

## Neubaugelbiete

Es gibt Kapitel, bei denen weiß man sofort, dass man Prügel beziehen wird, noch bevor das erste Wort geschrieben ist. Das Thema Neubaugelbiete ist das brisanteste in diesem Buch. Dass ein paar Menschen ihren Blick aufs freie Feld, den Waldrand oder über ein Tal verlieren könnten, macht diese in aller Regel wütend, dabei allerdings vergessend, dass auch deren Häuser einmal anderen vor die Nase gesetzt wurden und unbebautes Land dafür verloren ging. Das Unverständnis derer, die ein festes Zuhause gefunden haben gegenüber denjenigen, die es noch suchen, ist zuweilen groß. Ein typisches Verhaltensmuster in dieser Abwehr ist heute, die Umweltkarte zu ziehen. Plötzlich machen Menschen ein Fass auf, welches sie sonst gar nicht interessiert, aber wenn es dem eigenen Interesse hilft, ist ganz schnell eine Eidechse oder ein seltener Falter zur Hand. Geht es beispielsweise um industrielle Interessen in der Massenlandwirtschaft, kommen Tierrechte völlig zu kurz. Geht es aber um die Bürger und ihren Wunsch auf Wohnen, wird ein Ameisenhaufen zum Politikum. Es muss jedoch auch das Wohl der Menschen betrachtet werden. Vor allem darf man das regionale Denken nicht aus den Augen verlieren. Hier hat man aus Angst vor Wählerstimmen und dem Hüsteln des einen oder anderen Bezirksbeirats großräumige Planungen immer wieder fallen lassen. Oder man war sich mit einer Nachbarkommune uneins, wie am Beispiel Viesenhäusen sichtbar. Ein großer Stadtteil, der einst im Bezirk Mühlhausen angedacht war, aber gegen die Interessen von Kornwestheim nicht verwirklicht wurde. Dass sich der gleiche Nachbar jedoch entlang der gemeinsamen Stadtgrenze selbst stetig ausdehnt hat, sei hier nur am Rande erwähnt.

Die Stadt braucht schon deshalb dringend Wohnraum im großen Stil, um den stetig steigenden Miet- und Eigentumspreisen zu begegnen. Viele Bürger bezahlen, gemessen am Bundesdurchschnitt, viel zu viel für ihre vier Wände, was ihnen umgekehrt wiederum einiges an Kaufkraft nimmt oder mitunter gar in mehrere Jobs zwingt. Teure Wohnpreise schmälern somit die Lebensqualität des einzelnen und der Stadt entsteht ein hoher Aufwand bei der Feststellung, Bearbeitung und Erstattung von Sozialkosten. Auch wenn die Stadt verspricht, den sozialen Wohnungsbau zu forcieren, geht es nicht nur um die unteren Einkommensschichten, wenngleich dort die größten Probleme liegen, es betrifft genauso die Mittelschicht unter den Mietern, die ebenfalls über Maß Geld für ein Dach über dem Kopf bezahlt, dass anderweitig für mehr Teilnahme an Sport und Kultur besser angelegt wäre. Im Vergleich mit den anderen beiden Südmetropolen Frankfurt und München, ist der öffentliche Wohnungsbestand deutlich niedriger. Dieser ist aber derzeit das einzig adäquate Gegenmittel, um noch halbwegs günstigen Wohnraum anzubieten. Schließlich brauchen wir immer mehr Erzieherinnen, Busfahrer und Altenpfleger in der Stadt. Das jahrelange Harren auf andere Umstände war ein großer Fehler. Nun schiebt man dieses selbst erzeugte Loch als großes Elend vor sich her. Ein weiterer wichtiger Punkt ist auch, möglichst viele Familien in der Stadt zu halten. Dies scheitert aber oft daran, dass diese sich räumlich nicht vergrößern können.

Je enger der Immobilienmarkt, desto größer ist die Haifischdichte in der Immobilienbranche. Man sucht nach wenigen Flächen, um sie kaufen und noch teurer weiterverkaufen zu können, was für einen Makler freilich wichtig ist, um zu überleben, wenn es nicht mehr viele Objekte zu handeln gibt. Ein leergefegter Wohnungs- und Büromarkt frisst dabei zuerst die kleinen örtlichen Maklerunternehmen und somit einheimische Firmen.

Der Druck auf die noch leistbaren Wohnungen wird größer und oft werden sie zu Lasten einer teureren Miete saniert. Ganz nebenbei sind in diesem Zuge schon viele Denkmale der alten Stuttgarter Architektur verschwunden, was in einer immobilienbezüglich überreizten Stadt schneller passiert als anderswo.

Traditionell hat man eine Stadt immer dann erweitert, wenn der Siedlungsdruck zu groß wurde, sei es durch Landflucht, Industrialisierung oder durch die Flüchtlingsströme nach dem 2. Weltkrieg. Und nun soll diese Gesetzmäßigkeit nicht mehr gelten? Mit passenden Bauflächen kann dem Zuwachs der Bevölkerung entsprochen werden, nicht zu vergessen sind dabei die vielen Stuttgarter, die selbst eine andere Wohnung brauchen, wie am Beispiel Familienplanung erkennbar. Man kann nicht ewig damit warten, energischer aufzusiedeln. Projekte, wie auf dem Güterbahnhofsgebäude in Bad Cannstatt können nur wenig für Entspannung sorgen. Zudem sei angemerkt, dass durch die jahrelange Passivität der Stadtverwaltung viele Gemeinden im Umland stark gewachsen sind. Damit wurde noch mehr Boden zerstört, ob auf den Fildern, im Schönbuch oder im Strohgäu, als dies bei einer kompakten Lösung innerhalb Stuttgarts der Fall gewesen wäre. Man hat die stadtnahen Landschaften und somit viele Naherholungsflächen deutlich dezimiert und nebenbei den Pendlerverkehr so richtig angeheizt. Neben vielen Neubaugebieten im Speckgürtel der Stadt mussten somit auch die Landstraßenkapazitäten stetig ausgebaut werden. Das Resultat ist völlig unökologisch. Die Verweigerung von Neubaugebieten in der Stadt ist um ein Vielfaches schlimmer, als die Verdrängung einiger Insekten oder Reptilien. Bautätigkeiten gehören in die Kernstadt, in diesem Fall also nach Stuttgart, wo das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel am dichtesten und am besten getaktet ist. Dies erspart Eingriffe ins freie Umland, welches für solch einen Ballungsraum eminent wichtig ist. Kurze Wege, und sei es zur nächsten Haltestelle, begünstigen auch das Gehen zu Fuß und das Radfahren. Das Argument von Herrn Kuhn, man wolle den Stadtcharakter nicht durch neue Viertel verändern ist mehr als fragwürdig. Ein profilreicher neuer Stadtteil kann eine Stadt auf verschiedene Art bereichern. Oder ist Stuttgart vielleicht nicht mehr Stuttgart, weil einst Steinhaldenfeld oder Mönchfeld entstanden sind? Das ist argumentativer Unsinn. Zudem ist es ehrlicher, den einen oder anderen großen und schlüssigen Entwurf zu planen, als überall ein paar Häuschen hinzuzufügen. Möglich wäre die Nachverdichtung an einigen Stellen dann, wenn man die Autos konsequent aus den Straßen verbannen würde. Gerade in den Nachkriegsstadtteilen, wo zwischen den Häuserzeilen viele Rasenflächen sind, könnte man unter diese konsequent Sammelgaragen schieben. Die dann fast blechfreien Straßen würden den Lebenswert dort deutlich erhöhen und dann ergäbe sich auch die eine oder andere Neubaufäche.

Siedlungsdruck betrifft in Stuttgart derzeit nicht alleine den Wohnungsbau, sondern auch das Gewerbe, das für die Stadt so eminent wichtig ist. Empfindliche Abwanderungsverluste in die Region drücken mittelfristig auf die Gewerbesteuererinnahmen, die wiederum wichtig für die Finanzierung von infrastrukturellen Maßnahmen sind. Der Grundsatz, eher nachverdichten zu wollen als Landschaft aufzufressen, ist ein hehres Ziel. Innenentwicklung nennt man das im Rathaus. Dies ist, auf Brachgrundstücke bezogen, unbedingt zu befürworten, wird jedoch sicher nicht ausreichen. Um punktuell zu erstellende Neubaugebiete wird man bei zukunftsweisender Planung nicht umherkommen. Hierbei ist das ehemalige IBM-Gelände am Autobahnkreuz ein hoffnungsvolles Beispiel. Hier könnten zukünftig bis zu 6.000 Menschen leben. Allerdings werden bis zum Baubeginn wohl noch etliche Jahre vergehen, da es noch vieler Detailplanungen bedarf. Oft spielt bei solchen Diskussionen die Verkehrserschließung eine gewichtige Rolle. Keiner will mehr Verkehr vor der Tür, aber auch hier darf es keine Ruhegarantie geben. Wenn man dadurch immer wieder Pläne auf Eis legt, ist der Schaden für die Gesamtstadt größer, als die Belastung weniger. Dies soll die Bemühungen, mit Verkehr möglichst wenige Menschen zu belasten, jedoch nicht generell in Frage stellen.

Die Nutzung von Brachflächen steht an oberster Stelle, das ist klar, und gilt gleichermaßen für zu gewinnende Wohn- und Gewerbeflächen. Dabei sollte man durchaus auch unorthodoxe Methoden nicht ausschließen. In gewisser Weise sind sogar die einstöckigen Discounter eine Art Brache, denn sie belegen große Flächen in Unternutzung. Warum sind über den Einkaufsetagen nicht noch wel-

che für Wohnen oder Gewerbe angebracht? Was ist mit den großen Parkplatzflächen davor? Die ließen sich stapeln oder aufgestellt überbauen.

Vielleicht könnte man in Möhringen der US-Armee nach Osten hin Erweiterungsflächen für die Kelley Barracks anbieten, um damit die Restfläche der Robinson Barracks zu erwerben und somit die bauliche Brücke zwischen Burgholzof und Zuffenhausen schlagen zu können, innerhalb eines großräumigen Entwicklungskonzeptes. Auf diesem Gelände könnten viele tausend Menschen wohnen, da man auf alten Militärgeländen als Sondernutzungsflächen freie Planungshand hat. Ein Umstand der immer wieder Städten zugutekam, wie jüngst in Heidelberg oder Mannheim. In Groß-Stuttgart finden sich in der vielfältigen Nutzung der vielen Ludwigsburger Kasernenareale und Pattonville passende Beispiele. Eine Aufsiedelung der kompletten Kasernenfläche wäre möglich, weil das Areal von vielen Grünzonen umgeben ist und somit einen hohen Naherholungswert aufweist, was den Landschaftsdruck nach innen verringert. Zudem ist dieses Areal nur noch Wohnort, so dass die Soldaten und deren Schulkinder in die Kasernen auf den Fildern pendeln müssen, was der Stadt ebenfalls nicht gut tut.

Denkbar wäre auch, mit großen Firmen zu verhandeln, ob man deren großräumige Parkplatzflächen, eventuell durch städtische Zuschüsse in Parkhäuser oder Tiefgaragen bündeln könnte, um auf diese Weise sozusagen künstlich Brachen zu erzeugen, die dann zu bebauen wären. Durch Parkhäuser in Leichtbauweise, ähnlich dem Park & Ride-Parkhaus Weilimdorf oder im Mühlgrün in Bad Cannstatt, wäre vieles denkbar. Am Westrand des Feuerbacher Bosch-Werks beispielsweise, erstrecken sich entlang der Leobener Straße große Autoabstellflächen, die durch Bündelung Erweiterungsmöglichkeiten für das Wohngebiet Gaizen ergeben könnten. Aber auch anderswo in der Stadt gibt es noch viele ebenerdige Parkplätze, wie beim Pressehaus, im Bereich Neckarpark oder im Zwickel des Zuffenhausener Bahnhofs. Mehr Parkhäuser und Tiefgaragen sind zudem ein wichtiger Schlüssel, um das Ziel der Verkehrsminimierung (weniger Parkplatzsuchverkehr) und der Nachverdichtung (Häuser statt Autoabstellflächen) sinnvoll fortzuschreiben.

Viele deutsche Städte sind gefühlt für das Auto gemacht und es ist für viele Bürger eine Selbstverständlichkeit, dass dieses vor der eigenen Tür steht, zumindest aber um die Ecke. Nun gibt es viele Untersuchungen über das Verhalten des „Homo Urbanus“. Mit dem schnellen Zugriff aufs Auto, wird mehr gefahren, mehr Müll produziert und die Strukturen im jeweiligen Viertel zerstört. Zukunftsweisend, auch wenn es einige Blechfetischisten nicht lustig fänden, ist das Wiener Modell. Autos werden zentral in Quartiersgaragen abgestellt, weil man sie innerhalb der Stadt bei einem guten Öffentlichen Nahverkehr nicht braucht. Netzausbau und die Erhöhung des Taktes von Bussen und Bahnen wären also die Parallelmaßnahme dazu. Ganz schnell wäre der Einzelhandel wieder in den Stadtteilen zurück, weil man ohne jenen schnellen Zugriff aufs Auto viel mehr vor Ort einkauft und auch gezielter. Von den Kofferraumfüllungen nach der Fahrt in die großen Konsumtempel wird leider vieles gar nicht genutzt und landet im Mülleimer. Darauf stützt sich die These des Verkehrsprofessors Hermann Knoflacher, dass Autos indirekt mehr Müll verursachen, und er hat im Kern Recht damit. In einigen Quartieren könnten nahezu alle Autos aus dem Straßenraum verschwinden und das innerörtliche Leben gestärkt werden.

Eine Ökosiedlung, wie in Freiburg die Wohngebiete Rieselfeld und Vauban, wäre auch für Stuttgart ein neuer, großer und grüner Wurf. Der Stadtteil Rosenstein, dessen Entstehung zeitlich gesehen nur vage abschätzbar ist, könnte hier Maßstäbe setzen und ist eine Option, um im großen Stil Wohnfläche zu schaffen. Hier liegt auch die Chance, wieder krumme Straßen zu planen, die überraschende Blickwinkel zulassen, abwechslungsreiche Gebäude zu schaffen, die dem Stadtteil Ästhetik verleihen und zu zeigen, dass man mehr kann, als „würfeln“. Schön wäre auch, eingelagerte

Baukunst, in solch einen neuen Stadtteil einzubringen. Man denke an das ausgehobene Bodenmosaik der Liederhalle, die geretteten Figuren des Altbaus, der einst neben dem St.-Eberhard-Dom stand, die Figurengruppe der alten Messe und andere schöne Relikte die ein Schattendasein in Lagerräumen fristen, weil man nicht weiß, wohin damit. Ein neuer Stadtteil mit Stuttgarter Geschichtszeugnissen, das hätte was. Und warum nicht auch ein bisschen Hundertwasser?

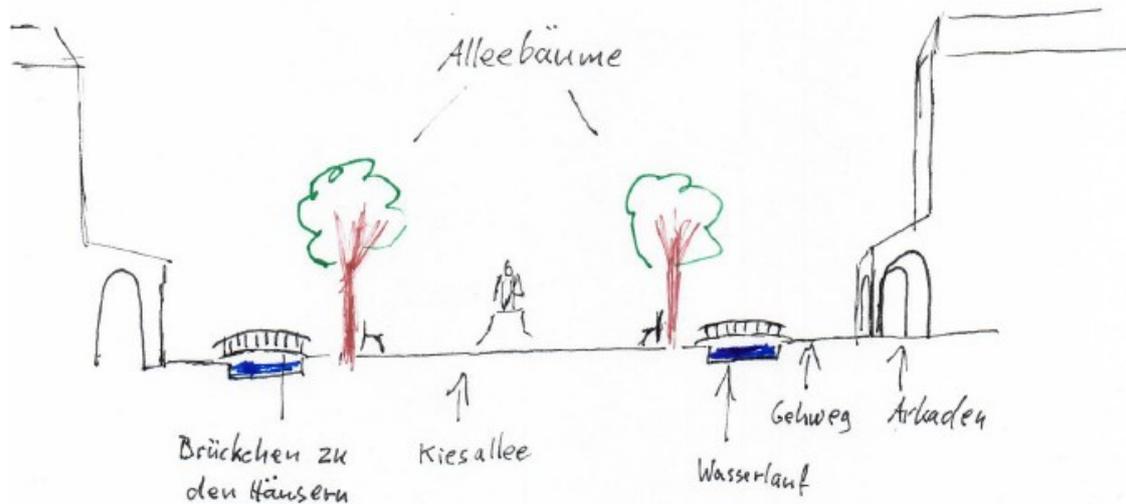
Anstatt der schleichenden Ausfransung der Stadtteile, wären neben dem Rosensteinviertel zwei, drei große Würfe im Süden und Norden der Stadt sinnvoll und wünschenswert. Klar ist aber auch, dass die Planung für solch ein neues Siedlungsgebiet mehrere Jahre dauert und es somit kurzfristig keine Entlastung bezüglich des aktuellen Drucks bringt. Gerade aber weil solche Entwicklungen kompliziert und zeitintensiv sind, muss man rechtzeitig damit anfangen. Es darf nicht sein, dass man den Wohnungsmarkt künstlich unter Druck hält, damit die Investoren ihre Flächen zu Überpreisen feilbieten können, wie schon einmal gemunkelt wurde. Bei den Büros hat man jahrelang darauf geachtet, einen kleinen Leerstandspuffer zu haben und damit auch die Preise mit Hinblick auf potenzielle Investoren im Rahmen zu halten. Auf dem Wohnungsmarkt hat man das seltsamerweise nie übertragen.

### **Potenzielle Neubaugebiete:**

Das **Birkacher Feld**, welches schon zu drei Fünfteln umbaut ist (Feldgrenze Dinkelstraße), wäre ein möglicher Schwerpunkt. Durch den vorhandenen Siedlungsring ist es prädestiniert. Der Siedlungskranz, bestehend aus Chauseefeld, Steckfeld, Asemwald, Hohenheim und Birkach bekäme ein Zentrum und würde endlich eins. Für die Akzeptanz so einer großen Neubebauung muss das Ergebnis den Bürgern gefallen. Der Fehler vieler steriler Neubausiedlungen darf hier nicht wiederholt werden. Hier ein paar Ideen für das neue bündige Birkach-Plieningen, das die bisherigen Siedlungsprensel zusammenführt:

#### **1. Carl-Eugen-Allee**

Die Einkaufs- und Kulturmeile des neuen Bezirks soll so schön werden, dass sie nicht nur der örtlichen Nahversorgung dient, sondern auch Menschen aus der Umgebung anzieht. Diese Allee verläuft breit und kerzengerade in Anlehnung an eine fürstliche Promenade und ist dreigeteilt. Vor den Geschäften links und rechts verläuft ein gepflasterter Gehweg. Diese Gehwege trennen sich vom Mittelteil der Straße durch zwei Wasserläufe. Der Mittelteil wird durch niedrig gehaltene Schirmplatanen gesäumt und ist gekieselt. Damit erhält die Straße einen Alleecharakter, wie er sich in berühmten Badeorten findet. Zwischen den Bäumen befinden sich Sitzbänke. Dieser Mittelstreifen bleibt weitgehend unbebaut, um als Treffpunkt und Flanierzone zu dienen. Auf dessen ganzer Länge gibt es nur drei Unterbrechungen, durch einen Kiosk, einen Brunnen und ein Toilettenhäuschen. Über die beiden Wasserläufe hinweg führen zu jedem Haus kleine Brückchen, deren Wölbung aber so niedrig gehalten ist, dass sie als barrierefrei angesehen werden können. So entsteht eine kleine Prachtmeile, in der man sich gerne aufhält. Die Häuser mit leicht historischem Anklang fassen die Straße. Auch inhaltlich soll dieser neue Typ Hauptstraße Maßstäbe setzen. Nicht nur Läden und Cafés sollen die Straße säumen sondern auch Handwerkerläden und Kunstateliers, die zur Straße hin Schaufenster haben. Die Zentralität dieser Straße wird dadurch hervorgehoben, indem sie von Arkadengängen eingefasst ist und die abzweigenden Straßen kurvig verlaufen.

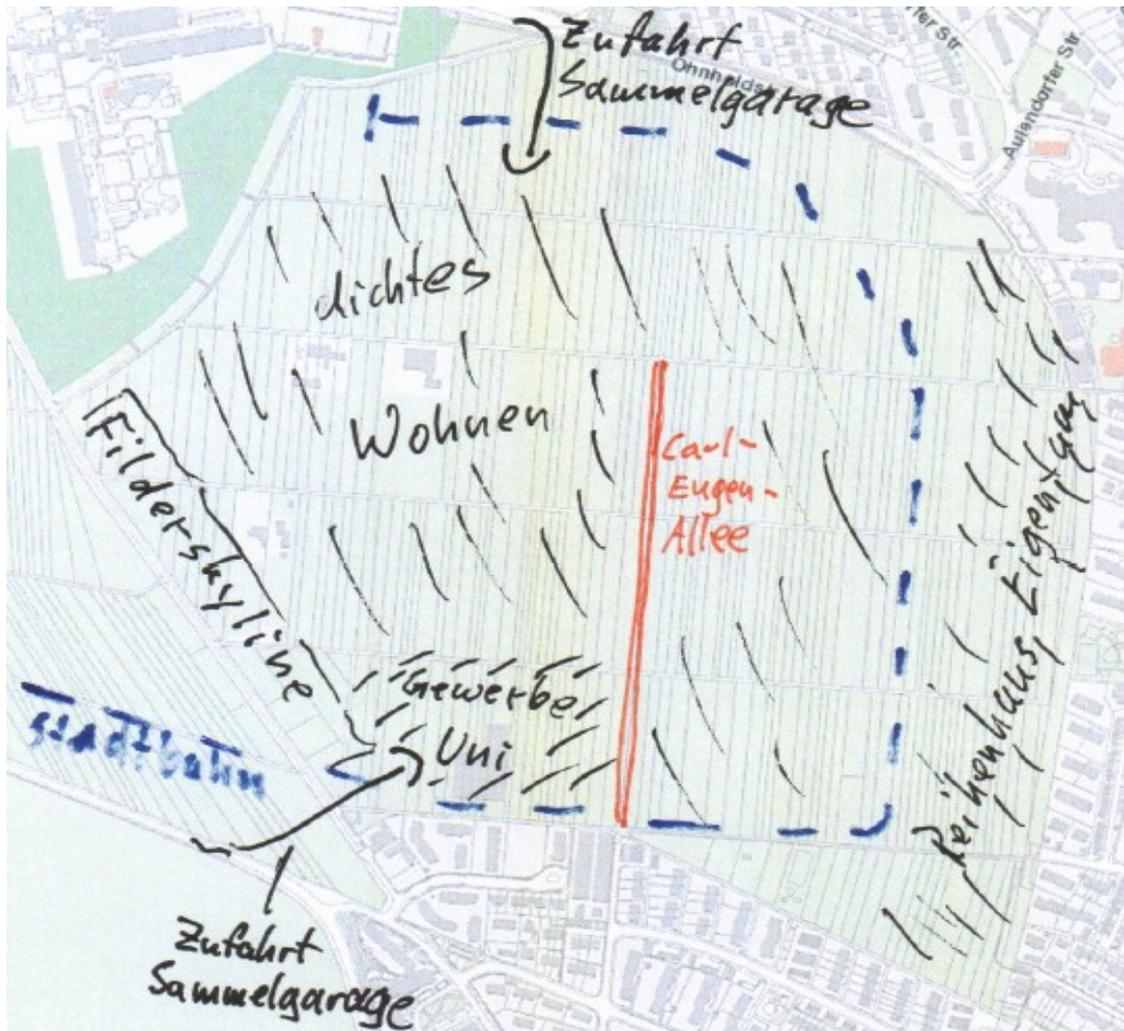


## 2. Die Stadtteilstruktur

Der Stadtteil soll fließend in die bisherigen Wohngebiete übergehen, um diese nicht zu erdrücken. Dafür würde er dann zur Dinkelstraße hin massiver gebaut werden um dort mit einer Filderskyline eine Raumkante zu schaffen. Als Gegenstück zur eleganten Carl-Eugen-Allee und zur Dinkelstraße soll er mit kurvigen Straßen und kleinen Plätzen ein Gegenstück zu den meist sterilen Nachkriegsstadtteilen werden. Eine Dachlandschaft sollte festgelegt werden, eine kleinteilige Parzellierung und viele unterschiedliche Bauherren, damit der Stadtteil bunt und formenreich wird. Es sollte dabei für alle Einkommensgruppen Wohnraum geben ohne diese innerhalb des Viertels geografisch zu polarisieren. Zufahrten für Anwohner gibt es nur wenige, die dann in unterirdische Sammelgaragen münden. Parkende Autos auf der Straße sollen damit weitgehend vermieden werden, um den Schwerpunkt auf Fußgänger, Radfahrer und die Stadtbahn zu lenken und damit die Dominanz von abgestellten Autos im öffentlichen Raum zu unterbinden. Die Stadtbahnbindung kann über die Filderhauptstraße erfolgen. Damit wäre auch der Karlshof als Kaserne oder später als neues Viertel angebunden, sollten die Amerikaner ihre militärischen Standorte in Stuttgart eines Tages aufgeben, worauf es momentan nur wenige Hinweise gibt. Vor der heutigen Baugrenze im Chauseefeld würde die Stadtbahn in das Zentrum hineinfahren und dann nach Norden zum Asemwald führen. Damit wären auch die meisten heutigen Anrainer des Birkacher Feldes attraktiv ans Schienennetz angebunden. Immerhin ist Birkach der einzige Stuttgarter Stadtbezirk ohne jeglichen Schienenanschluss. Ob von hier aus langfristig sogar eine Gleisführung nach Degerloch möglich wäre und damit eine noch bessere Anbindung an die Innenstadt, müsste man prüfen.

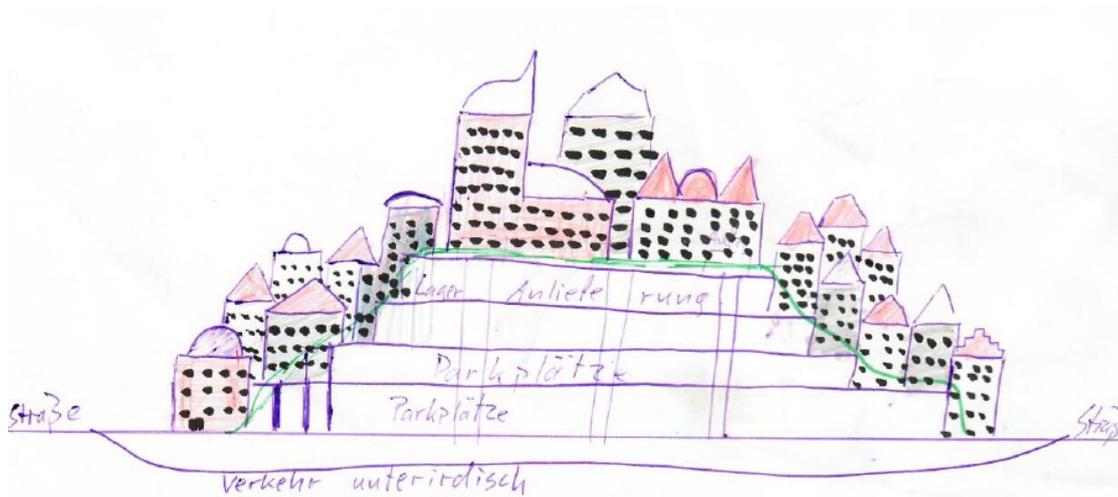
### 3. Die Filderskyline

Modernes Bauen als Abschluss des neuen Gebietes entlang der Dinkelstraße in einer sehr experimentellen Form soll hier seinen Höhepunkt erfahren. Wohnen und arbeiten in aufragenden Pyramiden, Kugeln oder anderen besonderen Formen, wie zum Beispiel auch organische, könnte ein weithin sichtbares Aushängeschild sein und würde zum Leuchtturmprojekt auf der Filderebene. Denkbar wäre auch ein Torhaus, durch welches die Stadtbahn in das Viertel fährt, ein Gebäude der Rotterdamer Markthalle nachempfunden.



Eine weitere große Chance wäre die bereits bestehende Idee vom Baugebiet **Stammheim-Ost**, welches die S-Bahn schon vor der Tür hätte. Stammheim fließend zur S-Bahn hin zu erweitern, das heißt mit moderater Wohnbebauung am jetzigen Siedlungsrand beginnend, die sich zum Gleisanschluss hin verdichtet und um die Haltestelle herum auch in Hochhäuser oder in den „Wohnberg“ übergehen könnte. Das völlig zergliederte Stammheim bekäme eine gewisse Tiefe und damit ein besseres Raumgefüge. Die Erschließung durch die westlich verkehrende Stadtbahn und die östlich tangierende S-Bahn wäre ideal. Diese Schienenstränge sind bereits vorhanden. Neue Wohngebiete täten zudem dem kränkenden Stammheimer Zentrum gut. Denkbar wäre hier auch, ein topografisches Ausrufezeichen zu setzen, ähnlich dem Grünen Heiner in Weilimdorf. Die Idee hierzu wäre

besagter Wohnberg am zukünftigen Ostrand. Das ist ein aufgeschütteter Berg aus Erdaushub und Baustoffrecycling, der nach Norden hin begrünt ist und an seinen Sonnenflanken hübsche Häuser trägt. Der Berg ist zum Teil hohl, mit einem Tragegerüst, und birgt die Energieversorgung, die Parkräume und die Müllentsorgung der Gebäude, die oberirdisch ausschließlich durch Fußwege erschlossen werden. Die wäre also ein zu hundert Prozent autofreies Wohngebiet. Auch dies wäre ein spektakuläres Objekt in der „Stadt der Architekten“. Die Abbildung zeigt nur das Prinzip des Wohnbergs.



Nicht nachvollziehbar ist die Tatsache, dass man den Stadtteil **Hausen** bis heute nicht bis zum S-Bahn-Halt Weilimdorf ausgedehnt werden darf. Nicht nur, dass es dem Stadtteil die nötige Größe für kleinen Einzelhandel geben würde, es wäre auch verkehrsstrukturell ein Plus. Nichts gegen den

Grünordnungsplan an sich, aber an einigen Stellen wie dieser ist er falsch, zumal man ja in der Region die Bauschwerpunkte gerade entlang der Schienenstrecken sieht. Mit der Verlängerung der Stadtbahn nach Hausen bietet sich eine weitere Bebauung erst recht an. Es wäre eine Ausdehnung des Wohngebiets nach Norden bis zur Bundesstraße hin denkbar, eventuell mit derer Überdeckung oder Bürohäusern als Lärmpuffer. Dann wäre Hausen groß genug, für ein kleines Ortszentrum mit verschiedenen Serviceangeboten. Es könnte eine markante Hauptachse entstehen, nach Norden hin in Richtung S-Bahn. Hier hätten die Erdgeschosse meiner Idee nach Arkaden, um einen attraktiven und wetterunabhängigen Weg zur Haltestelle zu haben. Unter den Arkaden fänden sich dann verschiedene Läden, Lokale und Serviceeinrichtungen des Stadtteils. Diese Straße wäre durch die Nahversorgung auch für das bereits vorhandene Gewerbegebiet ein deutliche Aufwertung.



Auch ein neuer Plan für **Viesenhäusen** wäre denkbar. In Verbindung mit einem Nordoststring und der Verlängerung der U14 könnte man auf Stuttgarter Gemarkung einiges an Vorarbeit machen. Die U14 könnte Pattonville anschließen oder sogar Kornwestheim.

Der Anspruch bei solch neuen Stadtvierteln kann nicht sein, so schnell und einfach wie möglich zu bauen. Sie sollten schön sein, ökologisch anspruchsvoll und nicht als reine Trabanten fungieren. So könnte in einigen Bereichen die strikte Zonierung aus Wohnen und Arbeiten aufgehoben werden, unter anderem durch Atelierhäuser und Werkstattanbauten. Stuttgart könnte gleichermaßen mit traditionellem, aber auch mit experimentellem Bauen brillieren, wie am Alten Hafen in Rotterdam, in den Villes Nouvelles um Paris oder im Bahnhofsviertel von Den Haag. Im Inneren sollten lebenswerte Altstadtqualitäten überwiegen und am Rand, in markanter Position, Arbeiten und Wohnen in größeren Gebäuden. Damit kämen alle auf ihre Kosten, die Freunde alter und neuer Architektur. Mit solch einer Mustersiedlung (oder mehrerer) würde Stuttgart weit über seine Grenzen hinaus positiv von sich reden machen und an Attraktivität gewinnen. Es ist nicht zu vernachlässigen, dass Stuttgart positive Schlagzeilen mehr denn je braucht.

Dass die Stadt auch dringend Gewerbeflächen benötigt, ist ein offenes Geheimnis. Diese wären an den Rändern der neuen Baugebiete denkbar. Veränderungen könnten sich aber auch durch neue

Nutzungen im Hafen ergeben. Lange Zeit ist die Stadt schlampig mit ihren Verkehrsstrukturen umgegangen. Dazu gehört auch, dass man im Hafen Gewerbebetriebe angesiedelt hat, die mit Güterschifffahrt nichts zu tun haben. Nicht zuletzt daran liegt auch die niedrige Schiffsfrequenz auf dem Stuttgarter Neckar. Da in den kommenden Jahren einige der langjährigen Erbpachtverträge entlang der Kais auslaufen, könnte man dann gezielt mehr „schiffstaugliche“ Betriebe ansiedeln, wie von der Hafenverwaltung gewünscht. Somit könnten dort eventuell Recyclingbetriebe eine Heimat finden, die heute in Feuerbach angesiedelt sind oder beim Travertinpark, sofern diese zur Nutzung des Flusses als Verkehrsträger bereit wären. Auch Zementwerke, die es noch vereinzelt in Stuttgart gibt, könnten dort eventuell eine Heimat finden. Schrott und Baustoffe gehören immerhin zu den meist umgeschlagenen Schiffsladungen in Stuttgart. Dies wäre eine reine Umstrukturierung, aber auf den Altflächen der Betriebe, die sich in den Hafen verlegen ließen, könnte nachverdichtet werden. Ohne Flächenzuwachs geht es dennoch nicht, denn auch die Unternehmen. Die den Hafen verlassen sollen, müssen ja irgendwo unterkommen. Möglich wäre dies rund um die Brachflächen des alten Gaisburger Kraftwerks oder entlang den Rändern des zukünftigen Abstellbahnhofs in Untertürkheim.

Eine aufwendige, nicht ganz billige, aber in mehrfacher Hinsicht vorteilhafte Möglichkeit, Bauflächen zu gewinnen, ist die Auftunnelung von Verkehrsschneisen. Das heißt Schienen und Straßen werden nicht unter die Erde verlegt, sondern man baut Tunnel einfach darüber. „Einfach“ stimmt freilich nicht ganz, da auch dies während der Baumaßnahmen nicht ganz ohne vorübergehende Eingriffe in den Verkehr ablaufen kann. Zudem muss solch eine Übertunnelung, wie man sie auf dem Lande von Grünbrücken her kennt, je nach späterer Traglast sehr massiv gebaut sein, mit gleichzeitiger Pufferwirkung, um den verkehrsbedingten Erschütterungen standzuhalten. Dafür hat dieses System auf der anderen Seite prägnante Vorteile. Im Falle einer darüber liegenden Bebauung, bringt das aufwendig zu erstellende Tragwerk Grundstückserlöse. Zudem wird die Umgebung von Geräuschemissionen befreit, wodurch auch kaum Bürgerprotest gegen solch ein Vorhaben zu erwarten ist. Ein weiterer gewichtiger Punkt, nähme man dies im größeren Stil in Angriff, wäre die Entspannung des Bauflächenengpasses. Viele Jahre, bevor man das Projekt Stuttgart 21 erstmals vorstellte, gab es eine Stuttgarter Studentenarbeit, die sich mit solch einer Überbauung des Gleisfeldes des Stuttgarter Hauptbahnhofs beschäftigte, weil man sich schon damals mit dem Thema Bauflächengewinn beschäftigte. Die Studenten ließen über dem Gleisfeld ein neues Viertel entstehen, in aufgestellter Form. Eine Überlegung, die im S-21-Prozess leider nicht diskutiert wurde, nicht einmal von den Gegnern. Mir geht es hier nur um die Machbarkeit und um die Idee. Das Areal des Hamburger Hauptbahnhofs ist teils auch eine Deckellösung, in der sich Bauteile und sogar Straßen über das Gleisfeld erstrecken.

In München hat man jüngst die dritte Deckelung über dem Mittleren Ring fertiggestellt. Der Luise-Kiesselbach-Tunnel ist rund eineinhalb Kilometer lang und schafft mehr Luft und Freiraum an der Oberfläche. In Berlin hat man bereits in den 70er-Jahren das Projekt Schlangebader Straße umgesetzt, einen großen Wohnblock, der ein Stück Stadtautobahn einhaust. Schon damals hat man sich also Gedanken zur Flächenoptimierung gemacht. Besten Anschauungsunterricht findet man in der niederländischen Metropole Den Haag, wo Häuser über Schienen und Straßen stehen. Es gibt sogar zwei Gebäude wo die Straßenbahnzüge als Hochbahn durch den ersten Stock fahren. Man hat hier eine Menge mutiger Lösungen umgesetzt. Mut, der in Stuttgart auch helfen würde. Rund um den dortigen Hauptbahnhof überspannen Bürogebäude eine mehrspurige Straße und sogar ein Hochhaus wurde über einem Autobahnzubringer gebaut. Auch im schweizerischen Lugano überlegt man die Autobahn zu überdecken, da sie, in einer Tallage verlaufend, großräumig Lärm verursacht und die einst schöne Landschaft zerschneidet.

Stuttgart selbst liefert aber schon gute Beispiele zur Überbauung von Straßen: Die beiden Bosch-Parkhäuser beim Messegelände, die sich über die Autobahn erstrecken, der Johannesgrabentunnel in Vaihingen, der mit 220 Metern Länge die B14 überbrückt und den Norden Vaihingens mit dem Rest des Bezirks verbunden hat oder auch der Schwanenplatztunnel, über dem sich ein Park erstreckt. Auch die neue U12-Trasse unter dem Europaviertel hindurch ist ein gutes Beispiel, das man über Verkehrswegen planen kann. Die Bibliothek wurde direkt über den Stadtbahntunnel gebaut.

Hier sind einige Ideen für Auftunnelungsprojekte in der Stadt, die in ihrer Gesamtheit ein großes Bauflächenprogramm ergäben und Stuttgart gleichzeitig national und international Profil in den Fokus von Stadtplanern rücken könnte:

**Johannesgrabentunnel:** Ihn bis zur Brücke „Büsnauer Straße“ zu verlängern, könnte den Flächenbedarf der benachbarten Universität auf Jahrzehnte hinaus befriedigen. In einer weiteren Etappe könnte man den Deckel bis zum Eiermann-Areal ausdehnen, mit Wohnflächen und einer Zufahrt dieses neuen Viertels oberhalb der Autobahn, da diese im Bezirk derzeit große Sorge bereitet. Eine noch günstigere Variante, da weniger Traglast, wäre Kleingärten vom Vaihinger Ortsrand auf den Deckel zu verlegen, um somit am gewachsenen Wohngebiet Bauflächen zu generieren.



Eine grüne Auftunnelung der **B10/14** vom heutigen Tunnelmund beim Leuze bis zum Gaskessel würde die Hanglagen in Stuttgart Ost (Berg/Raitelsberg) akustisch befrieden und deutlich attraktiver machen. Die Oberfläche könnte als Parkanlage bei entsprechender Ausgestaltung der Vision „Stadt am Fluss“ entsprechen (siehe Kapitel „Stadt des Wassers“).

Teilhabe am Gewerbegebiet Flughafen durch Auftunnelung der Autobahn. Da die südliche Stadtgrenze jenseits der **A8** verläuft, diese also zum Stuttgarter Stadtgebiet gehört, könnte man auch von der Expansion des Flughafen- und Messeareals auf Stuttgarter Seite profitieren, indem man auf dem neuen Deckel Gewerbeflächen schafft. Die beiden Bosch-Parkhäuser zeigen den Anfang auf. Dies brächte der Stadt attraktive Gewerbeflächen und sogar ein weiterer Ausbau der Messe wäre auf diesem Wege möglich, ohne dabei viel Filderboden zu verbrauchen. Der Lärm der Autobahn ließe sich dabei als Synergieeffekt auf mehreren hundert Metern eindämmen, was der Umgebung sehr zugute käme. Allerdings sollte der Deckel in diesem Fall so großzügig gebaut werden, dass eine spätere Verbreiterung der Autobahn noch möglich ist.



Die schwerwiegendste Stuttgarter **Verkehrsschneise** ist wohl diejenige, die sich durch **Zuffenhausen** nordwärts zieht und den Stadtteil regelrecht zerreißt. Hier entstünde durch Auftunnelung ein neues großflächiges Stadtgebiet. Zwar ergäbe sich auf der östlichen Seite ein starker Geländeabfall, aber dieser ließe sich pflanzlich und mit langen bequemen Fußwegrampen kaschieren. Für Zuffenhausen im Allgemeinen und für die Anrainer ringsherum speziell wäre diese Entwicklung durch deutlich weniger Lärm ein Segen und brächte in bester Lage allerhand neue Nutzungsmöglichkeiten. Über der Eisenbahntrasse böte sich ein großer Park an, da die durchdonnernden Züge wohl zu viele Erschütterungen verursachen, um Wohnbau darüber zu gestalten. Aber auch andere „leichte Nutzungen“ wären denkbar, wie eine Gärtnerei, Schrebergärten oder Park & Ride-Flächen. Wohn- und Gewerbebau wäre hingegen über der B10 denkbar.

Ähnlich könnte auch eine Deckelung der **B295 zwischen Köstlin- und Solitudestraße** genutzt werden. Hier wäre es vergleichsweise einfach, da die Straße in einem Graben verläuft. Dies würde die Stadtteile Weilimdorf und Wolfbusch noch weiter zusammenführen. Eine lockere und hochwertige Bebauung wäre denkbar, mit Panoramablicken über den Bezirk.

Die Deckelung der **B27 jeweils auf Höhe der Siedlungen Salzäcker oder des Fasanenhofs** würde die dortige Wohnqualität durch Lärminderung deutlich verbessern und böte sogar die Möglichkeit einer moderaten Randbebauung.

Noch immer ein Thema ist der Deckel für die **Kultur- und die Altstadtmeile**. Sie ist eine der großen Pfründe Stuttgarts, vergleichbar mit der Berliner Museumsinsel. Hier ließe sich zwar nicht der gesamte Verkehr versenken, aber jedes Auto weniger an dieser prominenten Stelle wäre ein Gewinn. Der Autobahncharakter zerstört hier eine der Schokoladenseiten der Stadt. Hier ging es nie um das „nicht machbar“, sondern um das „zu teuer“. Die halboffene Lösung die einst Rolf Deyhle vorschlug hatte einen großen Charme. In dieser Kategorie sollte man denken, wenn man die Innenstadt nachhaltig aufwerten will. Allerdings wäre es hierbei von Vorteil, seitlich Glaselemente anzubringen, damit nicht der gebündelte Schall in Richtung Schlossgarten abzieht. Der Stadt war das bisher zu teuer, weil weiterhin von 110.000 Fahrzeugen 40.000 oben blieben durch die Kreuzungsverknüpfungen. Aber was heißt an dieser prominenten Stelle zu teuer? Das wäre weit über die Hälfte weniger Verkehr an der Oberfläche und gleichbedeutend mit weniger Fahrspuren. Um das geht es doch. Hier soll ja kein Friedhof entstehen, sondern es sollen lediglich passable Verhältnisse einkehren, gepaart mit einer schöneren Optik.

Weitere Beispiele gäbe es noch einige, wenn man bereit ist, in neuen Kategorien zu denken. Auf-tunnelungsprojekte sollten keinem festen Zeitplan unterworfen werden, sondern haushaltsabhängig ausgestaltet werden. Dies vermiede die allseits kritisierte Kostenexplosion bei Großbauvorhaben. Wenn man in Modulbauweise immer nur so weit baut, wie es das jeweils angesetzte Budget zulässt, kann man über Jahre solch ein Konzept sinnvoll verwirklichen. Dazu gehören aber natürlich auch die entsprechenden Verträge mit dem jeweiligen Bauunternehmen.