

STUTTGART 21

 Versenden  Drucken  Lesezeichen  Empfehlen

Seite 3

Gastautor Tobias Wallisser

Technologie im Talkessel

Tobias Wallisser, veröffentlicht am 22.12.2010

Stuttgart - Zahlreiche Großprojekte werden das Stuttgarter Stadtbild in den kommenden Jahren verändern. Stiftung Geißstraße und Stuttgarter Zeitung haben sechs Architekten eingeladen, über ihre Visionen zur Zukunft der Stadt zu sprechen. Die Serie endet mit dem heutigen Beitrag.

Im Folgenden werde ich ein subjektives Bild der Stadt darstellen, das aus unterschiedlichen Perspektiven von unterschiedlichen Orten aus entstanden ist. So kenne ich Stuttgart zunächst aus der Perspektive des Architekturstudenten, der aus Berlin zum Praktikum kam und hier hängenblieb. Dann, Jahre später, nach längerem Aufenthalt in New York und Amsterdam aus der Perspektive des verantwortlichen Architekten für den Entwurf und den Bau des Mercedes-Benz-Museums, als junger Architekt für ein international bekanntes Büro nach Stuttgart kommend. Und schließlich als Lehrender an der Kunstakademie auf dem Killesberg und als Architekt mit einem Büro in Stuttgart, das allerdings ausschließlich außerhalb der Stadt tätig ist.

Als Architekt habe ich einige Projekte in der Stadt bearbeitet. Zunächst im Studium die Brache am Kleinen Schlossplatz, dann das Grundstück für das Mercedes-Benz-Museum, später eine Vorstudie für die Entwicklung am Karlsplatz, einen Wettbewerb für ein Gebäude der LBBW am Pariser Platz und zuletzt aus eigenem Antrieb eine Studie für das Bahnhofsareal. Dabei sind mir die Stadt, ihre gewachsenen Strukturen und ihr Entwicklungspotenzial durchaus vertraut geworden. Meine Betrachtung gliedert sich in drei Teile, beginnend mit den Besonderheiten Stuttgarts, über Architektur in Stuttgart hin zu Ideen einer künftigen Stadtentwicklung.

Laut Definition ist eine Stadt eine größere, zentralisierte und abgegrenzte Siedlung mit einer eigenen Verwaltungs- und Versorgungsstruktur im Schnittpunkt größerer Verkehrswege. Dies trifft auch auf Stuttgart zu, wird aber der besonderen topografischen Lage Stuttgarts, eingebettet zwischen Hügeln, nicht gerecht. Grünes U, HHL (Halbhöhenlage) und reizvolle Blicke von oben auf die Innenstadt und zurück auf die Silhouette der Hügel sind unverwechselbare Qualitäten. Was gesellschaftliche Ereignisse angeht, ist Stuttgart die Stadt der organisierten Feste: Weindorf, Fischmarkt, Wasen, Weihnachtsmarkt folgen so dicht aufeinander, dass der Bürger kaum zur Ruhe kommt.

Stuttgart ist eine Brutstätte der Innovation

Die berühmte Kehrwoche ist sicher der Inbegriff des verordneten Gemeinwohls und prägt wie das frühzeitige Hochklappen der Bürgersteige den Blick der Fremden auf die Stadt. Aber gleichzeitig ist Stuttgart als Stadt einer technikaffinen Moderne, geprägt von mittelständischen Unternehmen, eine Brutstätte der Innovation. Weltbekannte Erfindungen und Marken, Marktführer des technischen Fortschritts in Kombination mit einer technischen Eliteuniversität sowie einer überdurchschnittlichen Dichte an Ingenieurbüros sind seine Kennzeichen. Sobald etwas "modern" ist, wird es bestellt, koste es, was es wolle.

Dies schlägt sich auch in der Stadtplanung nieder. War die Stadt im 18. Jahrhundert von einer kleinteiligen Blockstruktur geprägt, aus der besondere Gebäude einerseits, großangelegte Baumalleen andererseits herausstachen, erzeugte der Ruf nach der "autogerechten Stadt" nach dem Krieg aus den beschädigten Strukturen breite Straßenschneisen. Während andere Städte auf dem historischen Grundriss wieder aufgebaut wurden, schuf der von Verkehrsplanern konzipierte Fortschritt achtspurige städtische Plätze. Sogar die sogenannte Kulturmeile ist eher eine Randbebauung der Hauptverkehrsachse. Als Pendant zu ihr ist selbst die verkehrsberuhigte Königsstraße zur Einkaufsrennbahn geworden. Ihre Schaufenster dienen nicht nur der Zurschaustellung der Waren, sondern gleichzeitig der Darstellung der neuesten Vordach- und Verglasungstechniken, deren Halbwertszeit sich mit dem Modellwechsel der Automobilindustrie

vergleichen lässt.

Während andere Städte lange auf Niederflurstraßenbahnen warten mussten, waren in Stuttgart die Haltestellen schon aufgrund der notwendigen Hochbahnsteige von Ingenieuren penibel zwischen privaten Hofeinfahrten positioniert worden. Und als Krönung dieser Technikbegeisterung wurde vor fünfzehn Jahren entdeckt, dass die europäische Bahnstrecke Paris-Budapest Anlass zu sechzig Kilometern Tunnel nebst notwendigem neuem Tiefbahnhof sein könnte.

Eine Ungenauigkeit des Denkens

Doch aufgrund seiner Innovationsbereitschaft hat Stuttgart auch weltbekannte Bauten, die zu ihrer Zeit technische Meilensteine gesetzt haben: den Bahnhof, den Tagblattturm, die Markthalle, den Fernsehturm, die Staatsgalerie und vielleicht in neuester Zeit das Mercedes- oder das Porschemuseum. Die Stuttgarter Schule, die Weißenhofsiedlung oder die von Günter Behnisch geprägte Architektur "der Dinge, die so werden, wie sie es wollen", sind weithin bekannt. Bei meinem von Oswald Mathias Ungers geprägten Grundstudium in Berlin sprach man über die "süddeutsche Camping-Architektur", bei der die Linien nicht auf den Punkt gebracht würden, was eine Ungenauigkeit des Denkens ausdrückte. Aber genau diese Unschärfe, die die Möglichkeit bietet, Festlegungen erst relativ spät zu treffen, erlaubt die notwendige Flexibilität, aktuelle Entwicklungen und Erfahrungen in Projekte zu integrieren, ohne die Grundidee zu schwächen und ermöglicht auf diese Weise Innovation. Besonders beeindruckt hat mich als Student der Hochhausentwurf des Büros Behnisch für das Areal um die Reithalle. Ein faszinierendes Projekt, das den Typus des Hochhauses in Stuttgart stadtverträglich gemacht hätte! Durch die Schichtung kleinerer Einheiten wäre ein Bild entstanden, analog zur Aufreihung der Gebäude entlang der Straßen in Halbhöhenlage. Hier wäre eine prototypische Lösung für die sensible lokale Adaption einer Typologie entstanden. Wenn man den Vergleich zur Studie für den Trumptower zieht, der wie vom Himmel gefallen als übergroße Säule zusammenhanglos am Pragsattel gestanden hätte, wird deutlich, dass die Besonderheit Stuttgarts innovative Lösungen ermöglicht, ja sogar verlangt!

Bei der Planung des Mercedes-Museums hatten wir uns damals zum Ziel gesetzt, für Stuttgart nach der postmodernen Staatsgalerie ein Gebäude des 21. Jahrhunderts, ein digital geplantes Gebäude mit einer der Aufgabe entsprechenden Weiterentwicklung der Typologie in einer dem Ort angemessenen Art und Weise zu konzipieren. So haben wir im Wettbewerb zwar nicht gegen die Auslobung verstoßen, aber uns schon recht bald für eine eher ungewöhnliche Lösung entschieden, die das Volumen auf einen relativ kleinen Ort konzentriert.

Ein Hauptzentrum mit der notwendigen Dichte

Dies schafft eine neue Eingangssituation zur Stadt, flankierend entlang der Schnellstraße, und erlaubt die Inszenierung der Sammlung vor der Kulisse der Hügel Stuttgarts. Außerdem konnten wir so eine architektonische Organisationsform schaffen, die neuartige Raumerlebnisse hervorbringt und damit auch für die Disziplin selbst Impulse geben kann. Ob das Ergebnis von außen als schön zu bezeichnen ist, sei dahingestellt. Ich würde sagen, das Haus könnte mit einem AMG-Mercedes verglichen werden, der von außen nicht alles preisgibt - ein Wolf im Schafspelz, was unserer Interpretation der lokalen Mentalität entspricht.

Damals dachten wir, dass Stuttgart auf dem Weg ins 21. Jahrhundert mächtig zulegen würde. Erst Mercedes, dann Porsche mit ihren Museen und zuletzt der neue Bahnhof als Zentrum des Städtebauprojekts Stuttgart 21. Futuristisch in der Anmutung und ebenfalls innovativ? Ein Zitat aus der Broschüre der Stadtentwicklung: "Während in vielen Städten nur in den umliegenden Vororten weiterer Wohn- und Lebensraum geschaffen werden kann, ermöglichen die frei werdenden Gleisflächen, dass Stuttgart im Zentrum wächst ... Über die nächsten zwei Jahrzehnte entwickeln sich neue Quartiere zum Leben, Arbeiten und Wohnen. Es entstehen rund 20.000 Arbeitsplätze und 11.000 Wohnungen."

Eine wunderbare Konzeption, die es der Stadt ermöglichen würde, im Zentrum und nicht auf der grünen Wiese zu wachsen. Denn auch als multizentral operierender Ballungsraum braucht eine Stadt ein Hauptzentrum mit der notwendigen Dichte und den entsprechenden urbanen Qualitäten. Leider entpuppt sich bei genauerer Betrachtung, dass die organische Form des neuen Bahnhofs als Hoffnungsträger für die Zukunftstauglichkeit der Stadtentwicklung des Viertels erhalten muss. Ob er verkehrstechnisch innovativ organisiert ist, überlasse ich den Experten. Aber die Bürde, für ein ganzes neues Stadtviertel die Fahne hochzuhalten, ist enorm - zumal die bisher realisierten Gebäude wenig Hilfeleistung bieten. Ob Bank oder Bibliothek, Glas oder Glasbaustein, vitale Stadtbausteine sind nicht entstanden.

Die Lebensqualität kann erhöht werden

Das ließe sich vielleicht korrigieren, wenn einige dieser Gebäude nicht gerade wichtige Zugänge abriegeln und Sichtachsen ins neue Quartier blockieren würden. Hier ist passiert, was Günter Behnisch einmal als das "direkte Bauen der 500stel-Modelle" beschrieben hat: Gebäude, denen nach der Bearbeitung des Städtebaus die Weiterentwicklung in anderen Maßstabsebenen fehlt und die dadurch nicht genug mit der Umgebung kommunizieren. Doch sehe ich trotzdem großes Potenzial für die weitere Entwicklung, wenn die Stadt ihre Qualitäten zu einer klaren Zielvorstellung formulieren und eine positive Vision mit den Bürgern entwickeln würde. Stuttgarts Chance liegt in der bewussten Entwicklung als vernetzte Stadt, vielleicht zu vergleichen mit der Randstad in den Niederlanden. Während zum Beispiel im Ballungsraum München über siebzig Prozent der Einwohner in der Stadt leben, erlaubt das Zusammenspiel von Stuttgart mit den anderen Zentren im Ballungsraum eine andere Arbeitsteilung und durch seine Kleinteiligkeit auch andere Lebensräume. Ähnlich dazu kann die Lebensqualität einer Stadt durch die Gliederung in kleinere nachbarschaftliche Einheiten, die persönliche Kontakte fördern, erhöht werden, wie zum Beispiel bei der Kiezstruktur in Berlin. Das vorhandene Grüne U als zusammenhängender Grünraum mit vielen Verästelungen zur lockeren Bebauung der Hügel mit viel Grün stellt den Zusammenhang der Viertel sicher. Daneben sind die vorhandenen städtischen Plätze im Stadtzentrum - Schlossplatz, Schillerplatz, Marktplatz - eine fast italienisch anmutende Abfolge von öffentlichen Räumen, die eine hohe Aufenthaltsqualität bieten und eine vorbildliche Arbeitsteilung übernehmen.

In der Stadt gibt es Initiativen zur Weiterentwicklung dieser Qualitäten am Karlsplatz mit einer Querverbindung zur Königstraße. Der Brückenschlag über die Hauptstätter Straße wäre eine weitere Maßnahme.

Kann die Stadt über sich hinauswachsen?

Trotz der Proteste gegen Stuttgart 21 ist die Stadt nicht plötzlich fortschrittsfeindlich geworden und wäre in der Lage, einen großen Beitrag in der allgegenwärtigen Debatte zur Stadt der Zukunft zu leisten. Aber eine Überprüfung der bisher üblichen Verfahren einerseits und der Definition von Fortschritt andererseits ist notwendig, um eine optimale Verbindung von Technik und Lebensqualität in der Stadt zu erreichen.

Eine offene Entwicklung sollte das Leitbild für die Stadt werden: weg von vordefinierten formalen Aussagen, hin zu Steuerungsmodellen, die ein Rahmenwerk für die Entwicklung vorgeben, aber ihre Zukunftsfähigkeit aufgrund einer Flexibilität in der Umsetzung behalten. Vorgaben könnten beispielsweise eine kleinteilige Mischnutzung, die Integration von Wohnen und Arbeiten in der Stadt, geprägt von kurzen Wegen und der Verbindung mit dem Grünraum sein, jedoch in Verbindung mit Ideen zur Nutzung regenerativer Energien, innovativen Mobilitätskonzepten und einer Verknüpfung von öffentlichem und privatem Raum.

Vorgaben könnten zum Beispiel sein, im Block selbst möglichst die zu verbrauchende Energie selbst zu erzeugen, Szenarien, an denen in Stuttgart beheimatete Experten bereits im Ausland Pionierarbeit leisten. Das im Ballungsraum ebenfalls vorhandene Wissen über fortschrittliche Mobilitätsszenarien unter Verknüpfung aller Verkehrsmittel ist ebenfalls eine besondere Ressource der Stadt, die ein Nachdenken über eine bessere Nutzung der Verkehrsräume ermöglichen würde. Hier seien die Forschungen zur "Smart City" erwähnt, dem Aufbau von Kommunikation zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmern, der eine Trennung des Verkehrs überflüssig macht und eine effizientere Flächenausnutzung erlaubt. Denn "modern" ist heute nicht mehr der Bau von Stadtautobahnen und anderen Infrastrukturkolossen, die Nutzungen trennen und Barrieren aufwerfen, sondern die Integration von dezentraler, ständig kleiner werdender Hochtechnologie in eine Umwelt, die den Menschen und seine Bedürfnisse wieder stärker in den Mittelpunkt stellt.

Gerade aufgrund der topografischen Lage in Kombination mit dem kreativen und unternehmerischen Potenzial wäre Stuttgart ein idealer Ort für die Entwicklung der zur Erzeugung einer hohen urbanen Lebensqualität notwendigen Integration von Naturraum und Technologie. Stuttgart könnte zu einem Vorbild des neuen Umgangs mit Ingenieurwissen und Technik werden. Statt Wissen zu exportieren, könnten vor Ort beispielhaft die Anwendungsmöglichkeiten untersucht werden. Statt als Empfänger eines Großprojekts würde die Stadt als aktiver Teil der Forschung wahrgenommen. Und die Stadt könnte dabei über ihre heutigen Barrieren wie Hochbahnsteige oder (Tief-)Bahnhof hinauswachsen.

Empfehlen 22 Empfehlungen, Registrieren, um die Empfehlungen deiner Freunde sehen zu können.

GOOGLE-ANZEIGEN

Rechtsanwälte Stuttgart

Privatinsolvenz, Schuldnerberatung Termine: 0711/185 67 141

www.stuttgart-schuldnerberatung.de

Spar-O-Mobil Stuttgart

Schnell, günstig und direkt Pauschalpreise zum Flughafen!

www.sparomobil.de

ANZEIGE

**Top-Jobs von Headhuntern**

Experteer.de - Über 8.000 Headhunter suchen Sie >> Jetzt anmelden & neuen Job finden!

[Mehr Informationen](#)

**Selbständig & unter 50 ?**

Private Krankenkasse ab nur 99,- € für Selbständige & Freiberufler! Testsieger Vergleich

[Mehr Informationen](#)

**Gezielte Partnersuche**

Starten Sie Ihre Partnersuche mit dem ausgezeichneten Testsieger ElitePartner.de.

[Mehr Informationen](#)

Stuttgart 21 [Verpflanzung ist abgeschlossen](#)

Stuttgart 21: Streit um Baumaschinen [Der Bahn droht ein Zwangsgeld](#)

Polizeieinsatz im Schlossgarten [Interne Untersuchung kommt](#)

Stuttgart 21 [Die neue Heimat der Bäume](#)

Stuttgart 21 [Baumaktion soll Donnerstag beendet sein](#)

Versetzung der Bäume ["Eine neuerliche Provokation"](#)

Stuttgart 21 [Reaktionen auf Verpflanzung gespalten](#)

Stuttgart 21 [Baumtransport kostet auch Nerven](#)

Polizeisprecher im Interview ["Unsere Planung ist aufgegangen"](#)

Kommentar zu den Protesten [Kein schwarzer Dienstag](#)

[Alle Artikel anzeigen](#)

nach oben