

STUTTGART REVISITED – eine ‚unmögliche‘ Stadt, die sich immer wieder neu zu erfinden hat

Frank Rolf Werner

Stuttgart ist eine einzigartige Stadt. Warum? Weil es sie nach allen Regeln historischer Stadtbaukunst wegen „defizitärer geisteswissenschaftlicher, wirtschaftlicher und topographischer Voraussetzungen“ eigentlich nie hätte geben dürfen. In seiner 1973 veröffentlichten „Geschichte der Stadt Stuttgart“ erläutert uns Otto Borst aufs anschaulichste, dass Stuttgart nie Stadt, nicht Residenzstadt, hätte werden dürfen. Bereits 1669 empfiehlt der Mathematiker-Philosoph Leibnitz in einer Denkschrift für Herzog Eberhard III. denn auch die Anlage einer neuen Residenzstadt in Cannstatt, da ihm die Lage des mittelalterlichen Stadtgebildes Stuttgart inmitten eines sumpfigen Talkessels dafür völlig ungeeignet erscheint.

Noch zu Anfang des 18. Jahrhunderts besucht der preußische „Lebemann“ Baron von Pöllnitz Stuttgart und notiert in seinem 1738 veröffentlichten Tagebuch geringschätzig: „Die Häuser in Stuttgart sind gemeinhin ziemlich schlecht gebaut; da die Straßen jedoch breit und geräumig sind, erscheint die Stadt ganz annehmbar.“ Erwähnenswert erscheint ihm eigentlich nur der Bau des Alten Schlosses als kuriose Antiquität.

Doch allen negativen Begleiterscheinungen zum Trotz erfindet sich die „Un-Stadt“ immer wieder neu, indem sie sich zäh aber kontinuierlich veränderte Zweckbestimmungen einverleibt. Der tagtägliche Kampf, sich als Residenzstadt gegenüber der prachtvollen ‚Idealstadt‘ Ludwigsburg behaupten zu müssen, kostet freilich viel Kraft und beschert den Stuttgartern manche wirtschaftliche Misere. Im Großen und Ganzen gehen historische Entwicklungen dabei relativ lautlos an Stuttgart vorüber, man könnte fast meinen, sie erreichten den Talkessel immer erst mit einer gewissen zeitlichen Phasenverschiebung; bis heute.

Auch bauhistorisch macht die Stadt nicht viel von sich reden. Es fehlen die sogenannten Sternstunden-Bauten, wobei das Alte Schloss, vor allem aber das ehemalige Neue Lusthaus die große Ausnahme, sozusagen den Glücksfall darstellen. Monumentale Sakralbauten, geräumige adlige Stadtpalais und Gärten, repräsentative Bürgerbauten oder barocke Boulevards sucht man vergebens, selbst das Neue Schloss wirkt im Vergleich zu den Ludwigsburger Anlagen eher wie eine ‚trockene‘ akademische Pflichtübung.

Auch die Phase vom spätbarocken bis späten Klassizismus erschöpft sich wenig später in eher bescheidenen Stuttgarter Varianten. Immerhin: Namen wie Retti, Guèpière, Thouret, Salucci, Barth, Knapp, Leins, Zanth, Morlok, Beisbarth und andere sind nicht

vergessen und bilden solide Posten auf der Guthaben-Seite schwäbischer Baugeschichte. Das Defizitäre eben dieser Baugeschichte wird recht unaufdringlich, eher statistisch spürbar: In dem um 1900 begründeten „Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler“ von Georg Dehio werden der Beschreibung aller bemerkenswerter Bauten der Landeshauptstadt Stuttgart ganze vier Textseiten eingeräumt, viel weniger als jeweils den Städten Esslingen, Heidelberg, Konstanz, Schwäbisch Gmünd, Schwetzingen, Ulm oder Biberach.

Der offensichtliche Mangel an herausragender Bausubstanz hat aber paradoxerweise auch Vorzüge für die Stadt. Denn spektakuläre, das Alte zerstörende Planungsmaßnahmen unterbleiben. Im „Plan oder Wegweiser der Königlich Württembergischen Residenzstadt Stuttgart nach der neuen Eintheilung mit Bezeichnungen der Viertel, Straßen und Hausnummern vom Jahr 1811“ stellt sich die Stadt noch als homogenes Gebilde geringerer Ausmaße dar: der mittelalterliche Kern, im Süden die schon straffer angelegte Leonhardsvorstadt, im Norden die rasterartige Erweiterung der ‚reichen Vor-Stadt‘ um die Hospitalkirche, im Osten die königlichen Anlagen, alles noch straff umgürtet von Mauern und ‚Thoren‘. Nur die im Plan angedeutete Erweiterung von Kronen- und Friedrichstraße lässt beginnende Ausdehnungstendenzen erkennen. Den Bereich der großzügigen königlichen Neuplanungen einmal ausgenommen, ist die Stadt von 1811 also kaum über jene Grenzen hinausgewachsen, die uns Merian schon 1643 in einer Stadtvedute dokumentiert hat.

Sogar noch um 1900 präsentiert sich Stuttgart in seiner Substanz nur mäßig verändert. Weder explosionsartige periphere Wucherungen noch Industrieansiedlungen im engeren Stadtbereich sind wahrzunehmen. Und dennoch verlässt die Stadt jetzt allmählich ihren angestammten Platz im Tal, wächst im Norden und Süden an den Rebhängen des Kessels empor, beginnt sich drunten im Tal entlang des Nesenbachs in Richtung Karlsvorstadt beziehungsweise Berg auszustrecken. Der Etzelsche oder auch Morloksche Bahnhof hat längst seinen Platz in entfernter Nachbarschaft von Königsbau und Königlichem Marstall gefunden, die Schlossgärten erstrecken sich nunmehr bis zum Cannstatter Neckarknie. Und im Westen, mit seiner traumhaft schönen Achse Johannesstraße-Feuersee (nebst der romantischen ‚Insel-Kirche‘), entstehen nun die neuen bürgerlichen Miethausquartiere. Im Osten schließlich werden die für Stuttgart so typischen ‚Berglehne-Straßen‘ (den Hang kreuzweise schräg anschneidende Straßentrassen) wie Wera-, Kerner-, Urban-, Landhausstraße und andere mit ihren intimen Kreuzungsplätzen und prächtiger Randbebauung angelegt. Weit über die Landesgrenzen hinaus wirkend finden sie sogar lobende Erwähnung in dem Anfang des Jahrhunderts Aufsehen erregenden Standardwerk „Der Städtebau“, verfasst von keinem Geringeren als dem Geheimen Oberbaurat Dr. J. Stübgen. Zur Infanterie-Kaserne am Rotebühlplatz gesellen sich die spätere Moltke-Kaserne am nordwestlichen und die Reiterkaserne am nordöstlichen Stadtrand. Berg, Gaisburg,

Degerloch, Vaihingen, Botnang sind damals noch autarke dörfliche Gebilde, durch Wald, Wiesen und ertragreiche Weinberge von der Stadt getrennt.

Während im Südwesten noch immer die spätklassizistischen Stadterweiterungsmaßnahmen Thourets ablesbar sind, offenbart sich an anderer Stelle erst jetzt ein Stück

Industriezeitalter: Fast wie idyllische Enklaven erscheinen in Stadtplänen um 1900 die Arbeitersiedlung ‚Postdörfle‘ (ursprünglich für Eisenbahnangestellte erbaut) an der heutigen Heilbronner Straße und die seinerzeit schon hochgerühmte Kolonie Ostheim – angelegt mitten auf der grünen Wiese zwischen heutiger Landhaus-, Ostend- und Rotenbergstraße – so als wolle Stuttgart, das im Gegensatz zu anderen deutschen Städten im 19. Jahrhundert kein ausgeprägtes Stadtproletariat besitzt, ein Kapitel Sozialgeschichte nachholen.

In den Jahren 1900 bis 1938 erfolgt dann der endgültige Wandel zur Großstadt im heutigen Sinne. Die Stadt schwappt nun definitiv über die Ränder des Talkessels und breitet sich in mehreren Eingemeindungsschüben strahlenförmig aus. 1901 wird Gaisburg dem Stadtgebiet einverleibt, und 1942 bildet die Eingemeindung von Birkach, Möhringen, Plieningen, Stammheim, Vaihingen, Bünsau und anderer Dörfer den vorläufigen Abschluss dieser enormen Expansion. Wie andere deutsche Städte wird auch Stuttgart während dieser Zeit Schauplatz heftiger politischer, wirtschaftlicher und kulturgeschichtlicher Prozesse und Konflikte, die zwangsläufig auch im Bauwesen ihren Niederschlag finden.

Hatte schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein regelrechter Bauboom im öffentlichen und privaten Bereich eingesetzt, so hält dieser bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges fast unverändert an. Allerdings vollzieht sich diese Bautätigkeit weiterhin ohne schwerwiegende Eingriffe in den nun schon mit Großstadt-Zentrumsfunktion belasteten Stadtorganismus. Bereits um 1900 ist von der Sanierungsbedürftigkeit der gesamten Altstadt die Rede. Infolgedessen werden im Gemeinderat – noch aus heutiger Sicht – höchst fortschrittliche und brisante Vorschläge zur Überführung des privaten altstädtischen Immobilienbesitzes in die Hände der Stadt diskutiert; man beabsichtigt,

damit die Spekulation einzudämmen, um später in den kommunalisierten und restaurierten Altstadtgebäuden Musterwohnungen für sozial schwache Bevölkerungsschichten einrichten zu können. Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts werden sogar von prominenter Hand Sanierungsversuche für die Altstadt begonnen. Von diesen Bemühungen zeugt noch heute der Bereich um den Hans-im-Glück-Brunnen.

Die im Gefolge des politischen Umbruchs von 1918 eintretenden, epochalen Wandlungen ziehen alsbald auch die Stuttgarter Baugeschichte in ihren Bann. Nach dem Spätklassizismus mit seinen hervorragend vertretenen Bauten (besonders im Süden und Osten Stuttgarts),

dem Historismus mit einer wahren Flut öffentlicher Bauten (darunter das neugotische Rathaus, die Landesbibliothek, das königliche Landesgewerbeamt, die alte Liederhalle, die Theater und die prächtigen, großen Villenanlagen in und auf den Höhen der Stadt, wie etwa die Villa Bohnenberger, Villa Hauff, Villa Bosch, Villa Reitzenstein) entfaltet sich eine im ganzen Stadtgebiet anzutreffende bescheidene schwäbische Variante des Jugendstils. Nach heftig umstrittenen Bauvorhaben der ‚Prämoderne‘ (wie etwa dem Bonatzschen neuen Bahnhof am Königstor, der Elsaesserschen Markthalle beim Alten Schloss oder dem Fischerschen Kunstgebäude am Schlossplatz) setzt auch in Stuttgart vehement die alles andere als besonnen geführte Diskussion um die ‚Neue Sachlichkeit‘ als Zeichen einer neuen Zeit ein.

Als bauliche Resultate dieser Diskussion seien genannt: der Tagblatt-Turm, der Mitternachtbau, das Hahn & Kolb-Haus, das Heselbacher Bad, Erich Mendelsohns Schocken-Bau und viele andere mehr. Namen wie Egle, Hengerer, Eisenlohr, Weigle, Elsaesser, Fischer, Bonatz, Schmitthenner, Döcker, Schneck u. a. stehen für die bauliche Entwicklung dieser Zeit. Bald ist in der Architekturkritik sogar von einer ‚Stuttgarter Schule‘ die Rede, deren regionalistisch geprägter Formenkanon sich deutlich von dem Purismus des ‚Neuen Bauens‘ abhebe. Mit den weitreichenden Eingemeindungen, dem Aufbau und Zuzug großer Industriezweige und dem dadurch verursachten sprunghaften Anwachsen städtischer und kommunaler Dienstleistungsbetriebe entsteht ein hoher Bedarf an ‚sozialen Wohnungen‘. Folglich wachsen überall gemäßigt moderne Siedlungsanlagen des sozialen Wohnungsbaus aus dem Boden. Schwerpunktmäßig liegen sie im Osten, weniger im Süden und Westen der Stadt.

Im Jahre 1927 gibt sich die Welt-Avantgarde der Architekten in Stuttgart ein kurzes Stelldichein, denn es entsteht die heiß umstrittene Weissenhofsiedlung anlässlich einer Werkbundausststellung in Stuttgart. Gemeinhin als endgültiger Durchbruch des ‚Neuen Bauens‘ in Deutschland betrachtet, wird diese Mustersiedlung jedoch unversehens zum Gesinnungs-Prüfstein einer grundsätzlichen Auseinandersetzung zwischen avantgardistischen und traditionsbewussten Architekten. Letztere errichten wenige Jahre später gleichsam als ‚Gegenmodell‘ die Kochenhof-Siedlung in unmittelbarer Nachbarschaft zum vermeintlichen ‚Schandfleck‘ der Weissenhofsiedlung. Nach der Machtergreifung haben die Nationalsozialisten Großes vor mit Stuttgart als „Stadt der Auslandsdeutschen“. Dank eines gewissen schwäbischen Starrsinns, der in diesen Jahren durchaus subversive Züge trägt, kann von alledem so gut wie nichts realisiert werden. Im Gegenteil festigt sich Stuttgarts Ruf, eine der schönsten Städte Deutschlands zu sein; ein Ruf, an die Stadt heute längst vergessen zu haben scheint.

Mit den großen Fliegerangriffen des Jahres 1944 gerät nicht nur die gesamte Dehio-Klassifikation Deutschlands ins Wanken. Von 73 000 erfassten Gebäuden in Stuttgart

werden 23 000 total vernichtet, 20 000 Gebäude erleiden mittelschwere und 28 000 leichtere Schäden, nur etwa 2 000 Bauten bleiben unbeschädigt. Angesichts dieses Trümmerhaufens, vor allem aber eines fast vollständig ausgelöschten Stadtzentrums hält der erste Baureferent Stuttgarts nach dem Kriege, der Architekt Eugen Mertz, am 25. Oktober 1945 eine denkwürdige Rede, in der er den Wiederauf- und Umbau Stuttgarts zu einer Kur- und Badestadt fordert. Er beendet seine Ansprache mit den Worten: "Den Weg gezeigt, den Willen zum Wiederaufbau, zur Ausgestaltung und zur Verschönerung der Stadt geweckt zu haben, war mir Verpflichtung; weiterzuführen, anzuregen, auszugleichen und zu fördern, alle Hemmungen zu beseitigen ist mein Wunsch." 'Planungshemmungen' werden in der Tat alsbald beseitigt. Als die erste Nachkriegs-Planergeneration (Mertz, Döcker, Hoß) den innerstädtischen Bereich durch ein damals noch relativ bescheiden dimensioniertes Rechteck-Tangentensystem für die „autogerechte Stadt“ entlasten will, ist ihr angesichts der unbewohnbaren Trümmerlandschaft durchaus redliche Absicht zuzubilligen. Die gravierenden Folgen dieser Umwandlung Stuttgarts in eine verkehrsgerechte Stadt sind indes bis heute spürbar geblieben.

In den nun folgenden Jahrzehnten werden durch den autobahnähnlichen Ausbau diverser Tallängs- und Quertrassen lebenswichtige Sicht- und Wegbeziehungen zwischen historischen Stadtviertel durchtrennt, die nunmehr isolierten Quartiere ‚ausgehungert‘. Eingesessene Sozialstrukturen ‚kippen um‘; die anschließende Kahlschlagsanierung ganzer Stadtteile schafft Raum für maßstabsprengende, fremdartige Gebilde, die, nur den Gesetzmäßigkeiten der Expansion und der Rendite gehorchend, meist geschwür-artig in neue historische Nachbarschaften eindringen, um durch die Beschneidung der dortigen Lebensqualitäten die Bewohner zu vertreiben und deren Behausungen an sich zu ziehen. Wie die meisten deutschen Großstädte erhält also auch Stuttgart in den ersten drei Jahrzehnten nach Kriegsende ein völlig verändertes Gesicht, wird der historische Stadtkörper bis zur Unendlichkeit fragmentiert, sein ‚Herz‘ im wahrsten Sinne des Wortes ‚entvölkert‘, sprich von hinderlichen Wohnnutzungen weitgehend befreit.

Kurzum: Von Cannstatt bis zum Marienplatz reicht innerhalb weniger Jahre ein kaum mehr zu überbrückender Graben, der bislang funktionsfähige Wohngebiete anschneidet, auseinanderreißt, wichtige Talquerlinien unpassierbar macht, platzähnliche Gebilde schafft für gar nicht mehr vorhandene Platzbewohner und der eine wachsende Trennungslinie schafft zwischen Wohnbarem und Unwohnbarem, zwischen Erlebbarem und Verödetem. Einen weiteren schweren Eingriff in das Stadtgefüge stellt auch der Planie-Durchbruch dar, als dessen sichtbarste Folge anstelle des abgebrochenen Gaabschen Kronprinzenpalais der sogenannte Kleine Schlossplatz entstand.

Freilich entstehen schon in den fünfziger Jahren Bauten, deren Wert wir erst heute wirklich zu schätzen beginnen. Es handelt sich dabei weniger um spektakuläre Einzelprojekte, geschaffen von der zweiten Generation der ‚Stuttgarter Schule‘ (wie etwa die Liederhalle und andere Gutbrod-Bauten), als vielmehr um schmalbrüstige Bauten wie jene am West- bzw. beziehungsweise Nordrand des Marktplatzes oder entlang der Schulstraße, deren zerbrechlich flach aufgesetzte Dächer den Hauch des Provisorischen nicht leugnen können, die aber gleichwohl mit neuer Bausubstanz Maßstäblichkeit zu bewahren und Historizität nicht zu verleugnen suchen. Bald kann sich auch der Schillerplatz, was die Differenziertheit der Gestaltqualitäten anbelangt, wieder als schönster Platzraum Stuttgarts neu entfalten. Und an der Nordwestseite der Stiftskirche entsteht an denkmalpflegerisch höchst brisanter Stelle die vielleicht noch immer gelungenste Symbiose zwischen historischer und ‚vergegenwärtigender‘ Architektur: ein kleiner Ruheplatz, der die Erlebnisfähigkeit mittels maßstäblicher Massenmodulation, Spiegelungen und sparsamster Materialkontraste stimuliert.

All das kann jedoch kaum über das architektonische Mittelmaß hinwegtäuschen, das in jenen Jahren vor allem die Königstraße und die neu geschaffene Theodor-Heuss-Straße okkupiert. Überdies fassen Banken, Versicherungen und andere Dienstleistungseinrichtungen, bestärkt durch den allmählich einsetzenden Bau eines U- und S-Bahn-Netzes, zunehmend Fuß in citynahen innerstädtischen Wohnquartieren, wohingegen unattraktive Altstadtbereiche still vor sich hin verrotten. Lebensnotwendige Versorgungs-Kleinbetriebe werden aus den Wohnquartieren verdrängt.

Mit genehmigter oder verschleierte Wohnraumnutzung setzt auch in Stuttgarts Westen und Süden ein Prozess ein, wie er sich etwa zeitgleich noch drastischer im Frankfurter Westend oder der in letzter Sekunde verhinderten Ausbreitung eines Versicherungskonzerns in der Bonner Südstadt manifestiert. Und dann der Umgang mit dem ruhenden und fließenden Verkehr. Nur eine Stadt wie Stuttgart besitzt die ‚Unverschämtheit‘, den städtischen Nahverkehr für die Masse seiner Bürger auf der Neuen Weinsteige (dem vermutlich schönsten topographischen Entrée der ganzen Stadt) unter die Erde zu legen und die ehemalige Topadresse Stuttgarts allein den sich stauenden Strömen des Individualverkehrs zu überlassen.

Gleichsam als Kompensation für die erlittene Verödung der Innenstadt werden nunmehr reine „Schlafstädte“ wie Asemwald, Fasanenhof, Freiberg oder Neugereut am Stadtrand aus dem Boden gestampft. Das Gestaltungsspektrum reicht hierbei von der lieblosen Großtafelbauweise über brauchbare ‚Wohnmaschinen‘ im Sinne Le Corbusiers bis hin zu höchst anspruchsvollen Experimentalbauten kollektiven Zusammenlebens.

Gänzlich unkontrolliertem Wildwuchs sind aber vor allem die ehemals autarken Dorfkerne

an der Peripherie Stuttgarts ausgesetzt. In diesen planerischen Grauzonen verlieren binnen weniger Jahre ländliche Idyllen restlos ihre Identität; eine bis dato weitgehend intakte Identität, die man heute, also Jahr-zehnte später, mit hohem finanziellen Einsatz unter dem Stichwort "Stadtteilkultur" mühselig wiederherzustellen versucht. Mitte der neunzehnhundertsiebziger Jahre gerät Stuttgart, wiederum erheblich später als andere deutsche Städte, in eine tiefgreifende Identitätskrise. Alexander Mitscherlichs Warnung von der ‚zunehmenden Unwirtlichkeit unserer Städte‘ scheint in Stuttgart betonierete Realität geworden zu sein. Was einen wohlbekannten Spötter zu dem Vorschlag anregt, den Nesenbach auf Höhe der Mineralbäder aufzustauen und den ganzen Stuttgarter Talkessel mit einem gigantischen Stausee zu fluten.

Trotz der überaus geglückten Implantierung eines weitläufigen u-förmigen Grünraums in das versteinerte Stadtgefüge im Rahmen der IGA 1993 sind bis heute immer wieder schleichende Phasen der Stadtzerstörung über Stuttgart hinweg gegangen. Eine viel beachtete Ausstellung in der Architekturgalerie am Weissenhof hat die daraus resultierenden Kollateralschäden im Jahre 2016 erstmals anschaulich dokumentiert. Im Zuge dieser Zerstörungsphasen fiel manch erhaltenes Altes der Spitzhacke zum Opfer, anderes – wie das Bohnenviertel oder die Markthalle – konnte gleichsam in letzter Minute vor dem Abbruch bewahrt werden. Und trotz des bislang größten bürgerlichen Aufstands in der Geschichte der Stadt Stuttgart mussten weite Teile des alten Bahnhofs dem zweifelhaften Paradigmenwechsel vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof weichen.

Bis in die jüngste Zeit hinein sprengen darüber hinaus stadtzerstörerische bauliche Makrostrukturen ohne Not immer häufiger gewachsene städtebauliche Zusammenhänge. Während sich andererseits Niemand ernsthaft dafür zu interessieren scheint, dass aus dem ‚Klötzchen-Geschiebe‘ internationaler Investoren auf den ehemaligen Gleis-Arealen hinter dem amputierten Bonatzschen Bahnhof irgendwann einmal wirklich lebendige Quartiere mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Man wird sehen, ob beim geplanten und durch den Bahnhofsbau auf Jahre verzögerten Rosensteinquartier nördlich des alten Hauptbahnhofs nicht die gleichen Fehler gemacht werden wie beim Bau der Hamburger Hafencity.

Auch für die Bebauung neben dem alten Bahnhof gibt es bereits erste Vorstellungen. Gleichzeitig stehen die Tunnelröhren des neuen Bahnhofs auf Jahre, wenn nicht sogar weitere Jahrzehnte der Bereinigung eines mehr als vierzigjährigen Desiderats im Wege. Gemeint ist die dringlicher denn je benötigte Überdeckelung der Konrad-Adenauer-Straße zwecks Transformation zu einer wirklichen „Kulturmeile“, die allen Bürgern der Stadt zugute kommt. Ganz zu schweigen von einer in Anbetracht der Feinstaubdebatte eigentlich schon

lange unumgänglichen Untertunnelung der gesamten Tallängsachse von den Mineralbädern bis nach Heselach.

In Städten wie Düsseldorf werden derartige Entlastungstunnel schon seit Jahren erfolgreich genutzt, Stuttgart hat eine schon legendäre Architektendichte, die als eine der größten unserer Republik gilt. Das sollte eigentlich Qualitätsstandards in Sachen Neubauten garantieren, was jedoch längst nicht immer der Fall zu sein scheint. Ungeachtet dessen hat Stuttgart in den vergangenen Jahren aber dennoch eine ganze Reihe auch international anerkannter architektonischer Highlights hervor gebracht. Was verstärkt Investoren für Handelsobjekte und Luxuswohnanlagen in die Stadt gelockt hat. Investoren sind wohl gemerkt nicht per se schlechte Partner im städtischen Monopoly. Man sollte dann aber auch in Stuttgart endlich mal die Instrumente nutzen, die derartige Investments steuern, zügeln, in gesellschaftlich verantwortbare Bahnen leiten. Investoren werden realiter gebraucht, um zukunftsweisende Projekte umsetzen zu können. Freilich ist es an uns, diesen Global Playern dabei immer wieder klar zu machen, dass die Stadt nicht ihnen allein gehört. Stuttgart gehört vielmehr uns allen. Vor allem die öffentlichen Räume, Straßen, Plätze und Parks gehören uns, den Stadtbürgern.

Ansonsten bliebe viel zu tun in Stuttgart zwecks Ertüchtigung für die Zukunft. Wie etwa die Bereitstellung und Stärkung erschwinglichen Wohnens an den Peripherien des Stadtkerns, vor allem aber an den entfernteren Stadträndern, etwa durch Nachverdichtungen der Großsiedlungen der siebziger bis neunziger Jahre. Auch die Wohnhochhausdebatte für Standorte an der Peripherie müsste endlich vorurteilsloser geführt werden, ehe Nachbargemeinden wie Fellbach oder Kommunen auf den Fildern vollendete Tatsachen schaffen. Wohnhochhäuser für bezahlbares Wohnen am Stadtrand (wie es sie etwa in Wien schon seit Jahrzehnten gibt) wären dringend benötigte Pendant zu Luxus-Wohntürmen im Zentrum. Nicht ohne Grund erfreuen sich doch betagte Wohnanlagen wie der Asemwald oder der ‚Schnitz‘ in Neugereut immer noch höchster Beliebtheit. Vielleicht weil es sich dabei um verdichtetes Wohnen im Eigentum handelt. Aber ließen sich dessen Qualitäten nicht auch auf verdichtetes Mietwohnen für geringere Einkommen übertragen?

In der Kernstadt hingegen geht es auch künftig darum, die Stadterneuerung behutsam voran zu treiben und dabei den drohenden Gentrifizierungen in den alten noch einigermaßen stabilen Wohn-, Arbeiter- oder Kleinhandelsquartieren Einhalt zu bieten, sofern es dazu nicht schon zu spät ist. Anstrengungen dieser Art lohnen sich. Warum? Weil die Stadt auf dem besten Wege zu sein scheint, sich wieder einmal neu zu erfinden und für das restliche Jahrhundert zu ertüchtigen. Die Wahl des Schweizer Architekten Andreas Hofer zum Intendanten der bevorstehenden Internationalen Bauausstellung 2027 macht Hoffnung:

Hoffnung auf eine konstruktive Bündelung zukunftssträchtiger Ertüchtigungsstrategien für die Stadt und den Großraum Stuttgart.

Feinstaubdebatten, Verkehrskollapse. Stuttgart 21-Querelen, Mietpreisexplosionen und architektonischer Investorenmüll haben dabei nicht zur Resignation geführt. Das partielle Versagen staatlicher und kommunaler Unterstützung hat vielmehr bürgerliches Engagement nie bekannten Ausmaßes quer durch alle Bevölkerungsschichten bewirkt. Stuttgarts Bürger werden künftig an der Entwicklung ihrer Stadt aktiv teilhaben wollen, so wie dies bereits heute in der Initiative "Aufbruch Stuttgart" der Fall ist.

Sie werden sich einmischen; wenn es erforderlich sein sollte, auch subversiv. Frei nach dem Motto ‚wir schaffen das‘. Damit aus dieser augenblicklich noch zwischen ‚Hängen und Würgen‘ lavierenden Stadt endlich wieder eine lebens- und liebenswerte ‚Großstadt zwischen Wald und Reben‘ wird.

Eine wunderbare Stadt, eine Stadt zum Träumen, die es eigentlich nie hätte geben dürfen.

1. März 2018