

Juve McScarf: Hallo Herr Schaal. Willkommen zum vierten Teil dieser Interviewreihe. Diesmal geht es um Stuttgarts Architektur, Städtebau, Verkehr und inhaltliche Möglichkeiten.

Uwe T. Schaal: Dann mal los!

JMS: Sie üben viel Kritik an Ihrer Heimatstadt und doch spürt man die Begeisterung dafür.

UTS: Es ist ein bisschen, wie mit dem eigenen Kind, bei dem man vieles kritischer sieht, als bei anderen.

JMS: Ein Kind kann man noch formen. Wie sieht es mit Stuttgart aus?

UTS: Das ist deutlich schwieriger, weil wichtige Voraussetzungen fehlen.

JMS: Zum Beispiel?

UTS: Der Verschönerungswille der Verwaltung ist gering ausgeprägt, der Druck aus der Bevölkerung für eine schönere Stadt ebenso und auf beiden Seiten fehlt der Stolz auf die Geschichte. Zudem wird alles Themen wie beispielsweise Klimawandel und Regenbogen untergeordnet, obwohl darin gar kein Widerspruch liegt.

JMS: Heißt das, Stuttgart ist keine schöne Stadt?

UTS: Nein, im Gegenteil. Stuttgart ist in der Fläche überwiegend schön mit einer großen Palette an Wohnvielfalt, mit völlig unterschiedlichen Vierteln und Stadtteilen. Allerdings ist es an ein paar neuralgischen Punkten auch kläglich.

JMS: Aber es passieren ja auch spannende Dinge oder?

UTS: Zuweilen ja. Das Viergiebel-Projekt ist toll, der Neubau der Landesbibliothek auch, aber wir sprechen von einer sehr großen Stadt und gemessen an ihrer Einwohnerzahl passiert hier viel zu wenig. Von den baulichen Entwicklungen, die stattfinden, ist vieles bestenfalls Durchschnitt. Womit wir wieder beim Thema Stolz wären.

JMS: Die Stadt ist ja aber auch nur selten selbst der Bauherr.

UTS: Das ist richtig, was aber nicht heißt, dass man nicht Vorgaben machen kann. Nehmen wir einen Lieblingsort der Stuttgarter, die Königstraße. Dort hat man in den letzten Jahren etliche Häuser aus der Nachkriegszeit ersetzt. Was darauf folgte war das gleiche Allerlei, nur mit mit einem höheren Glasanteil. Leute, das ist die Königstraße! Den Namen muss man sich auf der Zunge zergehen lassen: eine königliche Straße. Dort, wo früher einmal elegante Geschäftshäuser standen, baut man heute eine Hässlichkeit nach der anderen. Die Stadt kann für Neubaupläne aber Vorgaben machen, angefangen von strukturierten Fassaden über Dachformen bis hin zur Farbgestaltung, doch es fehlt einfach der Wille dazu. Es scheitern Investoren zudem immer wieder an Ideen, weil sie nicht zu den Bebauungsplänen der Stadt passen. Mann müsste mal wirklich Stück für Stück die eine flexiblere Flächennutzung zulassen, sonst wird immer wieder vieles an unendlich langen Verwaltungsverfahren scheitern.

Zudem leiden die Stuttgarter Stadtplaner unter Würfelhusten, wie es ein prominenter Städtebauer einmal ausdrückte. Als man beispielsweise in Vaihingen die Schwabengalerie plante, gab es einen Entwurf, der über das Architekturallerlei hinaus ging, der optisch mehr Kleinteiligkeit bot und eine Dachlandschaft. Kommentar der Jury damals: „Zu strukturiert.“ Als Bosch seinen neue Campus an der Steiermärker Straße vorstellte, der mit dem alten Feuerbach gut harmoniert, meckerte man im Rathaus, ein Weltkonzern müsse hier mehr Kante zeigen. Das sind zwei Musterbeispiele, die ich gerne nenne und die das Elend offen legen. Die Entscheider in Stuttgart haben offenbar in ihrer Kindheit schon den Rechten Winkel eingetrichtert bekommen und leiden heute unter Designdepressionen.

JMS: Ui, harte Worte

UTS: Ja, ich gebe zu, es macht mich sauer, wie man gesichts- und geschichtslos mit der einst eleganten Stadt umgeht.

JMS: Was braucht die Stadt noch, außer anderen Vorgaben?

UTS: Sie braucht nicht mehr Vorgaben, sondern nützlichere. Vor allem fehlt es an Visionen. In den 90er-Jahren gab es mal die Prognose eines starken Einwohnerverlusts, der übrigens nie kam. Aber man nahm dies dankbar an, um nicht bauen zu müssen. Das habe ich nie verstanden, denn gerade dann muss ich ja erst recht bauen, um mehr Menschen an die Stadt zu binden. Mehr Menschen bedeuten mehr Steuereinnahmen, mehr Einfluss, mehr Stabilität für die Strukturauslastungen. Es kam alles anders, denn immer mehr Menschen drängten nach Stuttgart, das nun für seine defensive Haltung bestraft wird. Die größeren Städte sind uns in Sachen Einwohnerzuwachs davongelaufen, Düsseldorf hat uns überholt und Leipzig ist auf dem besten Wege dazu. Wenn wir nicht aufpassen, sind wir irgendwann nicht mal mehr unter den ersten zehn. Schlimm daran ist aber das sich Wegducken, denn das erspart Verantwortung. Plötzlich stieß die Stadt aber dann doch an ihre Grenzen, und man musste ganz schnell Schulen ausbauen und Kitas installieren.

JMS: Und das ist heute noch immer so?

UTS: Ja, fast noch schlimmer. Vor ein paar Jahren hat die Bertelsmann-Stiftung der Stadt einen Zuwachs von 40.000 Einwohnern prognostiziert. Doch man hat dies einfach ignoriert. Keiner wollte das hören, denn man hätte ja dann die Zukunft in die Hand nehmen und Neubauf Flächen bereitstellen müssen, dabei weiß jeder, dass die geplanten 5.000 Wohnungen im Rosensteinviertel hinten und vorne nicht ausreichen. Viele Großstädte planen neue Wohngebiete, schickes Wohnen in Hochhäusern und zonieren ihre Areale variabler, kurz, sie zeigen Lust an der Nachfrage. In Stuttgart verschließt man die Augen und es gibt abstruse Hoffnungen, zum Beispiel, dass mit dem Schwächeln der Autoindustrie der Siedlungsdruck nachlässt. Das ist einfach nur dämlich, um nicht zu sagen jämmerlich, denn eine Stadt muss in den fetten Jahren des Siedlungsdrucks wachsen, um in schwächeren Zeiten die Infrastruktur noch aufrechterhalten zu können, wie Schwimmbäder, Jugendhäuser oder Kultureinrichtungen.

JMS: Hat man nach Stuttgart 21 den Mut zu großen Würfeln verloren?

UTS: Manchmal scheint es so. Doch wenn es so wäre, hätte man das falsche Personal in der Verwaltung. Es gab immer mal Projekte bei denen man sich verspekuliert hat. Das ist

meistens tragisch, aber deshalb kann man ja nicht die Arbeit einstellen. Stadtverwaltung und Stadtgestaltung liegen sprachlich nah beieinander, in der Stuttgart Realität aber nicht. Ich glaube auch, dass die lange Zeitspanne von einem Beschluss bis zur Fertigstellung die Kommunalpolitik hemmt. Früher sind Gebäude und Bauwerke zeitnah zum Beschluss entstanden und man hat das erlebt, was man initiiert hat. Heute besteht die Gefahr, dass Du bis zur Fertigstellung nicht mehr im Amt bist oder gar nicht mehr am Leben, was in Stuttgart aber auch oft an den sprichwörtlich vielen Köchen liegt.

JMS: Wo sollen denn die neuen Wohngebiete entstehen?

UTS: Zuerst möchte ich noch anfügen, dass Frank Nopper im OB-Wahlkampf gesagt hat, er würde auf Freiflächen nur bauen, wenn es dringend notwendig wäre. Bei der Wohnsituation in Stuttgart fragt man sich, wann bei ihm dieser Punkt erreicht ist. Vermutlich erst, wenn er selbst kein Dach mehr über dem Kopf hat. Nicht zu bauen geht zunehmend an die Substanz der Stadt. Es wird immer schwerer Personal für unsere Infrastruktur zu bekommen, die unser Allgemeinwohl aufrechterhält und ausmacht, angefangen vom Busfahrer bis hin zum Krankenpfleger. Gerade bei Berufen, wo man nicht das große Geld verdient, ist die Gefahr besonders groß, keine Fachkräfte mehr zu kriegen. Warum sollten diese aber aus dem Umland nach Stuttgart pendeln wo man sie dort auch gut gebrauchen kann? Zudem wird das Pendeln ja auch immer teurer.

JMS: Vielleicht ist es Angst vor dem Widerstand der Bürger Umweltschützer.

UTS: Die hat man aber bei jedem Großprojekt. Das liegt in der Natur der Sache. Angst ist aber ein schlechter Begleiter. Wahrscheinlich hat man eher Angst vor der eigenen Courage, denn man hat immer wieder Pläne versenkt, teils recht fortgeschrittene. Dazu gehört die Siedlung am Rohrer Weg, die ich übrigens für entbehrlich halte, die City Prag oder Viesenhausen. Klar, man stößt immer wieder auf Widerstände, aber von einer Großstadtverwaltung erwarte ich auch großstädtisches Denken. Zudem gab es schon vor längerer Zeit eine Umfrage der Stuttgarter Zeitung, nachdem 60 Prozent der Bürger Neubaugebiete befürworteten. Die Zahl dürfte seither eher noch gestiegen sein. Es ist also eine satte Mehrheit da.

JMS: Und wo soll neu gebaut werden?

UTS: Man muss sich den Stadtplan anschauen, da tun sich einige Flächen auf, wenn man ihn gut lesen kann. Ich präferiere vier Gebiete, eins im Süden und drei im Norden der Stadt. Im Süden ist das das Birkacher Feld zu nennen, das ja schon zu zwei Dritteln umbaut ist mit einer ungünstigen Siedlungskette, die keine einheitliche Infrastruktur zulässt. Würde man hier einen kompakten Stadtteil bauen, ergäbe das Wohnraum für tausende Menschen mit einem gemeinsamen Zentrum und die Ränder mit Asemwald, Birkach und Steckfeld damit eine Ortsmitte. Mein Ziel ist aber nicht nur ein steriler Wohnstadtteil, sondern ein Ort, wo auch auswärtige Besucher gerne spazieren gehen. An seinem westlichen Rand könnten zudem Bürogebäude mit besonderer Architektur entstehen, wie Kugeln, Pyramiden oder amorphe Formen.

Zweiter Favorit – und mindestens zwei große Neubaugebiete sind nötig – ist Stammheim Ost. So würde aus Stammheim mit seinen ausgefransten Rändern ein kompakter Stadtbezirk, der an der Ostflanke einen S-Bahn-Halt bekäme. Zwei Linien führen hier vorbei. Um den neuen Bahnhof herum stelle ich mir eine Hochhausbebauung vor, die

Büros und/oder schickes Wohnen beinhalten können. Im Moment haben wir einen Trend zur Konzentration in Randlagen, siehe Allianz, Hallesche, Württembergische oder Bundesbank. Das ermöglicht im zentralen Stadtbereich mehr Wohnraum, wobei ich aber gleich sage, dass der dort nicht überall passt.

Zwei weitere Gebiete sind der Westen Weilimdorfs mit einer Erweiterung zur B295 hin und Hausen-Nord, indem der Stadtteil vom heutigen Rand aus über die Bundesstraße hinweg mit dem Gewerbegebiet und der S-Bahn baulich verknüpft wird.

Wichtig ist vor allem, dass man mehr Etagenwohnungen baut. Die Zeit wo man sich Einfamilienhäuser mit ihrem Landschaftsverbrauch leisten konnte, ist vorbei. Zudem gewinnt man damit kaum Einwohner.

Und noch ein wichtiger Punkt: In Stuttgart gelingen etliche Projekte nicht, warum es umso wichtiger wäre, mehrere Pfeile im Köcher zu haben. Auf dem Eiermann-Areal tut sich nichts, auf dem EnBW-Areal am Stöckach auch nicht, Cannstatter Güterbahnhofsgelände, ehemalige Bettfedernfabrik, Schafhaus in Mühlhausen, zwei Straßenblöcke an der Neckarstraße, viele Pläne brauchen ewig im Kampf um eine Perfektion, von der ich bezweifle, ob man sie immer braucht, oder durch ungeahndete Spekulation. Eine Stadt muss nicht perfekt sein. Durch die unendlich lange Phasen von der Idee bis zur Fertigstellung lässt sich kein Kostenrahmen mehr halten. Im Übrigen ist auch bis heute noch nicht klar, wann und in welchem Umfang das Rosensteinquartier kommt. Ich gehe davon aus, wie etliche andere Kritiker auch, dass man weiterhin oberirdisch Gleise brauchen wird, die den Nordast mit der Panoramabahn bedienen, vielleicht sogar mit der Frankenbahn.

JMS: Bei Neubauüberlegungen gibt es aber immer auch Kritik am Verlust der landwirtschaftlichen Flächen.

UTS: Seien wir mal ehrlich, in der Landeshauptstadt rettet man nicht die Landwirtschaft des Südwestens und solange überall im Ländle großformatige Solarfelder auf potenziellen Nutzböden entstehen, kann es mit den Engpässen nicht so weit her sein.

JMS: Die bringen aber Strom, den wir brauchen, und das mehr denn je.

UTS: Hier spielt man Interessen gegeneinander aus und das ist in diesem Zusammenhang völliger Unsinn. Sehen Sie, man hat immer kritisiert, dass die Landschaft von Straßen zerschnitten ist was die botanische Ausdehnung und die Tierwege stark einschränkt. Nun umzäunt man hemmungslos riesige Solarareale und unterbricht die Landschaft mehr denn je. Da frage ich mich, wo das Aufbegehren der Umweltschützer ist.

JMS: Das ist ja aber Ökostrom.

UTS: Nein, das ist keiner, weil der Stromerzeugung ein veritabler Umwelteingriff entgegen steht.

JMS: Also weniger Solarstrom?

UTS: Schauen Sie mal von unseren Hügeln auf unsere Gewerbegebiete oder nutzen Sie die Online-Satellitenbilder. Die meisten der großen Flachdächer sind ohne Solarzellen. Da

aber gehören gehören sie hin, zumal man damit bereits versiegelte Flächen aufwertet . Und warum bauen wir keine Schatten spendenden Solarschirme über Großparkplätze, die zudem aufgefangenes Wasser in große Zisternen leiten könnten? Warum keine Module an Lärmschutzwällen von Autobahnen die ohnehin eingezäunt sind, um Wildschäden zu vermeiden? In Stuttgart gibt es tausende Gebäude in öffentlicher Hand. Warum tragen Behördenbauten oder jene der SWSG fast keine Solarzellen? Solarstrom in der Stadt zu erzeugen, ist schon deshalb sinnvoll, weil dort am meisten Energie gebraucht wird. Das sich unsere Stadtwerke durch Anteile an Windparks vor der Küste einfach „grün kaufen“, das kann es nicht sein, oder?

JMS: Welche Rolle spielt graue Energie?

UTS: Sagen wir mal so, in Stuttgart ist sie eher Modebegriff und Feigenblatt. Es wird immer noch viel zu oft abgerissen und keiner hebt den Finger. Umgekehrt kommen dann Stimmen auf, die das sperrige und Stadtviertel trennende Züblin-Parkhaus mit neuer Funktion erhalten wollen. Da fehlen mir zuweilen die Worte. Was wollen Sie mit einem Gebäude, das lauter schräge Lagen und eine sehr geringe Deckenhöhe hat? Klar, man kann jeden Baukörper alternativ nutzen, aber es ist halt nicht überall angebracht.

JMS: Würde eine gesetzliche Abrisseinschränkung nicht auch viele unschöne Gebäude schützen, welche die Stadt heute an vielen Ecken langweilig erscheinen lässt?

UTS: Ja und nein. Es würde schöne alte aber auch die Nachkriegs-langweiler schützen. Insofern hätten unschöne Gebäude dann wohl auch eine höhere Lebenserwartung, was aber nichts am Sanierungszwang ändert, der bei vielen Betonhäusern nun ansteht. Hier liegt aber auch die große Chance, die Gebäude einer Verschönerung zu unterziehen. Grundsätzlich hängt die Ästhetik eines Gebäudes ja nicht von der Größe ab. Ein kleines Haus kann uneinladend und ein Wolkenkratzer positiv wirken. Theoretisch könnte jedes öde Gebäude in der Königstraße eine schöne Fassade bekommen mit Pilastern und Arkadenfenstern. Baulich ist im Kernbestand alles möglich. Zudem plädiere ich für eine strukturierte Dachlandschaft im Stadtzentrum, wozu die Verwaltung aber die Grundlage schaffen muss. So könnte man den Eigentümern für Verschönerungsmaßnahmen Dachaufbauten zugestehen, welche die Häuser nach oben verjüngen, wenn sie im Gegenzug die Fassaden verschönern. Es gibt sehr viele Dachformen vom klassischen Satteldach bis hin zur Kuppel. Mehr Nutzfläche gegen mehr Schönheit, das wäre eine allgemeine Gewinnsituation. So erhielte die Stadt zunehmend wieder eine Formenvielfalt, die sie im Draufblick aufwertet. Graue Energie ist übrigens natürlich eine sehr wichtige Form der Energie- und Materialeinsparung. Bisher kamen Stadterneuerungen meist aber einer Müllentsorgung gleich.

JMS: Bei den Themen Umwelt und Verkehr. Man wirft Stuttgart immer wieder vor, eine autogerechte Stadt zu sein, was im Unterton immer nach Umweltverschmutzung klingt

UTS: Das war in der Nachkriegszeit so, als man viele Gebäude für breite Straßen abräumte, die mit gutem Willen noch gerettet hätten werden können. Das ist aber lange her und der Vorwurf geistert immer noch durch viele Köpfe. Hier muss ich aber für die Stadtverwaltung in die Bresche springen. Sie hat da über Jahrzehnte viel korrigiert. Früher schoben sich Autos durch die Calwer- und die Königstraße, während der Marktplatz teilweise Parkplatz war. Stuttgart hat immer wieder neue Fußgängerbereiche geschaffen, wie in der Urbanstraße und viel Qualitäten durch kleinere Plätze gewonnen. Wenn man

heute den Schützen- oder den Hospitalplatz anschaut, muss man der Stadt ein Lob aussprechen. Auch das gehört zu einer kritischen Auseinandersetzung.

JMS: Wie kommt man zu 100 Prozent Elektroautos?

UTS: Das wüsste ich auch gerne. Die meisten, die bisher bei uns unterwegs sind, sind von Stadtbewohnern, die einen eigenen Anschluss haben oder von Firmen und Institutionen, die eine eigene Ladeinfrastruktur unterhalten, wie Pflegedienste. Für jemand der in den Niederungen der Weststadt wohnt oder in Gablenberg und sein Auto stetig woanders abstellen muss, wo soll der laden? Das Problem dabei ist ja auch, dass man das Auto eigentlich nur während des Ladevorgangs an der öffentlichen Säule abstellen darf. Ich glaube, da ist noch vieles an Entwicklung nötig. Schlimm, daran ist dass man mit der Umstellung auf E-Autos die Städte an den Rand der Leistungsfähigkeit bringt.

JMS: Sie sind gegen das E-Auto?

UTS: Nein. Wir hatten das Thema ja schon im letzten Interview. Ich finde die Lasten nur falsch gewichtet. Jeder Autokonzern wurstelt vor sich hin, anstatt man ein gemeinsames System entwickelt. Was wir brauchen, sind Autos mit Wechselbatterien. Dadurch könnten die Tankstellen weiterleben und man bräuchte die Millionen Kilometer an zusätzlichen Stromleitungen nicht. Der Verbraucher würde an die Tankstelle fahren, wo man einem in zehn Minuten die Batterie wechselt. Das würde den langen Ladevorgang sparen und die vielen erforderlichen Säulen. Dann wäre die E-Mobilität deutlich attraktiver und für die Städte viel einfacher umsetzbar. Außerdem könnte man die Batterien in großen Fabriken dort laden, wo der Strom erzeugt wird, zum Beispiel in der Nähe von Windparks: Es gibt ja momentan auch das Problem mit der Langlebigkeit der Fahrzeuge und den begrenzten Wiederverkaufszeitraum. Wer kauft nach zehn Jahren meinen Wagen noch, wenn die Batterie ihre Garantie verloren hat oder dies absehbar ist? Eine Wechselbatterie in vier Varianten für unterschiedlich starke Motoren, würden viele Probleme auf einmal lösen. Das jetzige System treibt die Kommunen, ja ganze Staaten vor sich her. Da müsste doch eigentlich genug Macht dahinterstehen, die unterschiedlichen Autobauer zur Zusammenarbeit zu zwingen. Was die Städte angeht, bin ich auf jeden Fall für E-Autos. Sie sind leiser und pusten keine Heißluft hinten raus. Heißluft ist ein großes Klimaproblem, die Inhaltsstoffe noch gar nicht mitgerechnet. Insofern bin ich unbedingt für E-Autos, aber eben auf anderer Basis.

JMS: Überhitzung, Schwammstadt, viele Umwelтанforderungen greifen trotz ihrer Unterschiedlichkeit ineinander.

UTS: Stimmt. Das sind zwei Extreme, die sich gegenüberstehen. Die Hitze ist vielleicht das größere Problem, zumal sie immer häufiger vorkommt, aber damit auch die Starkregenereignisse. Wenn ich sehe, dass Kinderspielplätze ungeschützt in der Prallsonne liegen, frage ich mich, warum man da nicht ein Segel drüber spannt. Wir brauchen auf jeden Fall mehr Stadtgrün und flexible Beschattungsanlagen, die man nur bei Hitze nutzt. In über der Hälfte der Monate ist man ja froh, wenn einen die Sonne wärmt.

JMS: Hat sich nicht schon vieles getan, zum Beispiel durch grüne Dächer?

UTS: Was die gesamte Hitzeabstrahlung der Stadt angeht schon, aber sie ist oft schlecht gemacht. Im Zuge der Begrünungen hat man immer noch mehr Flachdächer geschaffen, was aus physikalischer Sicht Blödsinn ist. Man sieht es gerade an vielen Nachkriegsbauten, dass irgendwann Wasser beginnt einzudringen. Es gab eine Zeit, da war ich oft im Heckengäu unterwegs, wo viele Orte in den 70er-Jahren einstöckige Bungalowsiedlungen schufen. Ich bekam dort von gut vernetzten Personen mit, dass fast alle Eigentümer irgendwann mal Wasserprobleme bekamen. Gegen die Natur anzubauen, kann nur ein Fehler sein. Es ist eine Jahrtausende alte Tradition, Dächer schräg zu bauen. Nein, eigentlich muss man von einer Baunotwendigkeit sprechen. Ob Indianerzelte in Nordamerika, Rundhäuser in der afrikanischen Savanne, Pagodendächer im Fernen Osten, unsere traditionellen Satteldächer oder Iglus, es hatte immer seinen Sinn Dächer wasserabfließend zu gestalten. Je nach Klimazone kommen ja auch noch Schnee und Eis dazu. Wenn man daran denkt, dass das Cannstatter Stadtbad wegen zu hoher Schneelast mal einsturzgefährdet war, sagt das schon viel aus. Hallenbauten hat man früher mit Tonnen- oder Kuppeldächern versehen und das nicht nur, weil es schön aussieht, sondern weil es bautechnisch intelligent war.

JMS: Also doch kein Grün?

UTS: Auch Satteldächer kann man theoretisch begrünen und es gibt den Mittelweg des Pultdachs, was mal vor zwanzig Jahren groß in Mode war. Wir haben ja nicht nur ein Hitzeproblem, sondern eben auch jenes stärkerer Regenfälle. Wasser muss ablaufen können und damit es die Kanalisation nicht überfordert, in Zisternen aufgefangen werden, von wo es in trockenen Zeiten wieder ausgebracht werden kann. Die können in Tiefgaragen entstehen, sollten Teil eines jeden Neubaus sein und auch am Rand vieler Funktionsflächen. Ich denke da auch an Bahnsteigdächer oder an Stadionüberdachungen. Würde man intelligent bauen, wäre sehr viel mehr möglich, aber gefühlt hat man seinen Trott und macht immer gerade so weiter. Wir werden in den nächsten Jahren aller Voraussicht nach noch viele Trockenphasen erfahren und müssen gleichzeitig immer mehr Wasser ausbringen, um die Pflanzenwelt zu retten und damit auch die zugehörige Fauna. Dieses Wasser muss man vorher sammeln. Immerhin kann man der Stuttgarter Stadtverwaltung attestieren, dass Sie sehr viel in Regenauffangbecken investiert hat, wie unter der Borsigstraße, aber auch in Waldklingen. Doch zur Bewässerung dient es bisher nicht. Ein Problem ist in Stuttgart das Dreifachabwasser aus Industrie, Haushalten und Natur. Letzteres speist sich aus Quellen und Regen. Ist es einmal im Abwasserrohr, wird es unbrauchbar.

JMS: Womit wir bei Bauformen wären. Sie machen aus Ihrer Abneigung für Flachdachbauten und dem Rechten Winkel keinen Hehl. Ist es wirklich so schlimm?

UTS: Ja, unbedingt. Ich überlege noch, ob es sich bei mir um Allergie, Unverträglichkeit oder Intoleranz handelt. Für mich ist das depressive Architektur. Herauszufinden, wo sich die Menschen gerne aufhalten ist nicht schwer. Es sind fast immer alte Plätze, zumindest welche, die von alten Gebäuden geprägt sind, auf denen Leben herrscht.

JMS: Was ist der Unterschied zwischen alten und von alten Gebäuden geprägten Plätzen?

UTS: Als alt würde ich den Schillerplatz bezeichnen. Mit dem Haus König von England, gibt es nur ein Gebäude, das modern, aber wenigstens gut eingefügt ist. Als Gegenbeispiel nenne ich den Marienplatz, denn der hat verglaste Moderne, Nachkriegsoptik und ist

dennoch vor allem von den wenigen Altbauten geprägt, die hier eine gewisse Dominanz haben. Solche Orte stehen für Leben. Dort hält man sich gern auf, dort wird fotografiert und man genießt die Aussicht aus dem Straßencafé. Das gilt für den Schloss-, den Hans-im-Glück-, den Karls-, den Bismarck- oder den Cannstatter Marktplatz, um nur einige zu nennen.

JMS: Es ist ja auch ein Unterschied, ob man in einem Alt- oder einem Neubauviertel wohnt, richtig?

UTS: Absolut. Das Verhältnis der Wohnräume hat man irgendwann total umgedreht. Wenn ich durch Heslach oder das Gebiet um den Bismarckplatz spaziere, sehe ich viele lebendige Balkone mit Pflanzen, Schirmen, Möbeln. Ich genieße diese Anblicke und die Bewohner offensichtlich die Ausblicke. Auch wenn die Balkone der Gründerzeithäuser meistens klein sind, haben sich dort viele Leute ein kleines Paradies geschaffen. Diese Menschen nehmen an ihrer Stadt teil.

JMS: Woanders nicht?

UTS: Man lebte früher zur Straße hin, womit man auch Teil des Stadtgeschehens war. Wohnzimmer und Balkone waren vorne. Ab den 60er-Jahren begann man das ganze umzudrehen. Plötzlich waren auf der Straßenseite nur noch Küche, Bad, noch ein kleines Zimmer und die Wohnräume und Balkone gingen nach hinten raus. Man hat mit der Architektur ein fatales Zeichen gesetzt. Das war die Abkehr von der Stadt, sicher auch dem Verkehr geschuldet, aber auch um sich zu separieren. Heute ist es wieder etwas besser geworden im Zuge der Verkehrsberuhigungen. Aber das enge Miteinander, wie man es vor allem in den Innenbezirken findet, löst sich nach außen auf. Die Häuser sind oft so gebaut, dass man sich schon automatisch separiert und in Vierteln mit Einfamilienhäusern versteckt man sich hinter hohen Hecken und massiven Toren.

JMS: Ist das nicht ein bisschen pauschal?

UTS: Klar, aber ich beschreibe damit auch nur eine Tendenz. Wer in den Kessel zieht, in den Ortskern von Feuerbach oder auf den Seelberg, der entscheidet sich bewusst für ein urbanes Leben. Wer nach Österfeld oder Schönberg zieht, will Landleben. Da gibt es schon mächtige Unterschiede auch im Empfinden. Wenn man mal über den Flohmarkt am Feuersee bummelt, da kennt man sich, hält Schwätzchen, ist Teil des Gemeinwesens. Während der Pandemiepanik lagen im Westen überall Zettel auf Simsen und Türschwellen mit Angeboten wie „Ich kaufe für Sie ein“. Bei mir in Rot wäre das damals undenkbar gewesen. Eine Reißbrettsiedlung besteht aus vielen Solitären und das macht was unterbewusst mit einem. Überhaupt spielen viele Dinge im Stadtbild unterbewusst eine wichtige Rolle.

JMS: Zum Beispiel?

UTS: Ich habe schon Stadtführungen in Ulm und Würzburg gemacht. Beide Großstädte haben Straßen und Viertel, die wir als Altstadt empfinden, obwohl dort kaum ein Vorkriegshaus steht. In Würzburg habe ich an einem zentralen Platz mal eine Gruppe nach der Altstadt befragt, die alle ganz toll fanden, und danach sollten die Teilnehmer mir die Altbauten zeigen. Es gab aber nur einen im weiten Sichtumfeld. Trotz vieler Nachkriegshäuser hat man in Würzburg einen gewissen Charme erhalten, was für eine

große städtebauliche Kompetenz spricht. Bäume, Kopfsteinpflaster, krumme Straßen, bunte Fassaden, Satteldächer, das sind viele kleine Details die uns unterbewusst ansprechen. Diese Stimmung, die hier erzeugt wird, ist elementar für das positive Stadtempfinden.

JMS: Was lernen wir daraus für Stuttgart?

UTS: Entscheidend ist ja zu wissen, was den Menschen gefällt, wo sie sich wohlfühlen. Im Urlaub besuchen sie schöne, charmante, elegante Städte und in Stuttgart hält man sich auch gerne auf den alten Plätzen auf, wie oben bereits erwähnt. Entscheidend ist, das nicht alles gerade sein muss, doch fast jedes Neubaugebiet angefangen von Zazenhausen-Hohlgrabenacker über die Feuerbacher Blöcke auf dem ehemaligen Freibadparkplatz bis hin zum Seepark in Vaihingen, geben sich äußerst steril. Viel weiße Farbe, leider auch immer mehr grau, das sind kalte Farben. Die Gebäude sehen alle ziemlich gleich aus, die Wege sind heutzutage im Rechten Winkel angelegt, ebenso Grünstreifen und Wasserbecken. Der Rechte Winkel ist aber widernatürlich und ermüdet die Augen. Ich verstehe auch nicht, dass es den Planern nicht langweilig wird, immer wieder die gleichen Straßenraster zu zeichnen mit den immer gleich langweiligen Häusern. Eigentlich sollte man ja annehmen, das sie einen kreativen Beruf ausüben. Das Dorotheenquartier ist ein gewisser Erfolg, wo wir was sehen?

JMS: Was?

UTS: Versetzte Gassen. Man sieht nicht hindurch und man flutscht deshalb auch nicht einfach hindurch. Das alleine lädt schon zum Bummeln ein. In Stuttgart galt lange das Credo der Sichtachsen. Genau das braucht eine Stadt aber nicht, von ein paar zentralen Boulevards abgesehen. Die Leute lockt nicht die Fernsicht, sondern das Kleinteilige, das Überraschende. So viel gleich nochmal zum Rechten Winkel. Stuttgart macht manche Sachen gut, könnte sich selbst viel öfters Vorbild sein, fällt dann aber in alte Strickmuster zurück. Die neuen Gassen sollten also ein Anfang für mehr sein.

JMS: Was gibt es noch für Eigenvorbilder?

UTS: Jede Menge. Mit dem Haus Calwer Straße 21, wo früher der Calwer Eck Bräu war, hat man eine tolle Moderne geschaffen, die den benachbarten Altstadtcharme modern interpretiert, Leider hat man jüngst vergessen, die Straße in dieser Form weiterzuentwickeln, als die Chance durch einen Neubau da war. Auch in der Steinstraße hat man einst einen guten modernen Übergang zwischen dem Hans-im-Glück-Quartier und den alten Rathausflügeln hinbekommen. Doch viele Jahre später hat man nach dem Abriss der Rathausgarage wieder vergessen, die Altstadtqualitäten fortzuschreiben, weitere Wiedergutmachung und einen architektonischen Zusammenwuchs. Stattdessen ist die übliche Aneinanderreihung von Rechtecken in weißer Farbe entstanden, die mit der Stuttgarter Bautradition nichts gemein hat.

Aber Eigenbeispiele gibt es auf verschiedenen Ebenen. Mit dem Autobahndeckel in Vaihingen, der den heutigen Johannesgrabentunnel schuf, hat man zwei Quartiere zusammenwachsen lassen und auch mit den Bosch-Parkhäusern wurde der Raum über der Autobahn genutzt. Das ist super, wird aber nicht weiterverfolgt. Wenn man sich schon damit schwertut in der Fläche Neubaugebiete zu schaffen, dann kann man doch

konsequent Verkehrsschneisen überbauen. Das mindert Lärm, Bewegung, filtert Abgase und bringt trotz der hohen Baukosten einen gewaltigen Gewinn.

Und noch ein Vorbildbeispiel, das leider wieder verpufft ist: Man hat vor dem Neubau der Landesbibliothek und dem Stadtpalais neue Räume zur Straße hin eröffnet, was von der Idee her sehr gut ist. An der Hauptstätter Straße geschieht das Gegenteil. Da reißt man einen Teil des architektonisch gelungenen Schwabenzentrums ab, um angeblich einen besseren Übergang zur Leonhardsvorstadt zu schaffen, obwohl das Schwabenzentrum mehrere Durchgänge bietet. Dafür baut man aber gleichzeitig vor das Bohnenviertel einen riesigen Riegel, bestehend aus Mobilitätsknoten und Medienhaus, treibt also einen weiteren Keil ins Stadtbild und schafft eine größere Barriere denn je. Das ist völlig widersinnig und gegen alle Absichtserklärungen des Zusammenwachsens.

JMS: Es fehlt also an Psychologie im Städtebau?

UTS: Auf jeden Fall. Menschen machen Städte und Städte machen Menschen. In schönen Altstädten sieht man immer auch, dass sich die Bewohner mit hübschen Details daran beteiligen, in Trabantsiedlungen ist das eher die Ausnahme. Auch sind hübsche Ortsteile tendenziell weniger vermüllt und verschmiert, als abweisende. Architektur ist also nicht nur eine Frage der Bauform, sondern auch der Pfléglichkeit. Es gibt Straßen, wo man sich gerne aufhält und solche, wo man nur hindurch hastet. Die klassische Schönheit wird von der Stadtverwaltung vernachlässigt, dabei ist sie zeitlos. Orte wie Schloss Solitude oder die Hohenheimer Gärten, die alten Plätze in den Ortskernen oder das Teehaus ziehen Menschen aller Generationen an. Das ist quasi eine Abstimmung mit den Füßen, was die Menschen mögen, doch kaum einer der Verantwortlichen hört darauf.

JMS: Sie erwähnten kürzlich die rote Linie der Innenstadt. Wo liegt sie?

UTS: Sie verläuft entlang der Achse Königstraße – Marienstraße. Alles was gut aussieht, liegt links davon, während rechts weitgehend Ödland vorherrscht. Diese linke, also ansprechendere Seite, müsste man aber stärken, um ein durchgängig schönes Stadtbild hinzukriegen. Stuttgart hat wunderbare Altstadtflächen um die drei Innenstadtschlösser, mit dem Bohnen-, dem Gerber- und dem Leonhardsviertel, den Altbauten um den Hirn- und den Hans-im-Glück-Platz, doch im Stadtbild wirken sie wie Inseln. Diese mit adäquater Architektur miteinander zu verknüpfen wäre ein großer Wurf für die Stadt. Das Verständnis für ein fließendes Stadtbild ist in der Stuttgarter Verwaltung gering ausgeprägt. Ich kann nur hoffen, dass das Viergiebelprojekt einschlägt und Nachahmung findet. Wenn man an den alten Kaufhausklotz denkt und jetzt diese Bereicherung erlebt, dann schreit das förmlich nach einer Zugabe.

JMS: Eine andere rote Linie ist die Kulturmeile. Oder sollte man von einem roten Tuch sprechen?

UTS: Mehrspurige und zentral verlaufende Straßen gibt es auch in anderen großen Städten, sie sind wahrlich keine schwäbische Erfindung. Irgendwo muss der Verkehr ja hin. Der etwas zerfaserte Stadtkomplex Stuttgarts hat rund 1,2 Millionen Einwohner, da kann man keinen Kleinstadtverkehr erwarten. Wenn auch nicht auf dem Papier, ist Stuttgart faktisch doch eine von sieben Millionenstädten in Deutschland. Stuttgarts Problem ist, dass es kaum eine ähnliche Stadt gibt. Ich kenne die Hinweise auf Wien und Kopenhagen, wo man sehr fortschrittlich in Sachen Verkehr agiert. Nur sind sie kein

passender Vergleich. Kopenhagen und Wien haben Ringstraßen, München hat sie und Köln auch. Zudem sind hier die meisten Straßen schon von vornherein großzügiger konzipiert. Stuttgart kann seinen Verkehr nirgendwohin umleiten. Die Tangenten wie Am Kräherwald oder die Jahnstraße haben nur wenige Umfahrunskapazitäten, sind eher Holpersträßchen.

JMS: Die Stadt will den Verkehr nun aber deutlich reduzieren durch weniger Fahrspuren. Wie passt das zusammen?

UTS: Auf den ersten Blick gar nicht. Stuttgart hat ja eine große kulturelle Magnetwirkung und man muss akzeptieren, dass ein Teil der Besucher, die unser hohes Einkaufs- und Kulturniveau mit aufrechterhalten, mit dem Auto kommt. Verwehrt man ihnen den Zugang in die Stadt, dann schadet das auch den Kultureinrichtungen an besagter Meile.

JMS: Und wie lässt sich dieser Widerspruch lösen?

UTS: Zuerst mal muss man den vorhandenen Verkehr optimieren. Das ist klar. Fließender Autoverkehr ist immer besser als stockender. Staus sind ungesünder und zudem unangenehm fürs Auge, weil sie über die reine Straße hinaus optisch wie eine zusätzliche Grenze wirken. Stuttgart ist diesbezüglich ein großer Murks, doch keiner geht da ran. Die linkssoziale Mehrheit im Gemeinderat hat überhaupt kein Verständnis, irgendwas fürs Auto zu tun, und dementsprechend agiert auch die Verwaltung. Das ist aber ein Fehler, denn von stockendem Autoverkehr hat keiner was, auch nicht Radfahrer oder Fußgänger. Wenn Sie Ortssammelstraßen haben, dann müssen die funktionieren. Das ist der Preis, dass man alle Gebiete ringsherum verkehrsreduziert hat. Wenn man Verkehr so stark kanalisiert, brauche ich auf den verbliebenen Durchgangsstraßen einen guten Abfluss. Das Problem ist, dass auf einigen dieser Straßen keine Durchlässigkeit herrscht. In der Haupt-, Mönchfeld- oder der Neckartalstraße holpern sie manchmal von einer roten Ampel zur nächsten. Auf solchen Straßen braucht es statt Bedarfsampeln für die Fußgänger Regelschaltungen, die eine Grüne Welle für die Autos ermöglichen. Das kann durchaus auch großzügige Grünphasen für Fußgänger beinhalten, aber es muss halt einem passenden Intervall unterliegen. Wie will man denn eine Akzeptanz für Tempo 30 oder 40 erreichen, wenn die motorisierten Teilnehmer damit nichts gewinnen? Sobald der Autofahrer aber merkt, dass er mit der vorgegebenen Geschwindigkeit gut durch die Stadt kommt hält er sich daran. Auch die Theo will ich an dieser Stelle nennen. Durch eine völlig inakzeptable Ampelschaltung hat man hier zeitweise furchtbare Zustände, und die ist immer hin Teil des Cityrings. Das traut man sich gar nicht laut zu sagen.

JMS: Die Grüne Welle wird für die Innenstadt aber nicht reichen, oder?

UTS: Nein, und zwar ein ganz deutliches Nein. Wenn ich beschließe, nur noch einen Teil der Stuttgart-Interessierten in die Stadt zu lassen, zum Beispiel durch eine Reduzierung der Parkmöglichkeiten, schädige ich die Metropolstruktur. Kultur, Sport, Gastronomie, Einzelhandel, all das lebt vom Verkehr, ganz unabhängig von Transportarten. Im Umkreis von 80 Kilometern hat es fünf Großstädte, die auch einiges davon anbieten, dazu kommen Stadtrandriesen wie die Breuningerländer, die mit kostenlosen Parkplätzen und kurzen Wegen locken. Leider hat die Stadt überhaupt keinen Generalplan und scheut sich vor mutigen Lösungen, weil diese in der Regel teuer sind. Auf meiner Website habe ich zwei radikale Lösungen. Eine davon beschreibt eine Tunnelkette, die an den Viereichenhau- und den Heslacher Tunnel anschließt und die sich mit zwei oder drei

Ausfahrmöglichkeiten mindestens bis zum Neckartor zieht, wenn nicht gar bis zur B10. Das ist sauteuer, aber solche Jahrhundertprojekte sind nachhaltig. Mit besagten Tunneln, hat man Heselach quasi neu erfunden. Dasselbe gilt für Feuerbach, wo sich der Transitverkehr der B295 unterirdisch separiert, während im Ort selbst überwiegend Ziel- und Quellverkehr stattfindet. Das sollte auch das Ziel für die Innenstadt sein. Führe ich jenen Teil des Verkehrs effektiv vorbei, der gar nicht das Zentrum als Ziel hat, bleibt in der Innenstadt der Verkehr der ihr sozusagen gut tut, bei deutlich weniger Auto- und Straßenmasse.

JMS: Manche sagen, Tunnel wären eine Lösung von gestern?

UTS: Das ist absoluter Unsinn und liegt mehr an der Verweigerung dem Autoverkehr gegenüber, weil man für selbiges Geld zigmal so viele Radspuren bauen kann. Das Argument ist aber dümmlich, wenn ich das so sagen darf. Gerade, wenn ich den Durchgangsverkehr raus nehme, hat es für alle anderen Verkehrsteilnehmer auch mehr Platz auf den vorhandenen Straßen. Das Problem ist ja nicht die Weigerungen Radwege zu schaffen, sondern die Frage, wohin damit. Die hätte sich bei einer deutlichen Entzerrung der Blechlawine aber in weiten Teilen erübrigt.

JMS: Sie sprachen von zwei Lösungen.

UTS: Die zweite ist auch radikal, aber deutlich billiger: Einbahnverkehr. Den gibt es in manch anderer Stadt auch. Der Cityring würde dann nur noch im Uhrzeigersinn befahrbar sein. Mit je einer schmalen Einbahnquerspange in der Schillerstraße und der Planie. Das würde teils Umwege erzeugen. Es würde die Durchfahrer mangels Attraktivität weniger anlocken und das Zentrum wäre immer noch gut mit dem Auto erreichbar. Zudem ist es so, dass eine Automasse X sich in einer Richtung bewegend weniger Straßenmasse verbraucht, als im Gegenverkehr. Somit könnte die Straßenmasse zugunsten von Straßenbäumen und Busspuren verkleinert werden und auf deutlich verbreiterten Gehwegen könnten Fahrradspuren entstehen. Die großen Kreuzungsbereiche würden ebenfalls an Masse verlieren, weil es dann ja auch weniger Abbiegebeziehungen gibt. Dies wiederum bringt Raum für eine Grüne Welle und großzügige Grünphasen für Fußgänger.

JMS: Welche planerischen Fehler wurden in der Innenstadt noch gemacht?

UTS: Stuttgart hatte einen schnellen Wiederaufbau und hat sich oft für Sachlichkeit entschieden. Wenn man andere Städte ansieht, die heute wieder alt aussehen, obwohl deren Stadtkerne im Krieg auch kaputt waren, dann tut das Heimatgefühl ein bisschen weh. Die fehlende Mondanität setzt Stuttgart hinter Städte wie Hamburg oder München. Den Nachkriegsplanern will ich keine Vorwürfe machen, dafür aber den Nachfolgegenerationen, die aus einer viel komfortableren Situation heraus alte Gebäude abgerissen haben, beziehungsweise Schönes hätten schaffen können.

Der Zweite Fehler war das Milaneo, ein Konsumsolitär der ohne Bindung zum eigentlichen Stadtzentrum ist. Geschäfte im Stadtzentrum kämpfen um Zulauf, während dort eine Kunstwelt liegt, die einer gesamten Einkaufsmeile entspricht. Sie ist eine Ausgeburt der S21-Idee mit neuen belebten Vierteln, doch das ging hier komplett in die falsche Richtung.

JMS: Sind Einkaufszentren schlecht?

UTS: Das würde ich nicht sagen. Es ist eine Frage der Dimension und des Standorts. Passagen haben ja eine lange Tradition. Die gibt es in vielen britischen Städten, aber auch in Hamburg oder Leipzig. Stuttgart wäre ohne sie ebenfalls ärmer, wenn man an die Karls-, Eberhard- oder Calwer Passage denkt. Selbst die Königsbaupassagen oder das Gerber waren lediglich Ergänzungen zur Innenstadt und haben sie teils sogar punktuell belebt. Doch das Milaneo ist abgekoppelt und schwächt den klassischen Stadtkern.

JMS: Diese Schwächung bleibt aber wohl noch lange bestehen, richtig?

UTS: Das muss sich zeigen. Das Gerber hat sich auch verkleinert. Solange die Geschäfte im Milaneo gut laufen, wird nichts passieren, nur wenn sich mehrere Ladenleerstände auftun, dann sollte man über eine Konzentration und Umnutzung nachdenken. Vielleicht reichen irgendwann zwei statt dreier Blöcke.

JMS: Sie sagten, keine Stadt ist wie Stuttgart. Welche ist denn am ähnlichsten?

UTS: Eindeutig Zürich. Die Stadt hat eine ähnliche Topografie und die Vorstadtketten greifen auch wie Tentakel weit ins hügelige Umland, hängen mal lose oder dichter aneinander. Das ist wie bei uns von Stuttgart bis Wernau, Leonberg, Asperg oder Waiblingen. Außerdem haben beide Städte etwas über eine Million Einwohner im Stadtkomplex und sind architektonisch ziemlich zerrissen. Leider fehlt uns der schöne See. Das ist ein klarer Vorteil für Zürich. Dafür haben wir durch die Wasserarmut weniger Hochnebel und somit mehr Sonne.

JMS: Wie kann man die Stadt positiv mit Inhalten füllen?

UTS: Die Frage ist, müssen wir das? Stuttgart ist eine grandiose Kulturmétropole. Was hier an Vielfalt geboten wird, ist aller Ehren wert. Es gibt Feste und Festivals, Großveranstaltungen und kleine Kulturabende. Der Ruf nach neuen Inhalten transportiert auch immer die Botschaften, das bisherige würde nicht genügen. Das sehe ich aber nicht so. Die Frage ist eher, ob das Marketing stimmt, ob alle Stuttgarter und die Bewohner der Vorstädte mitbekommen, was diese Stadt überhaupt bietet.

JMS: Man kann immer was verbessern.

UTS: Da gebe ich Ihnen recht. Schön wären ein paar Musikkneipen, wo jeden Abend Künstler auftreten. Das wäre ein Stück Berlin in der Landeshauptstadt. Schön wäre eine Unterseite beim Internetauftritt der Stadt, wo man lesen kann, wo beispielsweise heute Abend Musik läuft. Mit Merlin, Rosenau, Bix, Galao oder Bidy Earlys gibt es ja schon Anlaufstationen, aber es gibt dort nicht die Selbstverständlichkeit, dass jeden Abend Livemusik stattfindet.

Was mir am ehesten fehlt sind gestalterische Freiräume in der Stadt, die von den Menschen bespielt werden. Ein bisschen was davon gibt es ja am Österreichischen Platz und bis vor kurzem auch unter der Paulinenbrücke. Der verlorene Club Zollamt, die Kulturinsel, das künstlerisch ausgestaltete Züblinparkhaus oder die Künstlerwaggons, die es über Jahre beim Nordbahnhof gab, zeigen die enorme Kreativität, die es in dieser Stadt gibt. Auch die Wagenhallen und das Circuleum sind schöne Beispiele. Davon gibt es aber

zu wenig, zumal solche Projekte immer mal wieder unter die Räder des Bauzwangs kommen. Allerdings muss so etwas an den passenden Orten entstehen. Mir gefällt die Sperrholzoptik nicht, die sich öfters vor dem Stadtpalais ausbreitet, denn das ist nicht der richtige Ort, würdigt dieses Schloss herab.

Was die Innenstadt tatsächlich braucht, ist ein großer attraktiver Kinderspielplatz, zum Beispiel im Akademiegarten. Auch Kunstaussstellungen im öffentlichen Raum wären attraktiv. Man muss Familien anlocken, weil das zum einen eine schöne Stadtatmosphäre schafft und zum andern auch die Kinder gewissermaßen bindet. Die kommen als Jugendliche und Erwachsenen wieder, wenn sie gute Erinnerungen ans Zentrum haben. Das gilt übrigens auch für die meisten Zentren in den anderen Stadtbezirken.

JMS: Wo soll der Platz dafür herkommen?

UTS: Man muss ihn suchen. Über Jahrzehnte war beispielsweise hinter der schönen Neubebauung an der Ostendstraße eine große ungenutzte Fläche, rund um das einstige Straßenbahndepot. Warum hat man dort nie einen großen Spielplatz installiert? Ebenfalls seit Jahren liegen große Flächen um den UFA-Palast brach und keiner weiß, wann es hier weitergeht. Warum nutzt man die Freifläche nicht für Spiel oder Kunst? Auch rund um das Witzemanns gibt es Möglichkeiten, dieses Areal nicht zu Konzertabenden zu öffnen, sondern dauerhaft zu einem Künstlertreff zu entwickeln. Wir haben den riesigen und fast immer leeren Asphaltplatz in der Reiterkaserne, den man durch eine große Loggia bereichern könnte, in der es kleine Fotoausstellungen und/oder Spielgeräte gibt. In Vaihingen haben wir einen gut gemachten Ortskern, aber der Marktplatz leidet unter einer gewissen Unstruktur. Ich werbe schon lange dafür, die Parkhauszufahrt weiter zur Straße zu verlegen, damit hier ein größerer Platz entstehen kann, denn man mit seinem leichten Anstieg in eine Art Amphitheater verwandeln könnte, wo Kleinkünstler sich präsentieren könnten. Auch die Außenbezirke haben oft Potenzial, heben es aber nicht.

In Skandinavien kann man viel über Städtebau lernen. Zum Beispiel kann man einfach eine leere Halle schaffen, über der es auch Wohnungen geben kann, die von den Bürgern in Eigenregie genutzt wird. Ein Getränkeautomat, ein paar bequeme Sitzmöbel, ein offenes Bücherregal und vielleicht eine Spielecke für Kinder und schon füllt sich so ein Freiraum mit Leben. Das heißt aber auch, dass die Stadt punktuell ihren Kontroll- und Zweckbestimmungszwang ablegt. In Amsterdam hat man ein kleines Viertel am Hafen für ein paar Jahren kreativen Menschen überlassen, damit sie es frei von Regeln selbst mit Leben füllen können. Ist das nicht wunderbar? In Stuttgart käme das fast einer Revolution gleich, aber es würde auch hier funktionieren.

JMS: Das klingt gut. Vermutlich unterschätzt man im Rathaus die vorhandenen Möglichkeiten.

Wir sind eine Stadt der Verbote und Bauzäune. Grundsätzlich muss man überlegen, wo Infrastruktur sinnvoll erweitert werden kann. Anstelle des Cannstatter Kaufhofs, wäre eine großzügige Markthalle als Entree zur Altstadt toll gewesen. Dort steigen jeden Tag so viele Menschen um und viele würden dort spontan kleine Besorgungen machen. Das wäre eine tolle Ergänzung zum alten Ortskern gewesen. Am Vogelsang gab es ja so ein Projekt schon mal. Der Abwärtshandel, der sich in Cannstatt über die letzten Jahre ausgebreitet hat, hätte damit einen Gegenpol bekommen. Im Moment schwappen die morgenländischen Strukturen des Bahnhofsviertel schon in die Altstadt hinüber und

Stuttgarts größter Bezirk läuft Gefahr, sein schwäbisches Herz zu verlieren. Also muss man dem Ideen entgegensetzen, anstatt einem Immer-weiter-so. Die maximale Flächenausnutzung ist nicht immer das Optimum.

JMS: Wie ist Ihr Verhältnis zur Stadtverwaltung?

UTS: Schon in jungen Jahren habe ich Ideen entwickelt und ins Rathaus geschickt. OB Rommel hat mich mal auf den Fernsehturm eingeladen und der erste Bürgermeister Rolf Lehmann saß mit mir auf der Markthallenempore zu einem Austausch. Da hat man sich für meinen Enthusiasmus interessiert. Rolf Lehmann wünschte sich, dass ich mich im Gemeinderat engagiere, was mir damals aber aus beruflichen nicht möglich war, und für was ich auch zu undiszipliniert und kreativ war, in zu vielen Hobbys verhaftet. Vielleicht hätte ich es aber doch irgendwann gepackt, wenn der Zuspruch der Rathausspitze geblieben wäre. Dann kam Schuster, der meine Schreiben nur noch in die Fachbereiche weitergeleitet hat, mit einem dünnen Antwortschreiben von der Stange. Auch unter Fritz Kuhn probierte ich es nochmal, aber es blieb so. Nach der Rommel-Ära zählte eine Meinung im Rathaus nur noch, wenn man prominent war oder einen Titel hatte. Laienmeinungen nahm man bestenfalls noch zur Kenntnis. Jetzt bin ich zu alt, um nochmal durchzustarten. Mit meiner Website die mittlerweile rund 170.000 Zugriffe hat, habe ich meinen eigenen Weg gefunden. Meine Kolumne wird wahrgenommen, auch von politischen Kräften in der Stadt. Leider sieht man mich als unbequem an, obwohl meine Kritiken immer konstruktiv sind, aber scheinbar die Richtigen treffen. Andererseits lobe ich die Verwaltung auch, wenn sie etwas gut macht. Zudem werbe ich immer für Stuttgart und kämpfe gegen jene an, die die Stadt kleinmachen. Bei meinen Stadtführungen zeige ich die Faszination Stuttgart, bin da aber auch kritisch gegenüber Fehlentwicklungen. Neulich hatte ich eine dreistündige Stäffelestour und danach sagte die Truppe aus dem Reutlinger Raum, man merke mir meine Begeisterung für die Stadt an.

JMS: Statt Stadtrat sind Sie jetzt also unter die Journalisten gegangen?

UTS: Wie schon angedeutet, bin ich kreativ undiszipliniert, verliere mich in zu vielen Betätigungen. Ich bin ein bisschen Maler, ein bisschen Fotograf und ein bisschen Schriftsteller, aber es sind halt immer nur Ansätze. Journalist ist zu hoch gegriffen, das würde diejenigen, die das studiert haben, nicht gerecht. Ich bin im besten Fall Berichterstatter und eben, so wie meine Kolumne heißt, Stadtsichter. Leider werde ich auch von der Stuttgarter Presse ignoriert, von der ich mir gerne ein bisschen Unterstützung erwartet hätte. In Stuttgart ist es schwer, unbequem zu sein.

JMS: Was gibt es für Sie noch für Ziele, die Sie in Stuttgart erreichen möchten?

UTS: Ich habe viele Ideen, die ich gerne umsetzen würde, aber ich habe beruflich eine 41-Stunden-Woche und eine Partnerin, mit der Zeit zu verbringen mir sehr wichtig ist. Ich hoffe, dass ich in einigen Jahren gesund meinen Ruhestand erreiche und dann noch viele gute Jahre kriege, um noch große Ideen umzusetzen.

JMS: Zum Beispiel?

UTS: Ich träume von einem Stuttgarter Quartett. Drei Künstler verschiedener Genres und ich bilden eine kreative Truppe, die auf dem Papier Stuttgarter Plätze und Straßen verschönert. Ich glaube, jeder Künstler hat, je nach Beruf eine eigene Sichtweise auf die

Stadt und ich stelle mir vor, dass man sich dann einen öden Platz in der Stadt gemeinsam vornimmt, den jeder mit seinen Ideen ausarbeitet, um anschließend etwas Gemeinsames daraus entwickeln. Als zweites möchte ich unabhängig davon, auch wenn es in die gleiche Richtung geht, Ausstellungen organisieren, die heutige trübe Stadtansichten und visualisierte Gegenentwürfe zeigen, also, wie es stattdessen schöner sein könnte. Beides geht in dieselbe Richtung. Dafür brauche ich dann aber auch einen guten Fotoshopper. Man muss den Bürgern gegenüber mit Bildern arbeiten, um sie für eine Idee zu begeistern. So sind die „neue Altstadt“ in Frankfurt und das Hohenzollernschloss in Berlin entstanden. Beides sind schöne Gegenentwürfe zur beliebigen Architektur, die sich viel zu lange durch unsere Städte gefressen hat

JMS: Kommen wir noch mal zum Thema Verkehr zurück, eines der größten der Stadt. Wollen wir gleich mit Stuttgart 21 beginnen?

UTS: Gerne. Das ist aber schwer auf wenige Sätze einzudampfen.

JMS: Sie sind ein Gegner des Projekts und waren deshalb auf der Straße. Warum kommt da fast keiner mehr?

UTS: Die Gegner waren nie eine homogene Masse, denn es gab mehrere Ansätze, um gegen das Projekt zu sein. Die einen wollten Bäume schützen, andere das Bahnhofsgebäude und eine weitere Gruppe hat gegen die Geldverschwendung protestiert. Dann gab es Schattenprotestanten, die grundsätzlich gegen den Staat und die Finanzmacht sind, und somit überall auftauchen, wo man es den Regierenden mal so richtig zeigen kann. Letzteren ist das jeweilige Projekt eigentlich egal. Das war allerdings in der Anti-S21-Bewegung die absolute Minderheit. Heute kommt nur noch ein kleines Häufchen Protestler, da ja alles entschieden und nicht mehr aufzuhalten ist. Man kann jetzt nur noch für eine Kombilösung kämpfen.

JMS: Zu welcher Protestgruppe haben sie gehört?

UTS: Zur fünften, die ich noch nicht genannt habe. Mir ging es immer nur um die Funktionalität des Bahnhofs und eine langfristige Sicherheit des Stuttgarter Bahnverkehrs. Wie viel Geld man in die Grube schmeißt, war mir erstmal egal, wenn dafür was Gutes dabei rauskäme wie Elphi oder BER.

JMS: Beide wurden stets in einem Atemzug mit Stuttgart 21 genannt und jetzt redet keiner mehr drüber.

UTS: Sowohl der Berliner Großflughafen als auch die Hamburger Elbphilharmonie funktionieren. Ein ehemaliger Ulmer Stadtplaner sagte mal zu mir: „Wenn man ein visionäres Vorhaben zuerst an den Kosten misst, dann wird es nichts.“ Da gebe ich ihm ein Stück weit recht. Viele tolle Gebäude und Bauwerke gäbe es unter diesen Umständen heute nicht. Der Tiefbahnhof ist architektonisch ansprechend und es ist eine beeindruckende Ingenieursleistung, so viele Puzzleteile kreuz und quer durch die Stadt zusammenzufügen. Das Problem sind und bleiben die geringe Kapazität, zu wenige Notfalloptionen, ungünstige Planungen und geistige Verweigerung. Da ist der Unterschied zu Elphi und BER. Beide dienten auf ihrem Feld der Kapazitätserweiterung, was man vom Stuttgarter Kellerhalt nicht sagen kann.

JMS: Die Kritikpunkte bitte genauer!

UTS: Punkt 1, Kapazität. Der Bahnhof hat an einem normalen Werktag über 100 Doppelbelegungen auf den Gleisen, das ist extrem krisenanfällig, denn eine so enge Taktung funktioniert nur, wenn es eine hohe Pünktlichkeit in den Abläufen gibt, die derzeit aber weit und breit nicht erkennbar ist. Da nützen auch die Gleissignale in Stuttgart nichts, wenn der ICE aus Hamburg von vornherein schon eine halbe Stunde Verspätung hat. Punkt 2, Notfalloptionen. Der Bahnhof wurde unter dem Schwerpunkt Fernverkehr geplant. Die meisten Fahrgäste sind aber im Nah- und Regionalverkehr unterwegs. Es gab von Anfang an kein Notfallkonzept für die S-Bahn und man war aus politischem Gerangel zu blöd, rechtzeitig voll funktionierende Abzweigungen von Feuerbach nach Vaihingen und von Feuerbach nach Cannstatt zu ermöglichen. Bisher konnte die S-Bahn in den Kopfbahnhof einfahren, wenn es im Tunnel mal stockte. Diese Option ist Stand heute nach der Eröffnung weg. Die Leute müssen zukünftig irgendwo in Außenbezirken aussteigen, zumindest aber an der Mittnachtstraße.

Da zuweilen auch Züge liegenbleiben ist natürlich die Frage, was das auf den Verkehr im Hauptbahnhof für Auswirkungen hat. Wäre eine der Tunnelröhren blockiert, könnte es mit einer Einfahrt in den Bahnhof eng werden. Die Züge können im neuen Tiefbahnhof nicht auf alle Gleise einschwenken. Je nachdem, von wo der Zug kommt, sind bei einer Blockade nur noch zwei Gleise im Tiefbahnhof erreichbar. Klar braucht ein Durchgangsbahnhof weniger Gleise als ein Kopfbahnhof, aber oben kann heute jeder Zug auf jedes Gleis fahren, was der Tiefbahnhof nicht hergibt. Das ist der Hauptunterschied, weswegen die ausgerechnete Gesamtauslastung Augenwischerei ist. Wenn andere Gleise gerade frei sind, aber nicht erreicht werden können, dann tut das doppelt weh. Stuttgart hat im zusammenhängenden Stadtgebiet 1,2 Millionen Einwohner. Nennen Sie mir einen ähnlichen Stadtkomplex, wo es so einen mickrigen Bahnhof gibt. Ich kenne keinen. Rotterdam hat bei gleicher Stadtgröße einen hochmodernen Bahnhof gebaut mit 16 Durchgangsgleisen, die alle in Betrieb sind, was die Menschenmengen im Bahnsteigbereich deutlich entzerrt. In Stuttgart wird es ein großes Gedränge geben. Hinzu kommen viele weitere Probleme, wie das Gefälle der Bahnsteige oder dass es vom neuen Verschiebebahnhof keine Direktverbindung zum Hauptbahnhof gibt. Das ist eigentlich ein Skandal.

Geistige Verweigerung zeigen die Stadtoberen, die alles dafür opfern würden, nur um auf dem heutigen Gleisfeld bauen zu können. Das ist wirklich primitiv. Zuerst muss die Funktion des wichtigsten Verkehrsknotens der Stadt sichergestellt sein und danach muss sich richten, wo zu bauen ist. Stuttgart hat eine Konkurrenzsituation mit anderen deutschen Metropolen. Was für ein Schmach wäre es, die am schlechtesten zu erreichende Großstadt zu sein oder über den heutigen Sanierungswahnsinn hinaus ewig negativ wegen Zugausfällen den Schlagzeilen zu bleiben?

JMS: Also doch ein Kombibahnhof?

UTS: Zürich hat einen, weil man den Kopfbahnhof jüngst um unterirdische Gleise erweitert hat, Frankfurt plant das gerade und auch in Hamburg und Köln sucht man nach Kapazitätserweiterungen. Stuttgart jedoch will all seine Erweiterungsmöglichkeiten zubauen und schadet sich selbst, seiner Wirtschaftskraft, seinem Konsum- und Kulturleben und damit vor allem seinem ohnehin mehrfach ramponierten Image. Es ist für mich nicht nachvollziehbar, wie ein Oberbürgermeister das wollen kann und dazu auch

noch ein grüner Baubürgermeister. Stuttgart hat diese eine riesige Chance noch, das Beste aus der jetzigen Situation zu machen, indem es mindestens vier Gleise für den Nordzulauf offenhält. Damit könnte man noch lange die Panoramabahn und Teile der Nordschwarzwald- und Frankenbahn an die Innenstadt anbinden.

JMS: Immerhin ist der Bahnhof vom Volk legitimiert.

UTS: Ich frage mich noch heute, warum Menschen in Lörrach und in Wertheim über den Stuttgarter Hauptbahnhof abgestimmt haben, die die örtlichen Verhältnisse gar nicht kennen.

JMS: Auch die Stuttgarter haben mehrheitlich dafür gestimmt.

UTS: Das stimmt leider, aber heute ist klar, dass man den Bürgern einige entscheidungswichtige Wahrheiten vorenthalten hat. Gibt es nach solch einer verfehlten Informationspolitik für die Abstimmung also noch eine Legitimation? Ich sage nein. Man hatte einst auch einen Schlichter einbestellt, aber dessen Vorschlag missachtet.

JMS: Ist es für Sie Fluch oder Segen, dass Stuttgart 21 nicht fertig wird?

UTS: Jedes Jahr ohne S21 ist ein gewonnenes. Auf der einen Seite habe ich natürlich auch die Hoffnung, dass die verheerende Umgebung des Hauptbahnhofs bald wieder zu einer Stadtlandschaft wird, aber viel schlimmer sind die technischen Probleme rund um die neue Gleissignaltechnik. Jeder hier ist nur auf den digitalen Knoten Stuttgart konzentriert, aber auch die Lokomotiven und Triebzüge müssen für diese Technik umgerüstet werden. Je Triebzug kostet das 300.000 Euro. Man hat zwar die S-Bahn-Züge umgerüstet und auch die MEX-Züge sind zeitnah dran, aber die meisten Fahrzeuge in Deutschland sind es eben nicht. Das heißt, die Bahn muss auf einen Mischbetrieb seitens der Signaltechnik setzen, was die Kapazität verringert, sonst können die meisten Fernzüge in Stuttgart Stand heute gar nicht halten. Allerdings betonte sie jüngst immer wieder, keine herkömmlichen Signale mehr zu verbauen, was zu vermehrten Zugausfällen führen würde, mangels Ersatz bei nicht einsetzbaren Zügen.

JMS: Welche Folgen wird Stuttgart 21 darüber hinaus haben?

UTS: Das hängt natürlich zuallererst davon ab, ob der Bahnhof funktioniert und damit breite Akzeptanz findet. Die Narben der Großbaustelle bleiben sicher noch lange sichtbar. Ich glaube, dass S21 die Bürger überfordert hat und auch die Stadtverwaltung. Die Lust auf Großprojekte ist vielen vergangen. Eine solch große Stadt wie Stuttgart ohne Visionen ist aber entwicklungstechnisch eine Katastrophe. Stuttgart muss sich baulich, verkehrlich und ästhetisch weiterentwickeln. Sollte der Bahnhof nur schlecht funktionieren, könnte das zu einer anhaltenden Unlust an Neuem führen. So oder so aber wird er Symbol für Kampf, für Geldverschwendung und für Unwahrheiten bleiben.

JMS: Werden Verkehrsprojekte von dieser Unlust, wie Sie es ausdrücken, besonders betroffen sein?

UTS: Wenn man mutiger wäre, würde man mehr Straßen unter- oder auf-tunneln.

MS: Was heißt das?

UTS: Das Tunnelkettenprojekt von Heselach bis Stöckach oder Berg hatte ich ja oben schon angeschnitten. Das wäre eine klassische Untertunnelung indem man Straßen tiefer oder in den Hang hinein verlegt. Auftunnelung würde bedeuten, dass man eine Straße einhüllt, was ich für die B10 zwischen Leuze und Gaskessel vorschlage, was günstiger ist als die Straße tieferzulegen. Auch die Überbauung der Autobahn beim Flughafen, der B295 bei Weilimdorf, der B27 im Fasanenhof oder die Verlängerung des Johannesgrabentunnels gehören zu meinen Wunschobjekten. Auch das Mammutobjekt mit einem Deckel über der Verkehrsschneise aus Gleisen und B27 in Zuffenhausen und im Fasanenhof, wäre wahnsinnig aufwendig, würde den Norden der Stadt aber quasi neu erfinden mit Neubauten und Parkanlagen. Die Frage ist ja immer, was ist der Stadt das wert? Für Tunnel gilt generell, dass sie an der Oberfläche Bewegungsstress reduzieren, aber auch Lärm und Abgase, welche sich über Filter absorbieren lassen. Zudem verbleibt an der Oberfläche mehr Raum für andere Verkehrsteilnehmer. Autotunnels gibt es in vielen Städten und werden immer noch gebaut. Und überall sind sie ein Zugewinn. Wenn sie gut gemacht sind, haben sie sogar noch weitere positive Effekte. Angenommen, man würde die Cannstatter Straße mit Häuser überbauen, dann wäre der riesige Verkehrsstrom optisch getilgt, ohnehin versiegelter Boden aufgewertet und der Stadtteil Stöckach ginge nahtlos in den Schlossgarten über bei einem Zugewinn von mehreren hundert Wohnungen. Das würde die Stadt an dieser Stelle perfekt weiterentwickeln und auch das Rosensteinviertel besser anbinden, sollte es denn kommen.

Wie schon gesagt, gehört die Verkehrsoptimierung dazu, wie Ampelschaltungen aufeinander abzustimmen und in den Straßenkarrees muss konsequent auf Einbahnverkehr gesetzt werden. All das verflüssigt Verkehr, schafft mehr Platz für alle. Logisch wäre auch je eine S-Bahn-Tangente über Schuster- und Panoramabahn zu schaffen.

JMS: Das klingt erstmal alles logisch. Warum haben andere diese Ideen nicht?

UTS: Weil viele nur vor sich hin verwalten und sich nur auf ihr kleines Fachgebiet konzentrieren. Es fehlt eine Truppe im Rathaus, die die Stadt neu denkt, die Visionen entwickelt und überlegt, wie man sie besser handhabbar macht, stellenweise besser oder weniger zониert, und, und, und ...

JMS: Würden Sie sich melden?

UTS: Mich will keiner. Ich habe aus Sicht der Stadt keine Qualifikation und bin mit meiner Kolumne lästig. Das merke ich im Umgang mit mir. Auf bestimmte Anfragen bekomme ich gar keine Antworten mehr. Umgekehrt erlebe ich aber immer wieder, dass Ideen von meiner Netzseite in die Gremien gebracht werden. Manche fanden Umsetzung oder sind in Planung, andere wurden auch verworfen. Damit ist ein Hauptziel meines Engagements erreicht: Wahrgenommen zu werden; nicht in Form persönlicher Anerkennung, auch wenn ich die von einzelnen Bezirksräten habe, sondern dass Ideen ihre Adressaten erreichen.

JMS: Wie sollte sich diese Gruppe zusammensetzen?

UTS: Ich würde die großen Parteien mit jeweils einem Vertreter mit einbinden. Zudem wären ein paar gute Ideengeber interessant, die kein öffentliches Amt haben: Ich denke da

an einen Marketing-Profi wie Milla & Partner, an einen Architekt, dessen Büro für besonders mutige Entwürfe bekannt ist und vielleicht zwei Künstler. Klingt verrückt, aber ich glaube, daraus könnte etwas entstehen. Es sollte aber auch kein Kreis sein, der mehr als 10 Mitglieder umfasst, sonst schafft man eher ein weiteres Gremium als eine Ideenschmiede.

JMS: Was stellen Sie sich an Ergebnissen vor?

UTS: Zum Beispiel die genannten Altstadtbrücken um ein bündig-schönes Innenstadtviertel zu schaffen, wo man sich durchgängig gerne aufhält, ein schickes Hochhausviertel, ein innovativer Industriepark auf den EnBW-Flächen in Gaisburg, wie er mal für Müllerheim ent- und wieder verworfen wurde, neue Stadtteile, die es schaffen auch Menschen von außerhalb anzuziehen, eine Bauzone mit experimenteller Architektur und mehr Quartiersgaragen um Autos vom Straßenrand wegzuholen.

JMS: Das dürfte alles Geld kosten und viel Personal beanspruchen.

UTS: Wenn man groß denken will, darf man nicht die Maßstäbe einer Dorfverwaltung anwenden. Man muss immer unterscheiden zwischen reinen Ausgaben und Investitionen die in ihrer Langzeitwirkung viele positive Effekte bringen und damit mittel- oder langfristig auch Einsparungen oder Amortisierung durch Einnahmen. Für das heutige Europaviertel gab es mal die Idee, dort ein komplettes Ministerialviertel zu errichten. So etwas wäre heute in Hochhäusern denkbar. Dienstleistungen kann man problemlos stapeln. Sie schaffen an anderer Stelle Platz. Ein kleines La Défense, wie die Wolkenkratzerstadt am Rande von Paris zeigt, könnte den Rest der Stadt vom Bürodruck entlasten aber auch Wohnungen beinhalten. Die alte klassische Zonierung Arbeit-Wohnen-Dienstleistung/Konsum sollte man unbedingt öfters aufbrechen, um mehr arbeitsplatznahes Wohnen zu ermöglichen. Das ist ein gutes Mittel gegen die Verkehrsflut.

JMS: Wirklich überall?

UTS: Ich sehe das vor allem in klassischen Gewerbegebieten. Am Wallgraben gehen Wohnen und Arbeiten ineinander über. Auch die Neckarvorstadt ist so ein Ideal. Die Gründerzeitstadtteile im Westen zeigen das ebenfalls sehr schön. In den Hinterhöfen dort hat es viele kleine Firmen. Das ist eigentlich das Ideal einer Stadt, aber natürlich kann man in gewachsene Villengebiete kein sichtbares Gewerbe integrieren. Versteckt ist das aber schon geschehen, in dem dort kleine Architektenbüros, Agenturen und Kanzleien sitzen. Ich sehe das aber nicht innerhalb des Cityrings. Die Verwaltung will dort mehr Wohnungen schaffen, was ich für sehr kritisch halte, so lange Neuzuzügler gegen bestehende Feste und Ausgehpole klagen können. Die Gefahr, dass man wegen neuer Anwohner irgendwann nicht mehr beim Hans-im-Glück-Brunnen in die Nacht hinein feiern darf, dass am Wilhelmsplatz oder in der Calwer Straße früh die Lichter ausgehen, wäre damit latent vorhanden.

JMS: Dazu gehört auch das Thema Nachverdichtung.

UTS: Ja, Nachverdichtung heißt für mich aber nicht nur verdichtetes Wohnen in der Stadt. Wir haben im ganzen Land einen wahnsinnigen Flächenverbrauch. Die größten Sünder

sind hier die Landgemeinden mit immer noch mehr Einfamilienhäusern. Auch dort sollte nur noch das Etagenwohnen möglich sein.

JMS: Das werden die Häuslebauer nicht gerne hören.

UTS: Es gibt ein Maß X an Einfamilienhäusern und mehr dürfen es nicht werden, da sie den höchsten Flächenverbrauch haben. Man muss einfach akzeptieren, dass es sich nicht jeder leisten kann, so wie das für teure Autos und exklusive Urlaube auch gilt. Unterm Strich ist das ja auch kaum ein Gewinn für eine Gemeinde. Man hat dann zwar zahlungskräftige Bürger, die aber, wie man weiß, sonst wo ihre Einkäufe tätigen, als Zuzügler oft überhaupt keine Bindung zum Ort entwickeln und ihn nur zum Wohnen nutzen. Das ist jetzt ein bisschen pauschal, aber die Tendenz ist da. Auf dem Land geht deutlich mehr an Fläche kaputt, als in der Stadt.

Genauso ist das Gewerbe ein riesiger Flächenkiller. Schaut man sich historische Fabriken an, waren die manchmal mehrere Etagen hoch. Heute sieht man eine Menge Ein- und Zweistöcker die sich ohne Ende aneinanderreihen, obwohl es heute so feine Inhaustransportsysteme gibt, dass mehretagige Gebäude heute für die Produktion und Lagerung eigentlich kein Problem mehr darstellen. Hier sollte man unbedingt gegensteuern. Gesetzlich ist das schwer umsetzbar, aber man könnte ein Belohnungssystem schaffen, nach dem Motto: „Je mehr Etagen, desto günstiger die Konditionen der Stadt“. Und es ist hier vor allem Nachverdichtung im Bestand wichtig, die man staatlich fördern sollte.

JMS: Eine Stadt neu zu organisieren, das klingt schon äußerst anspruchsvoll und die Werkzeuge dafür sind nicht so üppig vorhanden, oder?

UTS: Ein Neudenken der Stadt ist ein Heidengeschäft. Zuallererst muss man aber mal Ideengeber ran lassen und dann schauen, was möglich ist. Es geht ja um Investitionen, deren Ertrag aber nicht immer direkt in Zahlen messbar ist. Aber das hatte ich vorhin ja schon erwähnt. Neuorganisation hat aber viele Facetten. Die Stadt hat Mittel, um gegen Mietwucher und Leerstand vorzugehen. In beiden Punkten ist die Stuttgarter Verwaltung bisher kaum aktiv geworden. Da machen Frankfurt und München mehr. Mannheim nutzt seine städtische Siedlungsgesellschaft, um Häuser in Vierteln aufzukaufen, die in irgendeine Richtung zu kippen drohen. So kann man Einfluss auf die Wohnzusammensetzung und auch auf den Infrastruktur ausüben, wenn es in einer Ecke nur noch Billigläden und Barbershops gibt. Aber auch organisatorische Umstrukturierungen sind denkbar. So würde ich in der Stadt Bezirksgrenzen neu ziehen. Das gilt im Kleinen zur Abrundung, wie in den Beispielfällen Lederberg, Wallgraben, und Burgholzhof und klarere Kanten zwischen den Innenbezirken. Generell gibt es aber zu viele Bezirke. Der Stadt geht das Geld aus, doch gleichzeitig unterhält sie mehr Stadtbezirke als Köln und Berlin zusammen. Ich hoffe zudem, dass man irgendwann zur politischen Überzeugung kommt, wieder mehr Eingemeindungen zu tätigen, wie das im Tessin der Fall ist, wo ich mich immer wieder aufhalte.

JMS: Eingemeindungen klingen immer nach Ärger?

UTS: Ja, aber warum? Wenn es nie welche gegeben hätte, würde Stuttgart an den Kesselrändern aufhören, Fellbach hätte wenig Einwohner und auch Ludwigsburg und Esslingen wären deutlich kleinere Städte. Seit 50 Jahren gab es keine Flächen- und

Gemeindereformen im Land mehr gab, eine Zeitspanne, wie nie zuvor, obwohl das enorme Städtewachstum heute völlig andere Siedlungsrealitäten geschaffen hat. Für einen Ort ist es erstmal zweitrangig, ob er selbständig ist oder nicht. Viele Stadtteile haben ihr Profil behalten, wie Altona, Sachsenhausen, Bad Cannstatt oder Nymphenburg.

JMS: Wie weit darf man mit den Eingemeindungen gehen?

UTS: Ja, das ist eine gute Frage. Realistisch muss man sagen, dass Ludwigsburg und Esslingen politisch kaum eingemeindbar sind, die sich aber ihrerseits vergrößern könnten, um jene zusammengewachsenen Orte auf der von Stuttgart abgewandten Seite. Beide Städte stehen ja selbst kurz davor Großstadt zu werden. Grundsätzlich – und da spreche ich fürs ganze Land – haben die heutigen Stadtgrenzen mit der Realität oft kaum mehr was zu tun und wir leisten uns einen irren Verwaltungsaufwand, weil in jedem Rathaus dasselbe an Arbeit bewältigt wird und das bei immer mehr verschuldeten Kommunen. Vordergründig geht es um Heimat und Unabhängigkeit, aber genaugenommen vor allem um politische Posten. Ein Echterdinger ist ja immer noch einer, obwohl er heute in einer Sammelgemeinde lebt und ein Eltinger bleibt einer, auch wenn er zu Leonberg gehört. Damals hatte man mehr Weitblick und hat Orte zusammengeführt, die zusammengehören, gerade dann, wenn sie eh schon zusammengewachsen waren.

JMS: Dennoch wird man ihre Worte in den Nachbarstädten nicht gerne hören.

UTS: Damit kann ich gut leben, denn ich vertrete ja viele streitbare Positionen. Dieses Thema wird aber ja politisch erst gar nicht behandelt, im Gegenteil, von politischer Seite versucht da keiner ein Fass aufzumachen. Ich glaube, wenn sich die Politiker pragmatischer gäben, dann könnte man mit Überzeugung schon viele Menschen erreichen. Man muss fair und ohne Störfeuer argumentieren. Immer mehr Kommunen steuern auf wirtschaftliche Tiefpunkte zu und wenn dann Hallenbäder und Jugendhäuser schließen müssen, ist das Geschrei auch groß. Hätte es der Ort X aber nicht besser, wenn er Teil eines größeren Verbunds wäre und dafür die Infrastruktur aufrechterhalten könnte? Hat es nicht auch Vorteile für das Gastgewerbe, wenn man Teil einer größeren Stadt ist und dort gelistet wird? Fragen dieser Art kann man viele stellen und man muss es mit praktischen Beispielen unterlegen. Was meint ein Korntaler, wenn er vom Hauptbahnhof spricht? Wo geht ein Gerlinger hin, wenn er in die Oper will und wo ein Esslinger wenn er ins Stadion geht? Im alltäglichen Sprachgebrauch sind die Vorstädter schon Teil der Großstadt ohne dass sie darüber nachdenken. Wenn ein Ruiter sagt, er fährt in die Stadt, dann meint er sicher nicht das Ortszentrum von Denkendorf oder Nellingen. Die Grenzen verschwimmen viel mehr, als es Eingemeindungsgegner wahr haben wollen.

JMS: Wie können die Städte noch mehr sparen?

UTS: Das kann man pauschal nicht sagen, weshalb ich die Antwort auf Stuttgart begrenzen möchte.

JMS: Bitteschön!

UTS: Ich glaube es sind viele kleine Dinge, die in der Summe eine ordentliche Entlastung bringen würden. Wenn ich die Menge der Partnerstädte betrachte, zu denen es aber kaum ein gelebtes Verhältnis gibt, frage ich mich, ob es nicht reichen würde zwei oder drei zu haben, dafür aber mit einem deutlich innigeren Verhältnis. Ich denke aber auch an die

Zersiedelung von Behörden auf eine Menge verstreuter Gebäude, die man räumlich zusammenfassen könnte. Wie schon erwähnt, leistet sich die Stadt Stuttgart ein Übermaß an Stadtbezirken. Wie auf meiner Netzseite vorgeschlagen, würde ich die deutlich reduzieren, allerdings so, dass jeweils die Bürgerbüros und Traumöglichkeiten in der heutigen Anzahl erhalten bleiben. Wenn ich das Unmaß an Verkehrsschildern, die übrigens sehr teuer sind, und die vielen überflüssigen Bauzäune sehe, die es ja auch nicht umsonst gibt, das ergäbe eine Menge Einsparpotenzial. Auch sind etliche Ampeln überflüssig. Oft würde ein Zebrastreifen reichen. Zudem hat man sich viel teure Symbolik geleistet, angefangen von einem Pocketpark auf einem Parkhaus, der dann gar nicht begehbar war, über geliehene Minischattenspender, bis hin zu einer Wanderbaumallee, die aus schmalen Bäumchen besteht.

JMS: Das sind aber doch eher kleine Posten?

UTS: Das stimmt, aber es sind auch nur Beispiele für viele kleine Ausgabenposten, die in der Summe aber dann doch viele Finanzmittel binden. Große Einsparpotenziale sehe ich eher in den Verwaltungsabläufen. Die unfassbar langen Entwicklungszeiten einer einfachen Biogasanlage in Zuffenhausen, des Wasenradwegs oder die Verwirklichung von Baugebieten auf städtischen Flächen, wie am Wiener Platz, sind echte Kostenkiller. Da wird eine Menge gut bezahltes Personal gebunden. Bei vielen Vorhaben, die scheinbar fertig geplant sind, baut man danach immer noch neue Änderungen ein, die wieder eine ganze Reihe an sich wiederholenden Prozessen auslösen. Manchmal sollte man einfach einen Knopf an ein Projekt bekommen. Man muss die Abläufe effizienter machen, in dem man Entscheidungsfindungen im Rathaus beschleunigt, denn das Verwaltungsspingpong, wo zig Ämter in Planungen beteiligt sind geht richtig ins Geld. Deren fachliche Expertise ist zwar richtig, muss aber im Kontext mit anderen Zielrichtungen entsprechend auch angepasst werden dürfen. Zudem hat mir mal ein Insider gesagt, dass da keiner den Hut auf hat, die Dinge steuert und final zusammenführt. Ich bezweifle auch, ob man das alte Katharinenhospital abreißen müssen, das ja in der Grundsubstanz nicht auffällig war. Es muss nicht immer der ganz große Wurf sein, der in recht kurzem Zeitraum sehr viel Geld verschlingt. Aus dem alten Olgäle, das viele Zimmer mit Toilette und Nasszelle hatte, hätte man relativ einfach ein Wohnheim machen können, egal ob für Studenten, Flüchtlinge oder Klinikpersonal. Das wäre billig zu haben gewesen und hätte die Stadt an anderen Stellen entlastet. Das gilt auch für das Bettenhaus des ehemaligen Bürgerhospitals, in dem heute deutlich mehr Menschen leben könnten, hätte man eine einfache Lösung gewählt. Umgekehrt hat die Verwaltung für Unmengen Geld große Hotels angemietet um dem Flüchtlingszuzug Herr zu werden. Das wäre mit den alten Klinikgebäuden viel billiger zu haben gewesen.

JMS: Ist Stuttgart ein guter Boden für die Kunst?

UTS: Das kann man pauschal nicht sagen. Die Subkultur hat es verdammt schwer, weil sie wenig Platz bekommt, den es aber grundsätzlich gibt. Mit einer Stadtverwaltung aber, die alles bis ins Kleinste geregelt haben will, funktioniert das schlecht. Alles muss immer todsicher sein, also alle Risiken ausschließen, warum es Bachgelände gibt, wo wenig geht. Auf Subkultur baut aber die Mittelkultur auf. Was Hochkultur angeht, da ist Stuttgart Spitze und kann mit den Konkurrenzmetropolen gut mithalten. Ausnahme, wo alle Niveaus gut vertreten sind, ist die grandiose Theaterszene. Da ist Stuttgarter wirklich Spitzenklasse, vom kleinen Kellertheater bis hin zum Staatstheater. Stuttgart hat eine unfassbare Theaterdichte und ich liebe das.

JMS: Was fehlt noch?

UTS: Eigentlich die Stars, die den Namen der Stadt transportieren. Stuttgart verkauft sich traditionell schlecht und gilt daher nicht gerade als schick, obwohl es das durchaus mitunter ist. Stars suchen lieber namhafte Städte für ihren Lebensmittelpunkt auf, wo es dann auch entsprechend eine Szene gibt. Mit Berlin ist natürlich nicht zu konkurrieren und München und Hamburg sind ebenfalls große Hausnummern. Aber leider schneiden auch Köln, Frankfurt und Düsseldorf diesbezüglich besser ab. Welcher Star wohnt schon in Stuttgart? Selbst kleinere Nummern wie Rolf Miller sind weggezogen. Cro, der Stuttgart immer im Höchstmaß lobte, hat sich für Bali entschieden. Die einzig republikweit Bekannten sind derzeit Walter Sittler und And.Y, wenn man von ein paar Kickern absieht. Das ist keine gute Bilanz.

JMS: Braucht es Prominente für die Qualität einer Stadt?

UTS: Nicht zwangsläufig, aber es verhilft zu einem gewissen Bekanntheitsgrad, der einer Stadt dann natürlich auch touristisch guttut. Zudem wirkt Prominenz in sich schon immer magnetisch. Man braucht sie nicht, aber sie transportiert einen Ort. Zudem gilt für viele Prominente, dass sie in ihrer Wohnortwahl frei sind. Wenn sich dann jemand für die Stadt X entscheidet, spricht das natürlich für einen gewissen Lebenswert. In einer großen Stadt wie Stuttgart würde ein bisschen mehr Glamour nicht schaden und es würde das Image der Spießigkeit deutlich abfedern.

JMS: Irgendwie kam das Thema Ästhetik jetzt doch etwas unter die Räder, weil man immer schnell bei anderen Problemen landet. Wie kriegt man die Stadt im Detail schöner?

UTS: Es gibt immer die großen und die kleinen Maßnahmen. Die kleinen sind in der Summe aber sehr bedeutend. Kopfsteinpflaster, warme Farben, Bögen statt Geraden, Gesimse, freundliche Haltestellen, schöne Laternen, Sitzbänke und Mülleimer, die Liste ist lang. Stuttgarter Mängel kann man am besten über Fehlgriffe erklären. Sehen Sie, Stuttgart hat mit Schloss-, Karls und Schillerplatz fantastische Orte. In jeder anderen Stadt gäbe es dort elegante Sitzbänke und Kandelaber. Was haben wir. Einfache Glaskugeln und als Nachfolger moderne Glaszylinder. Das ist ein Verbrechen am Stadtbild. Die Mülleimer und die Sitzbänke, das ist alles zu billig für solch erhabene Orte. Ich kenne im Westen und in Ostheim Straßen, wo der Asphalt aufgeplatzt ist und darunter schaut das alte Kopfsteinpflaster hervor. Warum nimmt man die Asphaltdecke nicht ab? Das wäre viel schöner und robuster. In Langsamfahrzonen ist das vertretbar.

JMS: Was wären dann die größeren Maßnahmen?

UTS: Indem man beispielsweise Stadtteile mit ästhetischen Mängeln sukzessive verschönert. Als man im Fasanenhof den Europaplatz komplett neu gebaut hat, blieb alles an Schönheit außen vor. Anstatt ihm ein schlagendes Herz zu geben mit Rundungen und Arkadengängen, hat man ihn mit den üblichen gesichtslosen Würfeln umzingelt. Zudem ist er zu klein für Veranstaltungen. In einer ähnlichen Situation hat man in einer Pariser Vorstadt einen toskanischen Platz gebaut, der beliebt und unverwechselbar ist. Man muss halt etwas Mut aufbringen. Irgendwann werden dann vielleicht drumherum Häuser baufällig, dann kann man den schönen Stil nach und nach ausdehnen. Über die Königstraße habe ich ja schon gesprochen. Ein unauffälligeres Beispiel ist die

Mercedesstraße. Sie flankiert ein Gelände, wo Millionen Besucher verkehren, sieht aber aus, wie ein architektonischer Gerümpelhaufen. Das gilt für das komplette Viertel zwischen Cannstatter Bahnhof und Wasen. Ein Stück weiter hat man mit dem Wilhelmsplatz das nächste Ästhetikproblem, wo viele Menschen verkehren. Der Benzplatz, der Vaihinger Schillerplatz nebst Hauptstraße, der Reuterplatz in Giebel, die Liste ist lang. Ästhetische Mängel in Sachen Platzgestaltung und hässliche Architektur an neuralgischen Punkten, das wertet die Stadt deutlich ab.

JMS: Könnten ein paar Großprojekte den Stolz auf die Stadt steigern?

UTS: Durchaus. Wären wir beispielsweise die erste deutsche Stadt mit einer längeren urbanen Seilbahn, würde das schon in der Republik für positive Schlagzeilen sorgen. Das erhöht natürlich auch den Stolz unter den Bürgern, ganz davon abgesehen, dass es zeigen würde, dass wir nicht nur Auto können. Auch mein angedachtes Altstadtprojekt, indem man die kleinen Altstadtviertel architektonisch verbindet, würde ein anderes Verhältnis zur eigenen Stadt schaffen. Das von mir vorgeschlagene Ausgehufer zwischen Leuze und Gaisburger Brücke im Zusammenhang mit einer eingehausten B10 wäre ein Riesenschub für die Stadt und würde atmosphärische Bilder in die Welt schicken. Im Moment sind es aber seltene Solitäre wie die Landesbibliothek oder das Viergiebel, die etwas Optimismus verbreiten. Auch die Freitreppe vor dem Stadtpalais wird als positiv empfunden.

JMS: Sie haben schon mehrmals das Marketing der Stadt kritisiert. Warum?

UTS: Schon immer werden Daimler, Porsche und Bosch genannt, als gäbe es in Stuttgart nichts anderes, wobei Bosch ja ein Gerlinger Konzern ist, ganz nebenbei. Man hat kaum mal mit dem Lebenswert der Stadt geworben. Nur ein Drittel der Stuttgarter Arbeitnehmer arbeitet in der Industrie. Stuttgart ist ja auch eine führende Finanzmetropole, doch wo liest man das schon? Schauen Sie sich den neuen i-Punkt an, das ist ein Souvenirladen, wo es aber keinen einzigen Bildband über Stuttgart zu kaufen gibt, so gut wie keine Prospekte mit Sehenswürdigkeiten oder Kulturveranstaltungen. Dafür werben wir für den Europapark, der rund 180 Kilometer entfernt ist. Das ist Murks hoch drei.

JMS: Wie kann die Verwaltung zu einem neuen Verständnis finden?

UTS: Wir bräuchten ein zweiten Wolfgang Schuster, der was reißen, aber dann auch gleichzeitig die Architektur der Stadt verschönern will. Die Stadt braucht eine offene Ideenbibliothek, derer sich dann auch die Stadtgestalter, Stadtplanungsbüros und die Bürger selbst bedienen könnten, um daraus abermals neue Ideen zu entwickeln. Ich glaube, das könnte einiges lostreten.

JMS: Damit sind meine Fragen aufgebraucht. Wenn Sie drei Wünsche frei hätten, die sofort erfüllt würden, welche wären das?

UTS: Eine zusammenhängend schönes Viertel östlich der Königstraße, das man als Altstadt versteht, ein Tangentialtunnel von Südheim bis Berg und das Ausgehufer am Neckar, das wäre fast wie eine neue Stadt, die sichtlich ihren Stolz zeigt.

JMS: Vielen Dank soweit und bis demnächst zum letzten Interview.

JMS: Gerne, immer wieder.