

125 Jahre Schwabtunnel



Herausgeberin: Landeshauptstadt Stuttgart, Tiefbauamt in Verbindung mit der Abteilung Kommunikation; Projektleitung: Claus-Dieter Hauck, Anja Vollrath

Autoren: Titus Häussermann, Prof. Dr. Reinhold Bauer, Prof. Hartwig Beiche, Claus-Dieter Hauck, Anja Vollrath

Literaturnachweis:

Denkmalstimme 1/2019 der Denkmalstiftung Baden-Württemberg: "Der Schwabtunnel in Stuttgart" (Seiten 1 bis 4) Verwaltungsbericht 1896, Stadt Stuttgart,

SSB-Mitarbeiterzeitung "Über Berg und Tal, Ausgabe 2/96": "100 Jahre Schwabtunnel" (Auszug)

Redaktion: Olaf Nägele

Gestaltung: Gabriela Benincasa Borges

Fotos: David Matthiessen (Titel, Seiten 16, 17, 18, 19, 22, 32), Stadtarchiv Stuttgart (Seiten 6, 8, 9, 13, 27, 28), Erwin Keefer (Seite 14), Tiefbauamt Stuttgart (Seite 20), Archiv Verkehrsfreunde Stuttgart, Otto Blaschke (Seite 23), Pressefoto Kraufmann und Kraufmann GmbH (Seite 30)

Juli 2021

## Inhaltsverzeichnis

Grußworte
Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper
Bernhard Mellert, Bezirksvorsteher West und Raiko Grieb, Bezirksvorsteher Süd
Dirk Thürnau, Technischer Bürgermeister
,
Der Schwabtunnel musste einfach gebaut werden
Von Titus Häussermann
Rekorde und keine Rekorde
Der Schwabtunnel in Stuttgart
Beitrag aus der Publikation "Denkmalstimme 01/2019"
Der Bau des Schwabtunnels
Die glanzvolle Eröffnung
Die Straßenbahn im Wandel der Zeit
Stadt und Verkehr in Stuttgart. Eine Wechselwirkungsgeschichte
Von Prof. Dr. Reinhold Bauer, Universität Stuttgart24
Stadtbaurat DrIng. E.h. Karl Kölle, von Prof. Hartwig Beiche
Tiefbauamt
Aufgaben im Wandel der Zeit



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,



bereits seit 1896 verbindet der Schwabtunnel den Stuttgarter Westen und Süden auf dem kürzesten Weg, wodurch auch die Entwicklung der beiden Stadtbezirke maßgeblich gefördert wurde. Benannt nach dem berühmten Stuttgarter Pfarrer, Gymnasialprofessor und Schriftsteller Gustav Schwab (1792–1850) stellt das Bauwerk ein Kulturdenkmal dar.

Heute ist der Tunnel ein historisches Denkmal. Als erster Straßentunnel Deutschlands und breitester Straßentunnel Europas war der Schwabtunnel bei der Inbetriebnahme ein Superlativ. Er war zudem der erste Tunnel, durch den ein Automobil fuhr. Doch vom wichtigsten Erfolg profitieren wir noch heute – von der vielfältigen Nutzung durch zu Fußgehende, Radfahrende, den ÖPNV und Individualverkehr.

Die heutigen Tunnel bieten nicht mehr nur eine kürzere Verbindung zwischen zwei Stadtbezirken, sondern mit der "Einhausung" des Verkehrs mehr Lebensqualität für die Anwohner durch die Reduzierung von Lärm und Abgasen. Das zeigt sich beispielsweise am Heslacher Tunnel, der seit 30 Jahren die Wohngebiete in Stuttgart-Süd vom Durchgangsverkehr entlastet. Ich bin zuversichtlich, dass mit dem Bau von Tunneln auch zukünftig gute und dauerhafte Lösungen für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt gefunden werden können.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Durchblättern der Broschüre und bei der kurzen Reise in die vergangenen 125 Jahre.

Dr. Frank Nopper

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart



Was hat ein Verkehrstunnel mit Innovation und gesellschaftlichem Wandel zu tun? Auf den ersten Blick nichts. Dabei stand der Schwabtunnel vor 125 Jahren genau dafür: Er war ein Symbol für die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Änderungen in Stuttgart. Die Zunahme der Bevölkerung mit der Industrialisierung und die Notwendigkeit, vom Süden in den Westen (und umgekehrt) zu gelangen, erforderte eine nach damaligen Maßstäben moderne und ansprechende Verbindung der beiden Stadtteile.

Auch heute, 125 Jahre später, kann der Schwabtunnel wieder für Innovation stehen, diesmal für neue Formen der Mobilität und eine gerechtere Verteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Ich bin sehr gespannt, wie sich unser Schwabtunnel in den kommenden Jahren und Jahrzehnten weiterentwickeln wird.

Bernhard Mellert, Bezirksvorsteher West



Der Schwabtunnel gehört zu den bemerkenswerten Bauwerken im Stuttgarter Süden. Nicht ohne Grund steht er unter Denkmalschutz und zeugt von einer Bauphase, in der neben bloßer Funktionalität auch die Ästhetik eine große Rolle spielte.

Raiko Grieb, Bezirksvorsteher Süd

Liebe Stuttgarterinnen und Stuttgarter,



der Schwabtunnel wurde unter der Regie von Karl Kölle, dem ersten Leiter des 1891 gegründeten Tiefbauamts der Stadt Stuttgart, geplant und gebaut. Der Bau des Tunnels erfolgte nach allen Regeln der Ingenieurskunst und hat zur damaligen Zeit Maßstäbe gesetzt.

In den vergangenen 125 Jahren hat sich das Bauwerk den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmenden kontinuierlich angepasst. Denn seit der Inbetriebnahme haben sich einige verkehrliche Veränderungen ergeben. Zuerst fuhr die Straßenbahn eingleisig, dann zweigleisig, dann wurde diese durch den Bus ersetzt und der Takt erhöht. Die heutigen Anforderungen an das Verkehrsbauwerk sind hoch und es ist nicht immer einfach, bei der begrenzten Breite von 10,5 Meter allen Anforderungen der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden.

Die nachfolgenden Berichte schildern – mit der geschichtlichen Entwicklung der beiden Stadtbezirke Stuttgart-Süd und Stuttgart-West beginnend – die Stationen von Planung und Bau sowie die Entwicklung bis in die Gegenwart. Trotz seines hohen Alters von 125 Jahren befindet sich der Schwabtunnel in einem guten Zustand. Wir werden dafür sorgen, dass er noch einige runde Geburtstage feiern kann.



Technischer Bürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart

| 4 | 5 |



# Der Schwabtunnel musste einfach gebaut werden

Von Titus Häussermann

Noch fünfzig Jahre vor der Tunneleinweihung haben sich von dort an, wo heute die Liederhalle oder das Gerber stehen, Gärten und Obstwiesen bis zu den Hängen erstreckt, die – außer in Nordlagen – durchgehend mit Reben bestockt waren. Stuttgart war biedermeierliche Provinz, kaum berührt von der aufkommenden Industrialisierung. Doch mit dem Anschluss an das Eisenbahnnetz im Jahr 1846 änderten sich die Voraussetzungen. Der Staat griff der aufkeimenden Industrie unter die Arme, der Maschinenbau boomte, Mitte der Fünfzigerjahre begann ein Konjunkturaufschwung.

1846 umfasste Stuttgart knapp 50 000 Einwohner, 1874 wurden die Hunderttausend überschritten, 1896, beim Bau des Schwabtunnels, wurden 160 000 gezählt. In der Folge des gewonnenen Deutsch-Französischen Kriegs und der Ausrufung des Deutschen Reiches 1871 verstärkte sich der Wirtschaftsaufschwung; die "Gründerzeit" begann. Marktwirtschaft ließ Zunftschranken fallen und Fabriken erstehen Die Fertigung von Einzelstücken auf Bestellung wich der Massenproduktion.

Der Stuttgarter Generalbauplan von 1835 nahm die Rotebühlstraße als Achse auf und formte ein regelmäßiges Straßenraster. Doch zunächst schob man alles in den Westen, was man auf Abstand von der Stadt halten wollte: die explosionsgefährdete Gaskokerei, das Zuchthaus, eine Schießbahn mit Kugelfang und Pulverturm, den Ausbildungsort für die Trommler, Pfeifer und Signalbläser des Militärs, eine Schokoladenfabrik, ein Chemiezentrum. Doch die Stadt wuchs, Baulücken wurden geschlossen, gefährliche Gewerke in die Vororte verlegt. Zunächst erfolgte die Bebauung gemischt: Fabriken standen neben Villen und diese neben einem neuen Bautyp, den Mietshäusern. Durch die großzügig bemessenen Straßencarrés entstanden Hinterhöfe, die zunächst zur Selbstversorgung mit Obst und Gemüse dienten, dann aber ebenfalls bebaut wurden.

Die Stadtverwaltung versuchte, dem Wildwuchs mit zahlreichen Vorschriften Herr zu werden. Das führte dazu, dass sich in den Siebzigerjahren und danach das gründerzeitlichhistoristische, relativ einheitliche Stadtbild herausbildete, das trotz enormer Kriegszerstörungen bis heute den Stuttgarter Westen und in geringerem Maße auch den Süden kennzeichnet. Die Hauptstraßen waren bürgerliches Wohngebiet, die Großbürger planten ihre Villen am Rande. Handel und Gastronomie findet man in den Erdgeschossen der Vorderhäuser an den Hauptstraßen, das Gewerbe in den Hinterhöfen.

Die Bautätigkeit steigerte sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts kontinuierlich, ab dem Börsenkrach 1873 schwankte sie sehr stark. 1860 bis 1869 erfuhren Gebäude eine Wertsteigerung bis zum Dreifachen, Bauplätze bis zum Achtzigfachen. 83 Prozent der Bevölkerung wohnte zur Miete, was in Stuttgart auch damals schon besonders teuer war.

Der Schwabtunnel, wenige Jahre nach seiner Öffnung, um 1903

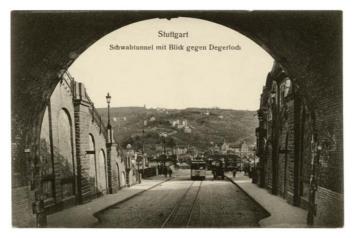
Die Eigentumswohnung war noch nicht erfunden, sozialen Wohnungsbau gab es nur in kleinem Umfang aus privater Initiative.

In der Hauptsache waren es Bauträger, die Grundstücke auf Kredit erwarben und darauf schlüsselfertig bauten, um die Häuser dann mit Gewinn zu verkaufen oder zu vermieten. Ohne sie hätte Stuttgart nie in diesem Tempo wachsen können. Das Baugewerbe hatte damit nachvollzogen, was das Handwerk vorgemacht hatte: die Ablösung der Einzelherstellung auf Bestellung durch fabrikmäßige Produktion mit anschließendem Verkauf.

Je weiter die Stadt wuchs, desto stärker wurde der Druck, eine direkte Verbindung zwischen Süd und West herzustellen. "Mit der Ausdehnung von Heslach und insbesondere nach Eröffnung des Westbahnhofs wurde der Mangel einer bequemen Fahrstraße nach dem nordwestlichen Stadtteil und damit auch nach diesem Bahnhof immer fühlbarer", heißt es im städtischen Verwaltungsbericht 1896 bis 1898.

Da die spätere Karl-Kloß-Straße noch nicht gebaut war, würde der geplante Tunnel zunächst nur für den innerörtlichen Verkehr Bedeutung haben. Dabei war sicher in erster Linie an den Lieferverkehr gedacht, in zweiter Linie an die Pendler, die in Heslach billiger wohnten und bisher per pedes aus dem Süden auf einem Feldweg durch die Weinberge im Zuge der heutigen unteren Oscar-Heiler-Staffel den Hasenbergsattel überquerten.

Im Stuttgarter Süden verlief die Entwicklung anders als im Westen. Der Einschnitt des Nesenbachtals ist viel tiefer und schmäler als im Westen, und es gab hier seit alters her Ansiedlungen wie Kaltental, Böhmisreute und Heslach. Doch Stuttgart wuchs langsam auf Heslach zu, wenn auch der morastige Talgrund des Nesenbachs bautechnische Herausforderungen bereithielt. Auch Heslach selbst gedieh. Anno 1800 werden hier "770 Seelen und 18 fremde Dienstboten" gezählt, 1900 sind es sage und schreibe 11 200 Einwohner – fünfzehn Mal so viele wie hundert Jahre zuvor.



Postkartenmotiv. um 1910

1889 verfügt der König anlässlich seines 25-jährigen Regierungsjubiläums die noble Bezeichnung "Karlsvorstadt Heslach". Vornehm aber war Heslach nie. Die Bauern und Weingärtner wurden im Lauf des 19. Jahrhunderts von Arbeitern verdrängt. Prunkfassaden wie im Westen sucht man an den gründerzeitlichen Mietshäusern in Heslach vergebens. Hier waren auch die Mieten günstiger als im Westen, hier kämpften Proletarier um ihre Existenz. Viele pendelten zu Fuß in den Westen – ab 1896 durch den Schwabtunnel.

Der Westen strotzte in dieser Zeit vor Buntpapier-, Malzextrakt- oder Wagenschmierefabriken. Das Wort "Fabrik" bedeutete im Wortsinn "Herstellungsbetrieb" in Abgrenzung zum Handwerks- oder Dienstleistungsunternehmen. Für eine Strohhutfabrik reichten zwei Zimmer im Hinterhaus. Einer Branche ging es damals natürlich besonders gut: der Bauwirtschaft. Sandsteinbrüche, vor allem aber Ziegeleien gab es am Stadtrand und in Vororten, Arbeiter und Handwerker standen offenbar reichlich zur Verfügung. Nun musste nur noch all das Material und mussten all die Menschen zu den Baustellen kommen. Der Schwabtunnel war dabei ab 1896 eine große Erleichterung.

Freilich gab es auch Betriebe, die rasch wuchsen, die es zu Weltgeltung brachten oder zumindest zu regionaler Bedeutung. Aus dem Westen gehören die Allianz-Lebensversicherung dazu, C. & E. Fein, die hier das Elektrowerkzeug erfunden haben, Georg Kiefer Luft- und Klimatechnik, Robert Bosch, die Klett-Gruppe. Und zwei Textilfabriken, die nah am Schwabtunnel lagen: Bleyle und Leibfried.

Im Süden entstehen die Trikotagenfabrik Wilhelm Benger Söhne, die Brauereien Dinkelacker und Stuttgarter Hofbräu, die Firma Kreidler, die später Klein- und Leichtkrafträder baut. Die erste deutsche Briefumschlagfabrik Eugen Lemppenau ("Elepa") siedelt sich unterhalb des Schwabtunnels an. August Nagel und Carl Drexler verlegen ihre "Fabrik photographischer Apparate", später Zeiss-Ikon, zweimal vom Westen in den Süden und zurück.

Kurz nach der Jahrhundertwende war der Talkessel in allen Richtungen zugebaut. Die Halbhöhenlagen eigneten sich nicht für Industrieansiedlungen. Betrieben, die wuchsen,



Postkartenmotiv, um 1910

blieb schon im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts kaum eine andere Wahl als der Umzug in einen Vorort oder eine Nachbargemeinde. Im Westen ragten bald mehr Kirchtürme als Fabrikschornsteine aus dem Häusermeer. Was blieb, war das Kleingewerbe. Sehr häufig waren dies hochspezialisierte Betriebe, etwa eine Harmoniumzungenfabrik (Böblinger Straße 197) oder eine xylographische Kunstanstalt (Schwabstraße 37), die Zeichnungen und Fotos in druckbare Holzstiche umsetzte. Solches Gewerbe erzeugt Anliefer-, Belieferund Kundenverkehr und damit den Wunsch nach möglichst guten Verbindungen. So gesehen, war der Bau des Schwabtunnels unvermeidlich.

Neue Kirchen, Schulen und Krankenhäuser, Theater, Kasernen und Feuerwachen entstehen. Unaufhaltsam schreitet der Fortschritt fort. 1844 erhält der Westen ein eigenes Postamt, 1872 wird die Litfaßsäule eingeführt, ab 1874 bekommen die Straßen Bürgersteige und ein unterirdisches Kanalnetz. 1882 wird eine Fernsprechanstalt eingerichtet und das, obwohl die gelbe Post noch sechsmal pro Tag ausgetragen wird.

lacksquare









Postkartenmotive, um 1910 (oben links, unten links), um 1929 (oben rechts) und 1898 (unten rechts)

1882 errichtete der Installateur Paul Reißer in Stuttgart die erste "Blockzentrale" Deutschlands, also das erste kleine Elektrizitätswerk. 1893 gab es hier immerhin 540 elektrische Hausanschlüsse. Am 6. Juni 1896 wird das Landesgewerbemuseum (heute Haus der Wirtschaft) mit einer Ausstellung für Elektrotechnik und Kunstgewerbe eingeweiht. Die Schau verzeichnet bis 5. Oktober mehr als eine Million Besucher. Begleitend finden im Juni die Haupt-

versammlung des Vereins der Deutschen Ingenieure und die Hauptversammlung der Deutschen Elektrotechnischen Gesellschaft in Stuttgart statt. Am 2. Juli dieses Jahres, drei Tage nach dem Schwabtunnel, wird das Stuttgarter Elektrizitätswerk eröffnet. Das Dampfkraftwerk in der Marienstraße versorgte auch die Straßenbahn, die ebenfalls 1896 elektrifiziert wurde. Die Beleuchtung des Schwabtunnels erfolgte von Anfang an elektrisch.

### Rekorde und keine Rekorde

Der Schwabtunnel ...

- ... war der erste städtische Straßentunnel im deutschen Reich und
- ... bei der Eröffnung mit 10,5 m der breiteste Straßentunnel Europas.
- ... ist der erste Tunnel der Welt, durch den ein Auto gefahren ist.
- ... ist der einzige Straßentunnel in Stuttgart, den auch Fußgänger und Fahrradfahrer benützen dürfen.
- ... war weltweit der erste Tunnel mit Mischverkehr, den also Straßenbahn, Pferdefuhrwerke, Autos, Fahrräder und Fußgänger gleichzeitig passieren konnten.

All dies jedenfalls bis zum Beweis des Gegenteils.

Der Schwabtunnel war jedoch ...

- ... nicht der erste innerstädtische Tunnel Europas das Salzburger Sigmundstor ist älter.
- ... nicht der erste Straßenbahntunnel Deutschlands oder gar der Welt – zwischen 1899 und 1932 verkehrte eine Straßenbahn durch einen Tunnel unter der Spree und verband auf diese Weise Stralau und Treptow, die seit 1920 beide zu Berlin gehören. Durch den Schwabtunnel fuhr erst ab 4. Dezember 1902 eine Straßenbahn.

"Beginnt an der Hasenbergsteige oberhalb des Hauses Nr. 22 und zieht sich in nordwestlicher Richtung gegen die Forststraße hin." So wird vor dem Tunnelbau der Verlauf der Schwabstraße offiziell beschrieben. Es scheint damals also eine Staffel gegeben zu haben, die um das Haus Hasenbergsteige 22 herumgeführt hat.

Oberhalb vom Haus Hasenbergsteige 20 endet heute der Treppenaufgang vom Nordwestportal des Schwabtunnels. Das ist sicher auch der Grund, weshalb das Haus an der Ecke eine Büste trägt. Wenig überraschend, zeigt sie Gustav Schwab (1792 – 1850). Der war ein echt Stuttgarter Gewächs, Professor am Eberhard-Ludwigs-Gymnasium, später Stadtpfarrer an der Leonhardskirche. Zu seinen größten Erfolgen als Schriftsteller zählen "Die schönsten Sagen des klassischen Altertums".

Die Reinsburgstraße endete 1894 "am Fuße des Hasenbergs"; 1896 war sie bis zur Schwabstraße fortgeführt. Die Schwabstraße selbst war, mit einigen Baulücken, etwa bis zum Bismarckplatz bebaut. Auf der Heslacher Seite hätte der Tunnel mitten in den Weinbergen des Gewanns Wannen geendet, hätte man nicht gleichzeitig die Schickhardtstraße gebaut, laut Adressbuch benannt "nach dem Namen des frz. Baumeisters Schickard". Was für ein Irrtum! Heinrich Schickhardt (1558 – 1635) stammte aus Herrenberg und war württembergischer Hofbaumeister. Er hat zwar einige Jahre in Montbéliard gelebt, doch das hat damals zu Württemberg gehört.

Die Schickhardtstraße war zunächst nur bis zum Schwabtunnel projektiert. Die Gebelsbergstraße begann nicht, wie heute, an der Schickhardtstraße, sondern erst an der Afternhaldenstraße. Die Wannenstraße über dem projektierten Tunnel war 1894 noch ein Weinbergweg. Die Mörikestraße existierte nur im Abschnitt zwischen Silberburg- und Hohenzollernstraße. Die Humboldtstraße war noch pures Projekt,

die ersten Häuser hier am Reinsburghügel wurden 1895 errichtet, als der Schwabtunnel bereits im Bau war.

Die Beerstraße war 1894 noch nicht einmal angedacht. Die Adlerstraße bildete die Grenze zwischen Stuttgart und Heslach. Noch heute trennt sie die Stadtteile Heslach und Karlshöhe. Das Haus Adlerstraße 29, kurz nach der Böblinger Straße, war das letzte – dann kamen Weinberge. Es ist anzunehmen, dass es einen Vorläufer der Adlerstaffel in Form einer einfachen Weinbergstaffel gab.

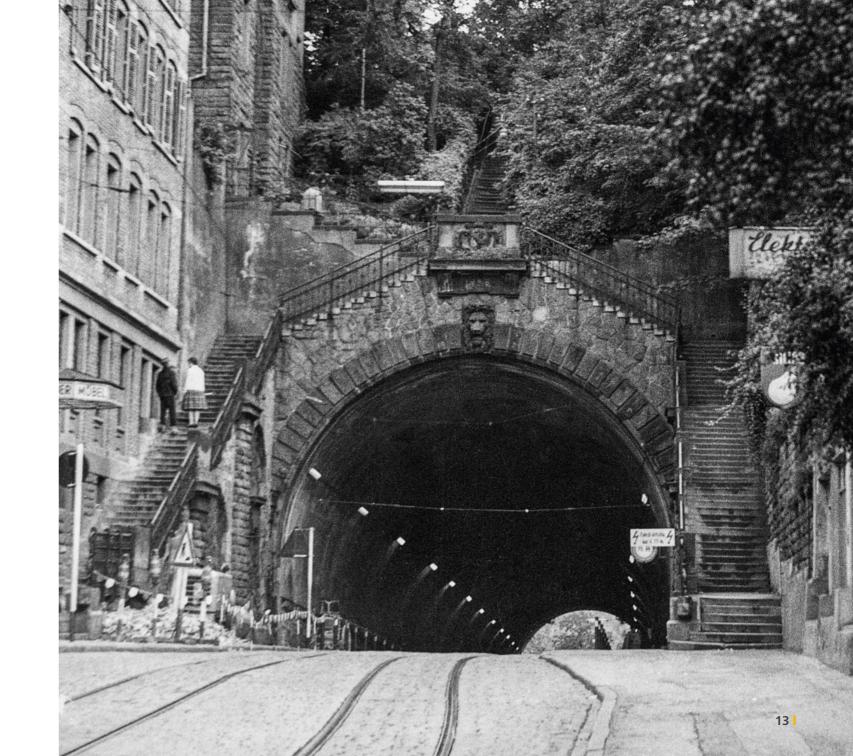
Misst man die elektronische Stadtkarte genau aus, dann merkt man schnell, dass der Schwabtunnel vom Westen aus geplant wurde. Er bildet die exakte Fortsetzung der Schwabstraße, während die Adlerstraße und -staffel leicht schräg auf den Tunnel zusteuert.

Warum hat man den Schwabtunnel genau an diese Stelle gebaut? Antworten wir mit einer Gegenfrage: Wo denn sonst? Der Sattel zwischen Hasenberg und Karlshöhe liegt bei der Kreuzung Hasenbergsteige/Wannenstraße/Hohenzollernstraße. Seine Erschließung wäre vom Westen – auch wegen der damaligen Eigentumsverhältnisse – unpraktisch und vom Süden her schwierig gewesen, außerdem hätte er wohl beim gleichen Höhenansatz keine Überdeckung geboten, die die Stabilität des Tunnels gewährleistet hätte. Sie beträgt auch am jetzigen Standort an der niedrigsten Stelle nur sechs Meter. Eine Platzierung weiter oben am Berg hätte einen deutlich längeren, also teureren Tunnel bedeutet, da die Bergnase des Hasenbergs mit zunehmender Höhe immer breiter wird. Schon in Fortsetzung der Rötestraße, also nur

eine Querstraße weiter als die Schwabstraße, hätte der Tunnel doppelt so lang sein müssen.

Übrigens ist die Bergneigung auf der Südostseite sehr viel steiler als an der Schwabstraße. Das ist einer der Gründe dafür, warum der Tunnel 3,9 Prozent Steigung aufweist. Von Heslach her hätte man den Durchbruch nicht höher ansetzen können. Hätte man die Röhre vom Südportal aus völlig eben gebaut, dann hätte das zur Folge gehabt, dass sich auf der Nordwestseite nach dem Tunnel die Reinsburgstraße wie ein Damm quer durch die niedrigere Schwabstraße geschoben hätte.

Beim Bau des Schwabtunnels stellte sich als eine der Hauptschwierigkeiten heraus, dass knapp über dem Tunnel im Zuge der Hasenbergsteige die städtischen Hauptwasserleitungen hinwegführten (Details hierzu lesen Sie im Verwaltungsbericht von 1896, Seite 21 ff., Anmerkung der Redaktion).



Die steile Bergneigung auf der Südost-Seite ist der Grund für die fast vierprozentige Steigung des Tunnels.



## Der Schwabtunnel in Stuttgart

Beitrag aus der Publikation "Denkmalstimme 01/2019"

Zwischen 1852 und 1900 hat sich die Einwohnerzahl Stuttgarts infolge der Industrialisierung mehr als verdreifacht – von 50 000 auf 176 700 Bewohner. Der Kessel drohte zu platzen, Auswege wurden gesucht. Die Idee, die damalige Karlsvorstadt, also Heslach, wegen seiner überwiegenden Arbeiterbevölkerung mit dem schon reichlich industrialisierten Westen zu verbinden, war mehr als naheliegend. Dazu aber musste man den Hasenberg, die trennende Barriere zwischen den beiden Stadtbezirken, überwinden. So kam Stadtbaurat Karl Kölle auf die Idee, das Hindernis zu untertunneln. Kölle und seine Mannschaft brauchten zwei Jahre. bis 1896 ein in vielerlei Hinsicht bemerkenswertes Bauwerk entstand, benannt nach einem der schwäbischsten aller schwäbischen Dichter, Gustav Schwab (1792 – 1850): der Schwabtunnel. Er wurde mit 125 Metern Länge wohl der erste innerstädtische Straßentunnel in Europa. Außerordentlich war auch die Breite von 10.5 Metern. Man hatte hier bereits die Durchfahrt der Straßenbahn mitkonzipiert.

### **Modernes Stadttor**

Ein beiderseitiges Stadttor, das nun das kleinteilige Heslach mit dem aufwärtsstrebenden Westen und seiner fantasiereichen, originellen Neubebauung verband. Der Schwabtunnel wirkt wie ein Panoptikum der Stuttgarter Baukunst des ausgehenden 19. Jahrhunderts, wobei die Südseite des Tunnels sich illustrativ und verlockend dem eher dörflichen Heslach zuwendet, als wolle sie von der neuen Welt des Fortschritts

überzeugen, die sich damals im Stuttgarter Westen entwickelt hatte. Architektur als Überredungskunst! Beide Tunnelausgänge werden von Treppenaufgängen flankiert. Den
Aufstieg markieren auf jeder Seite drei sandsteinerne Arkaden. Sie umrahmen jeweils ein Füllmauerwerk aus Granit,
dessen unbehauene und unregelmäßige Brocken kunstvoll
aufeinandergeschichtet sind. Dieses "Zyklopenmauerwerk"
wirkt recht archaisch und ist ähnlich schon aus dem antiken
Mykene überliefert. Granit kommt nicht nur in den Stützmauern zum Hasenberg hin vor, auch die Treppenstufen
selbst sind aus diesem Urgestein. Man kann den Hasenberg
mithilfe seiner rahmenden Tunneltreppenanlage übersteigen,
übrigens eine der markantesten im staffelreichen Stuttgart.

#### Löwen, Rösser, Handwerker und Wein

Auf halber Höhe der Treppenanlage kommt man zu beiden Seiten den mächtigen Löwenköpfen näher, die jeweils den Scheitel der Tunnelportale markieren – "Maskarons", wie die physiognomisch ausgestalteten Schlusssteine von Fenster-, Tür- oder hier Tunnelbögen in der bauhistorischen Begriffslehre heißen. Über den Tunnelbögen erscheinen narrative, in Sandstein gehauene Bildhauerarbeiten. Auf der Heslacher Seite über einem von Konsolen getragenen Architrav eine Allegorie, die Stuttgart symbolisieren soll: links eine Handwerkerfigur als Protagonist des hiesigen Gewerbefleißes, rechts eine antike Muse mit Weinrebe – Geist und Wein, bei ihr eine selbstverständliche Einheit.

Die Figur über dem Südportal verkörpert den "Arbeiter des Südens".





Figurengruppe nach Restaurierung

Weniger anspielungsreich ist die dem Westen zugewandte Seite des Portals. Über dem identisch gestalteten Löwenkopf-Maskaron schwebt ein kleiner Balkon auf einem von zwei Konsolen getragenen Architrav. An der Balkon-Außenseite, umrahmt von einer Kartusche, ein ungestümes Ross, das Stuttgarter Wappentier. Dieses "Rößle" springt übrigens auch auf der Heslacher Seite, allerdings weniger solitär. Dort ist es von den geschilderten Figuren eingerahmt, von Fleiß und Geist! Unter dem kleinen Balkon auf der Westseite in Stein, die Jahreszahl der Vollendung: "1896".

Die Bildhauereien am Tunnel, alle in Sandstein, stammen von Theodor Bausch, seinerzeit einer der führenden Stuttgarter Bildhauer, der auch an den Kolossalfiguren auf der Staatsoper und den Masken für die Fassaden des Landesgewerbeamts mitgearbeitet hat. Dazu stammen einige Grabmale auf dem Pragfriedhof von ihm. Bausch, 1849 geboren, arbeitete seit 1883 hauptsächlich in seiner Heimatstadt Stuttgart. Vordem war er unter anderem am Niederwalddenkmal bei Rüdesheim beschäftigt.



Schwabtunnel nach der Modernisierung



Der Schwabtunnel vereint seit jeher Funktionalität und Ästhetik.

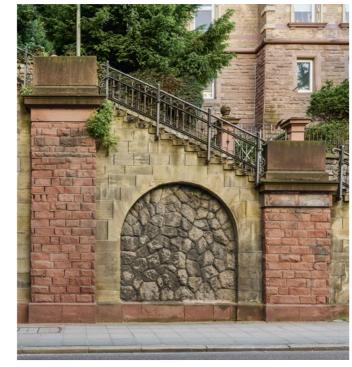
## Nutzung zu Pferd und per Bahn

Der Schwabtunnel, damals der breiteste innerstädtische Tunnel Europas, für dessen 8,5 Meter hohe Röhre eine Million Ziegelsteine verbaut worden sein sollen, war eigentlich für Pferdefuhrwerke und Passanten gedacht. Schon kurz nach der Eröffnung sollen hier 4000 Fußgänger am Tag gezählt worden sein. Und 1902 fuhr die erste Straßenbahn – eingleisig – durch den Tunnel. Später verkehrte hier bis 1972 der "Achter", zweigleisig. Der Schwabtunnel war so auch einer der ersten Straßenbahntunnel in Europa. Im Krieg bot er bis zu 2000 Bewohnern Schutz vor den Bomben. Man hatte bis unter die Decke Holztribünen aufgestellt, die Portale für den Durchgangsverkehr geschlossen und durch entsprechende Vorbauten splittersicher gemacht.

## Abgase und Tausalz gefährden die Substanz

Apropos Durchgangsverkehr: 1896 (bei der Eröffnung des Schwabtunnels, Anmerkung der Redaktion) soll das erste Auto hier durchgerattert sein. Heute sind es an die 15 000 Fahrzeuge pro Tag (Stand 2017). Und sie sind es vor allem, die den Tunnel inwendig durch Abgase und im Winter salzhaltige Wasserspritzer gefährden.

Der "Verkehrsclub Deutschland" schlug deshalb schon vor Jahren vor, den Tunnel für den allgemeinen Autoverkehr zu sperren und nur noch Busse, Taxis, Fußgänger und natürlich Radfahrer durchzulassen. Die Stadtteil-Illustrierte "Lebendiger Süden" folgerte deshalb Ende 2014: "Der Schwabtunnel war einst der erste Tunnel in der Welt, durch den ein Auto gefahren ist. Es muss nicht unbedingt auch der sein, den das letzte private Auto durchquert hat. Das ist auch Bürgermeinung."



Blendarkaden aus Sandstein mit Füllmauerwerk aus Granit

Aber nicht nur die Tunnelröhre, auch all die Tunnelzier, das äußere Mauerwerk aus weichem rotem und gelbem Sandstein, dazu die granitene Treppenanlage sind vielfach schwer geschädigt. Der Sandstein blättert und sandet. Es sind vor allem Schäden durch Regenwasser, das durch die Mauerfugen dringt. Deshalb wurde dies in jeder Hinsicht exponierte Bauwerk auch immer wieder überarbeitet, zum letzten Mal 1985/86. Nun wird das Denkmal einer Generalüberholung unterzogen, unter strengsten denkmalschützerischen Auflagen bis hin zur Erhaltung von Patina, wo immer es geht!

# Stadt. Tiefbanamt Stuttgast. Schwabstrapen-Timel. Einban sines Olisbrucho. Darstelling des Bancorgangs. bamittl. Gebingsdrück. Majostab, 1:50. Stadt. Tiefbanamt bei starkom Cebirgs drick Dib ban der Brint wie bei Frofil für with Gobingstrieb Stadt Tiefbanamt 20 Stirttgart im Marz 1894.

## Der Bau des Schwabtunnels

Der Schwabtunnel, der als "Meisterwerk der Ingenieurkunst" betitelt wurde, war bei seiner Eröffnung für eine Nutzung mit einer Straßenbahn in der Mitte und je einem Fuhrwerk neben der Straßenbahn vorgesehen. Die Bauphase jedoch stellte die Beteiligten vor zahlreiche Herausforderungen wie der Verwaltungsbericht aus dem Jahr 1896 eindrucksvoll beschreibt:

"Der Schwabstraßentunnel – der erste städtische Straßentunnel im Deutschen Reiche – hat eine Länge zwischen beiden Portalen von 125 Metern, die Länge des Voreinschnitts an der Schwabstraße beträgt 30 Meter und die des Voreinschnitts auf der Heslacher Seite 50 Meter. Hauptschwierigkeiten beim Bau waren die niedere Decklage (6 bis 20 Meter), das lockere Gebirge im Zusammenhang mit der großen – bis jetzt größten – lichten Weite von 10,5 Meter, der kolossale Wasserzudrang und die über dem Tunnel im Zug der Hasenbergsteige hinwegführenden städtischen Hauptwasserleitungen des Seewasserwerks.

Von der lichten Weite von 10,5 Metern kommen je 1,65 Meter auf die beiderseitigen Gehwege und 7,20 Meter auf die Fahrbahn. Diese Fahrbahnbreite gestattet, daß in der Mitte ein Straßenbahnwagen und rechts und links neben demselben noch ein Fuhrwerk fahren kann. Die lichte Höhe des Tunnels ist in der Mitte 6,5 Meter. Gegen die beiden Portale zu ist nach beiden Seiten eine trompetenartige Erweiterung des Tunnels zur Ausführung gebracht, um dem Innern mehr Luft

und Licht zuzuführen. Es wurde dadurch erreicht, daß der Tunnel bei Tag einer künstlichen Beleuchtung nicht bedarf. Die Höhe der Portale beträgt 8 bis 8,5 Meter, die Achse des Tunnels verläuft in geradliniger Verlängerung der Schwabstraße, die Steigung der Straße im Tunnel beträgt 4 Prozent, die Fahrbahn ist mit Holzpflaster belegt.

Der Ausbruch des Gebirgs wurde nach der englischen Tunnelbaumethode bewerkstelligt. Die Ausbruchlänge wechselte zwischen 5 und 7,5 Meter. Die Schichten über dem Tunnel waren von so lockerem Zusammenhang, daß schon durch untergeordnete Setzungen das Erdreich in Bewegung kam. Infolgedessen mußte auch das Haus Ecke Hasenbergsteige und Schwabstraße mit Backsteinpfeilern bis auf 10 Meter Tiefe unterfangen werden. Zur Ableitung des Druckwassers, das selbst nach Schluß des Gewölbes noch durch dasselbe eindrang, mußte ein Längskanal mit einigen Dauerschlitzen in der Tunnelsohle angelegt und durch verschiedene, an den nassen Teilen des Gewölbes eingestoßene Löcher flüssiger Zement eingepumpt werden. Auf diese Weise war es möglich, den Wasserandrang soweit zu bewältigen, daß der Verkehr nicht mehr dadurch belästigt wird.

Die Ausmauerung ist abweichend von der bisherigen Art statt aus Werksteinen ganz aus Backsteinen erfolgt, und zwar an den Widerlagern bis auf eine Höhe von 2 Metern unter Verkleidung mit weißglasierten und darüber mit hellgebrannten

Herstellung des Tunnels in Teilabschnitten

Verblendern. Die Portale sind aus Quadern von Buntsandstein und Cyklopenmauerwerk aus Granit hergestellt. Das Südportal (gegen Heslach) hat zur Bekrönung figürlichen Schmuck erhalten. Zu beiden Seiten des Tunnels sind hohe Staffelaufgänge ausgeführt, welche zur Verbindung der Schwabstraße mit der Hasenbergsteige bzw. der Adler- und Schickardtstraße mit der Wannenstraße dienen. Die Beleuchtung des Tunnels in den Nachtstunden geschieht durch elektrisches Licht.



Das Südportal des ältesten Straßentunnels Europas

Die Pläne für den Tunnel wurden von Stadtbaurat Kölle entworfen. Die direkte Bauleitung und Beaufsichtigung der Bauarbeiten an Ort und Stelle lag in den Händen von Stadtbauführer Wieland und den zeichnerischen Teil hatte Bauführer Wünsch zu befolgen. Die Bauarbeiten selbst, Durchbruch des Stollens, Maurer- und Steinhauer-Arbeiten waren dem Akkordanten, Werkmeister I. Mehl, zur Ausführung übertragen. Die Kosten des gesamten Tunnelbaues betrugen 288 420 Mk. Besonders bemerkenswert ist noch, daß während des ganzen schwierigen Baues kein Unfall vorkam."

## Die glanzvolle Eröffnung

Die Eröffnungsfeier am 29. Juni 1896 bildete einen würdigen Abschluß des schwierigen Baues, welcher im Ganzen nur 16 Monate in Anspruch nahm. Eine große Menschenmenge hatte sich versammelt, um das Bauwerk erstmals zu besichtigen. Der Tunnel selbst sowie die angrenzenden Gebäude und Straßen waren reich beflaggt. Als Vertreter Seiner Mäjestät des Königs erschien der Minister des Innern von Pischek mit Regierungsdirektor von Bockshammer. Nach kurzer Ansprache von seiten des obersten Bauleiters Stadtbaurat Kölle und des Oberbürgermeisters von Rümelin übergab der Staatsminister nach längerer Rede, in welcher er die wichtige Bedeutung des Bauwerks hervorhob, den Schwabstraßentunnel dem allgemeinen Verkehr und eröffnete mit den Mitgliedern der bürgerlichen Kollegien und der Bürgervereine vom Feuersee und Heslach den Festzug, welcher sich durch den Tunnel bis nach Heslach in Bewegung setzte.

Besonders gelungen war der durch die Bürgervereine vom Feuersee und Heslach arrangierte Wagenzug: Festwagen mit Festdamen und schwäbischen Bauernmädchen in ländlicher Tracht, Kinderwagen, Wagen der Landwirtschaft, der Industrie und dem Baugewerke dienend sowie ein fast endloser Zug bekränzter Equipagen und Fuhrwerke aller Art gaben dem Zuschauer ein getreutes Bild des ganzen Verkehrs, wie er sich in einer belebten städtischen Verbindungsstraße abspielt. Die schöne Feier endigte mit einem Bankett in dem festlich dekorierten Garten der Frank'schen Brauerei in Heslach und einem Festmahl für die am Tunnelbau beschäftigten Arbeiter im Saal der Stuttgarter Brauereigesellschaft.

## Die Straßenbahn im Wandel der Zeit

"Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung weitet sich das Netz der 1895 eingeführten elektrischen Straßenbahn rasch aus. Nachdem die Abmessungen des Schwabtunnels das Durchfahren einer Straßenbahn erlaubten, lag es nahe, auf dieser Verkehrsachse zwischen Süd und West eine Straßenbahnlinie zu betreiben. Am 4. Dezember 1902 nahm die SSB mit Verlängerung der Ringlinie Bopser – Olgaeck, über Charlottenplatz – Schloßplatz – Friedrichstraße – Kronenstraße – Hegelplatz – Rosenbergplatz – Schwabstraße – Böblinger-/Schreiberstraße, den Straßenbahnbetrieb durch den Schwabtunnel auf, mit jeweils einer Haltestelle am Süd- und Westportal.

1910, dem Jahr der Umstellung von Liniennamen auf Liniennummern, erhielt die Ringlinie die Ziffer 6. Bis 1929 stand der Straßenbahn im Schwabtunnel nur ein Gleis zur Verfügung. Mit der Verlegung eines zweiten Gleises konnte hier einer der letzten eingleisigen Streckenabschnitte im Innenstadtbereich beseitigt werden.

Stuttgart blieb im Zweiten Weltkrieg bis zum Jahre 1943 von Bombenangriffen verschont. Mit einsetzender Bombardierung bestand in der Stadt ein großer Bedarf an Luftschutzräumen. Unter dem bestehenden Zeitdruck konnte der Schwabtunnel durch Verschließen der beiden Tunnelöffnungen relativ schnell zum Schutzraum umfunktioniert werden. Die Straßenbahnlinie 6 musste daher ab 1. November 1943 an der Schwab-/Augustenstraße enden, das Reststück durch den Tunnel bis zur Schreiberstraße wurde stillgelegt. 1948 nahm die Linie 9 (Schreiberstraße – Hauptbahnhof – Charlottenplatz – Geroksruhe) nach fünf-



Die Linie 8 fuhr von 1954 bis 1972 durch den Schwabtunnel.

jähriger Pause am 18. Juli 1948 den Straßenbahnverkehr im Schwabtunnel wieder auf.

Den letzten Linienwechsel gab es am 3. Mai 1954 mit der Linie 8, die bis zum Vogelsang fuhr. Nach 70 Jahren endete mit dem 9. Mai 1972 die Ära der Straßenbahn im Schwabtunnel. Kurz nach Mitternacht rollten die letzten Züge durch den Tunnel, die Verkehrsaufgaben auf dem Streckenast Schreiberstraße – Ostendplatz übernahm ab dem 10. Mai 1972 die Buslinie 42. Zur Entfernung der Gleise wurde der Tunnel 1974 vier Wochen für den gesamten Verkehr gesperrt, die Buslinie 42 umgeleitet."

Auszug aus dem Bericht "100 Jahre Schwabtunnel", erschienen in der SSB-Mitarbeiterzeitung "Über Berg und Tal, Ausgabe 2/96"



# Stadt und Verkehr in Stuttgart. Eine Wechselwirkungsgeschichte

Von Prof. Dr. Reinhold Bauer, Universität Stuttgart

"Droben von dem Berge hoch schaut herab das Felsenloch"

Gustav Schwab:

Der Bau des Reissensteins, 1823

Die städteprägende Kraft des Verkehrs ist unumstritten. Es waren dabei erst die technisch-industriellen Verkehrsmittel des späten 19. Jahrhunderts, mit denen langsam die uns heute vertrauten Stadträume haben entstehen können. Stadträume nämlich, die sich durch funktionale Differenzierung, durch das räumliche Auseinanderrücken von Arbeiten und Wohnen sowie durch die Ausprägung eines Innenstadtbereichs mit Cityfunktion auszeichnen.

Das erste Verkehrsmittel, das eine massiv stadtraumverändernde Kraft entfaltete, war die elektrische Straßenbahn. Das gilt grundsätzlich für alle Städte in den sich industrialisierenden Staaten des 19. Jahrhunderts, aber für kaum eine Stadt so ausgeprägt wie für Stuttgart. Und das wiederum hat mit der Topografie zu tun, also mit einem Stadtraum, der bekanntlich bis auf einen recht schmalen Durchlass in Richtung Neckar vollständig von Hügeln umgeben ist. Zwar wurde der Talkessel selbst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunehmend besiedelt und städtisch überbaut, die den Kessel begrenzenden Hänge blieben aber fast unüberwindliche Hindernisse. Daran konnte auch das erste schie-

nengebundene Nahverkehrsmittel, also die Pferdestraßenbahn, nichts ändern, wohl aber deren elektrische Nachfolgerin.

Nach einigen vorangehenden Experimenten begann in Stuttgart die dauerhafte Elektrifizierung der Straßenbahnen im Jahr 1895. Mit der Elektrifizierung des Nahverkehrs und dem beginnenden Wachstum der Stadt in die Dritte Dimension, nämlich die Hügel hinauf, geraten wir dann auch unmittelbar in die Geschichte des "Felsenlochs" am Berge droben, also in die des Schwabtunnels hinein. Erbauern ging es ja von Beginn an auch darum, eine Straßenbahnverbindung zwischen dem prosperierenden Stuttgarter Westen und der sich nicht minder stürmisch entwickelnden Karlsvorstadt, also Heslach, zu ermöglichen.

Trotz des Tunneldurchstichs durch den Hasenberg wäre für die Pferdebahn das "Felsenloch" aber kaum erreichbar gewesen, die Elektrische hingegen bewältigte die Strecke ab 1902 ohne Probleme. Mehr noch: Sie öffnete auch die den Kessel umgebenden Hänge für den liniengebundenen Nahverkehr und sie hatte das Potenzial, die Gemeinden jenseits der Kesselkante zu erreichen, wie etwa Feuerbach, Zuffenhausen, Wangen, Hedelfingen oder auch Botnang. Kurz gesagt: Erst mit der elektrischen Straßenbahn entstand die Siedlungsstruktur, die bis heute für Stuttgart typisch ist.

Ansicht von Süden im Jahr 1903

Die Kernstadt konnte nun erstmals eine Zentrumsfunktion für ein deutlich größeres Umland erfüllen.

Aber zurück zum "Felsenloch": Als die erste Straßenbahnlinie durch den Schwabtunnel geführt wurde, deutete sich längst die nächste Verkehrsrevolution an. Es heißt ja, der Schwabtunnel sei weltweit überhaupt der erste Tunnel gewesen, durch den jemals ein Automobil gefahren sei, und das bereits im Jahr 1900. Das passt nun insofern prima zu Stuttgart: Es gibt wohl kaum eine andere Stadt, deren Identität und deren Stadtraum so sehr durch das Automobil geprägt wurde.

Die Liaison der Stadt mit dem Kraftfahrzeug begann zwar zweifellos vor dem Ersten Weltkrieg, spürbar intensiver wurde diese Beziehung aber erst in der Zwischenkriegszeit. Ende der 1920er-Jahre begann der Umbau erster städtischer Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr; hochfliegende Pläne zur Öffnung der Kernstadt für den Automobilverkehr entstanden und wurden bekanntlich im "Dritten Reich" weiter konkretisiert. Vorerst scheiterte deren Umsetzung allerdings an fehlenden Mitteln, dann machte der Zweite Weltkrieg nicht nur dem Straßenbau ein Ende. Umso vehementere Bemühungen setzten seit den 1950er-Jahren ein, um die wieder wachsende Hauptstadt eines aufstrebenden neuen Bundeslandes mit der ihr zukommenden modernen Straßeninfrastruktur zu versorgen.

Es war also das Automobil, dass nun seine stadtprägende Kraft entfaltete. Genauer gesagt wurden dem Automobil bereitwillig die Flächen freigemacht, die ein moderner Verkehr der Zukunft zu erfordern schien. Vor allem in den

1960er-Jahren schritt der autogerechte Umbau der Stadt rasch voran. Mit der sich beschleunigenden Massenmotorisierung entstanden neue Mobilitätsmuster, die sich tief in die gebaute Umgebung einschrieben. Der eigentliche Stadtraum wurde dabei zum Zentrum einer in immer stärkerem Maße zersiedelten Metropolregion. Die dezentralisierende Wirkung des Automobils ging also weit über das hinaus, was die elektrische Straßenbahn zu induzieren in der Lage gewesen wäre. Mit der "Verkehrsnot" der 1960er-Jahre geriet allerdings auch der Nahverkehr wieder stärker ins Zentrum der Planung. Ein leistungsfähiger schienengebundener Nahverkehr sollte die Straßen entlasten und zwar auch dadurch, dass er mindestens in der Kernstadt in eine zweite Ebene, also unter die Erde, verlagert wurde. Die erste Straßenbahn-Tunnelhaltestelle entstand 1966 am Charlottenplatz, in den folgenden zwei Jahrzehnten schritt dann der Bau der Stadtbahn als Nachfolgesystem der Straßenbahn rasch voran. Vielleicht waren es nicht unbedingt die neuen Tunnel, die dem alten Felsenloch am Hasenberg den Rang abliefen, aber es war doch das Stadtbahnsystem, das ihn erneut verändern sollte.

Fuhr die alte Straßenbahn nach dem Krieg zunächst sogar zweigleisig durch den Schwabtunnel, so war es damit im Zuge der Umstellung des Stuttgarter Schienennahverkehrs 1972 vorbei. Die Straßenbahn wurde durch den Omnibus ersetzt, vor allem aber waren es nun immer mehr Autos, die ihn täglich in beide Richtungen durchfuhren. So steht der Schwabtunnel also erneut paradigmatisch für die Entwicklung des Stadtverkehrs sowie für die Mobilitätsmuster der Stuttgarter Bevölkerung, womit sich der Bogen zu seiner Erbauung und ursprünglichen Nutzung schließt.

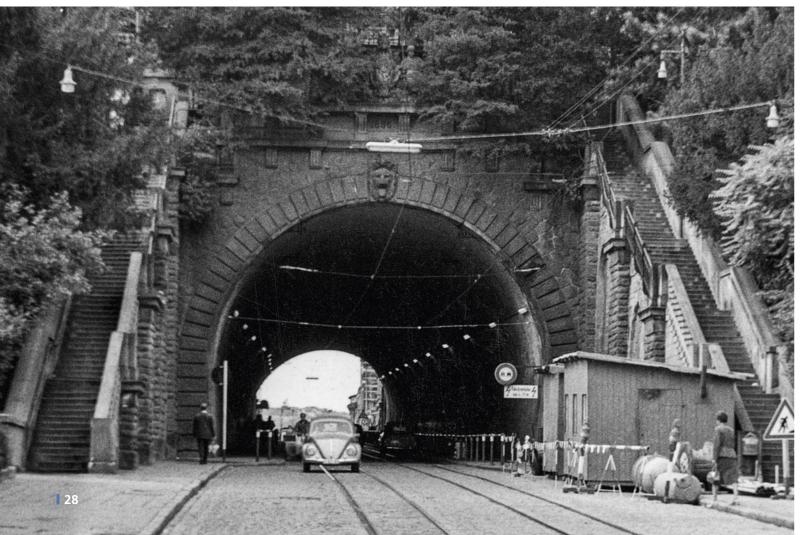
Im Mai 1972 fuhr die letzte Straßenbahn durch den Tunnel.



Der Schwabtunnel kann die Wechselwirkungen zwischen Stadtverkehr und allgemeiner Stadtentwicklung verdeutlichen; die Auseinandersetzung mit dieser Wechselwirkungsgeschichte bietet die Chance, Gegenwartserfahrungen, wie sie wirklich jede und jeder bei einer Durchquerung des Schwabtunnels zu Fuß ausgesprochen eindrucksvoll machen

kann, zu historisieren. Mobilitätsgeschichte ermöglicht so die unmittelbare Verknüpfung gegenwärtiger lebensweltlicher Kontexte mit historischen Entwicklungslinien. Nicht nur am "Felsenloch" lässt sich über lokale Bezüge und individuelles Erleben das historische "geworden sein" von Stadt begreifbar machen.

Schwabtunnel in den 1960er Jahren



## Stadtbaurat Dr.-Ing. E.h. Karl Kölle

Von Prof. Hartwig Beiche



Karl Kölle wurde am 11.5.1857 in Stuttgart geboren. Nach ersten beruflichen Arbeiten für die Wasserversorgung kam er 1887 zur Straßenbauinspektion in Stuttgart. Bereits 1890 wurde er als Nachfolger von Oberbaurat Christian Kaiser zum Stadtbaurat und Vorstand des Tief-

bauamts ernannt. Mit großem Engagement sorgte er für einen Ausbau der Infrastruktur, die mit dem schnellen Wachstum der Stadt Schritt hielt.

Besondere Schwerpunkte hierbei waren:

- Die Bereitstellung elektrischer Energie für die Versorgung Stuttgarts und die Elektrifizierung der Straßenbahn. Unter Kölles Leitung wurde in Marbach am Neckar ein Wasserkraftwerk gebaut und die Stromzuleitung nach Stuttgart von der städtischen Tiefbauverwaltung hergestellt.
- Der Ausbau des Straßennetzes, vor allem in den Hangzonen mit Aussichtsstraßen, beispielsweise am Bopser.
- Der Bau des Schwabtunnels als wichtige Verbindung von Heslach zum Stuttgarter Westen.
- Der Ausbau des Kanalnetzes mit großen Einzelprojekten, wie der Anschluss des Kanalstollens unter dem Güterbahnhof aus dem Gebiet Kriegsbergstraße und die Fertigstellung der Überwölbung des Nesenbachs zwischen Heslach und Neckartor.
- Die Organisation einer eigenständigen und zeitgemäßen Straßenreinigung sowie einer rationellen Entsorgung der Abfall- und Fäkalstoffe.

Die Aufstellung eines Stadterweiterungsplans im Jahr 1895. Durch den rasanten Zuwachs der Bevölkerung wurden dringend neue Flächen für die Wohnbebauung benötig. Da die noch unbebauten Flächen im Talkessel nicht ausreichten, zeigte der Entwicklungsplan neue Bebauungsmöglichkeiten in den Hang- und Bergzonen auf. Karl Kölle setzte sich dafür ein, nur eine lockere Bebauung dieser Zonen mit viel Grün und einer guten Durchlüftung des Talkessels vorzusehen. Seine Grundsätze gelten noch heute für den Rahmenplan der Halbhöhenlagen.

Im Jahr 1900 wechselte Karl Kölle als Vorstand zum Tiefbauamt nach Frankfurt am Main und setzte dort seine erfolgreiche Arbeit, zum Beispiel mit der Entwicklung des Frankfurter Osthafens, fort. 1909 wurde er in den Vorstand des Bauunternehmens Philipp Holzmann & Co berufen, für das er in Deutschland und im Ausland große Vorhaben realisierte.

Die Technische Hochschule Stuttgart ernannte Kölle 1917 zum Doktor-Ingenieur ehrenhalber "in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste in vielen Gebieten des Bauingenieurwesens durch Entwurf und Ausführung zahlreicher großer, als mustergültig anerkannter Bauwerke in Deutschland und Südamerika".

Karl Kölle starb am 13.1.1927 in Münster/Westfalen. Nach seinem Tod wurde im Jahr 1928 eine Hangstraße im Stuttgarter Westen nach ihm "Köllestraße" benannt.



# Tiefbauamt: Aufgaben im Wandel der Zeit

Straßen, Tunnel, Brücken, Beleuchtung, Kanalisation – die Planung, der Bau und Erhalt einer urbanen Infrastruktur gehören zu den Hauptaufgaben des städtischen Tiefbauamts. Seit 1891 stellen sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Anforderungen, die sich aus den technischen und gesellschaftspolitischen Entwicklungen ergeben haben. Zunächst galt es, in allen neuen Stadtteilen den nötigen Raum für Abwasserkanäle und Straßen zu schaffen. Dabei musste Rücksicht auf den Ausbau des Straßenbahnnetzes sowie die mit Gas betriebene Straßenbeleuchtung genommen werden. Der Anspruch, Straßenbauten an das Landschaftsbild anzupassen, galt auch für den Schwabtunnel von 1896, die Brücken über den Neckar und das Klärwerk in Mühlhausen, das 1916 noch auf fremder Gemarkung entstand.

Heute steht neben dem Neubau auch die Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und der Ingenieurbauwerke im Mittelpunkt. Die Bauwerke unterliegen einer regelmäßigen Überwachung und Zustandsprüfung, damit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende gewährleistet werden kann. So wurden auch im Schwabtunnel in den Jahren 2020 und 2021 umfangreiche Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt. In den Sommerferien 2020 erhielt der Tunnel einen neuen Fahrbahn- und Gehwegbelag. Die Spritzschutzplatten auf dem Gehweg wurden zugunsten einer größeren Gehwegbreite entfernt. Nun steht den zu Fuß Gehenden mehr Fläche zur Verfügung. Die Beleuchtung über der Fahrbahn

wurde erneuert und um die Leuchten über den Gehwegen und die optische Leiteinrichtung am Bordstein erweitert. Diese dient auch der Verbesserung der Sicherheit im Tunnel. Ergänzt wurden diese Maßnahmen durch die Restaurierung der Figurengruppe am Südportal, Reinigung des Tunnelgewölbes, Sanierung der schadhaften Fliesen und einem neuen Wandanstrich. Das trägt zu einer höheren Nutzungsqualität für die zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden bei und der Schwabtunnel erstrahlt wieder in neuem Glanz.

Das Infrastrukturvermögen im Bereich des Tiefbauamts ist das Rückgrat für die Mobilität in Stuttgart. Straßen, Tunnel und Brücken sichern eine hohe Umweltqualität sowie die ökonomischen Entwicklungschancen der Wirtschaft und dienen vor allem der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger. Gleichzeitig muss die vorhandene Infrastruktur an die nachhaltigen gesellschaftlichen Veränderungen, wie zum Beispiel der Schaffung barrierefreier Verkehrsräume, angepasst werden.

Über diese Schritte werden Bürger\*innen und Politik umfassend informiert, sei es über entsprechende Presseberichte, Informationsbroschüren oder über die stets aktualisierte Internetseite. Denn: Der Dialog mit der Stuttgarter Bevölkerung, die Auseinandersetzung mit offenen Fragen, Anregungen, Ideen oder Kritik sind die Bausteine für die Sicherung und Gestaltung von Lebensräumen mit einer gut funktionierenden Infrastruktur.

Planung, Bau und Erhaltung von Brücken (hier die Brücke über das Nesenbachtal) gehören zu den Aufgaben des Tiefbauamts.



Südportal mit darüber liegender Wannenstraße

## Tiefbauamt mit Eigenbetrieb Stadtentwässerung Stuttgart

Hohe Straße 25 70176 Stuttgart Leitung: Jürgen Mutz Telefon 0711/216-80088 E-Mail: poststelle.tiefbauamt@stuttgart.de