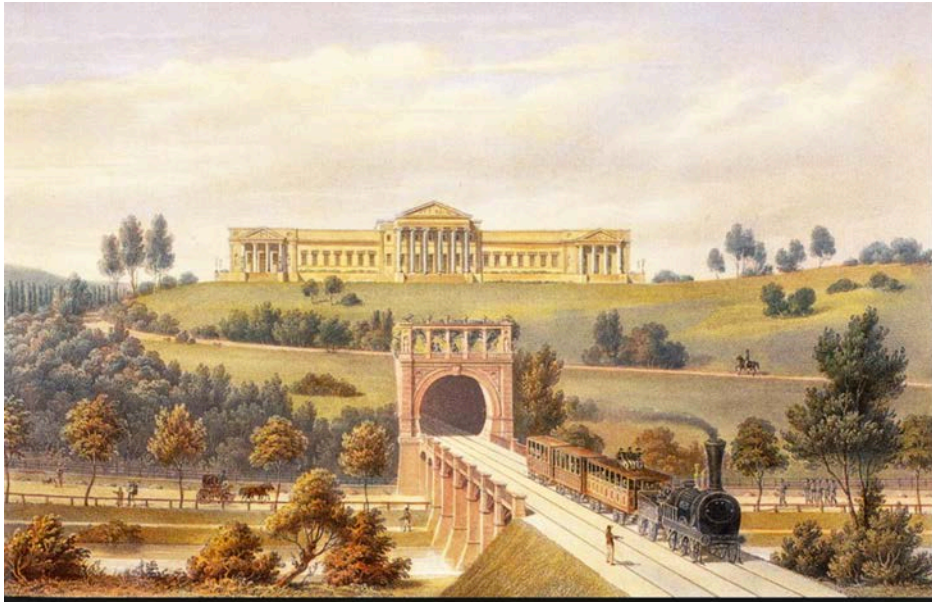
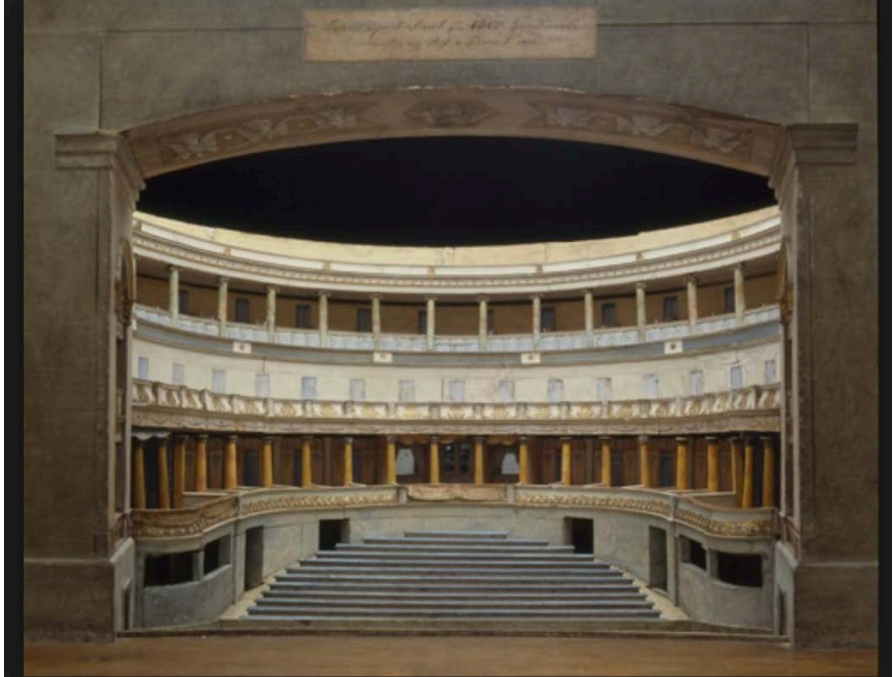
Verfertigt von
 C. F. ROLL
 Geometer

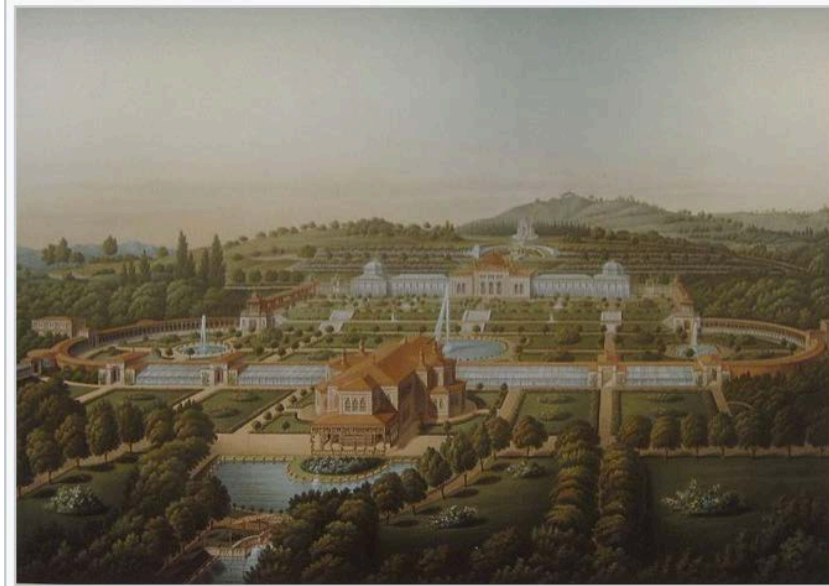
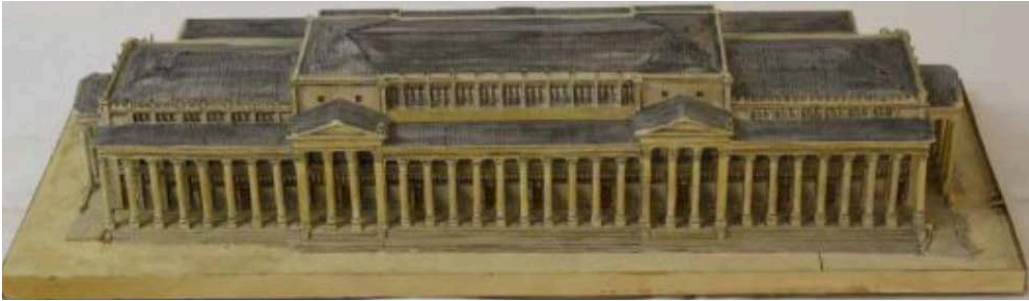



Verlochen
 von
 G. F. ABEL

Legende:
 ———— Festung
 ———— Stadt
 ———— Vorstadt







Ludwig von Zanth: Ansicht der **Wilhelma** (1855). Das **Wilhelma-Theater** (nicht im Bild) und die Wilhelma mit den Gartenanlagen und maurischen Gebäuden sind die Hauptwerke von Ludwig von Zanth. 



Villa Single, 1872 



Plan oder Wegzeiger

Königlich Württembergischen Residenzstadt

STUTTGART

nach der neuen Eintheilung, mit Bezeichnungen der Viertel, Straßen und Hausnummern.
vom Jahr 1811

Im Verlag der Ersten Handlung

Gezeichnet u. auf Stein gezeichnet
von Gottlieb Bärner

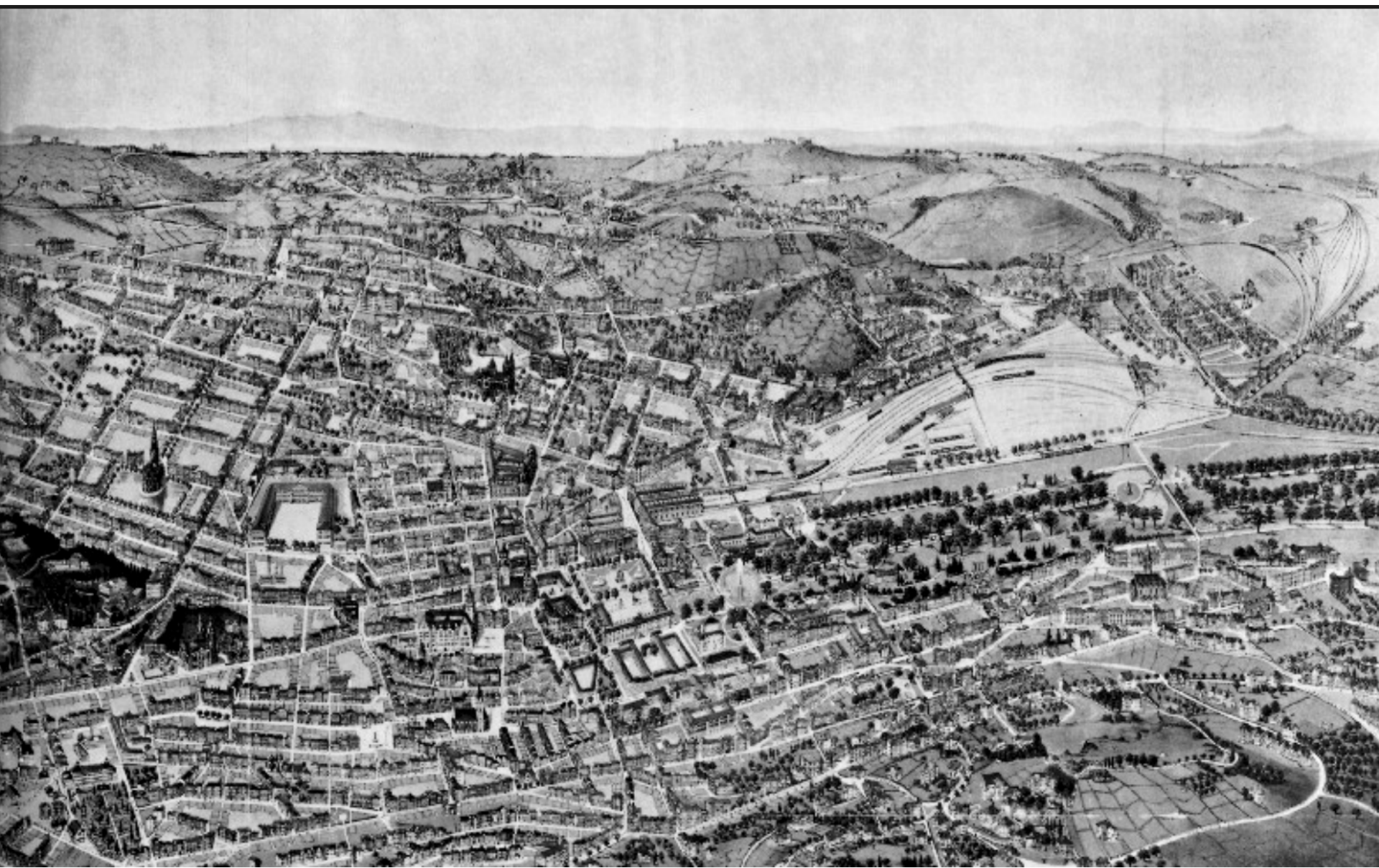


Bezeichnung der Viertel

- Lit. A ■
- Lit. B ■
- Lit. C ■
- Lit. D ■

Königliche ■ Stadt Gebäude ■





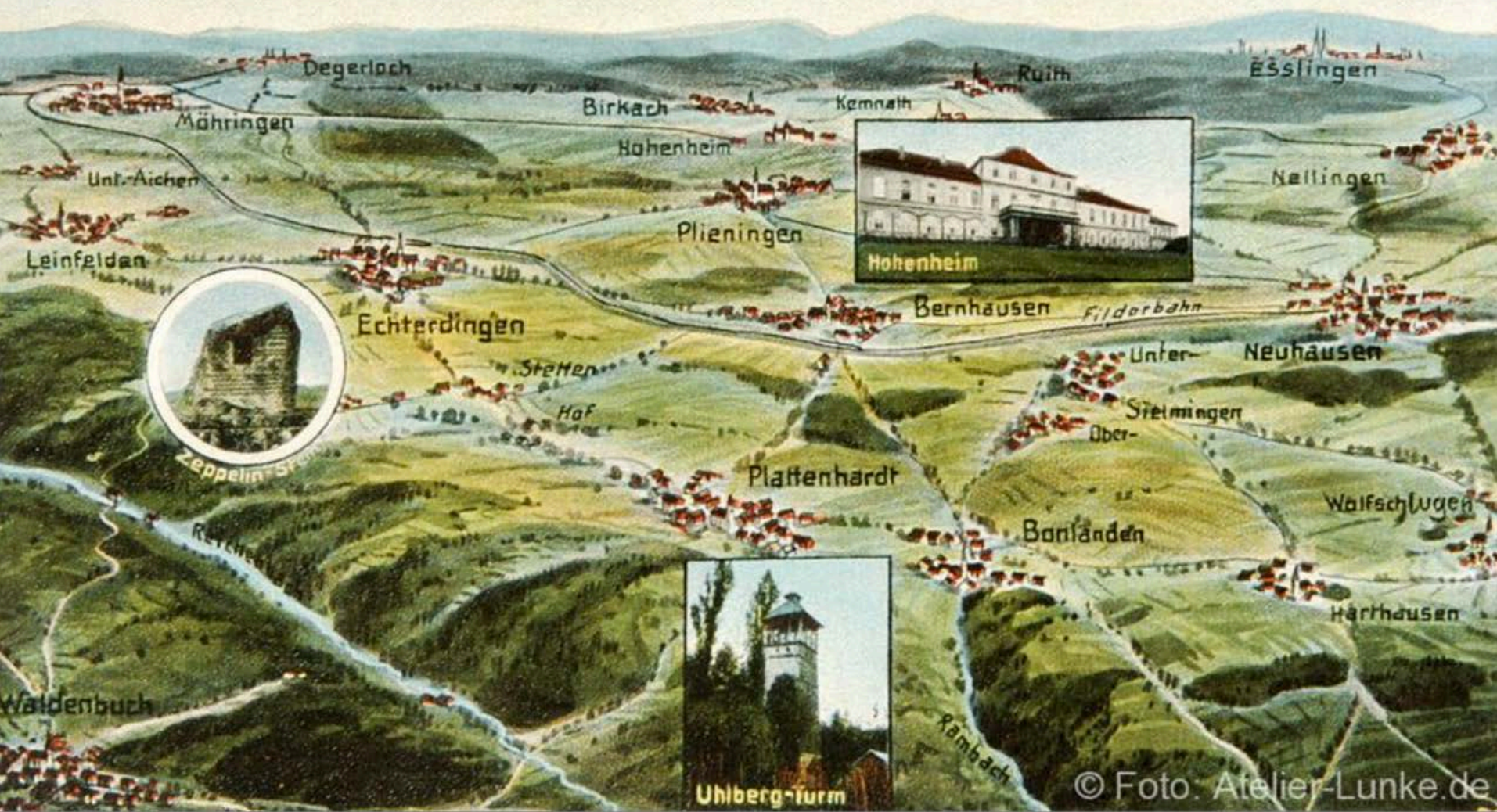
Ausschnitt Hagmannplan 1912





Blick von der Alexanderstraße über die Stuttgarter Innenstadt um 1895; gut zu erkennen links die Rotebühlkaserne, rechts Stiftskirche und Altes Schloss

Die Filder aus der Vogelschau
Filderplatte



2 Die Filderebene um 1910 (Filderplatte)

Eingemeindungen in Stuttgart seit 1836[19] Jahr Orte Zuwachs in ha

1836 Berg

1860 Heslach, Ostheim, Gablenberg

1. April 1901 Gaisburg 253,8

1. April 1905 Cannstatt (Vereinigung mit Stuttgart, keine Eingemeindung; ab 24. Juli 1933: Bad Cannstatt),

Untertürkheim, Wangen 2.568,1

1. August 1908 Degerloch 718,4

1. April 1922 Botnang, Hedelfingen, Kaltental, Obertürkheim 2.016,2

1. April 1923 Brühl (Ausgliederung nach Esslingen) -28,2

1. Juli 1929 Hofen 280,1

1. April 1931 Zuffenhausen 921,3

1. Mai 1931 Rotenberg 163,3

1. Juli 1931 Münster 360,5

1. Mai 1933 Feuerbach, Weil im Dorf (ab 19. April 1955: Weilimdorf), Mühlhausen (einschließlich Mönchfeld),

Zazenhausen 3.283,1

1. April 1937 Heumaden (einschl. Lederberg), Rohracker (einschl. Frauenkopf), Sillenbuch, Uhlbach 1.312,0

1. April 1942 Birkach (einschl. Schönberg, Riedenberg), Fasanenhof, Kleinhohenheim, Hohenheim, Möhringen,

Sonnenberg, Plieningen, Solitude, Stammheim, Vaihingen (einschl. Büsnau, Dürrolewang), Rohr 5.818,7

Altstadt-Sanierung in Stuttgart.

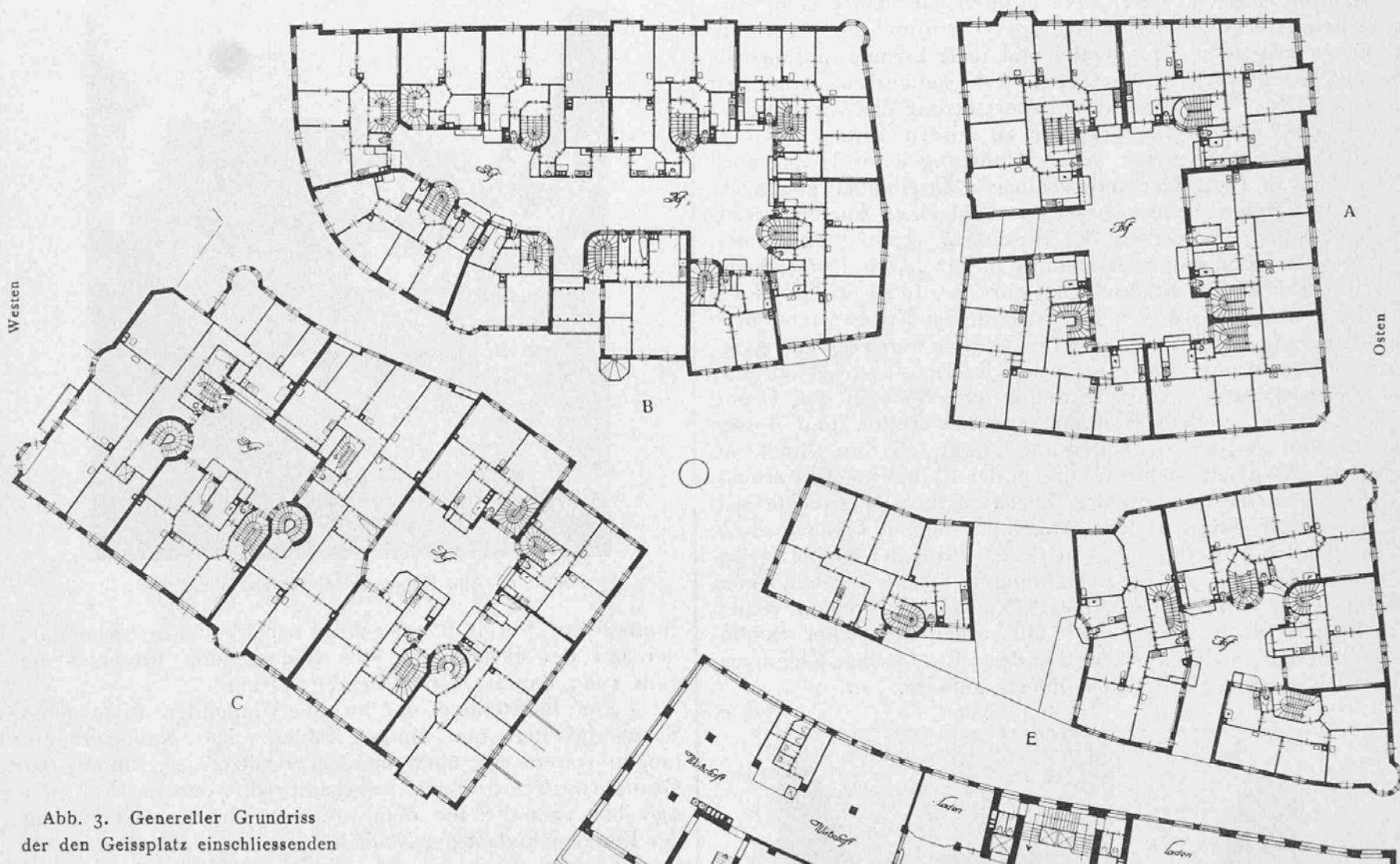


Abb. 3. Genereller Grundriss
der den Geissplatz einschliessenden



DGB

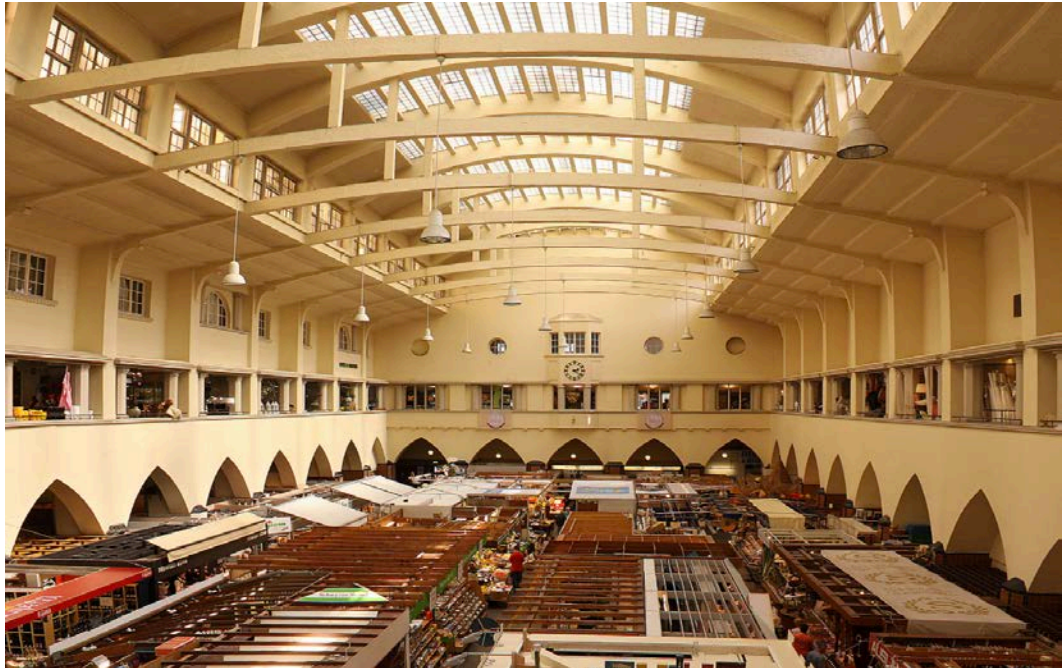
LEIDET UNTER

LICHT BILD WELT
Licht und Bild
Weltweit

Red and white circular sign

Red and white circular sign

Yellow sign





Stuttgart-Untertürkheim, Daimlerwerke

Werk der [Daimler-Motoren-Gesellschaft](#) in Untertürkheim 1911, heute Sitz der [Daimler AG](#).

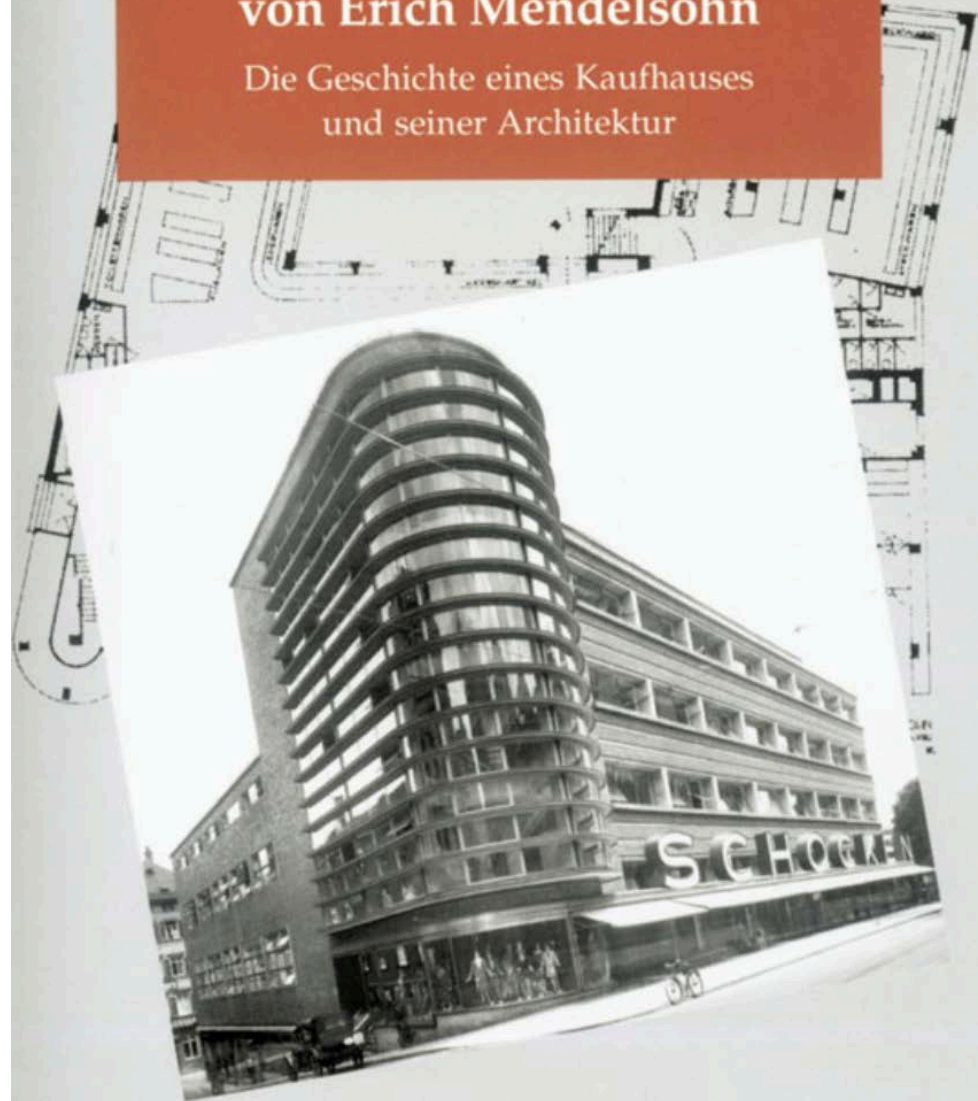




Renate Palmer

Der Stuttgarter Schocken-Bau von Erich Mendelsohn

Die Geschichte eines Kaufhauses
und seiner Architektur



Silberburg-Verlag



HAHN-KOLB-HAUS

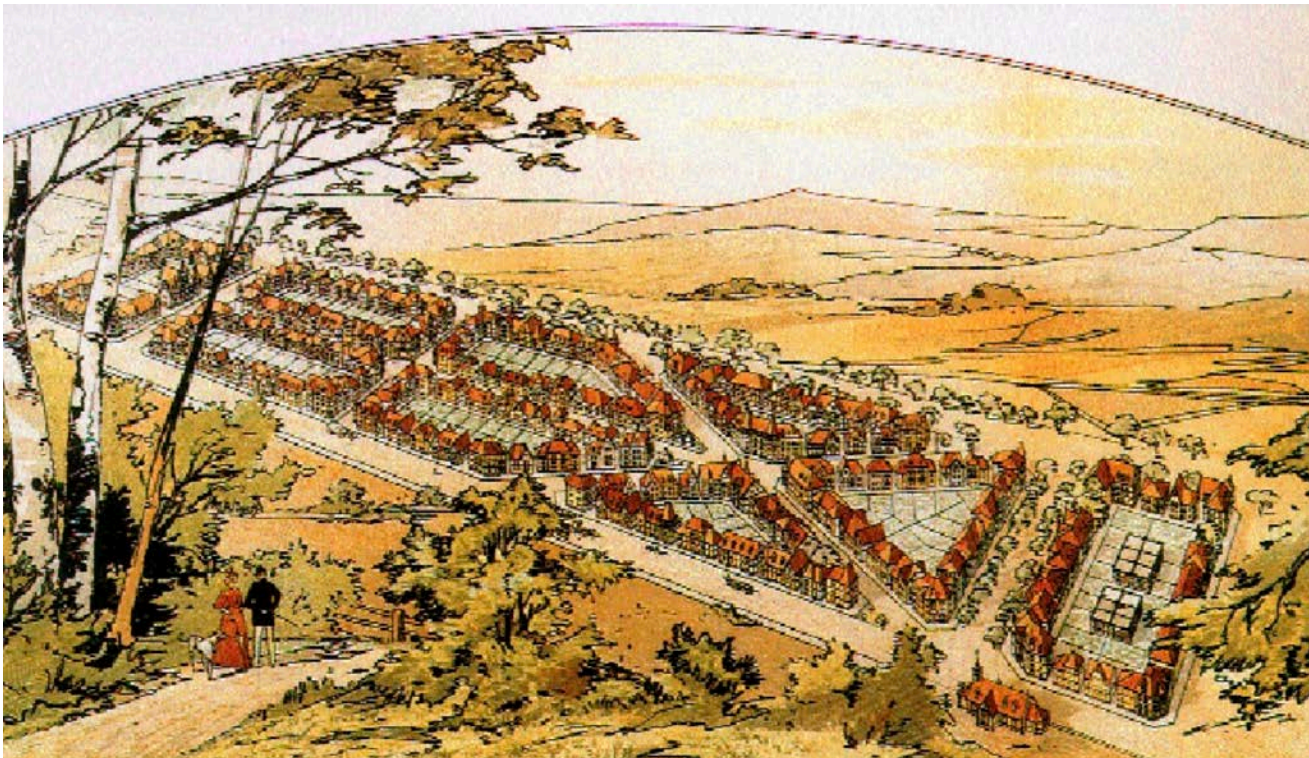
H. KOLB & CO.



Eduard Pfeiffer und seine Frau Julie 1895 vor der Kolonie Ostheim



Die Siedlung Rotenbergstraße heute: Häuserfront an der Rotenbergstraße.

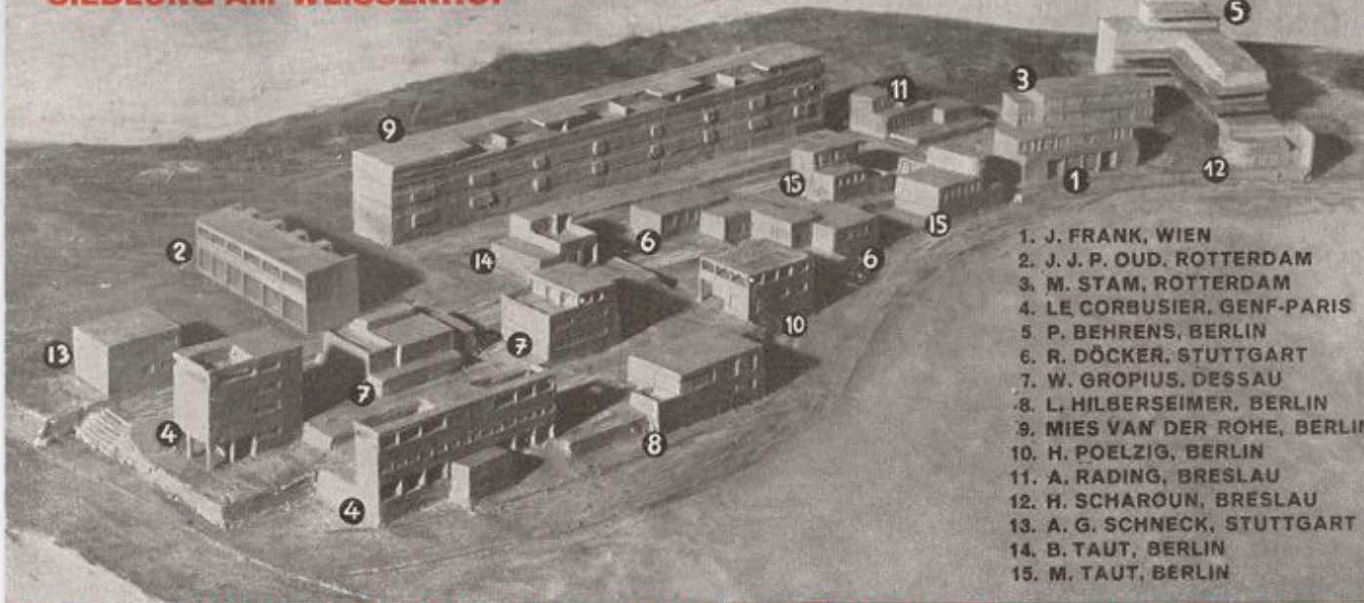


Die Wohnungskolonie Ostend heute: Häuser an der Lehmgrubenstraße.



Der kubische Döckerbau der Schönbühlsiedlung von 1930 an der Ostendstraße.

SIEDLUNG AM WEISSENHOF



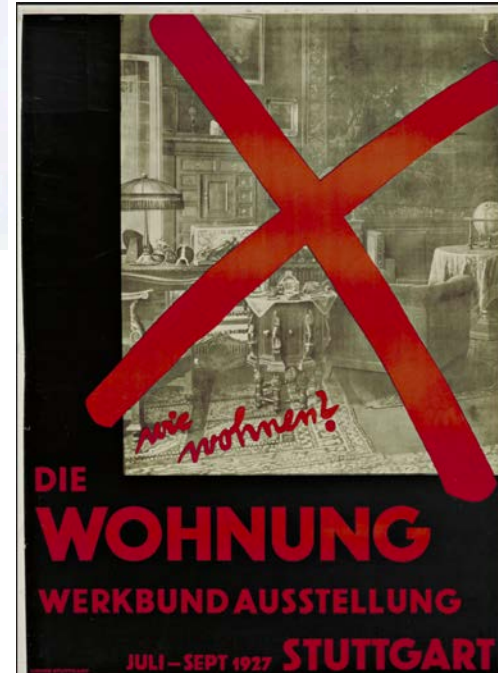
1. J. FRANK, WIEN
2. J. J. P. OUD, ROTTERDAM
3. M. STAM, ROTTERDAM
4. LE CORBUSIER, GENÈVE-PARIS
5. P. BEHRENS, BERLIN
6. R. DÖCKER, STUTTGART
7. W. GROPIUS, DESSAU
8. L. HILBERSEIMER, BERLIN
9. MIES VAN DER ROHE, BERLIN
10. H. POELZIG, BERLIN
11. A. RADING, Breslau
12. H. SCHAROUN, Breslau
13. A. G. SCHNECK, STUTTGART
14. B. TAUT, BERLIN
15. M. TAUT, BERLIN

ERSTELLT DURCH DIE STADT STUTTGART NACH DEN VORSCHLÄGEN DES DEUTSCHEN WERKBUNDES

WERKBUND AUSSTELLUNG

DIE WOHNUNG

JULI-SEPT. 1927 STUTTGART



DIE

WOHNUNG

WERKBUND AUSSTELLUNG

JULI-SEPT 1927 STUTTGART



Stuttgart. Weissenhofsiedlung, Araberdorf

Die Holz­siedlung am Kochen­hof

Mit gegen 200 Ansichten
und Plänen

JULIUS HOFFMANN STUTTGART





Denkmalporträt



1 Modell des
„Mussolini-Platzes“ in
Berlin nach Entwurf
Albert Speers 1939/40

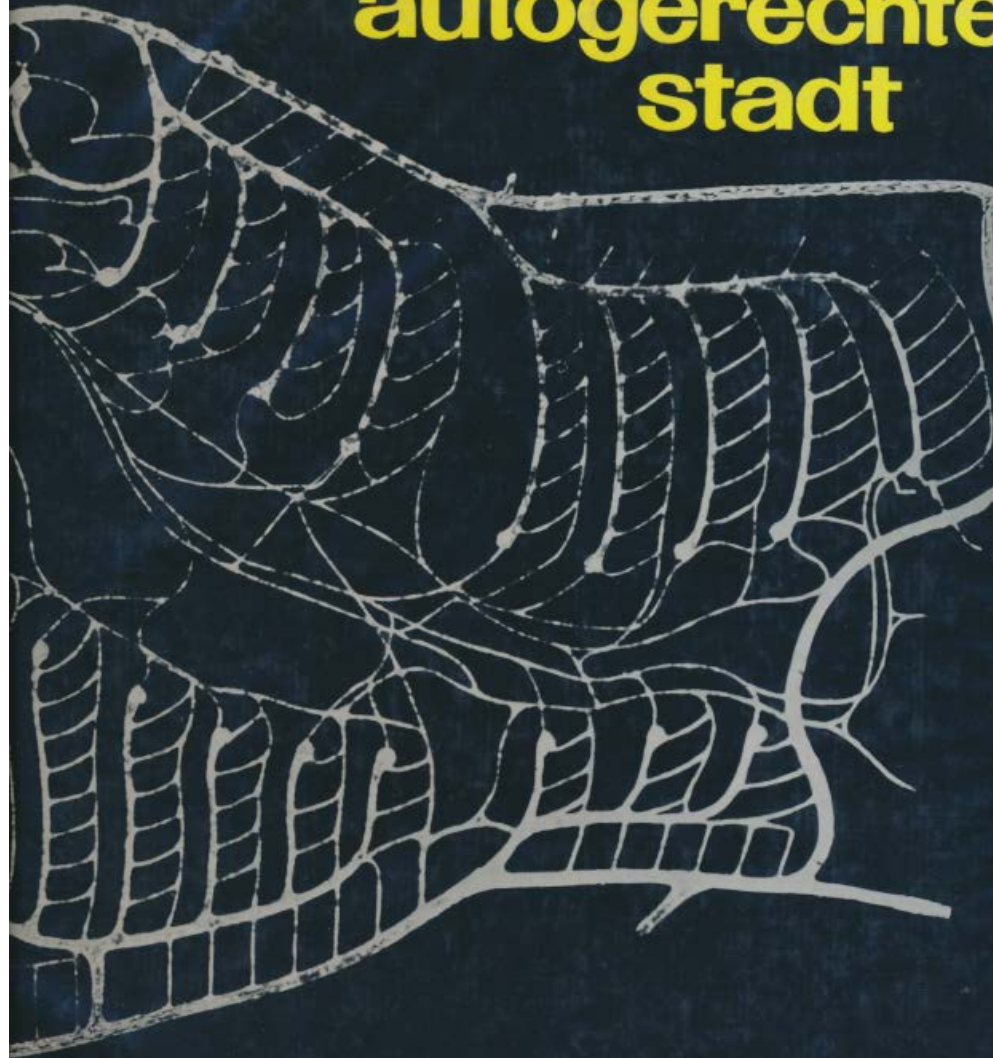
Bestellt und nicht abgeholt:
Die Säulen des Steinbruches Lauster
in Stuttgart-Münster



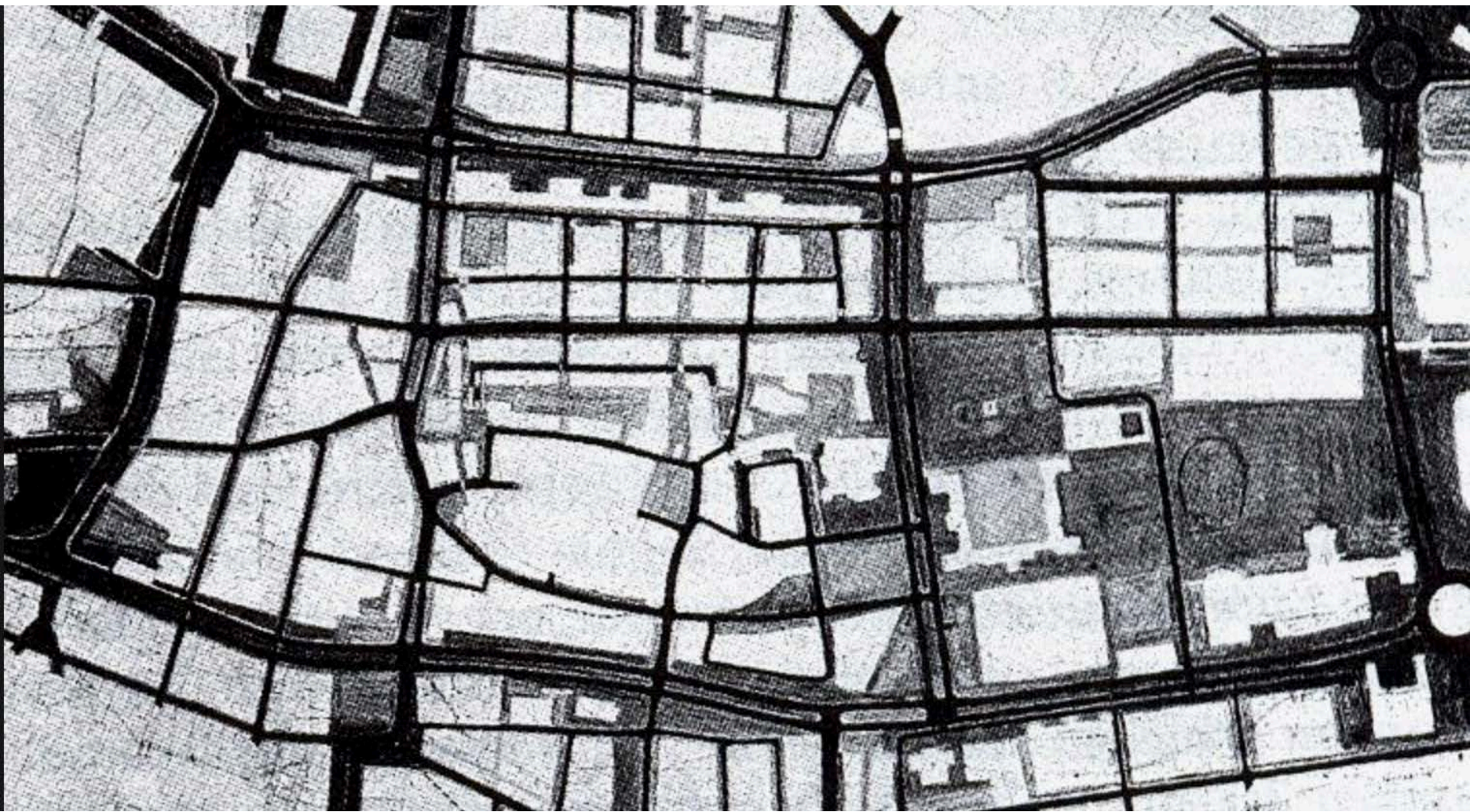
gettyimages
Hulton-Deutsch

ans bernhard reichow

die autogerechte stadt



to maier verlag ravenburg



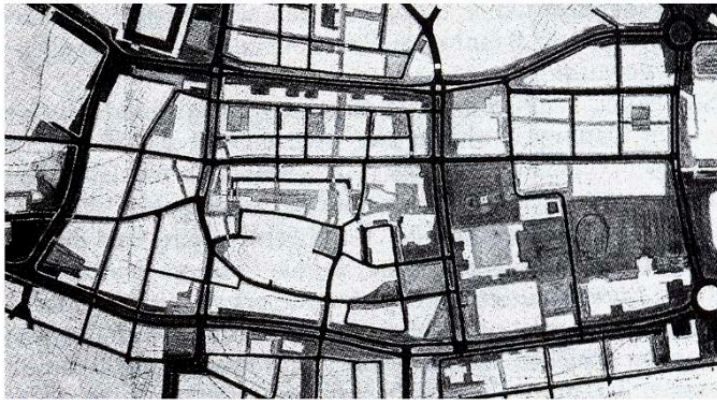


Abb. 438: Stuttgart. Verkehrsplanung. Teilpan Stuttgart-Mitte 1948. In der Bildmitte rechts der vorgesehene Planiedurchbruch.

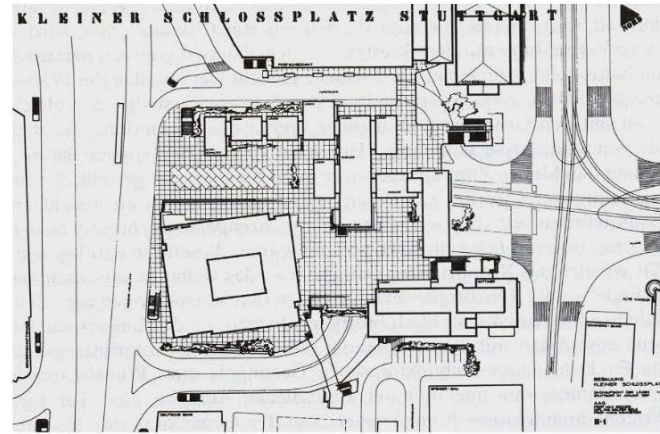


Abb. 442: Stuttgart. Kleiner Schloßplatz. Bebauungsplan von Bächer und Kammerer / Belz, 1967.

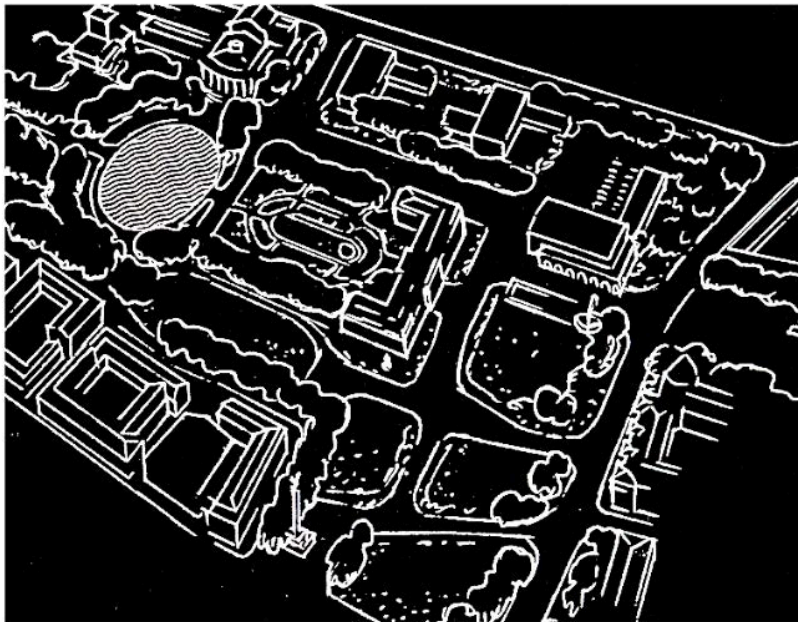


Abb. 439: Stuttgart. Schloßplatz. Konzept Döcker, 1952.



Abb. 463: Stuttgart. Schloßplatz. Blick zum Kleinen Schloßplatz mit Neubau der Städtischen Galerie (Mitte) nach Entwurf von Hascher / Jehle.





Kronprinzenpalais, Entwurf von Ludwig Friedrich Gaab, 1845. Fassade zur Königstraße, rechts Nebengebäude in der Fürstenstraße.



A. Rappin



*Bureau de S. A. R. Prince Royal Charles de Wurtemberg,
au Compiègne. Palais National 1824-1828*





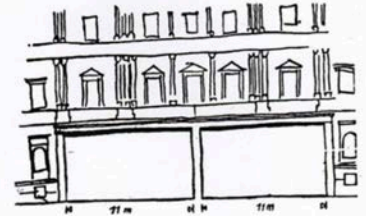
Wenn schon Planie-Durchbruch, warum dann nicht so?

Wir stellen öffentlich zur Diskussion (II)

„Wenn schon Planie-Durchbruch, warum dann nicht so?“ Diese Frage ist seit unserer letzten Veröffentlichung zum Thema Kronprinzenpalast wiederholt an uns gerichtet und jeweils mit eigenen Vorschlägen unter-



stützt worden. Unter den verschiedenen Zeichnungen schien uns vor allem der nebenstehende Plan besonders beachtenswert. Wir haben deshalb zwei Architekten gebeten, diesen Vorschlag einmal näher zu untersuchen.



Bei dem dritten Vorschlag ...

Foto: STN





Die B 27 bietet für im Stau steckende Autofahrer bei gutem Wetter einen schönen Blick über den Stuttgarter Talkessel. In den Genuss sollen nach dem Willen der Stadt künftig auch Radfahrer und Fußgänger kommen.



Die Neue Weinsteige bietet einen beeindruckenden Ausblick über den Stuttgarter Talkessel. Die Stadt will dieses Potenzial künftig besser nutzen..

*Foto: VZZZ-Chronist
Reinhard Bieber*



Fasanenhof

B27



»Salute« im Fasanenhof

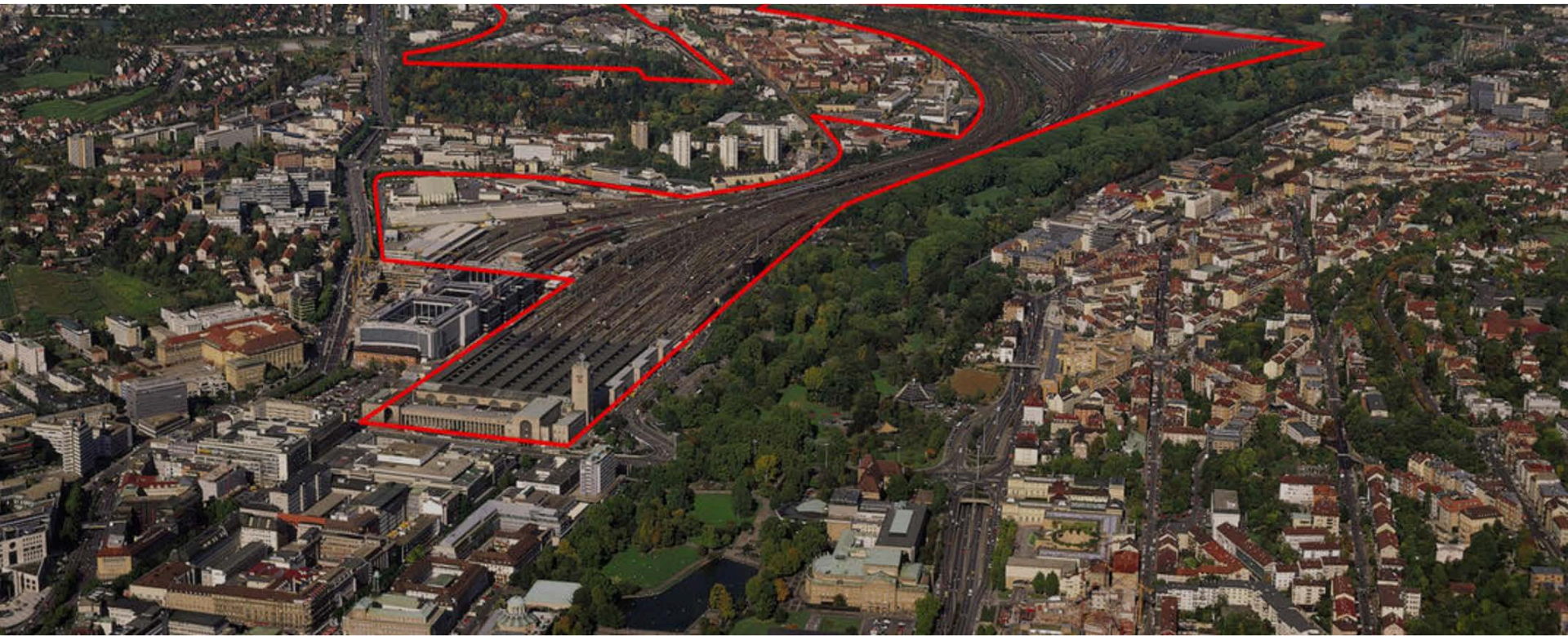








wilfried dechau · stuttgart reißt sich ab · montag 15.8.2016





S-21-Projektpartner warten auf Informationen der Bahn

Reaktionen Bei Land, Region und Stadt will man die aktuelle Entwicklung – noch – nicht kommentieren. Das Aktionsbündnis gegen S 21 fordert ein Ende „der Salamitaktik der Eingeständnisse“. Die Politik dürfe sich nicht weiter vorführen lassen. Das neue Rosensteinviertel verzögert sich, auch die Bauausstellung ist betroffen. *Von Thomas Durchdenwald*

Früher hat es einige Jahre gedauert, bis die Bahn Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen bei Stuttgart 21 einräumte. Jetzt geht es schneller: Erst Ende November hob der Konzern den Kostendeckel von 6,5 auf 7,9 Milliarden und verschob die Inbetriebnahme von 2021 auf 2024. Jetzt ist von 8,2 Milliarden Euro und einer Fertigstellung 2025 die Rede. Die Reaktionen darauf könnten unterschiedlicher nicht sein: Die Projektpartner Land, Stadt und Region sind überrascht und schweigen, die Kritiker vom Aktionsbündnis gegen S 21 warnen die Bahn-Aufsichtsräte, den erhöhten Kosten zuzustimmen.

Der Vorstand des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 saß am Donnerstag passenderweise im Zug nach Berlin, als er von den aktuellen Zahlen erfuhr. In der Hauptstadt wollen die S-21-Kritiker am Freitag gegen das Projekt protestieren. „Die neuerlich von der Bahn eingeräumte Kostensteigerung verbunden mit dem Eingeständnis weiterer Zeitverzögerungen erhöht die Unwirtschaftlichkeit des Projekts ein weiteres Mal“, heißt es in einer Stellungnahme. Die „im Monatsrhythmus eingeräumten Kostensteigerungen sind nur Teilgeständnisse“, sagte Eisenhart von Loeper, Sprecher des Bündnisses. Es gebe „überhaupt keinen Grund“, den nun behaupteten Angaben zu vertrauen. „Wir erwarten, dass die ganze Wahrheit auf den Tisch kommt und dass sich die Politik nicht weiter mit dieser Salamitaktik der Eingeständnisse vorführen lässt“, erklärte von Loeper. Mit dem „Gerede von der Unumkehrbarkeit“ und der „bisherigen Ignorierung von Alternativstrategien wie dem gerade aktualisierten Umstiegskonzept“ lade die Politik nachgerade dazu ein, den Steuerzahler Schritt für Schritt weiter abzuzocken, erklärte das Aktionsbündnis. Die S-21-Kritiker erwarten, dass „die Bahn die Gutachten veröffentlicht und sich den Fragen der Öffentlichkeit stellt“.

Weniger gesprächig sind die Projektpartner, die wegen der Mehrkosten vor

einem Rechtsstreit mit der Bahn stehen. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg verwies darauf, dass es noch nicht von der Bahn informiert worden sei. Deshalb könne man auch zu der aktuellen Entwicklung keine Stellung nehmen. Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hatte aber Ende November, als die Kostensteigerung auf damals 7,6 Milliarden Euro eingeräumt worden war, von einer „erschreckenden“ Entwicklung gesprochen und betont, dass sich das Land an zusätzlichen Kosten nicht beteiligen werde. Der

Das Aktionsbündnis gegen S 21 fordert, sein Umstiegskonzept nicht länger zu ignorieren.

Minister hatte damals die auf 2024 verschobene Fertigstellung kritisiert: „Das bedeutet, dass die Fahrgäste im Regionalverkehr über noch längere Zeit mit Einschränkungen zurechtkommen müssen.“

Auch beim Verband Region Stuttgart hält man sich bedeckt. „Wir erwarten natürlich, dass die Bahn den Vertragspartnern Daten und Zahlen berichten und erläutern wird“, sagte Regionaldirektorin Nicola Schelling, „von einer Äußerung sehen wir daher zunächst ab“. Im Stuttgarter Rathaus heißt es ebenfalls, dass die Ergebnisse der Aufsichtsratsitzung abzuwarten seien. Oberbürgermeister Fritz Kuhn (Grüne) hatte aber schon bei der Verschiebung von 2021 auf 2024 von einem „schlechten Tag“ für die Stadt gesprochen, da sich die Bebauung Rosensteinviertel mit dringend benötigten 6000 neuen Wohnungen verzögere. Jetzt kommt wohl ein weiteres Jahr hinzu.

Das Thema könnte an diesem Freitag auch in einer Sitzung des Aufsichtsrats der Internationalen Bauausstellung 2027 eine Rolle spielen, an der Kuhn teilnimmt. Das Gremium soll den Intendanten der IBA wählen. Der neue Mann muss sich nun auf die Situation einstellen, dass für das neue Rosensteinviertel, das ein Kernstück der IBA sein sollte, zwar Ideen entwickelt werden können, fertige Bauten jedoch zeitlich nicht zu realisieren sind. Da die IBA aber ohnehin regional angelegt sei, werde sie nicht abgesagt, hatte es seitens Stadt und Region immer geheißen.



Im Ernstfall kein Mangel an Visionen

Alternative Wenn über die Zukunft von Stuttgart 21 diskutiert wird, heißt es schnell, das Projekt müsse trotz Kostenexplosionen und Zeitverzug fertig gebaut werden, weil der Tiefbahnhof weit fortgeschritten und deshalb alternativlos sei. Die S-21-Gegner behaupten das Gegenteil. So verweist die AG Umstieg 21 des Aktionsbündnisses darauf, die tiefe Baugrube hinter dem Bonatz-Bau für ein Parkdeck nutzen zu wollen, für Kurzzeitparker, Leihwagen und Carsharing. Das Gleisvorfeld bliebe erhalten und be-

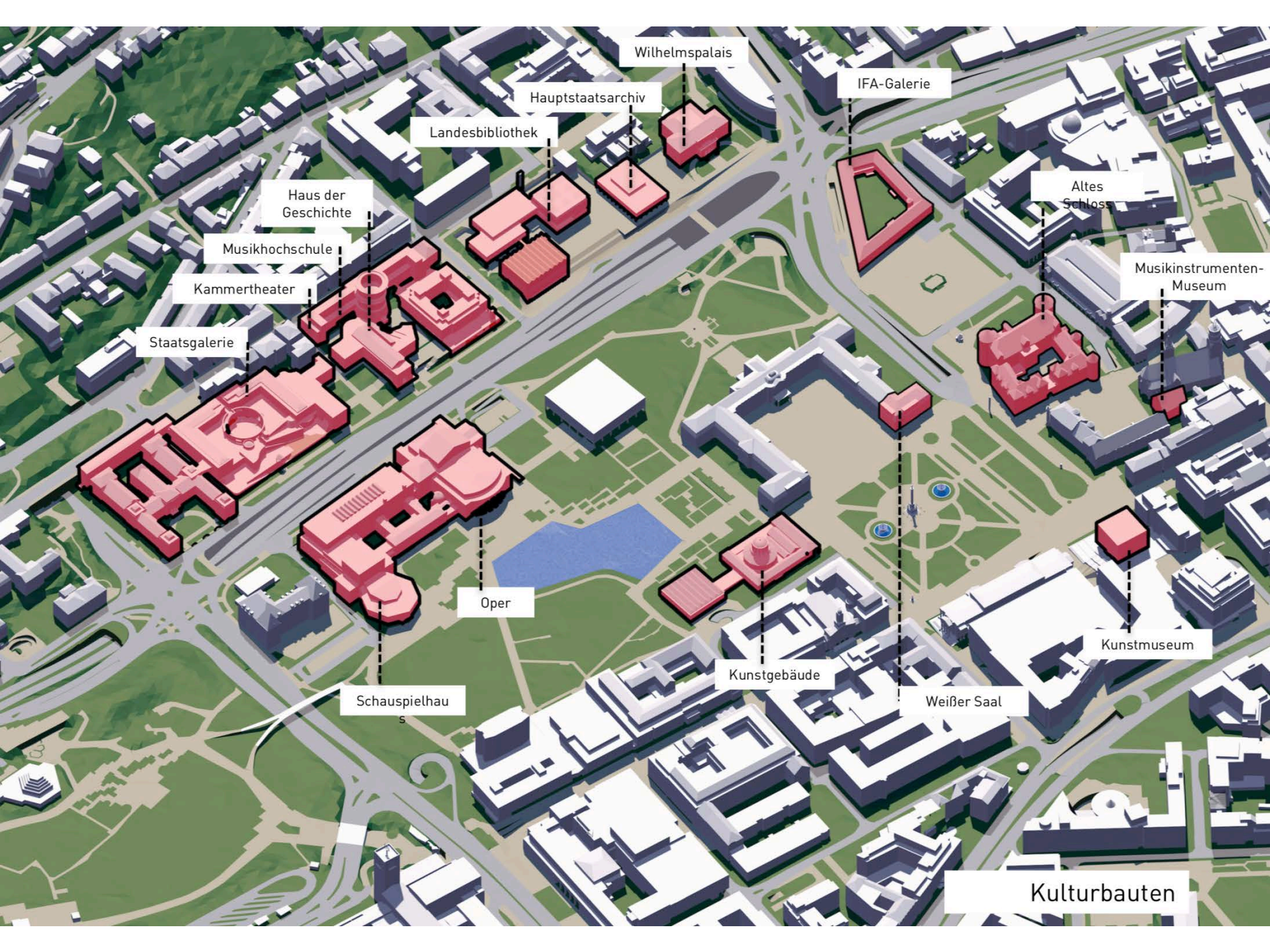
käme ein Solardach. Die Idee des Architekten Alexander Rieck vom Büro Lava geht weiter und erinnert an den Pariser Gare d'Austerlitz: Er überbaut die Gleise und schafft 200 000 Quadratmeter Wohn- und Bürofläche. Rieck sieht im Untergeschoss ein Mobilitätszentrum für Verkehrsträger aller Art und Antriebsformen vor. „Diese Idee ist schnell zu realisieren“, sagt Rieck – wie weiterer Wohnungsbau auf der Bahnlogistikfläche beim Nordbahnhof mit 1000 Einheiten. (Jon) Illustration: Lava

Frank Werner, Stuttgart im Jahre zweitausend ?

Zum Problem Adenauerstraße. Ein Visionär gesucht, in: StZ, 19. April 1979

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.



Wilhelmspalais

IFA-Galerie

Hauptstaatsarchiv

Landesbibliothek

Haus der
Geschichte

Musikhochschule

Kammertheater

Staatsgalerie

Oper

Schauspielhaus

Kunstgebäude

Weißer Saal

Altes
Schloss

Musikinstrumenten-
Museum

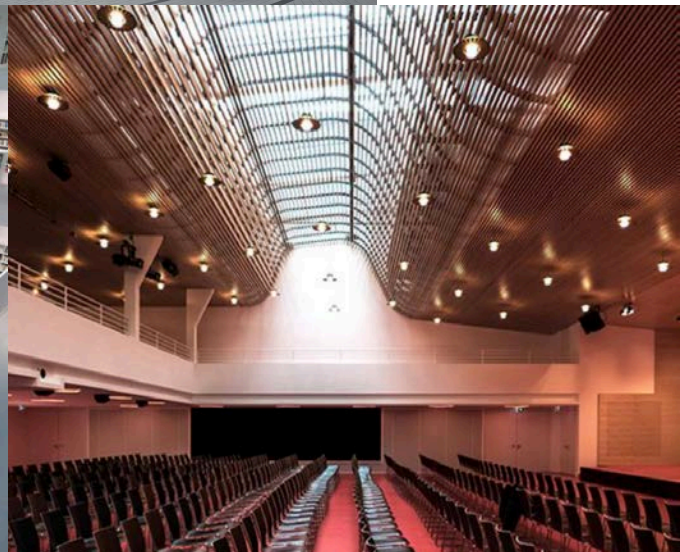
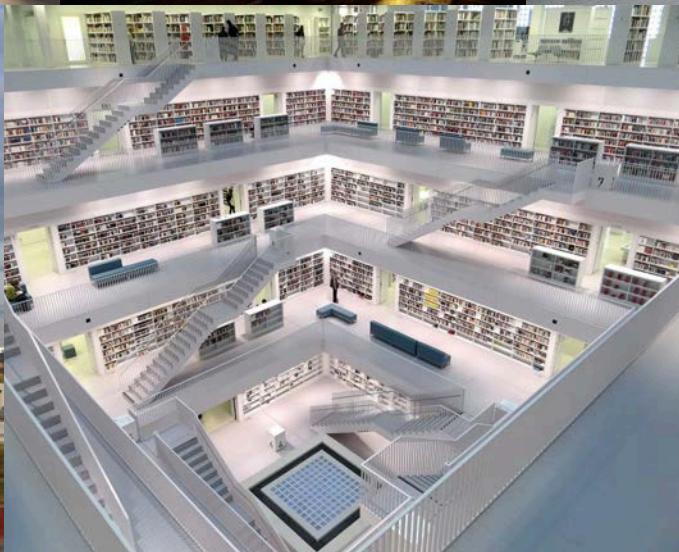
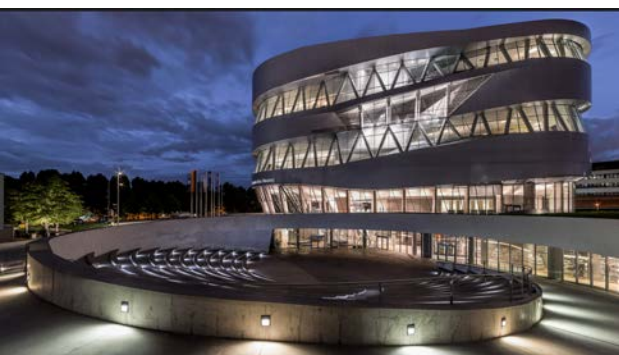
Kunstmuseum

Kulturbauten

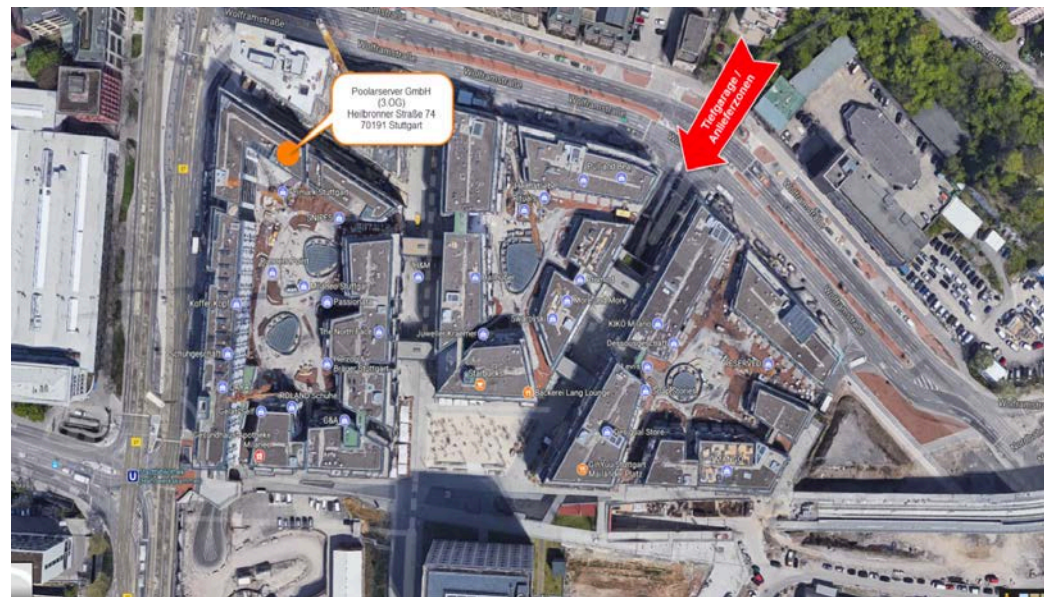




Eine filigrane Konstruktion, die ganz ohne Stützen auskommt: Wie ein „Goldenes Band“ könnte sich der von Werner Sobek entworfene Steg über die B 14 ziehen. Visualisierung: Werner Sobek, Stuttgart







Nr. 247669 - Neubau des Stadtteilzentrums und Einkaufszentrum Milano im Europaviertel der Landeshauptstadt Stuttgart im Bundesland Baden-Württemberg BW, Foto: Robert Grahn





RIVIÈRA
MAISON

rich&royal

Oh Julia,

88 + 88
88 + 88
88 + 88





Zubetoniert: Neubausiedlung in Baesweiler.

In Stuttgart und der Region wachsen wieder Hochhäuser



So könnte das begrünte Hochhaus in Waiblingen aussehen. Die Entscheidung ist auf April vertagt.











Stuttgart Süd und Mitte von der [Weinsteige](#) gesehen



Rosensteinviertel

Europaviertel

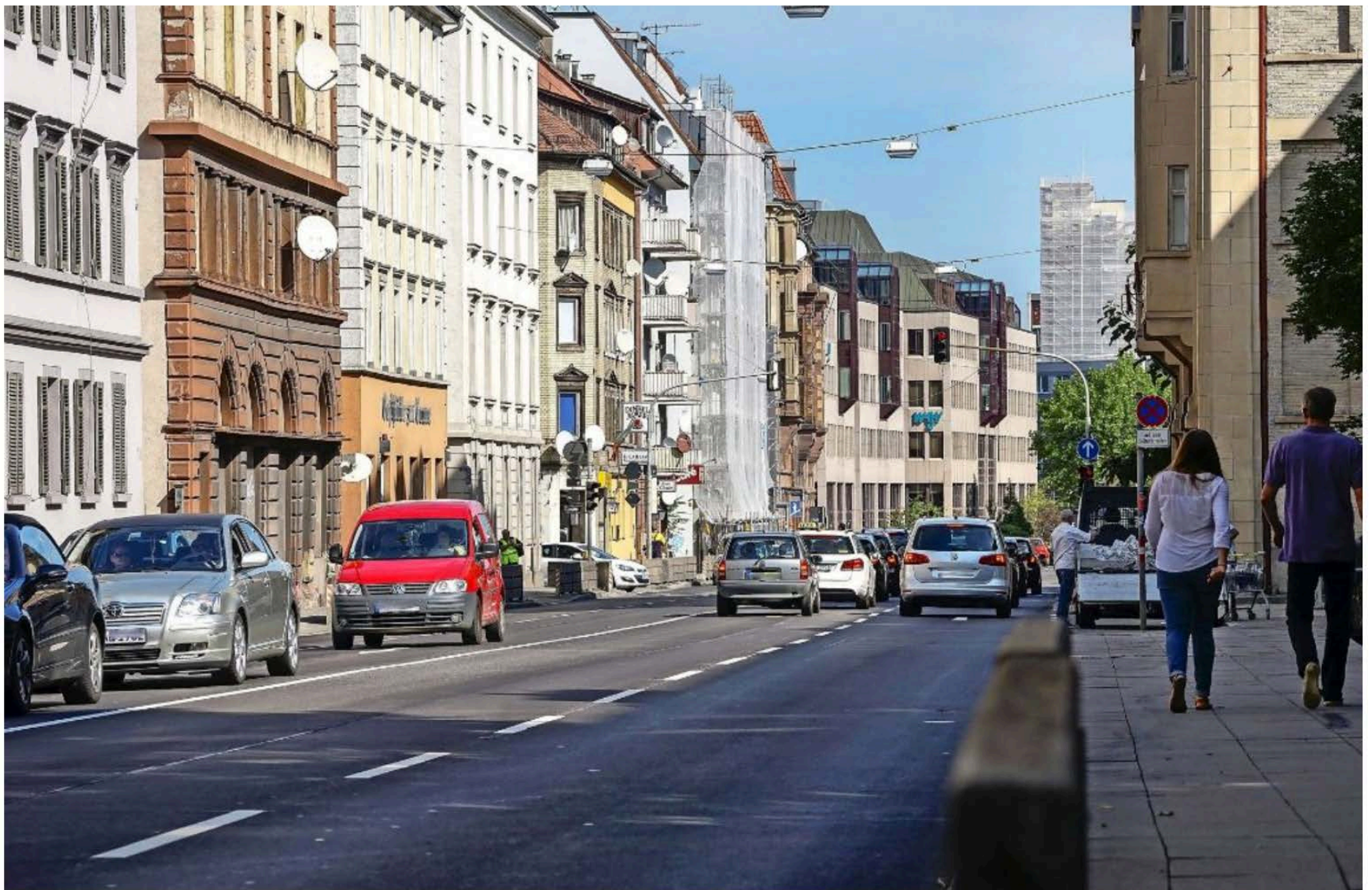


Foto: factum/Weise

Hauptstätter Straße: Eine Stadtautobahn, die tief ins Fleisch der Innenstadt schneidet. Wie halten es die Menschen hier nur aus?



Foto: Zwegarth

Entlang der Hauptstätter Straße tost der Verkehr, als Fußgänger fühlt man sich verängstigt und klein, von den alten Mietshäusern bröckeln teils die Fassaden.



MEISSNERS STRATEGEN



Kann schon sein, dass ich Diesel fahre.
Aber Sie behaupten jetzt nicht ernsthaft, Stuttgart hätte eine Innenstadt.



Vielstimmiger Protest am Bauzaun gegen Stuttgart 21. Mit dem Beginn der Abrissarbeiten am Nordflügel des Hauptbahnhofs und vor allem unmittelbar vor den Baumfällungen wurden die Auseinandersetzungen härter. Trauriger Tiefpunkt war ein unverantwortlicher Polizeieinsatz mit Wasserwerfern und Pfefferspray am 30. September, bei dem viele Demonstranten verletzt wurden. Foto: Christian Schultz

CLOSE X



www.bei-auss-aufstand.de

S21 STOPPEN
Wir nehmen Euch beim Wort!

S21 STOPPEN

**FÜR EINE
STADT
VON DER
WIR
TRÄUMEN**





Das milde Stadtklima und die Hanglagen ermöglichen **Weinbau** mitten in Stuttgart, wie hier in **Obertürkheim**.



