

Stuttgart - Erweiterung der Stadt, Verkehr und neue Wohngebiete

Autor(en): **Heyer, G.F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **13 (1956)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-783319>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Stuttgart — Erweiterung der Stadt, Verkehr und neue Wohngebiete

Von Baudirektor G. F. Heyer, Stuttgart

I

Dem Kundigen gibt das folgende Zahlenbild einen Begriff von der generellen stadtplanerischen Lage in Stuttgart:

Baugebiete	ca. 21 %
Grüngebiete	ca. 79 %
Zusammen	100 %

Die etwa 207 km² grosse Markungsfläche ist zu etwa einem Viertel mit Wald bedeckt. Etwa die Hälfte ist Acker- und Rebland oder in sonstiger landwirtschaftlicher Nutzung. Die Stadt hat 1955 die Einwohnerzahl von 600 000 erreicht. Im Durchschnitt wohnen also 29 Einwohner auf dem Hektar.

Stuttgart kann sich heute noch glücklich schätzen, eine Großstadt «zwischen Wald und Reben» zu sein. Da aber die Einwohnerzahl zuletzt im Durchschnitt jährlich um 20 000 bis 25 000 zunahm und da diese Entwicklung zunächst unverändert anhält, muss es die

Stadtplanung als eine ihrer wichtigsten Aufgaben ansehen, mehr und mehr die endgültigen Grenzen zwischen Baugebieten und Grünzonen abzustecken, wenn verhindert werden soll, dass das heute noch aufgelockerte Stuttgart im Laufe der Jahre zu einer ungegliederten Baugebietsfläche zusammenwächst. Fehler, die heute oder in den nächsten Jahren begangen würden, wären auf unübersehbar lange Zeit oder überhaupt nicht gut zu machen.

Der Flächennutzungsplan, der zurzeit genauer fixiert wird, lässt die für die Großstadtbevölkerung so wertvollen, bestehenden Waldflächen im wesentlichen unangetastet; sie sind Bestandteil grosser Grünzonen, die ihren Zusammenhang über die ganze Stadt haben und so für immer zur Sicherung einer organischen Gliederung der Bebauung beitragen sollen. Die Bebauung wird in diesem Generalplan entsprechend massvoll erweitert. Dem Planer kommen bei Festlegung der Baugebietsgrenzen die Eigentümlichkeiten der

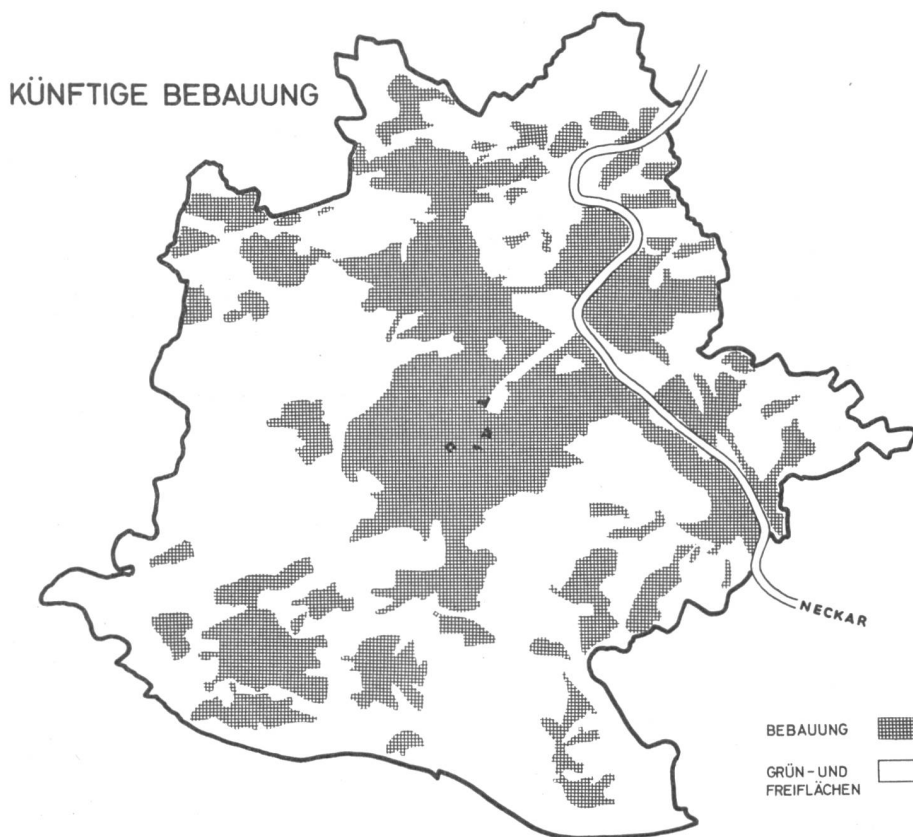


Abb. 1. Plan der künftigen Bebauung von Stuttgart.

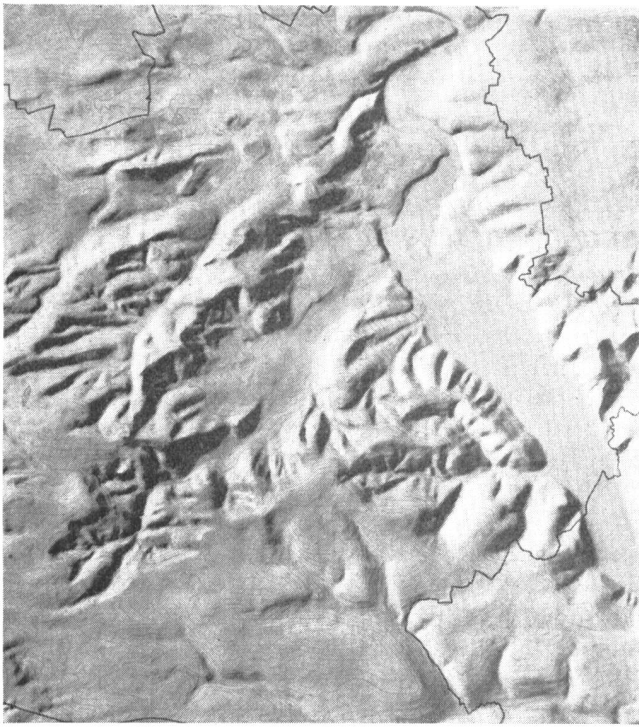


Abb. 2. Relief der Stuttgarter Region.

Stadtlandschaft sehr zustatten, die vielfältigen Formen des Geländes sind bei der Abgrenzung und Untergliederung der Baugebiete von wesentlicher Bedeutung.

Die Planung ergab, dass innerhalb der Markungsgrenze unter Einschluss der Wiederaufbaugebiete eine Zunahme von Baugebietsflächen um ca. 26 km² möglich ist, die sich als Erweiterungen und Neuanlagen auf die gesamte Markung verteilen. Abbildung 1 zeigt die geplante endgültige Ausdehnung der Baugebiete im Verhältnis zu den verbleibenden Freizonen. Bei generellen Strukturannahmen für die einzelnen Baugebiete wurde errechnet, dass die Bevölkerungszahl etwa auf 830 000 Einwohner ansteigen würde. Bei der jetzigen jährlichen Zunahme an Einwohnern würde diese Zahl schon in etwa zwölf Jahren erreicht. Welches Mass der Ausdehnung die gewerblich und industriell genutzten Flächen haben sollten, ist Gegenstand besonderer, noch im Gange befindlicher Untersuchungen, die im Rahmen einer überkommunalen Planung, die erst im Entstehen ist, von besonderem Wert sein würden.

Stuttgart mit seinen grossen Höhenunterschieden — ca. 300 m vom Neckar bis zum höchsten Punkt im Südwesten der Stadt — stellt den Stadtplaner oft vor ungewöhnliche Aufgaben. (Die Abbildung 2 soll dazu beitragen, die Eigentümlichkeiten der Gestalt der Stuttgarter Landschaft zu erkennen.) Die Erschliessung von Baugebieten bereitet bei den teilweise steilen Hängen bisweilen grosse Schwierigkeiten. Bestimmte Räume dürfen vorwiegend nur als Wohngebiete, andere wieder nur als Arbeitsgebiete angesehen werden. Der Neckarraum und der Norden der

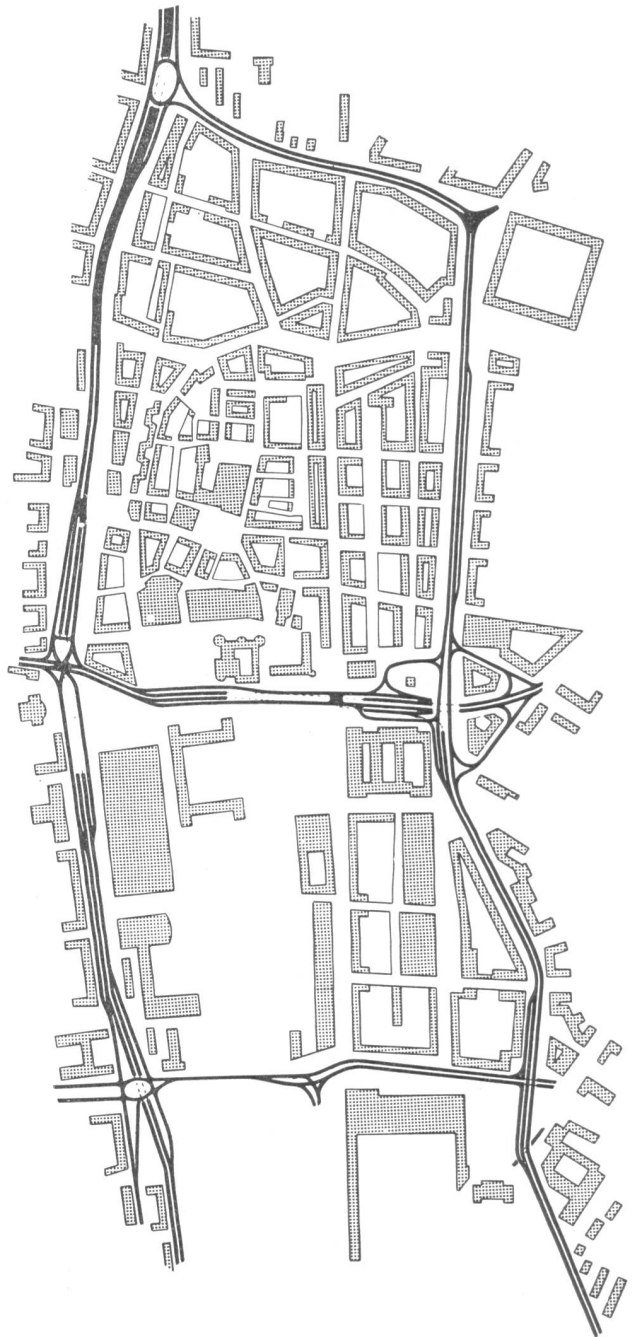


Abb. 3. Verkehrsabwicklung in der Stadt Stuttgart mittels des «City-Ring-Systems».

Stadt, die beide günstigen Verkehrszusammenhang haben, entwickelten sich zu einer Art Industrieband, das durch die Planung noch intensiviert wird. Im Neckartal, wo zurzeit der Bau des Stuttgarter Hafens im Gange ist, gibt es in beschränktem Umfang noch Reserven für die Industrie. Im äussersten Nordwesten der Stadt eignet sich eine grössere Fläche zur Anlage von Industrien. In diesem Falle zeigen sich aber auch sehr charakteristisch die Schwierigkeiten, die allgemein in Stuttgart für die Anlage solcher Baugebiete wegen der Nachbarschaft zu Wohnbaugebieten bestehen.

II

Stuttgart wird im Süden und Westen vom Autobahnnetz tangiert und von vier Bundesstrassen angeschnitten. Von Südosten nach Norden ist eine bedeutende, autobahnartige Strasse zur Verbesserung des Bundesstrassennetzes innerhalb der Stadt geplant. Die notwendige Differenzierung eines modernen Verkehrsnetzes in Form der Trennung zwischen anliegerfreien

Die saubere Trennung zwischen Räumen, die dem Menschen und solchen, die der Maschine vorbehalten sein müssen, ist oberstes Prinzip der Verkehrsplanung des Planungsamtes. Auch die Planung der Innenstadt, bei der man sich die starken Kriegszerstörungen zunutze machte, ist nach diesem Grundsatz entwickelt. Es soll auf die Dauer anstelle des Kreuz- und Querverkehrs, der sich nahezu sämtlicher Strassen des alten



Abb. 4. Das neue Wohngebiet «Rot», ein selbständiger Stadtteil von Stuttgart, mit 20 000 Einwohnern.

Durchgangsstrassen und von Fremdverkehr freien Erschliessungsstrassen wird bei den Planungen gefordert. Teilweise müssen vollkommen neue Trassen gesucht werden, damit umwegige und zeitraubende Erschliessungen wichtiger Siedlungsräume entfallen. Tunneln und Brücken lassen sich dabei nicht vermeiden. Durch die ständige Erweiterung der Baugebiete entstehen wichtige Zentren ausserhalb der Mitte der Stadt mit nach und nach sich ausprägenden Verkehrsbeziehungen untereinander.

Strassennetzes bediente, die Differenzierung in Tangentialstrassen zur City und in vom Durchgangsverkehr isolierte Geschäfts- und Anliegerstrassen innerhalb dieser treten. Letztere werden im wesentlichen durch das alte Strassennetz dargestellt, das nun zu einem vielgestaltigen System von Höfen für das Parken und Beliefern wird und in denen sich vor allem der Fussgänger frei bewegen kann. Deshalb sind auch die Tangentialstrassen an der City zu einem verhältnismässig engmaschigen Netz vereinigt, dessen grösst-

mögliche Leistungsfähigkeit durch mehrgeschossige Knotenpunktösungen gesichert werden soll. Dieses Netz, bestehend aus einer Ost- und einer Westtangente in der Talrichtung, die miteinander in zweckmässigen Abständen Querspangen haben, wird als «City-Ring-System» bezeichnet (s. Abb. 3). Die Räume der Querspangen haben jeweils nach der örtlichen städtebaulichen Situation, die stark durch die geschichtliche

ungsplänen sich ergebenden Bauvolumen wurde die Zahl der Einstellplätze für verschiedene Grade der Motorisierung (in Stuttgart zurzeit ca. 1:9) ermittelt und unter Berücksichtigung von derzeitigen baulichen Möglichkeiten und der Zusammengehörigkeit von Einzugsgebieten generell ein Netz von Parkflächen, unter- und oberirdisch, in Form von Rampen-, Silogaragen und normalen Parkplätzen geplant. Bei der Genehmi-



Abb. 5. Auf dem «Mönchfeld» im Wohngebiet «Rot» soll mit dem Bau einer neuen Nachbarschaft begonnen werden.

Entwicklung der Nutzung in den umgebenden Stadtgebieten bestimmt ist, verschiedenen Charakter. Die Planie, mit der geplanten Verlängerung zur Rote Strasse, ist die wichtigste Querspange im Herzen der Stadt. Diese Planung löste lebhafteste Diskussionen und umfangreiche verkehrswissenschaftliche und gestalterische Auseinandersetzungen aus.

Neben der Neuordnung des fliessenden Verkehrs muss in zunehmendem Masse die Schaffung von Parkraum einhergehen. Nach dem aus den neuen Bebau-

gung der Baugesuche wird der Nachweis möglichst ausgedehnter Einstellflächen innerhalb des Baugrundstücks verlangt, wobei ganz bestimmte Richtlinien gelten.

Die Bundesbahn hat ein nach Norden, Osten und Westen vom Hauptbahnhof Stuttgart ausstrahlendes Vorortverkehrsnetz, das bei der Erschliessung der äusseren Stadtbezirke von grosser Bedeutung ist. An einer gleichwertigen Erschliessung des Südwestens und Südens der Stadt fehlt es. Deshalb wurde in die westliche

Tangentialstrasse des City-Ring-Systems eine unterirdische Stadtbahn eingeplant, die bei Fortführung in den Südwestraum der Stadt den Mangel ausgleichen kann.

Die Strassenbahnen sollen in den neuen und verbreiterten Strassen weitgehend auf eigene Fahrbahn

III

In den Zerstörungsgebieten der Stadt lief die Wohnbautätigkeit nach dem Kriege nur langsam an. Die Schwierigkeiten, die hier infolge der planerischen Neuordnung bei der Durchführung der Bebauungsplan- und Baulandumlegungsverfahren entstanden,

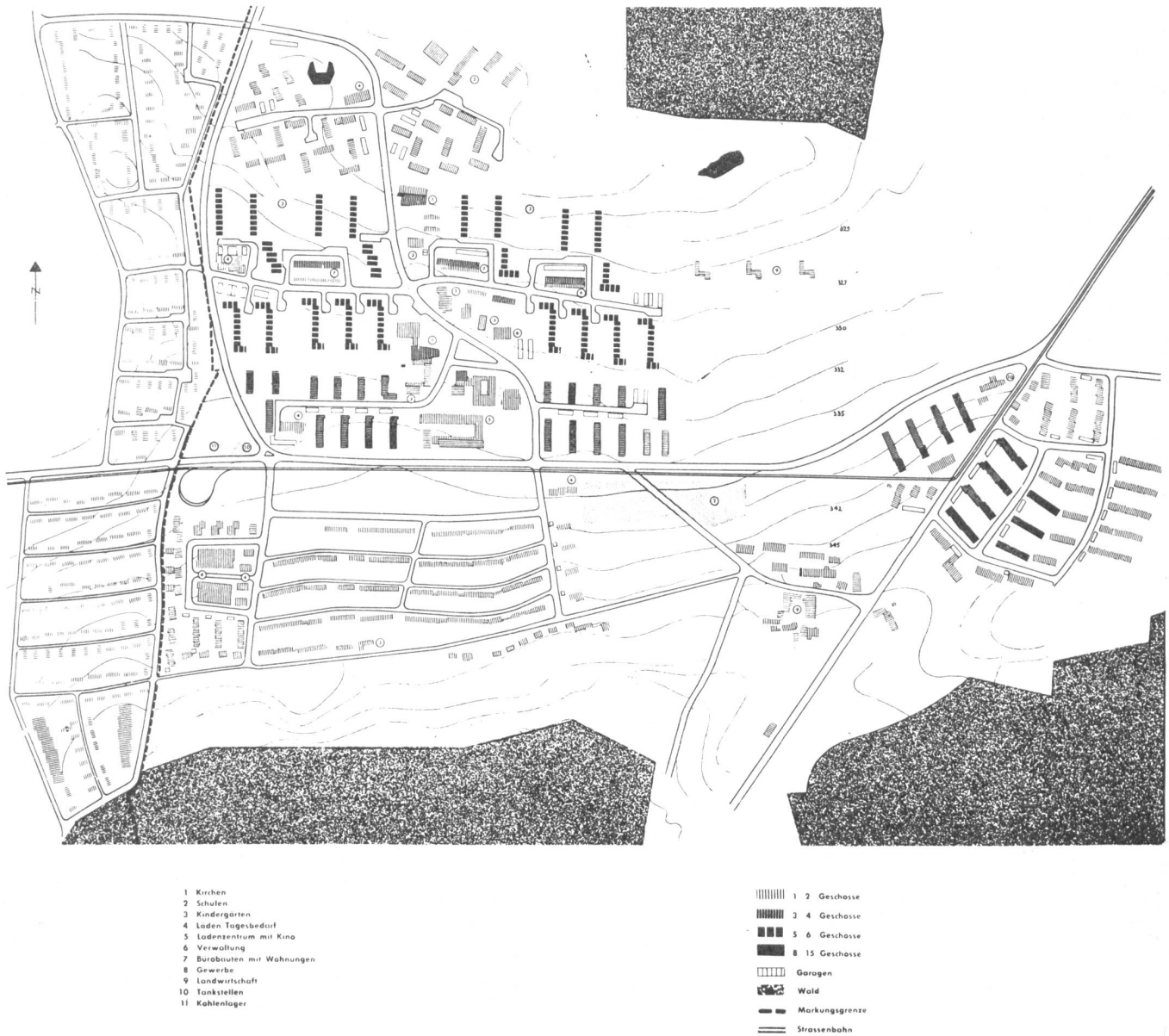


Abb. 6. Plan der Wohnstadt «Giebel» an der Peripherie von Stuttgart.

körper gelegt werden, damit sie noch leistungsfähiger werden können. Wenn auch teilweise und mit der Zeit Omnibus- anstelle von Strassenbahnlinien treten werden, so ist doch, nach Auffassung der Stuttgarter Strassenbahnen AG, die grosse Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Strassenbahn durch ein anderes Verkehrsmittel auf der Strasse nicht zu erreichen.

waren so gross, dass sich erst während der letzten Jahre eine umfangreiche Bautätigkeit entwickeln konnte, als nach und nach die Verfahren zum Abschluss kamen und geeignete Bauträger aktiv wurden. Wegen seines dringenden und grossen Bedarfs an Wohnungen musste Stuttgart deshalb zunächst dort bauen, wo auf grossen Flächen rasch begonnen werden

konnte. Das war nur in den Aussengebieten der Stadt möglich, wo auch ganz neue und grosse Wohngebiete entstanden und weiter im Entstehen begriffen sind. Denn inzwischen werden auch die Zerstörungsgebiete ausgebaut, ohne dass der Bedarf an Wohnungen nachlässt.

Je nach Lage, Grösse und Nachbarschaft zu bestehenden Altgebieten, nehmen die neuen Wohngebiete den Charakter von Stadtteilen oder selbständigen Wohnstädten im Rahmen der Großstadt Stuttgart mit ihren Stadtbezirken und Bezirksverwaltungen an. Das neue Wohngebiet «Rot» (Abb. 4) im Norden gehört zum Stadtbezirk Zuffenhausen mit etwa 50 000 Einwohnern. 20 000 davon wohnen in «Rot», einem selbständigen Stadtteil, der in wenigen Jahren entstand und von gemeinnützigen Wohnungsbauunternehmen, mit öffentlichen Mitteln und in der Form des sozialen Wohnungsbaues, gebaut ist. Die Wohngebäude sind zwei-, drei-, vier- und fünfgeschossig. Einige Hochhäuser sind zurzeit im Bau bzw. in der Planung. Das Wohngebiet hat seine Schulen, Kirchen, Ladenzentren und alle übrigen Einrichtungen, die dem örtlichen Bedarf entsprechen. Das Grün zwischen den Wohnblöcken ist so angelegt, dass es mit fortschreitendem Wachstum zu einem Park werden kann, in dem u. a. auch die Kinderspielplätze liegen.

Der Stadtteil «Rot» liegt auf einem Bergrücken zwischen Neckar- und Feuerbachtal, dessen nördlichster Teil zum Stadtbezirk Mühlhausen gehört. Dort ist ein Gelände heute noch unbebaut und im Besitz der Stadt. Auf diesem sogenannten «Mönchfeld» soll demnächst mit dem Bau eines neuen Wohngebiets nach einem Entwurf des Planungsamtes begonnen werden, dessen Grundzüge in der Abbildung 5 wiedergegeben sind. Der Plan enthält eine ausgedehnte dreigeschossige Wohnbebauung und im höchsten Geländeteil eine Hochhausgruppe. Am Südrand des «Mönchfeldes», oberhalb vom Neckar und in der Nachbarschaft von Mühlhausen und Hofen mit ihren teilweise alten Ortsbildern, wurde die Anpassung an deren kleinen Maßstab gefordert. Hier sind zweigeschossige Wohnhäuser, das Ladenzentrum, die Kirche und niedere Sonderbauten inmitten von öffentlichem Grün untergebracht. Südlich schliessen zum Neckar abfallende Rebärten an, über die der Blick weit hinaus in eine reizvolle Landschaft schweifen kann. Auf dem Mönchfeld können etwa 5000 Einwohner unterkommen.

Im Nordwesten der Stadt, im Stadtbezirk Weilimdorf, sind grosse Teile der Wohnstadt «Giebel» für etwa 10 000 Einwohner in den vergangenen zwei Jahren gebaut worden. Noch in diesem Jahr wird das verbleibende Baugelände, das sich im Besitz der Stadt

befindet, vergeben werden. Der Raum Weilimdorf mit heute über 20 000 Einwohnern hat grosse Reserven (bis zu etwa 50 000 Einwohnern). Die Struktur der Wohnstadt «Giebel» zeigt der nebenstehende Plan des Planungsamtes (Abb. 6). Die Wohnstadt liegt dicht an der Markungsgrenze von Stuttgart, hinter der die Nachbargemeinde Gerlingen eine ausgedehnte, zweigeschossige Bebauung geplant und teilweise ausgeführt hat, die im Sinne der Mischung von Wohntypen ein wichtiger Bestandteil des gesamten Stadtteils sein wird. In zentraler Lage befindet sich der Marktplatz mit dem Geschäftszentrum; verteilt auf das Wohngebiet liegen kleinere Ladengruppen zur Nahversorgung der Bevölkerung. Geplant sind ausserdem zwei Kirchen, zwei Schulen, Kindergärten und aller sonstiger Bedarf. Die Wohnbebauung ist zwei-, drei-, vier- und fünfgeschossig. Die höhere Bebauung ist bei Beachtung der topographischen Gegebenheiten zu einem teppichartigen Hauptfeld von streng nord-süd-gerichteten, gestaffelten Baukörpern zusammengefasst. Auch hier sind die Grünflächen parkartig gestaltet. Ein besonderes Merkmal dieser Wohnstadt ist ihre polychrome Farbigeit als Steigerung ihrer plastisch-räumlichen Gestaltung. Den Architekten werden bestimmte Farbtöne als Leitmotiv für die Farbgestaltung der Gebäude vorgeschrieben. Diese farbigen Grundtöne sind am Modell nach städtebaulichen Gesichtspunkten erarbeitet worden.

Neben grösseren, hauptsächlich sozialen Wohnbaugebieten, von denen drei als charakteristische Beispiele gewählt wurden, läuft die Planung der privaten Wohnbaugebiete einher, womit den Wünschen weiter Kreise der Stuttgarter Bevölkerung, sich das eigene Haus zu schaffen, gedient werden soll. Die Planungen des Einzelhausbaues werden naturgemäss bedeutend langsamer verwirklicht. Zeitraubende Baulandumlegungen müssen durchgeführt werden und der Zeitpunkt der Realisierung der Pläne liegt im Ermessen der Grundstückeigentümer.

Zum Schluss dieses Ueberblicks darf noch gesagt werden: Das Planungsamt ist darauf bedacht, von den Gegebenheiten der schönen Stuttgarter Stadtlandschaft her die einzelnen Planungen zu bestimmen. Jedes neue Baugebiet soll ein eigenes, einmaliges Gepräge bekommen. Ausserdem noch: Bei dem Aufbau der Stadt werden neben den materiellen gewiss auf die Dauer die kulturellen Leistungen von ausschlaggebender Bedeutung sein, je nachdem dabei aber die konkrete Antwort auf die Frage «Mensch und Technik», die uns allgemein und dem Stadtplaner in besonderer Art gestellt ist, ausfällt, wird unsere Kultur genügend oder ungenügend Echtheit und Gewicht erlangen.