

Andreas Brunold

Stadtentwicklung zum Beispiel: Backnang

Stadtplanung und Kommunalpolitik 1950-1980

1. Vorbemerkungen

Backnangs Stadtbild ist geprägt durch den Fluss Murr, der die Altstadt durch einen nordöstlichen Prallhang und einen nordwestlichen Gleithang umfasst. Auf Höhe des Prallhangs erhoben sich im Mittelalter die Burg, später das Stift Backnang. Unterhalb davon bildete sich die erste Siedlung.¹ Nachdem die Stadt im Jahr 1235 durch Heinrich von Neuffen zerstört wurde, umbaute man diese erstmals mit einer Mauer. Die Erweiterung im späten 14. Jahrhundert verlief vom Sulzbacher Tor bis zum unteren Murrübergang am späteren Aspacher Tor. Als ältere Vorstädte sind die Obere Vorstadt, die Sulzbacher Vorstadt mit der Totenkirche, die innere und die äußere Aspacher Vorstadt jeweils mit ihren Toren zu nennen (vgl. Abb. 1)

Eine Zäsur erlitt die Stadt 1693, als französische Truppen die Stadt nieder brannten. Etwa 200 Häuser und 50 Scheunen wurden zerstört, was den Neuaufbau der Stadt erforderte.² Dabei setzte man barocke Ideen um und errichtete Häuser mit einheitlichen Straßenfronten und Vorsprüngen. Die Regularien finden sich in der Bauordnung vom 1. Dezember 1693, die auch für den Wiederaufbau der benachbarten Orte Winnenden, Marbach, Vaihingen/Enz und Beilstein gültig waren. Der heutige Straßenverlauf – von neueren Eingriffen abgesehen – und die Gestalt der Fachwerkhäuser gehen auf diese Zeit zurück. Die Höhe der Stadtbefestigung betrug zwischen dem Aspacher- und Oberen Tor 6 m, an der heutigen Grabenstraße bis zum Sulzbacher Tor 8 m. Bis ins 18. Jahrhundert durfte diese nicht durchbrochen werden. Den auf der Mauer umlaufenden Wehgang trug man erst ab 1820 ab. Mit dem 19. Jahrhundert begann man auch die durch die Mauern definierten Stadtgrenzen aufzubrechen. Initialzündung war der Bau der Dilleniusstraße ab 1830. Noch bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts waren die Mauern nahezu vollständig erhalten. Im Zweiten Weltkrieg ist kein nennenswerter Schaden entstanden, so dass sich bis in die 1950er Jahre das Bild einer organisch gewachsenen Stadt erhalten hatte.

2. Wettbewerb zur Neugestaltung der Altstadt 1957

Am 12. März 1957 fand beim Regierungspräsidium Stuttgart eine Besprechung zwischen dem Stadtbaumeister Backnangs, Hermann Klenk, und dem Vertreter

1 Vgl. A. Schahl, Die Kunstdenkmäler des Rems-Murr-Kreises, München 1983, S. 203.

2 Vgl. G. Fritz, Backnang brennt, in: Unsere Heimat 1993.



Abb. 1: Backnang mit Stadt- und Stiftshofmauer um 1500. Rekonstruktion.

der Behörde, Oberbaurat Stoll, statt, die den Anfang der „modernen“ Stadtplanung Backnangs einleiten sollte.³ Die als „Sanierung der Altstadt“ bezeichnete Planung sollte durch einen Wettbewerb den Stadtkern neu ordnen. Als Preisrichter wurden, neben den Stuttgarter Professoren Rolf Gutbier, Rudolf Lempp und Wilhelm Tiedje sowie Vertretern des Landesamts für Denkmalpflege und des Bundes Deutscher Architekten, auch Klenk und Stoll vorgesehen. Der Teilnehmerkreis zum Wettbewerb wurde beschränkt auf Backnanger Architekten und Stuttgarter Städteplaner.

Bereits Ende März 1957 erging von der Stadt ein Grundsatzprogramm, das die Altstadt in einer neuen Dimension umbauen sollte.⁴ Vertreten durch Bürgermeister Walter Baumgärtner und Hermann Klenk sollte dieses Vorhaben vor allem den Gewerbetreibenden ökonomische Anreize bieten, indem die Stadt die verkehrliche Infrastruktur bereitstellte. Am 11. April 1957 wurde das Programm dem Gemeinderat vorgelegt, der das Planungsgebiet noch ein wenig später größer definierte.⁵

Im Anforderungskatalog war vor allem die Neukonzeption einer Verkehrsanbindung zwischen Stuttgarter Straße und den Brücken an der Aspacher- und Sulzbacher Straße vorgesehen. Der Obstmarkt, dessen Umgestaltung als eigentlicher Anlass des Wettbewerbs gelten muss, sollte mit einem neuen Verwaltungszentrum der Stadt

3 Stadtplanungsamt Backnang, Aktennotiz des Stadtbauamts 12.03.1957.

4 Vgl. Stadt Backnang, Grundsatzprogramm zum Altstadtwettbewerb.

5 Und zwar im Süden begrenzt durch den Schillerplatz und die Eduard-Breuninger-Straße, die Aspacher Brücke, den Murrbogen, die Sulzbacher Brücke sowie gegen Osten durch die Postgasse, den Burgberg und die Stuttgarter Straße Stadt Backnang; vgl. Protokoll des Technischen Ausschusses 11.04.1957 sowie Stadtarchiv Backnang, Gemeinderatsprotokoll (im folgenden GRP) 31.05.1957

ein modernes Gepräge geben. Dazu gehörte der Plan, in der unteren Schillerstraße ein großes Kaufhaus zu errichten, wobei die Bauweise sich auf den das Stadtbild beherrschenden Burgberg beziehen sollte. Auch der Obstmarkt sollte auf dessen exponierte Lage mit der Stiftskirche als Dominante Rücksicht nehmen. Damit war aber keine Unterordnung im Sinne einer Stadtkrone gemeint, sondern man orientierte sich einfach am größten Maßstab und rechtfertigte damit die monströse Planung.

Zum Zeitpunkt der Wettbewerbsausschreibung am 12. Juli 1957 zählte die Stadt 22.058 Einwohner und hatte ein rasantes Bevölkerungswachstum hinter sich. Vergleiche der Jahre 1930 mit 9.573 Einwohnern, 1939 mit 11.435 Einwohnern und 1946 mit 15.865 Einwohnern zeigen dies. Da weitere Expansion erwartet wurde, sollten die planerischen Voraussetzungen für ein „modernes“ Geschäftsviertel vorrangig angestrebt werden.

Zum Wettbewerb wurden acht Teilnehmer zugelassen, darunter die vier Stuttgarter Architekten Helmut Erdle, Walter Salver, Hellmut Weber und Wolf Irion, die auch in dieser Reihe die Preise eins bis vier in der Sitzung des Preisgerichts am 28. März 1958 unter sich aufteilten. Nachdem die Stuttgarter Professoren Rolf Gutbier und Rudolf Lempp dem Wettbewerb als Preisrichter ferngeblieben waren, tagte das Gremium unter Vorsitz des Stuttgarter Städtebauprofessors Ewald Liedecke und wurde von seinen Kollegen Marohn, Stoll, Rall und Supper dominiert, während die vier Backnanger Gemeinderäte nur eine Statistenrolle spielten.

Im Vordergrund standen verkehrsplanerische Überlegungen. Vor allem der Durchbruch der Graben- zur Eduard-Breuninger-Straße mit dem Ziel einer Ringstraße um den engeren Innenstadtbereich bot sich vermeintlich zur Konsolidierung der Verkehrsverhältnisse an. Gebäude an der Murr, die diesen Blick beeinträchtigten, sollten entfernt werden und dafür begrünte Flächen zur Verschönerung des Stadtbildes treten. Im Bericht zu seinem Entwurf bezog Wettbewerbsgewinner Helmut Erdle zum Anforderungskatalog der Stadt Stellung. Er empfahl, von der Stuttgarter- über die Eduard-Breuninger-Straße einen Durchbruch in die Grabenstraße zur Sulzbacher Brücke zu vollziehen. Damit würde in „einfachster Weise“ eine Hauptverkehrsachse entstehen, die den „inneren Kern“ der Altstadt von den „äußeren Schalen“ abtrenne und eine bessere Verbindung der einzelnen Stadtbezirke ermögliche. (vgl. Abb. 2)

Den Kern der Planung bildete die Rathäuserweiterung am Obstmarkt, die einen terrassenähnlichen Hof umschließen und die Verbindung zwischen der oberen und unteren Altstadt herstellen sollte. Weiter wurde vorgesehen, die Häuser Schillerstraße 35, 37 und 39 abzureißen und dafür ein Geschäftshaus an der Westflanke des Obstmarkts, die spätere Kreissparkasse, zu errichten. Die nach Norden abfallende Altstadt sollte zwischen der Markt- und Umlandstraße als „Kaufzentrum“ umgestaltet werden.

Vor allem den beiden Brücken wurde eine verkehrliche Bedeutung beigemessen, da in deren Nähe Geschäftshäuser errichtet werden sollten. So sollte an der Sulzbacher Brücke ein Punkt-Hochhaus entstehen, um die Baumassen der Lederfabrik Kaess in einen günstigeren Maßstab zu bringen. Realisiert wurde auch das von der Kaufhalle



Abb. 2: Modell von Helmut Erdle zum Altstadtwettbewerb 1958.

AG errichtete Geschäftszentrum in der Grabenstraße. Insgesamt brachte der Entwurf massive Eingriffe in der Innenstadt, deren homogenes Bild sich radikal veränderte.

Die Beurteilung des Erdle-Entwurfs durch das Preisgericht ermöglicht weitere Einsichten in das Konzept der Stadt und die Dimensionierung einzelner Planungsgebiete. Als besonders gelungen wird die Gestaltung der Graben- und Eduard-Breuninger-Straße als Ringstraße bezeichnet, ferner der Knoten an der Aspacher- und Sulzbacher Brücke sowie der Stuttgarter Straße. Die Grabenstraße sollte nicht für den Ziel-Quell-Verkehr fungieren, sondern als Durchgangstraße eine stadtteiltrennende Funktion übernehmen, denn das angrenzende Gelände zur Murr wurde als „Industriegebiet“ deklariert. Die Murr, der die Stadt ihre Identität als „süddeutsche Gerberstadt“ verdankt, wurde in die Planungen nicht einbezogen.

Schon in seinem Vorprüfbericht hatte Klenk als Gütekriterium für die Wettbewerbsentwürfe größtmögliche Eingriffe verkehrlicher Art in das Weichbild der Stadt gefordert, so dass gemäßigte von vorne herein außer Acht gelassen wurden. Der Ausbau der Grabenstraße wurde als unumgänglich favorisiert. Deutlicher als in der Wettbewerbsbeschreibung und im Erläuterungsbericht zu den Entwürfen wird hier der städtebauliche Kahlschlag offenbar, der der Stadt nach dem auch in Backnang favorisierten Leitbild der „autogerechten Stadt“ drohen sollte. Während die Backnanger Architekten vor größeren Eingriffen zurückschreckten, überboten sich die Stuttgarter Kollegen in euphorischer Fortschrittsgläubigkeit, was auch mit den Preisgeldern belohnt wurde. Diesen Entwürfen gemein war die generelle Veränderung der Baulinien, vor allem am Obstmarkt, der Dillenius-, Eduard-Breuninger- und Schillerstraße sowie am Rathaus, und damit der Abriss ganzer Häuserzeilen. Der gewonnene Raum sollte vor allem für Parkplätze verwendet werden.

Der Entwurf Weber sah allein 300 Parkplätze am Obstmarkt vor, was Klenk gerade noch ausreichend erschien. Beim Entwurf Irion zeigte sich Klenk als prinzipieller Befürworter von Flachdächern, denen er städtebauliche Vorzüge einräumte. Sein Geschmack lässt sich heute an Gebäuden ablesen, an denen jede spätere Korrektur, wie vereinzelt durch Giebelaufstockung versucht, versagen musste. Erdle sah den weitestgehenden Eingriff in die Stadtstruktur vor, so dass sogar Klenk die Durchführung dieses Entwurfs anzweifelte, da dieser den Abriss vieler Wohnhäuser erforderte.⁶ Ein bezeichnendes Licht auf die Praxis der Bauverwaltung werfen die nachträglich von Klenk angeforderten Pläne des Backnanger Architekten Otto Nussbaum, dessen Ideen verkehrlich wie baulich noch weit über alle Optionen hinausgegangen wären und verheerende Eingriffe in die Stadtstruktur, sogar auf dem Burgberg, nach sich gezogen hätten.

Am 22. Mai 1958 beschloss der Gemeinderat eine einjährige Bausperre für das Planungsgebiet und beauftragte Erdle mit der Aufstellung der Bebauungspläne. Als erste Maßnahme sollte der Grabenstraßendurchbruch als 18 Meter breite Ringstraße vollzogen werden. Baumgärtner und Klenk kamen am 19. September 1958 mit Erdle zusammen und legten den knappen Termin bis zum 10. Januar 1959 zur Aufstellung aller Pläne fest. Die Stadt ließ sich keine Zeit zu einer Evaluierung des Wettbewerbs, sondern drohte Erdle sogar, ihm bei Terminüberschreitung den Auftrag zu entziehen. Vor allem die CDU-Fraktion wollte einen baldigen Stadtumbau forcieren.

Einen Monat vor Ablauf der Bausperre hielt Erdle einen Vortrag über die Festlegung der Teilbebauungspläne, in dem er die Besonderheiten des kleinparzellierten und noch als homogenen Organismus ablesbaren Stadtkerns analysierte (vgl. Abb. 3).

Erdles Absicht, die Stadt in Funktionszonen einzuteilen, weisen ihn als typischen Vertreter des seinerzeitigen städtebaulichen Leitbilds der „gegliederten und aufgelockerten“ Stadt aus. Er verglich mit dem in der Planersprache der Zeit üblichen biologischen Denkansatz die Verkehrsproblematik mit einem Krebsleiden, bei dem man zur Heilung des städtischen Organismus lediglich Teile „herausoperieren“ müsse, um den Gesamtkörper zu retten. Als Rezept erschien ihm hierfür die Verbreiterung der Grabenstraße, ohne zu bedenken, dass er dabei erst das Dahinsiechen seines „Patienten“ Backnang begünstigte. Dass diesem Kahlschlag sogar die historische Wehrmauer zum Opfer fiel, war unverantwortlich. Den sich daran anschließenden kleinen Gerberhäuser hätte – wenn auch substantiell sanierungsbedürftig – ebenfalls Denkmalwert zugestanden. Doch bis Mitte 1963 waren alle an die Stadtmauer angebauten Gebäude in der Grabenstraße abgerissen. Wenig später war auch das Schicksal der Mauer besiegelt und das hervorragend konservierte Monument dem Abbruch anheim gegeben.⁷ Bezeichnend war, dass Erdle deren Niederlegung nicht

6 *Stadtarchiv Backnang*, Niederschrift über die Sitzung des Preisgerichts „Wettbewerb Neugestaltung des Stadtkerns in Backnang“ 28.03.1958.

7 GRP 01.08.1963.



Abb. 3: Luftaufnahme der noch weitgehend erhaltenen Altstadt Backnangs 1959.

forderte, sondern die Initiative dafür von der Stadt ausging. Dies zeigt, dass Erdle für eine an urbanen Ansprüchen orientierte Planung wenig Spielraum blieb und er als verlängerter Arm der Stadt erscheinen muss, der den Willen der Stadtoberen erfüllte und zum Stadtumbau in der zum großen Teil auch ausgeführten Form beitrug. Neben dem Grabenstraßenausbau waren dies die Erweiterung des Obstmarkts und das „Kaufhofgebiet“ zwischen unterer Markt- und unterer Uhlandstraße (vgl. Abb. 4).

Nach einjähriger Planung zeigte sich, dass der Grunderwerb für die flächenfressenden Pläne Schwierigkeiten bereiten würde. Der kleinparzellierten Stadtstruktur entgegenstehend sollten für die Obstmarkterweiterung allein in der Schillerstraße die Gebäude 19, 21, 23 und 25 abgebrochen werden, für den Grabenstraßendurchbruch die Gebäude 35, 37 und 39. Da bei den Eigentümern ersterer Zeile sich Widerstand bildete, sah Erdle sich gezwungen, das Gebäude Haug zur Disposition zu stellen und am Obstmarkt eine kleinere Lösung vorzusehen, wodurch sich die Möglichkeit der Terrassenbildung bot, die er aufgrund der Topographie Backnangs favorisierte. Die Ansätze dieser Planung sind heute an den Treppenarkaden der Markt- und Eduard-Breuninger-Straße zu erkennen. Bei letzterer forderte Erdle in Richtung Aspacher



Abb. 4: Blick in die noch ursprünglich erhaltene Grabenstraße 1930. An der oberen rechten Bildecke erkennt man einen Teil der durchweg erhaltenen Stadtmauer.

Brücke die Festlegung neuer Baulinien, was den Abriss der dortigen Häuser bedeutet hätte. Die Baulinien aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verwies er ins Mittelalter, um daraus seine „mutig anpackenden, schrittweise vorwärts marschierenden, das Gelände großzügig ausnützenden“ Pläne zu entwickeln und einen „frischen und freien“ Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Beim Obstmarkt griff Erdle den Gedanken der Transparenz auf, indem er dort durchgehende Schaufensterfassaden favorisierte, die den Platz eingrenzen sollten. Terrassen auf verschiedenen Niveaus sollten möglichst viele Läden integrieren. Dieses Prinzip sollte auch auf die Rathouserweiterung angewandt werden. In der „Kaufhofzone“ zwischen Uhland-, Marktstraße und Spaltgasse sah Erdle wieder eine Gelegenheit, sein Terrassenprinzip zu verwirklichen. Hier sollten drei quer gestellte Baukörper entstehen, die er mit zwei und drei Geschossen noch als moderat bezeichnete und seiner Vision der „aufgelockerten Stadt“ entsprachen.

Die Frage des Grabenstraßenausbaus war eng an das Plazet der Firma Kaess gekoppelt, deren Interessen mit Erdles Vorstellungen einer Grünzone innerhalb des Murrbogens unversöhnlich kollidierten. Eine durchgängige Mindestbreite von 20 bis 22 Metern in der Grabenstraße erschien Erdle und den tragenden Kräften der Stadt gerade noch opportun. Wenig später wurden die Vorschläge Erdles für die Altstadtanierung angenommen und die Bausperre um ein weiteres Jahr verlängert.⁸ Dem dritten Teilabschnitt, der Neugestaltung des Kaufhofbereichs, wurden dabei die schnellsten Realisierungschancen eingeräumt, worauf das Bauamt beauftragt wurde, für alle vier Teilgebiete, der Graben-/Eduard-Breuninger-Straße, dem Obstmarkt, der unteren Marktstraße und der Rathouserweiterung, neue Bebauungspläne aufzustellen. Die von

8 GRP 29.05.1959.

Erdle geplante Grünzone wurde kurzerhand der Firma Kaess für Erweiterungszwecke und Parkplätze zur Verfügung gestellt. Die exorbitante Breite der Grabenstraße konnte nun zusätzlich mit der Funktion einer Feuergasse legitimiert werden.

3. Die Umsetzung des Altstadtwettbewerbs

Als erster Teilbereich wurde der Bebauungsplan Graben-/Schiller-/Uhlandstraße beschlossen,⁹ womit der Boden für eine jenseits der Maßstäblichkeit liegende Planung bereitet war. Trotz vieler Einwände von Bürgern verfolgte die Stadt ihr Programm unbeirrt weiter. Die Frage der Finanzierung stellte sich für sie nicht, auch nicht die schiefe Kosten-Nutzen-Relation des Grabenstraßenausbaus. Kurzfristige Kapitalinteressen Einzelner hatten Vorrang. Doch in 12 Einsprachen zeigte sich Unmut über die ohne Anliegeranhörung vorangetriebene Planung. Dieser Vorgang wiederholte sich wenig später, als der Teilbaugebungsplan Am Obstmarkt/Dillenius-/Eduard-Breuninger-/Schillerstraße vorberaten wurde. In diesem Bereich ging die Stadt durch die Beteiligung des Stuttgarter Verkehrsplaners Gerhard Hinterleitner noch weit über die von Erdle festgelegten Baulinien hinaus, um die Verbindung Graben-/Eduard-Breuninger-Straße zu forcieren. Die Gebäude Schillerstraße 33-39 sollten beseitigt werden; das Gebäude Schillerstraße 39 wurde 1963 sogar zwangsenteignet. Der Bebauungsplan wurde einstimmig beschlossen, wie überhaupt alle Beschlüsse in diesem Jahr ohne Gegenstimme erfolgten.¹⁰ Am 27.9.1960 wurde der vorläufig letzte Bebauungsplan „Am Rathaus“ vorbereitet, der den Obstmarkt, die Uhlandstraße, die Spaltgasse, die Markt- und die Dilleniusstraße begrenzte. Auch hier war eine wesentliche Beschränkung der Überbauung zugunsten von Verkehrs- und Parkflächen vorgesehen.

Um der wachsenden Verkehrsmisere Herr zu werden, gab die Stadt kurzfristig einen Generalverkehrsplan in Auftrag, für dessen Aufstellung Hinterleitner verpflichtet wurde, obwohl keine Haushaltsmittel dafür zur Verfügung standen. Dieser Plan musste nach dem 1960 verabschiedeten Bundesbaugesetz in die Flächennutzungsplanung eingebunden werden, so dass fraglich wurde, ob die Stadt ohne Technischen Beigeordneten das Dilemma in den Griff bekommen würde. Viel zu spät wurde erkannt, dass eine von einer Flächennutzungsplanung losgelöste Stadtplanung in eine Sackgasse führen würde. Ebenso wurde offenbar, dass bis dahin keine Zusammenarbeit mit den regionalen Planungsgemeinschaften stattgefunden hatte, geschweige denn eine Stadtentwicklungsplanung im weiteren Sinn. Jetzt wurde der 10 Jahre zuvor in die Wege geleitete Altstadtsanierungsplan als monströse Fehlplanung entlarvt. Dennoch sollte die Altstadtsanierung wieder angekurbelt und durch Verkauf von Bauplätzen die

9 GRP 28.07.1959.

10 GRP 02.06. und 03.11.1960.

Fortführung der Baumaßnahmen in der Innenstadt finanziert werden.¹¹ Als Alternative für die Grabenstraße brachte die CDU die Idee des Ausbaus der Eduard-Breuninger-Straße ins Spiel, die von der Stuttgarter Straße bis zur Aspacher Brücke in beiden Richtungen befahrbar sein sollte.

Durch den neuen Stadtbaudirektor Fritz wurde erstmals ein Bericht über die Altstadtsanierung abgegeben, der auch kritische Töne enthielt. Allerdings wurden die von Erdle seit 1957 aufgestellten Bebauungspläne nicht angezweifelt, sieht man von der Rathäuserweiterung ab, weil der Raum inzwischen zu klein erschien,¹² um die Verwaltung für eine prognostizierte Einwohnerzahl von 40.000 unterzubringen. In diesem Zusammenhang zog der seit 1965 amtierende Oberbürgermeister Martin Dietrich die „beachtliche Leistungsbilanz“, nach der seit 1945 für fünf Millionen DM Häuser aufgekauft und abgerissen worden waren.

4. Generalverkehrsplan Backnang

Nachdem der Gemeinderat im April 1965 Hinterleitner mit der Ausarbeitung des Generalverkehrsplans „Fließender Individualverkehr“ beauftragt hatte, lag dieser zwar im Juli 1967 vor, wurde jedoch erst knapp fünf Jahre später dem Gemeinderat vorgestellt.¹³ Dieser Plan hatte allein den Aus- und Neubau von Straßen zum Ziel.¹⁴ Um die Entwicklung des Verkehrsaufkommens zu prognostizieren, orientierte sich Hinterleitner an den Parametern der Einwohnerzahl und Arbeitsplätze sowie der geschätzten Motorisierungsziffer für den Zeitraum 1980-1985 sowie einer „Endstufe“ nach dem Jahr 2000. Dabei wurden entsprechend den Vorstellungen des Planungsamts die Zunahme der Einwohner und Arbeitsplätze stark über- und die Entwicklung der Motorisierung beträchtlich unterschätzt.

Hinterleitner entwickelte vier Planungsfälle, denen umfangreiche Straßenbaumaßnahmen unterliegen sollten. Fall I sah den vierspurigen Ausbau der Achse Eduard-Breuninger-/Stuttgarter Straße bis zur Weissacher Straße vor, ebenso wie den der B 14. Erwünscht war ferner der vierspurige Ausbau aller Anschlussstraßen an die B 14, so der Aspacher-, Sulzbacher- und Stuttgarter Straße. Fall II sah ebenso eine neue vierspurige B 14 vor, ferner den Bau einer Murrbrücke von der Eugen-Adolff- zur Gartenstraße. Die für die Zeit nach 2000 erarbeitenden Fälle III und IV sahen unter anderem einen äußeren Ring um die Stadt sowie eine vierspurige Verbindung der Eugen-Adolff- zur Talstraße als 400 Meter lange Tunnelstrecke vor. Durch diesen Tunnel sollte die hohe Belastung der Stuttgarter Straße aufgefangen werden, wobei

¹¹ GRP vom 7.3.1968, a.a.O.

¹² Man ging von einem Bedarf von 24.000 Kubikmetern aus, wogegen der Bebauungsplan nur 15.000 erlaubte.

¹³ GRP 23.04.1970.

¹⁴ G. Hinterleitner, Generalverkehrsplan Backnang Teil I, Verkehrsanalyse fließender Individualverkehr 1967 sowie Teil II, Verkehrsprognose fließender Individualverkehr, April 1970.

– entsprechend den damaligen Rationalisierungsgedanken in der Verkehrsplanung – der Faktor Geschwindigkeit als Gradmesser für Ausbauprognosen verwendet wurde. Außen vor ließ Hinterleitner die Frage des ruhenden Verkehrs, der alle Maßstäbe gesprengt hätte.

Diesem Leitbild der „autogerechten Stadt“ erteilte Bürgermeister Dietrich allgemein eine Absage, doch die Praxis wurde eine andere. Um Zuschüsse nach dem 1971 verabschiedeten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu erhalten, sollten die radialen Einfallstraßen ausgebaut werden. Ein Fehler mit Folgen, denn dies verhinderte, dass man an die Planung eines den Stadtkern umgreifenden Straßenrings ging. Das weitere einseitige Ausrichten der Planung an den Erfordernissen des Verkehrs zeigte sich an der neuralgischen Achse Stuttgarter-/Marktstraße/Am Schillerplatz. Auch hier sollte mit staatlichen Mitteln eine autogerechte Lösung gefunden werden. Um den Verkehr in der Stadt fließen zu lassen, veranschlagte Dietrich für 1971 bis 1980 einen Investitionsaufwand von 40 Mio. DM für den fließenden und 30 Mio. DM für den ruhenden Verkehr.

Ein bezeichnendes Licht auf die kommunalpolitischen Strukturen und das vorherrschende Demokratieverständnis wirft dabei die Tatsache, dass der Gemeinderat erst im Januar 1971 zum Generalverkehrsplan Stellung beziehen konnte, was eine längst fällige Debatte angesichts vollendeter Tatsachen zur Farce werden ließ.

5. Das Prinzip „Urbanität durch Dichte“

1972 wurde das noch immer nicht ad acta gelegte Altstadtsanierungskonzept im Bereich Obstmarkt/Schwanen/Schillerstraße erneut verhandelt,¹⁵ worauf man die Rathäuserweiterung aufgab und die Änderung des Bebauungsplans zugunsten eines Kerngebiets für gewerbliche Nutzung favorisierte. Vier Bauträgersgesellschaften wurden mit der Erstellung von Entwürfen für die Sanierung des Areals „Schwanen“ beauftragt. Auch Erdle lieferte im Auftrag der Kreisbaugenossenschaft Backnang einen Entwurf ab, der aber bei den Gutachtern durchfiel. Der Bereich „Schwanen“ wurde nach der Ersten Ölkrise realisiert.

Das Städtebauförderungsgesetz stellte gegenüber dem Bundesbaugesetz einen Fortschritt im Planungsinstrumentarium der Kommunen dar, dessen Vorteile sich auch die Stadt Backnang zu Nutzen machte, indem sie Mitte 1977 einen Sanierungsplan aufstellte, der faktisch die ganze Innenstadt umfasste. Doch noch ganz ihrem bisherigen Sanierungsdenken verhaftet, legte sie als Planungsbasis die 1958 aufgestellten Bebauungspläne zugrunde, wobei man ein als erstes Projekt die Errichtung eines Parkhauses in der Grabenstraße vorsah. Kurz zuvor war auf einem Teilbereich des Kaess-Geländes ein Einkaufszentrum der Kaufhalle AG errichtet worden. Voraussetzung

15 GRP 13.03.1972.

für den Bau der Kaufhalle und die Bezuschussung der Grabenstraße war die Schaffung von Parkflächen für den dortigen Zielverkehr. Im April 1978 wurde ein Parkhaus in unmittelbarer Nähe der Kaufhalle genehmigt.¹⁶ Impuls dafür war nach wie vor die Ansicht, die Grabenstraße gehöre zum peripheren Bereich der Altstadt. Durch den Bau der Kaufhalle und schließlich des Parkhauses wurden die Interessen der Firma Kaess befriedigt (vgl. Abb. 5).

Pikant ist dabei die von Bürgermeister Euerle an den Gemeinderat gerichtete Forderung, die Bauvergabe ohne Ausarbeitung von Plänen zu erteilen. Er erklärte dieses Vorgehen für unbedenklich, dabei wurde der Bau illegal auf einer Verkehrsfläche errichtet und musste nachträglich durch das Regierungspräsidium genehmigt werden. Die Stadt setzte bei diesem ökologisch sensiblen Projekt äußerlich Wert auf die Fassadengestaltung und ließ andere städtebauliche Parameter, wie eine Umweltverträglichkeitsprüfung, außer Acht. So konnte der Gemeinderat nur über die Gestaltung der Fassade entscheiden; von weiterer Planung blieb er ausgeschlossen. Die Eile erklärte Euerle damit, man würde bei längerem Warten staatliche Zuschüsse und damit das Projekt gefährden, da man sich mit anderen Städten in Konkurrenz befinde.¹⁷ Die Überlegungen zur Standortwahl in dem ehemaligen Handwerkerviertel lagen auch in den Faktoren Grundstücksgröße und Entfernung zur Fußgängerzone begründet, verbunden mit einer fußläufigen Anbindung an die Altstadt von nur 100 Metern.

Kaufhalle wie Parkhaus können als abschreckende Beispiele von Zweckbauten angesehen werden. Gerade weil diese im Vorfeld der zum Burgberg ansteigenden Altstadtbebauung liegen, stehen sie in starker visueller Beziehung zur mittelalterlichen Kernstadt. Der Wille, das Parkhaus verantwortungsvoll zu gestalten, um die Grabenstraße aufzuwerten, musste bloßes Bekenntnis bleiben, da dieser Beitrag zur „Unwirtlichkeit der Stadt“ als Fehler im Planungssystem selbst lag. Der gewünschte Bezug zur Altstadt ist durch die vorgelagerte Geschäftszeile nur Makulatur und verleiht dem Gebäude eine „Aura der Unehrllichkeit“, da sie im Gegensatz zur rückwärtigen Baumasse steht. Die Chance einer stadt- wie umweltverträglichen Lösung wurde verspielt. Funktional-wirtschaftliche Faktoren gaben gegenüber städtebaulich-gestalterischen wie ökologischen den Ausschlag.

Als erste Maßnahme der erhaltenden Innenstadtsanierung wurde pikanterweise mit dem Parkhaus der erste Abschnitt im Bereich der Grabenstraße gebildet, wofür der Bebauungsplan Schiller-/Grabenstraße/Murr neu festgesetzt wurde. Eine Bürgerbeteiligung fand nicht statt, weil sich die Planungsmaßstäbe „nur unbedeutend verändern würden“.¹⁸ Von dieser Entscheidung ging ein unheilvolles Signal aus, weil nun der Höhenentwicklung Tür und Tor geöffnet wurde. Flachdachbauten, in der Ära

16 GRP 20.04.1978.

17 Anlage zum GRP 20.04.1978.

18 GRP 21.12.1978.



Abb. 5: Parkhaus in der Grabenstraße 1983.

Klenk gewünscht und mindestens ebenso hoch errichtet wie traditionelle Giebelhäuser, konnten nun noch ein Dachgeschoss draufsatteln, so dass vielerorts der Eindruck einer Kaschierung entstand.

6. Wandel des Leitbildes. Erhaltende Stadterneuerung

1981 legte Baubürgermeister Paul Biber einen „Rechenschaftsbericht“ der Stadtplanung nach 1945 vor, der die Disparitäten in der Praxis zum Ausdruck brachte,¹⁹ indem er die Innenstadtrahmenplanung, die nun unter der Maxime „Erhaltende Stadterneuerung“ stand, als Trendwende bezeichnete. Die Sanierung des „Schwanenbereichs“ 1977 wertete er als Zeichen des Umdenkens.

Diese erste Sanierungsmaßnahme zur erhaltenden Stadterneuerung hatte zum ersten Innenstadtrahmenplankonzept geführt, welches 212 Gebäude innerhalb der Eduard-Breuninger- und Albertstraße, dem Schillerplatz, der Stuttgarter- und Marktstraße, dem Stiftshof und der Murr umfasste. Von den zumeist zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden waren nur wenige als Bau- und Kulturdenkmale oder ortsbildprägend eingestuft. Im Sinne des Ensembleschutzes wurden der Marktplatz, die untere und obere Schillerstraße, die Uhland- und Marktstraße sowie die Verbindung Eduard-Breuninger-Straße/Schillerplatz als erhaltenswert angesehen. Die traditionelle „Dachlandschaft“ aber war vielfach schon mit hohen Flachdachbauten durchsetzt, so dass das historische Stadtbild in weiten Teilen nicht mehr vorhanden war. Bei Neubauten sollten die in der Umgebung vorherrschenden Gestaltungselemente berücksichtigt werden – eine Forderung, die in Bereichen, in denen keine traditionelle Bebauung mehr bestand, allerdings nicht mehr zu erfüllen war.

In gleichem Atemzug wurde ein geradezu konträrer Gedanke formuliert, nach dem in der Altstadt jede bauliche Nutzung möglich sein sollte. Die hohe Nutzung der

19 P. Biber; vgl. GRP 04.06.1981.

Grundstücke hinsichtlich der Geschoßflächenzahl wurde begrüßt, wobei das Parkhaus Vorbild für das Innenstadtkonzept sein sollte. Biber bezeichnete diesen Kubus als besonders gelungen, bei dem der Architekt es meisterhaft verstanden hätte, städtische Vorgaben „gestalterisch“ umzusetzen, so dass das Bauwerk den Altstadtcharakter ausgesprochen bereichern würde. Ein im Jahr 1981 durchgeführter und an die Bürger appellierender Fassadenwettbewerb vermochte Versäumnisse der Stadtplanung nicht zu heilen. Dasselbe gilt für den Versuch eines Fußwegesystems in Verbindung mit einer Grünordnungsplanung, in das die Murr integriert werden sollte. Inzwischen war man sich darüber im Klaren, dass der Innenstadtverkehr eingeschränkt werden müsse. Im Fall der Grabenstraße war diese Umdenkungsprozess allerdings noch nicht so weit. Noch immer rechtfertigte Biber diese „Stadtautobahn“ als Voraussetzung für den Innenstadtrahmenplan, so dass dieser tief im System verflochtene Faktor die weitere Planung dominierte. Dieselbe Denkhaltung begründete den Neubau der Sulzbacher Brücke. Deren Verbreiterung, durch die das stadtbildprägende Cafe Gebhardt am Eingang der Brücke verloren ging, hatte das Verkehrsaufkommen erheblich verstärkt. Wenig später musste die Fahrbahn an der unteren Schillerstraße wieder verengt werden, weil dort der Verkehr massiv mit dem Fußgängeraufkommen kollidierte.

Durch die veränderten baulichen Strukturen zeigten sich bald Segregationsprozesse und Abwanderungstendenzen der Bevölkerung, da die Altstadt durch den Trend zur Geschäftsnutzung als Wohnort nicht mehr attraktiv sein konnte. Die Ausweitung wirtschaftlicher Zentralität gegenüber der Bewahrung städtebaulicher Strukturen wurde weitgehend kritiklos durchgesetzt und führte zu einer inkonsequenten Haltung gegenüber Investoren, denen weitreichende Zugeständnisse bei den Bebauungsplänen zuteil wurden. Die Aufstellung des Innenstadtrahmenplans im Jahr 1977 hatte wenig bewirkt und wurde dem Anspruch auf Erhaltung des historischen Stadtbilds nicht gerecht, so dass Bibers Leistungsbilanz spärlich ausfällt. Es wurde im Gegenteil weiter das Anwachsen von Gewerbeflächen auf Kosten des Wohnbereichs gefördert, was zunehmend gewachsene Strukturen sprengte. Lediglich die „nachsorgenden“ staatlich geförderten Projekte Fußgängerzone und das Wohnumfeldprogramm sind positiv zu verbuchen.

Um die Notwendigkeit des Denkmalschutzes aufzuzeigen und eine Argumentationsbasis für kommende Jahre zu erhalten, legte Planungsamtsleiter Reginald Kunzelmann dem Gemeinderat eine Statistik vor, nach der von den 1945 in der Innenstadt sich befindlichen 430 Gebäuden bis zum Jahr 1984 240 Gebäude, also 55% Bestands, abgerissen wurden.²⁰ Über 70 Gebäude wurden dabei der Verkehrsplanung geopfert. Diese Dokumentation zeigt, dass man auch in der Stadt Backnang erst mit dem Wandel des Zeitgeistes im Zuge des „Europäischen Denkmaljahres 1975 bereit war, das bauliche Kulturgut vor dem eigenen Zugriff zu schützen.

²⁰ R. Kunzelmann, *Baufibel der Stadt Backnang für den Bereich der Innenstadt*, Backnang 1982.

Dies wird deutlich an der Untersuchung zur Sanierung der Innenstadt vom September 1986,²¹ nachdem die Stadt in das von Bund und Land geförderte Stadterneuerungs-Programm aufgenommen worden war. Vorausgegangen war ein Verkehrsgutachten des Aalener Büros Brenner & Münnich, das den Inneren und Äußeren Ring optimieren sollte, um die Innenstadt auch vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Das großflächige und auf zehn Jahre angelegte Vorhaben sollte sich auf den Bereich Wohnen im Stadtkern konzentrieren, in dem sich der Bevölkerungsanteil seit 1974 um 23 Prozent verringert hatte. Ferner wurde ein Rückbau des gestörten Bauformenspektrums gefordert. Als beispielhaft hierfür wurde die Erhaltungssatzung des Regensburger Sechs-Punkte-Programms zur Altstadtentwicklung angesehen. Der zu hohe Anteil von 54% Gewerbeflächen in der Innenstadt spiegelte die zu hohe Zentralität des Dienstleistungssektors wider, so dass hier ein dringender Handlungsbedarf erkannt wurde.

Der ab 1958 in Gang gesetzte Verdrängungswettbewerb hatte die Kernstadt Backnangs zu einer einseitig genutzten Geschäftsfläche zweckentfremdet, auf welcher entsprechend früherer Planungen der Autoverkehr dominierte. Eine Ortsbau- und Erhaltungssatzung, bei der der tertiäre Sektor nicht auf Kosten des Wohnens hätte wachsen dürfen, hätte das Problem entschärft. Durch Grundmuster einer additiven Ordnung kleiner Parzellen hätte sich auch das „Karussell“ von Nutzung, Brache, Neunutzung etc. verlangsamt und der spekulative Verwertungsprozess von Immobilien wäre gemildert worden.

21 *Landsiedlung Stuttgart / P. Hövelborn Peter, Vorbereitende Untersuchung zur städtebaulichen Sanierungsmaßnahme Innenstadt Backnang. Stuttgart 1986.*