Alte Stadt mit neuem Leben?

Betrachtungen zur Backnanger Stadtbaugeschichte von 1957 bis in die 1980er-Jahre

Von Andreas Brunold

Vorbemerkungen[1]

Gebäude, Ensembles, Straßen, Plätze, Freiflächen und öffentliche Räume, letztendlich alles, was das Gebilde einer Stadt ausmacht, ist auch dafür geeignet, zu ihrer Identität und Unverwechselbarkeit beizutragen. Somit ist die Stadt an sich auch mehr als die Summe ihrer Teile. Sie ist mehr als eine Ansammlung oder gar ein Konglomerat aus beliebig auswechselbaren Bauten und letztendlich nur durch ihre Ganzheitlichkeit erfahrbar.

Diese Sichtweise hat zugleich eine kritische Funktion. Wenn der immer vielfältiger werdenden Entfremdung von natürlichen Lebenszusammenhängen entgegengewirkt werden soll, die von tiefgreifenden gesellschaftlichen Identitätskrisen begleitet wird, dann kann der heimatliche Lebensraum zu einem „urvertrauten" Symbol mit hohem Identifikations- und Rückzugscharakter werden. Gerade die vermeintlich mögliche Auswechselbarkeit von urbaner Umwelt tendiert dazu, den regionalen Formenschatz zu dezimieren, wo doch – im Zeichen der globalen ökologischen Krisen – gerade die Rückbesinnung auf ein umweltverträgliches und vor allem für den Menschen lebenswertes Maß vonnöten ist. Mit einer vor allem wirtschaftlichen Sachzwängen unterworfenen Stadtplanung, bei der es auf die Größe der Betonbauten, die Breite der Straßen oder auf einen durchrationalisierten Verkehrsfluss ankommt, handelt man den Interessen der Bewohner zuwider. Andererseits sind idyllisch anmutende Blumenkübel, schönes Verbundpflaster oder auf alt getrimmte, mit Elektrizität betriebene Gaslaternen in Fußgängerzonen auch kein geeignetes Mittel, um Heimatgefühl zu sublimieren. Derartige Instrumentarien eigenen sich eher dazu, Identifikation vorzutäuschen und den Verlust an Lebensqualität zu kaschieren, denn durch sie besteht die Gefahr, dass Daseinsgrundfunktionen und Erfahrungsbereiche wie Wohnen und Arbeiten, Freizeitgestaltung und Kommunikation nicht mehr mit dem Recht auf eine lebenswerte Umwelt und Zukunft in einem ausgewogenen Verhältnis stehen.

Verändert man das urbane Gefüge – vor allem die Stadtmitte – zu einseitig auf die Funktion einer Geschäftsstadt hin, so sind Segregationsprozesse vorprogrammiert, das heißt, die Stadt wird von ihren Bewohnern aufgegeben. Gemeinsam erlebte soziale und räumliche Identität, „kollektive" Erinnerung und das oft lang gewachsene Gebilde von Nachbarschaften werden nicht als zu erhaltende Werte angesehen, sondern allzu oft den wirtschaftlichen Interessen Einzelner geopfert. Städtebau ist dabei stets eine Gemeinschaftsleistung, die leider oft noch in hohem Maße geprägt ist durch eine Politik der Hinterzimmer und der „grauen Eminenzen". Eine auf Ausgleich und Transparenz von konfligierenden Interessen hinarbeitende Kommunalpolitik gerät dabei leicht ins Hintertreffen.

Demokratische Konsensfähigkeit, aber ebenso die Bedingungen eines differenzierten und komplexen ökologischen Systembegriffs von Stadt erfordern die Suboptimierung der Teile zugunsten einer Optimierung des Ganzen. Nur das rücksichtsvoll-verträgliche Miteinander aller städtischen Lebensvollzüge garantiert auf Dauer Lebensqualität auf begrenztem Raum.[2] Dies war bei den Großbauten, Straßen- und Parkierungsanlagen in der Stadt Backnang lange Zeit kaum mehr

[1] Die Idee zu dieser Abhandlung entstand anlässlich des Besuchs einer Ausstellung über den Städteplaner und Architekten Helmut Adalbert Erdle in der Kreissparkasse Backnang am 12. Januar 1993. Der daraufhin entstandene und hier abgedruckte Text gewann 1993 den Heimatpreis der Kreissparkasse Rems-Murr. Für die jetzige Veröffentlichung wurde er leicht überarbeitet und die Quellenangaben wurden erweitert.

[2] Martin Einsele/Ernst Rose/Siegfried Gragnato (Hg.): Vierzig Jahre Städtebau in Baden-Württemberg. Stuttgart 1992, S. 93.

der Fall. Nur das sich gegenseitig ergänzende und belebende Ineinandergreifen aller Funktionen, weniger die einseitige und maximale Ausnutzung von Flächen, schafft die Vielfalt, die Urbanität und Milieu vermittelt. Je „feinkörniger" sich die Nutzungen und Baustrukturen begegnen, berühren und überlagern, das heißt, sich dem menschlichen Maßstab in Bezug auf Größe, Sicht- und Hörfeld, Umweltverträglichkeit und Bewegung im Raum anpassen, desto besser stehen die Chancen für eine „humane" Stadt. Dazu gehört, dass die Grundmuster einer additiven Ordnung relativ kleiner Parzellen, die gemischt zu nutzen wären, wieder in den Vordergrund der Planung rücken müssten. Dies gewährleistet die Chance zum ständigen, aber kleinmaßstäblichen Umbau und Erneuern der Stadt. Der Umschlag der Flächen, das „Karussell" von Nutzung, Brache, Neunutzung würde verlangsamt, der spekulative Verwertungsprozess von Immobilien, mit der Folge der Vertreibung weniger zahlungskräftiger Nutzer und Mieter, würde abgemildert. Zusammen mit einem gesteigerten Angebot für den öffentlichen Personennahverkehr und restriktiven Maßnahmen gegenüber dem Individualverkehr könnte das Verkehrsaufkommen insgesamt gesenkt und die Stadt wieder ein Stück in Richtung „lebenswerte Umwelt" vorangebracht werden.

Die bauliche Entwicklung der Stadt Backnang bis zum Zweiten Weltkrieg

Das Bild der Altstadt von Backnang wird geprägt durch die topografischen Gegebenheiten der die Stadt umfassenden Murrtalschleife, die durch einen nordöstlich gelegenen Prallhang und einen nordwestlich davon befindlichen Gleithang charakterisiert ist. Auf der Höhe des Prallhangs erhob sich im Mittelalter die Burg, später das Augustiner-Chorherrenstift. Unterhalb des Hangs bildete sich um den Ölberg und um die Wasser- und Postgasse die erste vorstädtische Ansiedlung, die vom Steilhang gegen die Murr begrenzt wurde.[3]

Zwischen 1220 und 1230 wurde Backnang von den Markgrafen von Baden zur Stadt ausgebaut und erhielt erstmals eine Mauer, die den alten Siedlungskern umschloss und gleichzeitig Platz für die weitere bauliche Erweiterung schuf.[4] Die Stadterweiterung im späten 14. Jahrhundert spannte den Bogen dann vom Sulzbacher Tor weiter bis zum unteren Murrübergang am späteren Aspacher Tor. Als ältere Vorstädte sind noch die Obere Vorstadt vor dem Oberen Tor am Hang, die Sulzbacher Vorstadt mit der Totenkirche rechts der Murr, die innere Aspacher Vorstadt links der Murr und die äußere Aspacher Vorstadt jeweils mit ihren Toren zu nennen.

Die einzig wirklich größere Zäsur in der älteren Stadtbaugeschichte durchlitt Backnang dann wohl im Jahr 1693, als französische Truppen im Zuge der damaligen Kriegswirren die Stadt verwüsteten und nahezu vollständig niederbrannten. Damals sollen rund 150 Häuser und über 50 Scheunen zerstört worden sein, was den kompletten Neuaufbau der Stadt erfordert hatte.[5] Beim Wiederaufbau ging es vornehmlich darum, die städtebaulichen Ideen des Barocks zu verwirklichen, verbunden mit dem Ziel, einheitliche Straßenfronten mit Häusern gleicher Gestalt und ohne wesentlichen Stockwerksvorsprung zu errichten. Diese Regularien finden sich niedergelegt in der Bauordnung vom 1. Dezember 1693, die auch für den Wiederaufbau der gleichfalls zerstörten Städte Winnenden, Marbach am Neckar, Vaihingen an der Enz und Beilstein gültig war.[6] Darin wurden die Baulinien von Haus zu Haus festgestellt, wobei Vor- und Zurückrückungen erwähnt wurden und die Gassenbreiten angegeben waren. Es wird demzufolge deutlich, dass der heutige Verlauf der Straßenfluchten – von den massiven neueren Eingriffen einmal abgesehen – und ebenso die einheitliche Gestalt des Backnanger Fachwerkgiebelhauses mit seinen geringen Vorsprüngen in diese Wiederaufbauzeit zurückgehen. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden in der Stadt wieder 121 Wohnhäuser und 49 Scheuern gezählt, davon in der Oberen Vorstadt 39 und 12, in der Sulzbacher Vorstadt

[3] Zu den Grundzügen der Siedlungsentwicklung Backnangs siehe: Marianne Dumitrache/Simon M. Haag: Backnang. Backnang 2004 (= Archäologischer Stadtkataster Baden-Württemberg Bd. 26), S. 27 bis 38.
[4] Ebd., S. 29 bis 32.
[5] Gerhard Fritz: Backnang und die Franzoseninvasion von 1693. – In: BJb 2, 1993/94, S. 83.
[6] Adolf Schahl: Die Kunstdenkmäler des Rems-Murr-Kreises I. München, Berlin 1983, S. 205.

17 und 2, in der inneren Aspacher Vorstadt 61 und 16 sowie in der äußeren 40 und 14.[7]

Besonderes Augenmerk soll hier auf die Befestigung der Stadt gelegt werden. Die Höhe der Mauer betrug zwischen dem Aspacher Tor und dem Oberen Tor etwa sechs Meter und an der Seite gegen die Murr, also an der heutigen Grabenstraße bis zum Sulzbacher Tor, etwa acht Meter. Bis in das 18. Jahrhundert hinein hielt man daran fest, dass die Mauer nicht durchbrochen werden durfte. Wiederherstellungen wurden sogar noch im Jahr 1820 getätigt. Den über der Mauer umlaufenden Wehrgang begann man ab dem Jahr 1820 abzutragen; daraufhin wurde die Mauer mit Steinplatten abgedeckt.[8] Seit dem frühen 19. Jahrhundert begann man allmählich die Stadtgrenzen, die bislang durch die Befestigungen definiert waren, zu sprengen. Initialzündung hierfür war wohl der Bau der Dilleniusstraße ab dem Jahr 1830. Doch noch bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein war zumindest die Stadtmauer *noch ziemlich erhalten*.[9]

Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs ist in Backnang kein nennenswerter Schaden an Gebäuden, etwa durch Fliegerangriffe oder Bombenabwürfe, in der Innenstadt entstanden, sodass sich bis in die 1950er-Jahre hinein das Bild einer organisch gewachsenen Stadt weitgehend erhalten hatte. Erst in der Zeit danach entstanden die tiefgreifenden Veränderungen in der Stadtstruktur, denen man bis heute auf Schritt und Tritt begegnet.

Der Wettbewerb zur Neugestaltung der Altstadt 1957

Am 12. März 1957 fand beim Regierungspräsidium in Stuttgart eine Besprechung zwischen dem damaligen Backnanger Stadtbaumeister, Hermann Klenk (1918 bis 2006), und dem Vertreter der Staatlichen Behörde, Oberbaurat Erich Stoll, statt, die den Anfangspunkt der *modernistischen* Stadtentwicklungsplanung Backnangs für die kommenden Jahrzehnte kennzeichnen sollte.[10] Diese als *Sanierung der Altstadt* apostrophierte Planung sollte auf der Basis eines Wettbewerbs den Stadtkern neu ordnen, der nach den Vorstellungen der Planer im Süden begrenzt werden sollte durch die Zäsuren Schillerplatz und Eduard-Breuninger-Straße, im Westen und Norden durch die Schillerstraße, die Grabenstraße, die Kesselgasse und die Spaltgasse und schließlich gegen Osten durch die Marktstraße und die Stuttgarter Straße.

Als Preisrichter wurden, neben den bekannten Stuttgarter Professoren Rolf Gutbier (1903 bis 1992), Rudolf Lempp (1887 bis 1981) und Wilhelm Tiedje (1898 bis 1987) sowie Vertretern des Landesamts für Denkmalpflege und des BDA (Bund Deutscher Architekten), auch noch die an der Planung beteiligten Klenk und Stoll vorgesehen. Der Teilnehmerkreis zum Wettbewerb sollte allerdings beschränkt werden auf Backnanger Architekten sowie eine Auswahl von eigens dazu eingeladenen Stuttgarter Städteplanern, die sich aus so renommierten Namen wie Helmut Erdle (1906 bis 1991), den Professoren Rudolf Rogler (1898 bis 1963), Karl Gonser (1902 bis 1979) und Hans Volkart (1895 bis 1965) sowie dem freien Architekten Walter Salver (1907 bis 2000) zusammensetzen sollte.

Bereits Ende März/Anfang April 1957 erging von der Stadtverwaltung Backnang ein Grundsatzprogramm zum Wettbewerb, das in einer bisher noch nicht da gewesenen Größenordnung dazu beitragen sollte, den verkehrlich aus den Nähten platzenden Altstadtkern neu zu ordnen.[11] Den Vorstellungen der Stadt zufolge, vertreten durch den damaligen Oberbürgermeister Dr. Walter Baumgärtner (1899 bis 1984) und den fachlich verantwortlich zeichnenden Stadtbaumeister Klenk, sollte der Stadtkern der Zukunft als Einkaufszentrum den Geschäften genügend Raum zur Ausdehnung bieten, einen flüssigen Verkehr ermöglichen und eine ausreichend große Zahl an Parkplätzen aufweisen.

Am 11. April 1957 wurde der Entwurf über den Wettbewerb zur Neugestaltung des Stadtkerns dem Technischen Ausschuss des Gemeinderats zur Stellungnahme vorgelegt. Aufgrund der *Kosten für das anzufertigende Modell,* so wurde

[7] Ebd.
[8] Ebd., S. 206
[9] Oberamts-Beschreibung Backnang. Stuttgart 1871, S. 126.
[10] Stadtplanungsamt Backnang: Aktennotiz des Stadtbauamts Backnang vom 12. März 1957.
[11] Stadtplanungsamt Backnang: Grundsatzprogramm zum Altstadtwettbewerb 1957.

Die sogenannte „Urkarte" (erster Stadtplan) zeigt Backnang in den 1830er-Jahren – eine weitgehend intakte Altstadt, wie sie nach dem Stadtbrand von 1693 entstanden ist.

kurioserweise von städtischer Seite aus begründet, *dürfe der räumliche Umfang der Planung nicht zu groß gezogen werden,* was jedoch zu Recht Widerspruch im Gremium hervorrief, sodass der Rahmen der Planung im Norden und Westen bis zur Murr zwischen Aspacher und Sulzbacher Brücke ausgedehnt wurde. Das Planungsgebiet wurde nun in der Sitzung des Gemeinderats am 31. Mai 1957 neu und größer definiert, und zwar im Süden durch die Grenzen Schillerplatz und Eduard-Breuninger-Straße, die Aspacher Brücke, den Murrbogen und die Sulzbacher Brücke und schließlich gegen Osten von der noch bestehenden Stadtmauer an der Sulzbacher Brücke bis zur Postgasse entlang dem Burgberg und zur Stuttgarter Straße.[12]

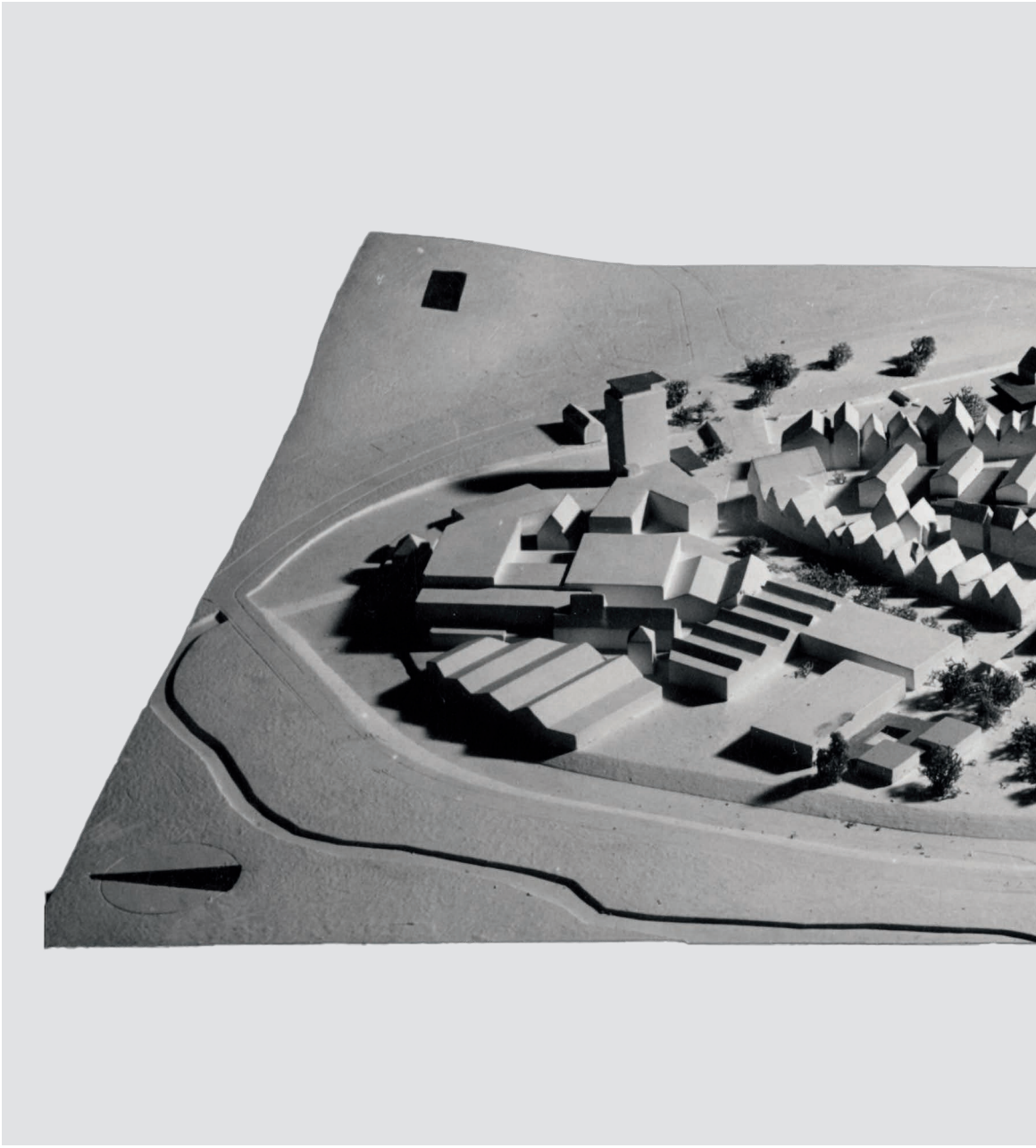
Das Programm des Wettbewerbs sollte Abweichungen von den städtischerseits ausgesprochenen Änderungsvorschlägen ausdrücklich zulassen; vor allem was eine Veränderung der Baulinien aus verkehrlichen Gründen anbetraf, hielt man sich offen. Im städtischen Anforderungskatalog wurde vor allem die Neukonzeption einer *geeigneten Verkehrsanbindung zwischen der Stuttgarter Straße und den beiden Brücken* an der Aspacher und der Sulzbacher Straße vorgesehen. Der Obstmarkt, dessen Umgestaltung als der eigentliche Anlass des Wettbewerbs zu gelten hat, sollte mit einem neuen Verwaltungszentrum der Stadt deren Mittelpunkt ein neues und modernes Gepräge geben. Dazu gehörte auch die Vorstellung, in der unteren Schillerstraße ein großes Kaufhaus zu errichten. Bei den Bestimmungen über die Bauweise, Stockwerkszahl und Dachform sollte *auf den das Stadtbild beherrschenden Burgberg Rücksicht* genommen werden.[13] Dass damit keine Unterordnung der Bebauung im Sinne des städtebaulichen Prinzips einer Stadtkrone gemeint war, sondern eine dadurch besonders irreführend begründete städtebauliche Anpassungsplanung, liegt auf der Hand. Man orientierte sich einfach am größten Maßstab und rechtfertigte damit die monströse Planung. Dass man dabei auch noch von Rücksichtnahme auf die Urzelle Backnangs sprach, entbehrt nicht der Pikanterie. Letztendlich wurden acht Teilnehmer zu dem Wettbewerb zur Neugestaltung des Stadtkerns zugelassen, davon die Hälfte aus dem Backnanger Raum und vier bekanntere Architekten aus Stuttgart – und zwar Helmut Erdle, Walter Salver, Hellmut Weber (1906 bis 1982) und Wolf Irion (1909 bis 1981), die auch in dieser Reihenfolge die Preise Nummer eins bis vier in der Sitzung des Preisgerichts am 28. März 1958 unter sich aufteilen sollten.

Die Stadt, die zum Zeitpunkt der Ausschreibung des Wettbewerbs am 12. Juli 1957 laut Gemeinderatsprotokoll 22 058 Einwohner zählte, hatte einen rasanten Anstieg ihrer Bevölkerungszahl, vor allem nach dem Krieg, hinter sich. Einen Anhaltspunkt hierfür bieten Vergleichszahlen aus dem Jahr 1930 mit 9 573 Einwohnern, aus dem Jahr 1939 mit 11 465 Einwohnern und aus dem Jahr 1946 mit 15 865 Einwohnern.[14] Weil eine weitere starke Expansion der Stadt erwartet wurde, sollten die planerischen Voraussetzungen für ein „modernes" Geschäftsviertel mit flüssigem Verkehr und genügend Parkplätzen geschaffen beziehungsweise vorrangig angestrebt werden.

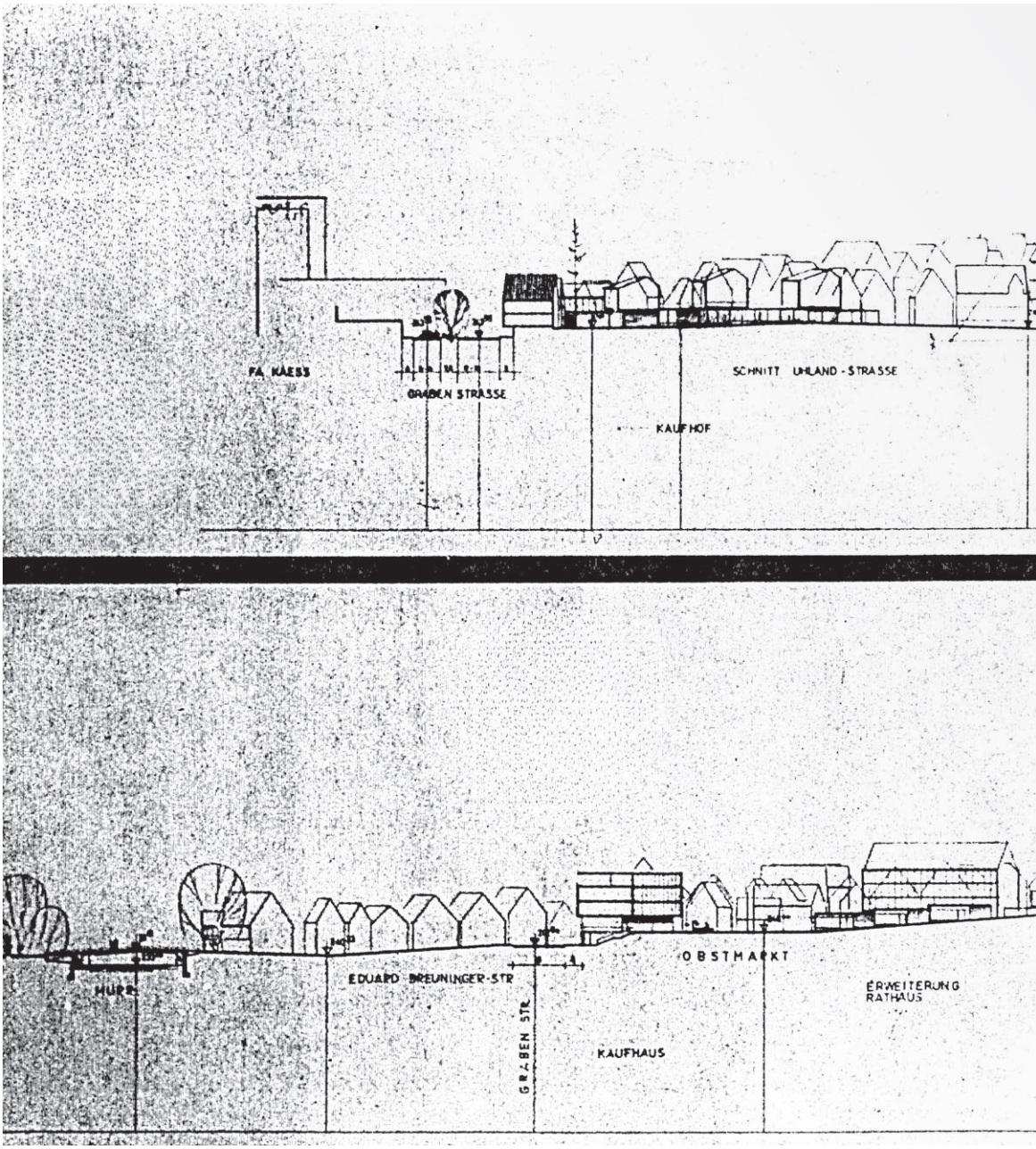
Nachdem so bekannte Städtebauer wie die Stuttgarter Professoren Rolf Gutbier und Rudolf Lempp sowie der Stuttgarter Architekt Martin Elsässer (1884 bis 1957) als Preisrichter dem Wettbewerb ferngeblieben waren, tagte das Gremium unter dem Vorsitz des Stuttgarter Städtebauprofessors Ewald Liedecke (1905 bis 1967) und wurde wohl auch von seinen Stuttgarter Kollegen Kurt Marohn (1902 bis 1980), Erich Stoll, Heinz Rall (1920 bis 2006) und Dr. Walter Supper (1908 bis 1984) dominiert, während die Rolle der vier Backnanger Vertreter im Preisgericht, Oberbürgermeister Dr. Walter Baumgärtner sowie die drei Gemeinderäte Otto Weber (1890 bis 1964), Robert Kreutzmann (1907 bis 1994) und Emil Erlenbusch (1911 bis 1983), bei der Preisvergabe nur schwer einzuschätzen ist. Zumindest Weber, der von 1926 bis 1956 Stadtbaumeister von Backnang war, dürfte sein Expertenwissen eingebracht haben.[15]

Im Vordergrund des Wettbewerbs standen eindeutig verkehrsplanerische Überlegungen. Vor allem der Durchbruch einer Verbindung der

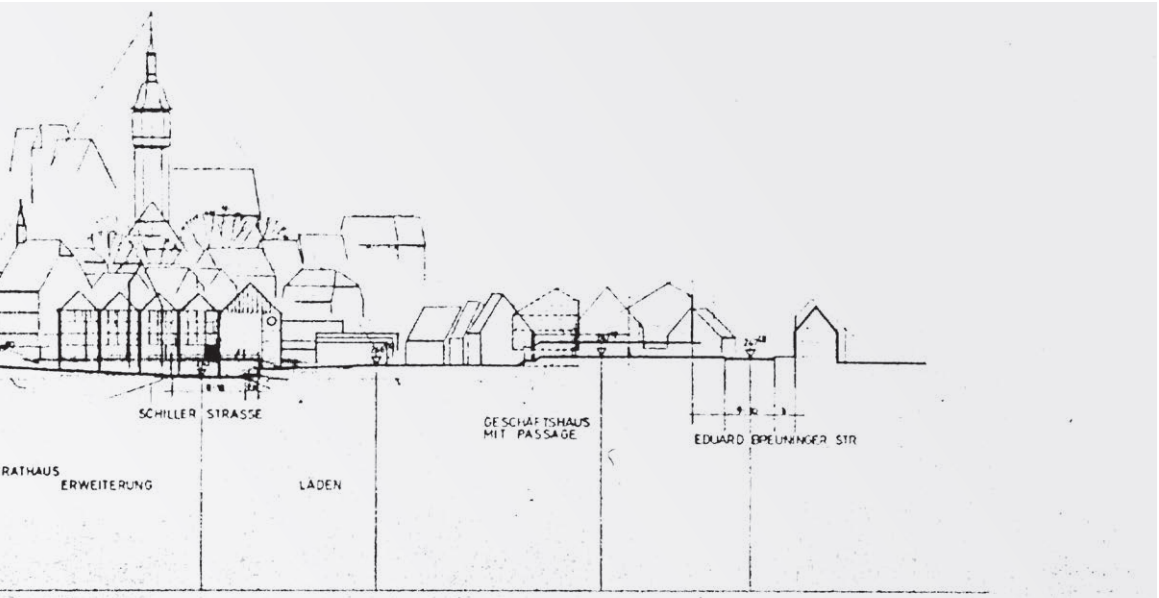
[12] StAB Az. 005-33, Protokoll des Technischen Ausschusses Band 3, 1956 bis 1958, S. 235 f. (Sitzung vom 11. April 1957); Protokoll des Gemeinderates Band 83, 1956 bis 1958, S. 888 bis 898 (Sitzung vom 31. Mai 1957).
[13] Ebd., S. 891 f.
[14] Ebd., S. 894.
[15] Zu Weber siehe: BKZ vom 8. Mai 1964.

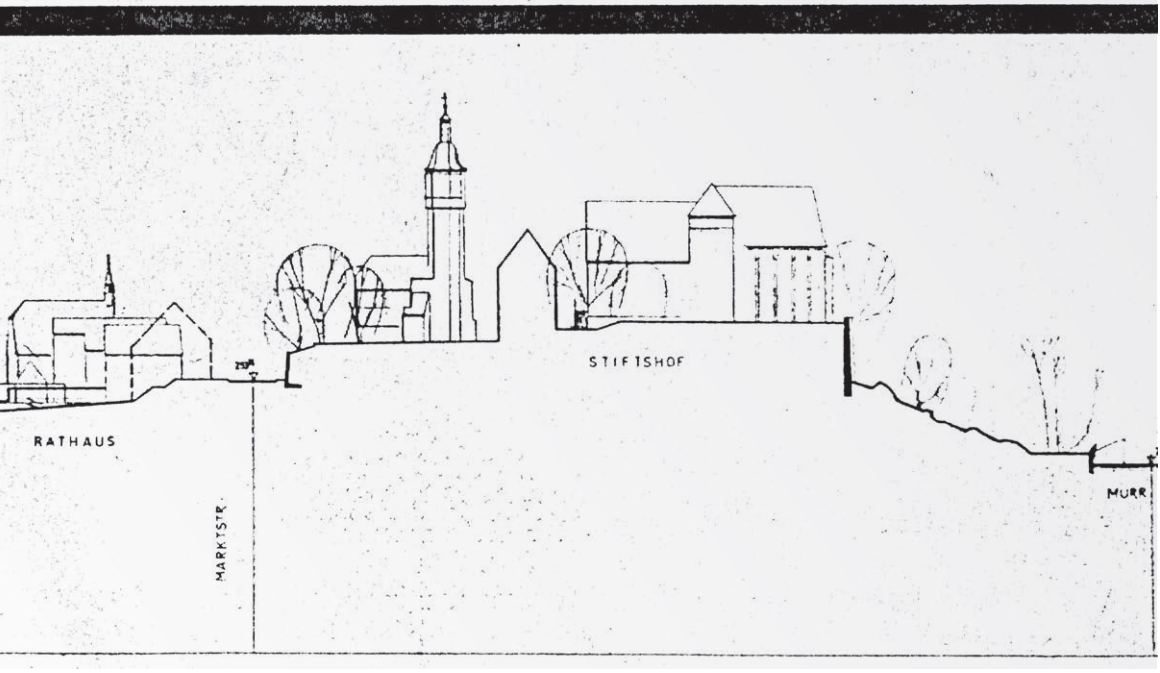


Das Siegermodell des Architekten Helmut Erdle von 1958 zeigt, welche dramatischen Eingriffe in das Stadtbild es bei einer kompletten Umsetzung gegeben hätte.



Die projektierten Bauten der Rathauserweiterung sollten ein neues und modernes hoheitliches Herrschaftszeichen setzen und in Sichtbeziehung zum Stadtturm und zur Stiftskirche eine sogenannte „Stadtkrone" bilden.


SCHILLER STRASSE
GESCHÄFTSHAUS
MIT PASSAGE
EDUARD EPPELMANGER STR
RATHAUS
ERWEITERUNG
LÄDEN


STIFTSHOF
RATHAUS
MARKTSTR.
MURR

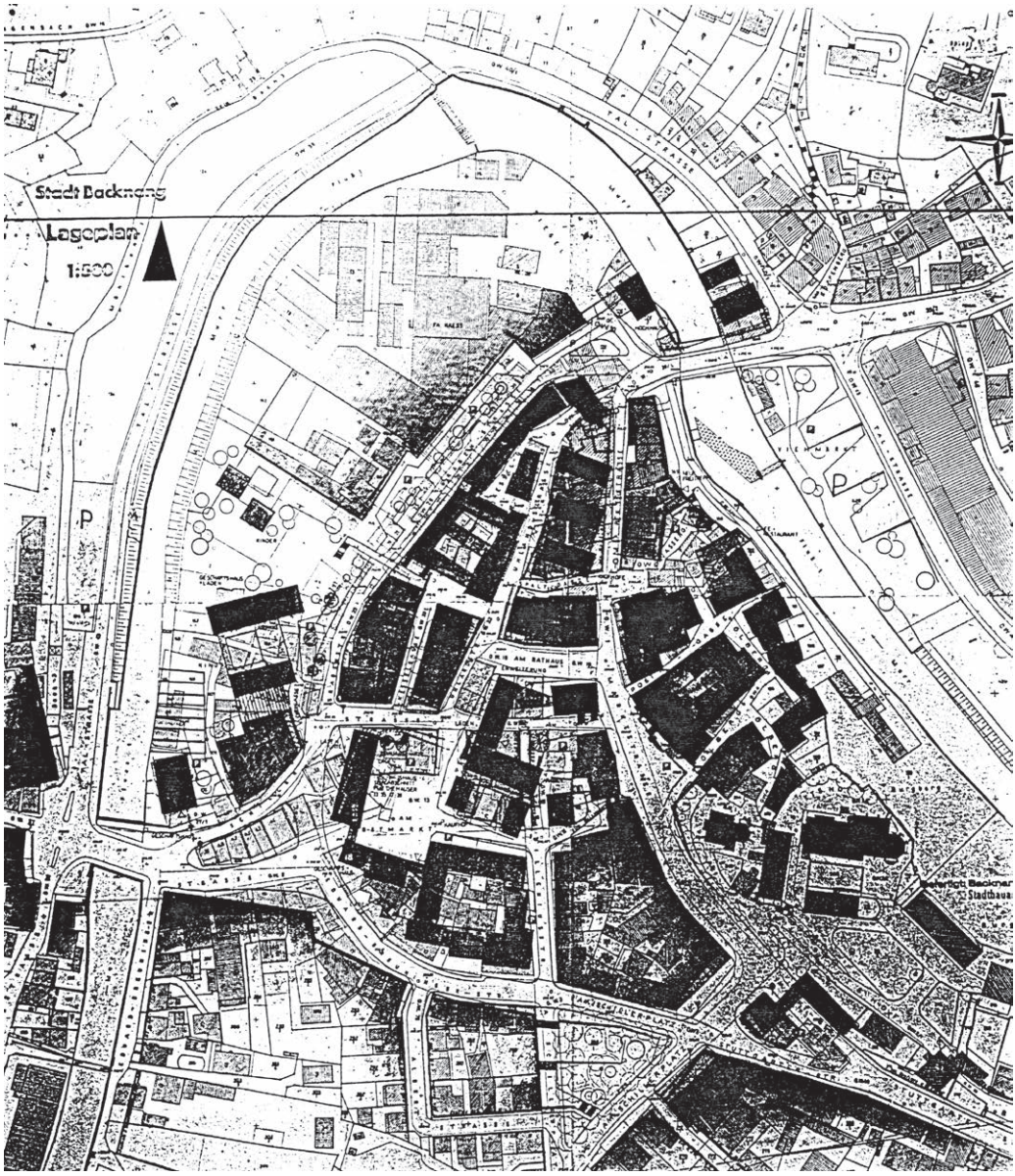
Grabenstraße zur Eduard-Breuninger-Straße mit dem Ziel einer Ringstraße um den engeren Innenstadtbereich bot sich vermeintlicherweise zur Konsolidierung der Verkehrsverhältnisse an. Bei der Bemessung und Gestaltung des Obstmarktplatzes sollte städtebaulich in besonderem Maß auf die exponierte Lage des Burgbergs mit der Stiftskirche als Dominante Rücksicht genommen werden. In diesem Zusammenhang sollten Gebäude beiderseits der Murr, die den Blick auf den Burgberg beeinträchtigten, entfernt werden und sollte an deren Stelle eine Begrünung der frei gewordenen Fläche treten. Dies sollte zur Verschönerung des Stadtbilds beitragen.

In seinem Erläuterungsbericht nahm denn auch der Gewinner des Wettbewerbs, Helmut Erdle, dezidiert zu dem Anforderungskatalog der Stadt Stellung und begründete seinen Entwurf ausführlich.[16] Der Altstadtkern sollte möglichst klar *herausgeschält* werden, um gut ablesbare Einzelbezirke zu erhalten. Zur Erreichung dieses Ziels wurde empfohlen, von der Stuttgarter Straße aus über die Eduard-Breuninger-Straße zunächst zum Aspacher Brückenkopf und dann über den neu zu schaffenden Straßendurchbruch im Verlauf der Grabenstraße den Anschluss an den Sulzbacher Brückenkopf zu gestalten. Damit, so Erdle, würde in *einfachster Weise* eine Hauptverkehrsachse entstehen, die gleichzeitig den *inneren Kern* der Altstadt von den *äußeren Schalen* abtrenne und eine bessere Verbindung der einzelnen Stadtbezirke ermögliche. Den Kernpunkt der Planung bildete die Rathauserweiterung am Obstmarkt, die am alten Rathaus einen terrassenähnlichen Hof umschließen und gleichzeitig die Verbindung zwischen der oberen und unteren Altstadt beziehungsweise dem Obstmarkt herstellen sollte. Weiterhin wurde vorgesehen, die Häuser Schillerstraße 35, 37 und 39 abzubrechen und dafür ein Geschäftshaus an der Westflanke des Obstmarkts, die später dort gebaute Kreissparkasse, zu errichten. Das nach Norden abfallende Altstadtgebiet sollte zwischen der Markt- und Uhlandstraße als sogenanntes *Kaufzentrum* umgestaltet werden.

Vor allem den Brückenköpfen Ost und West wurde bei der Neuplanung verkehrstechnisch eine neue Bedeutung beigemessen, und damit einhergehend an diesen Gelenkpunkten auch dem Bau größerer Geschäftshäuser. So sollte an der Verbindung von Grabenstraße und Sulzbacher Brücke ein Punkt-Hochhaus entstehen, welchem die Aufgabe zufallen sollte, die großen Baukörpermassen der Lederfabrik Kaess in einen günstigeren Maßstab zu bringen. Ebenfalls realisiert wurde in der Grabenstraße der Bau eines großen Geschäftszentrums, das Mitte der 1970er-Jahre schließlich von der Kaufhalle AG errichtet wurde.[17] Ein von Erdle hier im Anschluss geplanter Kindergarten wurde auch nicht ansatzweise verwirklicht, obwohl gerade dieses Projekt der Idee des humanen Städtebaus am nächsten gekommen wäre. Insgesamt brachte der Entwurf eine Reihe von massiven Eingriffen in die organisch gewachsene Stadtgestalt, die das Bild der mittelalterlichen Stadt radikal verändert hat.

Die Beurteilung des Erdle-Entwurfs durch das Preisgericht ermöglicht weitergehende Einsichten in das Planungskonzept der Stadtverwaltung, insbesondere was das Verständnis für die Dimensionierung und Abgrenzung der einzelnen Planungsgebiete anbelangt. Als besonders gelungen wird darin die Ausgestaltung der Grabenstraße und der Eduard-Breuninger-Straße *als Ringstraße* bezeichnet, weiterhin die der Verkehrsknotenpunkte an der Sulzbacher Brücke, der Stuttgarter Straße und im Bereich der Aspacher Brücke. Dies war mit der Absicht verbunden, den Durchgangsverkehr aus der Stadtmitte herauszuhalten. Die Grabenstraße fungierte hier also nicht für den Ziel-Quell-Verkehr, sondern bekam die Aufgabe zugewiesen, als reine Durchgangsstraße auch eine stadtteiltrennende Funktion zu übernehmen, denn das daran angrenzende Gelände hin zur Murr wurde ausschließlich als *Industriegebiet* deklariert. Diese Einstellung wirft ein bezeichnendes Licht auch auf den Umgang mit der Natur, denn die Murr, der die Stadt ihre Identität als „Süddeutsche Gerberstadt" maßgeblich zu verdanken hat, wurde in die städtebaulichen Planungen nicht miteinbezogen. Bezüglich der Rathauserweiterung wurde die *geschickte* Einbindung des Hauptbaukörpers in den Raum zwischen dem alten Rathaus und dem neu zu gestaltenden Obstmarkt

[16] Stadtplanungsamt Backnang: Erläuterungsbericht zum Wettbewerbsentwurf Helmut Erdle.
[17] BKZ vom 26. Februar 1976.



Auch der zum Entwurf Erdle gehörende Lageplan verdeutlicht die massiven Eingriffe bei der geplanten und teilweise umgesetzten Altstadtsanierung.

hervorgehoben, des Weiteren die gute Sichtverbindung zum Burgberg.[18]

Schon in seinem Vorprüfbericht hatte Stadtbaumeister Klenk als Hauptkriterium für die Güte der eingegangenen Wettbewerbsentwürfe deren größtmögliche Eingriffe verkehrlicher Art in das Weichbild der Stadt gefordert, sodass gemäßigtere Lösungsvorschläge von vornherein außer Acht gelassen wurden.[19] Eine große Rolle spielte hier auch besonders die Frage nach einer ausreichenden Anzahl von Parkplätzen. So fanden Vorschläge, die den Ausbau der Talstraße als Hauptverkehrsstraße für den Durchgangsverkehr forderten, grundsätzlich nicht seine Zustimmung; dagegen wurde der Ausbau der Grabenstraße, obwohl dies nicht stichhaltig begründet werden konnte, als unumgänglich favorisiert. Deutlicher als in der Entwurfsbeschreibung zum Wettbewerb und im Erläuterungsbericht der Architekten wird im Vorprüfbericht der Stadtverwaltung der städtebauliche Kahlschlag offenkundig, der der Stadt gemäß auch dem in Backnang favorisierten Leitbild der „autogerechten Stadt" drohen sollte. Während die teilnehmenden Backnanger Architekten vor größeren Eingriffen zurückschreckten, überboten sich ihre vier Stuttgarter Kollegen gegenseitig in euphorischer Fortschrittsgläubigkeit, was zumindest auch mit den ausgelobten Preisgeldern belohnt wurde.

Allen Stuttgarter Entwürfen gemein war die prinzipiell wesentliche Veränderung der bestehenden Baulinien, vor allem am Obstmarkt, an der Dilleniusstraße, an der Eduard-Breuninger-Straße, an der Schillerstraße und am Rathaus, und damit der Abriss ganzer Häuserzeilen. Der gewonnene Raum sollte nicht zuletzt für Parkplätze verwendet werden. Der Entwurf Weber sah beispielsweise allein 300 Parkplätze auf dem neu zu gestaltenden Obstmarkt vor, was Klenk gerade noch als ausreichend erschien. Beim Entwurf Irion zeigte sich Klenk als ein grundsätzlicher Befürworter von Flachdächern, denen er eindeutig städtebauliche Vorzüge einräumte. Das Ergebnis seines Geschmacks lässt sich heute leicht an den zum Teil wie „abgestellte Koffer" wirkenden Gebäuden in der Innenstadt ablesen, an denen jede optische Korrektur, wie schon vereinzelt durch Giebeldachaufstockung versucht, versagen muss. Prägnante Beispiele hierfür sind die Kaufhalle (heute: H & M) und das Parkhaus in der Grabenstraße, deren Erstellung Klenk in den Entwürfen Irion und Erdle auch ausdrücklich zustimmte.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Entwurf des Wettbewerbgewinners Erdle den ohne Zweifel weitestgehenden Eingriff in die Stadtstruktur vorsah, indem er alle Optionen zusammenfasste und bis an deren bauliche Grenzen ging, sodass sogar Klenk die Durchführung dieses Entwurfs nicht möglich zu sein schien beziehungsweise er zumindest Zweifel hegte, da dieser die Beseitigung sehr vieler Wohn- und Geschäftshäuser erforderte. Das Preisgericht des Wettbewerbs zur Neugestaltung des Stadtkerns in Backnang tagte schließlich am 28. März 1958.[20]

Ein bezeichnendes Licht auf das Planungsgebaren der damaligen Bauverwaltung werfen die nachträglich und quasi außer Konkurrenz eingereichten Planunterlagen zur Altstadtsanierung des Backnanger Architekten Otto Nussbaum (1904 bis 1983), die wohl von Stadtbaumeister Klenk als Planungsalternative angefordert wurden. Dessen Ideen zur Neugestaltung des Stadtkerns wären verkehrlich wie baulich noch weit über die Entwürfe der Wettbewerbsteilnehmer hinausgegangen und hätten verheerende Eingriffe in die gesamte Altstadtstruktur, sogar auf dem Burg- und Ölberg, nach sich gezogen.[21]

Bereits am 22. Mai 1958 beschloss der Gemeinderat der Stadt über das Planungsgebiet eine generelle Bausperre von einem Jahr zu verhängen und für die Aufstellung der einzelnen Bebauungspläne den Wettbewerbsgewinner Helmut Erdle zu beauftragen. In diesem Zusammenhang wurde beschlossen, als erste Sanierungsmaßnahme die Grabenstraße als 18 Meter breite Ringstraße mit einer Verbindung zur Eduard-Breuninger-Straße auszubauen.[22]

Die Vertreter der Stadtverwaltung, Oberbürgermeister Baumgärtner und Stadtbaumeister Klenk, kamen am 19. September 1958 mit Erdle

[18] StAB StAB Az. 613-07, Wettbewerb „Erdle": Niederschrift über die Sitzung des Preisgerichts „Wettbewerb Neugestaltung des Stadtkerns in Backnang" vom 28. März 1958.
[19] Stadtplanungsamt Backnang: Vorprüfbericht Klenk zum Wettbewerb.
[20] Niederschrift Preisgericht (wie Anm. 18).
[21] Stadtplanungsamt Backnang: Schreiben Nussbaum an Klenk vom 24. April 1958.
[22] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 84, S. 101 bis 106 (Sitzung vom 22. Mai 1958).

zusammen und legten den äußerst knappen Termin bis zum 10. Januar 1959 zur Aufstellung sämtlicher Bebauungspläne im Altstadtgebiet fest.[23] Die Stadt ließ sich in ihrer unverständlich hektischen Vorgehensweise keine Zeit zu einer kritischen Überprüfung der Wettbewerbergebnisse, sondern drohte Erdle am 29. November 1958 sogar damit, ihm bei Nichteinhaltung des Termins den Auftrag wieder zu entziehen.[24] In der Gemeinderatssitzung am 24. April 1959 kamen dann mit der CDU-Fraktion die treibenden Kräfte zum Vorschein, die ein nachvollziehbares Interesse an einem möglichst baldigen Stadtumbau hatten und diesen unter allen Umständen forcieren wollten.[25]

Am 5. Mai 1959 schließlich, also rund einen Monat vor Ablauf der einjährigen Bausperre im Altstadtsanierungsgebiet zum 1. Juni 1959, hielt Erdle vor dem Gemeinderat einen in mehrfacher Hinsicht interessanten Vortrag über die bisherigen Planungsarbeiten für die Altstadtsanierung beziehungsweise die Festlegung der erforderlichen Teilbebauungspläne.[26] Erdle analysierte treffend die topografischen Besonderheiten und Schwierigkeiten des nahezu unverändert erhaltenen, sich innerhalb der natürlichen Begrenzung des Murrbogens entwickelt habenden kleinparzellierten mittelalterlichen Stadtkerns, der zu jener Zeit noch als einheitlicher Organismus ablesbar war. Als Hauptprobleme erachtete er das Gefälle von der Stuttgarter Straße zu den beiden Murrbrücken an der Sulzbacher und der Aspacher Straße sowie die durch die Stadt führende Bahnlinie, die die Stadtteile im Norden und Süden voneinander trenne und die Verkehrsführung erschwere. Erdles Absicht, die Stadt in klar voneinander getrennte Funktionszonen einzuteilen, weisen ihn als typischen Vertreter des seinerzeit aktuellen städtebaulichen Leitbilds der „gegliederten und aufgelockerten" Stadt aus. Hier stellte sich für ihn allerdings als eine der Hauptschwierigkeiten die starke räumliche Ausdehnung der Lederfabrik Kaess im Altstadtkern heraus, die jeglicher Planung in dieser Richtung zuwiderlaufen würde.

Erdle verglich mit dem in der Planersprache der Zeit üblichen biologistischen Denkansatz die Verkehrsproblematik zynischerweise mit einem *Krebsleiden*, bei dem man zur Heilung des städtebaulichen Organismus lediglich die Teile desselben *herausoperieren* müsse, um den Gesamtkörper zu retten und gesunden zu lassen. Als Patentrezept erschien ihm hierfür die massive Verbreiterung der Grabenstraße, ohne dabei zu bedenken, dass er hierbei erst die Grundlage für das Dahinsiechen seines „Patienten" Backnang legte. Große Schneisen ziehen stets Verkehr an beziehungsweise erzeugen und verstärken diesen erst durch ihre Multiplikatorenwirkung. Dass letztendlich diesem unsinnigen städtebaulichen Kahlschlag sogar die historische Wehrmauer in der Grabenstraße zum Opfer fallen musste, ist mehr als bedauerlich, stellte sie doch durch ihre integrative und abschließende Außenwirkung eine gewachsene Zäsur im Stadtgebilde dar, die schon über Jahrhunderte hinweg ihre zweckbestimmte Berechtigung in der Abschirmung der Stadt hatte. Dass sich an diese Stadtmauer Annexgebäude in Form kleinerer Gerberhäuser anschlossen, war ein Schritt zu einer späteren Stadterweiterung und insofern eine kleinräumige Entwicklung. Wenn auch die anhängenden Gebäude in ihrer Substanz baufällig gewesen sein mochten und ihr Abriss dadurch begründet gewesen sein mag, eine Legitimation zum Abriss der Mauer war deshalb noch lange nicht daraus ableitbar.

Es ist bezeichnend für die damaligen Vorgänge, dass Erdle deren Niederlegung auch gar nicht ausdrücklich forderte, sondern die Initiative hierfür vor allem von der Stadt ausging, die beabsichtigte, diesen gesamten Bereich einer Flächensanierung zu unterziehen. Die Vorarbeiten der Stadt gingen forciert in diese Richtung, sodass Erdle letztendlich für eine stadtverträgliche Planung, die dem Anspruch des Begriffes nach Urbanität genügt hätte, überhaupt keine planerischen Spielräume mehr blieben. Der Frage nachzugehen, ob Erdle bei mehr Freiheiten Besseres hätte leisten können, ist im Nachhinein müßig und auch nicht mehr in Gänze nachvollziehbar. So gesehen muss er jedenfalls nur als verlängerter Arm der Stadt erscheinen, der willfährig den Willen der

[23] StAB Az. 613-07, Wettbewerb „Erdle": Aktennotiz vom 19. September 1958.
[24] Ebd.: Brief Baumgärtner an Erdle vom 19. November 1958.
[25] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 84, S. 572 f. (Sitzung vom 24. April 1959).
[26] Das Folgende entstammt: Ebd., S. 634 bis 670 (Sitzung vom 5. Mai 1959).

Ende der 1950er-Jahre präsentierte sich die Backnanger Altstadt noch als weitgehend einheitlicher Organismus.

Blick in die Grabenstraße mit der ursprünglichen Bebauung. Am rechten oberen Bildrand ein Teil der damals noch durchgehend erhaltenen Stadtmauer in diesem Bereich (Aufnahme aus den 1930er-Jahren).

Verbreiterung der Grabenstraße im Jahr 1977 mit Blick auf die Kaufhalle und die Lederfabrik Carl Kaess im Hintergrund.

Stadtoberen erfüllte. Andererseits dokumentiert sein Wettbewerbsentwurf jedoch seine Bereitschaft, an einem Umbau der Stadt in der geplanten und zu einem großen Teil auch ausgeführten Form teilzunehmen. Dies zeigt auch schon seine Absicht, bestimmte Gebiete innerhalb der Altstadt für bestimmte Nutzungszwecke *auszuzonen*. Dazu gehörten, neben dem bereits erwähnten Grabenstraßenausbau, der die Verkehrsklammer um die Altstadt herum zwischen den beiden Murrbrücken bilden sollte, die ebenso radikale Erweiterung des Obstmarkts sowie die Schaffung einer *neuen luftigen Mitte* durch die Vergrößerung des Rathausbereichs. Als weitere Zonen sah er das sogenannte *Kaufhofgebiet* zwischen der unteren Marktstraße und der unteren Uhlandstraße vor.

Erdle zog nach einer mehr als einjährigen Planungszeit schon ein erstes Fazit, das sich auch als eine der Hauptschwierigkeiten in den kommenden Jahren herausstellen sollte: der Grunderwerb für die flächenfressenden und gleichermaßen hochfliegenden Pläne, die demzufolge auch teilweise scheitern mussten. Der kleinparzellierten mittelalterlichen Stadtstruktur entgegenstehend sollten für die Obstmarkterweiterung beispielsweise allein in der Schillerstraße die Gebäude 19, 21, 23 und 25 abgebrochen werden, für den Grabenstraßendurchbruch zur Eduard-Breuninger-Straße unter anderem die Gebäude 35, 37 und 39. Da bei erstgenannter Häuserzeile sich schon bald ein starker Widerstand bildete, sah Erdle sich gezwungen, den Obstmarkt zur anderen Seite hin auszudehnen und das Gebäude des verstorbenen Kaufmanns Emil Haug (1882 bis 1955) in der Eduard-Breuninger-Straße 18 zur Disposition zu stellen. Damit musste er im Obstmarktbereich gegenüber seinem Wettbewerbsentwurf eine kleinere Lösung vorsehen. Jedoch bot sich für Erdle auch die Möglichkeit einer Terrassenbildung, die er aufgrund der topografischen Lage Backnangs stets favorisierte und die er vom Burgberg ausgehend auf der Höhe der Marktstraße, von dort aus auf das Niveau des Rathauses, weiter auf den Obstmarkt und zuletzt bis zur neuen und *großzügig gestalteten* Eduard-Breuninger-Straße durchzuziehen beabsichtigte. Die Ansätze dieser Planung sind heute noch an den Treppenarkaden an der Eduard-Breuninger-Straße zu erkennen.

Für diese Straße übrigens hielt Erdle in Richtung Aspacher Brücke die Festlegung neuer Baulinien für dringend erforderlich, was der Planersprache enthoben und übersetzt schlicht den Abriss der dortigen Häuserzeilen bedeutet hätte. Die hier existenten Baulinien aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verwies Erdle sinnigerweise in die Vorstellungswelt *des grauen Mittelalters,* um daraus seinen *mutig anpackenden, schrittweise vorwärts marschierenden, das Gelände großzügig ausnützenden* Fortschrittsglauben zu entwickeln und *einen frischen freien Verkehrsablauf zu gewährleisten*.

Bei der Gestaltung des neuen Obstmarktplatzes griff Erdle analog dazu den Gedanken der Transparenz auf, indem er empfahl, in dieser Zone hochgezogene, lange und durchgehende Schaufenster anzulegen, sodass der Obstmarkt durch dieses Architekturelement in seinen umschließenden neuen Fassaden eingegrenzt werden würde. Der gesamte Platz sollte terrassiert werden, sodass dieser auf verschiedenen Höhenniveaus *nett durchgeführt* werden sollte, um möglichst viele Läden integrieren zu können. Dasselbe Prinzip sollte auch bei der geplanten Rathauserweiterung angewandt werden, ebenso wurde ein Teil dieser Erweiterung für weitere Ladeneinbauten bestimmt.

Einen weiteren Schritt in Richtung ungehemmtes Stadtwachstum unternahm Erdle mit der Planung einer *Kaufhofzone* zwischen der Uhlandstraße, der Marktstraße und der Spaltgasse. In den Steigerungsverhältnissen und Höhenunterschieden sah Erdle wiederum eine Gelegenheit, sein Terrassenprinzip mit eingebauten Arkaden zu verwirklichen. Nach seinen Vorstellungen sollten hier drei quergestellte Baukörper entstehen, die mit zwei beziehungsweise drei Geschossen in der Höhenentwicklung sogar noch als moderat zu bezeichnen sind. Hier dachte Erdle von seinen Backnanger Projekten wohl am ehesten seine Vision von der „aufgelockerten Stadt" verwirklichen zu können, um aus der Enge der Altstadtbebauung ein Zeichen für *Offenheit und Freiherzigkeit* zu setzen.

Die Frage einer Neuanlage der Grabenstraße war sehr eng an das Plazet der Lederfabrik Kaess gekoppelt, deren Erweiterungspläne mit Erdles Vorstellungen unversöhnlich kollidierten. Es muss im Nachhinein Erdle recht gegeben werden, dass er das weitere Vordringen der Firma verhindern wollte, weil dieses seine einzig wirklich humanitäre Planung, die Errichtung eines Kindergartens mit Spielplätzen in einer hier ausgewiesenen

Der Obstmarkt in den 1960er-Jahren, bevor er im Zusammenhang mit dem Neubau der Kreissparkasse völlig verändert wurde.

Der veränderte Obstmarkt im Jahr 1975.

Grünlandzone, erfolgreich verhindert hat. So scheiterte hier seine Planung in eine für den Menschen am unmittelbarsten gestaltete Nutzungszone kläglich, während in den anderen Bereichen, teilweise erst später durch die Änderung von Bebauungsplänen und die Höhersetzung der Dachtraufhöhe ökonomisch angereizt, seine Ideen eher mit den tragenden Kräften der Stadt zu vereinbaren waren. Dazu passte es, dass Erdle ein möglichst breites Straßenprofil in der Grabenstraße gerade noch als opportun erschien. So war er etwa trotz großen Widerstands aus dem Gemeinderat nicht bereit, von einer durchgängigen Mindestbreite von 20 bis 22 Metern bis in die Eduard-Breuninger-Straße hinein abzurücken.

Am 29. Mai 1959 stimmte der Gemeinderat den Bebauungsvorschlägen Erdles für die Altstadtsanierung uneingeschränkt zu und verlängerte die zum 1. Juni ablaufende Bausperre um ein weiteres Jahr.[27] Der Verwirklichung des dritten Teilabschnitts, der Neugestaltung des Kaufhofbereichs, wurden dabei die schnellsten Realisierungschancen eingeräumt. Grundsätzlich wurde das Stadtbauamt beauftragt, für alle vier Teilgebiete, die Grabenstraße/Eduard-Breuninger-Straße, den Obstmarkt, die untere Marktstraße und die Rathauserweiterung, neue Bebauungspläne auszuarbeiten und aufzustellen. Die von Erdle geplante Grünfläche innerhalb des Murrbogens wurde allerdings kurzerhand der Lederfabrik Kaess für Erweiterungszwecke und Parkplätze zur Verfügung gestellt. Die exorbitante Breite der künftigen Grabenstraße konnte deshalb nun zusätzlich mit der Funktion einer Feuergasse gegen das anschließende Industriegebiet legitimiert werden. Die geplante Rathauserweiterung, die glücklicherweise nicht realisiert wurde, rangierte innerhalb der städtischen Prioritätenliste dagegen an letzter Stelle.

Versuche zur planerischen und baulichen Umsetzung des Altstadtwettbewerbs

Am 30. Juli 1959 wurde der Bebauungsplan des 1. Teilbereichs Graben-, Schiller- und Uhlandstraße vom Gemeinderat abgesegnet, und damit war der Damm für eine jenseits der Maßstäblichkeit liegende Planung gebrochen.[28] Trotz berechtigter Einwendungen aus der Bürgerschaft verfolgte die Stadtverwaltung ihr gigantomanisches Programm, mit dem sie Backnang zur Großstadt erheben wollte, unbeirrt weiter und ließ keinen Zweifel an ihrer Absicht zum radikalen Umbau der alten Stadt, die an Ignoranz des Bürgerwillens und Rücksichtslosigkeit gegenüber dem baulichen Erbe keine Grenzen kannte.[29] Die Frage der Finanzierbarkeit des Unternehmens stellte sich für sie nicht, erst recht nicht die schiefe Kosten-Nutzen-Relation des Ausbaus der Grabenstraße vor der erheblich billigeren Lösung für die Talstraße. Kurzfristige und individuelle Kapitalinteressen Einzelner hatten hier Vorrang vor einem längerfristigen Interesse der Öffentlichkeit.

Das Jahr 1960 war dann das Jahr, in dem sich die Stadt bemühte, die planerischen Rahmenvoraussetzungen durch die Feststellung der das Sanierungsgebiet betreffenden Bebauungspläne im Gemeinderat festzuzurren. Zuerst wurde am 2. und 11. Februar 1960 der nahezu unveränderte Erdle-Entwurf im Gebiet Untere Marktstraße/Uhlandstraße als neuer Bebauungsplan festgestellt.[30] Am 25. Februar 1960 folgte die Vorberatung und am 17. März 1960 die Beschlussfassung des Teilbebauungsplans Grabenstraße/Schillerstraße/Uhlandstraße.[31] Erstmals zeigte sich durch zwölf Einsprachen von Betroffenen der Unmut über die ohne Anliegeranhörung quasi im Alleingang vorangetriebene Stadtplanung.

Dieselbe Prozedur, wiederum ohne Partizipationsmöglichkeit der Betroffenen, wiederholte sich am 22. März und am 19. Mai 1960, als der Teilbebauungsplan Am Obstmarkt/Dilleniusstraße/Eduard-Breuninger-Straße/Schillerstraße vorbe-

[27] Ebd., S. 681 bis 685 (Sitzung vom 29 Mai 1959).
[28] Ebd., S. 844 (Sitzung vom 30. Juli 1959).
[29] Kritische Leserbriefe in der BKZ vom 5. August und 4. September 1959.
[30] StAB Az. 005-33, TA-Protokoll Bd. 4, S. 385 f. (Sitzung vom 2. Februar 1960); GR-Protokoll Bd. 84, S. 997 f. (Sitzung vom 11. Februar 1960).
[31] StAB Az. 005-33, TA-Protokoll Bd. 4, S. 417 ff. (Sitzung vom 25. Februar 1960); GR-Protokoll Bd. 84, S. 1053 f. (Sitzung vom 17. März 1960).

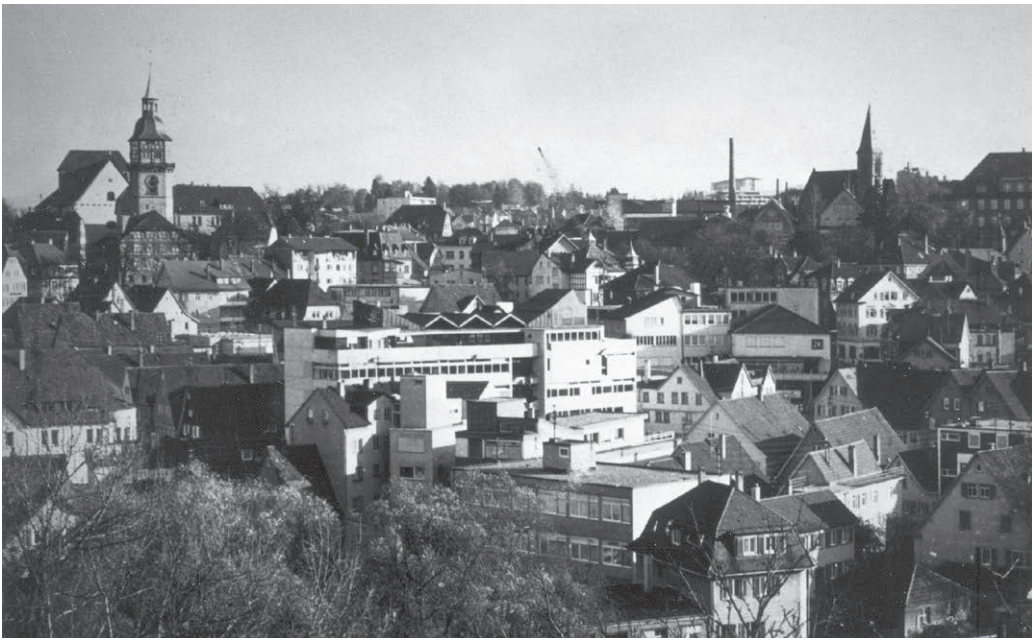
raten wurde.[32] In diesem Bereich ging die Stadt durch die Beteiligung des Stuttgarter Verkehrsplaners Gerhard Hinterleitner noch beträchtlich über die von Erdle festgelegten Baulinien hinaus, um durch starke Erweiterungen des Straßenraums die Verkehrsverbindung Grabenstraße/Eduard-Breuninger-Straße noch *flüssiger* zu gestalten. Die Gebäude Schillerstraße 33 bis 39 sollten beseitigt werden – sogar vor einer späteren, im Jahr 1963 erfolgten Zwangsenteignung bezüglich des Gebäudes Schillerstraße 39 schreckte man nicht zurück. Der Bebauungsplan wurde am 2. Juni 1960 einstimmig beschlossen, wie überhaupt alle Beschlüsse aus diesem Jahr ohne eine einzige Gegenstimme im Gemeinderat verabschiedet wurden. Demgegenüber standen symptomatisch dafür die Einsprachen der Betroffenen.[33] Am 29. September 1960 wurde der vorläufig letzte Bebauungsplan „Am Rathaus" vorbereitet, der den Obstmarkt, die Uhlandstraße, die Spaltgasse, die Markt- und die Dilleniusstraße begrenzte.[34] Hier vor allem war eine wesentliche Beschränkung der Überbauung zugunsten von Verkehrs- und Parkflächen vorgesehen. Die Neubebauung sollte drei und vier Stockwerke erhalten.

Bis zur Mitte des Jahres 1963 waren sämtliche an die alte Stadtmauer angebauten Gebäude in der Grabenstraße abgerissen worden, sodass sich jetzt die Frage nach deren Erhaltung erneut stellte. Zwar gab es im August und November 1963 zwei Besichtigungstermine von Verwaltung und Gemeinderat, dabei konnte man sich jedoch nicht zu einem Beschluss durchringen. Vielmehr sollte Architekt Erdle beauftragt werden, *für die Stadtmauer entlang der Grabenstraße eine Gesamtkonzeption auszuarbeiten*.[35] Ob es eine solche Konzeption letztlich gab und wie sie ausgesehen hat, ist leider nicht überliefert. Fest steht, dass heute von der damals noch hervorragend konservierten Mauer in diesem Bereich so gut wie gar nichts mehr vorhanden ist.

Der ständig wachsenden Verkehrsmisere in der Innenstadt versuchte man kontraproduktiv dadurch Herr zu werden, dass man kurzfristig die *Aufstellung eines Generalverkehrsplanes* in Auftrag gab. Am 29. April 1965 wurde der schon für die Stadt tätig gewordene Stuttgarter Verkehrsplaner Gerhard Hinterleitner gegen ein für damalige Verhältnisse sehr hohes Honorar von 45 000 DM für dieses Vorhaben einstimmig verpflichtet, obwohl die städtischen Kassen leer waren und keine Mittel im Haushalt dafür zur Verfügung standen.[36] Erst am 29. Juni 1967 befasste sich der Gemeinderat auf Druck der SPD-Fraktion wieder mit der Frage des Generalverkehrsplans, der diesmal jedoch nach dem schon im Jahr 1960 verabschiedeten Bundesbaugesetz in die vorbereitende Bauleitplanung, also in die Flächennutzungsplanung, zwingend eingebunden werden musste.[37] Es stellte sich die Frage, ob es der Stadtverwaltung allein – ohne die neu zu schaffende Stelle eines Technischen Beigeordneten oder die Beauftragung eines Verkehrsingenieurs – gelingen würde, das Verkehrsdilemma in den Griff zu bekommen. Viel zu spät wurde erkannt, dass eine von den grundlegenden städtebaulichen Parametern einer Flächennutzungsplanung sich losgelöste Stadtbauplanung in die städtebauliche Sackgasse führen musste. Es wurde nun auch offenkundig, dass bis dahin keine Zusammenarbeit mit den regionalen Planungsgemeinschaften stattgefunden hatte, geschweige denn eine Stadtentwicklungsplanung auch im weiteren Sinne durchgeführt wurde, was einem schuldhaften Eingeständnis der Verantwortlichen und einer Kapitulation vor den planerischen Erfordernissen gleichkam. Spätestens jetzt wurde auch der zehn Jahre zuvor in die Wege geleitete Altstadtsanierungsplan als monströse Fehlplanung entlarvt – vor allem, weil dieser von völlig falschen Prämissen ausgehend quasi statisch bleiben musste und deshalb auch nicht an veränderte Entwicklungen angepasst werden konnte. Ein Hauptgrund dieser späten Einsicht ist wohl nicht zuletzt in der mangelnden fachlichen Kompetenz der damaligen Verantwortlichen im Planungsamt zu sehen.

Um die Altstadtsanierung in scheinbar veränderter Form wieder ankurbeln zu können, stellte

[32] StAB Az. 005-33, TA-Protokoll Bd. 4, S. 486 f. (Sitzung vom 22. März 1960) und S. 508 f. (Sitzung vom 19. Mai 1960).
[33] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 84, S. 1159 f. (Sitzung vom 2. Juni 1960); TA-Protokoll Bd. 4, S. 754 ff. (Sitzung vom 3. November 1960).
[34] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 84, S. 1326 f. (Sitzung vom 29. September 1960).
[35] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 85, S. 347 und 520 ff. (Sitzungen vom 1. August und 14. November 1963).
[36] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 87, S. 173 f. (Sitzung vom 29. April 1965).
[37] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 89, S. 210 bis 216 (Sitzung vom 29. Juni 1967).



Blick auf die Altstadt um 1970. In der Bildmitte die nach Plänen von Erdle erbaute und 1969 eröffnete Kreissparkasse am Obstmarkt.

die CDU-Fraktion im Gemeinderat am 7. März 1968 den Antrag, durch den Verkaufserlös von Bauplätzen in der ehemaligen Lehmgrube im Bereich der Lerchenstraße die Fortführung der Baumaßnahmen in der Innenstadt zu finanzieren.[38] Am 12. Dezember 1968 wurde von derselben Fraktion ein erneuter Vorstoß in diese Richtung unternommen, obwohl die Konzeption schon längst überholt war und man mittlerweile bereits erkannt hatte, dass dergestalte Maßnahmen zur scheinbaren Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse – vor allem der vorgesehene Ausbau der Grabenstraße – den Stadtkern zerschneiden. Als Planungsalternative für deren Ausbau zauberte man nun wieder die Idee des *Zwischenausbaues der Eduard-Breuninger-Straße* hervor, die nach den Vorstellungen der Christdemokraten – zumindest im Bereich von der Stuttgarter Straße bis zur Aspacher Brücke – in beiden Richtungen befahren werden sollte.[39]

In der Sitzung des Gemeinderats vom 9. Januar 1969 wurde nun durch den neuen Stadtbaudirektor Albert Fritz zum ersten Mal ein offizieller Bericht über den Stand der Altstadtsanierung abgegeben, der auch kritischere Stellungnahmen seitens der Verwaltung erhielt.[40] Bezeichnenderweise wurde dabei die Gültigkeit der fünf auf der Grundlage des Entwurfes Erdle im Jahr 1957/58 aufgestellten Bebauungspläne nicht angezweifelt. Auch was die Verkehrsführung anbelangte, war man sich noch nicht im Klaren darüber, dass ein die Innenstadt entlastender Ring prinzipiell nicht vereinbar war mit einer weiteren Vermehrung der Flächen für den ruhenden Verkehr in der Altstadt. Ganz dem Beharrungsvermögen starrer Planungen entsprechend wurde – auch im Interesse der inner-

[38] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 90, S. 127 f. (Sitzung vom 7. März 1968).
[39] Ebd., S. 417 f. (Sitzung vom 12. Dezember 1968).
[40] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 91, 1969, S. 10 bis 14 (Sitzung vom 9. Januar 1969).

städtischen Geschäfte – immer noch die Durchgangsstraße in Erwägung gezogen. Allein die Richtigkeit der im Erdle-Entwurf an letzter Stelle der Prioritätenliste rangierenden Rathauserweiterung wurde angezweifelt – jedoch nur, weil der zur Verfügung stehende Raum als zu klein erschien, um die Verwaltung für eine hochgerechnete Einwohnerzahl der Stadt von 40 000 dort unterzubringen. Man ging von einem Raumbedarf von 24 000 Kubikmetern aus, was etwa der Kubatur der Backnanger Max-Eyth-Realschule entspricht. Der Bebauungsplan erlaubte jedoch nur etwa 15 000 Kubikmeter, von denen etwa ein Drittel noch für Ladeneinbauten vorzusehen gewesen wären. In diesem Zusammenhang zog der seit 1966 als Nachfolger Baumgärtners amtierende Oberbürgermeister Martin Dietrich (1929 bis 2012) die für die Stadtverwaltung als *ganz beachtliche Leistung* apostrophierte Negativbilanz, nach der seit 1945 *für insgesamt fünf Millionen DM Häuser aufgekauft und abgerissen* worden waren.[41] Die Architektur der Gebäude, die an deren Stelle zum Teil erbaut wurden, sind, was die Vergleichbarkeit mit der vorherrschenden Baustruktur anbelangt, zumeist nicht der Beachtung wert.

Die Generalverkehrsplanung Hinterleitner aus dem Jahr 1967 und das Leitbild der verkehrsgerechten Stadt

Nachdem der Gemeinderat am 29. April 1965 den Stuttgarter Verkehrsplaner Gerhard Hinterleitner mit der Ausarbeitung eines Generalverkehrplans für die Stadt beauftragt hatte, der die Aufgabe haben sollte, eine Bestandsaufnahme des bestehenden Straßennetzes und dessen Belastungen darzustellen, lag dieser zwar im Juli 1967 der Stadtverwaltung vor, wurde jedoch erst knapp fünf Jahre nach der Auftragserteilung, nämlich am 23. April 1970, von Hinterleitner dem Gemeinderat vorgestellt und erläutert.[42] Bei dieser Gelegenheit präsentierte Hinterleitner auch seine *Verkehrprognose fließender Individualverkehr*. Dieser zweite Teil seines Gutachtens hatte allein den Aus- und Neubau von Straßen zum Ziel.[43]

Um die zukünftige Verkehrsbelastung und Entwicklung des Verkehrsaufkommens einigermaßen zuverlässig vorhersagen zu können, orientierte er sich ausschließlich an den Ergebnissen seiner Verkehrsanalyse, der Hochrechnung der Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze sowie der angenommenen Entwicklung der Motorisierungsziffer (Kraftfahrzeuge/1000 Einwohner) – und zwar für jeweils zwei Zeitabschnitte. Als erste Stufe wurde der Planungszeitraum 1980/85 gewählt, als zweite Stufe ein Fernziel, welches als sogenannte *Endstufe* Verkehrsprognosen für die Zeit nach dem Jahr 2000 treffen sollte. Während Hinterleitner aufgrund der übertriebenen Vorstellungen des Planungsamts über die erwartete Zunahme der Einwohner und der Arbeitsplätze in Backnang seiner Prognose stark überzogene Daten zugrunde legte, unterschätzte er den zukünftigen Motorisierungsgrad noch beträchtlich.

Die Einwohnerzahl der Stadt, ausgehend von etwa 26 200 im Jahr 1967, wurde nach den Angaben der Stadtverwaltung auf rund 36 000 im Jahr 1980/85 und weiter auf 53 500 nach dem Jahr 2000 hochgerechnet, was einer Zunahme der Bevölkerung um etwa 104 Prozent entsprach. Die Zahl der Arbeitsplätze sollte, vom Jahr 1967 von 15 530 ausgehend, über dieselben Zeitabschnitte von rund 17 000 auf mehr als 19 550 ansteigen, was eine letztendliche Steigerung von etwa 26 Prozent bedeutet hätte. Dagegen wurde die Entwicklung des Motorisierungsgrads bei Weitem zu niedrig eingeschätzt: Während dieser im Jahr 1967 bei 256 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohnern lag, wurde für den Zeitpunkt 1980/85 mit 340 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohnern und nach dem Jahr 2000 mit 380 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohnern gerechnet. Analog dazu wurde die Zunahme des Gesamtverkehrs auf 67 Prozent bis zur ersten Planungsstufe geschätzt und bis nach der Jahrtausendwende auf 143 Prozent.

Im Folgenden sollen nun die von Hinterleitner vorgestellten vier Planungsfälle in Bezug auf den Ausbau des Straßennetzes analysiert werden, die in dieser Reihenfolge einer Steigerung bezüglich der beabsichtigten Verkehrs- und Straßenneubaumaßnahmen unterliegen. Für die Planungsfälle eins

[41] Ebd., S. 13.
[42] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 92, S. 163 bis 167 (Sitzung vom 23. April 1970).
[43] Das Folgende entstammt: Stadtplanungsamt Backnang: Gerhard Hinterleitner: Generalverkehrsplan Backnang Teil I, Verkehrsanalyse fließender Individualverkehr 1967, sowie Teil II, Verkehrsprognose fließender Individualverkehr April 1970.

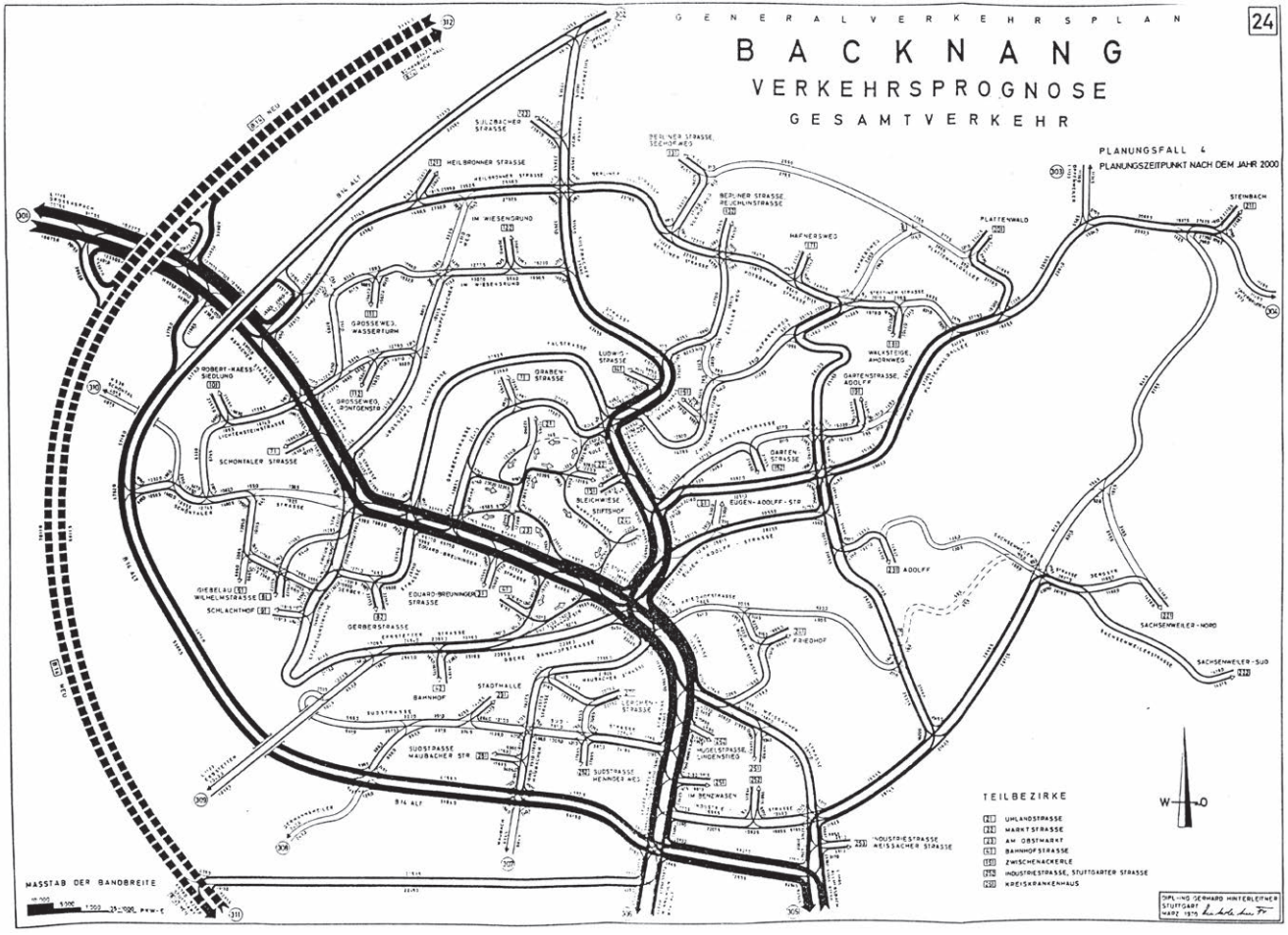
und zwei, die den bis zum Zeitpunkt 1980/85 zu erwartenden Straßenbedarf hochrechneten, wurden zwei verschiedene Netzkonzeptionen untersucht: Fall eins sah den vierspurigen Ausbau der zukünftigen Hauptverkehrsader Eduard-Breuninger-Straße/Stuttgarter Straße bis zur Weissacher Straße vor, ebenso wie den der Backnang umgehenden Bundesstraße 14. Erwünscht war ferner der ebenfalls vierspurige Ausbau der Anschlussstraßen an die B 14, so der Aspacher Straße, der Sulzbacher Straße und des oberen Teils der Stuttgarter Straße.

Fall zwei sah zusätzlich die Trassierung einer neuen B 14 vor, ferner den Bau einer Murrbrücke als Verbindung der Eugen-Adolff-Straße mit der Gartenstraße. Die den erforderlichen Ausbau des Verkehrsstraßennetzes für den Planungszeitpunkt nach dem Jahr 2000 erarbeitenden Fälle drei und vier sollten dann den vierspurigen Ausbau der Aspacher Straße sowie die zur Hauptverkehrsverbindung erklärte Achse Eduard-Breuninger-Straße/Stuttgarter Straße bis zur Weissacher Straße beinhalten. Ebenfalls für beide Lösungen vorgesehen war der diesmal vierspurige Ausbau einer neuen B 14 sowie der mit gleichem Querschnitt dimensionierte Ausbau für alle Zufahrtsstraßen zu dieser, wie der L 1080 aus Richtung Allmersbach im Tal bis zur alten B 14, der Aspacher Straße mit zusätzlicher *Kriechspur*, der Stuttgarter Straße zwischen der alten B 14 und der Weissacher Straße, der Sulzbacher Straße sowie der Sulzbacher Brücke. Hinzu kamen in beiden Planungsfällen der Bau einer Verbindung der Weissacher Straße über Sachsenweiler bis nach Steinbach sowie die Abzweigung hiervon nach Norden bis zum Häfnersweg in zweispuriger Ausführung. Beide Fälle hatten außerdem als zukunftsweisende Lösung die Grundzüge eines äußeren Erschließungsrings um die Stadt gemeinsam, der aus einer neuen Verbindung der Gartenstraße mit dem Häfnersweg, der Potsdamer, der Berliner, Heilbronner, Friedrich-, Etzwiesen-, Oberen Bahnhof- und der Eugen-Adolff-Straße bestand. Über die Lösung drei hinausgehend sah der Planungsfall vier den vierspurigen Ausbau des Teilabschnitts der Eugen-Adolff-Straße sowie die ebenfalls vierspurige Verbindung von dieser zur Talstraße vor – und zwar als Tunnelstrecke!

Während Hinterleitner für den Planungszeitraum 1980/85 aus verkehrswirtschaftlichen Gründen den Planungsfall eins mit einer Netzlänge von 45 Kilometern vor dem Planungsfall zwei mit einer Netzlänge von 58,3 Kilometern favorisierte, sah er dagegen für den Zeitpunkt nach dem Jahr 2000 den Planungsfall vier mit der Netzlänge von 64,5 Kilometern vor dem um die Tunnelstrecke 400 Meter kürzeren Planungsfall drei sogar als zwingend notwendig an. Der Tunnelbau, den Hinterleitner als zuallererst anstehende Baumaßnahme zur Ausführung empfahl, rangierte demnach als Nahziel. Dadurch sollte der schwierige Ausbau der Eduard-Breuninger-Straße zum Schillerplatz noch hinausgeschoben und der die Innenstadt umfassende Innere Ring, der sogenannte *City-Ring*, geschlossen werden. Dieser sollte sich aus dem zur Bleichwiese führenden Tunnel, der Talstraße beziehungsweise der Grabenstraße, der Eduard-Breuninger-Straße, dem Schillerplatz sowie Teilstücken der Stuttgarter und der Eugen-Adolff-Straße zusammensetzen.

Durch den Tunnel sollte ferner die hohe Verkehrsbelastung von der Stuttgarter Straße, der Zufahrt zum *City-Ring*, aufgefangen werden, um den Verkehr rationeller „fließen" zu lassen. Nicht zuletzt wurde der Faktor Geschwindigkeit als Gradmesser für Straßenausbauprognosen verwendet, eine aus heutiger Sicht äußerst fragwürdige Methode, die den Rationalisierungsgedanken in der Verkehrsabwicklung unterstreicht. Verkehr wurde ausschließlich nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten beurteilt, bei denen der Bedarf sich nach Angebot und Nachfrage richtet. Ebenfalls völlig außen vor ließ Hinterleitner die Frage des ruhenden Verkehrs, der nach dem Vollausbau seiner geplanten Straßennetze wohl alle Maßstäbe gesprengt hätte. Für ihn setzte sich der Gesamtverkehr lediglich zusammen aus den Komponenten Ziel- und Quellverkehr, Binnenverkehr und Durchgangsverkehr. Änderungen in der Netzplanung oder Veränderungen in der Stadtentwicklung, die Auswirkung auf den Verkehrsablauf gehabt hätten, wurden nur unzureichend berücksichtigt, sodass eine Anpassung des Plans oder gar eine Überarbeitung desselben nachträglich kaum noch möglich erschien.

In der Gemeinderatssitzung vom 28. Januar 1971 erteilte Oberbürgermeister Dietrich dem städtebaulichen Leitbild der *autogerechten Stadt* zwar ganz allgemein eine Absage, doch entgegen der theoretischen Verlautbarung sprach die Praxis eine deutlich andere Sprache. Um die vermeintliche Verkehrskatastrophe in Backnang



Im Mittelpunkt der Überlegungen des Verkehrsplaners Gerhard Hinterleitner standen eine vierspurige Schneise durch die Innenstadt sowie eine 400 Meter lange Tunnelstrecke vom heutigen Adenauerplatz bis zur Bleichwiese.

zu verhindern, sollten insbesondere die in der Planungshoheit des Landes liegenden radialen Einfallstraßen ausgebaut werden, um auf diese Weise in die Gunst der begehrten öffentlichen Zuschüsse aus den kräftig sprudelnden Mineralölsteuermitteln des Bundes nach dem 1971 verabschiedeten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu gelangen.[44] Ein Fehler mit teilweise schwerwiegenden Folgen, wie sich im Falle der nun ausbaubaren Grabenstraße zeigte, denn dies verhinderte zwangsläufig, dass die Stadt rechtzeitig an die Planung eines den Stadtkern weit umgreifenden Tangentialstraßenrings ging.

Vollkommen Hohn sprach dann das einseitige Ausrichten der Planung auf den Parameter Verkehr durch einen weiteren, sehr bedenklichen Lösungsansatz für den neuralgischen Verkehrsknotenpunkt der Stadt, die Verbindung Stuttgarter Straße/Marktstraße/Am Schillerplatz. Auch hier sollte mit staatlichen Mitteln eine autogerechte Lösung gefunden werden. Um den Verkehr in der Stadt fließen lassen zu können, veranschlagte Oberbürgermeister Dietrich in den Jahren 1971 bis 1980 einen Investitionsaufwand von rund 40 Millionen DM für den fließenden und rund 30 Millionen DM für den ruhenden Verkehr, also zusammen einen die Stadtkasse sprengenden Betrag von 70 Millionen DM.

Interessant ist in diesem Zusammenhang ein genauerer Blick auf die autogerechte Lösung der Ausbauplanung für die Kreuzung Stuttgarter Straße/Marktstraße/Am Schillerplatz, die der Backnanger Verkehrsplaner Helmut Haisch im Auftrag des Landes durchführte und für die er zwei Vorschläge unterbreitete. Beide Vorschläge setzten insbesondere den Abbruch der Gebäude Morcher und Kühnle in der oberen Marktstraße (heutige Marktstraße 46 und 48) voraus. *Variante A* sah dabei vor, die Stuttgarter Straße und die Marktstraße *geradlinig* zu verbinden und zweispurig befahrbar zu machen. Den schwergewichtigen Nachteil dieser Lösung sah Haisch darin, dass der gesamte stadteinwärts fließende Verkehr am Rathaus vorbei in den unteren Teil der Marktstraße fließen würde. Die favorisierte *Variante B* sah dagegen vor, den Verkehr über eine zweispurige Verbindung Stuttgarter Straße – Eduard-Breuninger-Straße zu leiten. Analog zur Verkehrsprognose Hinterleitner sollte diese Lösung auch die *Hauptverkehrsschlagader* der Stadt Backnang darstellen und in beiden Richtungen befahren werden können, da man die seinerzeitigen Schwierigkeiten in der Innenstadt insbesondere im Einbahnverkehr an den Kreuzungen sah. Bei dieser Lösungsvariante unterlag man dem fatalen Fehlschluss, dass der Verkehr durch das Fließen in beiden Richtungen zugleich auch *flüssiger* werden würde. Durch das Hineinleiten des Verkehrs in die Stadt um jeden Preis nahm man auch in Kauf, die Lebensqualität in der Innenstadt aufs Spiel zu setzen – eine aus heutiger Sicht völlig wahnwitzige und unbegreifliche Idee. Nach dem Generalverkehrsplan sollte der innerstädtische Verkehr zwischen der Kreuzung an der Sulzbacher Brücke und der Eduard-Breuninger-Straße nämlich künftig zum überwiegenden Teil über die Grabenstraße abgewickelt werden.

Ein bezeichnendes Licht auf die kommunalpolitischen Strukturen und das vorherrschende Demokratieverständnis wirft die in diesem Zusammenhang nicht ganz unwichtige Tatsache, dass der Gemeinderat am 28. Januar 1971 erstmals Gelegenheit hatte, zum Generalverkehrsplan Stellung zu nehmen, was eine längst überfällige Debatte angesichts vollendeter Tatsachen zur reinen Farce werden ließ. Weitere „Verkehrssünden" schienen vorprogrammiert, indem beispielsweise die FDP-Gemeinderatsfraktion *mittelfristig, etwa bis zum Jahr 1985,* den vierspurigen Ausbau der Aspacher Straße forderte.

Hauptwiderspruch der Verkehrsplanung blieb jedoch der Umstand, dass stets ein vierspuriger Ausbau der Achse Stuttgarter Straße–Eduard-Breuninger-Straße vorgesehen war, und dies trotz der Projektierung der doch relativ eng um die Innenstadt führenden Verkehrsringe Nord- und Südring. Letzterer sah eine verkehrsentlastende Verbindung von der „Rössle-Kreuzung" (heutiger Bereich Adenauerplatz) zur Eugen-Adolff-Straße über die Murr in Richtung Bleichwiesenkreuzung/Grabenstraße (Talstraße) vor.

Ein Hauptmangel bei der Umsetzung des Hinterleitner'schen Generalverkehrsplans war es, dass er nicht auf Vollständigkeit und Realisierbarkeit untersucht wurde, sondern einfach über die Köpfe des Gemeinderats hinweg Planungen

[44] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 93, S. 23 bis 37 (Sitzung vom 28. Januar 1971).

Die Aspacher Straße wurde zwar nicht vierspurig ausgebaut, allerdings fiel der Verbreiterung 1975 unter anderem das historische Gasthaus „Stern" zum Opfer, das den Stadtbrand von 1693 unbeschadet überstanden hatte.

abweichend von einem sich ständig ändernden Gesamtkonzept vorgenommen wurden. Hinzu kam, dass der Gemeinderat in das Konzept der neu vorgesehenen Ringstraßen nicht genügend Einblick erhielt, sodass von einer Abstimmung der Verkehrsplanung nicht die Rede sein konnte. Bezüglich des Abschnitts der Aspacher Straße von der Friedrichstraße stadteinwärts bekam die Stadt vom Regierungspräsidium sogar einen Freibrief ausgestellt, um hier vor der Mittelerteilung Gebäude abbrechen zu können. Ebenfalls forciert von der Landesbehörde wurde der alsbaldige Ausbau der sogenannten „Engel-Kreuzung" am Schillerplatz. Hier versprach man für die *Variante B* einen baldigen Finanzierungszuschuss nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, sofern baureife Entwürfe vorlägen. Dasselbe traf für den dagegen sinnvollen Bau des Südrings zu.

Das Prinzip Urbanität durch Dichte

In der Sitzung des Gemeinderats am 13. März 1972 wurde das noch immer nicht vollständig ad acta gelegte Altstadtsanierungskonzept im Bereich Obstmarkt/„Schwanen"/Schillerstraße und damit die geplante Rathauserweiterung erneut aufgerollt und verhandelt.[45] Allein schon an der übertriebenen Prognose einer Zunahme der Bevölkerung nach dem Regionalentwicklungsplan in den kommenden 15 bis 20 Jahren auf mehr als 47 000 Einwohner musste das vollkommen überzogene Projekt scheitern, denn die Kubatur des Gebäudes richtete sich an dem Raumbedarf der vermeintlich stark steigenden Einwohnerzahl aus. Konsequenterweise gab man den Plan einer Rathauserweiterung schließlich auf und favorisierte die Änderung des von Erdle aufgestellten Bebauungsplans zugunsten eines Kerngebiets für gewerbliche Nutzung. Es sollte in der Folge ein Sanierungsverfahren nach dem Bundesbaugesetz und merkwürdigerweise nicht nach dem ein Jahr zuvor verabschiedeten Städtebauförderungsgesetz durchgeführt werden. Zu diesem Zweck wurden am 14. Dezember 1972 vier Bauträger-

[45] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 94, S. 86 bis 90 (Sitzung vom 13. März 1972).

gesellschaften mit der Erstellung von Gutachten über die Sanierung des Areals „Schwanen" beauftragt, auf deren Grundlage dann der Bebauungsplan aufgestellt werden sollte. Das Schwergewicht der Neuplanung wurde dabei eindeutig auf den gewerblich-wirtschaftlichen Sektor gelegt.[46]

Am 9. Mai 1974 wurden dann die Entwürfe der vier Bauträger dem Gemeinderat vorgestellt und beurteilt.[47] Besonders aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang, dass auch Erdle im Auftrag der Kreisbaugenossenschaft Backnang GmbH einen Entwurf ablieferte, der allerdings bei der Gutachterkommission der Stadt durchfiel, weil er sich nach deren Ansicht maßstäblich an der *kleinsten Einheit der Altstadt* orientiert hatte und vermeintlich der *Idee der Altstadtanpassung* zum Opfer gefallen war. Die Reduzierung des Bereichs „Schwanen" fiel zunächst der ersten Ölkrise zum Opfer und wurde dann später in veränderter Form wiederaufgenommen.

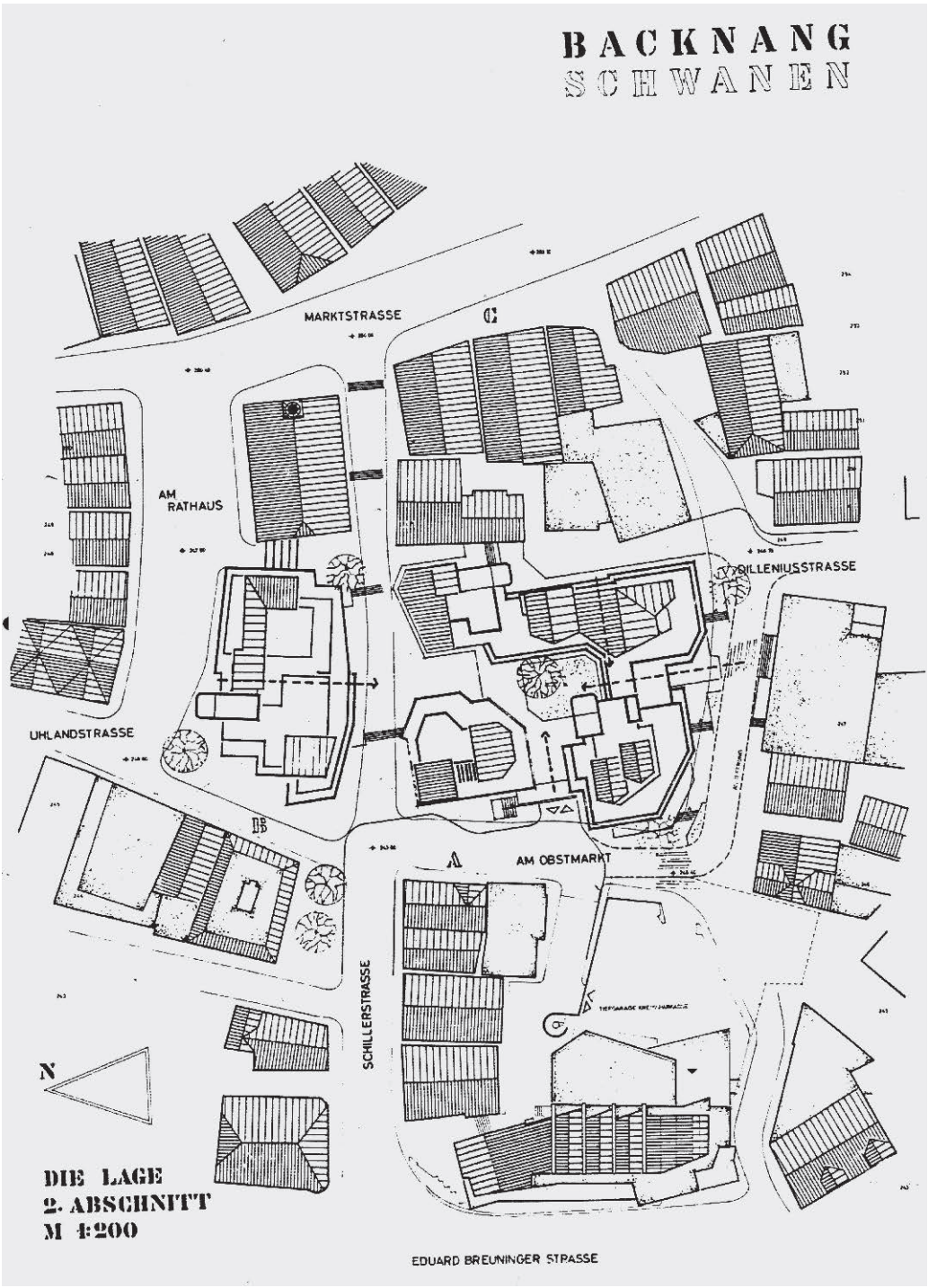
Ein weiteres Kapitel der Stadt- und Verkehrsplanung sollte mit dem Ausbau der Grabenstraße erst spät durch die Möglichkeit der Bezuschussung aus Mitteln des Mineralölsteueraufkommens durch das 1971 verabschiedete Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sein Ende finden.[48] Der in diesem Zusammenhang anscheinend erforderliche Neubau der Sulzbacher Brücke konterkarierte mittlerweile völlig allgemeingültige Ansätze in der Stadtentwicklungsplanung und ließ an der Eingleisigkeit Backnanger Planerdenkens keinen Zweifel mehr. Die Realisierung dieses Vorhabens, in der Gemeinderatssitzung vom 9. Oktober 1975 als *Voraussetzung für die Schaffung einer Fußgängerzone* bezeichnet, hätte mit Blick auf weitsichtigere Perspektiven vermieden werden können.[49]

Ohne Zweifel stellte das Städtebauförderungsgesetz gegenüber dem Bundesbaugesetz einen Fortschritt im Planungsinstrumentarium der Kommunen dar, dessen Vorteile sich nun auch die Stadt zunutze machte, indem sie am 16. Juni 1977 im Gemeinderat ein förmliches Sanierungsgebiet festlegte, das faktisch die ganze Innenstadt umfasste. Vollkommen in der Tradition ihres überholten Sanierungsdenkens verhaftet, legte man dabei jedoch einfach die anlässlich des Wettbewerbs zur Altstadtsanierung aus dem Jahr 1958 und in der Folge rechtsverbindlich aufgestellten Bebauungspläne als Planungsbasis zugrunde. Sinnigerweise sah man im Jahr 1978 als erstes Projekt von städtischer Seite aus die Errichtung eines Parkhauses vor, das zur Konsolidierung des ruhenden Verkehrs baldmöglichst gebaut werden sollte.[50]

Etwa ein Jahr zuvor war auf einem Teilbereich des Kaess-Geländes ein großes Geschäftshaus der Kaufhalle AG errichtet worden, das nunmehr als Magnet für den Geschäftsverkehr sorgen und Einkaufsverkehr anziehen sollte.[51] Voraussetzung für die Genehmigung einer solchen Anlage nach dem Raumordnungsgesetz sowie die Bezuschussungsfähigkeit des Ausbaus der Grabenstraße nach dem GVFG war die Schaffung von Parkflächen für den dortigen Zielverkehr. Durch den nachträglichen Bau des Parkhauses konnte der Fabrikant Kaess sein Gelände „vergolden" und die Stadt Backnang erhielt Fördermittel für den Ausbau der Grabenstraße. In der Sitzung des Gemeinderats vom 20. April 1978 wurde dessen Standort in der Grabenstraße, in unmittelbarer Nachbarschaft der Kaufhalle, schließlich übereinstimmend von allen Fraktionen gebilligt.[52] Das Hauptargument für diesen fatalen Entschluss bildete die nach wie vor unverwüstliche Meinung, dass die Grabenstraße zum peripheren Bereich der Altstadt gehöre, eben weil dort die Altstadtbebauung enden würde. Diese Ansicht verkannte völlig die topografischen Gegebenheiten der Innenstadt und benutzte die Lage der Kaufhalle als willkommenes Argument dafür, in diesem nach wie vor als „Industriegebiet" deklarierten Bereich einen weiteren unansehnlichen und überdimensionierten Baukörper hochzuziehen.

Einen eklatanten „Schnellschuss" der Verwaltung stellte dabei die den Gemeinderat im Prinzip übergehende und von Bürgermeister Karl Euerle (1925 bis 1980) vorgetragene Forderung dar, die Bauvergabe ohne die Ausarbeitung und Vorlage

[46] Ebd., S. 498 (Sitzung vom 14. Dezember 1972).
[47] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 96, S. 242 bis 246 (Sitzung vom 9. Mai 1974).
[48] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 97, S. 316 (Sitzung vom 9. Oktober 1975).
[49] Ebd.
[50] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 99, S. 203 f. (Sitzung vom 16. Juni 1977).
[51] Die Kaufhalle wurde am 26. Februar 1976 eröffnet. BKZ vom 26. Februar 1976.
[52] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 100, S. 57 bis 66 (Sitzung vom 20. April 1978).



Die angedachte, aber so nie verwirklichte Planung des „Schwanen"-Areals aus dem Jahr 1974 hätte das Stadtbild im Bereich des historischen Rathauses radikal verändert.

von konkreten Plänen zu erteilen. Euerle erklärte dieses Vorgehen als unbedenklich, da die Planung nur im Einvernehmen mit der Stadt erfolgen könne, was letztendlich ein großes Maß an Vertrauen des Gemeinderats gegenüber der Verwaltung erforderte. Dabei wurde der Bau illegal auf einer Verkehrsfläche errichtet und musste deshalb später durch das Regierungspräsidium Stuttgart nachgenehmigt und damit im Nachhinein legitimiert werden. Eindeutig setzte die Stadtverwaltung vordergründig bei diesem für die Ökologie in der Innenstadt höchst sensiblen Projekt einseitig Wert auf die Fassadengestaltung des Geschäftshausteils zur Grabenstraße hin und ließ fahrlässig sämtliche anderen städtebaulichen Parameter wie beispielsweise eine Prüfung der Umweltverträglichkeit außer Acht. So konnte der Gemeinderat nur über die Gestaltung der Geschäftsfassade entscheiden; von der wesentlich wichtigeren Gesamtplanung des Parkhauses blieb er ausgeschlossen. Diese Eile wurde mit dem Argument begründet, man könne bei längerem Zuwarten die bereits zugesagten staatlichen Zuschüsse und damit das ganze Projekt gefährden. Damit stünde dann, so Euerle, die gesamte Realisierung des Parkhauses auf dem Spiel, da man sich mit anderen Städten in Konkurrenz befinde. Dieser Begründung vermochten sich die Fraktionen des Gemeinderats nicht zu verschließen und man erteilte der Firma Parkhaus Schwaben, Stuttgart, den Auftrag, die Gesamtplanung des Parkhauses durchzuführen.[53] Dieses Unternehmen gewährleistete die schnellste und kostengünstigste Lösung, wie sich aus einem Papier der Bauverwaltung vom 20. April 1978 über städtebauliche und gestalterische Gesichtspunkte für das Parkhaus Backnang ergibt. Darin wurde dessen Bau mit der Steigerung der Attraktivität Backnangs *als Einkaufsstadt für einen Einzugsbereich von rund 100.000 Einwohnern* begründet.[54]

Die Fertigstellung der Grabenstraße im Jahr 1977 war ebenfalls diesem Ziel untergeordnet. Durch sie sollte der innerstädtische Verkehr unmittelbar an die „Fleischtöpfe" der Dienstleistungsbetriebe und Gewerbetreibenden in der neuen Fußgängerzone herangeführt werden – für den Preis von herben Qualitätseinbußen im urbanen Gefüge, denn in Wirklichkeit schuf man keine verkehrsberuhigten Zonen. Im Gegenteil! Um für den Individualverkehr das Parkraumangebot deutlich erhöhen zu können, weil man ja die Innenstadt und die Fußgängerzone für den motorisierten Besucher interessant erhalten wollte, schuf man wegen des Parkhausprojekts einen „künstlichen" Bedarf an Parkflächen. Man suchte nachträglich Begründungen für die Errichtung einer solchen Parkierungsanlage und fand sie in der Errechnung von „nur" 450 Parkplätzen im Umkreis von 200 Metern um die geplante Fußgängerzone herum. Anstatt das Angebot für den ÖPNV zu erhöhen, versuchte man völlig einseitig auf diese Weise den Wirtschaftsverkehr zu fördern. Die Forderung des Stellplatznachweises tat ihr Übriges, um den Individualverkehr zu bevorzugen und im Nachhinein das Parkhaus zu rechtfertigen, denn hier hatte man mit einem Fassungsvermögen von etwa 400 Stellplätzen in idealer Weise ein Gebäude, das durch das lukrative Geschäft der Stellplatzablösung auch noch Geld in das Stadtsäckel brachte.

Die Überlegungen zur Wahl des Standorts innerhalb des ehemaligen Handwerkerviertels lagen in den Gesichtspunkten Entfernung und Anbindung an die Fußgängerzone, Verkehrsgunst und Grundstücksgröße. Im Hinblick auf die einseitige Orientierung an dem städtebaulichen Parameter Verkehr bot dieser eine geradezu ideale Lage, verbunden mit einer fußläufigen Anbindung an die Altstadt von nur 100 Metern. Die Zentralisierung des ruhenden Verkehrs für den Autofahrer wurde auch in Bezug auf die drei Stadteingänge Stuttgarter Straße, Sulzbacher Straße und Aspacher Straße als optimal bezeichnet, obwohl dies bezweifelt werden kann. Gerade bei letzterem Zugang hatte der Autofahrer doch ein gehöriges Stück Umweg zurückzulegen. Das Fernziel für diese Planung blieb die stadtteilzertrennende Vision einer in beiden Richtungen befahrbaren Verkehrsachse Eduard-Breuninger-Straße/Grabenstraße, um damit die Zufahrtsmöglichkeiten in die Stadt noch weiter zu verbessern. In dem Bauwerk Parkhaus lässt sich folglich die gesamte Dominanz des Parameters Verkehr fokussieren.

Bezüglich der Frage der Gestaltung wird die ohne Zweifel ebenso lieblos ausgeführte Kaufhalle als abschreckendes Beispiel eines Zweckbaus angeführt, obwohl diese erst kurze Zeit

[53] Ebd.
[53] Anlage zum GR-Protokoll vom 20. April 1978. – In: Ebd.

vorher errichtet worden war. Gerade weil die zwischen Murr und Grabenstraße liegende Talaue im Vorfeld der zum Burgberg hin ansteigenden, charakteristischen Altstadtbebauung liegt, steht jedes Bauwerk in dieser Lage zwangsläufig in einer starken visuellen Beziehung zum mittelalterlichen Stadtbild Backnangs. Wie störend, ja gerade verunstaltend eine Baumasse hier wirken muss, wenn sie ohne Berücksichtigung dieses Zusammenhangs im Hinblick auf Maßstäblichkeit, Außenflächenbehandlung und Dachgestaltung geplant wird, kann an den Beispielen ehemalige Kaufhalle (Grabenstraße 15), Parkhaus (Grabenstraße 11) und Ärztehaus Müller (Schillerstraße 36 und 36/1) leicht abgelesen werden.

Der Wille, das Parkhaus mit Fingerspitzengefühl zu gestalten, um die Grabenstraße durch dieses nachträglich aufzuwerten, musste bloßes Bekenntnis bleiben, weil eine so große Baumasse stets erdrückend wirken und jedes urbane Leben in seiner Umgebung abtöten muss. Insofern ließ sich mit diesem Beitrag zur „Unwirtlichkeit der Stadt" ein weiterer Fehler gar nicht vermeiden, weil dieser quasi im System selbst lag. Die Absicht, das gesamte Stadtbild zur Murr hin „harmonisch abzurunden", musste deshalb von vornherein scheitern. Die gewünschte Herstellung des Bezugs zur Altstadt entlang der Grabenstraße ist durch die vorgelagerte Geschäftshauszeile am Parkhaus lediglich Makulatur und verleiht dem gesamten Gebäude eher die „Aura der Unehrlichkeit", weil sie in deutlichem Gegensatz zu der rückwärtigen, den Altstadtmaßstab sprengenden großen Baumasse steht. Insgesamt scheint hier die Chance für eine gleichermaßen stadt- wie umweltverträgliche Lösung verspielt worden zu sein. Es ist nicht verwunderlich, dass rein funktional-wirtschaftliche Gesichtspunkte gegenüber den städtebaulich-gestalterischen wie ökologischen Motiven den Ausschlag gaben, denn die Stadt überließ dem Bauträger die Gestaltung des Parkhauses weitgehend allein. Nicht ganz unerheblich für die Standortwahl des Parkhauses an der Grabenstraße dürfte außerdem der Beschluss des Gemeinderats vom 7. September 1978 gewesen sein, ein neues *Bürgerhaus (Kulturzentrum)* am Standort Mühlwiese zu bauen.[55] Diese Entscheidung wurde später glücklicherweise korrigiert.

Es entbehrt in diesem Zusammenhang nicht der Pikanterie, dass am 12. Oktober 1978 als erste Maßnahme der erhaltenden Innenstadtsanierung ausgerechnet mit dem Parkhausprojekt der erste Sanierungsabschnitt im Bereich der Grabenstraße gebildet wurde.[56] Am 21. Dezember 1978 wurde dafür der Bebauungsplan im Bereich Schillerstraße/Grabenstraße/Murr neu festgesetzt. Eine Bürgerbeteiligung fand nicht statt, weil *ein Bebauungsplan bereits besteht und dieser im Bereich*

Das Parkhaus und die Kaufhalle (im Hintergrund) in der Grabenstraße im Jahr 1983.

[55] Ebd., S. 197 bis 204 (Sitzung vom 7. September 1978).
[56] Ebd., S. 223 f. (Sitzung vom 12. Oktober 1978).

der bestehenden Bebauung unbedeutend geändert wird.[57] Im Zuge dieser Entscheidung wurde jedoch eine unheilvolle Entwicklung heraufbeschworen, weil nun der Höhenentwicklung Tür und Tor geöffnet wurde. Ehemalige Flachdachbauten, in der Ära Klenk gewünscht und mindestens ebenso hoch errichtet wie die traditionellen traufständigen Giebelhäuser, konnten nun, rechtlich abgesichert, noch ein Dachgeschoss draufsatteln, sodass, exemplarisch am Gebäude Schiller-Apotheke (Schillerstraße 36) aufgezeigt, der Eindruck einer nachträglichen schlechten Kaschierung entstehen muss.

Die Generalverkehrsplanung Hinterleitner 1981

Da die Aufstellung eines Generalverkehrsplans für die Stadt durch den Stuttgarter Verkehrsplaner Gerhard Hinterleitner im Jahr 1967 eine grundsätzliche Voraussetzung für die Gewährung von Zuschussmitteln nach dem GVFG darstellte und dieser Plan nun für die Gewährung neuer Finanzmittel gegen Ende der 1970er-Jahre völlig untauglich geworden war, musste sich der Gemeinderat am 15. Februar 1979 erneut mit dem Thema des Generalverkehrsplans beschäftigen.[58] In der Folge sollte Hinterleitner dann erneut mit der Ausarbeitung beziehungsweise der fortgeschriebenen Überarbeitung des neuen Generalverkehrsplans beauftragt werden. Dieser lag im Sommer 1981 in zwei Bänden der Stadtverwaltung vor und hätte sich, entgegen den Prioritäten früherer Jahre, diesmal stärker an den städtebaulichen Zielen der Rahmenplanung orientieren sollen.[59]

Im Unterschied zum Jahr 1967 wollte Hinterleitner nun verstärkt die Zufahrtsstraßen nach Backnang hinein beziehungsweise die Umgehungsstraßen um Backnang herum ausbauen, wobei das Gutachten nun vor allem von der Prämisse ausging, dass eine neue B 14 von Winnenden aus über den Raum Backnang/Aspach nach Nordwesten zur A 81 gebaut werden sollte. Seine Vorschläge sind insofern im Nachhinein als hypothetisch anzusehen, da er keine Planungsalternativen zu der staatlicherseits auf Eis gelegten B-14-Trassierung sowie auch keine Teilausbaustufen entwarf.

Um wenigstens die Gebrauchsfähigkeit des Gutachtens zu einem Teil zu retten, sah Hinterleitner mittelfristig eine Variante zur Ausführung vor, die eine spätere „Vervollständigung" des Netzes zugleich nicht verbauen und finanziell vertretbar erscheinen lassen sollte. Dieses als Fall vier bezeichnete (Netz-)Modell stellte eine Kombination aus den ursprünglichen Fällen eins und drei dar, jedoch jeweils ohne die geplante Fortsetzung einer „Ersatztrasse" B 14 nach Nordwesten, da die Voraussetzungen für dieses Vorhaben, die Neubebauung über die alte B 14 hinaus, vorerst nicht mehr infrage kam.

Ungeachtet der inzwischen eingetretenen Entwicklungen verwendete Hinterleitner denselben Untersuchungsansatz wie im Jahr 1967, das heißt, er forderte eine ausschließliche Straßenbauplanung um jeden Preis; die Frage des ruhenden oder gar eines alternativen öffentlichen Verkehrskonzepts wurde auch diesmal mit keiner Zeile erwähnt, geschweige denn erörtert. Ebenso wie 1967 stellte er also die Weichen grundsätzlich falsch, sodass in Backnang – selbst noch im Jahr 1981 – das inzwischen allerorts auslaufende Modell der „autogerechten Stadt" nach wie vor aktuell erschien.

Gerade die im Generalverkehrsplan Hinterleitner verankerten starren Verkehrssysteme eines inneren und eines äußeren Rings hatten mit ihren massiven Straßenneubauten, unter anderem der Aspacher Straße, der Grabenstraße und der Osttangente mit Annonaybrücke, die Verkehrsströme in das Stadtgebiet hineingeleitet und insgesamt das Verkehrsaufkommen – wie seinerzeit gewünscht – verstärkt. Daran konnten auch halbherzige verkehrslenkende Maßnahmen wie ein Einbahnverkehr im Inneren Ring und eine nur beschränkte innerstädtische Verkehrsberuhigung in der Fußgängerzone der Uhland- und Schillerstraße nichts ändern. Zwar war die Einwohnerzahl in diesem Zeitraum kaum gestiegen, die Zahl der Arbeitsplätze hatte sogar leicht abgenommen,

[57] Ebd., S. 339 f. (Sitzung vom 21. Dezember 1978).
[58] StAB Az. 005-33, GR-Protokoll Bd. 101, S. 13 bis 16 (Sitzung vom 15. Februar 1979).
[59] Stadtplanungsamt Backnang: Generalverkehrsplan Backnang–Aspach, Verkehrsanalyse Fließender Individualverkehr beziehungsweise Fortschreibung und ergänzende Verkehrsuntersuchung April 1981, Bd. 1, sowie Verkehrsprognose Fließender Individualverkehr Dezember 1981, Bd. 2.

doch blieb die Prognose der Motorisierungsentwicklung im Gutachten Hinterleitner hinter den eingetretenen Realitäten weit zurück.

Es war dann symptomatisch für die Backnanger Stadtplanung, dass Veränderungen im Bewusstseinsprozess erst durch äußere Einflüsse oder Zwänge angestoßen werden mussten, so deutlich erkennbar an der Aufstellung eines Innenstadtsanierungsgebiets im Jahr 1977, mit der Möglichkeit einer Bezuschussungsfähigkeit nach dem Städtebauförderungsgesetz.

Tendenzen zum Wandel des Leitbilds: Die erhaltende Stadterneuerung

In einem am 4. Juni 1981 vor dem Gemeinderat gehaltenen Vortrag über die Rahmenplanung in der Innenstadt legte der Baubürgermeister der Stadt, Paul Biber, dem Gemeinderat einen *Rechenschaftsbericht* über die Backnanger Stadtplanung nach dem Krieg vor, der deutlich die Disparitäten innerhalb der kommunalen Planungspraxis zum Ausdruck brachte.[60] Er stellte die Rahmenplanung in der Innenstadt, die mittlerweile unter der Leitmaxime *Erhaltende Stadterneuerung* stand, als eine Errungenschaft der neueren Stadtentwicklung heraus und verbuchte die scheinbar unvermittelt eingetretene Trendwende als alleinigen persönlichen Erfolg, was so uneingeschränkt nicht gelten kann, denn das Maß des städtebaulich Erträglichen wurde durch seine Empfehlung gesprengt, entgegen den alten Bebauungsplänen auf Gebäuden Satteldächer vorzusehen. Dies mochte für Neubauten richtig sein, für bestehende Flachdachbauten war dies ungeeignet, weil diese zumeist schon die volle Geschosszahl und -höhe besaßen, wie dies schon an einem Beispiel dargestellt wurde. Zur Betrachtungsweise Bibers gehörte es auch, dass er nur die „verhinderten" Bausünden herausstellte, ohne dabei auf die bisherigen baulichen Verunstaltungen hinzuweisen. Vor allem der Sanierungsbereich „Schwanen" hatte es ihm angetan, den er quasi als seine erste Amtshandlung im Jahr 1977 äußerst positiv herausstellte und als sichtbares Zeichen des planerischen Umdenkens bewertete.

Die direkte Folge dieser, so könnte man sagen, ersten echten Maßnahme zur Innenstadtsanierung im Sinne erhaltender Stadterneuerung hatte am 24. November 1977 zur Vorlage des ersten Innenstadtrahmenplankonzepts geführt. Von diesem Plan erfasst wurden insgesamt 212 Gebäude innerhalb einer Fläche, die umgrenzt wurde von der Eduard-Breuninger- und der Albertstraße, dem Schillerplatz, der Stuttgarter und der Marktstraße, dem Stiftshof und der Murr. Von den zumeist über 100 Jahre alten und überwiegend zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden war bislang nur ein kleiner Teil als Bau- oder Kulturdenkmal beziehungsweise als ortsbildprägende Gebäude eingestuft worden, wie etwa das Rathaus oder die Gebäude Ölberg 10, Marktstraße 28 und 30, Uhlandstraße 37, Marktstraße 50 und Schillerstraße 46. Als ortsbildprägende Gebäudefluchten wurden nun im Sinne des Denkmalgedankens und des Ensembleschutzes der Marktplatz, die untere und obere Schillerstraße, die Uhlandstraße, die Marktstraße, die alte Stadtmauer und die Verbindung Eduard-Breuninger-Straße/Schillerplatz eingestuft. Dies war auch nötig, da die bislang traditionell homogene „Dachlandschaft" der Stadt in einzelnen Bereichen schon massiv durch unansehnliche und hohe Flachdachbauten durchsetzt worden war, sodass der historische Stadtbildcharakter in weiten Teilen nicht mehr als gegeben angesehen werden konnte.

Als Resultat der Veränderung in den einseitigen baulichen Strukturen zeigten sich schon bald bedenkliche Segregationsprozesse in der Stadtentwicklung beziehungsweise Abwanderungstendenzen der innerstädtischen Bevölkerung, da die Altstadt – durch den Trend zur gewollten Geschäftsnutzung – als Wohnort nicht mehr attraktiv sein konnte. Die Priorisierung der Ausweitung von wirtschaftlicher Zentralität und Attraktivität gegenüber der Bewahrung charakteristischer städtebaulicher Strukturen und architektonischer Maßstäbe konnte – wie vielerorts – auch hier weitgehend kritiklos durchgehalten werden und führte – letztendlich bis in die Gegenwart hinein – zu einer inkonsequenten Haltung gegenüber potenziellen Investoren, denen immer noch allzu bereitwillig Zugeständnisse hinsichtlich von Bebauungsplänen und damit verbundenen Ausnahmeregelungen zuteil werden.

[60] Das Folgende entstammt: Rathaus Backnang: GR-Protokoll Bd. 103, S. 164 ff. (Sitzung vom 4. Juni 1981).

Nach Bibers Aussagen sollten die bestehenden Bebauungspläne dem Rahmenplan angepasst werden, um in den Bereichen, in denen bereits schwerwiegende Eingriffe in die Bausubstanz erfolgt waren, Lösungsmöglichkeiten für eine nachträgliche Korrektur aufzuzeigen. So sollten bei Neubauten die in der Umgebung vorherrschenden Gestaltungselemente berücksichtigt werden – eine Forderung, die selbstredend äußerst schwierig in Bereichen zu erfüllen ist, in denen schon keine traditionelle Bebauung mehr vorhanden war. Für diese durchaus nicht seltenen Fälle, man denke nur einmal an die Grabenstraße, wurden keine weiterreichenderen Empfehlungen gegeben.

Geradezu konträr wurde im gleichen Atemzug ein den vorstehenden Forderungen zuwiderlaufender Gedanke formuliert, nach dem in der Altstadt jede Art der baulichen Nutzung möglich sein sollte. Nach wie vor wurde die hohe Ausnutzung der Grundstücke hinsichtlich der Geschossflächenzahl ausdrücklich für erforderlich gehalten, obwohl andererseits die Altstadt in ihrer vielgliedrigen, kleinzeiligen Struktur mit zwei- und dreigeschossigen Gebäuden erhalten werden sollte. Des Weiteren sah man die Schaffung von Parkraum in der Innenstadt und die Einrichtung einer Fußgängerzone in der Altstadt als Voraussetzung für Verkehrsberuhigung an, was die Folge einer verfehlten Anpassungspolitik darstellt. Vor wirksameren, dirigistischen Lösungsmöglichkeiten schreckte man zurück. Ebenfalls mit derselben Denkhaltung begründet wurden der Ausbau der Grabenstraße und der Neubau der Sulzbacher Brücke. Das Parkhaus wurde von Biber als mit dem Innenstadtkonzept besonders im Einklang stehend hervorgehoben, dabei kann das Vorhängen von Fassadenflächenelementen aber nur als missglückter Versuch angesehen werden, die historische Bebauung der Altstadt aufzunehmen. Wenn seitens der Verwaltung dieser Kubus als ein besonders gelungener Bau bezeichnet wird, bei dem der ausführende Architekt es meisterhaft verstanden hätte, die von der Stadt gemachten Vorgaben *gestalterisch* umzusetzen, sodass das gesamte Bauwerk den städtebaulichen Charakter der Altstadt sogar noch ausgesprochen bereichern würde, so kann dem nicht beigepflichtet werden.

Ebenfalls vermochte ein im Jahr 1981 durchgeführter und an die Privatinitiative der Bürger appellierender Fassadenwettbewerb keinesfalls Versäumnisse der Stadtplanung zu verdecken oder gar zu konsolidieren.[61] Dasselbe gilt im Übrigen auch für den Versuch, zumindest ansatzweise ein Fußwegesystem in Verbindung mit einer Grünordnungsplanung zu bewerkstelligen, in das vor allem der Flusslauf der Murr einbezogen werden sollte.

Inzwischen war man sich auch darüber im Klaren, dass der Verkehr in der Innenstadt weiter eingeschränkt werden musste; im Falle der Grabenstraße war der Bewusstseinsprozess allerdings noch nicht so weit gediehen. Biber rechtfertigte den Ausbau dieser *Stadtautobahn* immer noch als notwendige Voraussetzung für die generelle Umsetzung der Ziele des Innenstadtrahmenplans und negierte dabei, dass sie nie für eine Funktion innerhalb des Inneren Rings, gedacht war, was natürlich nicht zutrifft, denn die Grabenstraße hatte von Anfang an fest zu diesem System des Inneren Rings gehört. Indirekt wurde von Biber damit eingestanden, dass dieser Fehler, der mittlerweile schon tief im ganzen Verkehrssystem verflochten war, in der weiteren Planung mitgezogen werden musste.[62]

Die sinnlose Verbreiterung der Sulzbacher Brücke hat dann das Verkehrsaufkommen durch die so entstandene Schleusenwirkung noch erheblich verstärkt, sodass sie die ursprünglich ihr zugedachte Funktion mehr als erfüllte. In der Folge musste dann wenig später durch „Begrenzungshütchen“ die Fahrbahn an der Einmündung zur Grabenstraße wieder verengt werden, weil hier auf massivste Weise der motorisierte Verkehr mit dem Fußgängeraufkommen kollidierte. Zur Behebung dieses Verkehrsmissstands kam Biber dann auf die Idee, einen Fußgängerüberweg als „natürliche Bremse“ zur unteren Marktstraße zu installieren, um andernorts die Fußgänger am „wilden“ Überqueren der Fahrbahn zu hindern. Für diese Absurdität musste letztendlich das stadtbildprägende Haus Gebhardt an der Eingangssituation der Sulzbacher Brücke weichen.[63]

[61] Zum Abschluss des Fassadenwettbewerbs „Backnang zeigt sein Gesicht“ siehe: BKZ vom 24. Juni 1982.
[62] Rathaus Backnang: GR-Protokoll Bd. 103, S. 164ff. (Sitzung vom 4. Juni 1981).
[63] 1897 wurde in dem Haus direkt an der Sulzbacher Brücke das Café Gebhardt eröffnet, das bis 1971 in Betrieb war. Bernhard Trefz/Frank Nopper (Hg.): Das Backnang-Lexikon. Backnang 2014, S. 42.

Das Café Gebhardt fiel 1977 dem Neubau der Sulzbacher Brücke zum Opfer.

Die Aufstellung des Innenstadtrahmenplans im Jahr 1977 hatte in der Folgezeit wenig bewirkt und wurde dem Anspruch auf Erhaltung des historischen Stadtbilds nicht gerecht, sodass Baubürgermeister Biber in der Sitzung des Gemeinderats am 5. April 1984 lediglich fragwürdige Ergebnisse vortragen konnte, die sich – wie bereits erwähnt – mit dem Bau der Grabenstraße, dem Bau des Parkhauses, dem Fassadenwettbewerb und der Überarbeitung der Bebauungspläne in der Innenstadt auch schon erschöpften.[64] Letztere Maßnahmen brachten in der Regel keine „Entschärfung" der Situation, sondern ermöglichten weiterhin das Anwachsen von Gewerbeflächen auf Kosten des Wohnbereichs, was zunehmend gewachsene Strukturen sprengen musste. Die modifizierten Pläne brachten infolgedessen eher eine Verschlechterung der Lage, indem sie nämlich nicht einmal dem minimalen Standpunkt der Gefahrenabwehr genügten, sondern städtebauliche Auswüchse sogar noch begünstigten. Ein taugliches Steuerungsinstrument im Sinne der verbindlichen Bauleitplanung stellten sie nicht dar. Lediglich das von staatlicher Seite aus geförderte Projekt Fußgängerzone und das inzwischen angelaufene Wohnumfeldprogramm (WUP) waren auf positiver Seite zu verbuchen. Da diese jedoch keinen originären, in der eigenen kommunalen Planungspraxis gewonnenen Planungsprinzipien beinhalteten, sind sie eigentlich auch nicht als ein Verdienst der hiesigen Bauverwaltung zu bezeichnen. Allein der Leiter des Stadtplanungsamts, Reginald Kunzelmann (1942 bis 2022), der 1979 seinen Dienst in Backnang antrat, kann und muss hier als treibender Motor und unentwegter Mentor für eine denkmalgerechte Stadtplanung genannt werden.

[64] Rathaus Backnang: GR-Protokoll Bd. 106, S. 161 bis 165 (Sitzung vom 5. April 1984).

Um die Notwendigkeit des Denkmalschutzes auch weiterhin zu untermauern und eine Argumentationsbasis für die Sanierungsprogramme der folgenden Jahre zu bekommen, wurde dem Gemeinderat von Kunzelmann eine äußerst aufschlussreiche Statistik vorgelegt, nach der von den im Jahr 1945 in der Innenstadt sich befindlichen 430 Gebäuden – eingegrenzt im Westen, Norden und Osten durch die Murr, im Süden durch die Eisenbahnlinie, im Westen durch die damalige Firma AEG-Telefunken und im Osten durch die Schleife des Südrings – bis zum Jahr 1984 bereits 240 Gebäude, also rund 55 Prozent des ehemaligen Bestands, abgerissen wurden.[65] Damit schaffte die im Zweiten Weltkrieg fast unzerstört gebliebene Innenstadt Backnangs mit mehr als der Hälfte der altstädtisch abgebrochenen Häuser einen Zerstörungsgrad, den manche bombenzerstörte Stadt nicht erreicht hatte. Während bei vielen zerstörten Städten der Wiederaufbau sich immerhin bewusst an den historischen Gegebenheiten orientiert hatte, geschah in Backnangs radikalem Stadtumbauprozess doch geradezu das Gegenteil. Über 70 Gebäude wurden laut dieser Statistik der Verkehrsplanung geopfert! Allein für den Bau der Grabenstraße war der Abbruch von etwa 40 Gebäuden erforderlich, für den Ausbau der Adenauer-Kreuzung weitere 15 und für den Ausbau der Aspacher Straße etwa 17.

Diese Dokumentation veranschaulicht deutlich, dass die Stadt erst sehr spät Einsicht in die Notwendigkeit bekam, ihr bauliches Kulturgut vor dem Zugriff ihrer „Bauwut" zu schützen. Es mussten erst gezwungenermaßen Anstöße von außen kommen, so die Notwendigkeit zur Aufstellung eines Innenstadtrahmenplans und die Eingliederung der Unteren Denkmalschutzbehörde in das Planungsamt, um bei der Stadt einen Impuls zum planerischen Umdenken zu setzen. Aufgrund der neuen Gegebenheiten und erweiterten Kompetenzen sollten nicht nur vordergründig die weiteren Planungsabsichten der Stadt legitimiert werden. In der Tat sollte der Anfang zu einer neuen urbanen Strukturentwicklung gesetzt werden, und auch nicht nur insoweit, was die Erhaltung der Gebäude anbetraf, denn die Verbindung zwischen identifikationsstiftendem Kulturgut und wirtschaftlich pulsierender Stadtmitte wurde inzwischen allgemein auch als ökonomisch nützlich erachtet.

Dies wird besonders deutlich an dem Ergebnis der vorbereitenden Untersuchung zur Sanierung der Innenstadt vom September 1986, die von der Landsiedlung Baden-Württemberg GmbH und dem Büro Hövelborn, beide Stuttgart, in Kontinuität zum Innenstadtrahmenplan erstellt wurde, nachdem die Stadt in das von Bund und Land geförderte Stadterneuerungs-Programm (SE-Programm) aufgenommen wurde.[66] Vorausgegangen war ein Verkehrsgutachten des Aalener Ingenieurbüros Brenner & Münnich, das nunmehr vorsah, das Zusammenwirken des Inneren und Äußeren Verkehrsrings mit einem maximalen Ordnungseffekt zu konzipieren. Der Innere Ring sollte in ein System von Schleifen umgewandelt werden, sodass der Durchgangsverkehr vor allem im Bereich der Brücken unterbrochen und auf den Äußeren Ring gelegt werden könnte. Dort sollten auch die Parkmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr geschaffen werden. Das Untersuchungsgebiet wurde begrenzt auf die Altstadt und die Gebiete der Stadteingänge Obere Vorstadt, Hinterer Acker, Aspacher und Sulzbacher Vorstadt.

Das großflächige und auf die Dauer von etwa zehn Jahren angelegte Sanierungsvorhaben sollte sich hauptsächlich auf die Erhaltung des Bereichs Wohnen im Stadtkern konzentrieren, in dem sich der Bevölkerungsanteil vom Jahr 1974 ab um rund 23 Prozent verringert hatte. Ferner wurde das Ziel eines Rückbaus des das gewachsene Altstadtbild störenden Bauformenspektrums gefordert. Als beispielhaft hierfür wurde die Erhaltungssatzung des Regensburger 6-Punkte-Programms zur Altstadtentwicklung angesehen.[67] Der zu hohe Besatz von 54 Prozent Gewerbeflächen an der Gesamtnutzungsfläche innerhalb der Innenstadt spiegelte die zu hohe Zentralität des Dienstleistungssektors wider, sodass hier dringender Handlungsbedarf erschien.

Die Untersuchung vermittelte insgesamt – von klimatologischen beziehungsweise ökologischen Gesichtspunkten abgesehen – fast alle

[65] Ebd., S. 163 (Sitzung vom 5. April 1984).
[66] Stadtplanungsamt Backnang: Vorbereitende Untersuchung zur städtebaulichen Sanierungsmaßnahme Innenstadt Backnang. Stuttgart 1986.
[67] Ebd., S. 27.

Auf der Luftaufnahme von 1981 sind alle bis dahin realisierten stadtplanerischen Fehlentwicklungen in der Backnanger Altstadt gut zu erkennen.

städtebaulichen Optionen, was Interessenskollisionen und Unvereinbarkeiten mit den verschiedenen Zielsetzungen untereinander jedoch nicht ausschließt. Eine Bewertung dieser Sanierungsmaßnahme fällt im Nachhinein daher insofern schwer, als diese Initiative sehr stark von dem damaligen Planungsamtsleiter Reginald Kunzelmann ausging und ihr Erfolg fast ausschließlich an seine Person geknüpft war. In der Rückschau muss man leider zu dem Schluss gelangen, dass andere Kräfte innerhalb der Stadtverwaltung das Leitbild der *erhaltenden Stadterneuerung* nicht in dem Maße unterstützten, um der Stadtplanung in der Praxis eine Chance zum Rückbau der bestehenden Strukturen zu verschaffen.

Fazit

In Architektur und Städtebau spiegeln sich die gesellschaftlichen Entwicklungen stets innerhalb räumlicher Situationen in der bebauten Umwelt wider. Besonders erkennbar ist dies in der Stadt Backnang an dem beharrlichen Festhalten der Phänomene der „Wirtschaftswunderjahre" ab den 1950er-Jahren, deren Folgen entlang des hier dargestellten Untersuchungszeitraums bis weit in die 1980er-Jahre hinein fortwirkten. Die damit einhergehenden städtebaulichen Leitbilder der gegliederten und aufgelockerten beziehungsweise autogerechten Stadt in der Nachfolge der Charta von Athen von 1933 sowie das darauffolgende und nach wie vor existente Prinzip der Urbanität durch Dichte lassen sich in dieser Stadt wie in einem Brennglas fokussieren. Selbst das zu Beginn der 1980er-Jahre aufkommende Leitbild der erhaltenden Stadterneuerung war in der Praxis der hiesigen Stadtplanung nur relativ schwach ausgeprägt und daher weitgehend wirkungslos. So wurden die Zielkonflikte zwischen einer Politik der gewünschten wirtschaftlichen Prosperität und einer eher vernachlässigten nachhaltig-ökologischen Planung immer noch viel zu einseitig zugunsten von am Markt orientierten Investorengruppen entschieden, obwohl innerhalb der historisch gewachsenen Altstadt die mittlerweile verstärkt einsetzenden Suburbanisierungsprozesse dieses Handeln als viel zu kurzgreifend widerlegten. So musste in den meisten Fällen, in denen beispielsweise der Erhaltungsaufwand von Gebäuden vermeintlicherweise nur noch eine Nutzung des tertiären Sektors zuließ, eine sozialverträgliche Stadtplanung vermisst werden. Allzu oft wurde dann das „Problem" mit der Abrissbirne gelöst. Eine Erhaltungs- oder Ensembleschutzsatzung, die den in der Altstadt (noch) vorhandenen Gebäudebestand stärker hätte schützen können, war offensichtlich nicht durchsetzbar beziehungsweise erwünscht.

Der Preis einer immer höher werdenden Dichte in der Innenstadt hatte zur Folge, dass nach wie vor ein Verdrängungswettbewerb in Gang gesetzt wurde, der die Gefahr in sich barg, dass die Innenstadt allmählich zu einer einseitig genutzten Geschäftsfläche zweckentfremdet wurde. Eine konsequent angewandte Ortsbausatzung, bei der durch gemischt-verträgliche Nutzung der tertiäre Sektor nicht auf Kosten des Bereichs Wohnen hätte wachsen dürfen, hätte dieses Problem zumindest abgemildert und die Wohn- und Lebensqualität verbessert. Trotz an einigen Stellen ermutigender Neuansätze ist jedoch kein grundsätzlicher Sinneswandel in der jüngeren Phase der Stadtentwicklungsplanung erkennbar. Der Gemeinderat fungiert leider nach wie vor und viel zu häufig als „Akklamationsgremium" der Verwaltung und segnet in vielen Fällen kritiklos das ab, was man ihm zur Abstimmung vorlegt.

Insgesamt führten die Urbanisierungsprozesse ab den 1950er-Jahren bis in die Gegenwart hinein innerhalb des eng bebauten Murrtals in Backnang unter anderem zu einem enormen Anstieg des Verkehrsaufkommens an Kraftfahrzeugen, zu sozialer Segregation, höheren Lärm- und Abgasemissionen und damit insgesamt zu massiven Umweltproblemen. Exemplarisch hierfür kann die aktuell noch immer nicht autofreie Grabenstraße gelten. Infolgedessen war und ist die Gefahr einer fortschreitenden Verödung der Innenstadt nicht von der Hand zu weisen. Die fundamentale Funktion der Stadt als öffentlicher Raum und Agora mit Plätzen und Grünbereichen zur Kommunikation, Erholung sowie als Wohn- und Aufenthaltsort wurde in den letzten Jahren zunehmend zu Konsum- und einseitigen Dienstleistungszwecken ausgebaut. Bis in die Gegenwart hinein hat sich an dieser Haltung wenig geändert, wie sich unter anderem unschwer an der dichten Bebauung des „Biegel-Areals" Mitte der 1990er-Jahre oder sogar noch in den frühen 2020er-Jahren an der noch viel stärker verdichteten Bebauung des gleichermaßen zentral gelegenen Areals der „Kronenhöfe" erkennen lässt.

Die einem auf Schritt und Tritt begegnenden planerischen Fehlleistungen sind deshalb nicht zuletzt auch Folge eines weitgehend angebotsorientierten Städtebaus, was dazu führte, dass Fehlerketten aneinandergereiht beziehungsweise addiert wurden. Die wenigen halbherzigen Korrekturanpassungen bilden hierbei keine Ausnahme. Dagegen verfolgen die städtebaulichen Managementregeln einer nachhaltigen Entwicklung stets das planerisch-strategische Ziel, unter anderem nach dem Vorsorge- und Verursacherprinzip auf die klimarelevanten Anforderungen eines umweltverträglichen Städtebaus zu reagieren und diesen stadtplanerisch umzusetzen.[68] Stattdessen wird die Stadtentwicklungspolitik in ihrer Reminiszenz an die Leitbilder der autogerechten und funktionalverdichteten Stadt weitergeführt. Es stellt sich hier die Frage, ob der Anspruch der mittelalterlichen Stadt auf organisch gewachsene, identitätsstiftende sowie gleichermaßen heimatvermittelnde traditionelle Bau- und Stilformen noch eingelöst werden kann?

So tragen nach wie vor sowohl der überproportional hohe Anteil der versiegelten Flächen als auch das weitgehende Fehlen von Grünbereichen zu einer Unwirtlichkeit der Stadt bei. Angesichts der prekären Kessellage muss es daher ein planerisches Ziel sein, Backnang zur Schwammstadt zu entwickeln. Nicht zuletzt wurde der Flusslauf der Murr in der „süddeutschen Gerberstadt" über viele Jahre hinweg beziehungsweise bis weit in die 1980er-Jahre hinein als Abwasserkanal für die verschiedenen Gerbereiunternehmen missbraucht.[69] Zeitgleich dazu ist der langjährige wirtschaftliche Erfolg der Gerbereiindustrie maßgeblich auf die extrem umweltbelastende Nutzung der Murr zurückzuführen, wobei sich die mental und kulturell bedingten Fehlkonzepte hinsichtlich der Zweckentfremdung dieses Lebensraums bis in die jüngste Vergangenheit erhalten haben. Diese erweisen sich als dermaßen manifest, dass der Fluss nun als ein quasi lebensfeindlicher und durch Mauern und Dämme abgeschotteter Fremdkörper noch weit stärker als zuvor in seinem Flussbett kanalisiert und eingezwängt wird. Dieses ehemals grüne Band ist in der Innenstadt nun auf einer Länge von etwa vier bis fünf Kilometern durch Spundwände vom Grundwasser und seinem jeweiligen Vorland abgetrennt. An dieser städtebaulichen Sünde und diesem ästhetischen Fiasko zeigt sich nicht zuletzt, dass ein Gesamtkonzept zu einem nachhaltig-ökologischen Hochwasserschutz in Backnang nicht existent ist.[70]

[68] Andreas Brunold: Nachhaltige Entwicklung als Herausforderung und Konzept einer innovativen kommunalen Außenpolitik: Die Lokale Agenda 21. – In: Zeitschrift für Umweltpolitik und Umweltrecht 4/2003, S. 499 bis 517.

[69] Ders.: Der „Wandel der Industriegesellschaft" – am Beispiel der Stadt Backnang. Authentische Lernorte und historisch-politische Bildung. – In: BJb 9, 2001, S. 121 bis 156.

[70] Ders: Europäische Richtlinien und praktisches Verwaltungshandeln: das Beispiel Hochwasserschutz. – In: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.): Themen und Materialien. Konzepte des Grundgesetzes – die verfassungsgemäße Ordnung der Bundesrepublik. Neun Bausteine für die schulische und außerschulische politische Bildung. Bonn 2013, S. 193 bis 222.