



# Stuttgart einst – Stuttgart jetzt

Eine Stadt im Aufbruch

– Stadtkern und B 14 –

**Christian von Holst**

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

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

## Verwendete Abkürzungen

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

Alle Neuaufnahmen stammen vom Autor.

# Suchet der Stadt Bestes

Jeremia 29, 7

um 600 v. Chr.

übersetzt von Martin Luther 1534

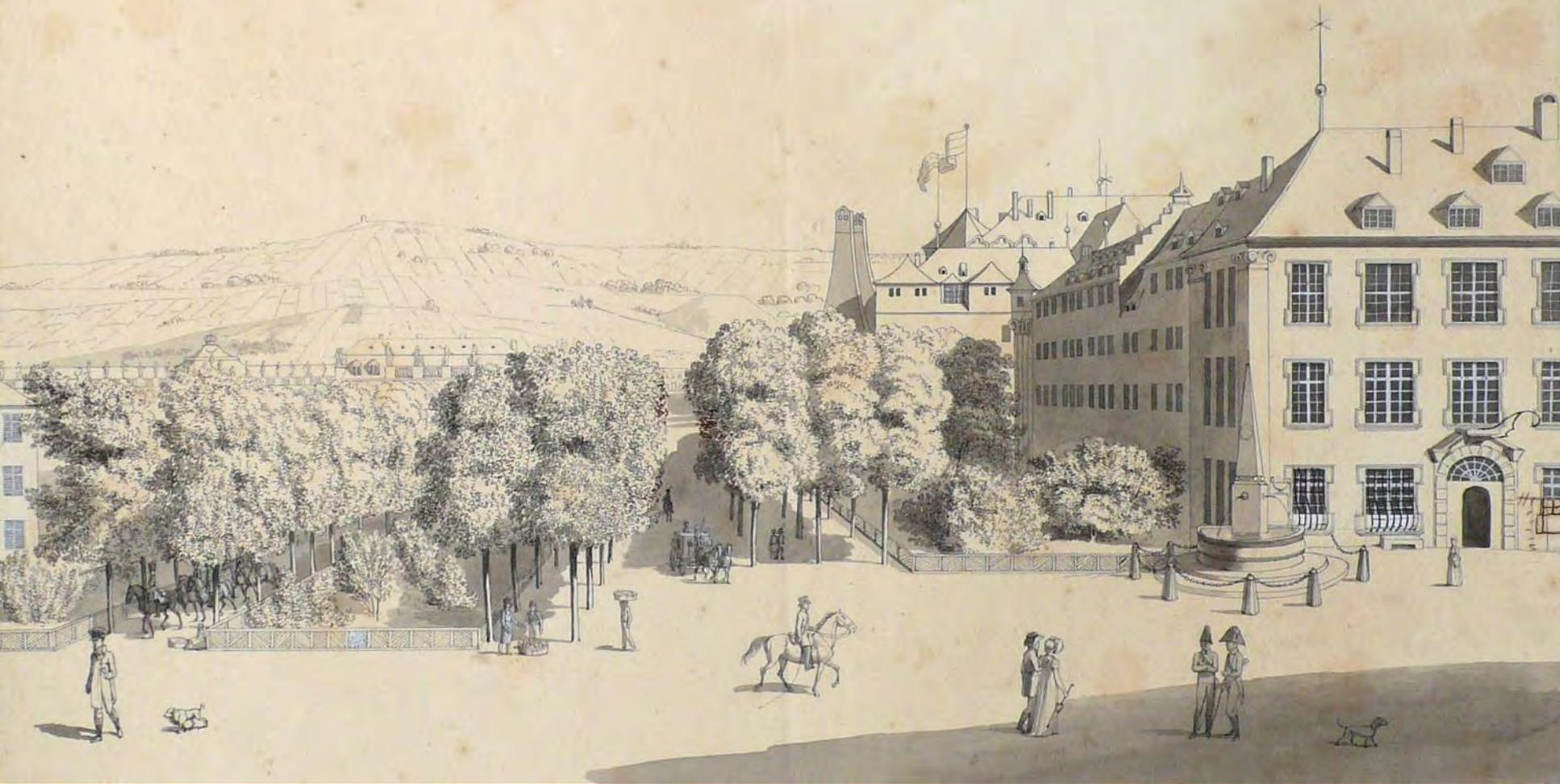
# Planie

– einst und jetzt –

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

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

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



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



**2017: Planie**

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



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

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



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

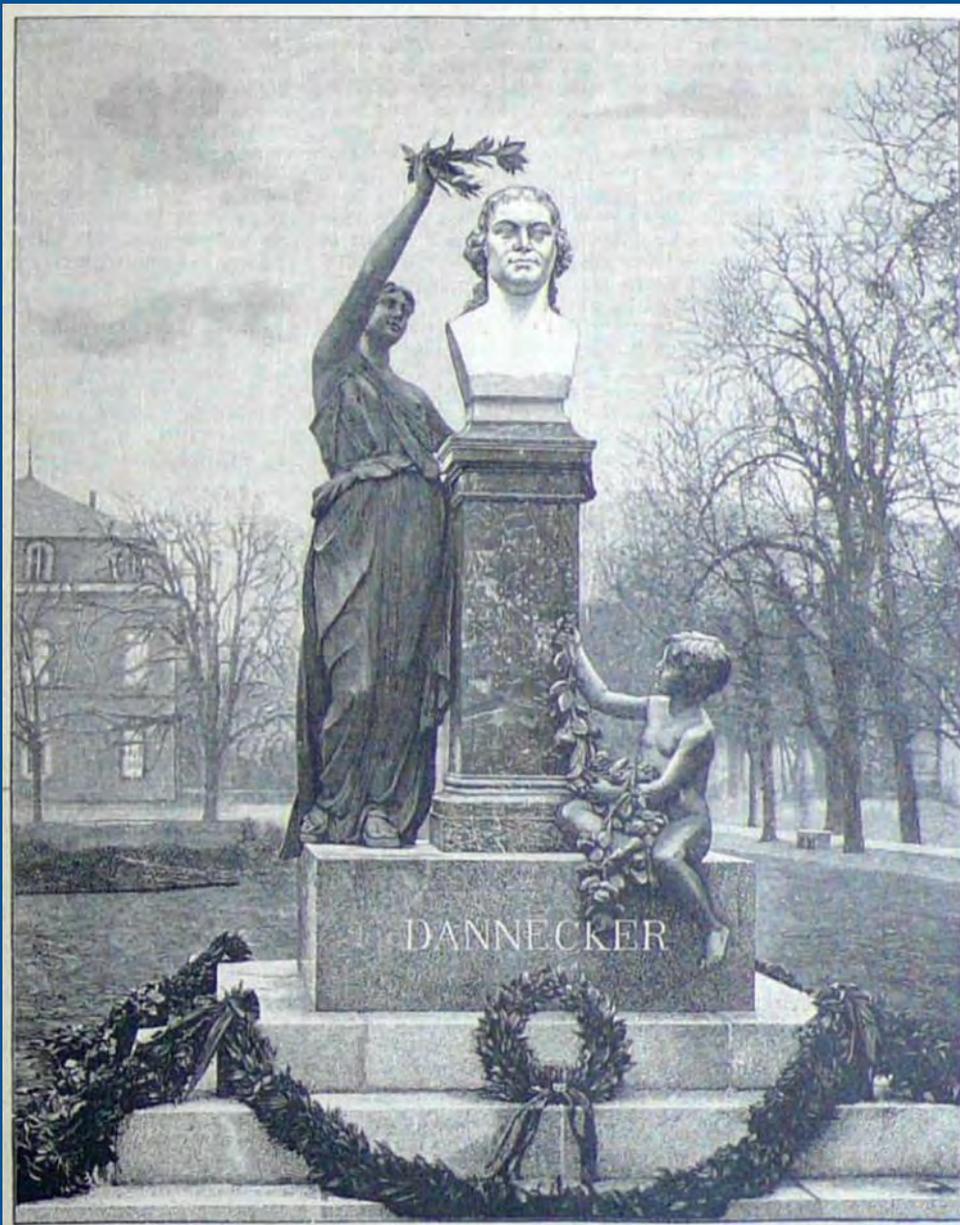


**1953: Planie und Kronprinzenpalais. LMZ-BW**

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



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



**1888: Dannecker-Denkmal, Ernst Curfeß**

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



**2010: Lapidarium**

# Bundesstraße 14

**Marienplatz bis Neckartor**

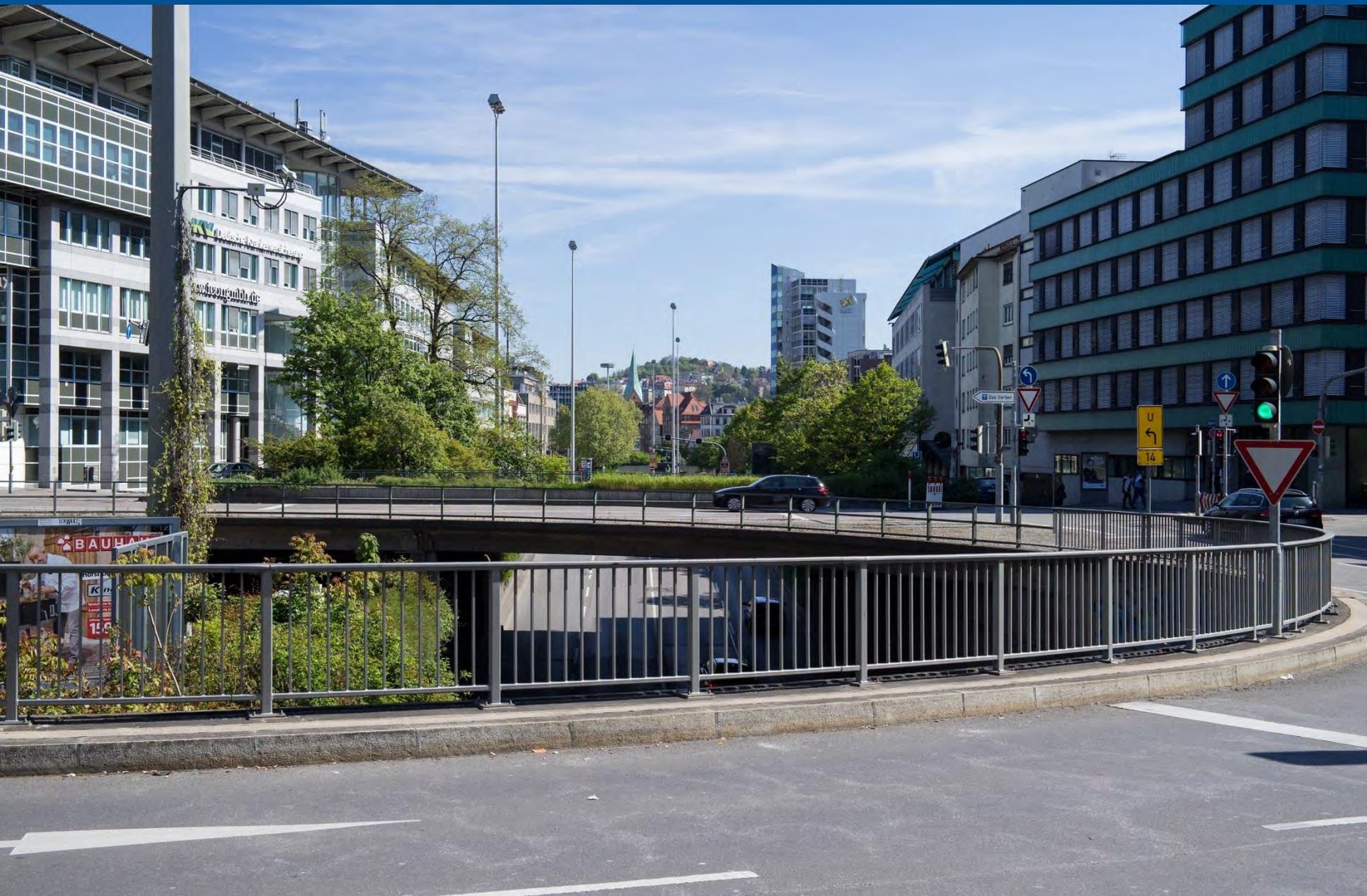
Hauptstätterstraße bis Charlottenkreuzung  
und  
Konrad-Adenauer- sowie Willy-Brandt-Straße  
(früher: Neckarstraße)



Hauptstätterstraße > Österreichischer Platz

Originalbreite, 4 Fahrspuren

Aufgenommen inmitten der Straße an einem Sonntagmorgen.



**Österreichischer Kreisverkehr über Garage und Tunnel**  
Kein Platz / nicht begehbar.



**Hauptstätterstraße > Wilhelmsplatz**  
8 Fahrspuren. Abbruch intakter alter Häuserzeilen wegen der B 14.



um 1905: Hauptstätterstraße > Charlottenplatz. HdG

Das ferne Türmchen stammt von der Carlsakademie.

Nur 6 Häuser rechts sind erhalten.



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

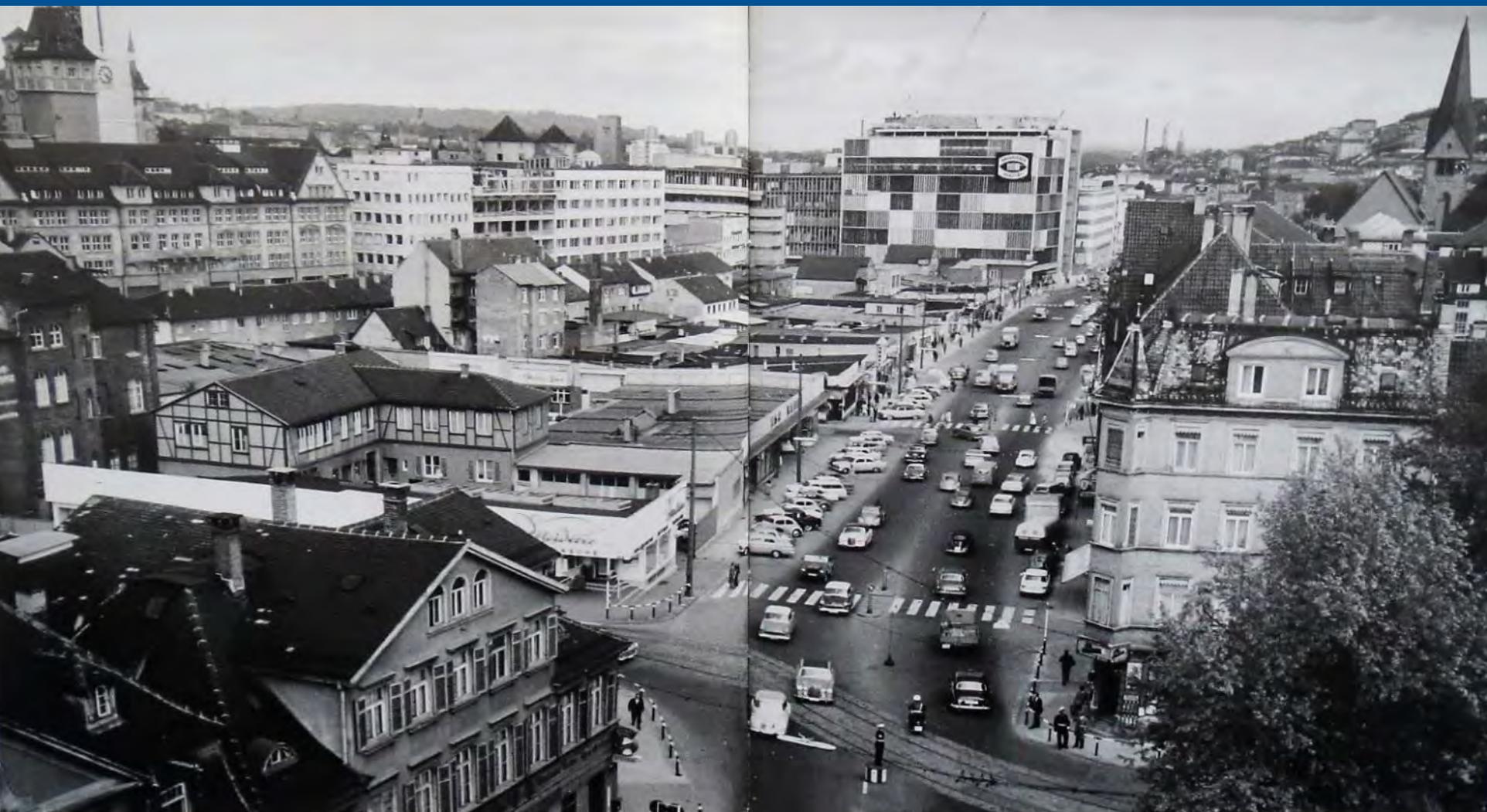


**1934: Eberhardstraße > Leonhardsviertel. LMZ-BW**

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



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



**1950er Jahre: Behelfsbauten der Nachkriegszeit entlang der Hauptstätterstraße. LMZ-BW**  
„Vereinigte Hüttenwerke“ ist die liebevolle Bezeichnung für diese Örtlichkeiten etwas lasterhaften Charakters. Das gut erhaltene Haus links fällt bald der B 14 zum Opfer, die Hüttenwelt wird ersetzt von einem Schwabenzentrum.



## Hauptstätterstraße > Charlottenplatz 10 Fahrspuren



**1972:  
Leonhardsviertel >  
Staatsgalerie.  
LMZ-BW**

**Ausbau der B 14.**

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



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



**1902: Leonhardsplatz > Rathaus. HdG**

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



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



**1905 und 2017: Esslinger Straße > Leonhardskirche. HdG**



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



## 1908: Charlottenplatz. HdG

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

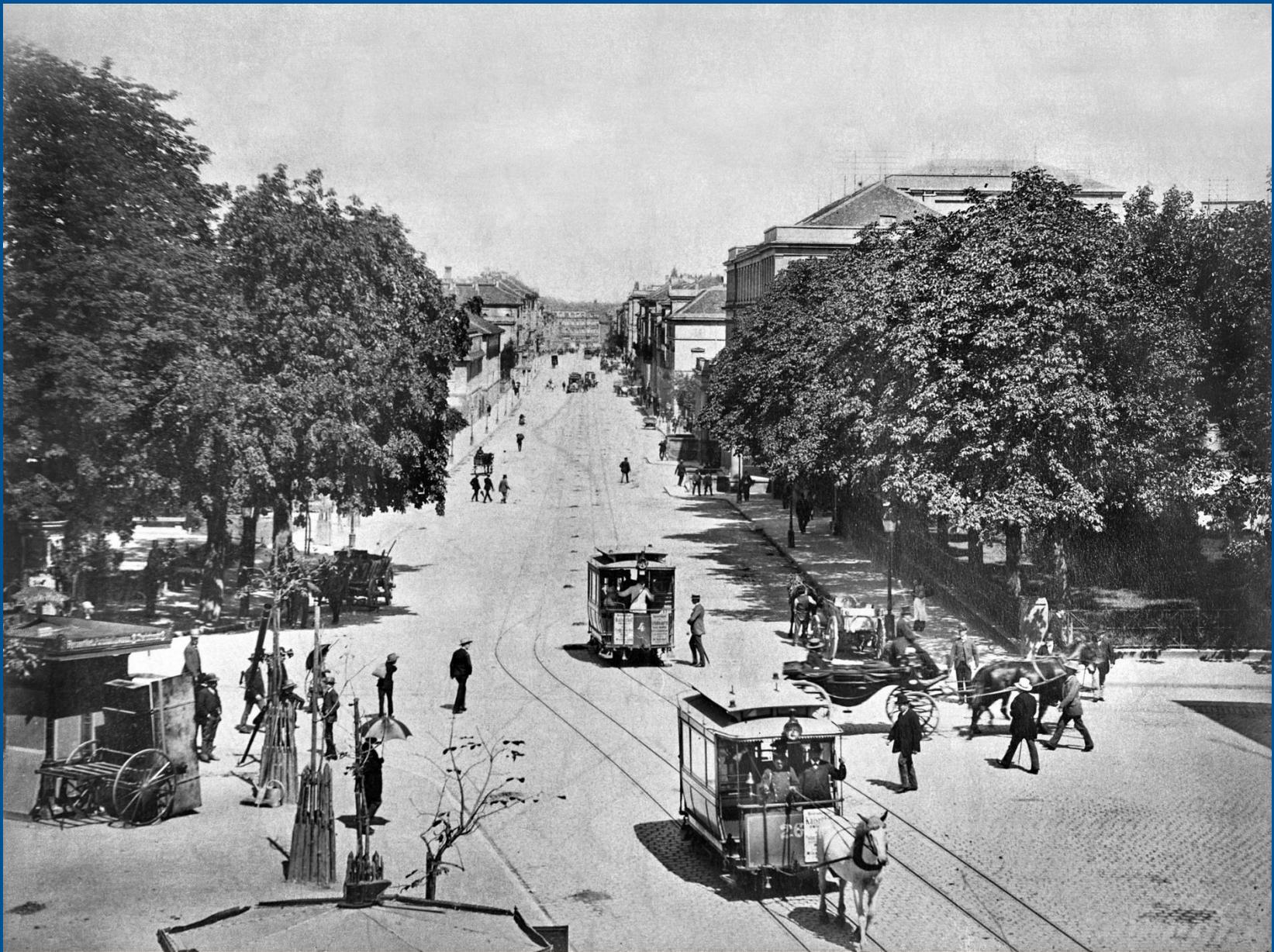


## Charlottenkreuzung mit Lichtmast

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



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



**1908: Charlottenplatz > Neckartor. LMZ-BW**

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



## Sobek-Deckel > Oper und Neckartor

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



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



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



**um 1900: Ehem. Carlsakademie. Foto Stadtmessungsamt**

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



**Mitte der ehem. Carlsakademie**

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



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



## Ehem. Carlsakademie > Charlottenplatz

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

Sie ist nötig aus stadträumlichen wie akustischen Gründen.



## Charlottenplatz > Akademiegarten / ehem. Carlsakademie

Die unbedeutende Rückfront des Schlosses ist ohne Gegenüber.

Eine L-förmige bauliche Einfassung benötigen Garten und Straßenbereich.

Nur so kann die Charlottenkreuzung wieder ein Platz werden.

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

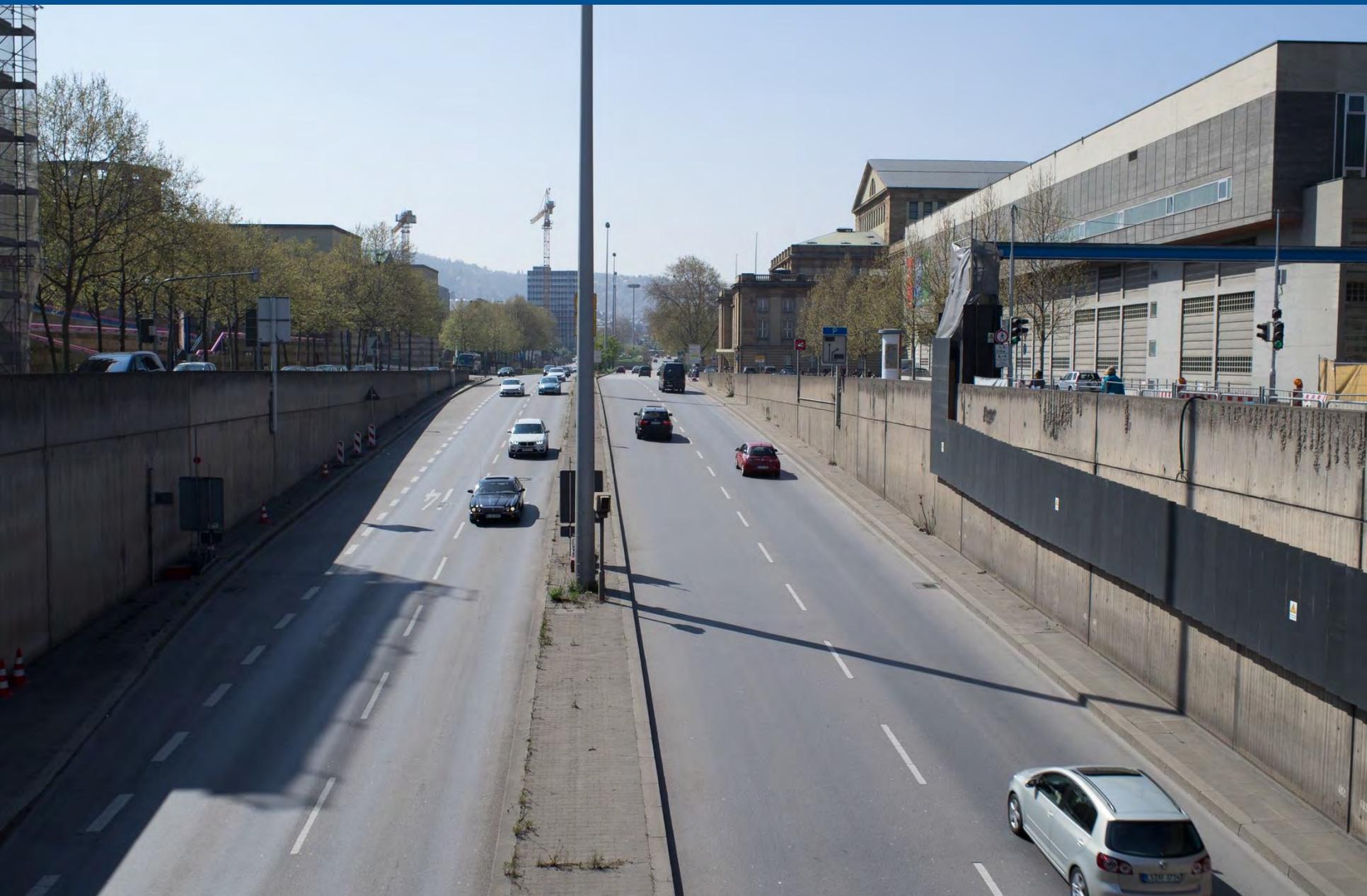


**um 1890: Neckarstraße > Neckartor. HdG**  
**Staatsgalerie und Münze gegenüber aus den frühen 1840er Jahren.**



## Konrad-Adenauer-Straße > Neckartor

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



## Gebhard-Müller-Kreuzung > Charlottenkreuzung

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



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



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



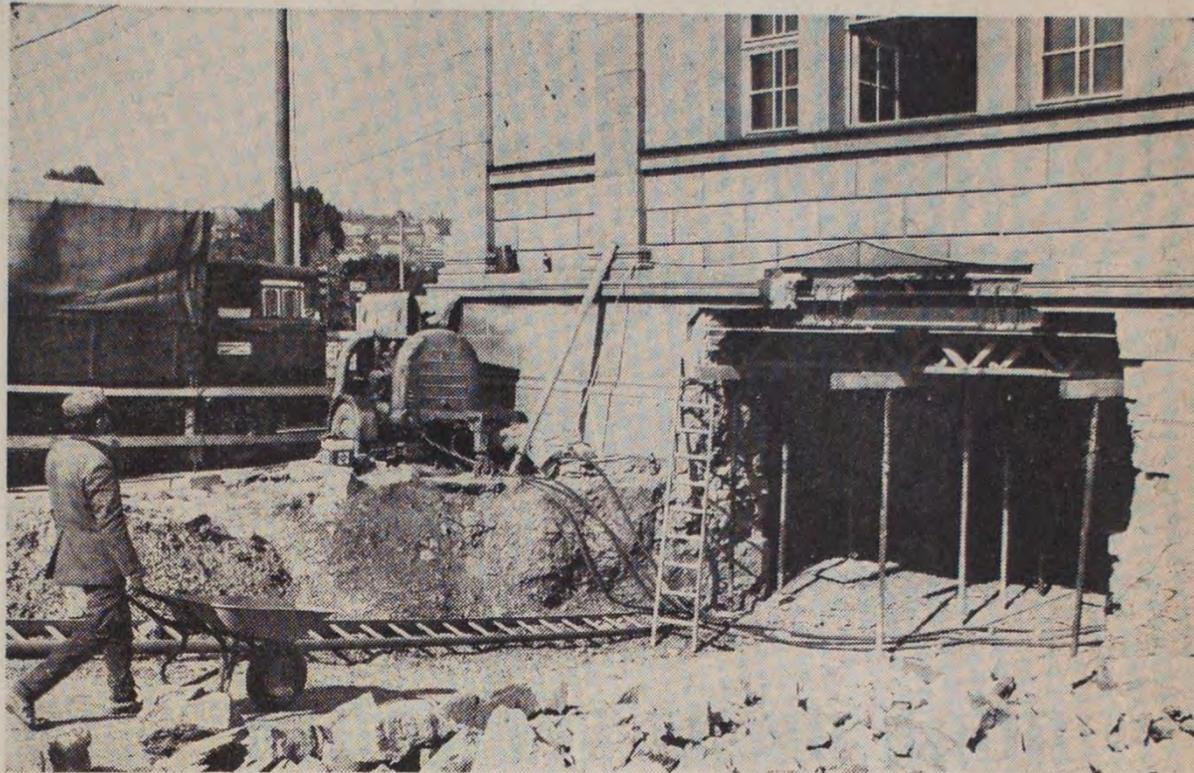
**um 1900: Staatsgalerie und Münze. SGS**

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



**um 1905: Hinterhof der Münze und Katharinenstift. HdG**

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



## Ein Loch in der Staatsgalerie – für Fußgänger

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

Foto: Feddersen

**Herbst 1972: Durchbohrung der Staatsgalerie**



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



## Stuttgarter im Leiden an der B 14

„AVS“ könnte eine selten benutzte Abkürzung für „Autoverkehrsstrom“ sein.

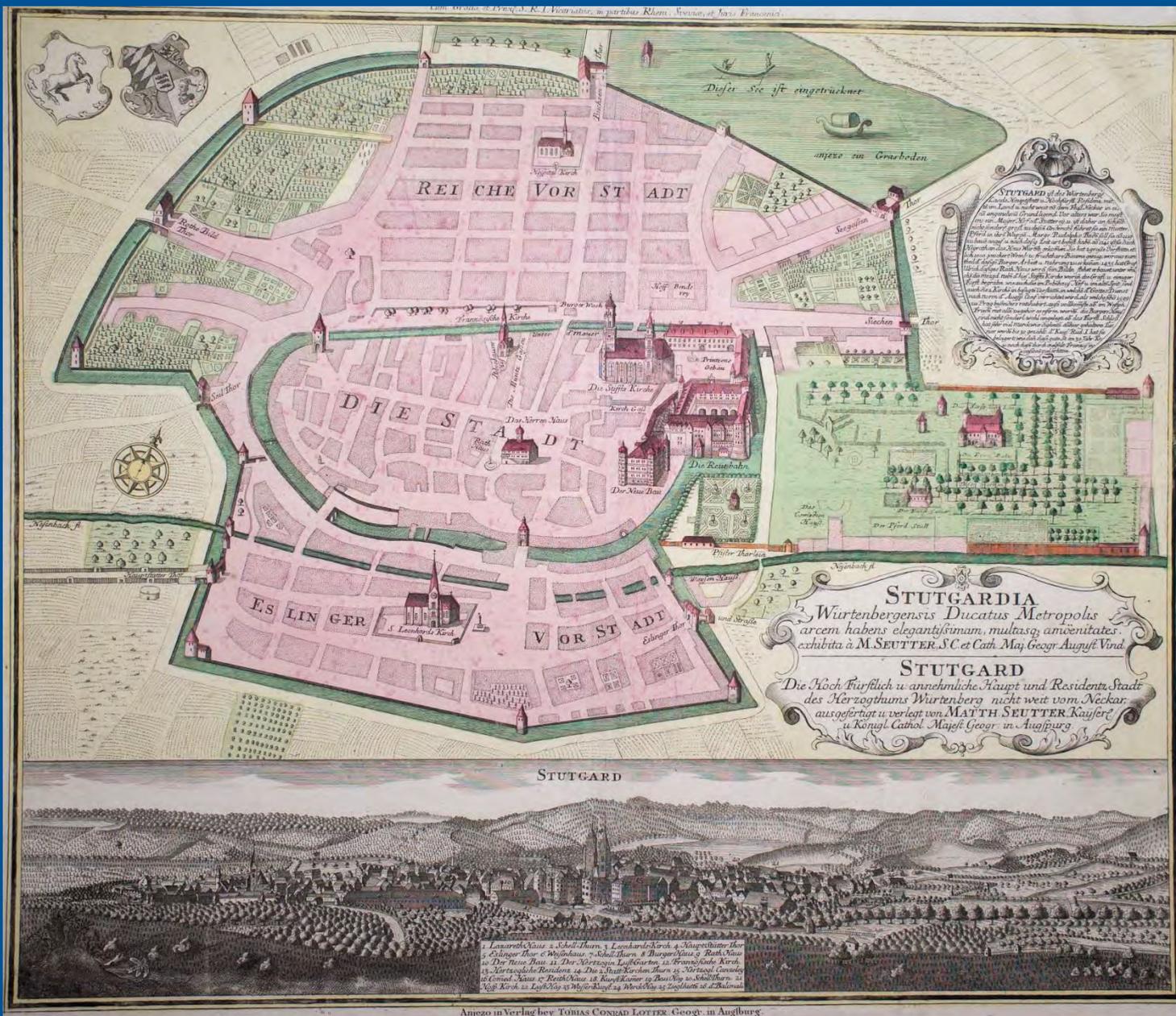
Depression selbst bei der Passantin.

# Stadtentwicklung

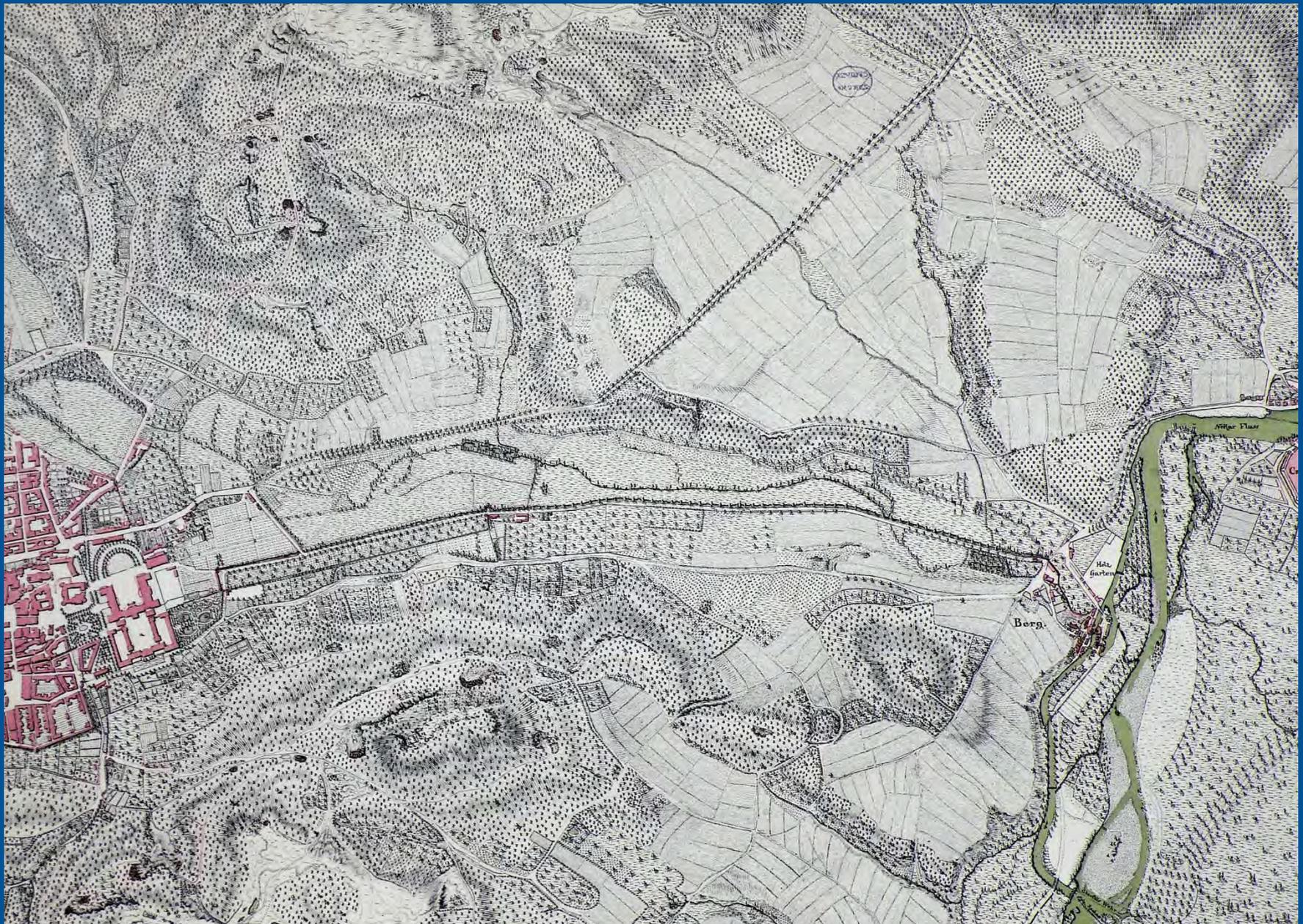
bis 1933

## Einwohnerzahlen

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



um 1755: „Stuttgart“, Matthias Seutter. SGS  
Der Stadtkern schließt nach NW mit dem Alten Schloss ab.

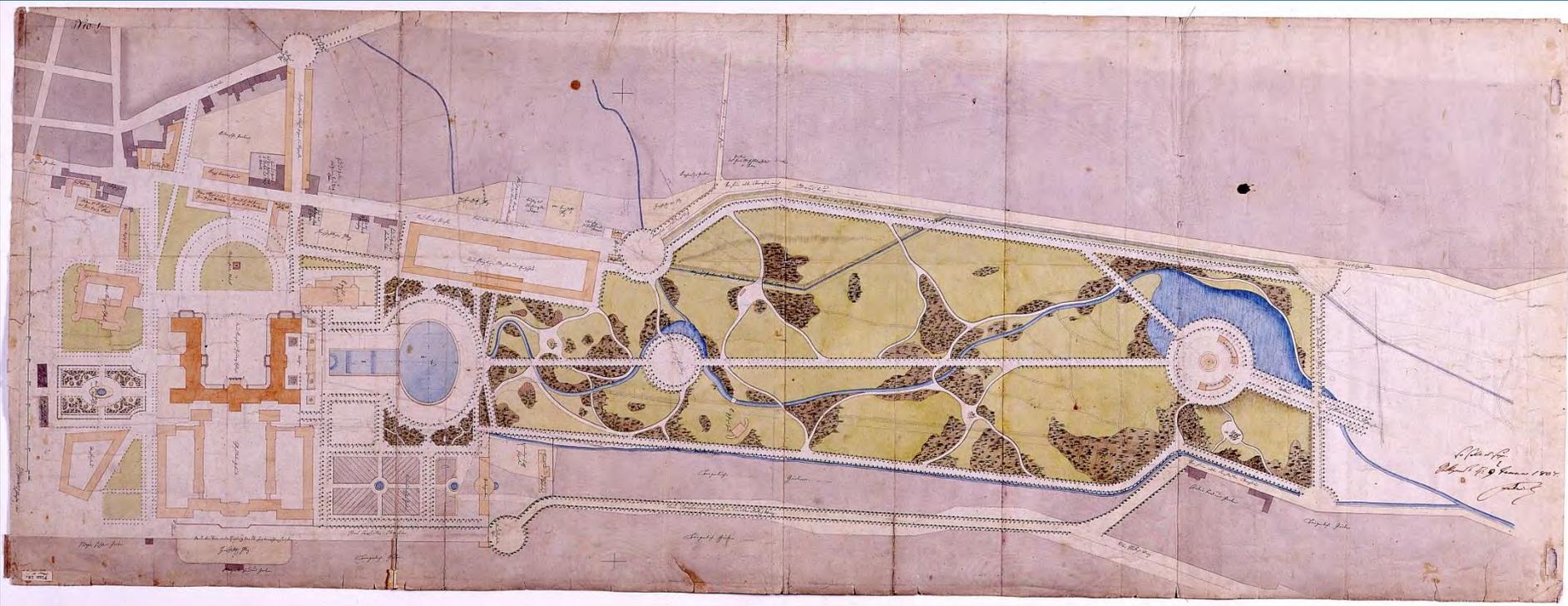


1788: „Plan der Gegend und Stadt Stuttgart“, C. F. Duttenhofer. WLB

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

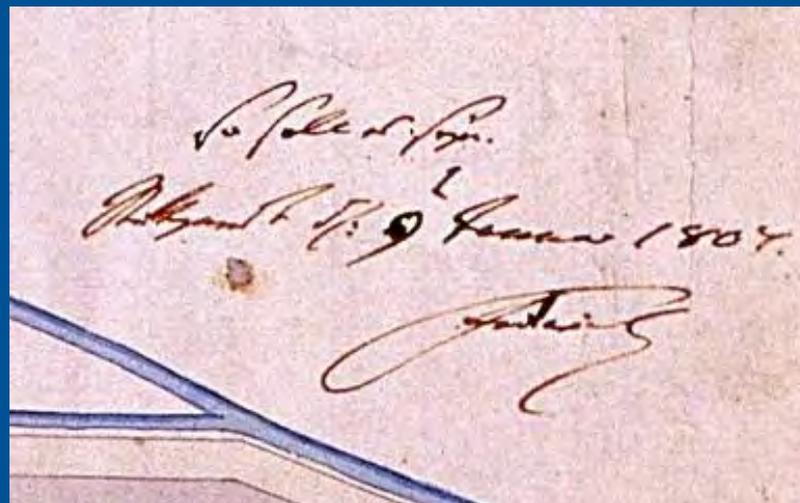


1794: „Grund Riss der ... Residenz Stadt Stuttgardt“, Chr. Fr. Roth. LuMu  
 Nordwestlich von Schloss und Carlsakademie herzogliche Gartenanlagen.

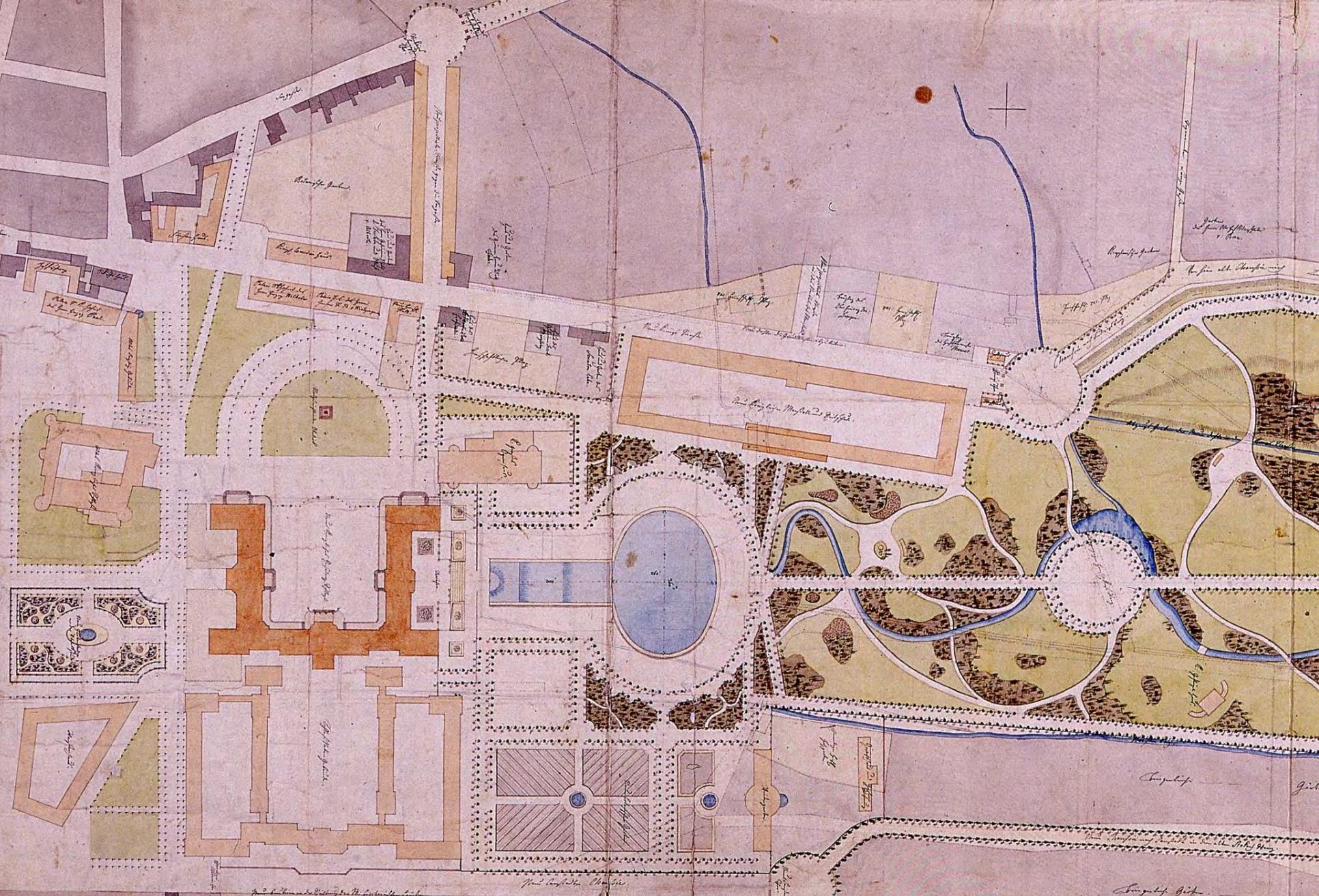


**1806: Schlossgartenplan, N. F. Thouret. LMW**

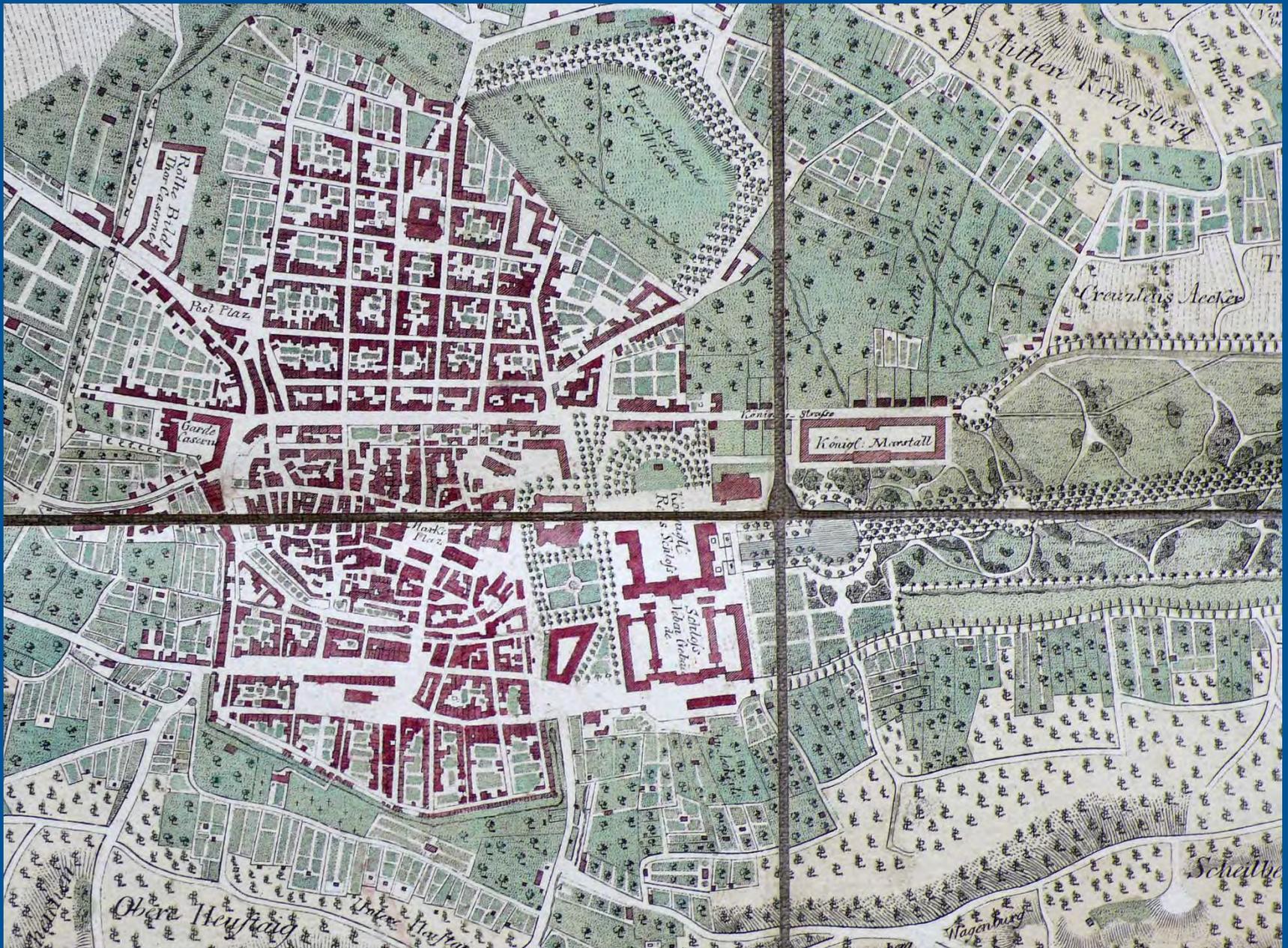
Friedrich von Württemberg, seit 1806 König von Napoleons Gnaden, beauftragt Hofarchitekt Thouret einen repräsentativen Park für die Öffentlichkeit zu planen.



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



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



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



**um 1890: Fr. Müller. SGS**

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



Der gleiche Blick 2017 mit dem Eckensee.



**1809: W. Nilson. SGS**

J. H. Dannecker's damals noch nicht vollendete, kolossale Nymphengruppe ist bereits angedeutet (Kopie heute vor Schloss Rosenstein) © Christian von Holst

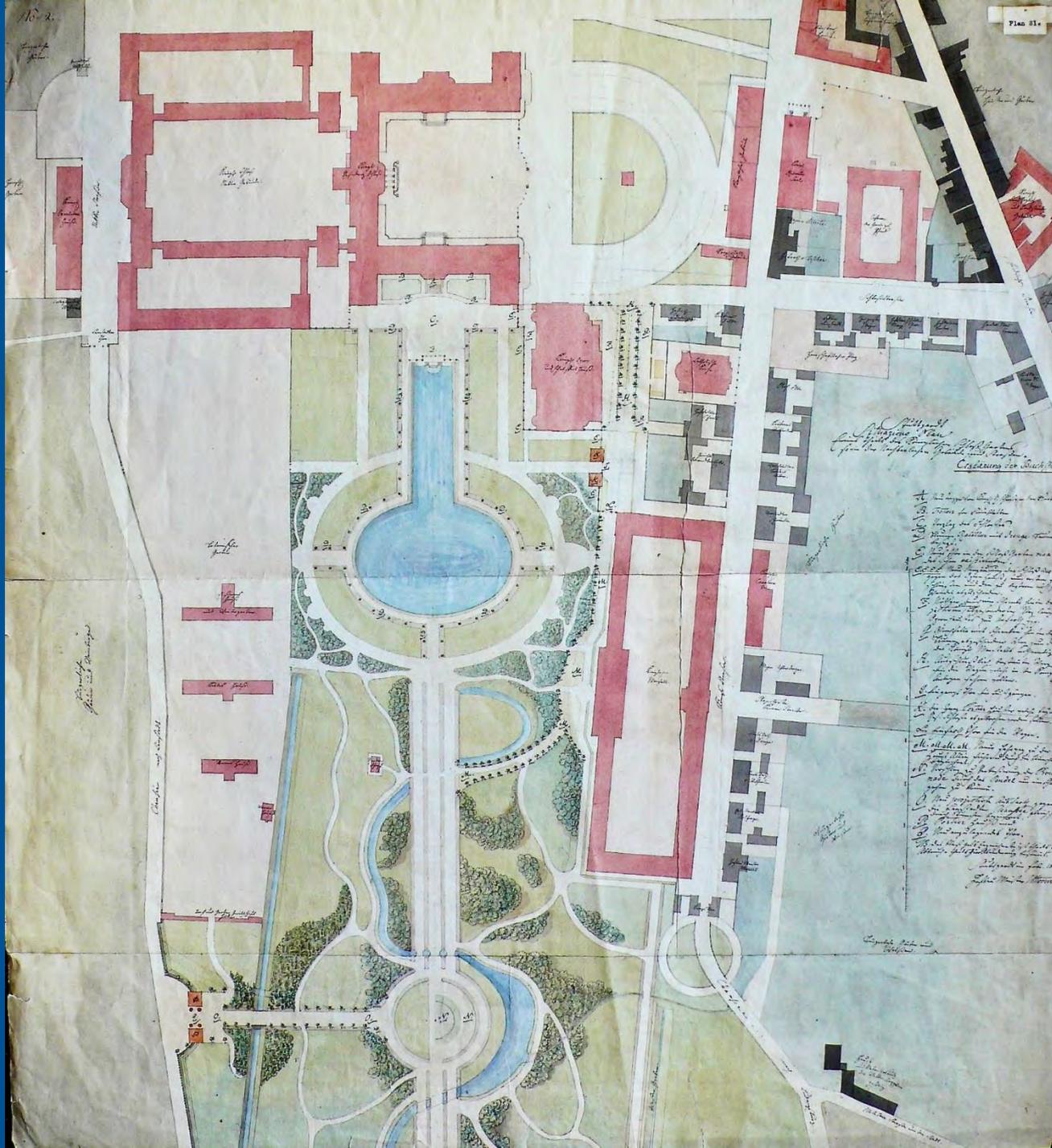


Der Eckensee von 1961 ohne Bezug zum Schloss, noch zu übrigen Bauten.



**um 1810: Cannstatter Tor, W. Nilson. SGS**

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

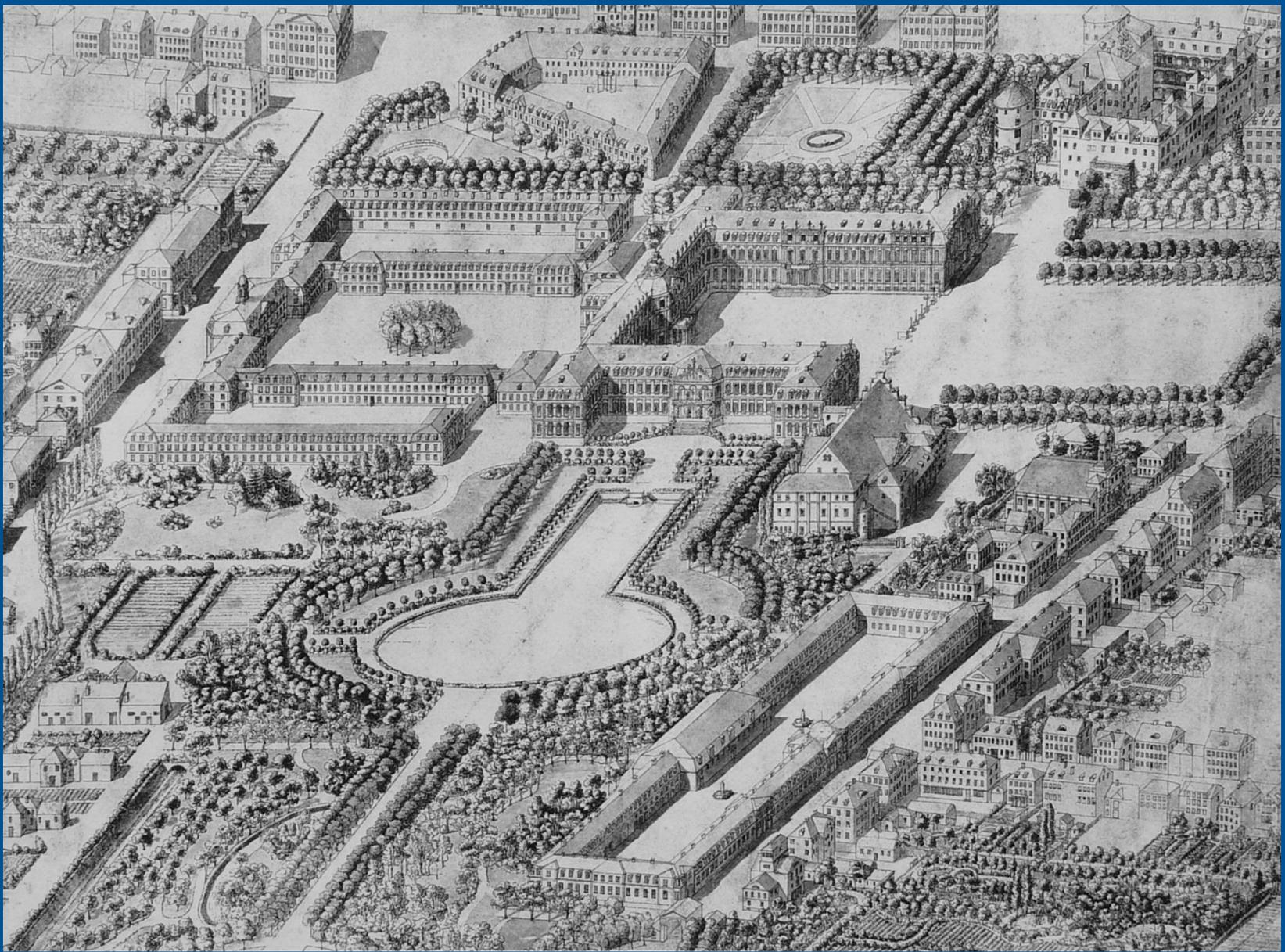


1817, Februar:  
 „Situations  
 Plan“ ...,  
 N. F. Thouret.  
 LMW

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

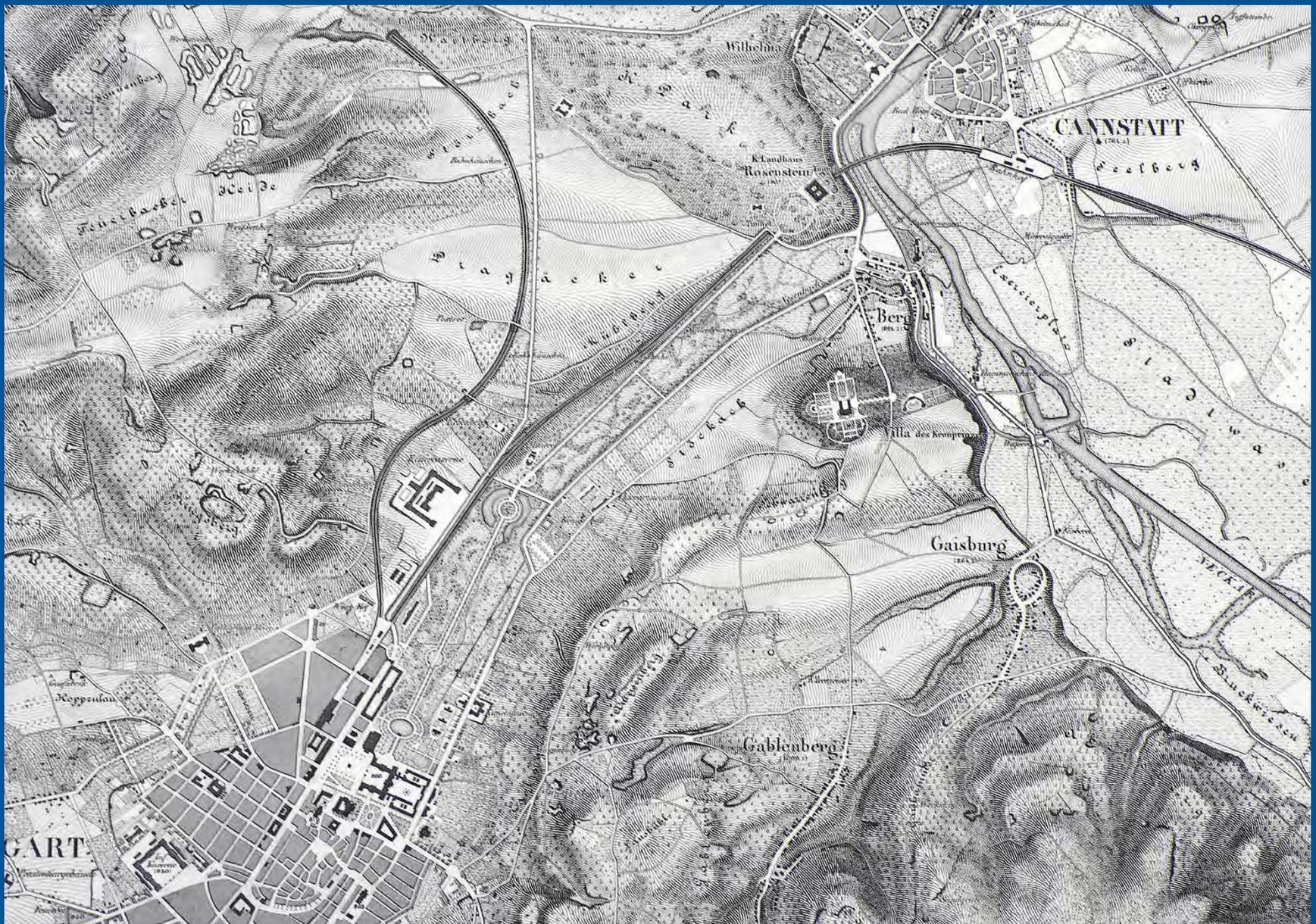
Rechts  
 der Marstall  
 mit neuen Bauten  
 an der Königstraße.

Bäume, Büsche  
 und Besitzer  
 sind aufgelistet.



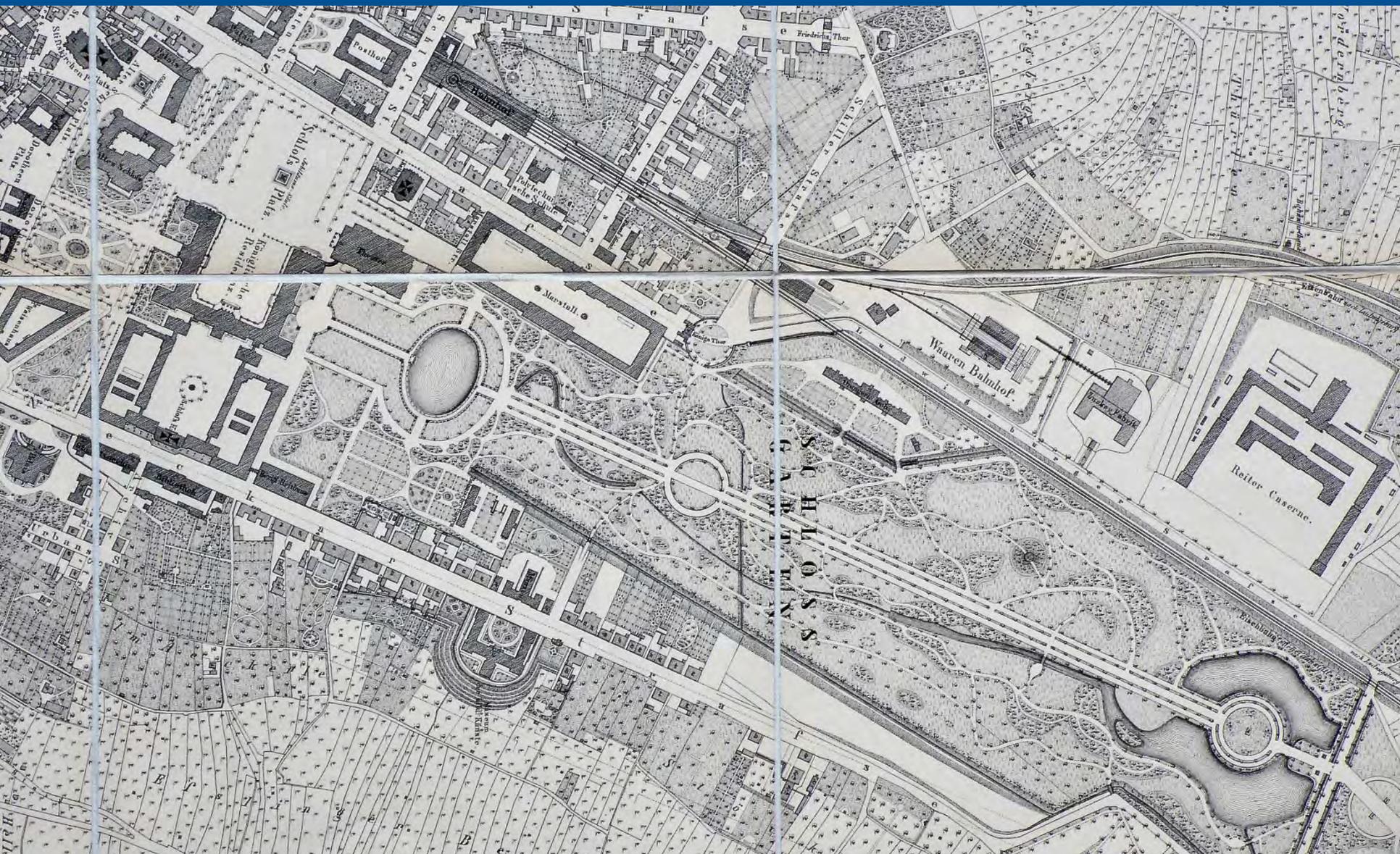
**um 1825-30: Schlossareal, N. Fr. Thouret. StadtAS**

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



**um 1850: Fr. Bohnert nach Topograph Bach. LuMu**

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

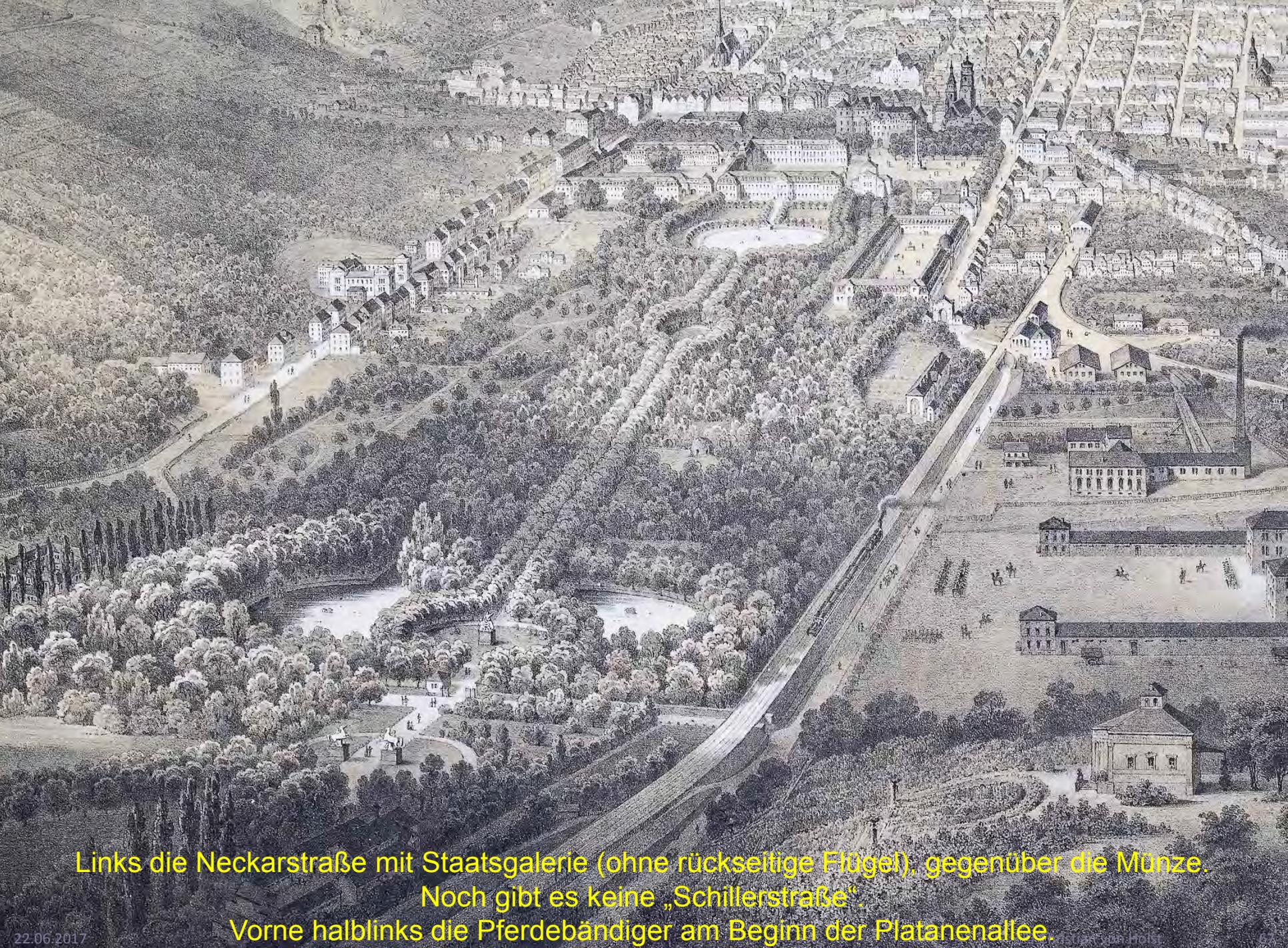


## 1855: Stadtplan. WLB

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



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



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



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



**um 1930: Stuttgart von Süden. LMZ-BW**

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



um 1930: Leonhardsviertel im Vordergrund. LMZ-BW

# 1933 – 1945

Ziele Stuttgarts  
als „Stadt der Auslandsdeutschen“

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

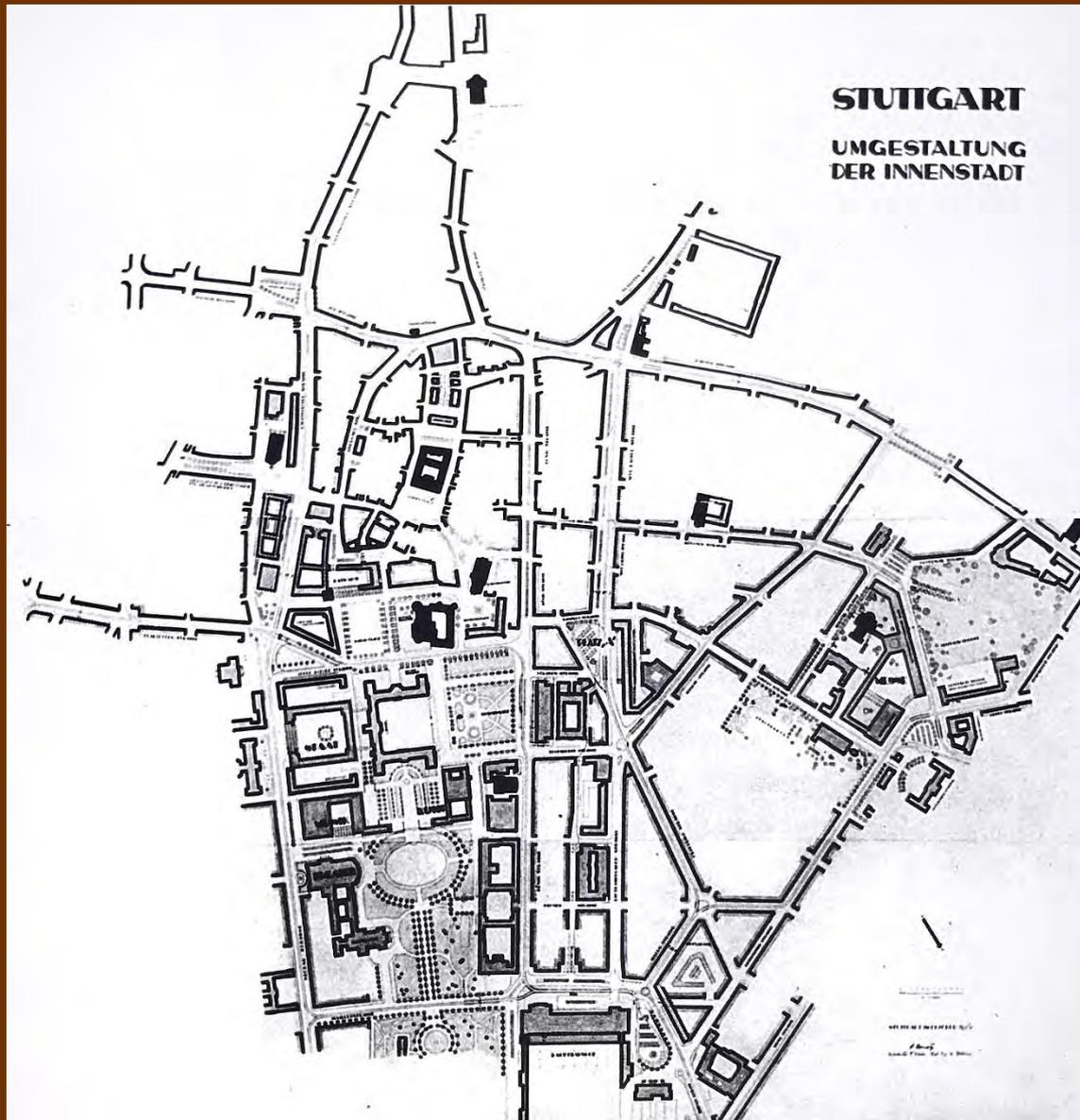


1933/34: Neckarstraße mit 1. Mai-Umzug. LMZ-BW



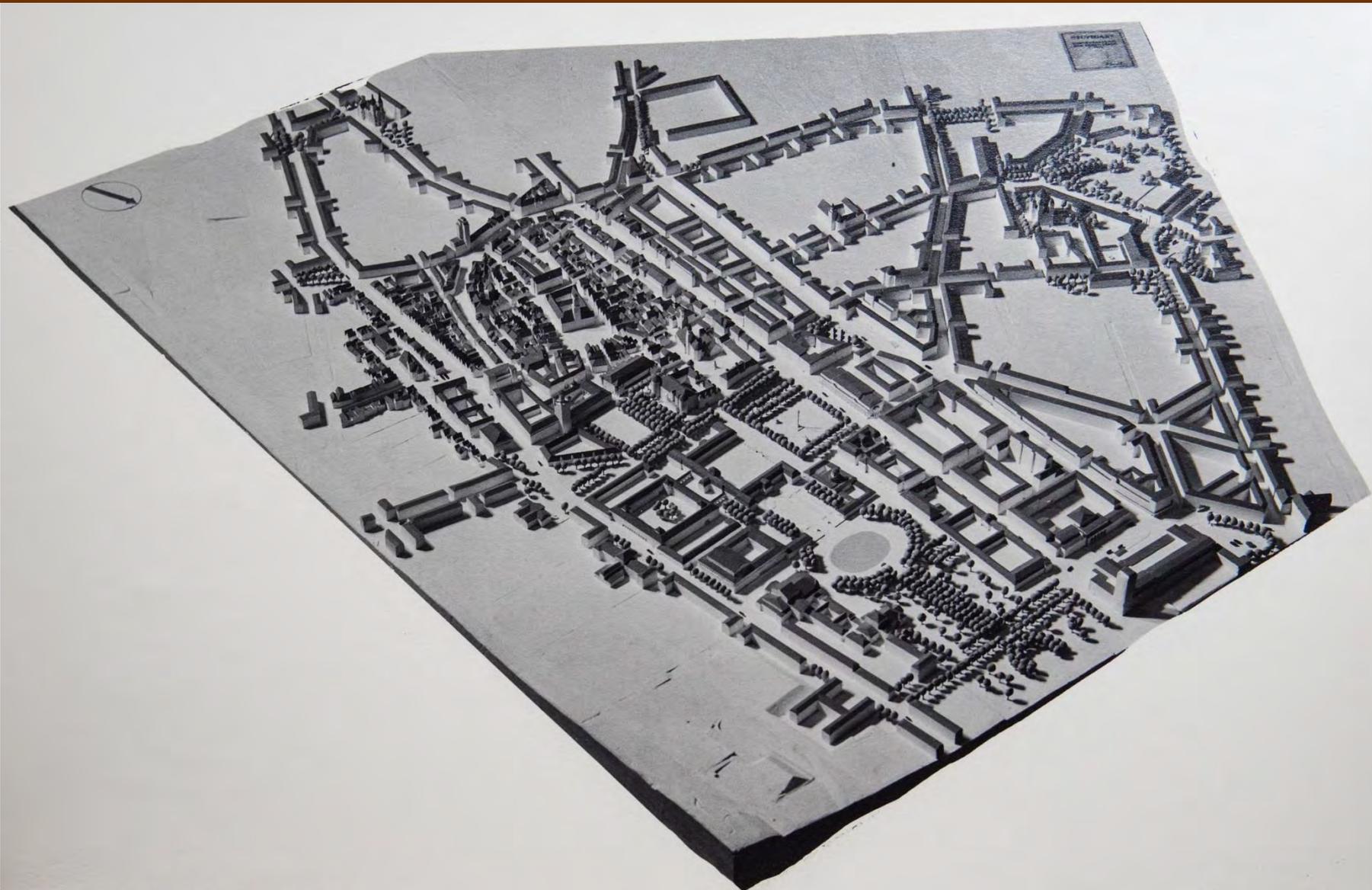
1938, 1. April:

Hitler  
und  
Gauleiter Murr  
vor dem Stadtmodell



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

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

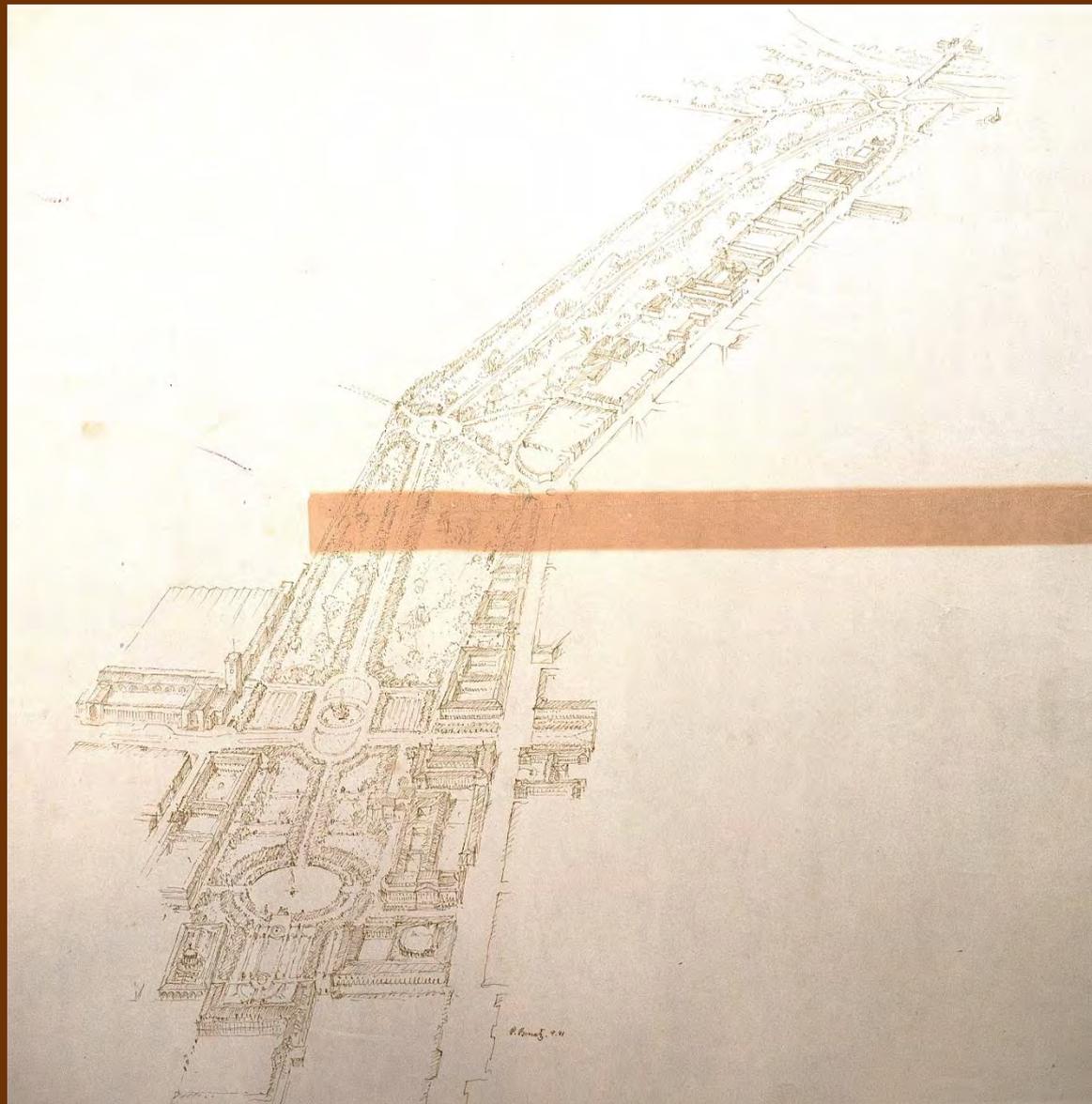


Vorschlag Bonatz

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



um 1939. LMZ-BW



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

StadtAS Bestand 9350 Nr. AS 651

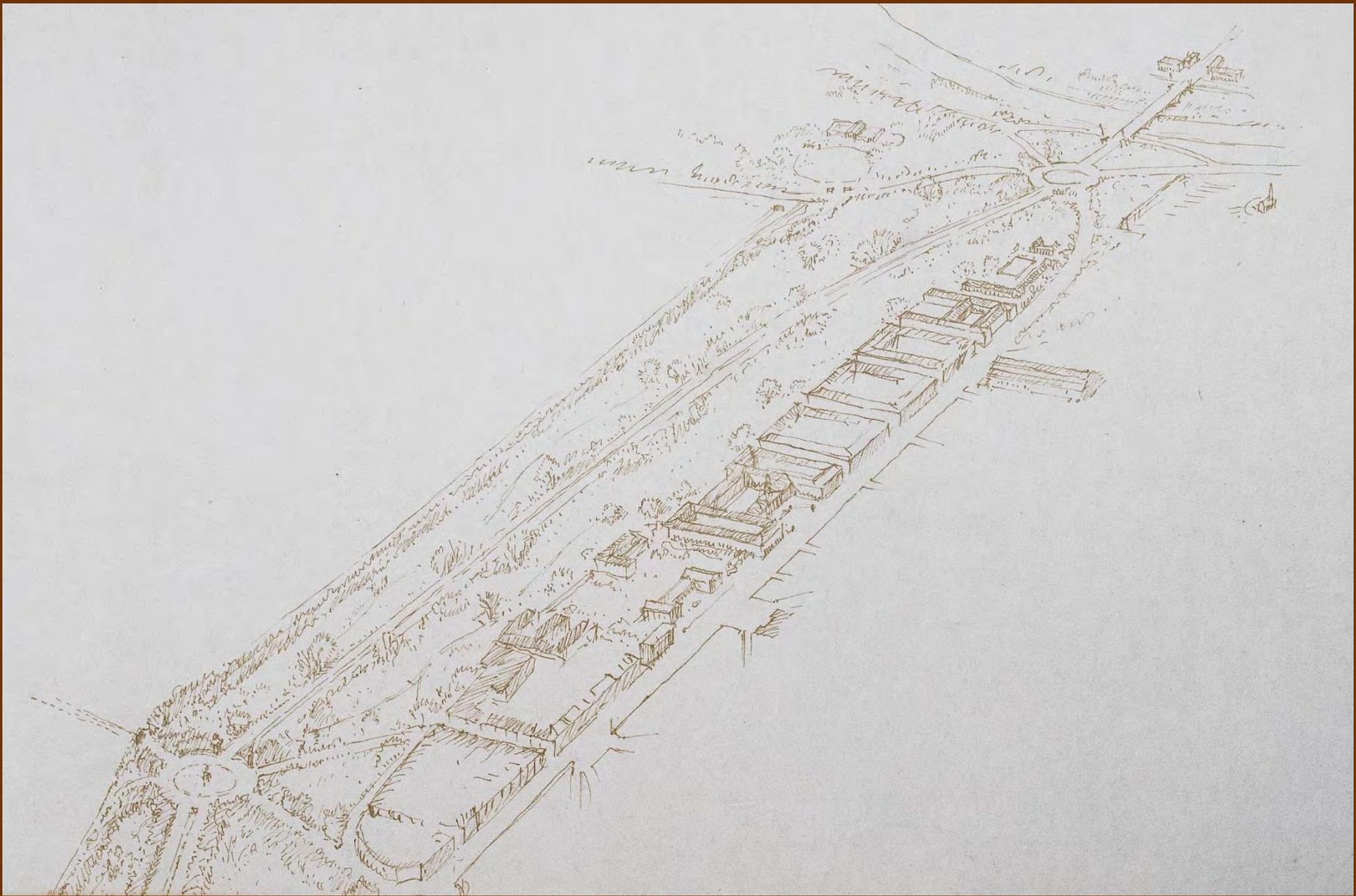
Mit einem mutigen Entschluss lässt sich hier eine Lösung von ausserordentlicher Schönheit schaffen.

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

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

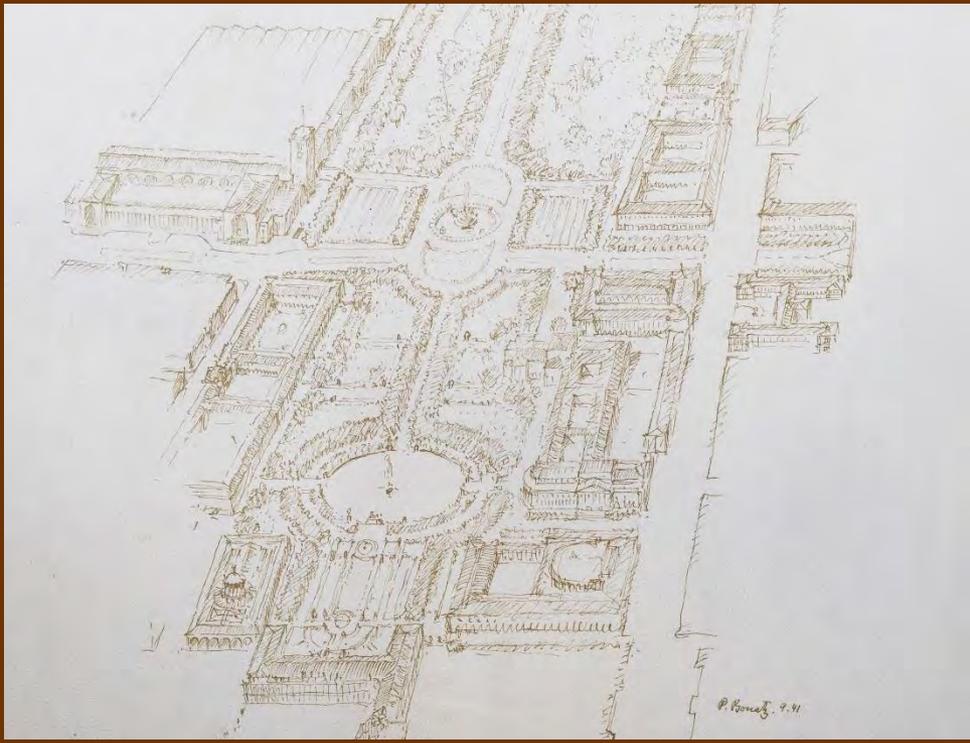
So wird eine gewisse Durchlüftung der Mitte unter gewissenhafter Schonung der Randbäume nur gut tun.

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



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

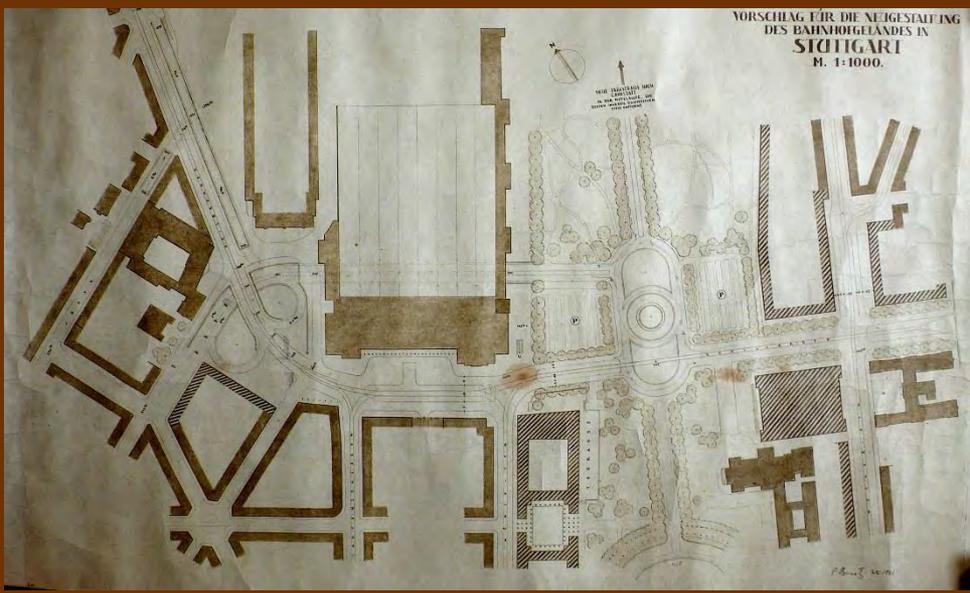
Während des Einmarschs deutscher Truppen in Russland, plant Bonatz wie andere die Neugestaltung Stuttgarts.



**1941, September:  
P. Bonatz' Plan,  
Detail.  
StadtAS**

Bestand 9350 Nr. AS 651

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



Bestand 9350 Nr. AS 650

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

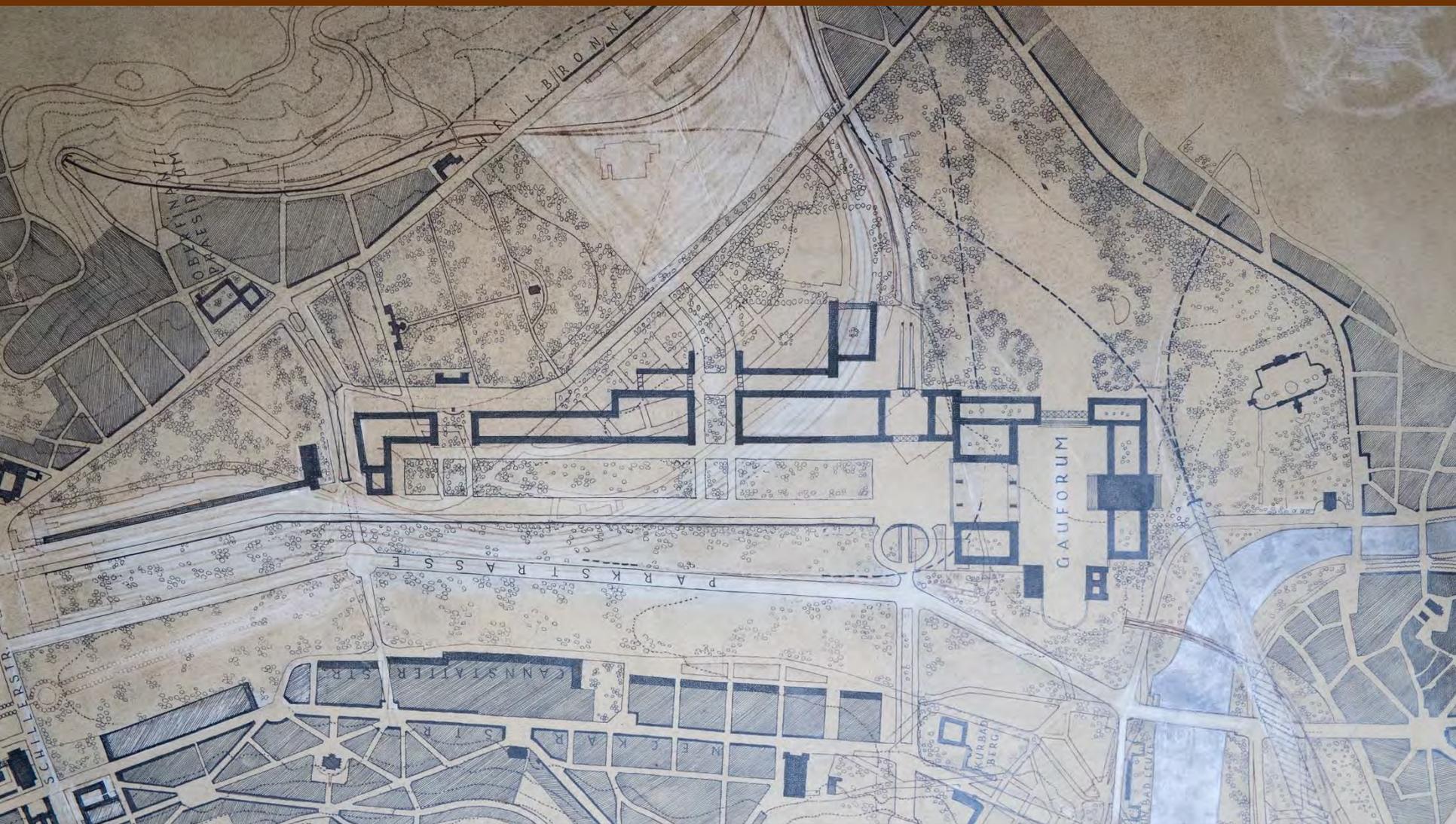
# GAUHAUPTSTADT STUTTGART



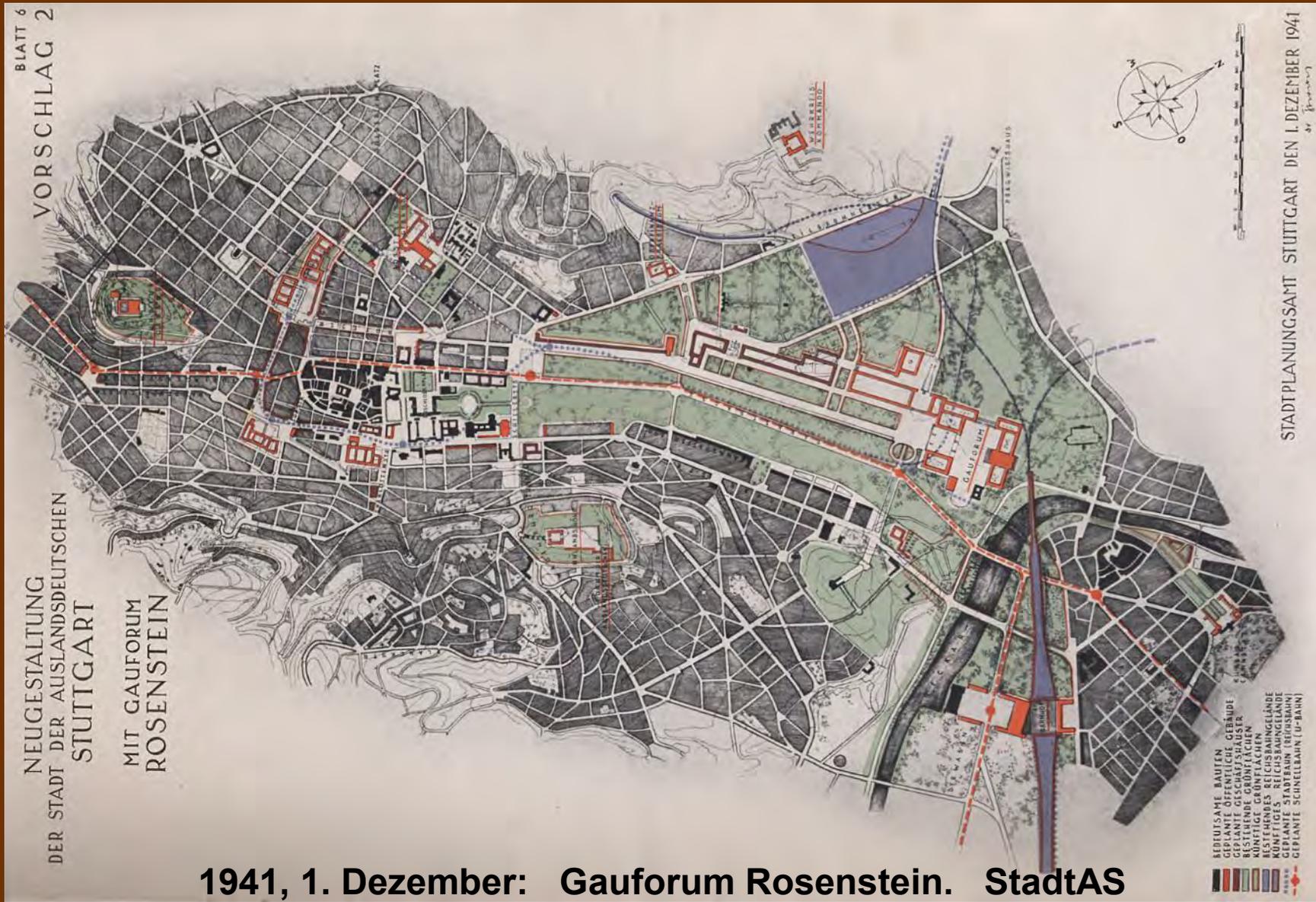
DIE STADT DER AUSLANDSDEUTSCHEN

NEUGESTALTUNG DER INNENSTADT  
MIT  
GAUFORUM  
ROSENSTEIN

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



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



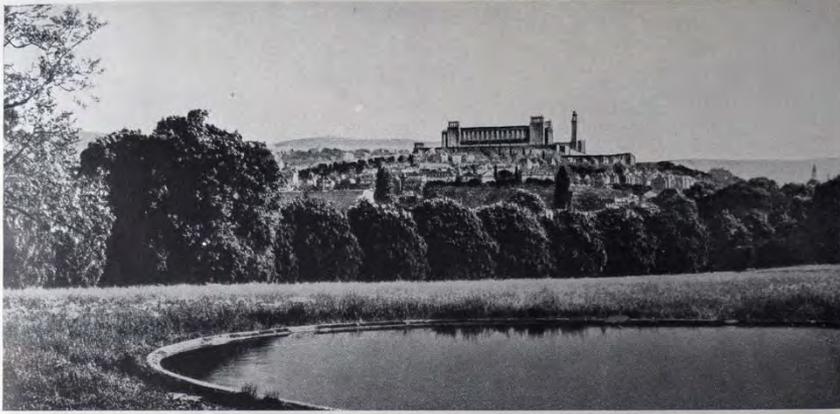
**1941, 1. Dezember: Gauforum Rosenstein. StadtAS**

Bonatz hat als Obergutachter die Ideen zu den Gauforen zu bewerten.  
 Das kolossale Projekt Rosenstein lehnt er ab – wohl auch wegen des Abrisses seines Bahnhofs  
 und dessen Verlegung nach Cannstatt.

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



BLICK VOM SCHLOSS ROSENSTEIN



BLICK VOM TAGBLATT-TURM



### c.) Die Uhlandshöhe.

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

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

# ZAS

Zentralstelle für den Aufbau der Stadt Stuttgart

## Abbruch – Wiederaufbau – Primat Verkehrsplanung 1945 ff.

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

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

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

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

Verkehrsplanung und Nachkriegsarchitektur zerstören viel Erhaltenswertes.



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

Guter Zustand der  
Parkanlagen,  
Behelfsbauten  
im Bereich der  
Carlsakademie,

Tennisplätze  
an der Stelle des  
heutigen  
Landtags.



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



## Anfang 50er Jahre: Stuttgarts Mitte. LMZ-BW

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

Parkanlagen, Planie, Charlottenplatz, Neckarstraße noch intakt.



**1953:**  
**Obere Anlagen**  
**weitgehend erhalten.**  
**LMZ-BW**  
Foto: Albrecht Brugger

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



**1958. LMZ-BW** Foto: Albrecht Brugger



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

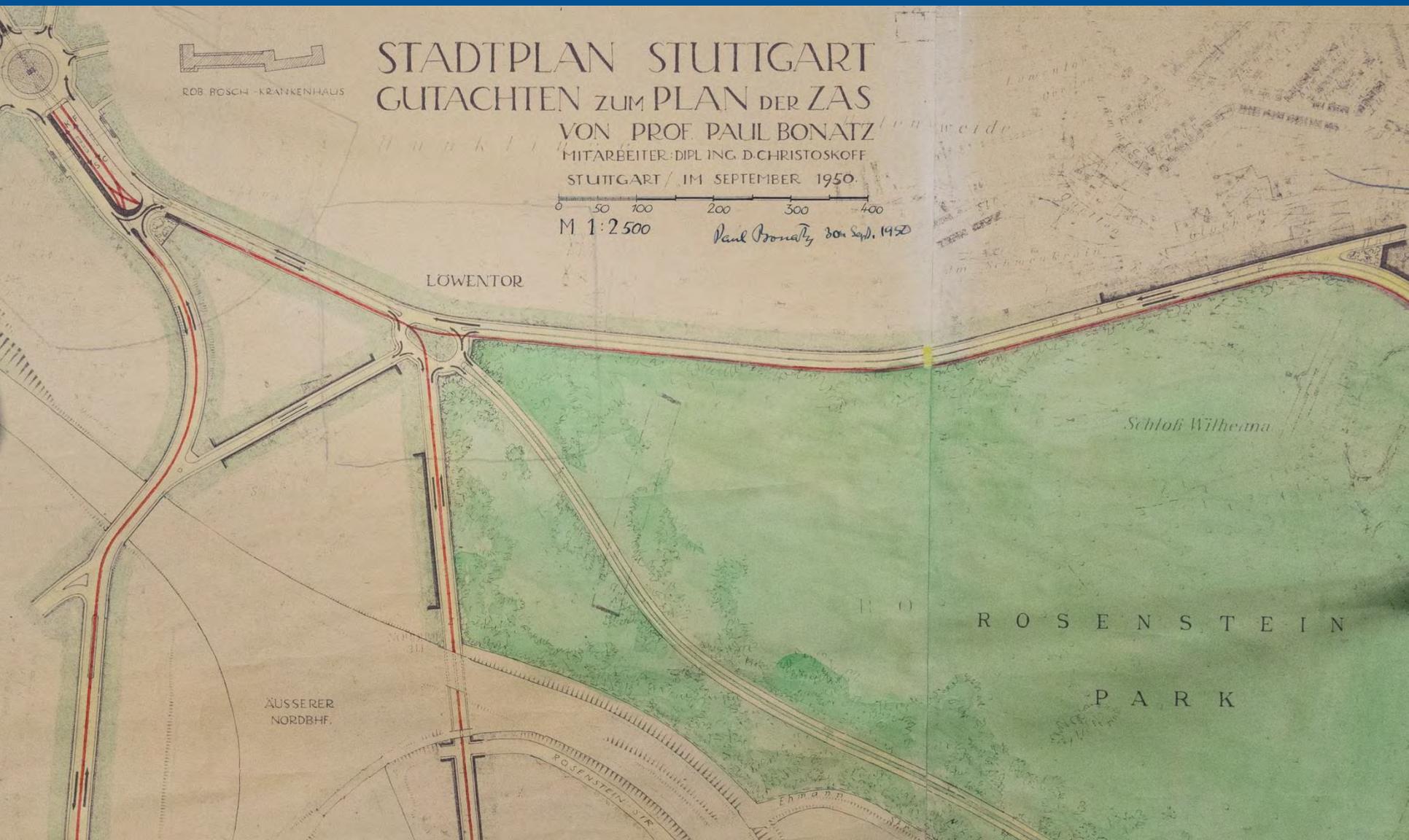
**Warum werden diese seit 1806/07 bestehenden und für die Achsen der Stadt so wesentlichen Teile des Schlossgartens 1961 einem Eckensee geopfert ?**



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

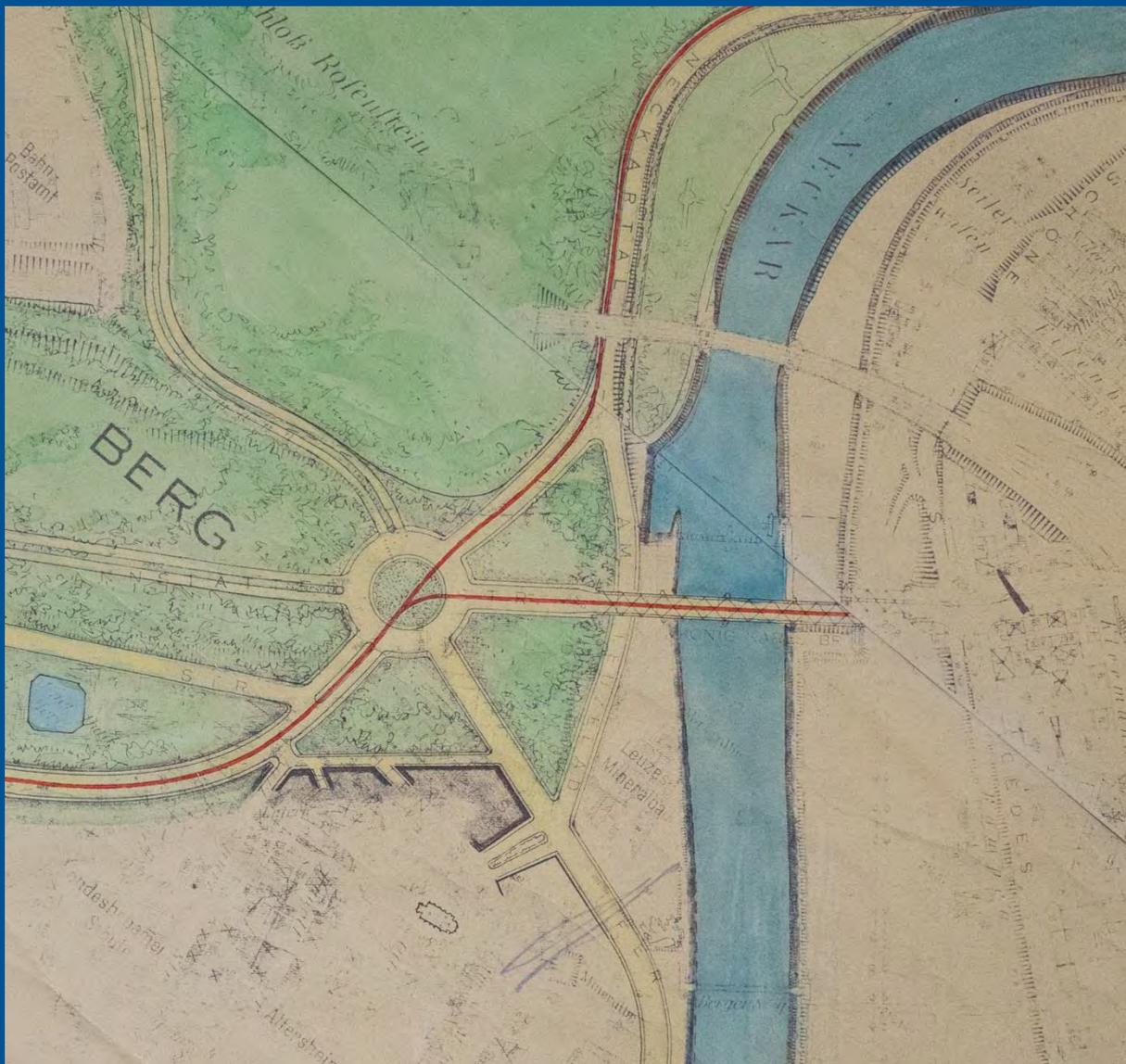


**1905: Anlagensee von Nordwesten. HdG**  
Blick vom Park auf den Ovalsee und die Gartenfront des Neuen Schlosses.



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

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



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

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



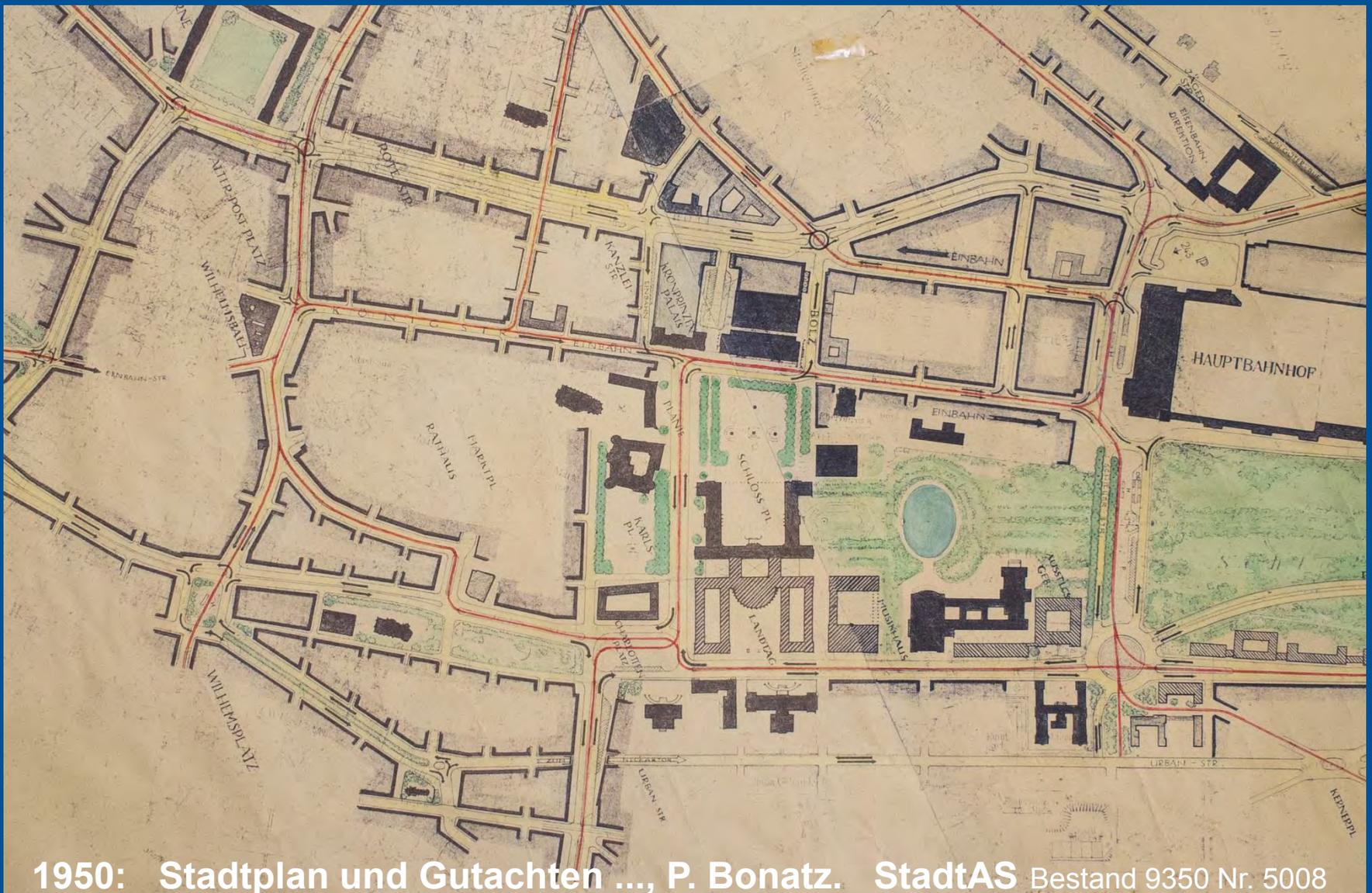
Kernpunkte des städtebaulichen Vorschlags von Professor Bonatz für den Wiederaufbau von Stuttgart ist ein 2,5 km langer „Parkway“, der das Zentrum der Stadt führt. Er bildet die schönste Einfahrtmöglichkeit und vermittelt den Eindruck, Stuttgart sei eine Parkstadt, 250 m von diesem Ort. Die Parkstraße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

## Neuartige städtebauliche Gesichtspunkte

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

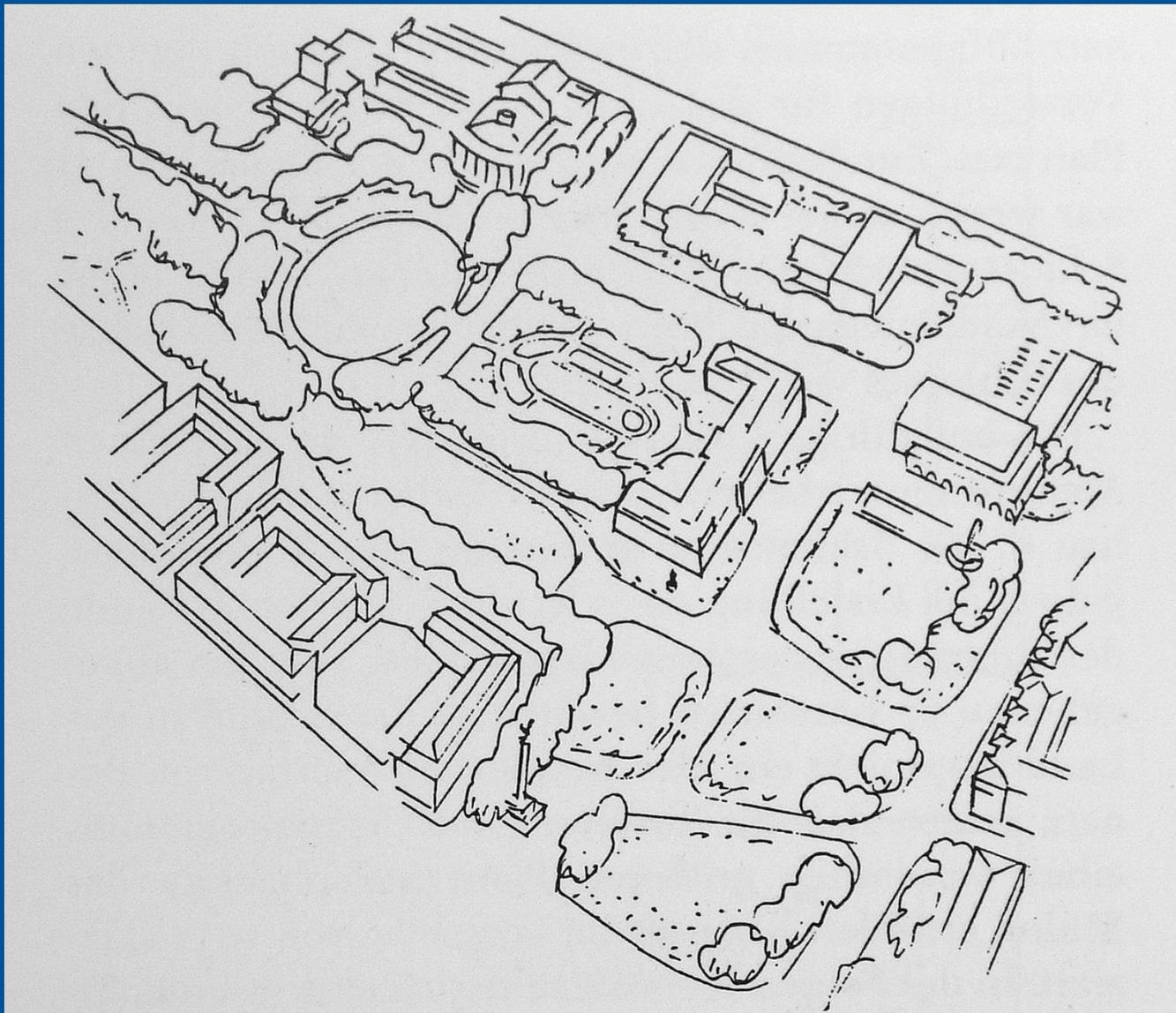
*Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Bonatz für den Wiederaufbau der Stadt Stuttgart*

**Bonatz' Vision für den Schlossgarten.**



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

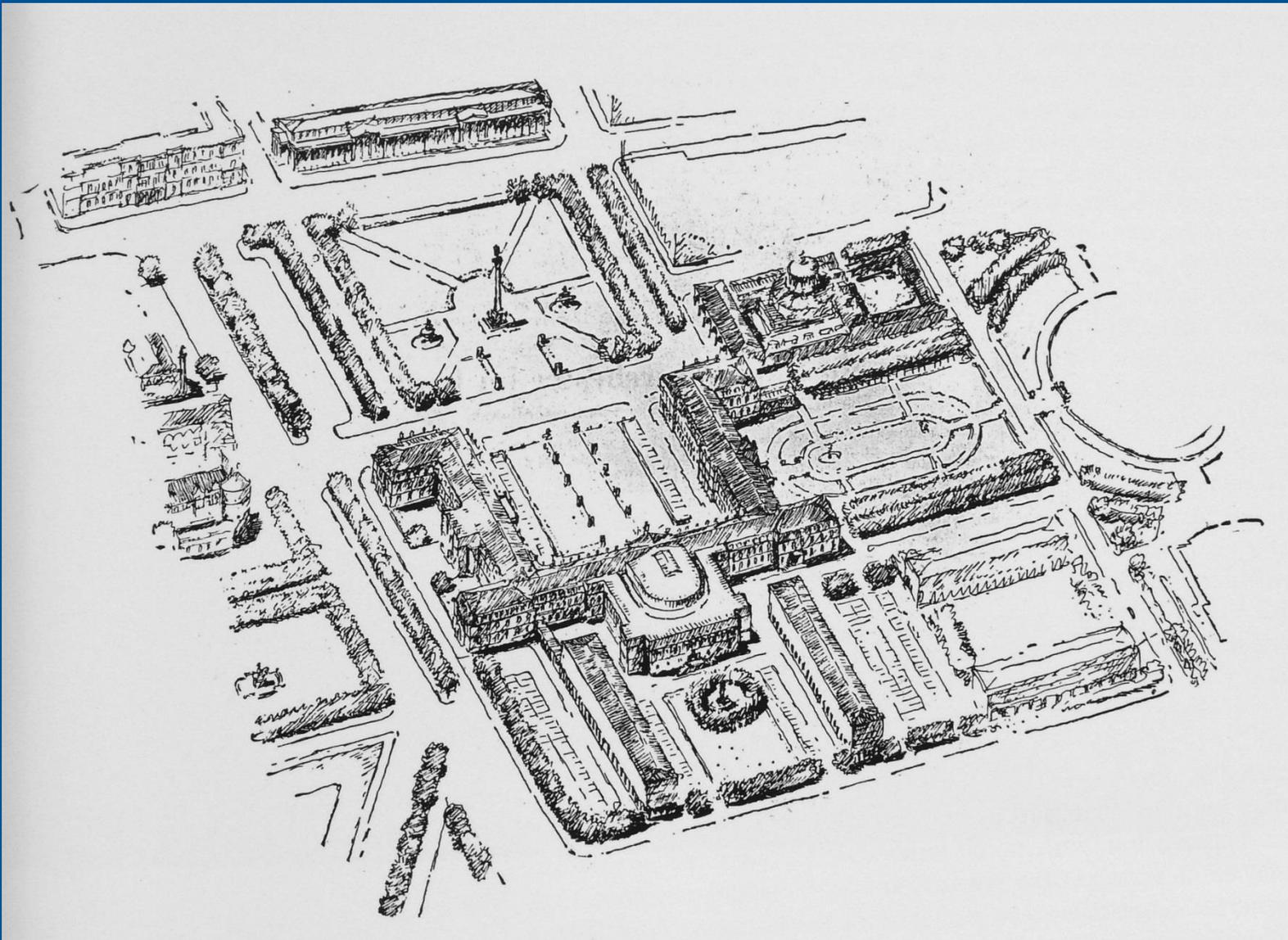
Bonatz belässt in diesem Plandetail vom Altbestand der Neckarstraße nur das Staatstheater.  
Statt Carlsakademie: Landtag, statt Reithaus: Musikhaus, statt Münze und Katharinenstift:  
Ausstellungsgebäude. Anders als 1941 mündet sein „Parkway“ nicht in der Mitte der Parkachse,  
sondern bei der Staatsgalerie.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



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

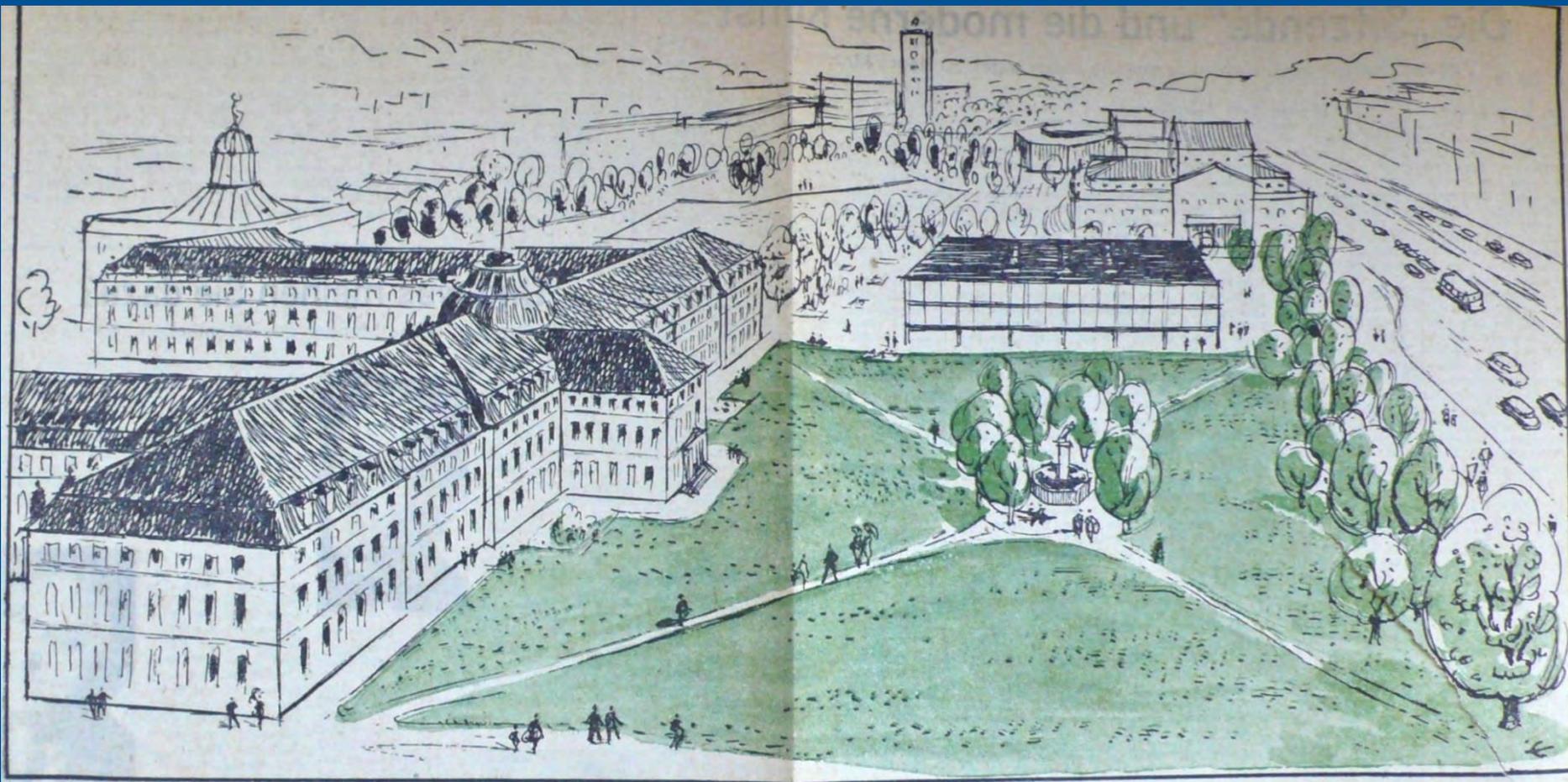
## 1952: Vorschlag für die Neugestaltung des Schlossplatzes, Richard Döcker

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



## 1954-55: Landtagswettbewerb, Paul Bonatz

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



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

Zeichnung: Eck

Einmal im Jahr  
ein Württemberger Nachmittag

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

## Eine neue Anlage im Herzen Stuttgarts

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

Konfirmanden stiften  
für die Diaspora

Nach einer langjährigen Sitte spend  
die Konfirmanden aus den überwiege  
evangelischen Gemeinden Württembe  
am Tag ihrer Einsegnung einen Geldbet  
an die Diaspora

**1961: Abbruch der Carlsakademie und Akademiegarten begrüßt. StZ**

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

Die B 14 erscheint autobahnähnlich als Ort von Geschwindigkeit.

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

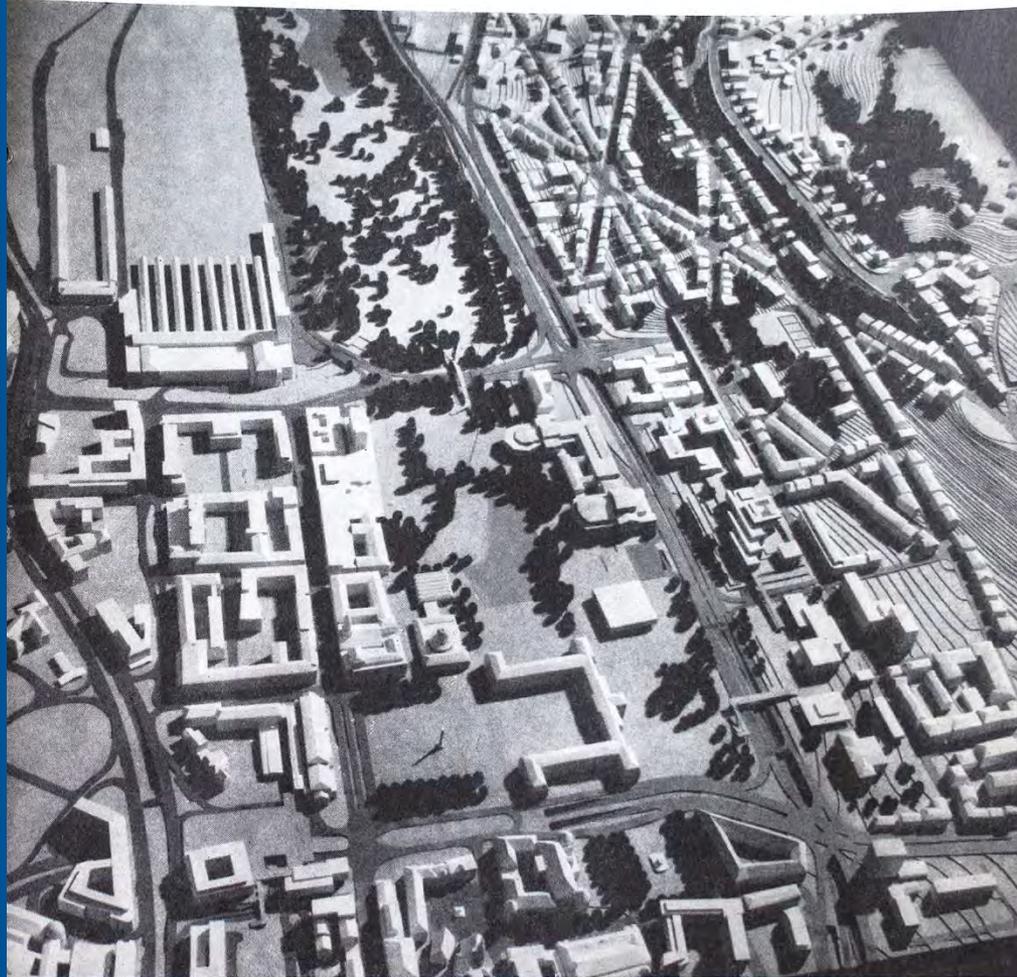
## Im Zentrum von Stuttgart

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

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

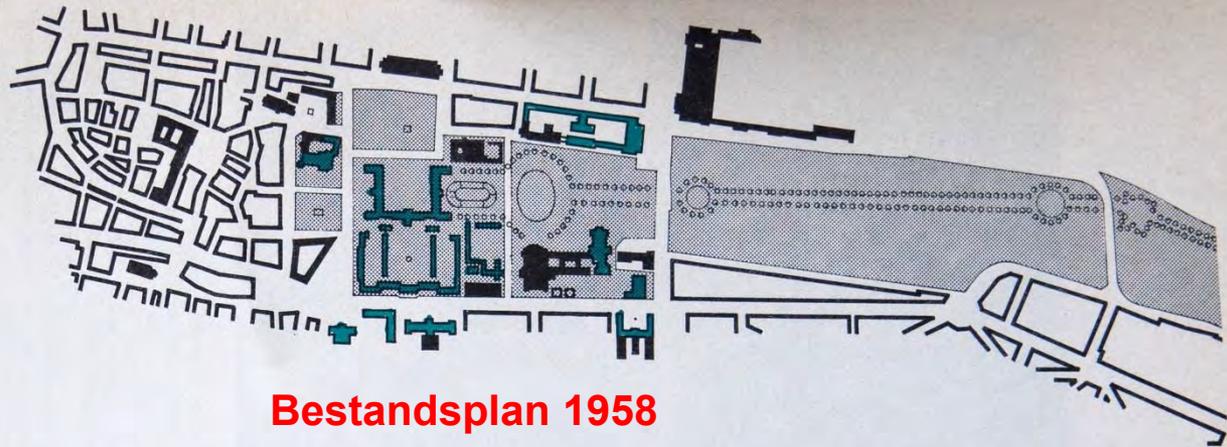
*Über die Pflege des Bestandes hinaus ist es notwendig, die städtlichen Bereiche der stürmischen Entwicklung des Gemeinwesens zur Großstadt anzupassen und sie lebendig zu erhalten. Von diesen Bemühungen soll hier berichtet werden.*

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



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

**Offizielle  
Bekanntgabe der  
neuen  
Innenstadtstruktur.**



**Bestandsplan 1958**

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

• 402 • Stadtbauwelt 1965 Heft 6

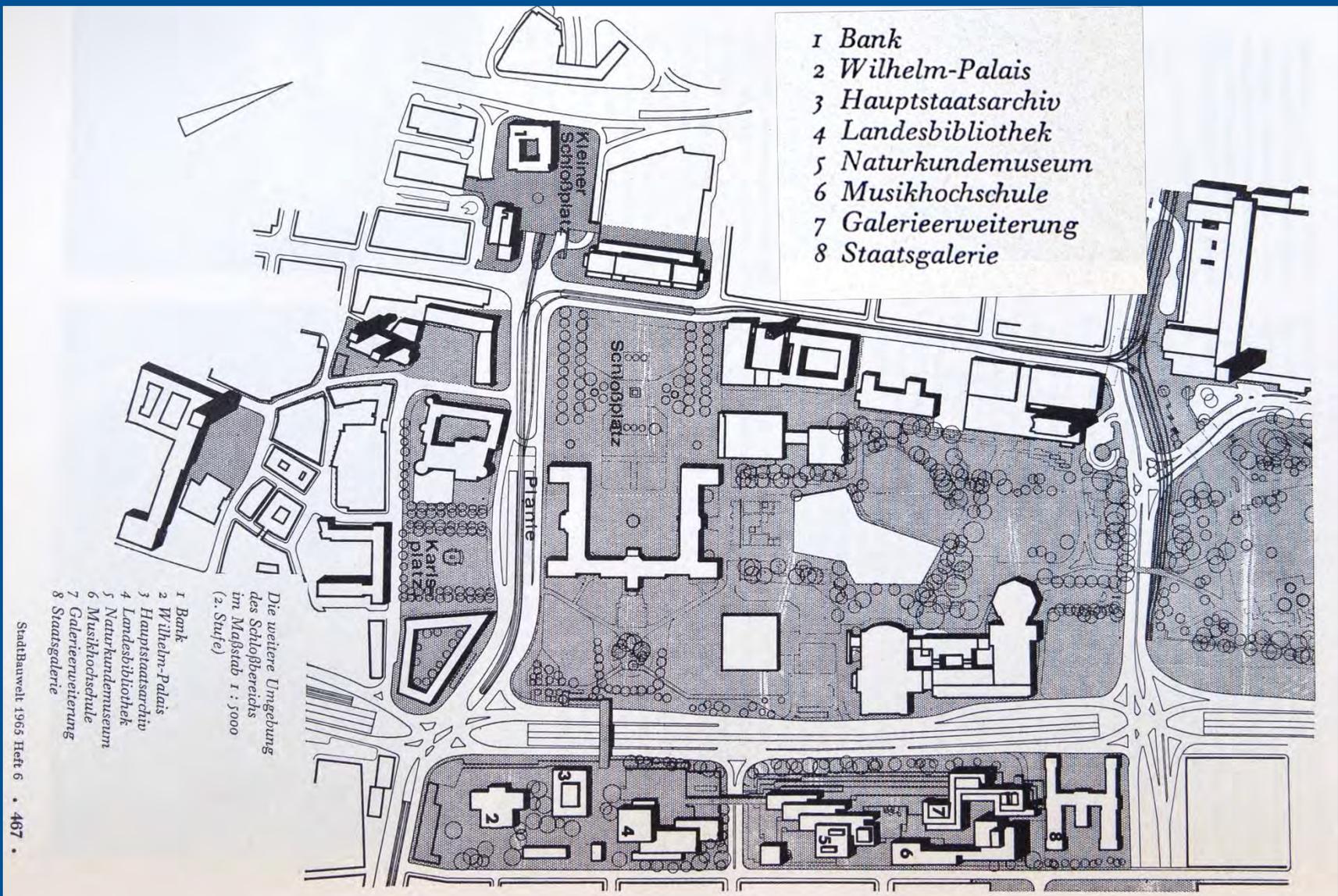
Generalverkehrsplan von 1963  
im Maßstab 1 : 10 000

**Generalverkehrsplan 1963**



**StadtBauwelt 1965**

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



## StadtBauwelt 1965

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

Zur Stellungnahme des Landesdenkmalamtes

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

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

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

Fragen - Antworten

- Verkehrslösung Konrad-Adenauer-Straße ?

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

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

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

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

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

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

**1974: Wettbewerb Erweiterung Landtag und Staatsgalerie. SGS**

**1977: gleichlautend: Wettbewerb Erweiterung Staatsgalerie ...**

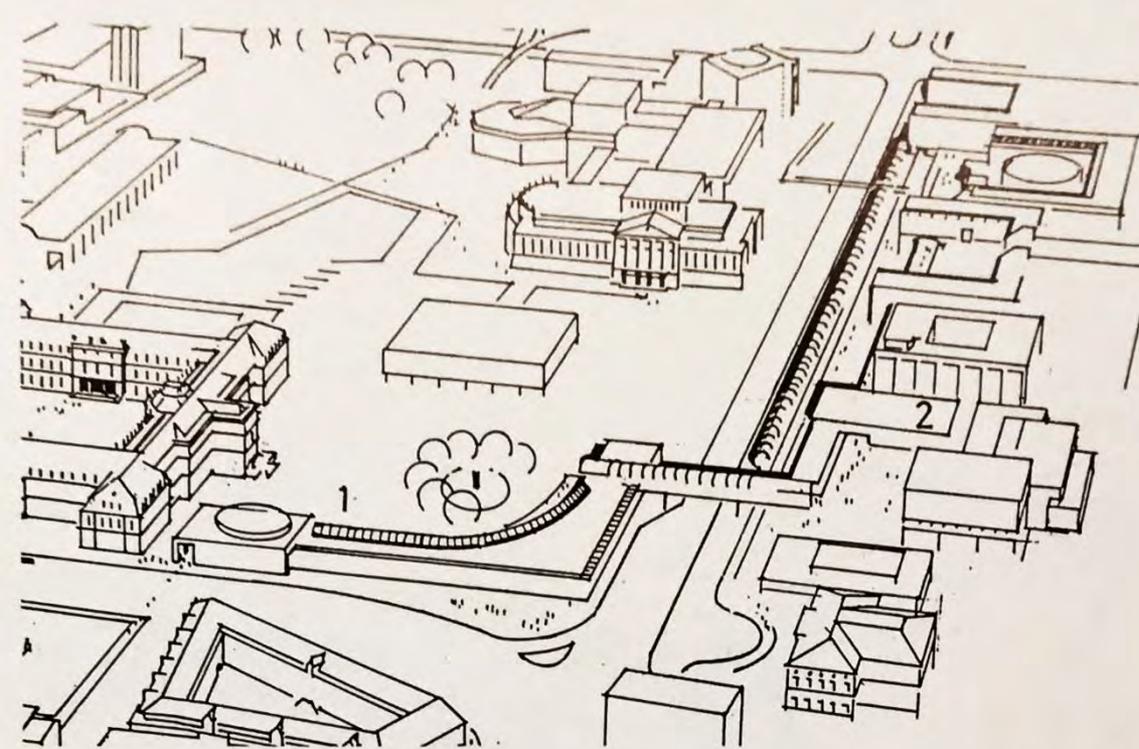
**Nur 2 bzw. 5 Jahre nach Durchbohrung der Alten Staatsgalerie wird der „Wegfall einer Fahrspur“ und Verbreiterung ihres Vorfelds gefordert. Das kommt einem Eingeständnis eines städtebaulichen Irrtums gleich. Dennoch hat sich seit 43 bzw. 40 Jahren in dieser Sache nichts getan.**



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

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

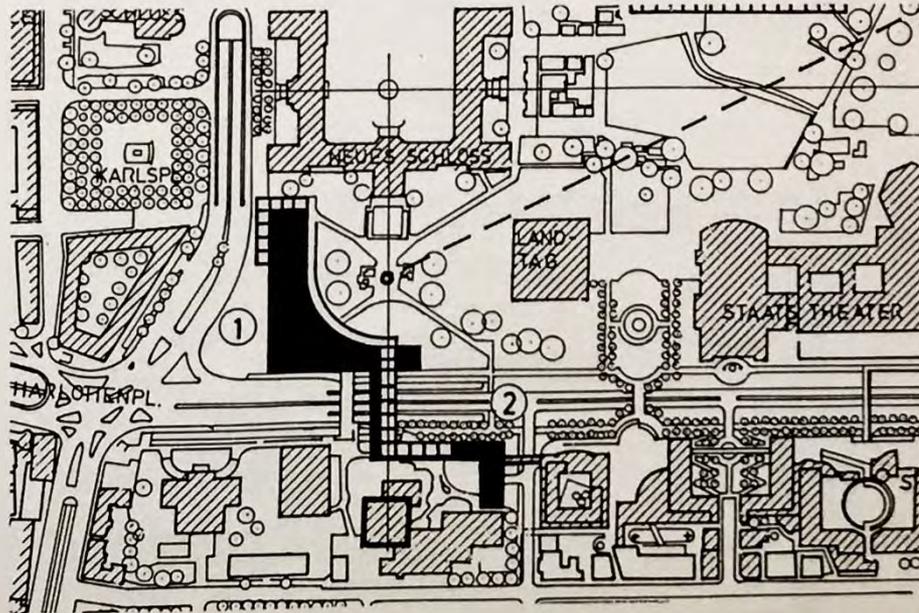
Werner, 1979 35jähriger Architekturhistoriker an der Uni Stuttgart (mit großer Zukunft), fordert für das Jahr 2000, was auch nach 38 Jahren noch unverändert aktuell ist.

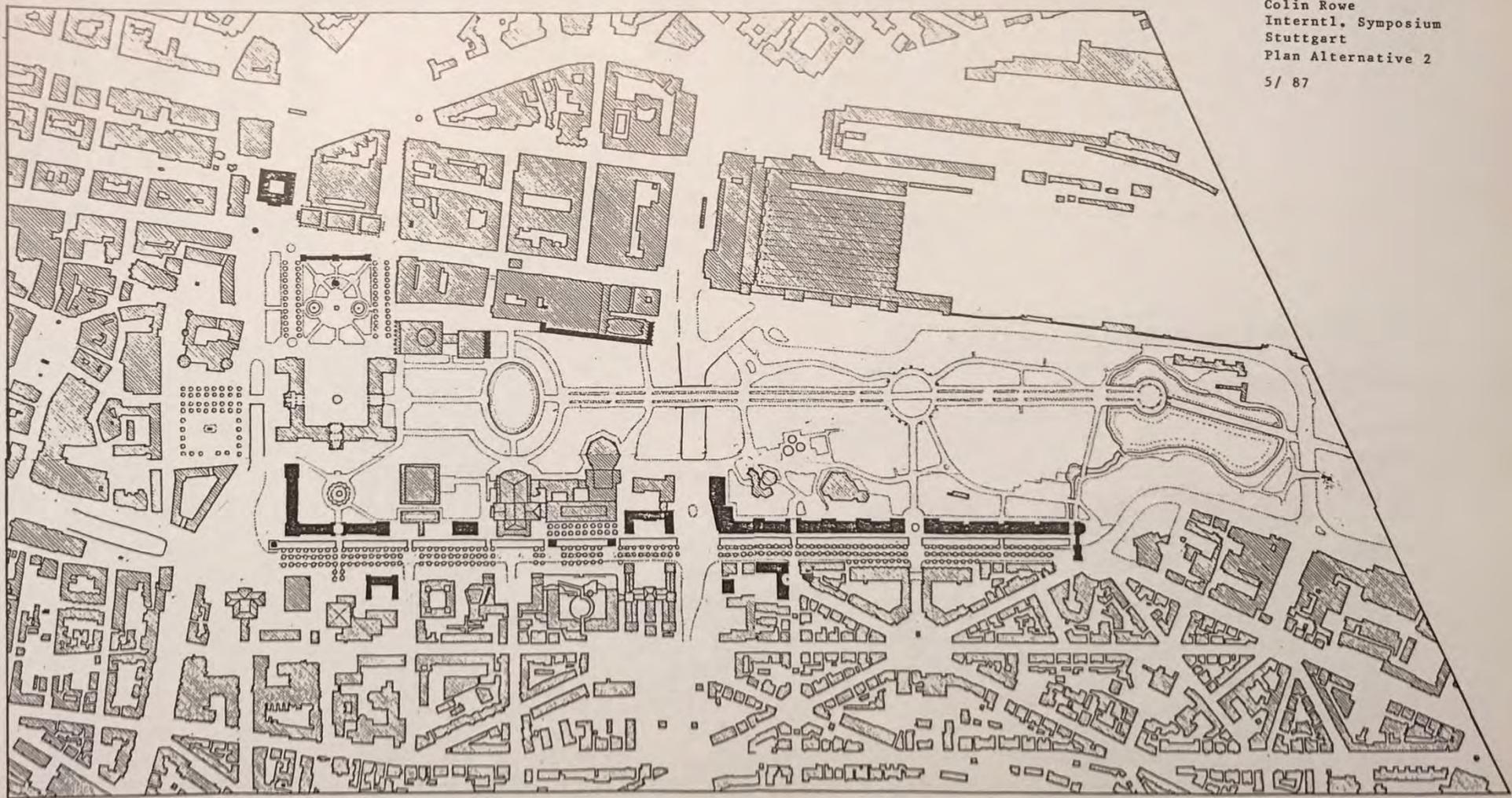


**1987, 14. Oktober:  
Internationales Symposium ...  
SGS**

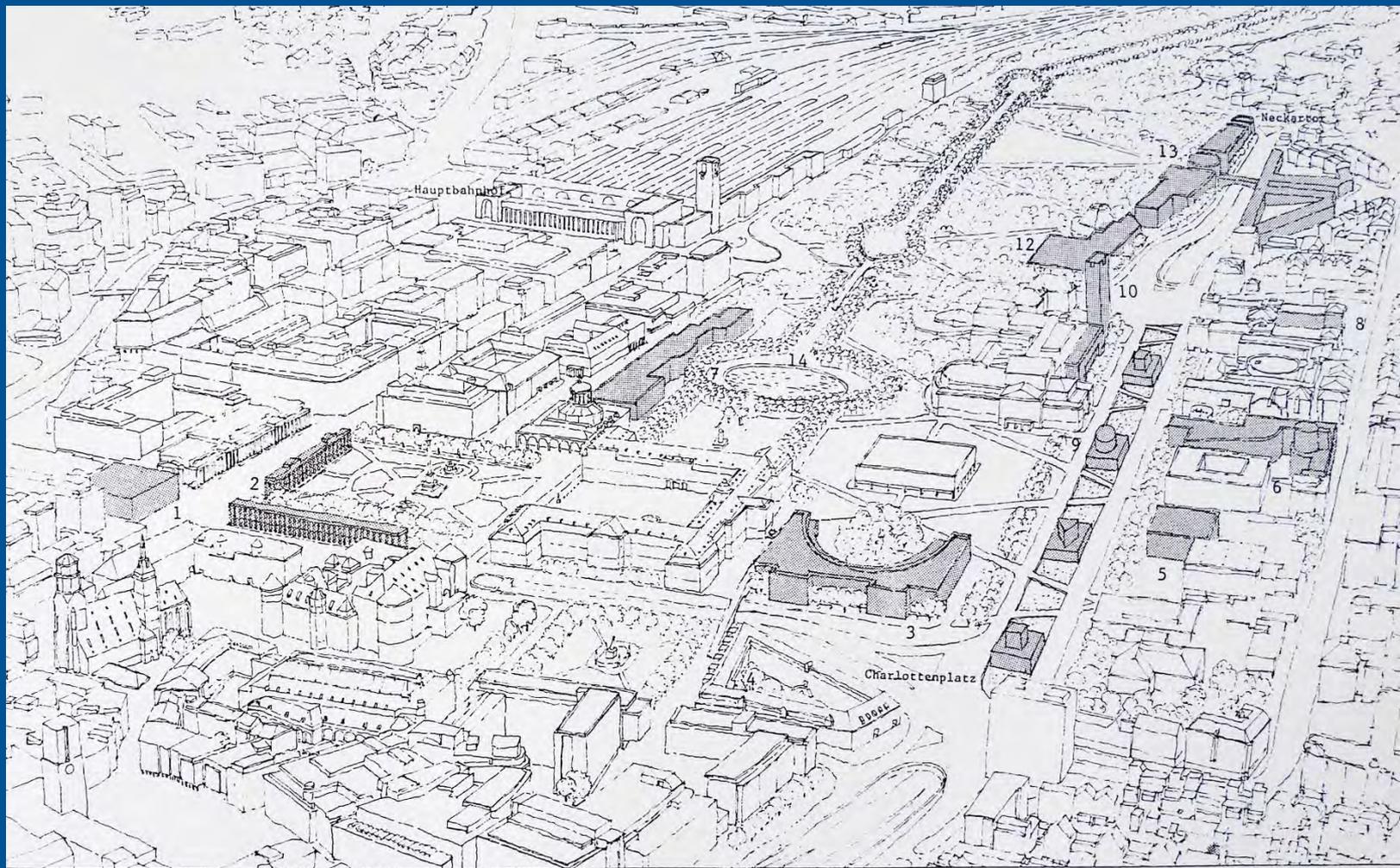
Gutachten Othmar Barth,  
Innsbruck

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





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



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

SYMPOSIUM STUTTGART 1987  
 STIRLING, WILFORD & ASSOCIATES  
 VOGELPERSPEKTIVE

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

# Galatea – Schicksalsbrunnen

## Exkurs und Ende

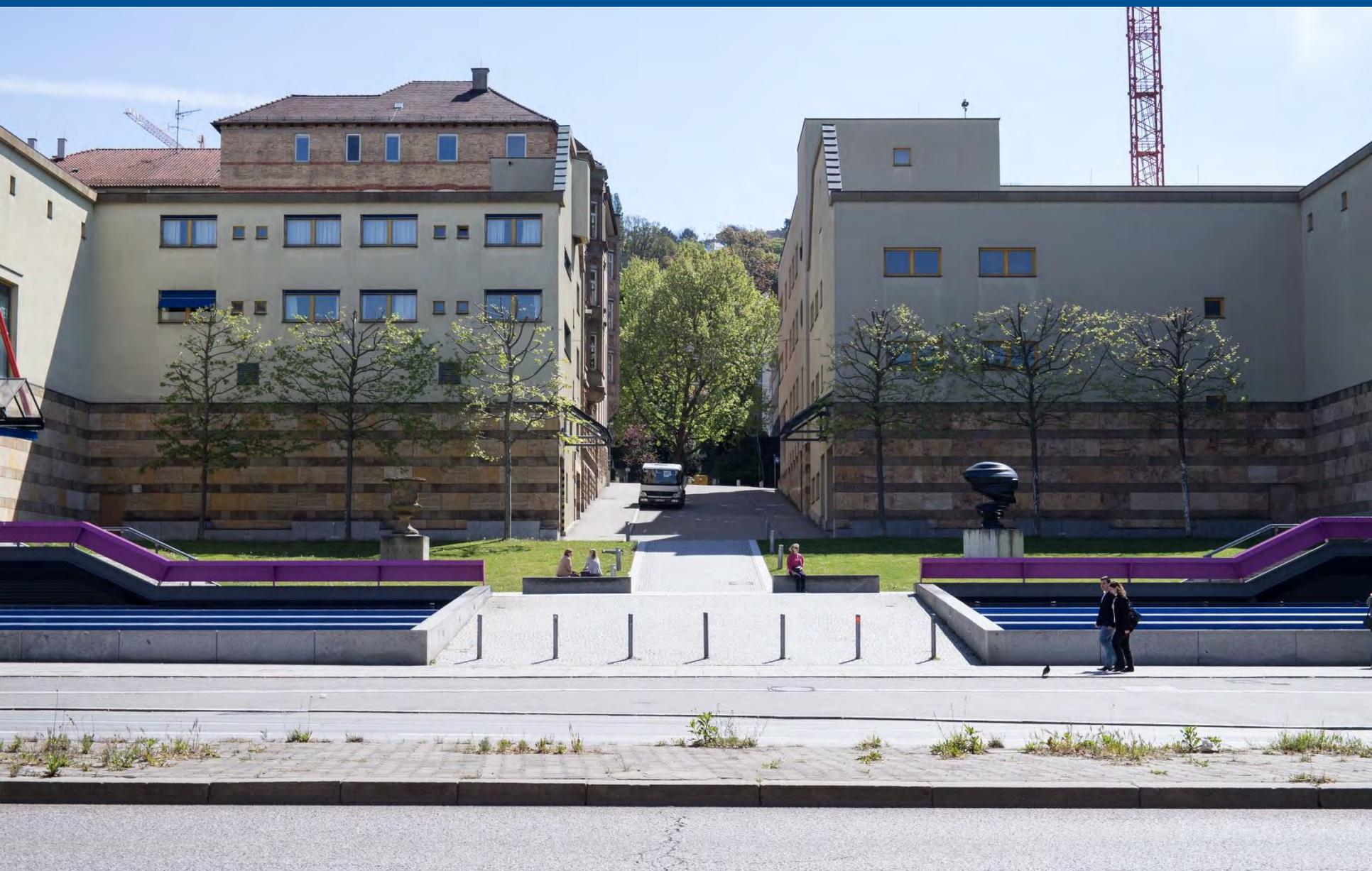
### Sex and Crime

#### Galatea

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

#### Schicksalsbrunnen

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



## Blickachse Staatsoper > Eugensplatz

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



## Sichtversperrung Werastraße > Galatea

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



**1890: Galateabrunnen, O. Rieth und Paul Stotz**



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



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



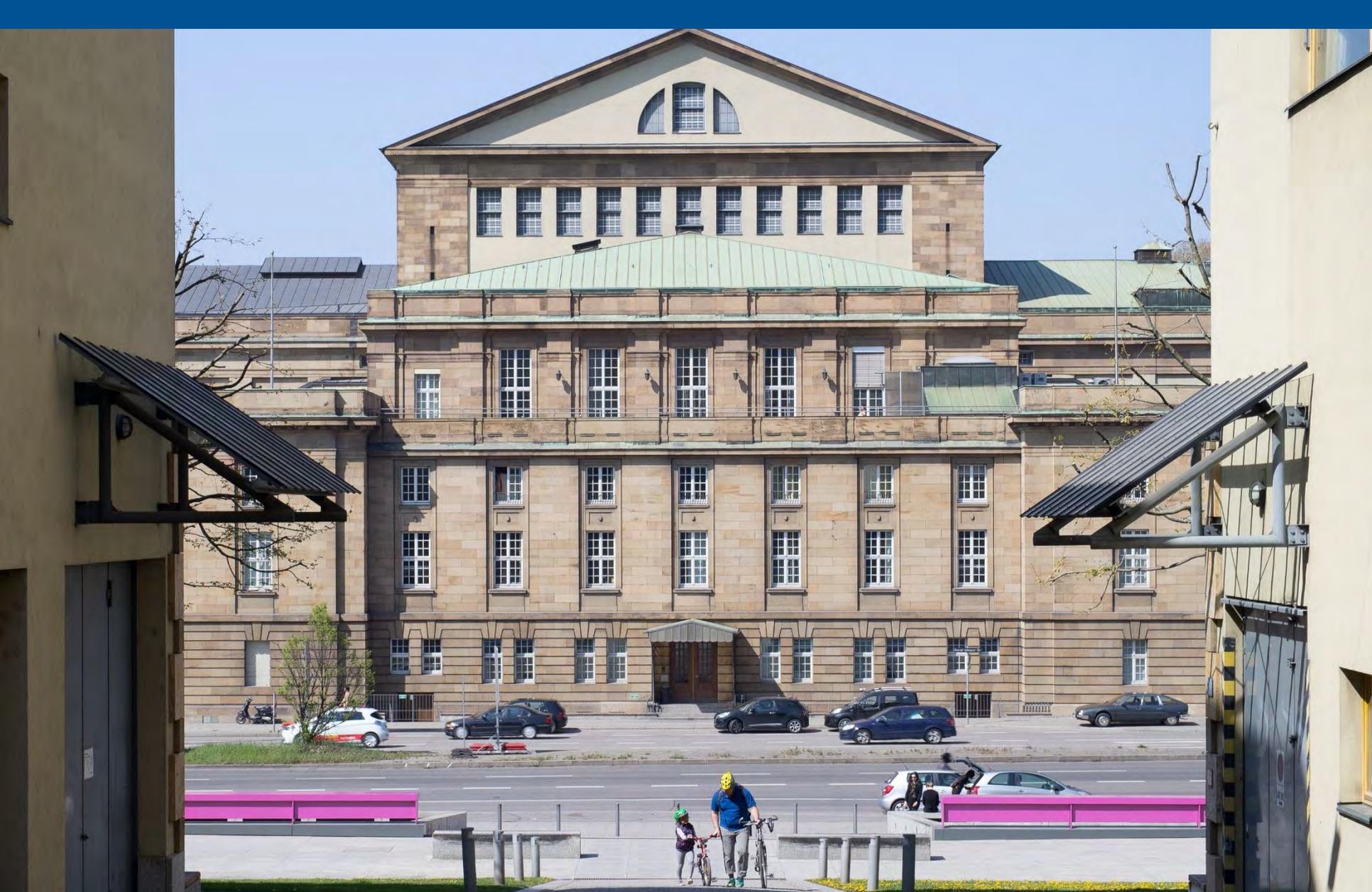
**Sichtversperrung Galatea > Staatsoper**

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



### Vorschlag an das Denkmalamt:

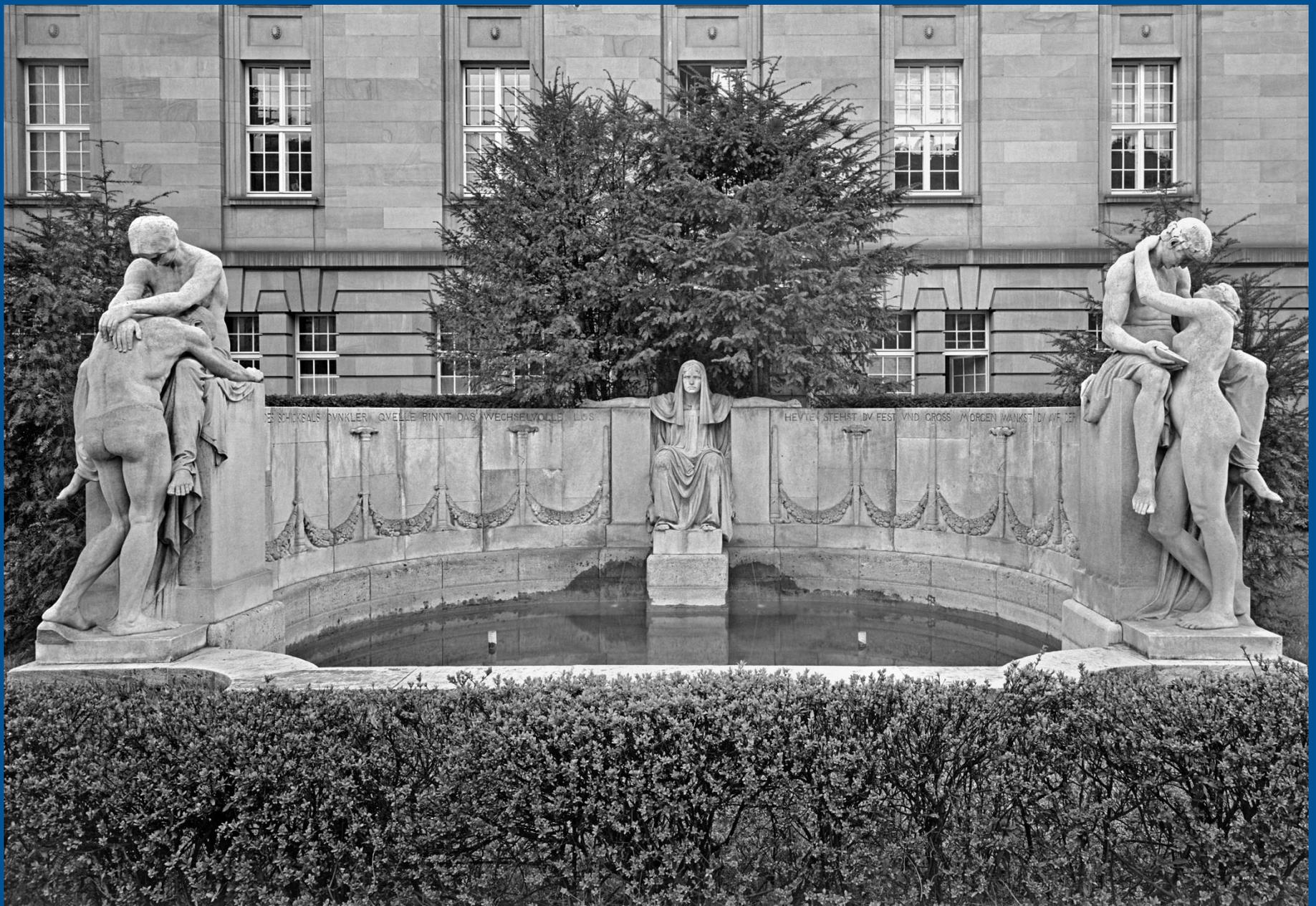
Gäbe es weiterhin keine Sichtverbindungen zwischen Großem Haus und der Meereshgöttin, sollte Galatea gedreht werden und, wie schon von Königin Olga vorgesehen, Stuttgart die „kalte Schulter“ zeigen.



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



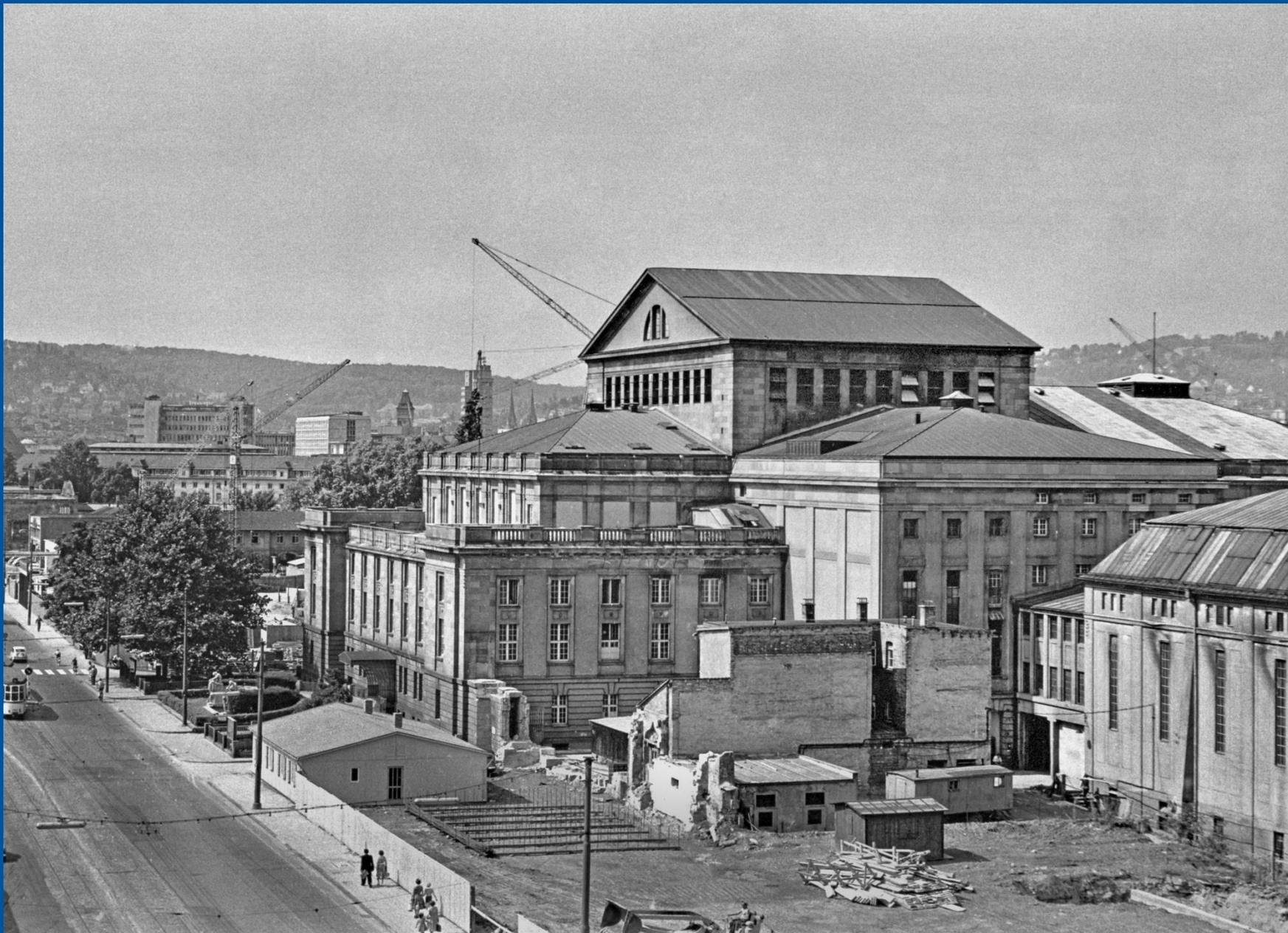
**1914: Staatsoper mit neuem Brunnen und schönen Bürgerbauten. HdG**



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



**1949: Neckarstraße mit Brunnen und Eugenstraße. HdG**



**1959. LMZ-BW**

Der Brunnen links sichtbar, die Straße in ursprünglicher Breite.



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



Vision

2020/21: Schicksalsbrunnen – Rückkehr an seinen Ursprungsort



**Stuttgarter  
im Glück**

**nach  
erfolgreichem  
Rückbau  
der B 14**

22.06.2017

**inspiriert  
vom „Kuss“**

**Rodins,  
entstanden  
1889 in  
Paris**

© Christian von Holst

124

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

Ebenso mit dem „Aufbruch Stuttgart“.

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

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

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

Autobahnähnliche Verkehrsdichte  
macht Entlastung wie bei  
anderen Großstädten erforderlich.

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

VVS:  
verbesserte und  
preiswertere Angebote

Mehr Nutzung  
öffentlicher statt  
privater Verkehrsmittel.

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

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

Sanierung der Oper  
bei verringerter B 14-Breite

Raumgewinn für Bauten vor dem  
Kulissengebäude und dem Katharinenstift.

|   |  |
|---|--|
| Verringerung der Parkplätze<br>im Zentrum<br>ohne Einschränkung des Handels | Bei verbesserter Atmosphäre in der<br>Innenstadt: Steigerung der Kauflust,<br>vgl. Kopenhagen.                     |
| Transport gekaufter Waren   | Zentrale Abholplätze und Lieferdienste.  |
| Feinstaub und Abgase  | Fahrverbote überflüssig wegen weniger Autos.   |
| An der B 14 kaum Bewohner<br>oder Fußgänger,<br>wenige Gehwege              | Flanieren wäre wieder möglich –<br>wie Unter den Linden, am Ku'damm in Berlin<br>oder den Champs-Élysées in Paris. |

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

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

Nachtrag 18. August 2017

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

# Anhang

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

# Mobile Ziele für die B 14

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

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

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



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



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

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

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



Ulrike Groos, Kunstmuseum  
Cornelia Ewigleben,  
Landesmuseum Württemberg

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

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



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



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

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



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



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



## Wünsche an die Kulturmeile

Man braucht nicht in die Ferne schweifen  
wegen schöner Zebrastrifen.



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



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

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

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

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