Beiwort zur Karte 4,12

Großstadtentwicklung im Industriezeitalter I

Bebauung (1862–1977) und funktionale Gliederung (1977)

von KUNO DROLLINGER

I. Historischer Überblick

Die Überlieferung führt den Ursprung der Stadt Stuttgart auf ein Gestüt zurück, das um 950 Herzog Liudolf von Schwaben, ein Sohn König Ottos I., im Tal des Nesenbachs gegründet haben soll. Der Name der späteren Stadt begegnet uns erst 200 Jahre später um 1160 in den Traditiones Hirsaugienses anläßlich einer Jahrtagsstiftung des Hugo de Stuockarten. Der älteste Beleg für die Siedlung Stuttgart datiert aus dem Jahre 1229, als Papst Gregor IX. dem Kloster Bebenhausen seinen Besitz in *Stutkarcen* bestätigte. Die spärlichen Quellenangaben des 13.Jahrhunderts lassen es nicht zu, ein genaues Bild von der Anlage und der Größe des alten Stuttgart zu entwerfen. Die Ummauerung muß schon früh erfolgt sein, denn wir hören 1286 von einer längeren Belagerung durch König Rudolf von Habsburg und dessen Forderung nach Abbruch der Stadtmauern. Der Markt, das *forum mercatorium*, wird 1290 erstmals erwähnt.

Der Stadtkern glich einem unregelmäßigen Eirund, das den Raum zwischen der heutigen oberen Königstraße, der Eberhardstraße und der Planie einnahm. Der ursprüngliche Siedlungsraum muß indessen alsbald zu klein geworden sein, denn schon 1304 ist von mehreren am Nesenbach, also außerhalb der Stadt gelegenen Häusern die Rede. Die Stadt erweiterte sich zunächst nach Süden, wo die nach der St. Leonhardskirche benannte Leonhardsvorstadt entstand. Sie hieß auch Esslinger Vorstadt, weil von hier durch das Esslinger Tor beim heutigen Charlottenplatz eine Straße nach Esslingen führte. Als Pendant errichtete Graf Ulrich der Vielgeliebte nördlich des Großen Grabens, der heutigen oberen Königstraße, auf dem Turnieracker Mitte des 15.Jahrhunderts die Turnierackervorstadt, die auch unter dem Namen Obere Vorstadt oder nach der Liebfrauenkapelle, einem Vorgängerbau der Hospitalkirche, Liebfrauenvorstadt bekannt ist. Seit dem 17. Jahrhundert bürgerte sich allmählich der Name Reiche Vorstadt ein.

Die Altstadt und die beiden Vorstädte hatten einen Gesamtumfang von 4200 m. Dabei nahm die Altstadt eine Fläche von 12 ha ein, die Esslinger Vorstadt war fast genauso groß, während die Obere Vorstadt allein eine Fläche von mehr als 25 ha besaß. Allerdings waren hier noch Ende des 18. Jahrhunderts größere Gebiete an der späteren Gartenstraße, der heutigen Fritz-Elsas-Straße, unbebaut. Eine Stadterweiterung war daher vor Beginn des 19.Jahrhunderts nicht erforderlich. Dem räumlichen Umfang der Stadtteile entsprechend wohnte die Mehrzahl der Bürger bereits um die Mitte des 16. Jahrhunderts in den Vorstädten. Die Türkensteuerliste von 1545 nennt für die Innenstadt 594 Steuerzahler, für St. Leonhard-Esslinger Vorstadt 303 und für Unser Frauen – Obere Vorstadt 377. Die Zahl der Gebäude verteilte sich 1589 wie folgt: Innenstadt 496, Obere Vorstadt 440 und Esslinger Vorstadt 352. Die Einwohnerzahl betrug damals annähernd 9000. Sie stieg bis Ende des 18. Jahrhunderts auf etwa 19000 an. Die Folge war eine zunehmende Baudichte und der Übergang zum Bau mehrgeschossiger Häuser. Herzog Karl Eugen nahm 1746 jeden auf 25 Jahre von einer Steuererhöhung aus, der ein dreistöckiges Haus errichtete oder ein kleineres in ein solches umbaute. Die Zahl der Wohnhäuser in Stuttgart wird 1720 mit 1426, 1789 dagegen mit 2072 angegeben. Die Aufwärtsentwicklung war durch die zweimalige Verlegung der Residenz nach Ludwigsburg, 1724–1733 und 1764–1775, zeitweise unterbrochen,

langfristig aber nicht aufgehalten worden. Die Regierung Karl Eugens gab der Stadt baulich, kulturell und wirtschaftlich wichtige Impulse. Stuttgart war nunmehr nicht nur eine Residenz, sondern auch eine Garnisonsstadt. Der Bau der Kaserne am Rotenbildtor (Rotebühlplatz) 1749–1752 und der Legionskaserne (an der Stelle des heutigen Wilhelmsbaus) 1753 wurden in dieser Hinsicht richtungweisend. Das wirtschaftliche Gepräge der Stadt blieb aber weiterhin bestimmt vom Weinbau und Weinhandel. Im 18. Jahrhundert war fast die Hälfte der landwirtschaftlich nutzbaren Fläche mit Weinbergen bebaut. 1724 waren es insgesamt 832 ha. Dieser Anteil ging zwar namentlich im 19. Jahrhundert kontinuierlich zurück. Er betrug aber 1868 immerhin noch 536 ha.

Stadterweiterung in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts

In einer Denkschrift des Stuttgarter Bürgermeisters Hehl vom Jahre 1803 heißt es, die Zahl der Einwohner habe seit 1783 um mehr als 2 500 Personen zugenommen. Viele Weingärtner und Handwerker seien nicht mehr in der Lage, in der Stadt ein Haus zu einem erschwinglichen Preis zu erwerben, und hätten außerhalb zu bauen begonnen oder Gartenhäuser in Wohnungen umgewandelt. Die Anlage einer Vorstadt sei also unumgänglich. Gedacht war an eine Stadterweiterung in südwestlicher Richtung. Unter König Friedrich I. konnten diese Pläne aber noch nicht verwirklicht werden. Im Vordergrund des Bauens dieser Zeit stand die Vergrößerung der Residenzstadt und die Vollendung des Neuen Schlosses.

1811 wurde die Stadt Stuttgart auf königliche Anordnung in vier Distrikte eingeteilt. Der als Beikarte wiedergegebene Stadtplan dieses Jahres hält die Situation fest. Der Distrikt A (rot) begann mit der Königstraße und umfaßte den gesamten Stuttgarter Norden und Nordwesten. Der Distrikt B (blau) fing bei der Schulstraße an und reichte über den Marktplatz und den Charlottenplatz bis zum Cannstatter Tor (Beginn der heutigen Konrad-Adenauer-Straße) im Südosten. Westlich der Schulstraße schloß sich der Distrikt C an (hellrot). Er erstreckte sich von der Eberhard- über die Marienstraße zum Calwer Tor, dem damaligen Endpunkt der Rotebühlstraße. Zum Distrikt D (hellbraun) gehörte der Stuttgarter Süden rechts des Nesenbachs, also das Viertel um die Leonhardskirche mit der Hauptstätter- und Esslinger Straße. Schon 1832 wurde die Vierteilung wieder aufgehoben und die Stadt in drei Bezirke gegliedert. Die Korrektur bestand im wesentlichen darin, daß die alten Distrikte B und C zusammengelegt wurden. Die Altstadt bildete wieder einen einheitlichen Bezirk. Die Stadteinteilung am Ende des ersten Drittels des 19. Jahrhunderts entsprach damit im wesentlichen noch den Grundzügen der mittelalterlichen Stadt mit dem Stadtkern und den beiden Vorstädten im Norden und im Süden.

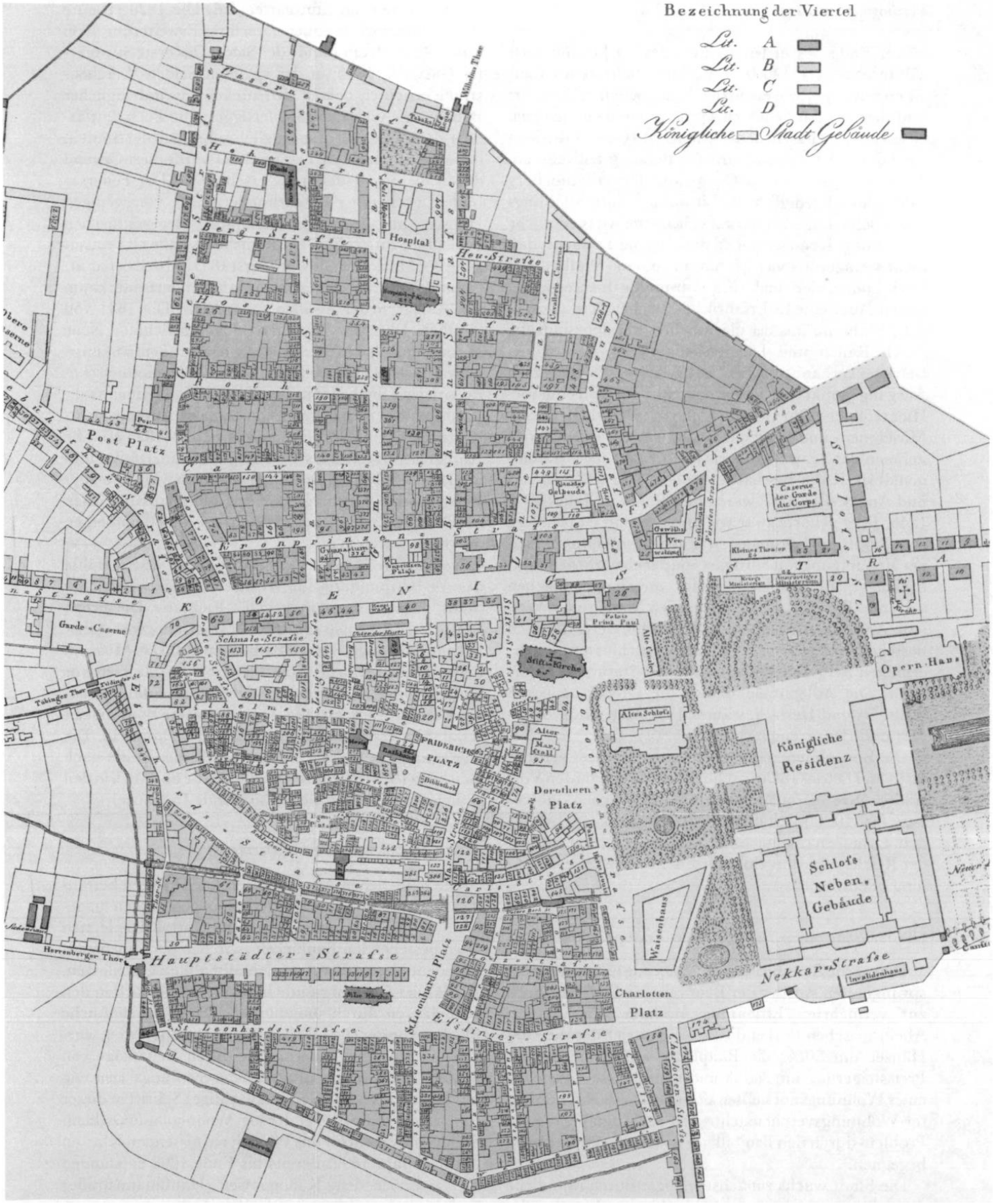
Stuttgart als Königsstadt

Die Verlängerung des Großen Grabens nach Osten, d.h. der Bau einer Prachtstraße, der heutigen Königstraße mit dem 1813 seiner Bestimmung übergebenen Königstor als Abschluß, die Gestaltung des Schloßgartens (Anlagen) und die in Verlängerung der alten Seegasse (Friedrichstraße) entstandene Friedrichvorstadt waren die großen städtebaulichen Leistungen des ersten württembergischen Königs.

Der 1818 von dem Hofbaumeister Nikolaus Friedrich von Thouret vorgelegte Generalbauplan ging noch von einem einheitlichen auf begrenzten Zuwachs geplanten Stadtbild aus. Die Stadt galt weiterhin als geschlossenes Ganzes. Die Stadttore wurden daher, wenn es die Verlängerung eines Straßenzuges erforderlich machte, nicht abgerissen, sondern nur versetzt. Sie erfüllten auch im anbrechenden Industriezeitalter ihre alte Funktion und waren von Weingärtnern, Handwerkern und Fruchtmessern bewohnt, die im Nebenamt den Beruf des Torwarts ausübten. Noch 1851 werden als Stuttgarter Stadttore genannt: 1) das Büchsen-, 2) das Calwer- oder Rotebühltor, 3) das Cannstatter- oder Neckartor, 4) das Esslinger-, 5) das Friedrichs-, 6) das Königs-, 7) das Tübinger- und 8) das Wilhelmstor.

Tübinger Vorstadt

Thourets Bauplan sah im Anschluß an den alten zugeschütteten »Kleinen Graben« (Eberhardstraße) den Bau einer Handwerkervorstadt, der Tübinger Vorstadt, vor. Straßennamen wie Gerberstraße oder Schlosserstraße erinnern noch heute an die etwa seit 1820 hier angesiedelten Handwerker.


Bezeichnung der Viertel
Lit. A
Lit. B
Lit. C
Lit. D
Königliche Stadt Gebäude
Post Platz
Hospital
Heu-Strasse
Friderichs-Strasse
Caserne der Garde du Corps
Kleines Theater
Schmale-Strasse
Garde-Caserne
Tübinger Thor
Stifts-Kirche
Opern-Haus
Altes Schloss
Königliche Residenz
Friderichs Platz
Dorotheen Platz
Schloss Neben-Gebäude
Waisenhaus
Nekkar-Strasse
Invalidenhaus
Charlotten Platz
Hauptstädter-Strasse
Herrenberger Thor
St. Leonhards-Strasse
St. Leonhards Platz
Esslinger-Strasse
Charlotten-Strasse

Vereinigung mit Berg

Am Ende des ersten Drittels des 19.Jahrhunderts zählte Stuttgart 32000 Einwohner. 1836 kam es zur »Vereinigung«, wie es offiziell hieß, zwischen Stuttgart und Berg. Es handelte sich streng genommen um einen Grenzausgleich zwischen Stuttgart und Cannstatt, denn der königliche Fiskalkammerort Berg lag teilweise auf Stuttgarter, teilweise auf Cannstatter Gemarkung. Berg zählte damals lediglich 783 Einwohner, hatte allerdings durch seine Lage am Neckar erhebliche wirtschaftliche Bedeutung. Kennzeichnend dafür ist die Tatsache, daß nicht weniger als vier Mahlmühlen, eine Walkmühle, zwei Lohmühlen und eine Gipsmühle hier errichtet waren. Auch eine Lederfabrik hatte sich in Berg angesiedelt. Während aus der eigentlichen Residenzstadt die durch Rauch und Lärmbelästigung unerwünschten Betriebe verbannt blieben, entwickelte sich Berg zum Ausgangspunkt der modernen Stuttgarter Industrie. Hier eröffnete 1852 Gotthilf Kuhn mit 30 Arbeitern eine Maschinen- und Kesselfabrik. Es war das erste Unternehmen der Schwerindustrie in Stuttgart. Die Maschinenfabrik Kuhn beschäftigte schon 1859 248 Arbeiter und Angestellte. 1868 waren es 409 und im Jahre 1900 1246. Berg gehörte zwar wie Heslach und Gablenberg zum Stadtbezirk Stuttgart, war aber zum Zeitpunkt seiner Vereinigung mit Stuttgart von der eigentlichen städtischen Siedlung durch weite unbebaute Flächen getrennt. Es führte daher offiziell den Namen eines Weilers. Als nach der Mitte des 19.Jahrhunderts die noch bestehende Baulücke allmählich geschlossen wurde, erhielten Berg und Heslach 1874 den Status einer Vorstadt. Die Adlerstraße bildete die Grenze zwischen Stuttgart und Heslach, während die Metzstraße Stuttgart und Berg trennte.

Die Einwohnerzahl hatte sich seit 1834 fast verdreifacht und betrug 1875 einschließlich der genannten Vorstädte sowie des nach wie vor isoliert gelegenen Gablenberg fast 100 000. Stuttgart war zur Großstadt geworden. Es hatte namentlich seit den 1860er Jahren und seit der Reichsgründung eine stürmische Aufwärtsentwicklung erlebt.

Die Stadtentwicklung bis zur Zeit der Reichsgründung

Die rasche Zunahme der Bevölkerung führte zu einem sprunghaften Anstieg der Baupreise und infolge davon zur vermehrten Errichtung größerer Wohnhäuser. Allein zwischen 1851 und 1862 erhöhte sich der Wert der Häuser um 50%; die Bauplätze verzeichneten eine Preissteigerung um 300 % und mehr. Erste Anzeichen einer Wohnungsnot stellten sich ein. Ein 1860 gegründeter Wohnungsverein machte sich zur Aufgabe, diesem Problem durch den Bau billiger Arbeiterwohnungen zu begegnen.

Die Stadt wuchs zunächst weniger durch räumliche Ausdehnung als durch die Schließung noch vorhandener Baulücken im Stuttgarter Tal. Die 1828 erbaute Rotebühlkaserne lag auch nach ihrer Erweiterung 1836 und 1843 noch am Rande der Stadt. Das erste Stuttgarter Gaswerk, 1845 an der späteren Seiden-/Lerchenstraße errichtet, befand sich zunächst weitab jeglicher Bebauung. Auch das 1850 fertiggestellte Poenitentiar- oder Zuchthaus lag ursprünglich außerhalb der Stadt in den sog. Spitaläckern. Erst um 1860 wurde diese Gegend durch die Senefelderstraße erschlossen. Der Feuersee bildete noch um die Jahrhundertmitte, von wenigen Häusern abgesehen, den Endpunkt der städtischen Besiedlung im Westen. Die Reinsburgstraße als Fortsetzung der Marienstraße wurde erst 1853 offiziell benannt.

Auch im Süden war es bis zur Jahrhundertmitte kaum zur Anlage neuer Straßen gekommen. Die 1831 von Gottlieb Christian Eberhard Etzel errichtete Neue Weinsteige, eine Meisterleistung der Straßenbaukunst, wurde noch 1855 als außerhalb der Stadt befindlich charakterisiert. Sie begann damals vor dem Wilhelmstor. Auch der Weg zum Bopser gehörte noch nicht zur eigentlichen Stadt. Im Norden stand das 1819–1828 erbaute Katharinenhospital bis über die Jahrhundertmitte hinaus ziemlich isoliert. Erst nach und nach wurden an der Jäger- und Kriegsbergstraße im Landhausstil Villen errichtet, die noch lange von Gärten und Weinbergen umgeben waren.

Neubauten erfolgten, wie gesagt, in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts im Westen und Südwesten der Stadt, dagegen kaum in östlicher Richtung. Die zweite Stuttgarter Prachtstraße, die Neckarstraße, wies daher bis um 1860 nicht wenige Baulücken auf. Das Museum der bildenden Künste (Staatsgalerie) war das letzte vor der Jahrhundertmitte entstandene repräsentative Bauwerk an der Neckarstraße. Eine verstärkte Bautätigkeit setzte hier erst etwa seit den Gründerjahren ein. Die Verlegung des Gaswerkes von der Seidenstraße nach Gaisburg 1878 ist kennzeichnend für die nun auch in den östlichen Stadtteilen sich ansiedelnde Industrie.

Innerer Ausbau und erste Eingemeindung

Die natürlichen Ausdehnungsmöglichkeiten bestanden für Stuttgart, das von drei Seiten von Bergen umgeben war, im Osten in Richtung Neckartal. Die letzten noch bestehenden Baulücken zwischen der Innenstadt und dem Vorort Berg wurden allmählich geschlossen. Die Weiler Gaisburg und Gablenberg, die noch in den 80er Jahren durch umfangreiche landwirtschaftliche Flächen von der eigentlichen Stadt getrennt waren, wurden bis zur Jahrhundertwende durch Neuanlage von Straßen und intensiven Ausbau der Siedlungskerne eng mit Stuttgart verbunden. Ein wichtiger Schritt in dieser Richtung war die Anlage der sog. Wohnkolonie Ostheim durch den Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen seit dem Jahr 1892. Bereits bis Ende 1898 entstanden hier zwischen dem Kanonenweg (Haußmannstraße) und der Rotenbergstraße 217 Wohngebäude.

Ein zweites Gebiet intensiver Bautätigkeit war der Stuttgarter Norden zwischen dem Kriegsberg und den Pragäckern. Der 1873 eröffnete Pragfriedhof war nur kurze Zeit am Rand der städtischen Wohnsiedlung gelegen. Der Bau der Gäubahn (1879) sowie des Neuen Güterbahnhofs trugen wesentlich zur Veränderung dieser Gegend bei und schufen hier erste Ansätze eines Industrieviertels, dem sich auf der Prag eine Eisenbahnerwohnsiedlung anschloß. Schon bald war hier die Gemarkungsgrenze erreicht, so daß der Bau des Stuttgarter Nordbahnhofes 1895 auf Cannstatter Gemarkung erfolgen mußte. Aus räumlichen und verkehrstechnischen Gründen wurde der Obstmarkt, der größte Stuttgarter Markt, auf den Platz vor dem Nordbahnhof verlegt. Als besonders mißlich empfand man es in Stuttgart, daß die Obsthändler außer der Gewerbesteuer eine in ihrem Ertrag höhere Wanderlagersteuer nach Cannstatt zu entrichten hatten. Nicht zuletzt diese wirtschaftlichen Gesichtspunkte trugen neben der ebenfalls seit 1895 im Gemeinderat grundsätzlich erörterten Frage der Stadterweiterung dazu bei, daß die Stadt Stuttgart in einer Denkschrift vom 29. Juli 1899 beim Innenministerium die »Vereinigung der beiden Städte Stuttgart und Cannstatt« beantragte. Während dieser Gedanke vom Cannstatter Oberbürgermeister Nast alsbald aufgegriffen wurde, stieß er beim Cannstatter Gemeinderat zunächst auf erhebliche Bedenken, die erst nach den Gemeinderatswahlen vom Dezember 1903 überwunden werden konnten. Zu einer rascheren Einigung kam man dagegen mit der kleinen Gemeinde Gaisburg. Die 1897 aufgenommenen Verhandlungen führten schon 1899 zu dem Ergebnis, daß die Eingemeindung Gaisburgs am 1. April 1901 in Kraft trat. Die Stuttgarter Gemarkung vergrößerte sich dadurch von 2980 auf 3234 ha. Schon vor der Eingemeindung war im Westen Gaisburgs in Richtung Ostheim eine rege Bautätigkeit zu verzeichnen.

Die Aufteilung der Gemarkung hinsichtlich der Nutzung ergibt für das Jahr 1901 unmittelbar vor der Eingemeindung Gaisburgs folgendes Bild:

	ha	% der Gesamtfläche
1. Gebäude u. Hofstätten, Bau-, Arbeits- und Lagerplätze	420	14,12
2. Straßen, Wege, öffentliche Plätze, Eisenbahnen	464	15,57
3. Flüsse, Bäche, Teiche	9	0,33
4. Oeden, Steinbrüche, Sandgruben	34	1,15
5. Äcker, Gärten, Länder (einschließlich Baumäcker)	550	18,47
6. Wiesen (einschl. Gras- u. Baumgärten)	200	6,72
7. Weiden	1	0,06
8. Weinberge	416	13,97
9. Waldungen	882	29,61
Zusammen	2980	100,00

Stuttgart hatte trotz eines enormen Bevölkerungsanstieges seit der Mitte des 19.Jahrhunderts und der Zunahme der Zahl der Gebäude von 5051 im Jahre 1853 auf 15224 Ende 1898 den Charakter einer Stadt zwischen Wald und Reben behalten. Der Umfang der Weinberge hatte sich zwar seit 1884 von 525 auf 465 ha verringert, er war nunmehr aber noch fast genau so groß wie der von Arbeits- und Wohnstätten eingenommene Flächenanteil. Allerdings hatte sich dieser seit 1884 von 8,8% auf 14% der Gemarkung erhöht. Hervorzuheben ist auch die Zunahme des Anteils der Verkehrsflächen (Straßen, Wege, Plätze, Eisenbahnen) gegenüber 1884 von 10,3 % auf 15,5 % im Jahre 1901. (Vgl. zum Folgenden auch die Tabelle 1 S.13)

Siedlungsausbau, Hangbebauung und neue Eingemeindungen

Außer dem Gebietszuwachs im Osten durch die Eingemeindung Gaisburgs hatte Stuttgart zu Beginn unseres Jahrhunderts auch im Westen und Südwesten eine beachtliche Erweiterung seines Siedlungsgebietes zu verzeichnen.

Der schon erwähnte Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen errichtete kurz nach 1900 die ersten Häuser der »Wohnkolonie« Südheim zwischen Heslach und Kaltental und begann auf der Gemarkung Botnang mit der für etwa 6000 Personen geplanten Siedlung Westheim. Der Bau einer modernen Verkehrsstraße über die Botnanger Steige hatte die Voraussetzung dafür geschaffen.

Die Eröffnung des Schwabstraßentunnels (1896) brachte die sog. Karlsvorstadt Heslach in engere Verbindung mit der Innenstadt, so daß sich allmählich die Baulücken zwischen der Rotebühlstraße im Westen und der Böblinger Straße im Südwesten schlossen. Ebenfalls noch der zweiten Siedlungsphase – bebaute Fläche bis 1906 – gehören die Anfänge der Hangbebauung im Süden an, wo um 1900 die ersten Häuser auf der Gänsheide entstanden, die Hohenheimer Straße bis zur Bopseranlage weitergebaut und die Bopserwaldstraße angelegt wurde. Die Festschrift zur Einweihung des neuen Stuttgarter Rathauses (1905) registrierte diese Entwicklung mit einigem Bedauern, wenn sie feststellt: »Die Sohle des Stuttgarter Tals ist nunmehr größtenteils überbaut, immer höher klimmen die Straßen an den Hängen empor, einzelne, statt daß sie den Linien des Geländes folgen, in allzu steilem Aufstieg. Über ihnen winken noch aus dem Grün der Abhänge und vom Höhenrand schmucke Landhäuser, und die Gemeindebehörden bemühen sich, durch Bauvorschriften über den Abstand der Häuser in den höheren Lagen und die Zahl ihrer Stockwerke die Reize der Umgebung der Stadt so viel als möglich zu erhalten. Doch ist die Zeit wohl nicht allzufern, da die ›rebenumkränzten Höhen‹ sich mit Häusern bedeckt haben werden.«

Neue Möglichkeiten der Gewinnung von Baugelände und der Erschließung notwendiger Industrieflächen

brachte die ebenfalls 1905 einsetzende erste große Eingemeindungswelle. Am 1. April 1905 trat die Vereinigung Cannstatts mit Stuttgart bzw. der Eintritt von Untertürkheim und Wangen in den Amts- und Gemeindeverband Stuttgart in Kraft. Degerloch folgte am 1. August 1908, nachdem sich bereits am 28. Februar 1901 eine von 300 Personen besuchte Bürgerversammlung Degerlochs für die Vereinigung mit der Hauptstadt ausgesprochen hatte. Die Gemarkung Stuttgarts, die sich nunmehr vom Schmidener Feld weit rechts des Neckars bis zu der Hochebene der Filder erstreckte, erfuhr durch diese Eingemeindungen eine Verdoppelung ihres Umfangs. Der Zuwachs an Fläche und Bevölkerungszahl betrug im einzelnen:

Cannstatt	1738 ha und 32 777 Einwohner
Untertürkheim	519 ha und 6761 Einwohner
Wangen	308 ha und 4157 Einwohner
Degerloch	718 ha (davon 289 ha Wald) und 4198 Einwohner.

Die eingemeindeten Orte und ihre bauliche Entwicklung

Cannstatt

Die Vereinigung Cannstatts mit Stuttgart war durch das Zusammenwachsen der Siedlungsgebiete im Nekkartal seit den 1890er Jahren und den Ausbau der Verkehrsverbindungen, namentlich die 1893 eingeweihte König-Karls-Brücke, vorbereitet worden. Cannstatt hatte sich von einer kleinen Oberamtsstadt, die als Bäderstadt allerdings internationalen Ruf besaß, zu einer immer stärker auch von der Industrie bestimmten Stadt mittlerer Größe entwickelt. 1861 wurde die Bahnlinie in das Remstal und das östliche Württemberg eröffnet. »Die Industrie ist hier in ausgedehntem Maße vertreten«, vermerkt das Adreßbuch des Jahres 1885. Neben mehreren Unternehmen der Textilindustrie gab es in Cannstatt ein Zweigwerk der Maschinenfabrik Esslingen sowie verschiedene Eisengießereien und Kesselfabriken. Der Bau der Artilleriekaserne (1896) in der Taubenheimstraße sowie der Dragonerkaserne links des Neckars auf der Altenburger Höhe (1908/1910) machte Cannstatt zudem zu einer bedeutenden Garnisonstadt. Für eine großräumige Industrieansiedlung war inzwischen auch Cannstatt zu klein geworden. Bezeichnend dafür ist die Verlegung der Produktionsstätten der Daimler-Motoren-Gesellschaft, die 1890 in der Taubenheimstraße angefangen hatte, vom Seelberg in Cannstatt nach Untertürkheim (1904).

Untertürkheim

Auch auf Untertürkheim hatte die Industrialisierung bereits lange vor der Eingemeindung übergegriffen. Mehrere größere Textilunternehmen waren hier schon in den 1880er Jahren entstanden. 1899 faßte der Gemeinderat den Beschluß, zur Ansiedlung neuer Industriebetriebe eine eigene Straße, die Fabrikstraße, anzulegen. Sie ist heute ein Teilstück der von Untertürkheim nach Cannstatt führenden Mercedesstraße. Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts stieg die Einwohnerzahl rasch an, und zwar von 3722 im Jahre 1890 auf 7153 im Jahre 1907. 1834 waren es erst 1861 gewesen.

Die Ausdehnung des Dorfes vollzog sich vor allem im Norden der Gemarkung in Richtung Cannstatt, wo ein neuer Ortsteil mit rechtwinklig sich kreuzenden Straßen geschaffen wurde.

Die größte bauliche Veränderung brachte allerdings die Erweiterung des Eisenbahnnetzes. 1894–1896 wurden unter Umgehung Stuttgarts eine neue Verbindungslinie von Untertürkheim nach Kornwestheim sowie ein umfangreicher Rangier- und Güterbahnhof gebaut. Für die Daimler-Motoren-Gesellschaft wurde ein eigener Gleisanschluß errichtet. Arbeiter von Daimler waren es, die 1911 die Initiative zur Gründung einer Siedlung, der Gartenstadt Luginsland, ergriffen und damit auch einen neuen Typ einer sozialen Wohnsiedlung schufen. 1913 waren die ersten 55 Häuser fertig.

Wangen

Wangen hatte als kleinster der eingemeindeten Orte am stärksten seinen ländlichen Charakter bewahrt. Aber auch hier war es, später zwar als in Untertürkheim, schon vor 1905 zu ersten Fabrikgründungen gekommen. Die rasche Aufwärtsentwicklung spiegelt sich im Anstieg der Einwohnerzahl von 3174 auf 4501 zwischen 1900 und 1907 wider.

Degerloch

Degerloch war, besonders seit es 1884 durch den Bau der Zahnradbahn und 1904 durch die Anlage der elektrischen Straßenbahn auf der Neuen Weinsteige eine engere Verbindung zu Stuttgart erhalten hatte, zu einem bevorzugten Wohnort auf den Fildern geworden. Die Einwohnerzahl hatte sich seit 1871 bis zur Eingemeindung mehr als verdoppelt. Schon vor der Jahrhundertwende entstanden hier zahlreiche Villen und vornehme Landhäuser. Rund um den schmalen alten Ortskern wurden neue Straßenzüge geführt. Als größeres Wohnviertel ist besonders die seit 1910 errichtete Falterausiedlung zu nennen.

Die Siedlung bis 1914

Die 1911 in Kraft getretene neue Stuttgarter Ortsbausatzung suchte der Unsitte des willkürlichen Bauens an noch nicht angelegten Straßen zu begegnen. Die seit der Jahrhundertwende immer reger gewordene Bautätigkeit machte zudem die Einhaltung bestimmter Baure-

geln unumgänglich. Auf die zwischen 1910 und 1914 erstellten zahlreichen Neubauten kann hier im einzelnen nicht eingegangen werden. Erwähnt seien lediglich beispielhaft die großen repräsentativen Theaterbauten des Großen und Kleinen Hauses (1912), das Kunstgebäude (1912) sowie die Villa Reitzenstein (1913). Der Stuttgarter Westen erhielt zur Jahrhundertfeier der Völkerschlacht von Leipzig 1913 im Leipziger Platz eine größere die Siedlung abschließende Parkanlage. Im Stuttgarter Osten wurde die »Wohnkolonie« Ostheim, inzwischen auf fast 400 Häuser mit 1300 Wohnungen angewachsen, fertiggestellt und an der Landhausstraße mit einer neuen Siedlung, der »Wohnkolonie« Ostenau, begonnen. Die Hangbebauung am Kriegsberg wurde mit der sog. Villenkolonie »Birkenhöhe« fortgesetzt. Die Zunahme der Bautätigkeit insgesamt spiegelt sich in den folgenden Zahlen wider: Wurden 1899 lediglich 327 Neubauten errichtet, so stieg deren Zahl bis 1912 auf 719 Gebäude mit 3498 Wohnungen an, um dann allerdings 1913 wieder auf 489 mit 2125 Wohnungen zurückzugehen. Im Kriegsjahr 1914 wurden schließlich nur noch 117 Neubauten fertiggestellt.

Altstadtsanierung und Bau des neuen Bahnhofs

Die städtebaulich wichtigste Maßnahme, die vor dem 1. Weltkrieg begonnen wurde, war die völlige Neu- bzw. Umgestaltung des Viertels zwischen dem Schloßplatz und dem heutigen Hauptbahnhof. Der Bau des 1905 seiner Bestimmung übergebenen neuen Rathauses und die 1899 einsetzende Altstadtsanierung, die sich von 1906 an auf das Viertel bis zur Eberhardstraße erstreckte, hatte auch in der Gegend der oberen Königstraße erhebliche Veränderungen mit sich gebracht. So wurde die alte Legionskaserne, in der einst Schiller gedient hatte, abgebrochen und an ihrer Stelle der Wilhelmsbau errichtet (1909). Der Bau des neuen Hauptbahnhofes, längere Zeit durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges unterbrochen, konnte erst 1922, endgültig 1927 vollendet werden. Im Zuge dieser umfangreichen Baumaßnahme mußte auch das letzte noch von Thouret errichtete Stadttor, das Königstor an der unteren Königstraße, dem Bahnhofsvorplatz weichen. Schon 1912 war die auf dem früheren Schillerfeld, dem Gelände des heutigen Hauptbahnhofs, erbaute Reiterkaserne abgebrochen worden. Der massige Bahnhofsturm setzte nunmehr einen neuen beherrschenden städtebaulichen Akzent. Das ebenfalls 1927/1928 entstandene 61 m hohe Tagblatt-Turmhaus bildete am Rande der Altstadt zum Bahnhofsturm gewissermaßen einen Gegenpol und signalisierte zusammen mit dem 102 m hohen Gasturm der neuen 1930 in Betrieb genommenen Gaskokerei in Gaisburg, daß auch in Stuttgart das Zeitalter der Hochhäuser begonnen hatte.

Neue Eingemeindungen 1922

Die Jahre nach dem 1. Weltkrieg waren bestimmt von zunehmender Wohnungsnot, der allerdings nur in bescheidenem Umfang durch städtischen Wohnungsbau begegnet werden konnte. Daß alsbald auch die Eingemeindungsfrage wieder aufgegriffen wurde, ging weniger auf das Drängen Stuttgarts als auf die Probleme der Umlandgemeinden zurück. Namentlich Botnang und Kaltental hatten sich schon zu Beginn des Jahrhunderts nachdrücklich darum bemüht, in den Stadtverband Stuttgarts aufgenommen zu werden. Stuttgart hatte diesen Wunsch abgelehnt, 1907 bzw. 1910 jedoch diesen Gemeinden den Anschluß an das städtische Gaswerk, den Bau einer Straßenbahnlinie sowie die Übernahme eines Teils der Gemeindelasten zugesagt. Die Eingemeindung Botnangs und Kaltentals am 1. April 1922 war daher die Konsequenz einer längeren Stadt-Umland-Politik. Die Vorteile der Eingemeindung lagen auf Seiten der Arbeiterwohnorte Botnang und Kaltental. Stuttgarts Interessen richteten sich weiterhin primär auf das Neckartal. Hedelfingen bot der expandierenden Industrie neue Ansiedlungsmöglichkeiten, und Obertürkheim war für die schon damals geplante Neckarschiffahrtsstrecke von erheblichem Wert. Außerdem galt es, der Stadt Esslingen zuvorzukommen, die ebenfalls an Obertürkheim interessiert war. Das Innenministerium stimmte der Eingemeindung beider Orte zu, verlangte aber gleichzeitig, daß die Stadt Stuttgart ihren Widerstand gegen die Eingemeindung Botnangs und Kaltentals aufgab. Mit Esslingen kam es noch zu einem Markungsausgleich, indem das Gewann Brühl aus den Markungen Hedelfingen und Obertürkheim ausgeschieden wurde und an Esslingen fiel. Stuttgarts Gemarkung betrug nach diesen Eingemeindungen vom 1. April 1922 insgesamt 8543 ha. Der Zuwachs belief sich im einzelnen auf:

Botnang einschließlich Rot- und Schwarzwildpark	1 244 ha
davon 970 ha Wald;	
Einwohnerzahl 1919:	4458
Kaltental	183 ha
Einwohnerzahl 1919:	1791
Hedelfingen	346 ha
Einwohnerzahl 1919:	3426
Obertürkheim	241 ha
Einwohnerzahl 1919:	4700

Die Eingemeindungen bis 1931

Stuttgart betrachtete sich auch nach dieser zweiten Eingemeindungsphase keineswegs als arrondiert. Wenn es trotzdem zu einer längeren Pause bis zu den nächsten umfangreicheren Eingemeindungen kam, so ist das auf die schwierigen Verhandlungen mit dem Staat und den

betreffenden Gemeinden zurückzuführen. Eine Ausnahme machte die kleine Arbeiterwohnortgemeinde Hofen nördlich von Cannstatt, die sich am 1. Juli 1929 an Stuttgart anschloß. Bei der letzten Volkszählung von 1923 hatte der Ort lediglich 1081 Einwohner. Am 10. November 1929 sprach sich die Mehrheit der Bevölkerung Zuffenhausens für die Eingemeindung nach Stuttgart aus. Diese Entwicklung war bereits 1927 angebahnt worden durch einen Vertrag zwischen der Stadt Stuttgart sowie der Stadt Zuffenhausen und der Gemeinde Münster über das Burgholzhofgelände. Dabei ging es darum, daß die Stadt Stuttgart der Reichswehr im Tausch gegen den Cannstatter Wasen ein größeres Areal als Exerziergelände zur Verfügung stellte. Gemeinsam mit Zuffenhausen (1. April) kamen 1931 auch Münster (l.Juli) sowie das kleine Rotenberg (1. Mai) rechts des Neckars zu Stuttgart. Zuffenhausen, 1923 15455 Einwohner zählend, war 1907 zur Stadt erhoben worden. Es besaß schon damals einen stark industriellen Charakter. Dabei war nicht nur die für den Stuttgarter Raum typische Möbelindustrie, sondern auch die Schwerindustrie vertreten. Es gab 1909 zwei Maschinenfabriken, zwei Metallwerke, eine Eisengießerei, eine Eisenmöbelfabrik, mehrere Eisenhandlungen (Zahn und Nopper), eine Lederfabrik und andere größere Unternehmen in Zuffenhausen. Wesentlich stärker als in Stuttgart vor 1914 hatten sich hier um den Bahnhof und jenseits der Bahnlinie ausgesprochene Industriezonen gebildet.

Münster zählte 1850 nur 1700 Einwohner. 1910 waren es dagegen bereits 4200. Dieser Bevölkerungsanstieg war die Folge einer raschen Industrialisierung. 1903/1904 errichtete hier die Stuttgarter Zuckerfabrik ein großes Werk. In Bahnhofsnähe entstanden mehrere Maschinenfabriken.

Die Stuttgarter Markung hat nach diesen Eingemeindungen den Umfang von 10000 ha überschritten. Sie hat sich gegenüber der Markung Alt-Stuttgarts zur Zeit der Jahrhundertwende verdreifacht. An dem Zuwachs waren Hofen mit 280 ha, Zuffenhausen mit 921 ha, Rotenberg mit 163 ha und Münster mit 360 ha beteiligt. Aufschlußreich ist eine Übersicht der Markung hinsichtlich der Nutzung. Den mit Abstand größten Anteil, nämlich 2542 ha von insgesamt 10239 ha, nimmt nach wie vor der Wald ein. Stark angestiegen sind die Anteile des eigentlichen Wohngebietes (1075 ha) sowie die Verkehrsflächen (Eisenbahnen, Straßen, Plätze) mit 991 ha. Das Gesamtbild der Großstadt-Markung wurde aber weiterhin von den landwirtschaftlichen Flächen geprägt:

Äcker und Gärten	1956 ha
Wiesen	998 ha
Baum- und Gemüsegärten	715 ha
und Weinberge	580 ha

Im Stuttgarter Kerngebiet waren zwar seit 1900 immer mehr Weinberge überbaut worden. Doch als Folge der Eingemeindungen blieb Stuttgart auch weiterhin eine der größten Weinbaugemeinden Deutschlands.

Die Eingemeindungen der Jahre 1933–1942

Schon zweiJahre später – am 1. Mai 1933 – kam es zur Eingemeindung von Feuerbach mit Weilimdorf sowie von Mühlhausen und Zazenhausen. Diese Eingemeindungen in der Ära des Nationalsozialismus beruhten aber nicht mehr auf dem freien Willen unabhängiger Gemeinden. Der neue Staatskommissar Dr. Karl Strölin hatte sie auf dem Verwaltungswege innerhalb kurzer Zeit zustandegebracht. Daß das kleine Zazenhausen mit seinen 700 Einwohnern nach der Eingemeindung von Hofen und Münster nicht mehr lange selbständig bleiben konnte, war vorauszusehen. Die Neckargemeinde Mühlhausen gehörte schon länger in den Interessenbereich Stuttgarts.

Mit Feuerbach fiel ein wichtiger Industrieort an Stuttgart, der, 1907 zur Stadt erhoben, zeitweise selbst Ambitionen hatte, durch Eingemeindungen zur Mittelstadt an der Peripherie Stuttgarts zu werden. Zwar gelang Feuerbach 1929 die Eingemeindung von Weilimdorf, nicht mehr jedoch der Zusammenschluß mit Zuffenhausen. Die Bindungen an Stuttgart, namentlich an zahlreiche Unternehmen, die längst im Feuerbacher Tal einen neuen, günstigeren Standort gefunden hatten, erwiesen sich als stärker. Den Anfang machte die Chininfabrik Fr. Jobst, die 1864 ihren Betrieb von Stuttgart nach Feuerbach verlegte. Eine kleine chemische Fabrik war hier bereits 1857 gegründet worden. Feuerbach, das 1861 2874 und 1880 4549 Einwohner zählte, entwickelte sich in raschem Tempo von einer Land- zu einer Industriegemeinde. 1904 bestanden hier 17 chemische und farbenproduzierende Werke sowie 12 größere und kleinere Maschinenfabriken. Einzelne Straßen wie die See-, die Stuttgarter oder Ludwigsburger Straße wurden zu bevorzugten Industrievierteln. Zu einer Industrieansiedlung großen Stils kam es seit 1906 durch die Firma Werner und Pfleiderer aus Cannstatt, die in Feuerbach ein großes Areal aufkaufte. Diese Entwicklung erreichte ihren Höhepunkt mit der Niederlassung der Firma Robert Bosch im Jahre 1910. Feuerbach erlebte gleichzeitig einen rapiden Bevölkerungszuwachs. Zwischen 1890 und 1910 stieg die Einwohnerzahl von 5956 auf 14244 an. Seit dem 1. Weltkrieg waren die Zuwachsraten erheblich geringer. 1933 hatte Feuerbach knapp 20000 Einwohner. Die Eingemeindungen von 1933 waren für Stuttgart nicht zuletzt durch den Gewinn neuen Siedlungsgebietes von Bedeutung. Die Markungsflächen betrugen bei Feuerbach 1215 ha, bei Weilimdorf 1247 ha, bei Mühlhausen 585 ha und bei Zazenhausen 235 ha.

Auch die Eingemeindungen des Jahres 1937 erfolgten unter dem Gesichtspunkt, weitere Stadtrandsiedlungen anlegen zu können. Neu zu Stuttgart kamen die Filder-

randgemeinden Rohracker, Heumaden und Sillenbuch sowie rechts des Neckars der Weinbauort Uhlbach. Es waren alles kleinere Gemeinden mit 1000 bis 1700 Einwohnern und Markungsflächen um die 300 bis 370 ha. Seine letzte und zugleich seine größte Gebietserweiterung erfuhr Stuttgart mitten im 2. Weltkrieg. Seit dem 1. April 1942 gehörten auch die Fildergemeinden Vaihingen mit Rohr, außerdem Möhringen und Plieningen sowie im Norden das an den Strohgäu grenzende Stammheim zu Stuttgart. Innerhalb von 40 Jahren hatte sich die Markungsfläche der Landeshauptstadt um nicht weniger als 600 % auf 20 726 ha vergrößert. Mit der Eingemeindung von Vaihingen, Möhringen und Plieningen hatte sich Stuttgart gegenüber dem Umland durchgesetzt. Diese Orte waren nach langer Zugehörigkeit zum Amt Stuttgart erst 1938 an die Landkreise Böblingen bzw. Esslingen gefallen. Insbesondere die Eingemeindung von Vaihingen und Möhringen entsprach dem Wunsch der Bevölkerung, die nicht nach Böblingen, sondern nach Stuttgart tendierte. Die Gebietsflächen betrugen nach kleineren Korrekturen im einzelnen:

Birkach mit Kleinhohenheim	315 ha
Plieningen mit	
Hohenheim	1318 ha
Riedenberg	103 ha
Möhringen mit Fasanenhof	1566 ha
Stammheim	413 ha
und Vaihingen mit Rohr	1809 ha

Die Zwischenkriegszeit

Schon vor dem 1. Weltkrieg hatte in Stuttgart die Siedlung verschiedentlich die Grenzen des Stadtgebietes erreicht oder gar überschritten. Die Zwischenkriegszeit wurde nunmehr zu einer Epoche des intensiven inneren Ausbaus, wobei dem städtischen Wohnungsbau insbesondere in den 1920er Jahren eine erhebliche Bedeutung zukam. So entstanden in Gaisburg die Straßenbahnersiedlung Friedenau und ein größerer Wohnkomplex für die Arbeiter des städtischen Gaswerks, während gleichzeitig ebenfalls im Stuttgarter Osten am Raitelsberg Reihenwohnhäuser mit mehr als 700 Wohnungen erstellt wurden. Am Kanonenweg (=Haußmannstraße), an der Ostend- und Wagenburgstraße wurde weitergebaut, so daß sich die Besiedlung zwischen Ostheim, Berg, Gaisburg und Gablenberg verdichtete. In Heslach jenseits des schon seit 1890 bestehenden Marienhospitals im sog. Eiernest wird die Bebauung seit 1926 fortgesetzt. 1927 entsteht in Kaltental eine Polizeibeamtensiedlung. Die Bauerweiterung im Stuttgarter Westen, im Gebiet Vogelsang, die Fortsetzung der Vogelsangstraße in Richtung Gäubahn erfolgte erst 1934/35.

Auch die Außenbezirke verzeichneten nach 1918 einen größeren Siedlungszuwachs. In Feuerbach konnten 1922 die ersten Häuser der Föhrichsiedlung bezogen werden und in Münster begann im gleichen Jahr eine Baugenossenschaft mit einer Wohnsiedlung an der Elbestraße. In Untertürkheim ist die umfangreiche Wallmersiedlung (1929) zu nennen, in Wangen die Bauerweiterung an der Inselstraße.

Charakteristisch für die Stadterweiterung seit den 1920er Jahren war allerdings nicht der An- und Ausbau der bestehenden Siedlungsgebiete, sondern die vermehrte Anlage von Stadtrandsiedlungen. Diesem Typus gehört die 1927 im Rahmen der Werkbundausstellung unter Beteiligung namhafter Architekten wie Le Corbusier, Gropius und Mies van der Rohe eröffnete Weißenhofsiedlung an. Sie fand wegen ihrer avantgardistischen Bauweise weite Beachtung, aber auch mancherlei Kritik. Auch die 1933 errichtete benachbarte Kochenhofsiedlung bei der Feuerbacher Heide zeigt das Bemühen, einen neuen Architekturstil zu finden.

Schon 1926 waren auf dem Hallschlag in Cannstatt die ersten 33 Doppelhäuser einer neuen großangelegten Wohnsiedlung fertig. Im Rahmen des Kriegswohnungsbauprogramms wurde hier noch im 2. Weltkrieg weitergebaut. Die Siedlung wurde durch umfangreichen Ausbau nach 1945 zu einem der größten Wohngebiete Stuttgarts und erreichte 1966, vier Jahrzehnte nach ihrer Gründung, einen Bevölkerungsanteil von 15000. 1934/35 entstand ebenfalls in Cannstatt an der Grenze des Stadtgebietes die Sommerrainsiedlung, und etwa gleichzeitig begann man auf dem Steinhaldenfeld, wo bereits 1917 ein Friedhof angelegt worden war, mit dem Bau von Reihenhäusern. Es war geplant, hier sog. Kleinsiedlerstellen zu schaffen, also einfache Siedlungshäuser, denen eine Nebenerwerbslandwirtschaft angeschlossen war. Ähnlichen Charakter sollten die 1932 begonnene Hoffeldsiedlung in Degerloch und die erst nach 1933 errichteten Siedlungen Neuwirtshaus in Zuffenhausen, Reisach, Seelachwald und Wolfbusch in Weilimdorf haben.

In verstärktem Maße ist in den Jahren vor dem 2. Weltkrieg auch ein Wegzug aus der Innenstadt in die Außenbezirke oder in die Nachbargemeinden zu verzeichnen. War diese Tendenz etwa in Degerloch schon lange zu beobachten, so waren nunmehr von dieser Entwicklung auch Orte wie Vaihingen/Rohr, Möhringen, Fellbach, Schmiden und Korntal betroffen. Allein nach Vaihingen/Rohr verlegten 1935 723, 1936 1062 und 1937 1423 Stuttgarter ihren Wohnsitz. Für Möhringen lauten die entsprechenden Zahlen 430, 579 und 561.

Siedlungszuwachs und Bevölkerungszunahme fanden naturgemäß überproportional in den Außenbezirken statt. Die Gesamteinwohnerzahl Stuttgarts erhöhte sich zwischen den beiden Volkszählungen vom 16. Juni 1933 und vom 17. Mai 1939 um 9% von 420000 auf 454000. Dagegen hatten einzelne – zum Teil erst während dieses Zeitraumes eingemeindete – Außenbezirke einen rapiden Bevölkerungszuwachs erlebt.

	1933	1939
Sillenbuch	1700	3600
Weilimdorf	4600	8300
Rohracker	1200	1700
Degerloch	8100	11700
Zuffenhausen	16800	21700

Sillenbuch, das schon 1932/35 um die Kolpingsiedlung erweitert worden war, erhielt bei der Wilhelmshöhe ein Neubauviertel und wurde rasch zu einer der bevorzugtesten Wohngegenden Stuttgarts.

Zwischen 1919 und 1932 wurden in Stuttgart 8300 neue Gebäude mit zusammen 18700 Wohnungen errichtet, davon etwa 30% von der Stadt, 30% von gemeinnützigen Baugenossenschaften und 40% von Privaten. Auch die Jahre bis zum 2. Weltkrieg zeichneten sich, wie schon angedeutet, durch eine rege Bautätigkeit aus. Allerdings ging der städtische Wohnungsbau zugunsten des privaten stark zurück. 1933–1937 entstanden in Stuttgart und den inzwischen eingemeindeten Vororten rund 6000 neue Gebäude, überwiegend Kleineigenheime und Häuser mit billigen Kleinwohnungen. Die Stuttgarter Siedlungs-GmbH erweiterte die Föhrichsiedlung in Feuerbach und begann am Rotweg in Zuffenhausen mit dem Bau einer größeren Siedlung. 1939 konnten hier etwa 100 Kleineigenheime bezogen werden. Insgesamt wurden 1939 1700 neue Wohnungen erstellt und weitere 1150 zu bauen begonnen.

Die Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg

Am Ende des 2. Weltkriegs waren in Stuttgart als Folge von 53 Luftangriffen 39 125 Gebäude, d.h. 57% des damaligen Baubestandes, zerstört oder schwer beschädigt. Lediglich 266 067 Personen hielten sich am 30. April 1945 in Stuttgart auf. Drei Jahre zuvor nach den letzten Eingemeindungen hatte die Einwohnerzahl erstmals die Grenze von 500 000 überschritten. Bis Ende des Jahres 1945 erhöhte sich die Einwohnerzahl durch die Rückkehr der Evakuierten wieder auf 367 000. Der Zuzug hielt trotz der katastrophalen Wohnungsnot unvermindert an, so daß Ende 1949 rund 488 000 Menschen in Stuttgart lebten.

Angesichts dieser Entwicklung war es unumgänglich, daß nach der ersten Phase der Trümmerbeseitigung und der notdürftigen Instandsetzung der beschädigten Wohnungen alsbald die Konzeption der Stadterweiterung in Form der vor dem Krieg begonnenen Stadtrandsiedlungen wieder aufgegriffen wurde. Der im Mai 1948 im Stuttgarter Gemeinderat diskutierte Generalbebauungsplan ging weit über die Erfordernisse des Wiederaufbaus hinaus und zeigte die Rahmenbedingungen einer neuen Industrie- und Verkehrsmetropole auf. Fragen der modernen Verkehrsplanung, der Erschließung neuen Industriegeländes und des Baus des Neckarhafens wurden ebenso berücksichtigt wie die Anlage von Grünflächen und die Festlegung von Bauverbotszonen. Manche der hier aufgestellten Programmpunkte konnten erst nach Jahren verwirklicht werden oder wurden bald als undurchführbar aufgegeben. So sollte der Hauptbahnhof in Richtung Rosenstein verlegt werden. Die Verkehrsplanung sah bereits damals den Bau einer Schnellbahn vom Hauptbahnhof über den Marienplatz und den Bahnhof Vaihingen bis zum Flughafen vor.

Büsnau – die erste Flüchtlingsiedlung

Drängender waren die Probleme der Gegenwart. Schon 1946 entstand am südwestlichen Stadtrand in Vaihingen-Büsnau in einfachster Bauweise die erste Stuttgarter Flüchtlingsiedlung. Hier hatte vor dem Kriege die Württembergische Heimstättengenossenschaft eine 350 Häuser umfassende Siedlung zu bauen geplant. Infolge des Krieges waren jedoch nur wenige Häuser fertig geworden. Die Stadt Stuttgart stellte in Büsnau den Heimatvertriebenen aus der Bukowina Grund und Boden zur Verfügung und diese errichteten großenteils in einer Selbsthilfeaktion eine erste behelfsmäßige Wohnanlage. Schulunterricht wurde anfangs in einer Baracke erteilt. Nach 1950 begann dann der planmäßige Ausbau des Wohngebietes durch die Buchenländer Siedlungsgenossenschaft. Innerhalb weniger Jahre entstand hier ein neuer Stadtteil, der schon 1963 5000 Einwohner zählte.

Ähnlich wie beim ehemaligen Büsnauer Hof wurden seit 1949 an vielen Stellen die bestehenden oder die durch den Krieg unterbrochenen Siedlungen weitergeführt. So wurde am Rotweg in Zuffenhausen, im Wallmer in Untertürkheim, auf dem Haigst, im Seelachwald, am Weißenhof und in anderen Stadtteilen gebaut. In Cannstatt wurden die vor dem Krieg begonnene Hallschlag- und Steinhaldenfeldsiedlung erweitert. Die Stadt Stuttgart sah sich vor die Aufgabe gestellt, für eine zunehmende Zahl von Flüchtlingen, Fliegergeschädigten und Zuwanderern im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus für die Anlage neuer Wohngebiete Bauland zur Verfügung zu stellen. Zwischen 1948 und 1960 waren es 260 ha städtisches Bauland, das für Zwecke des Wohnungsbaus verwendet wurde. Dabei war die Stadt Stuttgart in zunehmendem Maße gezwungen, dieses Land zunächst selbst durch Kauf, Tausch oder Pacht zu erwerben.

Wurden in der Vorkriegszeit am Stadtrand Kleineigenheimsiedlungen bzw. Wohnviertel des Gartenstadttypus angelegt, so waren nun, als es galt, Zehntausende von Wohnungsuchenden möglichst schnell unterzubringen, viel größere Wohneinheiten notwendig. Es entstanden sog. Trabantenstädte mit ihren die Silhouette ganzer Stadtteile beherrschenden Hochhäusern.

Die Trabantenstädte Rot, Mönchfeld und Freiberg

Alsbald nach dem Krieg wurde der Stuttgarter Nordosten, das Gebiet zwischen dem alten Stadtkern von Zuffenhausen und Münster, zu einem Neubaugebiet großen Stils. Nacheinander entstanden auf einem verhältnismäßig schmalen drei Kilometer langen Gelände die Wohngebiete Rot, Mönchfeld und Freiberg. Heute leben in dieser Stadtregion etwa 25000 Menschen.

1949 wurde der Grundstein gelegt für die Siedlung Rot in Zuffenhausen. Auch hier ging es wie in Büsnau zunächst darum, Flüchtlingen, die in Lagern lebten, eine Wohnung zu beschaffen. Aus der Flüchtlingsiedlung wurde rasch eine Wohnstadt, die bereits am 1. September 1953 10000 Einwohner zählte. 1959 waren es schon 17000. Damals wurden hier von international bekannten Architekten wie Hans Scharoun drei 40–66 m hohe Wohnhochhäuser gebaut. Wohntürme dieser Art waren in jenen Jahren nicht nur in Stuttgart noch etwas Neues. Daher ist es auch verständlich, daß ein Wohnhochhauspaar offiziell einen Namen erhielt – Romeo und Julia – und in die Architekturgeschichte der Nachkriegszeit einging.

1956 wurde mit dem Bau der Mönchfeldsiedlung in Mühlhausen begonnen. Auch dieses Wohnviertel erhielt sein Gepräge durch z.T. über 50 m hohe Wohnhochhäuser, die 1962/63 bezogen wurden. Noch charakteristischer ist die Wohnhochhausbauweise für den seit 1964 entstandenen Stadtteil Freiberg. Auf dem Höhenzug zwischen Neckar und Feuerbach erheben sich acht 9–23geschossige Hochhäuser. Fast jeder zweite Bürger dieser Stadtregion lebt heute in einem dieser Wohnblocks. Allerdings vermied man es, in Freiberg eine reine Hochhausstadt zu errichten. Zahlreiche Ein- und Zweifamilienreihenhäuser namentlich der alten Grundstückseigentümer bilden einen Kontrast zu den großen Wohnblocks. 1974, zehn Jahre nach der Gründung der Siedlung Freiberg, betrug die Zahl der Einwohner 8300, von denen, eine demographische Besonderheit in Stuttgart, 45% jünger als 15 Jahre alt waren. Zusammenhänge zwischen Städtebau, Sozial- und Bevölkerungsstruktur werden hier offenbar.

Giebel und Bergheim

Am westlichen Stadtrand auf der Gemarkung Weilimdorf beim alten Bergheimer Hof wuchs seit 1954 die Trabantenstadt Giebel empor. 1956 wohnten hier bereits 4000 Personen, 10 Jahre später waren es 6400. Dieses neue Wohngebiet ist von der alten Stuttgarter Siedlung völlig getrennt, bildet dagegen eine bauliche Einheit mit der benachbarten Stadt Gerlingen. Etwa gleichzeitig mit dem Stadtteil Giebel entstand beim Bergheimer Hof in der Nähe des Schlosses Solitude ein großes Neubaugebiet, nachdem in komplizierten Verhandlungen zwischen der Stadt Stuttgart, der Württembergischen Hofkammer und der Württembergischen Landsiedlung GmbH die Baulandfrage geklärt worden war. Es zeigte sich, daß die Stadt Stuttgart immer weniger in der Lage war, große zusammenhängende Bauflächen zur Verfügung zu stellen. Zunächst errichtete die Württembergische Landsiedlung GmbH ähnlich der vor dem Kriege in Weilimdorf erbauten sog. Nebenerwerbsiedlung Wolfbusch 60 Siedlerstellen mit je 1–2 Wohnungen. Angesichts des akuten Mangels an Bauland war jedoch der Übergang zum Bau größerer Wohnblocks unvermeidbar. Als weiterer Bauträger trat im Wohngebiet Bergheim das Siedlungswerk der Diözese Rottenburg auf. Bis Mitte der 1960er Jahre erreichte der Stadtteil Bergheim eine Einwohnerzahl von 4500. Kleiner blieb der ebenfalls in Weilimdorf seit den 1950er Jahren erbaute Stadtteil Hausen mit kaum mehr als 1 000 Einwohnern. Typisch für Hausen ist der überproportional hohe Ausländer-Anteil. 1977 wohnten hier 832 Deutsche und 441 Ausländer.

1956/57 erfuhr auch Heumaden eine nicht unbeträchtliche Erweiterung. Die Bebauung dehnte sich insbesondere im Süden aus. Nachdem auch die Lederbergsiedlung in Hedelfingen vergrößert wurde, wuchsen Hedelfingen, Riedenberg, Sillenbuch und Heumaden immer mehr zu einem Baugebiet zusammen.

Die Siedlung Dürrlewang

In Dürrlewang zwischen Möhringen und Vaihingen-Rohr wurde ebenfalls seit 1957 vor allem von der im Zusammenhang mit Büsnau schon genannten Buchenländer Siedlungsgenossenschaft ein neues Wohngebiet angelegt. 1960 errichtete hier die Eisenbahn-Siedlungsgesellschaft ein 42 m hohes Wohnhochhaus mit über 80 Eigentumswohnungen in 14 Geschossen. Daß trotz dieser umfangreichen Bautätigkeit die Wohnungsnot noch nicht behoben war, beweist der Bau von Einfachwohnungen am Seedamm in Zuffenhausen, der erfolgte, um die noch bestehenden Wohnbunker auflösen zu können.

Der Fasanenhof

Nur wenig später als in Dürrlewang entstand auf dem Fasanenhof ebenfalls am Südrand der Stadtgemarkung ein weiteres großes Wohnviertel. Die Stadtverwaltung hatte dieses Gelände bereits 1940 von der Württembergischen Hofkammer erworben, um hier eine Siedlung zu errichten. Längere Zeit wurde es jedoch nur von der Stadtgärtnerei genutzt. Noch bei der Volkszählung 1961 wies das Gebiet Fasanenhof lediglich 500 Einwohner auf. Damals waren jedoch die Bauarbeiten an einer neuen Stuttgarter Trabantenstadt bereits in vollem Gange. 1963 wurde hier das wiederum von Hans Scharoun erbaute Hochhaus »Salute« bezogen. Es war mit

einer Höhe von 70 m seiner Zeit Deutschlands größtes Wohnhochhaus. 1963 betrug die Einwohnerzahl des Fasanenhofs schon fast 8500. Ende 1967 waren es rund 10000. Die überwiegende Mehrheit hatte in 3–21-geschossigen Wohnblocks eine Unterkunft gefunden, etwas mehr als 10% der Einwohner dieses Stadtteils lebte 1968 in Ein-, Zwei- und Dreifamilienhäusern.

Ebenfalls am Südwestrand der Stadt, in Vaihingen-Lauchhau, entstand in kurzer Zeit nach 1966 ein umfangreiches Neubauviertel. Im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus wurden hier überwiegend in mehrgeschossigen Wohnblocks 450 Wohnungen errichtet.

1962 verkaufte die Stadt Stuttgart an die Wohnungsbaugesellschaft »Neue Heimat« am Rande der Filderhochebene in Plieningen ein 15,7 ha großes Gelände. Die Pläne, hier eine unter dem Namen »Hannibal« bekannt gewordene Großwohnanlage zu bauen, reichen in die 50er Jahre zurück. Seit 1968 wuchsen im Asemwald drei riesige Gebäudekomplexe empor, sog. Wohnscheiben, jede, mit einer Länge von 135 m, 21–23 Geschosse hoch und mit zusammen etwa 1200 Eigentumswohnungen.

Neugereut – Stuttgarts jüngste Wohnstadt

Ein weiteres großes Neubaugebiet entstand an der nordöstlichen Stadtgrenze auf der früheren Hofener Gemarkung: Neugereut. 1971 wurden hier die ersten Häuser bezogen. 1981 war Neugereut ein Wohngebiet mit fast 7000 Einwohnern. Weitere 2000 sollen hinzukommen, wenn die »Weststadt« Neugereut mit den geplanten 700 Wohneinheiten fertig ist. Die Bauarbeiten haben bereits begonnen. Neugereut wurde durch seinen modellhaften Charakter moderner großstädtischer Bauweise weit über Stuttgart hinaus bekannt. Es wurde geradezu zum Gegenbeispiel einer gewachsenen Siedlung. Epitheta wie Betonwüste, Retortenstadt oder Schlafstadt wurden laut. Frank Werner sprach von »bewohnten Festungstürmen«. In Neugereut wurden aber auch neue Wege der Gewinnung von Bauland beschritten. Um Gelände für den sozialen Wohnungsbau zu erhalten, wurden die privaten Grundstücksbesitzer verpflichtet, einen bestimmten Teil ihres Baulandes an gemeinnützige Baugesellschaften zu verkaufen.

Neue Wohnviertel in Möhringen und Botnang

Auch der Stadtbezirk Möhringen erfuhr seit Ende der 1960er Jahre einen beträchtlichen Bauzuwachs. Die Salzäckersiedlung im Südosten und das Neubaugebiet beim Probstsee im Nordwesten setzten mit ihren Hochhäusern neue Akzente und schufen auch hier eine großstädtische Skyline, nachdem bereits 1969 an der Bundesstraße 29 nahe der Autobahnauffahrt Stuttgart-Degerloch das mit 19 Geschossen höchste Hotel Baden-Württembergs, das Hotel Stuttgart International, eingeweiht worden war.

Etwa gleichzeitig mit Möhringen erlebte Botnang einen ausgesprochenen Bauboom, der zu einem starken Wandel des bisherigen Ortsbildes führte. Entstanden schon seit Ende der 1960er Jahre in den neuen Siedlungen Laihle und Spitalwald zahlreiche Hochhäuser, so setzte sich diese Entwicklung nach 1976 in dem Neubaugebiet Belau-Himmerreich verstärkt fort. Während die für etwa 2500 Einwohner konzipierte Siedlung Belau 1980 fast fertiggestellt war, haben die Bauarbeiten im Bereich Himmerreich erst begonnen.

Weniger umfangreich fiel die Siedlungserweiterung nach 1970 in den übrigen Außenstadtbezirken aus. Erwähnenswert sind zumindest die Wohngebiete Muckensturm in Bad Cannstatt, mehrere kleinere Neubaugebiete in Feuerbach, namentlich im Westen an der Banzhalde, sowie die Erweiterung von Rohracker in südwestlicher Richtung im Gebiet Weinklinge. In Vaihingen wurde die Dachswaldsiedlung ausgebaut und die Siedlung Österfeld angelegt.

Die neueste Entwicklung

Am äußersten südwestlichen Stadtrand auf der Rohrer Höhe entsteht seit 1977 das Neubaugebiet Langer Hau. Die Neubausiedlung umfaßt vor allem Eigentumswohnungen und Reihenhäuser, die im Rahmen des Familienbauprogramms öffentlich gefördert werden. 1980 zählte die neue Siedlung etwa 700 Bewohner.

Abschließend soll noch auf die erst im Bau befindliche Pfaffenäckersiedlung in Weilimdorf hingewiesen werden. Die Pläne für dieses neue Wohngebiet reichen bis in das Jahr 1970 zurück, doch konnte erst 1976 mit dem Bau begonnen werden. Wie in Neugereut mußten auch hier die privaten Grundstücksbesitzer Gelände gegen Entschädigung durch die Stadt zum Zwecke des sozialen Wohnungsbaus veräußern. Etwa 1000 Wohnungen waren bis 1980 fertig bzw. zu bauen begonnen worden. Die folgende Tabelle 2 spiegelt den Zustand des Jahres 1981 wieder.

Tab. 1: Entwicklung des Stadtgebietes (Eingemeindungen) und der Wohnbevölkerung 1900–1970

Gemarkung	Zeitpunkt	Eingemeindete		Wohnbevölkerung 13.9.1950	1.1.1970		Durchschnittliche jährliche Zuwachsrate der Wohnbevölkerung	
		Gemarkungsfläche ha	Einwohner[1] (VZ-Jahr)		Gemarkungsfläche ha	Wohnbevölkerung	seit Eingem. bis 1950	1950 bis 1970
Stuttgart	1900	2980,3[2]	176699 (1900)	231100	4599,6[3]	229972	0,55	−0,02
Gaisburg	1.4.1901	253,8	4764 (1900)					
Bad Cannstatt		1739,8	32777 (1905)	61880	1575,7	71925	1,96	0,81
Untertürkheim	1.4.1905	519,6	6761 (1905)	17210	480,4	17812	3,43	0,17
Wangen		308,7	4157 (1905)	10494	342,2	11194	3,39	0,33
Degerloch	1.8.1908	718,3	3814 (1905)	17249	769,7	18232	7,83	0,28
Botnang		1244,5[4]	4458 (1919)	7281	213,5	9081	2,04	1,24
Kaltental	1.4.1922	182,8	1791 (1919)	5305	186,8	6251	6,33	0,89
Hedelfingen		347,5	3426 (1919)	5701	461,6	7237	2,14	1,34
Obertürkheim		241,4	4300 (1919)	5850	130,7	6021	1,16	0,15
Hofen	1.7.1929	280,1	1081 (1925)	2096	297,1	3502	3,76	3,35
Zuffenhausen	1.4.1931	921,3	15455 (1925)	29033	973,5	40663	3,52	2,00
Rotenberg	1.5.1931	163,3	652 (1925)	807	125,3	1073	0,95	1,65
Münster	1.7.1931	360,5	4377 (1925)	6073	226,0	8482	1,55	1,98
Feuerbach		1215,5	19084 (1933)	24451	1157,0	31094	1,65	1,36
Weilimdorf	1.5.1933	1247,1	4578 (1933)	11493	1256,6	29582	8,88	7,87
Mühlhausen		585,5	1506 (1933)	1955	601,9	16525	1,75	37,26
Zazenhausen		235,0	719 (1933)	1046	214,5	1662	2,68	2,94
Heumaden		371,0	1021 (1933)	1527	340,4	6084	2,92	14,92
Rohracker	1.4.1937	299,0	1206 (1933)	1494	280,5	2928	1,41	4,80
Sillenbuch		286,0	1691 (1933)	5622	297,8	7691	13,68	1,84
Uhlbach		356,0	1561 (1939)	2243	405,0	3386	2,57	2,55
Birkach[5]		314,6	1181 (1939)	1738	309,3	5026	4,29	9,46
Riedenberg		103,1	666 (1939)	943	107,7	1773	3,78	4,40
Möhringen[6]		1566,3	9022 (1939)	10297	1539,3	30081	1,28	9,61
Plieningen[7]	1.4.1942	1318,5	3632 (1939)	4123	1310,4	7637	1,23	4,26
Solitude		471,7	42 (1939)	·	·	·	·	·
Stammheim		412,9	4657 (1939)	5740	425,8	9839	2,12	3,57
Vaihingen mit Rohr[8]		1631,6	18861 (1939)	24926	2089,0	41135	2,93	3,25
Zusammen		20675,7	–	497677	20717,3	625888	·	1,29

1) Die Zahl bezieht sich auf die der Eingemeindung nächstgelegenen Ergebnisse einer Volkszählung (in Spalte 4 in Klammern gesetzt)
2) Einschließlich Berg (1836 eingemeindet) Heslach und Gablenberg (um 1860 eingemeindet)
3) Stuttgart mit Gemarkungen Solitude, Rot- und Schwarzwildpark
4) Mit Rot- und Schwarzwildpark
5) Mit Kleinhohenheim
6) Mit Sonnenberg und Fasanenhof
7) Mit Hohenheim
8) Rohr am 1.1.1936 von Vaihingen eingemeindet

Quelle: 75 Jahre Statistisches Amt. Strukturdaten 1950–1970, (= Statistische Blätter der Stadt Stuttgart 28) 1971.

Tab. 2 Landeshauptstadt Stuttgart 1981

Stadtgebiet

Gesamtfläche 20715 ha

bebaute Fläche 5894 ha = 28,4% (München 38%, Düsseldorf 30%, Essen 32%, Köln 19%, Frankfurt 24%);

Wald 4729 ha = 23% (Frankfurt 19%, Köln 11%, Essen 8%, München 3%);

Obstanlagen und Gärten 3106 ha, Ackerland und Weingärten 2779 ha sowie Grünanlagen 374 ha = 30,2% der Gesamtfläche.

Stuttgart ist eine der größten Landwirtschafts-, Obst- und Weinbaugemeinden des Bundesgebiets.

Höhenlage: 207 (Neckarwehr in Stuttgart-Hofen) bis 549 m N.N. (Bernhartshöhe in Stuttgart-Vaihingen)

Nord-Süd-Ausdehnung: 19,4 km Ost-West-Ausdehnung: 20,4 km

Höchstes Bauwerk: Fernsehturm (1956 gebaut), Gesamthöhe mit Sendemast 217 m, Restaurant und Aussichtsplatte in 150 m Höhe.

Stadtbezirke

Inneres Stadtgebiet		Einwohner am 31.12.1981
Stuttgart-Nord		26594
Stuttgart-Ost	(mit Frauenkopf)	49311
Stuttgart-Süd	(mit Kaltental)	45931
Stuttgart-West	(mit Solitude, Rot- und Schwarzwildpark)	56069
Stuttgart-Mitte		24648
Inneres Stadtgebiet zusammen		202553
Äußeres Stadtgebiet		
Bad Cannstatt	(mit Burgholzhof, Sommerrain und Steinhaldenfeld)	62627
Birkach	(mit Schönberg und Kleinhohenheim)	5852
Botnang		12923
Degerloch	(mit Hoffeld)	17473
Feuerbach		29379
Hedelfingen	(mit Lederberg und Rohracker)	8878
Möhringen	(mit Fasanenhof und Sonnenberg)	29468
Mühlhausen	(mit Freiberg, Mönchfeld, Hofen und Neugereut)	25923
Münster		7172
Obertürkheim	(mit Uhlbach)	8172
Plieningen	(mit Steckfeld, Hohenheim und Asemwald)	10989
Sillenbuch	(mit Heumaden und Riedenberg)	20042
Stammheim		9996
Untertürkheim	(mit Luginsland und Rotenberg)	16329
Vaihingen	(mit Büsnau, Rohr und Dürrlewang)	39787
Wangen		9336
Weilimdorf	(mit Bergheim, Giebel, Hausen und Wolfbusch)	26081
Zuffenhausen	(mit Neuwirtshaus, Rot und Zazenhausen)	35552
Äußeres Stadtgebiet zusammen		375979
Stadt Stuttgart insgesamt		578532

Quelle: Information in Stichworten, Hrsg. Landeshauptstadt Stuttgart, Ausgabe 1. April 1982.

II. Erläuterungen zur Karte

Von den älteren Stuttgarter Stadtplänen sind namentlich der geometrische Plan des Ingenieurhauptmanns Johann Adam Riediger von 1743 sowie der sehr detaillierte auch die einzelnen Parzellen berücksichtigende Plan von Christian Friedrich Roth und Gottlieb Friedrich Abel aus dem Jahre 1794 zu nennen. Eine nähere Beschäftigung mit diesen Plänen erübrigt sich jedoch, da diese Karten nur einen kleinen Teil des heutigen Stadtgebietes betreffen und im übrigen schon vom Maßstab her ein Vergleich mit der hier bearbeiteten Karte nicht möglich ist. Ebenfalls von dem Geometer Chr. Fr. Roth stammt eine Umgebungskarte Stuttgarts, die 1807 veröffentlicht wurde und ungefähr dem Maßstab 1:25 000 entspricht. Sie ist jedoch weniger genau und historisch getreu als die vorbildliche Stuttgart-Karte von 1794. Eine weitere, bereits im Zuge der allgemeinen Landesvermessung entstandene Umgebungskarte kam im Jahre 1834 heraus. Sie wurde im Maßstab 1:70 000 gezeichnet.

Wenn die vorliegende Karte relativ spät einsetzt und ihr als älteste historische Karte ein Plan von 1862 zugrunde liegt, so waren dafür vorwiegend praktische Gründe ausschlaggebend. Für die Bearbeitung war es erforderlich, jeweils Kartenmaterial im Maßstab 1: 50 000, das das gesamte heutige Stadtgebiet abdeckt, zur Verfügung zu haben. Trotz des gleichen Maßstabes ergab sich die Schwierigkeit, daß eine punktuelle Übereinstimmung bei Karten, die bei einem unterschiedlichen Stand der Vermessungstechnik in über 100 Jahren entstanden waren, nicht zu erreichen war. Es erwies sich daher als vorteilhaft, eine Karte heranzuziehen, die schon den Verlauf der Eisenbahnlinie enthielt und die somit für das Durchzeichnen des Baubestandes aus Karten verschiedener Jahre eine Konstante aufwies. Im übrigen hätte es wenig erbracht, eine zehn oder zwanzig Jahre ältere Karte zugrunde zu legen. Einen im Kartenbild faßbaren baulichen Zustand gab es in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts sowieso nur in Alt-Stuttgart, nicht aber in dem um Stuttgart sich befindlichen Kranz damals selbständiger Gemeinden.

Die gewählten vier Abschnitte des baulichen Zuwachses fallen nur bedingt zusammen mit entscheidenden Zäsuren der Stadtgeschichte. Am ehesten gilt dies noch für die letzte Phase, die Zeit nach dem 2. Weltkrieg mit einer starken Zunahme des Siedlungsgebietes und der Bildung umfangreicher Trabantenstädte am Rande des Stadtgebietes. Die zweite Phase entspricht etwa den Jahren, als Stuttgart von einer Residenz- und Garnisonsstadt sowie einer Gewerbestadt zu einer modernen Industriestadt wurde, während die dritte Phase sich ungefähr mit dem Zeitraum der enormen Stadterweiterung als Folge der zahlreichen Eingemeindungen deckt. Selbstverständlich wäre eine weitergehende Unterteilung der einzelnen Abschnitte des Bauzuwachses denkbar gewesen. So hätte der Siedlungszuwachs von 1862–1906 differenzierter dargestellt werden können. Allerdings wäre eine stärkere Differenzierung sehr rasch auf Kosten der Klarheit und Übersichtlichkeit gegangen. Nachdem die Farben Grün für Waldgebiete und Parkanlagen und Blau für Gewässer vergeben waren, blieb die Zahl kontrastreicher Farbabstufungen beschränkt.

Ähnliche Probleme ergaben sich bei der Darstellung der funktionellen Gliederung. Die ursprüngliche Absicht, auch den Wandel der Funktionen zu veranschaulichen, mußte bald aufgegeben werden. Aussagekraft und Anschaulichkeit der Karte wären nur schwer miteinander zu vereinbaren gewesen. Außerdem erwies es sich als notwendig, sich auf wenige Funktionen zu beschränken. Die funktionale Gliederung geht aus von dem heutigen Flächennutzungsplan der Stadt Stuttgart. Interessanterweise dominieren auf der Karte die Verkehrsflächen, also vor allem Eisenbahnanlagen, Neckar- und Flughafen, vor den Industriezonen. Die Industriegebiete in Untertürkheim (Daimler Benz), Feuerbach (Bosch) und Zuffenhausen (Porsche) treten hervor, sie sind aber nur ein Faktor neben anderen. Ein anderer Faktor ist die Landwirtschaft. Sie wurde auch aus der Großstadt nicht völlig verdrängt. Ein Blick auf die Karte zeigt, welchen Anteil heute noch der Wald an der Gesamtnutzung einnimmt. 891 Betriebe, unter ihnen 99 Gärtnereien, bewirtschaften heut 3250 ha Land und mehr als 5000 ha Wald.

III. Literatur

Zur Geschickte der Stadt Stuttgart.

Wegweiser für die Königliche erste Haupt- und Residenzstadt Stuttgart. 1811.

PLIENINGER, [Theodor]: Beschreibung von Stuttgart hauptsächlich nach seinen naturwissenschaftlichen und medicinischen Verhältnissen. 1834.

PFAFF, K.: Geschichte der Stadt Stuttgart nach Archival-Urkunden und anderen bewährten Quellen, 2 Teile, 1845/46. Nachdruck 1981.

Beschreibung des Oberamts Stuttgart, Amt. Herausgegeben von dem Königlichen topographischen Bureau. 1851.

Beschreibung des Stadtdirections-Bezirkes Stuttgart. Herausgegeben von dem Königlichen statistisch-topographischen Bureau. 1856.

HARTMANN, J.: Chronik der Stadt Stuttgart. Sechshundert Jahre nach der ersten denkwürdigen Nennung der Stadt. 1886.

SEYTTER, W.: Unser Stuttgart, (1904).

Geschichte der Stadt Stuttgart. Auf die Einweihung ihres neuen Rathauses herausgegeben von den Bürgerlichen Kollegien im April 1905.

ELSAS, FR.: Stuttgart. Das Buch der Stadt. 1925. Nachdruck 1980.

BORST, O.: Stuttgart. Die Geschichte der Stadt. 1973.

DECKER-HAUFF, H.: Geschichte der Stadt Stuttgart. 1: Von der Frühzeit bis zur Reformation. 1966.

DIEHL, A.: Die Entstehung Stuttgarts. In: Zeitschrift für württ. Landesgeschichte 6 (1942) S. 262–278.

SCHNEIDER, E.: Die Anfänge der Stadt Stuttgart. In: Württ. Vierteljahreshefte für Landesgeschichte 28 (1919) S. 1–20.

GRUBE, W.: Stuttgart als herzogliche Residenzstadt. In: Schwäb. Heimat 17 (1966) S. 113–121.

Die Residenzstadt in Südwestdeutschland. Protokoll über die IV. Arbeitstagung für südwestdeutsche Stadtgeschichtsforschung. In: Zeitschrift für württembergische Landesgeschichte 25 (1966).

JOEDICKE, J. und PLATH, CHR.: Die Weißenhofsiedlung, 1968 (erweit. Neuaufl. 1977).

STENZEL, K.: AUS der Vergangenheit der Eßlinger Vorstadt. In: Schwäb. Heimatbuch 1936, S. 122–130.

DERS.: Aus der Geschichte der Turnieracker-Vorstadt. In: Schwäb. Heimatbuch 1937, S. 112–122.

VIETZEN, H.: Ein Stadtteil wandelt sich. Aus der Geschichte des Bahnhofviertels in Stuttgart. Festschrift aus Anlaß des 50jährigen Bestehens der Bahnhofplatzgesellschaften. 1972.

Topographie und Siedlungsgeographie

GRADMANN, R.: Stuttgarts Stadtbild, Lage und Landschaft. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 17 (1956) S. 193–205.

KURFESS, H.A.: Die Neckarvororte von Stuttgart. Ein Beitrag zur Siedlungsgeographie von Württemberg. 1929.

WEVER, E.: Das Stadtbild von Stuttgart. Ein siedlungsgeographischer Versuch. 1924.

Stadtgrundriß

WEIDLE, K.: Der Grundriß von Alt-Stuttgart. Seine Gliederung, seine Ausgangsform und sein Wachstum von den Anfängen bis zur Gegenwart. Teil I Text, Teil II Atlas (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Stuttgart 14/15) 1961. Vgl. dazu die Besprechung von E. KEYSER: Die städtebauliche Entstehung Stuttgarts. In: Zeitschrift für württembergische Landesgeschichte 23 (1964) S. 402–412.

Stadterweiterung

Die Stuttgarter Stadterweiterung mit volkswirtschaftlichem, hygienischen und künstlerischen Gutachten. Herausgegeben vom Stadtschultheißenamt Stuttgart. 1901.

FISCHER, TH.: Stadterweiterungsfragen mit besonderer Rücksicht auf Stuttgart. 1903.

MUESMANN: Stuttgarter Stadterweiterungen einst und jetzt. In: Stuttgarter Neues Tagblatt vom 29.5.1920.

LEIPNER, K.: Stuttgarts Stadterweiterungen. In: E. Maschke u. J. Sydow (Hrsg.), Stadterweiterung und Vorstadt (Veröffentlichungen der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg B 51) 1969. S. 126–132.

REICHERT, M.: Die Vorortsbildung der süd- und mitteldeutschen Großstädte. Ein Beitrag zur Siedlungsgeographie. 1936.

Baugeschichte

BACH, M. und LOTTER, C.: Bilder aus Alt-Stuttgart. 1896.

BAUM, J.: Die Sanierung der Altstadt in Stuttgart. In: Architektonische Rundschau 1909. S. 85–92.

DERS.: Der Neubau der Altstadt in Stuttgart. In: Burgwart 12 (1911) S. 55–57.

DOLMETSCH, E.: Bilder aus Alt-Stuttgart 1–2. 1930/31.

HÄUSELMANN, J. F.: Die kommunale Baupolitik in Stuttgart. In: Schwäbischer Merkur vom 8.2.1922.

Hoss, W.: Planung und Aufbau in Stuttgart. In: Amtsblatt der Stadt Stuttgart 1954, Nr. 42, S. 1–8.

Inventur Stuttgarter Wohnbauten 1865–1915. Eine Photo-Ausstellung zum Europäischen Denkmalschutzjahr 1975. Herausgegeben vom Landesdenkmalamt Baden-Württemberg. 1975.

25 Jahre Oberbürgermeister. Festschrift für Dr. Arnulf Klett (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Stuttgart, 3. Sonderband) 1971.

KÖRBER, J.: Die neuere Entwicklung des Großstadtraumes Stuttgart. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 23 (1959) S. 423–438.

LOTTER, C: Die bauliche Entwicklung Stuttgarts bis zum Regierungsantritt König Karls I. 1891.

LUTTENBERGER, K.: Die Entwicklung Stuttgarts zur Großstadt im 19 Jahrhundert. In: Schwabenspiegel 2 (1908/1909) S. 261–264.

SCHMOHL, P.: Die bauliche Entwicklung Stuttgarts. In: Mitteilungen des Bundes für Heimatschutz in Württemberg und Hohenzollern 4(1912) S. 1–21.

SIEBERT, F.: Die Entwicklung des Wohnungsbaues in Stuttgart seit Beginn des 19.Jahrhunderts. Diss. Heidelberg 1938.

SPÄTH, K.: Das Wohnungs- und Verkehrswesen von Stuttgart vor, während und nach dem Kriege. Ein Beitrag zur Wohnungs- und Verkehrsfrage in den Großstädten. 1922.

Städtebauliche Grundlagen. Beispiele der Anwendung von Daten für die Zwecke der Stadtentwicklung und Bauleitplanung. Herausgegeben von der Bauverwaltung der Stadt Stuttgart, Bürgermeister Dr.Chr. Farenholtz. 1968.

Die Stuttgarter Kunst der Gegenwart. In Gemeinschaft mit Max Diez u.a. bearbeitet von Julius Baum. 1913.

(Darin: KEYSSNER, G.: Die Architektur, S. 219–268).

Stuttgarter Kunst im 20. Jahrhundert. Malerei – Plastik – Architektur. Herausgegeben von Helmut HEISSENBÜTTEL. 1979.

WAIS, G.: Alt-Stuttgart. Die ältesten Bauten, Ansichten und Stadtpläne bis 1800. 2.Aufl. 1954.

DERS.: Alt-Stuttgarts Bauten im Bild. 1951 (unveränd. Nachdruck 1977).

DERS.: Stuttgart im 19.Jahrhundert. 150 Bilder mit stadtgeschichtlichen, baugeschichtlichen und kunstgeschichtlichen Erläuterungen. 1955.

DERS.: Stuttgart vor der Zerstörung. 1958.

WERNER, F.: Alte Stadt mit neuem Leben. Architekturkritische Gänge durch Stuttgart. Hrsg. von W.IGNÉE, 1976.

WOCHNER, G.: Stuttgart seit 25 Jahren. 1871.

Industrialisierung

DESSAUER, L.: Die Industrialisierung von Groß-Stuttgart. 1916.

GROTZ, R.: Entwicklung, Struktur und Dynamik der Industrie im Wirtschaftsraum Stuttgart. Eine industriegeographische Untersuchung. 1971.

IRLE, M.: Gemeindesoziologische Untersuchungen zur Ballung Stuttgart. 1960.

REINICKE, K.: Idee und Werk. Wie Stuttgarts Industrie entstand. In: Stuttgarter Jahrbuch 1954/55, S. 113–121.

Westdeutsche Wirtschaftschronik 1: Stuttgart und sein Wirtschaftsgebiet. 1954.

Historischer Atlas von Baden-Württemberg: *Erläuterungen*
Herausgegeben von der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg
9. Lieferung 1982
Druck der Erläuterungen: Offizin Chr. Scheufele, Stuttgart