

Fehlerfeindlich : Anmerkungen zum Grossprojekt Stuttgart 21

Autor(en): **Pesch, Franz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **85 (1998)**

Heft 12: **Think Big**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-64282>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

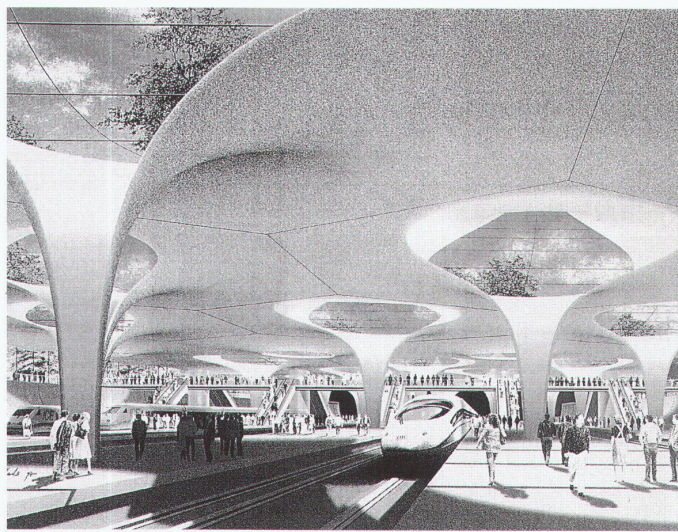
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Fehlerfeindlich

Grossprojekte zu beurteilen, ist nicht einfach. Denn sie haben unser Verhältnis zur Realität auf eigenartige Weise verändert. Von Politikern als Heilsbringer in einer destabilisierten Wirtschaft gefeiert, scheinen sie Investitionen, Arbeitsplätze und ein neues Stadtimage zu verheissen. Gelingt einer Kommune die Anwerbung, kann sie sich als Gewinnerin in einem Verteilungswettbewerb feiern, in dem es immer weniger zu verteilen gibt. Das Grossprojekt Stuttgart 21 ist vor dem Hintergrund entstanden, den Sackbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen. Das brachliegende Gleisfeld wird nun als «innere Stadtentwicklung» von der Bundesbahn vermarktet und soll Investitionen von über vier Milliarden Mark auslösen, was etwa dem Bauvolumen des neuen Potsdamer Platzes in Berlin entspricht.

Il est difficile de juger les grands projets car ils ont modifié d'une manière singulière notre rapport à la réalité. Salués par des politiciens comme salvateurs dans une économie destabilisée, ils semblent promettre des investissements, des emplois et une nouvelle image de la ville. Si une commune parvient à obtenir l'un d'entre eux, elle peut



se fêter comme gagnante dans une lutte de répartition dans laquelle il y a de moins en moins à distribuer. Le grand projet Stuttgart 21 a été conçu sur l'arrière-plan du remplacement d'une gare terminus par une gare de passage. Le corps des voies devenu friche sera commercialisé par les chemins de fer fédéraux pour «développer le centre-ville» et doit engendrer plus de quatre milliards d'investissement, ce qui égale le volume bâti de la nouvelle Potsdamer Platz à Berlin.

It is not easy to judge large-scale projects, for they change our relationship to reality in a strange way. Celebrated by politicians as redeemers of a destabilised economy, they seem to promise investments, jobs and a new urban image. A community engaged in a large-scale project can claim to be the winner in a competition of distribution in which there is less and less to distribute. The project "Stuttgart 21" was based on the intention of replacing a railway terminus with a through station. The unused railway tracks, marketed by the German Federal Railways as an "inner city development" of approximately the same building volume of the new Potsdamer Platz in Berlin, are supposed to bring in billions of marks worth of investments.

Imageträger für das neue Stuttgarter Stadtviertel: der von Ingenhoven und Frei Otto entworfene unterirdische Bahnhof. ▶ Porteu-se d'image pour le nouveau quartier de Stuttgart: la gare souterraine projetée par Ingenhoven et Frei Otto. ▶ Image bearer for the new Stuttgart downtown: the underground railway station designed by Ingenhoven and Frei Otto.

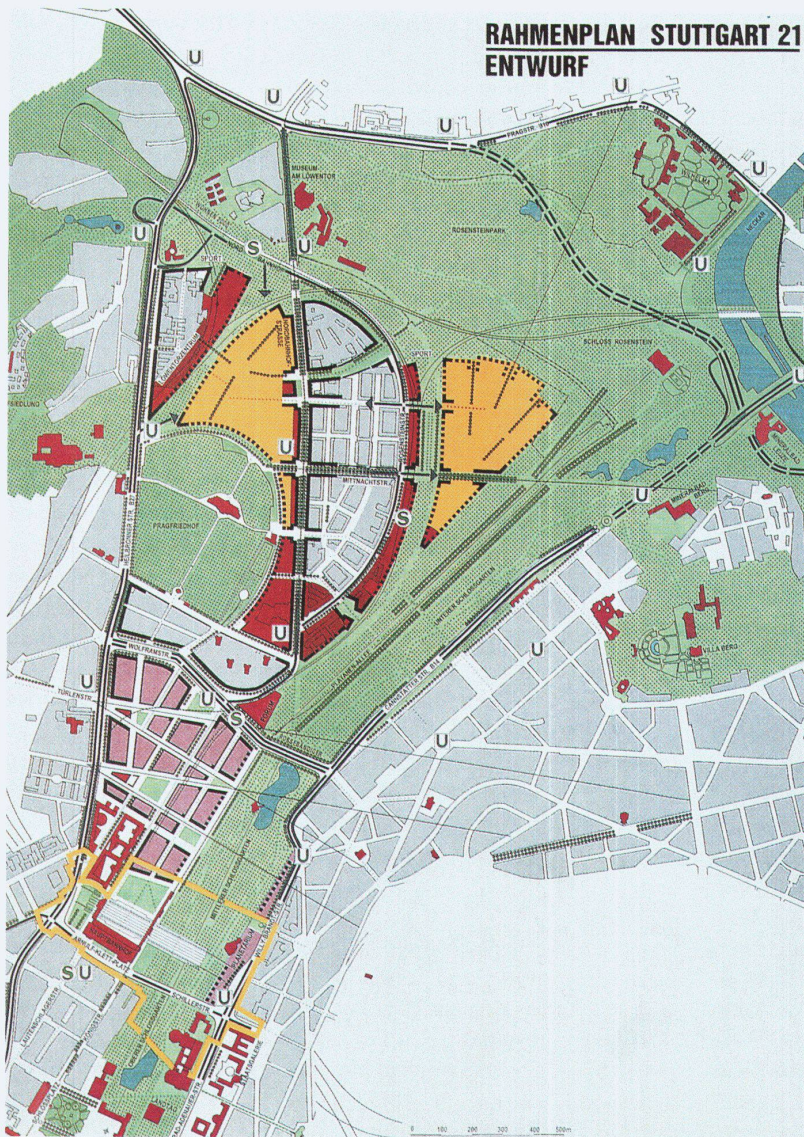
Die Beteiligung der Bürger¹

Grossprojekte nehmen sehr konkrete Formen an, ehe man viel über sie weiss. Schon auf den Werbefrafiken der ersten Vorstudien tummeln sich glückliche Konsumenten auf Boulevards, in Passagen und auf lebendigen Plätzen. Aber plötzlich verflüchtigen sich diese Bilder, weil ein als sicher geglaubter Mieter einem anderen Grossinvestment den Vorzug gegeben hat, vielleicht eine Bank ihre Kreditzusage zurückgezogen hat. Oder, was ja manchmal noch schlimmer ist: Das konfektionierte Stück Stadt wird auf eine Rumpfversion zurückgestutzt und entpuppt sich als nacktes Betongebirge, mit riesigen Werbeflächen und mehreren tausend Parkplätzen. Die europäische Stadtlandschaft ist voll von Grabstätten uneingelöster städtebaulicher Versprechen. Nicht begraben werden jedoch meistens die Hoffnungen derer, die mit solchen spektakulären Vorhaben reüssieren wollen.

Mit Grossprojekten gehen die Städte ein grosses Wagnis ein. Und das obwohl ihr Inhalt recht gewöhnlich ist: ein oder mehrere SB-Warenhäuser, viel Entertainment garniert mit Shops, schon seltener Büros und Wohnungen. Es sind nicht allein ihre Grösse und

¹ Leicht überarbeitete Fassung eines Vortrags auf dem internationalen Kolloquium «Stadt und Kommunikation im digitalen Zeitalter» in Stuttgart, Oktober 1998. Titel von der Redaktion gewählt.

² Sieverts Th., Drei kritische Anmerkungen. In: Forum Stuttgart – Zur Diskussion gestellt: Stuttgart 21 und die Zukunft der Stadt. Hrsg.: Städtebau-Institut, Universität Stuttgart. Stuttgart, 1998, S. 55

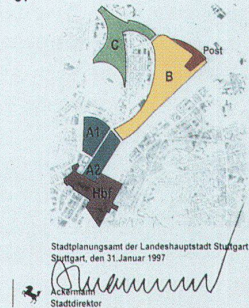


RAHMENPLAN STUTTGART 21 ENTWURF

ZEICHENERKLÄRUNG

	Schwerpunkt Wohnen
	Gemischte Nutzung
	Büro, Dienstleistung, Wohnen
	Geschlossene Raumkante
	Offene Raumkante
	Sichtbezug
	Grünfläche
	Baumreihe
	Hauptverkehrsstraße
	Hauptsammelstraße
	Sammelstraße
	Gehweg, Radweg
	Fernbahn
	S-Bahn
	Stadtbahn
	Untersuchungsbereich
	Markantes Gebäude
	Bestand

STUTTGART RAHMENPLAN STUTTGART 21 ENTWURF



Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Stuttgart
Stuttgart, den 31. Januar 1997
Stadtdirektor

Rahmenplan Stuttgart 21, Entwurf. Wird der vom Stuttgarter Gemeinderat beschlossene Rahmenplan Stand halten, wenn Investoren die Zusammenlegung der Baublocks fordern? ▷ Plan directeur de Stuttgart 21, projet. Le plan directeur adopté par le conseil municipal de Stuttgart tiendra-t-il si les investisseurs exigent le regroupement des blocs bâtis? ▷ Framework plan for "Stuttgart 21", draft. Will the framework plan passed by the Stuttgart city council be able to hold its own when investors demand the amalgamation of building blocks?

Physiognomie, von denen ihre Sprengkraft ausgeht; es sind vor allem die fehlende Transparenz der Verfahren und die begrenzte wirtschaftliche Beherrschbarkeit.

Ein fest gefügtes Konzept mit Verkaufsflächen, Zuordnungen und Branchenmix zwingt zum Alles oder Nichts. Es verhindert eine Anpassung an sich ändernde Rahmenbedingungen in Stadt und Region und erlaubt der Stadt nicht, sich in gewohnten Zeitintervallen weiterzuentwickeln.

Die Bedeutung der versprochenen Investitionen macht die politischen Vertretungen erpressbar. Wer möchte heute schon verantworten, dass ein solches Jahrhundertprojekt an seinen «kleinlichen» städtebaulichen Forderungen scheitert.

Wenn ein solches Vorhaben schliesslich alle Hürden genommen hat, stellt sich schnell heraus, dass es keinen Umkehrpunkt mehr gibt. Selbst dann nicht, wenn sich die Rahmenbedingungen grundsätzlich geändert haben. Denn Grossprojekte sind nicht «fehlerfreundlich» genug, um sich in die Stadt einzufügen, wie es Thomas Sieverts formuliert hat.² Diese Tatsache muss man nüchtern zur Kenntnis nehmen, wenn man sich auf solch ein Unternehmen einlässt.

Stuttgart 21 ist ein exemplarischer Fall; mit allen Eigenschaften, die ich skizziert habe. Der zurückliegende Planungsprozess dokumentiert zugleich den ambitionierten Versuch, die Risiken zu beherrschen und das renditeorientierte «Bahnprojekt» in eine hochwertige «Innere Stadtentwicklung» einzubetten. Eine Planung, die auf 100 Hektar Fläche Raum für 24 000 Arbeitsplätze und 11 000 Wohnungen schaffen will und 4,5 Milliarden Mark teuer ist, wird sich – so viel steht fest – mit rauher See auseinander setzen müssen.

Ich möchte mich einer Bewertung mit drei Fragen nähern, die Einschränkung und Präzisierung des Themas zugleich sind:

- Unter welchen Bedingungen wird das Projekt entwickelt?
- Welchen Anteil hat die Öffentlichkeit daran genommen?
- Hat Stuttgart 21 eine Chance, sich als neuer Stadtteil mit den Attributen europäischer Stadtkultur zu behaupten?

Erstens: Zur Lage der Stadtgesellschaft

Es wird kaum noch bestritten, dass die Stadt als Ort politischer Öffentlichkeit in den weltumspannenden telematischen Netzen und supranationalen Organisationen an Bedeutung verliert. Lässt sich

unter diesen Bedingungen die Stadtgesellschaft am Ende dieses Jahrtausends noch auffinden und begreifen? Oder ist sie zu einer losen Addition von Bürgern unterschiedlichster Orientierung, sozialer Lage und Verhaltenskodizes degeneriert, wie es der niederländische Sozialgeograf Van Engelsdorp Gastelaars formuliert hat? Wenn es so ist, stellt sich zwangsläufig die Frage,

– ob sich Planer und Politiker überhaupt noch Bürgergruppen gegenübersehen, die ein – und wenn auch noch so verschwommenes – Interesse an der Stadt haben,³

– ob die verbreitete Vorstellung von Stadt als Ort der Handlung und Entscheidung überhaupt noch der gesellschaftlichen Realität entspricht.

Bisher hat sich die europäische Stadt mit grosser Anstrengung gegen eine Entsolidarisierung und Enträumlichung gestemmt. Das Korrektiv staatlicher Subventionen – über das zum Beispiel amerikanische Städte nicht verfügen – wurde in der neoliberalen Politik der letzten Jahre immer schwächer, während sich parallel die Fragmentarisierung der Stadt nach amerikanischem Muster fortgesetzt hat.

In Deutschland war lange Zeit durch das Dreiklassenwahlrecht die Dominanz der Immobilienbesitzer auf der politischen Ebene garantiert. Daran geknüpft war der Status des Stadtbürgers. Da das Kapital für die meisten grossen Bauprojekte heute von ausserhalb einfliesst – Berlin dokumentiert eine neue Stufe dieser Entwicklung –, treten die Stadtbürger nicht mehr als Akteure in Erscheinung, hat die Verantwortung für lokales Eigentum als Bestimmung politischen Handelns ihre Gültigkeit verloren. Das internationale Kapital macht das Immobilieneigentum vielmehr zum Verwertungsgegenstand globaler Finanzstrategien, deren Ziel primär auf Kapitalakkumulation ausgerichtet ist. Die Verantwortung der Entwickler und Geldgeber ist aufgelöst in Holdings und Kapitalgesellschaften mit undurchschaubarer Zuständigkeit.

Dieser Fremdbestimmung lokaler Bautätigkeit leistet die Kommunalpolitik Vorschub, indem sie ursprünglich «hochzeitliche» Aufgaben an Private delegiert – das Festspielhaus Baden-Baden, das Olympiagelände in Berlin oder die Köln-Arena sind hier Beispiele. In der Praxis führt die auf Projekt- und Immobilienentwicklung reduzierte Public Private Partnership nicht selten zu Ernüchterung und Enttäuschung, «weil verkannt wird, dass zum Wesen von Stadtplanung und Development unterschiedliche, teilweise differierende Aufgaben- und Interessensphären mit unterschiedlichen Denkmustern gehören».⁴

Globalisierung

Manuel Castells hat darauf hingewiesen, worin die Logik der mächtigen, globalen Organisationen besteht. Nämlich in der Vermeidung der über lange Zeit hinweg eingeführten Mechanismen der sozialen, wirtschaftlichen und politischen Kontrolle an den Orten, an denen sie ihr Geld verdienen.⁵

Hat die Stadt mit ihrer lokalen Öffentlichkeit, ihrem Parlament, ihrer Regierung überhaupt noch die Chance, massgeblich Einfluss zu nehmen, als Akteurin aufzutreten oder wenigstens Sand ins Getriebe des globalen Spiels zu streuen? Viele Kritiker sind der Meinung,

dass die Rollen bereits anders besetzt sind und die Stadt als Ort sinnlicher Erfahrung und politischer Entscheidung immer mehr auf die konsumptive Ebene zurückgedrängt wird. Peter Saunders folgert daraus, dass die Stadt unter den Bedingungen fortgeschrittener Kapitalkonzentration nicht mehr sehr bedeutend für die Geschichte der modernen Gesellschaft ist. Jakob Maurer ist sich sicher, dass diese Entwicklung die «Städte als Ursprung und Kristallisationspunkt unserer Demokratien am härtesten treffen wird».⁶

Örtliche Kultur

Der Markt regiert. Den Konsumenten werden weltweit die gleichen Produkte vorgesetzt. Vertraute Bilder sollen angenehme Erinnerungen wachrufen, damit der Geldbeutel locker sitzt. Was der amerikanische Designer Peter Thompson seinerzeit in Boston bei der Entwicklung des Quincey Market versucht hat – die Montage positiver Stadtbilder für ein Entertainment- und Einkaufszentrum –, ist heute die Regel. Venedig in der Mall von Atlanta oder Amsterdam im japanischen Vergnügungspark, wie kürzlich in der «Bauwelt»⁷ dokumentiert. Was unterscheidet die Mall in Helsinki von der im Saale-Park in Halle? Wenig. Gemeinsam sind ihnen nicht nur die Inszenierungen, sondern auch das Bestreben, den Konsum zu kontrollieren. Alle Malls sind private Räume mit Hausrecht, aus denen nicht konsumfähige Menschen ausgegrenzt werden können, wo die Papierkörbe stündlich geleert werden und man keine Sorge haben muss, in ausgespuckten Kaugummi zu treten. Einen Beitrag zur Stadt mit ihrer urbanen Textur und ihren öffentlichen Räumen, die – wie Hans-Paul Bahrdt einmal gesagt hat – allen und niemandem zugleich gehören, können und wollen diese Investments nicht leisten.

Damit aus der Stadt ein tragfähiges Zukunftsmodell werden kann, muss sie als Wohn- und Wahrnehmungsort der Menschen, als Bühne des privaten und gesellschaftlichen Lebens, als Ort, an dem auch die Andersartigkeit Platz hat, an dem sich ein Austausch von Wissen, von divergierenden Lebensformen und Einstellungen vollziehen kann, gestärkt werden. Nur in einem von Solidarität, Aneignung und Emanzipation geprägten Umfeld kann die Stadt als produktiver Nährboden innovativer Konzepte in Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur bestehen.

Grossprojekte, mögen sie auftreten als Mall, Entertainment-Center oder Themenpark – um nur drei Spielarten zu nennen –, sind Fertigprodukte, Stadtpartikel aus der Retorte. So jedenfalls werden sie uns angepriesen. Was der Öffentlichkeit meist verborgen bleibt: Die glatt gestylten Werbefrafiken dienen nicht nur dazu, die lokale Öffentlichkeit zu betören und politische Mehrheiten einzuwerben. Sie werden auch gebraucht, um Kapital und Mieter für die Objekte zu gewinnen. Insider wissen, dass die meisten der bei Sekt und kaltem Buffet gefeierten Vereinbarungen nur Optionsverträge sind und Ausstiegsklauseln beinhalten. Viele dieser Projekte durchlaufen während ihrer Geschichte einen Prozess, in dem den Kommunen immer grössere Zugeständnisse abgetrotzt werden – noch mehr Parkplätze, noch grausigere Architektur, noch mehr Ramsch in den Auslagen oder gar keine Schaufenster zum öffentlichen Raum. Von der Öffentlichkeit nach der Anfangseuphorie mit umso grösserer

3 Fassbinder H., Stadtforum Berlin – Einübung in kooperative Planung. Hamburg 1997, S. 21

4 Wachten K., Über das Verhältnis von Stadtplanung und Development. In: Pesch F., Roters W. (Hrsg.):

Die Stadt der Zukunft, Herdecke, Düsseldorf 1997, S. 79

5 Castells M., zit. nach Maurer J., Hat die europäische Stadt eine Chance? In: Forum Stuttgart a.a.O. S. 25

6 Maurer J., ebd.

7 Die Welt als Kopie. Bauwelt (1998), Heft 35

Frustration begleitet, wird das Projekt von der Politik zähneknirschend mitgetragen, weil man sich die Blösse eines Scheiterns nicht mehr geben kann. Die nächsten Wahlen stehen ja vor der Tür.

Konkurrenz der Städte und Regionen

Städte messen den Erfolg ihrer Politik immer noch an der Ansiedlung neuer Arbeitsplätze. In einer Gesellschaft, die noch lange an den Folgen der De-Industrialisierung tragen wird, ist dies mehr als bedenklich. Denn die alleinige Wertschätzung dieses Indikators verschärft die Konkurrenz zwischen Städten und Regionen. Investoren, die mit grossen Projekten winken, sind aufgrund gewaltig gewachsener Einzugsbereiche nicht mehr auf einen bestimmten Standort angewiesen. Sie haben Wahlmöglichkeiten und spielen diese in den Verhandlungen mit den Kommunen aus. Wird der schwer verdauliche Brocken einer Neuansiedlung abgelehnt, wenden sie sich an die Nachbarstadt. An Grundstücken besteht kein Mangel.

Zweitens: Stuttgart 21

Die städtebaulichen Grossprojekte von London bis Lille, von Oberhausen bis Chemnitz – und natürlich auch Stuttgart 21 – weisen über ihre lokale Bedeutung hinaus auf einen grundsätzlichen Wandel in der Stadtentwicklung hin; sie zeigen, dass

- Richtungsentscheidungen mehr und mehr auf der suprakommunalen Ebene getroffen werden,
- Bauherren sich als schwer durchschaubares Geflecht von Developern, Holdings und stillen Teilhabern präsentieren, die auch nicht mehr persönlich für ihre Projekte haften,
- die Öffentlichkeit auf die Zuschauerränge verwiesen ist und ihre Ohnmacht nicht selten in eine rigorose Verweigerung jedweder Veränderung wendet.

Stuttgart 21 ist keine Erfindung der Stadt Stuttgart. Das Projekt ist Teil eines gigantischen Immobiliengeschäfts der Deutschen Bahn AG zur Finanzierung ihrer Altschulden und Zukunftsaufgaben. Ob diese Rechnung aufgeht, wird sich zeigen. Fest steht allerdings, dass die Bahn über die interessantesten Flächen für die Stadtentwicklung verfügt – optimale Erreichbarkeit eingeschlossen. Ein Grossteil dieser Filetgrundstücke ist dem Ausbau des Europäischen Schnellverkehrsnetzes zu verdanken. Um den ICE möglichst zügig durch die Stadt zu führen, sollen um die Jahrhundertwende entstandene Kopfbahnhöfe in tiefer gelegte Durchgangsstationen verwan-

delt werden. Fahrgleise, Gleisharfen und Betriebsflächen werden mit-hin frei für die Stadtentwicklung. In 25 Städten der Bundesrepublik addieren sich diese Flächen zur stattlichen Grössenordnung von mehr als 2000 Hektar. Die Nutzung dieser Flächen eröffnet in vielen Grossstädten verlockende Perspektiven. Pläne liegen u.a. für Berlin, Frankfurt, München und Dortmund vor.

In Stuttgart wurden mehrere Trassen- und Betriebsvarianten untersucht. Die Entscheidung fiel schliesslich auf die Maximal-lösung, die einen unterirdischen Durchgangsbahnhof mit direktem Anschluss an den Stuttgarter Flughafen und eine autobahnparallele ICE-Trasse Richtung Ulm vorsieht. Auf diese Variante hat man sich bereits sehr früh im Verfahren vertraglich festgelegt. Alternativen, die von Projektgegnern in die Debatte gebracht wurden, haben diese Entscheidung nicht beeinflusst. Von den Kritikern angezweifelt wurden insbesondere die Beschränkung auf 8 Gleise und die unzureichende Berücksichtigung des Regionalverkehrs. Obwohl die Deutsche Bahn AG in eigener Regie Pläne für den neuen Bahnhof und den Stadtteil in Auftrag gegeben hatte, entschied die Stadt, in zwei Gutachter-Wettbewerben städtebauliche Alternativen erarbeiten zu lassen. Im Oktober 1996 kürte eine international besetzte Jury den Beitrag des Büros Trojan, Trojan und Neu, der seither Grundlage aller weiteren Schritte ist. Wichtige Merkmale des Entwurfs sind:

- die Weiterentwicklung der Stuttgarter Blockstruktur,
- eine aufgelöste Stadtkante zum Mittleren Schlossgarten und
- die Erweiterung von Schlossgarten und Rosenstein-Park um rund 20 Hektar.

Der anschliessende Realisierungswettbewerb für den neuen Bahnhof sah das Büro Ingenhofen als Sieger mit einer Lösung, die den Bahnhof als das zeigt, was er tatsächlich sein wird: eine unterirdische Station. Inzwischen ist das Raumordnungsverfahren im Gange. Ein Rahmenplan schreibt die städtebaulichen Essentials des Projekts fest. Für den ersten Bauabschnitt wird zurzeit Baurecht geschaffen.

Pläne und Gutachten füllen Bände. Demgegenüber ist von der Stadt und der Bahn die öffentliche Diskussion nur sehr zögerlich aufgenommen worden. Ein Jahrhundertprojekt ohne Debatte darüber, wie sich die Stuttgarter die Stadt vorstellen, in der sie zukünftig leben wollen, wirkt schon etwas gespenstisch. Thomas Sieverts hat den Finger in die Wunde gelegt, als er die aus dem Wettbewerb



Der Inhalt ist immer der gleiche – die Verpackung ändert sich: geplantes Einkaufszentrum über dem Dortmunder Hauptbahnhof und Mall im dänischen Hillerød. ▶ Le contenu est toujours le même – seul l'emballage change: centre commercial projeté au-dessus de la gare centrale de Dortmund et mall à Hillerød au Danemark. ▶ The contents remain the same, the packaging changes: the planned shopping centre over the Dortmund railway station and the mall in the Danish Hillerød.

Fotos: Franz Pesch



hervorgegangenen Projekte als «eigentümlich konventionell» und eine Fortsetzung der Stadt des 19. Jahrhunderts bezeichnete.⁸ In der Tat stellt sich die Frage, ob die geplanten Strukturen der Stadt des 21. Jahrhunderts gerecht werden, die hoch vernetzt sein wird und nur noch als Stadtregion begriffen werden kann. Dieser Frage hat man sich ebenso wenig gestellt wie der nach dem Bedarf an Wohn- und Büroflächen.

So ist der im Rahmenplan inzwischen fixierte Stadtgrundriss unter den gegebenen Bedingungen vielleicht noch der beste Weg aus diesem Dilemma; zumal wir wissen, welche Leistungsfähigkeit und Flexibilität das seit Urzeiten bewährte Gitternetz auszeichnen. Bei der Diskussion des ersten Bausteins – einer Mall mit zigtausend Quadratmetern Einzelhandelsfläche – zeigt sich bereits, wie schwierig es ist, dieses klassische städtebauliche Konzept zu verteidigen. Den Projektentwicklern aus Düsseldorf ist viel wichtiger, ihre Kunden ohne jede Ablenkung durch die Einkaufswelt zu führen, als sie in die öffentlichen Räume der Umgebung zu entlassen. Folgerichtig werden kurzerhand drei Baublöcke zu einem Komplex zusammengefasst.

So wenig, wie man sich in der Anfangsphase den Kopf über die Themen zukünftiger Stadtentwicklung zerbrach, so wenig dachte man an die Mitwirkung der Bevölkerung. Im Rahmenplan liest sich das so: «Das Projekt Stuttgart 21 ist das Ergebnis einer mehrjährigen Diskussion, die Landesregierung, Landeshauptstadt und die Deutsche Bahn AG zusammen mit Fachleuten geführt haben.» So war es wirklich.

An die Bürger trat man erst mit den Ergebnissen der städtebaulichen Machbarkeitsstudien heran – etwa zeitgleich mit dem Abschluss der Rahmenvereinbarung, in der die Konturen des Projekts festgelegt wurden. Jeder, der zu dieser Zeit eine Veranstaltung zu den Chancen und Risiken dieser Pläne durchführte, bekam Enttäuschung und Verärgerung zu spüren. Die kritische Öffentlichkeit musste sich andere Ventile suchen – Veranstaltungen der Architektenkammer, der Verbände und der Universität. Ein grosses Unglück war, dass man die Umweltverbände, deren Credo einer ressourceneffizienten Stadtentwicklung immer wichtiger wird, nicht einbeziehen konnte und sich über eine längere Zeit in Gutachten und Gegengutachten verschlissen hat.

Als die Stadt schliesslich 1997 mit zwei Veranstaltungsreihen in die Offensive ging, tat sie das mit wechselndem Erfolg:

– In sechs öffentlichen Diskussionsrunden unter dem Titel «Forum Stuttgart», die vom Städtebau-Institut der Universität Stuttgart organisiert wurden, liess sich die Stadt von internationalen Experten den Spiegel vorhalten. Die Veranstaltungen waren lebhaft und konfliktgeladen, hatten aber auf die politische Debatte des Projekts nur einen begrenzten Einfluss. Es gab allerdings Rückenwind für die Idee einer Internationalen Bauausstellung, in der Stuttgart – 75 Jahre nach der Weissenhofsiedlung – Position beziehen will zum Thema Stadt.⁹

– Im Frühjahr 1997 leitete die Stadt auf der Basis des Rahmenplan-Entwurfs die Offene Bürgerbeteiligung ein – mit grossen Plenumsveranstaltungen im Rathaus und Arbeitskreisen zu einzelnen Themenschwerpunkten. Insgesamt haben 400 Bürger an den Gesprächen teilgenommen.¹⁰ Parallel dazu wurde in den direkt betroffenen und benachbarten Stadtteilen die Quartiersbeteiligung durchgeführt. Auf dem Papier entwickelte sich ein Beteiligungskonzept, wie man es sich wünschen würde. Die vielfältigen Aktivitäten wurden jedoch das Stigma nicht los, dass die Richtungsentscheidungen des Projekts bereits getroffen waren. Die Tatsache, dass mithin viele Forderungen und Ideen ins Leere laufen mussten, erzeugte unter vielen Beteiligten mehr Verärgerung als die Sache selbst.

Drittens: Ein neues Stadtquartier

Wohl kaum jemand, der in Stuttgart Verantwortung trägt, bestreitet heute, dass bei der Vermittlung der Planung Fehler gemacht worden sind. Nach meiner Auffassung liegt der Kern des Problems tiefer. Das Bauland auf dem ehemaligen Bahngelände ist sehr teuer, weil die Tieferlegung der Bahnleise und die Bebauung der neu geschaffenen Oberfläche untrennbar miteinander verbunden sind. Diese Vorbelastung drückt sich in den Grundstückspreisen aus und wird massgeblich bestimmen, was sich in dem neuen Stadtquartier zukünftig abspielen kann. Spätestens seit den Diskussionen um die Revitalisierung des Bosch-Areals wissen die Stuttgarter Nutzungsmischung und Vielfalt zu erzeugen, wenn hohe Verkaufs- und Bodenpreise über die Miete zu refinanzieren sind. Unter diesen Bedingungen wird es sehr schwer werden, jene belebte Schicht am öffentlichen Raum zu verwirklichen, die nach Richard Sennett die materielle Grundlage urbanen Lebens ist. Wer sich neue städtebauliche Ideen, neue Nutzungs- und Stadtbilder wünscht oder vielleicht sogar Experimente, muss erst ökonomischen Freiraum schaffen – und das wird auf den ehemaligen Bahnflächen schwieriger sein, als man sich vorstellen kann.

Wenn Stuttgart an der Idee eines vielfältigen Stadtteils mit einer Mischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und attraktiven öffentlichen Räumen festhält, braucht die Stadt neue Ideen, innovative Verfahrenskonzepte und – vor allem – politischen Rückhalt. Dies setzt eine engagierte Öffentlichkeit voraus, die sich artikuliert. Wie ist das zu erreichen?

Ich will zwei Forderungen aufstellen, die – bei näherer Betrachtung – sehr viel miteinander zu tun haben: Kooperative Planung und Städtebauliche Qualitätssicherung.

Kooperative Planung

Man muss vielleicht nicht so weit gehen wie Helga Fassbinder, die Stadtplanung «als heilsames Gift in der Stadtpolitik» bezeichnet hat und damit wohl eine homöopathische Dosis für die lokale Demokratie versteht.¹¹ Fest steht jedoch, dass Planungsprojekte insgesamt – und erst recht Grossprojekte – zu Aufregung, Streit und Konflikten führen, an denen sich eine Debatte über die Zukunft der Stadt festmachen lässt. Helga Fassbinder vertritt die These, dass transpa-



Die Alternative zu Malls und monofunktionalen Bürovierteln wären gemischte und vernetzte Strukturen – zum Beispiel: neue Galerie im Pariser Passagierviertel, Wohnen am Park in Paris-Bercy und Nutzungsmischung im Hafengebiet von Helsinki. ▶ Des structures mêlées et interconnectées pourraient constituer une alternative aux malls et aux quartiers administratifs monofonctionnels, exemples: nouvelle galerie dans le quartier des passages à Paris, habitat dans le parc de Paris-Bercy et mélange de fonctions dans la zone portuaire de Helsinki. ▶ The alternatives to malls and monofunctional office districts are mixed and networked structures – for example a new gallery in the Paris passage quarter, housing on the park in Paris-Bercy, and a mixed-use development in the Helsinki harbour district.

rente und offene Planungsverfahren mit einem konkreten Planungsanlass in der modernen Stadtgesellschaft mit der für sie charakteristischen Vereinzelung, Segmentierung und sozialen Ausgrenzung «eine sozialpolitische und sozialkulturelle Perspektive bieten», die Perspektive eines toleranten Miteinanders.¹² Geschäftsgrundlage für diese Zusammenarbeit könnte das allen gemeinsame Interesse an der Stadt sein, als solidarischer Lebensraum, mit öffentlichen Räumen, die Emanzipation und Teilhabe ermöglichen, und einer Politik, die sich der Fortentwicklung europäischer Stadtkultur verschreibt.

Stuttgart müsste hier nicht einmal Pionierarbeit leisten. Denn für Kooperative Planung gibt es eine beachtliche Tradition: zum Beispiel in den Niederlanden, in Berlin, Frankfurt und Hannover. Wenn man Mitwirkung anstelle kategorischer Verweigerung will, muss man Teilhabe anbieten – Gestaltungsspielräume, wie es sie bei der offenen Bürgerbeteiligung gar nicht mehr geben konnte.

Nicht weniger wichtig ist Transparenz. Nur wenn man die Handlungsvoraussetzungen auf den Tisch legt, wird man die Möglichkeiten richtig einschätzen lernen. Es nützt niemandem, wenn sich die Stadtplanung auf das Niveau der Marketingexperten begibt und mit Scheindebatten davon ablenkt, wie sehr die Eigentumsverhältnisse und der Bodenpreis den kommunalpolitischen Handlungsspielraum beeinflussen. Nur wenn man sich nüchtern den Worst Case vor Augen führt, wird man in der Lage sein, politische Mehrheiten zu mobilisieren, um Eigentümer, Investoren und Developer an die Qualitätsziele der Stadt zu binden.

Städtebauliche Qualitätssicherung

Die Abhängigkeit der baulichen Entwicklung von der unterirdischen Infrastruktur erzeugt bei Stuttgart 21 Zwänge, die eine Revision oder Umsteuerung des Projekts erschweren, wahrscheinlich sogar unmöglich machen. Langfristige Stadtentwicklungen müssen auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren können. Da wesentliche Abschnitte der Planung erst zwischen 2008 und 2013 anste-

hen, wird es sehr schwierig sein, die notwendige «Konstanz» psychologisch und politisch aufrechtzuerhalten.¹³ Die unsichere Perspektive des neuen Stadtteils verlangt also nach einer Strategie zur langfristigen Qualitätssicherung. Diese ist umso leichter zu organisieren, je mehr in einer breiten öffentlichen Debatte klargestellt wird, was die Stuttgarter von ihrem neuen Stadtquartier erwarten. Je stärker das Zukunftsbild im Bewusstsein der Bevölkerung verankert ist, desto leichter wird es fallen, einen langen Atem zu entwickeln und in schwierigen Phasen durchzuhalten. Die Planung kann einen Beitrag leisten, wenn sie Strukturen anbietet, die sich entwickeln können. Nutzungsänderung, Nachverdichtung und Formveränderung müssen möglich sein, soweit sie den vorher festgelegten Qualitätsstandard nicht verlassen. In Wien verpflichtet man neuerdings Bauträger darauf, bei der Realisierung von Geschäftslokalen einen «Leerstand auf Zeit» einzukalkulieren, um der Nutzungsvielfalt eine Chance zu geben¹⁴. Nicht weniger wichtig als die städtebaulichen Vorgaben sind Auswahl und Mischung der Investoren. In der Regel haben die Entwickler klare Vorstellungen von ihrem Objekt, standortunabhängig und renditeorientiert. Es ist sorgfältig zu prüfen, ob sich der geplante Baustein einfügt oder nur als Insel gedacht ist.

Die Absicht der Stadt Stuttgart, auf der Fläche zwischen Prag-Friedhof und Rosenstein-Park eine Internationale Bauausstellung ins Leben zu rufen, könnte dazu genutzt werden, die Qualitätsansprüche für alle Bauvorhaben nach oben zu korrigieren. Es wäre vieles verloren, wenn die Bauausstellung als Feigenblatt für drittklassiges Investment missbraucht würde.

Ein Satz zum Schluss: Als die Stadt während der Bearbeitung des Vorprojekts 1995 zu Stellungnahmen aufforderte, hat sich das Städtebau-Institut der Universität Stuttgart auf *einen* Vorschlag beschränkt: den dialogorientierten Planungsprozess. Heute, drei Jahre später, ist diese Forderung – wie man in der Finanzwirtschaft sagen würde – immer noch offen.

F. P.

8 Sieverts Th., ebd.

9 Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.): Die Stadt – Aufbruch in das nächste Jahrtausend. Urbane Antworten auf globale Fragen: Internationale Bauausstellung 2002–2007 auf dem Gelände von

Stuttgart 21. Amtsblatt-Sonderdruck. Stuttgart 1998

10 Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.): Offene Bürgerbeteiligung im Nordbahnhofsviertel. Stuttgart 1998

11 Fassbinder H., a.a.O., S. 26

12 Fassbinder H., a.a.O., S. 27

13 Maurer J., ebd.

14 Wachten K., Qualitätssicherung im Städtebau. In: Stuttgart 21 a.a.O., S. 49