

Vierteljahrszeitschrift  
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,  
Denkmalpflege und Stadtentwicklung



Forum Stadt



38. Jahrgang  
3|2011

## »Stuttgart 21« – Reflexionen

Tilman Harlander/  
Hans Schultheiß (Hrsg.)



BAG-Verlag



## Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben vom »Forum Stadt – Netzwerk historische Städte« e.V.  
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, Friedrich Mielke,  
Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

### **Redaktionskollegium:**

*Hans Schultheiß* (Chefredakteur) –

*Dr. Nina Ehresmann* (Besprechungen)

*Prof. Dr. Harald Bodenschatz*, TU Berlin,  
Institut für Soziologie

*Prof. Dr. Dietrich Denecke*, Universität Göttingen,  
Geographisches Institut

*Prof. Dr. Andreas Gestrich*, London,  
Deutsches Historisches Institut

*Prof. Theresia Gürtler Berger*, Zürich

*Prof. Dr. Tilman Harlander*, Universität Stuttgart,  
Institut Wohnen und Entwerfen

*Prof. Dr. Johann Jessen*, Universität Stuttgart,  
Städtebau-Institut

*Dr. Robert Kaltenbrunner*, Bonn und Berlin,  
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumfor-  
schung

*Prof. Dr. Ursula von Petz*, Universität Dortmund

*Prof. Dr. Klaus Jan Philipp*, Universität Stuttgart,  
Institut für Architekturgeschichte

*Volker Roscher*, Architektur Centrum Hamburg

*Prof. Dr. Dieter Schott*, TU Darmstadt,  
Institut für Geschichte,

*Prof. Dr. Holger Sonnabend*, Universität Stuttgart,  
Historisches Institut

### **Redaktionelle Zuschriften**

und Besprechungsexemplare werden an die  
Redaktionsadresse erbeten:

Forum Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.

Tel.: 0711 - 3512-3242, Fax: 0711 - 3512-2418

Email: [hans.schultheiss@forum-stadt.de](mailto:hans.schultheiss@forum-stadt.de)

Internet: <http://www.forum-stadt.eu>

Die Zeitschrift Forum Stadt ist zugleich Mit-  
gliederzeitschrift des ca. 110 Städte umfassenden  
»Forum Stadt – Netzwerk historische Städte« e.V.

### **Erscheinungsweise:**

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

### **Bezugsbedingungen:**

Jahresabonnement EUR 85,- Einzelheft EUR 24,-  
Vorzugspreis für Studierende EUR 64,-  
jeweils zzgl. Versandkosten.

Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt,  
zur Fortsetzung bis auf Widerruf. Kündigungen  
des Abonnements können nur zum Ablauf eines  
Jahres erfolgen und müssen bis zum 15. November  
des laufenden Jahres beim Verlag oder der Redak-  
tion des Forum Stadt eingegangen sein.

### **Verlag:**

Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),

Silcherstraße 14, 71384 Weinstadt

Tel.: +49 (0) 7151/2766-45

Fax: +49 (0) 7151/2766-47

Email: [info@bag-verlag.de](mailto:info@bag-verlag.de)

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht  
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Red-  
aktion und Verlag haften nicht für unverlangt  
eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion an-  
gebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleichzei-  
tig in anderen Publikationen veröffentlicht wer-  
den. Mit der Annahme zur Veröffentlichung über-  
trägt der Autor dem »Forum Stadt – Netzwerk his-  
torischer Städte« e.V. und dem Verlag das aus-  
schließliche Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ab-  
lauf des Urheberrechts. Eingeschlossen sind insbe-  
sondere auch das Recht zur Herstellung elektro-  
nischer Versionen und zur Einspeicherung in Da-  
tenbanken sowie das Recht zu deren Vervielfälti-  
gung online und offline. Alle in dieser Zeitschrift  
veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich ge-  
schützt. Kein Teil der Zeitschrift darf außerhalb  
der engen Grenzen des Urheberrechts ohne schrift-  
liche Genehmigung in irgendeiner Form reprodu-  
ziert oder in eine von Maschinen, insbesondere  
von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Spra-  
che übertragen werden.

Druck: Griebisch & Rochol Druck, Hamm

© 2011 Forum Stadt, Esslingen

Printed in Germany. ISSN 0170-9364



Bis zum 37. Jahrgang 2010 erschien die »Vier-  
teljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadt-  
soziologie, Denkmalpflege und Stadtentwick-  
lung« unter dem Obertitel »Die alte Stadt«.

## »STUTT GART 21« – REFLEXIONEN

Herausgegeben von  
Tilman Harlander und Hans Schultheiß

<i>Tilman Harlander/Hans Schultheiß</i> Editorial .....	131
--	-----

### ABHANDLUNGEN

<i>Harald Bodenschatz</i> Berlin und Stuttgart: Wie kommt die Eisenbahn in der Stadt an? Städtebauliche Überlegungen zum Bahnhofsvorplatz von gestern, heute und morgen .....	141
<i>Christiane Thalgott</i> »München 21« – Der Bahnhof und die Entwicklung der Münchner Bahnflächen .....	165
<i>Albrecht Göschel</i> Ort und Raum: Die kulturelle Dimension im Konflikt um »Stuttgart 21« .....	181
<i>Christian Holl</i> Was »Stuttgart 21« zu sehen gibt .....	193
<i>Frank Brettschneider</i> Die Schlichtung zu »Stuttgart 21«: Ein Prototyp für Bürgerbeteiligung bei Großprojekten? .....	203
<i>Marc Wolfram</i> Großprojekte am Scheideweg: Was kann Planung aus »Stuttgart 21« lernen? .....	219

### FORUM

<i>Jürgen Zieger</i> , Erklärung der Oberbürgermeister der Region Stuttgart zu »Stuttgart 21« .....	237
<i>Arbeitsgruppe Städtebauausschuss der Stadt Stuttgart</i> Das Neue Stadtquartier: Europaviertel und Rosensteinviertel .....	240

*Marc Hirschfell*

Eine Frage der Perspektive: Der Stuttgarter Hauptbahnhof von  
Paul Bonatz – eine Rezeptionsgeschichte ..... 243

*Klaus Jan Philipp*

Katalogbesprechung Paul Bonatz (1877-1956) ..... 250

**AUTORINNEN/AUTOREN** ..... 253

**Umschlag:**

oben: Hauptbahnhof Stuttgart 1930, Postkarte  
Stadtarchiv Stuttgart

unten: Hauptbahnhof Stuttgart bei »Stuttgart 21«  
visualisierung: ingenhoven architects

## »STUTTGART 21« – REFLEXIONEN

### EDITORIAL

„Stuttgart 21“ – und kein Ende des Streits um die Tieferlegung und Umwandlung des Stuttgarter Hauptbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof in Sicht. In der Mitte des Jahres 2011 steht nun die für Juli geplante Veröffentlichung der Ergebnisse des in der Schlichtung unter Heiner Geißler vereinbarten so genannten

„Stresstests“ an. Mit ihm will die Deutsche Bahn die in der Schlichtung in Zweifel gezogene höhere Leistungsfähigkeit der von ihr vertretenen „S 21“-Lösung hieb- und stichfest unter Beweis stellen. Sollten zusätzliche Maßnahmen erforderlich sein, drohen erhebliche Mehrkosten, die wiederum die von den Projektpartnern genannten Kostenobergrenzen tangieren könnten. Einvernehmlich dürfte die Diskussion hierüber nicht über die Bühne gehen. Schon jetzt bringen sich die Kontrahenten zum Teil bereits unter Verweis auf nachfolgende juristische Schritte in Stellung. Ziehen die Gegner die Methodik, die Kriterien, die Transparenz des Verfahrens und seinen Zeitplan in Zweifel, kontert die Bahn mit Verweis auf die Kosten weiterer Verzögerungen und droht ihrerseits mit entsprechenden Klagen.

Einen Schritt weiter steht dann der für Oktober 2011 geplante Volksentscheid ins Haus – nicht zuletzt aufgrund des in Baden-Württemberg geltenden besonders hohen Quorums von einem Drittel der Stimmberechtigten ein verfassungsrechtlich und politisch außerordentlich heikles Unterfangen für die in ihrer Haltung zu „Stuttgart 21“ gesplattene neue grün-rote Landesregierung.

Für eine wissenschaftliche Zeitschrift wie „Forum Stadt“ kann es nicht darum gehen, in diesen Auseinandersetzungen tagesaktuelle Positionen aufzunehmen oder vordergründig Stellung für die eine oder andere Seite zu beziehen. Dies ist inzwischen in ungezählten Artikeln und Feuilletons erfolgt; auch an umfassenderen Dokumentationen, zumeist mit „Schlagseite“ für die eine oder andere Position, ist kein Mangel.<sup>1</sup> Die um-



1 Vgl. aktuell etwa R. Ostertag (Hrsg.), Stuttgart 21: Das Milliardengrab. Die entzauberte Stadt. Plädoyer gegen die Selbstzerstörung, Stuttgart 2008; W. Schorlau (Hrsg.), Stuttgart 21. Die Argumente, Köln 2010;



**Abb. 1:** »Stuttgart 21« – Visualisierung des neuen Tiefbahnhofs als Durchgangsstation.

Aus dem Prospekt Bahnprojekt Stuttgart-Ulm: »Im Herzen Europas heißt Baden-Württemberg seine Gäste künftig im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof willkommen. Der Umbau des bestehenden Kopfbahnhofs in einen tiefergelegten, um 90 Grad gedrehten Durchgangsbahnhof ist ein zentraler Baustein des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm«; Abb. aus: [www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/bildarchiv](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/bildarchiv).

fassendste Aufklärung erfolgte zweifellos durch die Schlichtung, der Hunderttausende in zwei Fernsehkanälen oder über eine ausführliche Berichterstattung in den Printmedien folgten. Insofern kann mittlerweile in vielen Fragen von einem guten Informationsstand einer breiten interessierten Öffentlichkeit ausgegangen werden. In Teilfragen, wie etwa im Bereich Kosten und Finanzierung, bestehen allerdings weiterhin erhebliche Informationsdefizite, deren Abbau im Kontext möglicher neuer Schlichtungsgespräche im Zusammenhang mit den Stresstest-Ergebnissen eine Schlüsselrolle spielen dürfte.

V. Lösch u. a. (Hrsg.) Stuttgart 21 – Oder: Wem gehört die Stadt, Köln 2011; L. Aichele, Oben leben. Warum Stuttgart 21 keine Alternative braucht; vgl. zu „K 21“: *Initiative Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21* (Hrsg.), K 21 – die Alternative zu „Stuttgart 21“, Stuttgart, Jan. 2011 (5. Aufl.); vgl. zu „S 21“: *Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.* (Hrsg.), 21 gute Gründe für Stuttgart 21, Stuttgart, Dez. 2010 (4. Aufl.); R. Haydo/U. Feeger, Hauptbahnhof Stuttgart – ein Wahrzeichen in Bildern, Ostfildern 2011; darüber hinaus bieten die Web-Seiten von „S 21“- und „K 21“-Befürwortern, von Stadt und Bahn eine Fülle weiterer Informationen und Argumente. Bereits länger verfügbar: M. Roser, Der Stuttgarter Hauptbahnhof. Ein vergessenes Meisterwerk der Architektur, Stuttgart 1987; ders. Der Stuttgarter Hauptbahnhof. Vom Denkmal zum Mahnmal, 2. akt. Auflage, Stuttgart 2010.



**Abb. 2:** »K 21« – Visualisierung eines neuen Kopfbahnhofs.

Über die Vorzüge heißt es u.a.: »der Reisende erlebt Stuttgart mit seiner bewegten Stadtlandschaft als weltoffenen Ort; sämtliche Züge werden beim Ein-, Aus- und Umsteigen auf einer Ebene erreicht; niemand ist auf Treppen, Aufzüge oder Rampen angewiesen; nur in einem Kopfbahnhof herrscht echte Barrierefreiheit«; aus: [www.architektinnen-fuer-k21.de](http://www.architektinnen-fuer-k21.de).

Bei anderen Fragen fällt auf, dass sie bislang kaum oder gar nicht vertieft in größeren historischen und geografischen Zusammenhängen behandelt wurden. Jenseits spezifischer gutachterlicher Tätigkeiten und einzelner Stellungnahmen in den Medien hat sich die Wissenschaft aus dem Konflikt auffällig herausgehalten.<sup>2</sup> Dies hat natürlich auch viel mit der Komplexität des Gesamtprojektes zu tun. Es ist daran zu erinnern, dass es sich dabei mindestens um drei miteinander verschränkte Teil-Projekte handelt: Die Alternative Neubau eines Durchgangsbahnhofs „Stuttgart 21“ bzw. Ertüchtigung des bestehenden Kopfbahnhofs „K 21“, die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und schließlich die gerne als „Jahrhundertchance“ apostrophierte Nutzung der Gleisflächen für den Bau eines neuen Stadtquartiers. Zu jedem dieser Teilprojekte haben sich unterschiedliche Betroffenheiten und Interessenkonstellationen herausgebildet. Und es stellen sich jeweils

2 Eine bemerkenswerte Ausnahme stellen die Ausgaben III/2010 und II/2011 der Internet-Plattform PND-Online des Aachener Lehrstuhls für Planungstheorie und Stadtentwicklung (RWTH Aachen) dar, in denen vor allem Planungswissenschaftler und Städtebauer Statements und Analysen zum bisherigen Konfliktverlauf veröffentlichten.



**Abb. 3: Monofunktionales Bankenviertel.**  
 Städtebaulich problematischer Auftakt zum neuen  
 »Stuttgart 21«-Quartier am Bahnhof ;  
 Foto: T. Harlander.



**Abb. 4: Großmaßstäblicher Investorenstädtebau.**  
 Visualisierung der Planungen für das Europa-Viertel durch  
 die Deutsche Bahn AG, die für das gesamte A1-Gebiet die  
 Vermarktung übernommen hat; aus: [www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/bildarchiv](http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/bildarchiv).

auch zum Teil sehr verschiedene, um einige der beteiligten Disziplinen zu nennen, rechtliche, wirtschaftliche, verkehrswissenschaftliche, technische, städtebauliche, architektonische und geologische Fragen, die von den jeweiligen Fachwissenschaften zumindest vorzuklären sind.

Das vorliegende Heft will den Versuch machen, einzelne wichtige Aspekte wissenschaftlich zu vertiefen. Die Idee ist, einen Schritt zurückzutreten und aus einem gewissen Abstand heraus in größeren historischen, soziologischen und geografischen Zusammenhängen Einzelfragen vertieft zu behandeln. Den Schwerpunkten der Arbeitsgemeinschaft „Forum Stadt“ entsprechend stehen dabei städtebauliche, denkmalpflegerische, baukulturelle und planungstheoretische Schwerpunkte im Vordergrund; andere Fragen können allenfalls gestreift werden.

**HARALD BODENSCHATZ** greift in seinem Beitrag „*Berlin und Stuttgart: Wie kommt die Eisenbahn in der Stadt an? Städtebauliche Überlegungen zum Bahnhofplatz von gestern, heute und morgen*“ die zentrale, bislang – nicht nur in Stuttgart – stiefmütterlich behandelte Frage nach der städtebaulichen Funktion und Einbindung der Bahnhöfe des 21. Jahrhunderts auf. Bahnhöfe hatten im 19. Jahrhundert als neuer urbaner Gravitations-schwerpunkt eine kaum zu überschätzende Bedeutung. Aber welche Rolle kommt ihnen heute unter gänzlich veränderten Mobilitätsbedingungen als Stadtentree noch zu? Welche Funktion übernehmen heute Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse und Bahnhofsviertel? Welche Rolle spielt der Bahnhof als Schnittpunkt zu anderen Verkehren? Welcher Art

sind seine repräsentativen Aufgaben? Der Beitrag verfolgt am Beispiel Berlins und Stuttgart in einem großen historischen Bogen den Aufstieg, sodann die parallel zum Siegeszug des privaten Automobils im 20. Jahrhundert allmählich erfolgte Deklassierung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes und die im Kontext der Krise der autogerechten Stadt seit den 1990er Jahren eingeleitete so genannte „Renaissance der Bahnhöfe“. Damit eröffnen sich auch Chancen für einen neuen Städtebau – Chancen, so der Autor, die bisher in beiden Städten nur gänzlich unzureichend wahrgenommen wurden. Die Bewertung der städtebaulichen Qualität des neu geplanten Durchgangsbahnhofs „S 21“ fällt jedenfalls wenig günstig aus: Der Bahnhof werde „verstümmelt und weiter isoliert“, er habe keine überzeugende städtebauliche Anbindung an die neu entstehenden Quartiere, bilde kein wirksames Stadtentrée und gebe mit seinen „verstreuten gläsernen Lichtaugen“ alles andere als eine überzeugende Antwort auf die Form des Bahnhofplatzes von morgen.

München als zweite südliche Landeshauptstadt ist in Stadtentwicklungsfragen immer ein wichtiger Referenzpunkt für Stuttgart. Der Beitrag der ehemaligen langjährigen Münchner Stadtbaurätin **CHRISTIANE THALGOTT** „»München 21« – Der Bahnhof und die Entwicklung der Bahnflächen“ ist von besonderem Interesse, da auch in München Mitte der 1990er Jahre von Seiten der Bahn zunächst ein Projekt „München 21“ in die Diskussion gebracht, das Projekt aber letztendlich nicht weiterverfolgt wurde. Auch in München wollte man mit dem Bau eines Durchgangsbahnhofs verkehrliche Engpässe beseitigen (insbesondere die Westorientierung des bestehenden Kopfbahnhofs), Reisezeiten verkürzen und durch die Neugestaltung der – in München nur teilweise denkmalgeschützten – Bahnhofsgebäude städtebauliche und funktionale Defizite beseitigen und zugleich für die Bahn interessante immobilienwirtschaftliche Perspektiven eröffnen.

Politik und Bürger reagierten in München aber von Anfang an skeptisch auf den Bahnvorschlag mit einem Durchgangsbahnhof in extremer Tieflage, einem überdimensionierten Einkaufszentrum und zwar attraktiven, aber unrealistischen Parkflächen über dem Gleiskörper. Obwohl mit der „Alternative B“ (Verbindung einer Teillösung Kopfbahnhof mit 16 Bahngleisen mit einem tief gelegten Durchgangsbahnhof mit sechs Bahngleisen) im Rahmen einer von Bahn, Land und Stadt Ende der 1990er Jahre gemeinsam in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie eine von allen Beteiligten akzeptierte Lösung gefunden wurde, stellten sich bei Reisezeitgewinnen von drei Minuten die Kosten-Nutzen-Relationen so ungünstig dar, dass das Projekt von Seiten der Bahn letztendlich aufgegeben wurde. Immer stärker wurde auch das Argument gewichtet, dass der Münchner Bahnhof kein klassischer Durchgangsbahnhof sei; zwei Drittel der Züge enden hier. Die Entwicklung der Bahnflächen und das Ziel der städtebaulichen Erneuerung des Hauptbahnhofs werden inzwischen unabhängig von „M 21“ verfolgt. Nachdem ein 2003 ausgeschriebener Wettbewerb mit einem Entwurf von „Auer+Weber+Assoziierte“ ein aus der Sicht der Stadt München aussichtsreiches Ergebnis erbracht hatte, ist die Bahn inzwischen – offensichtlich in erster Linie aus Renditeerwägungen – auch hierzu

auf Distanz gegangen, gibt dem Ausbau des Münchner Hauptbahnhofs zu einer attraktiven und funktionellen Verkehrsstation keine erkennbare Priorität mehr und verfolgt mit ihrer Bauabteilung eigene Umbaupläne.



Abb. 5: Spitze des Demonstrationzugs vom 9. Oktober 2010 mit mehreren Zehntausend Teilnehmern auf der Konrad-Adenauer-Allee; Foto: H. Schultheiß.

Was bedeutet der Bonatzbau, der Stuttgarter Hauptbahnhof, für die Stuttgarter Bevölkerung? Woraus bezieht er seinen emotionalen Stellenwert? In seinem Beitrag „Ort und Raum: Die kulturelle Dimension im Konflikt um „Stuttgart 21“ bringt ALBRECHT GÖSCHEL neue Überlegungen in die Diskussion, die im Unterschied zu all den ökonomischen und technischen Einwänden kaum verhandelbar sind. Er thematisiert den Widerstand gegen das Bahnprojekt auf drei kulturell-symbolischen Ebenen: 1. als Widerstand gegen eine Vernichtung dauerhafter städtischer Zeichen, die in ihrer materiellen Stabilität als Symbole gegen umfassende Entwertungen durch Wandel stehen, 2. als Widerstand gegen eine entsprechende Vernichtung von Raumzeichen, die individuelle Biographien symbolisieren und 3. als Abwehr einer Zerstörung konkreter Orte zugunsten einer Durchsetzung von abstrakten Raumkategorien, wie sie vor allem mit modernen Verkehrssystemen verbunden sind. In diesen Zusammenhängen hat der Stuttgarter Bahnhof für Albrecht Göschel eine ganz spezifische Qualität erreicht: Unter den Bedingungen eines sich ständig beschleunigenden Wandels wachsen Wunsch und Sehnsucht nach einer Unwandelbarkeit des Raumes und seiner Zeichen. Nicht als Identität stiftendes Bau-

werk einer historischen Epoche oder Architekturschule wird der Bahnhof verteidigt, sondern als „ein der Zeit und dem Wandel bereits enthobenes »klassisches« Bauwerk in seiner ansonsten zutiefst von »Zeitlichkeit« geprägten Umgebung“. Beigetragen zu dieser Transformation des Gebäudes in die Zeitlosigkeit und Klassizität hätten die Position des Bahnhofs mit seinem Turm in der Achse der Königstraße, einer bis zum Schlossplatz und seinem Schloss eher gesichtslosen innerstädtischen Einkaufsstraße, sowie dessen architektonische Sprache einer demonstrativen Solidität, Dauerhaftigkeit und Festigkeit, gestützt von „klassischen“ Formmotiven.

Entsprechend bemerkenswert sind auch Albrecht Göschels Charakterisierungen der „Stuttgart 21“-Befürworter und Neubaugegner selbst und deren Motive. Als „Bedingung eines modernen Konflikts“ könne der Streit um Erhalt oder Umbau gar durch eine einzelne Person gehen, womit auch die bekannte soziale Heterogenität der Gegner verständlich wird, die keine klare Homogenität stiftende Interessenslage verbindet, sondern eine postmoderne „fortgeschrittene“ Position im Wertewandel. Der institutionalisierten Politik wird geraten, diese postmateriellen Wandlungen in der Bevölkerung zur Kenntnis zu nehmen, da diese Projektgegner heute eben gerade „keine Traditionalisten, keine rückwärts gewandten Alten, die an ihren Erinnerungen und Idyllen hängen, keine reaktionären Nischenbewohner“ sind, die sich gegen zukunftsorientierte Innovationen erheben. Demzufolge begegnen sich im Konflikt um „Stuttgart 21“ für Albrecht Göschel auch keine unterschiedlichen Benutzeranforderungen an ein technisches Bauwerk, wie es der Schlichterspruch nahelegt, sondern zwei Kulturen, zwischen denen es keinen Kompromiss gibt.

Das Interesse an der Teilhabe und der aktiven Auseinandersetzung mit der Stadt thematisiert **CHRISTIAN HOLL** in seinem Beitrag „Was »Stuttgart 21« zu sehen gibt“ anhand lokaler Schlaglichter. Zwar hätten die großen Demonstrationen im Sommer 2010 den Eindruck erweckt, dass der Protest zu spät erwacht sei, tatsächlich jedoch wurden schon Mitte der 1990er Jahre Gegenmodelle vorgelegt und Veranstaltungen durchgeführt. Aus den unterschiedlichen Facetten des Protests spricht für Christian Holl die These, „dass sich der Widerstand nicht allein gegen das Projekt richtet, sondern sich darin ein Protest gegen eine aktuelle Form der Politik artikuliert“, was gerade auch Städtebauer und Architekten hellhörig werden lassen müsste, wenn es darum geht, die Zusammenhänge zwischen politischer Stimmung und städtischer Wirklichkeit zu erkennen. „Stuttgart 21“ ist auch deswegen ein Projekt des Unbehagens, weil es sich überall verwirklichen ließe und weil darin zusam-



Abb. 6: Veranstaltungsplakat gegen »Stuttgart 21« aus dem Jahr 1996.

men mit der Entfremdung der Politik vom Bürger auch die Qualitäten eines Orts berührt werden. Schon der Abriss des Nordflügels zu einem völlig unnötigen Zeitpunkt wurde als Provokation empfunden und habe belegt, dass Architektur und Städtebau zu tiefst symbolisch und bildhaft sind. Es war fatal, dass das Projekt den Dialog von Anfang an ausgeschlossen hat und so bei der anderen Seite glaubhafte Verzweiflung und Ohnmacht ausgelöst habe.

Erst spät haben Projektbefürworter und Projektgegner in der so genannten „Fachschilichtung zu Stuttgart 21“ auf Augenhöhe miteinander gesprochen. Als Geburtsstunde dieses neuen Verfahrens der Bürgerbeteiligung sieht der Kommunikationswissenschaftler **FRANK BRETTSCHEIDER** den „Höhepunkt der Eskalation, die Auseinandersetzungen am 30. September 2010 im Stuttgarter Schlossgarten“. Gerade bei diesem Großprojekt sei deutlich geworden, dass die im Rechtsstaat übliche „Legitimation durch Verfahren“ alleine nicht mehr ausreiche. Auch wenn Parlamente und Gerichte im Rahmen von Planfeststellungsverfahren eindeutige Entscheidungen getroffen haben, müsse neben die „Legitimation durch Verfahren“ die „Legitimation durch Kommunikation“ treten. In seinem Beitrag „Die Schlichtung zu »Stuttgart 21«“ widmet er sich der Frage, ob sich diese als Prototyp für künftige Kommunikation bei Großprojekten eignet. Hierfür wurden unmittelbar vor und direkt nach der Schlichtung Befragungen durchgeführt – und zwar unter einem Querschnitt der Bevölkerung, der bereits im Vorjahr völlig unabhängig von „Stuttgart 21“ rekrutiert worden war.

Das bemerkenswerte Ergebnis in seiner „zwar im statistischen Sinne nicht repräsentativen, gleichwohl aber aussagekräftigen Befragung“ besteht für Frank Brettschneider darin, dass die Schlichtung unter der Leitung von Heiner Geißler die Forderung nach einer Versachlichung der Auseinandersetzung, nach mehr Transparenz und Information eingelöst hat. Fühlten sich vor der Schlichtung nur 25 % der Befragten genügend über das Bahnprojekt informiert, waren es danach 48 %. „Stuttgart 21“ und das Alternativkonzept „K 21“ bekamen in diesen von den Fernsehsendern PHOENIX und SWR3 übertragenen Diskussionen ein Gesicht. Dem Schlichterspruch stimmten schließlich 54 % der Befragten zu, nur 28 % beurteilten ihn negativ. Eindeutig wurde auch die Frage beantwortet, wem die Gespräche am meisten genutzt haben. Für 59 % waren die „Stuttgart 21“-Befürworter die Nutznießer, für 11 % die „Stuttgart 21“-Gegner; 30 % sahen den Nutzen gleichermaßen verteilt. Was die Gesamtbewertung des Projekts betraf, waren vor der Schlichtung 47 % der Befragten gegen „Stuttgart 21“, nach der Schlichtung 43 %. Das Fazit lautet: Die Stuttgarter Fachschlichtung kann als Prototyp angesehen werden, wenn sie künftig zu Beginn von Großprojekten steht. Erst dann können sich „Legitimation durch Verfahren“ und „Legitimation durch Kommunikation“ wirklich miteinander verbinden.

Die enorme Aufmerksamkeit, die die Auseinandersetzungen um „Stuttgart 21“ in den nationalen, ja selbst in internationalen Medien gefunden haben und die beispiellose Beharrlichkeit des Protests der Stuttgarter Bürger könnten zu dem – irrigen – Schluss

verleiten, es handele sich bei diesem Projekt um einen Einzelfall mit spezifischen Sonderbedingungen. **MARC WOLFRAM** verweist am Ausgangspunkt seines Beitrags „*Großprojekte am Scheideweg: Was kann Planung aus »Stuttgart 21« lernen?*“ auf die strukturelle Ähnlichkeit vergleichbarer Großprojekte quer durch ganz Europa „in Städten von A wie Amsterdam bis Z wie Zaragoza“. Das Ausmaß der Eskalation und Polarisierungen gerade in Stuttgart bleibt also erklärungsbedürftig und kann nicht allein mit dem Hinweis auf „Kommunikationsdefizite“ erledigt werden. Der wichtigste Ansatzpunkt liegt für Wolfram im tiefgreifenden Wandel der Rahmenbedingungen in ökologischer, soziodemografischer und informationstechnologischer Hinsicht. Nimmt man alles zusammen, so erscheine das in seinen Inhalten und Zielen statische Projekt als „nicht mehr anschlussfähig an maßgebliche gesellschaftspolitische Diskurse zu sein und stößt folgerichtig auf breite Ablehnung aus allen gesellschaftlichen Milieus“. Das grundlegende Steuerungsdilemma, nach dem der Handlungsdruck bei abnehmender Handlungsfähigkeit der Akteure steige, habe sich verschärft.

Der Autor entwickelt dann auf systemtheoretischer Grundlage Grundprinzipien einer an Nachhaltigkeit und Systemwandel orientierten Planungspolitik und bewertet vor diesem Hintergrund die Planungsansätze im Kontext von „Stuttgart 21“. Dabei konstatiert er „kumulative Versäumnisse“, deren gemeinsamer Nenner darin liege, dass „Stuttgart 21“ immer nur auf seine eigene Implementation gezielt habe, aber nie an der Entwicklung echter Alternativen interessiert gewesen sei. „Weder Wissensmanagement noch prospektive Methoden oder neue Interaktionsformate“ hätten eine nennenswerte Rolle gespielt. „Stuttgart 21“ sei insofern ein Extremfall, weil „hier fast alle diskutierten Grundsätze einer zukunftsfähigen Planungskultur ignoriert wurden: Restriktive Wissensdiffusion statt Wissenstransfer und -genese, Festlegung auf eine einzige Lösung statt Suche nach zeitlich und räumlich differenzierten Entwicklungspfaden, Marketing statt strategischer Kooperation und offener Partizipation, Wachstum durch Infrastrukturausbau statt nachhaltiger Entwicklung.“ Auch die Schlichtung konnte keinen echten Ausweg weisen, sondern unterstrich nach Meinung des Autors, dass „solche Defizite *nachträglich* nicht mehr korrigierbar sind“.

Die Debatte um die Ergebnisse Schlichtung ist sehr kontrovers geführt worden – es wäre durchaus lohnend gewesen, in diesem Heft den dabei vertretenen Positionen noch mehr Raum zu geben. Stellvertretend sei die Position des Münchner Oberbürgermeisters Christian Ude zitiert, der in seiner Stuttgarter Rede nach der Wahl zum neuen Präsidenten des Deutschen Städtetages im Mai dieses Jahres einen bemerkenswerten Kontrapunkt in dieser Debatte setzte: „Und schließlich frage ich mich, ob wir gewählten Bürgermeister und Ratsmitglieder wirklich gut beraten sind, dem nicht gewählten, sondern von irgendwem ausgehandelten Schlichter als neues Leitbild zuzujubeln, bei allem Respekt vor Heiner Geißler, der hier einen glänzenden Job gemacht hat und viel Aufklärung nachholte, die längst hätte erfolgen müssen. Aber ist nicht trotzdem der Schlichter, der als ehrwürdige Einzelperson einsame Entscheidungen trifft, eher ein Rückgriff auf uralte

antiparlamentarische Ressentiments unter der Leitmelodie „Politisch Lied, ein garstig Lied“, also eher ein vordemokratisches Modell als die Krönung direkter Demokratie.“<sup>3</sup>

Der an die wissenschaftlichen Beiträge anschließende Forum-Teil des Heftes dokumentiert einige der im Rahmen der Auseinandersetzungen um „Stuttgart 21“ entwickelten Positionen. Es ist klar, dass die Auswahl hierbei angesichts der Vielstimmigkeit der Debatte besonders schwer fallen musste. Wir haben uns auf wenige, im öffentlichen Diskurs beachtete Stimmen zu den auch in den Abhandlungen angesprochenen Schwerpunkten beschränkt.

Der erste dieser Positionsbeiträge ist eine durch Oberbürgermeister **JÜRGEN ZIEGER** eingeleitete Erklärung der Oberbürgermeister der Region Stuttgart zu „Stuttgart 21“ vom Oktober 2010, die das gemeinsame Interesse einer Vielzahl von Städten der Region an der Verwirklichung des Bahnprojektes als auch an der Einhaltung demokratischer und rechtverbindlicher Spielregeln verdeutlicht. In Stuttgart selbst hat sich der mit Fachleuten verschiedener Disziplinen sowie Vertretern aus Politik und Verwaltung besetzte Städtebauausschuss der Stadt mehrfach mit „Stuttgart 21“ befasst und mit Kritik und Anregungen öffentliche Aufmerksamkeit gefunden. Dokumentiert wird der dritte Teil eines Thesenpapiers vom November 2010, der sich auf die städtebaulichen Qualitäten des künftigen neuen Stadtquartiers bezieht.

Die Debatte um die Qualitäten und die kunsthistorische Bedeutung des Bonatz-Bahnhofs wird seit langem besonders heftig, zum Teil mit Erbitterung geführt. Der Kunsthistoriker **MARC HIRSCHFELL** zeichnet in seinem Beitrag nach, warum der Stuttgarter Hauptbahnhof rezeptionsgeschichtlich betrachtet „auf einzigartige Weise zwischen den Stühlen steht“ und bezieht dabei vor dem Hintergrund einer Analyse insbesondere orientalischer und islamischer Einflüsse auf das Bauwerk selbst Position.

Die durch Wolfgang Voigt besorgte, im Januar 2011 im Frankfurter Architekturmuseum eröffnete große Ausstellung zu Paul Bonatz („Paul Bonatz – Leben und Bauen zwischen Neckar und Bosphorus“) war zweifellos ein Meilenstein in der Bonatzrezeption und hat auch die Stuttgarter Diskussion sehr befruchtet. Die Ausstellung wurde ab März 2011 auch in der Kunsthalle Tübingen gezeigt; parallel zu den Ausstellungen erschien ein durch Wolfgang Voigt und Roland May herausgegebener Ausstellungskatalog. In seiner Besprechung des Katalogs und der – wegen Bonatz’ „Verflechtung mit dem Nazi-Regime“ – kritischen Zwischentöne setzt der Stuttgarter Architekturhistoriker **KLAUS JAN PHILIPP** einen deutlichen Kontrapunkt zu Ausstellung und Katalog, der auch in der Öffentlichkeit aufmerksam registriert wurde.

*Tilman Harlander/Hans Schultheiß*

Stuttgart/Esslingen, Juli 2011

3 Landeshauptstadt München, Pressemitteilung zitiert nach Homepage: [www.muenchen.de](http://www.muenchen.de).

## **BERLIN UND STUTTGART: WIE KOMMT DIE EISENBAHN IN DER STADT AN?**

STÄDTEBAULICHE ÜBERLEGUNGEN ZUM BAHNHOFSPLATZ  
VON GESTERN, HEUTE UND MORGEN

Bahnhöfe sind wieder ein zentrales Thema des Städtebaus geworden – nicht nur in Stuttgart. Überall in Europa werden alte Bahnhöfe umgebaut und neue Bahnhöfe gebaut. Kopfbahnhöfe verschwinden, Durchgangsbahnhöfe entstehen. Ein wichtiger Grund für diese „Renaissance der Bahnhöfe“, aber keineswegs der einzige, ist die Entwicklung eines neuen Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetzes. London ist vielleicht das bedeutendste Beispiel für die Erneuerung und den Neubau von Bahnhöfen in europäischen Großstädten. Aber auch Berlin gehört nach der Wiedervereinigung zu den großen Beispielstädten für neue und erneuerte Bahnhöfe in Europa. Bei all diesen Projekten geht es aber um mehr als nur um die Erneuerung der Gebäude, ihrer Raumstrukturen und Funktionen. Von der Veränderung erfasst wird auch das Umfeld des Bahnhofs, vor allem derjenige Raum, der den Bahnhof mit der Stadt verbindet: der Bahnhofplatz. Dieser Raum ermöglicht den Eintritt in die Stadt und vermittelt das erste Bild einer Stadt. Ein guter Bahnhof ist ohne guten Bahnhofplatz nur halb so viel wert, ein erneuerter Bahnhof bleibt ohne erneuerten Bahnhofplatz ein Torso. Das wird heute oft vergessen. Insbesondere bei den spektakulären neuen Bahnhofsbauten wie etwa in Berlin und Stuttgart. Die zentrale Frage heißt daher: Wie kommt der Bahnhof in der Stadt an? Oder mit anderen Worten: Wie muss der Bahnhofplatz einer Großstadt des 21. Jahrhunderts aussehen? Das sind angesichts der wünschenswerten Renaissance des Schienenverkehrs städtebauliche Fragen von höchster Aktualität – nicht zuletzt mit Blick auf einen nachhaltigen Stadtumbau.

Der Bahnhofplatz hat in der Fachdiskussion allerdings bislang kaum eine Rolle gespielt. Angesichts seiner Bedeutung als Empfangsraum und Visitenkarte einer Stadt ist dies höchst erstaunlich. Schon 1909 verwies F. Engelbrecht darauf, dass der Bahnhofplatz ein „etwas stiefmütterlich behandeltes Kind unter den Plätzen“ war.<sup>1</sup> Bob Martens Resümee in seiner Dissertation des Jahres 1988 kam zu einer ähnlichen Einschätzung.<sup>2</sup> Wer heute eine breite, lebendige Debatte in der Fachwelt, in Politik, Verwaltung, Universitäten erwartet, wird wieder enttäuscht: Trotz der quantitativen und qualitativen Bedeutung ist

1 Vgl. B. Martens, Der Bahnhofplatz in der Großstadt im 19. und 20. Jahrhundert, Dissertation, Wien 1988, S. 12.

2 Ebda., S. 10-14, 216. Die Dissertation selbst hat dieses Themenfeld auch nicht erschöpft.

das Thema in der Fachdiskussion noch nicht richtig angekommen. Dies hat sich auch während der Ereignisse um „Stuttgart 21“ nicht geändert. Hier schob sich mehr und mehr das Verfahren in den Vordergrund des fachlichen Interesses,<sup>3</sup> während der konkrete städtebauliche Inhalt, zu dem auch – wenngleich nicht nur – die Art und Weise der Verbindung von Eisenbahn und Stadt gehörte, eher in den Schatten rückte, abgesehen von der Frage des Umgangs mit dem prominenten Bonatz-Bahnhof.

## 1. HISTORISCHE BAHNHOFSPLÄTZE

Die Frage des städtebaulichen Verhältnisses von Eisenbahn und Stadt ist nicht neu, sie stellte sich seit der Geburtsstunde der Eisenbahn, deren 175jähriges Jubiläum wir gerade erst feiern durften. Auch Durchgangsbahnhöfe gab es ja schon in früheren Zeiten. Eine qualifizierte Diskussion zu diesem Thema erfordert zunächst die Auseinandersetzung mit historischen Erfahrungen, also den Blick zurück in die Geschichte.

Der Bahnhofspatz ist ein relativ junges städtebauliches Produkt der europäischen Stadt, er entstand zusammen mit dem Bahnhof und konsolidierte sich als neuer urbaner Raumtypus – wie der Bahnhof selbst – im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts. Dabei spielten der Bahnhof, der Platz vor dem Bahnhof, und die Straße, die von diesem Platz zu anderen wichtigen Orten des Stadtzentrums führte, eine Schlüsselrolle. Dazu kam als Gebiet besonderer Art das Quartier hinter dem Bahnhof, das Bahnhofsviertel, ein Viertel mit schlechtem Ruf. Bahnhof, Bahnhofspatz und Bahnhofstraße waren die wichtigsten städtebaulichen Innovationen der neuen Großstädte des späten 19. Jahrhunderts. Der Bahnhof löste in dieser Zeit die traditionellen Stadteingänge, die alten Torplätze, ab. Der Bahnhofspatz unterschied sich in einem Punkt wesentlich von diesen Torplätzen, er war eine Art Sackplatz, denn er vermittelte eine Form des Verkehrs, den lokalen Verkehr mit Kutschen, Bussen, Straßenbahnen und später auch U-Bahnen, mit einer anderen Form des Verkehrs, dem Fernverkehr mit Eisenbahnen.

Nach anfänglicher großer Unsicherheit konsolidierte sich im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts ein gebrauchsfähiger, flexibler, robuster, aber auch repräsentativer Bahnhofspatz-Typus, der einer ganzen Palette von Anforderungen gerecht werden musste. Der Bahnhofspatz bot – wie der Bahnhof selbst – sozial unterschiedlichen Klassen Raum zum Aufenthalt wie zur Bewegung. Das betraf die Verkehrsmittel – Massenverkehrsmittel und individuelle, hochpreisige Verkehrsmittel, aber auch Nutzungen wie Hotels, Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen. Der Platz war ein Musterbeispiel der Koexistenz verschiedener Verkehrsarten – einschließlich des Fußgängerverkehrs. Doch damit nicht genug: Als erster Eintrittspatz in die Stadt, als Foyer des Stadtzentrums, musste er die Ankommenenden auch beeindrucken – durch seine besondere, ansprechende, repräsentative Gestal-

3 Vgl. dazu die bemerkenswerte Ausgabe III/2010 von *pnd|online*, *Umschau aktuell*, Stuttgart und die Folgen, in: [www.planung-neu-denken.de/aktuelle-ausgabe-mainmenu-19](http://www.planung-neu-denken.de/aktuelle-ausgabe-mainmenu-19), 22.12.2010.

tung. Diese durfte den Gebrauchswert allerdings nicht schmälern. Daher wurde zwar oft nicht auf repräsentative Grünanlagen verzichtet, diese waren aber flächenmäßig meist bescheiden. Wichtig waren die Fassaden, die den Bahnhofsplatz rahmten, allen voran die Hauptfassade des Bahnhofs selbst. Der Bahnhofsplatz war immer beides zugleich – ein Nutzraum und ein repräsentativer Raum.

Im „Handbuch der Architektur“, 2. Halbband, 4. Heft „Empfangsgebäude der Bahnhöfe und Bahnsteigüberdachungen“ aus dem Jahre 1911 wurden diese Anforderungen wie folgt zusammengefasst: „Von einem gut angelegten Bahnhofsplatz muß verlangt werden, daß er den ganzen vielgestaltigen Umschlags- und Durchgangsverkehr zwanglos und in natürlich erscheinenden Bahnen regelt und den Fußgängern, Wagen und Straßenbahnen für sich und in ihren Beziehungen zueinander Rechnung trägt.“ Als „Nebenanlagen“ wurden empfohlen: Toiletten, Kioske für Erfrischungen und Zeitungen, Werbeanlagen sowie „Schmuckanlagen, vor allem Gartenanlagen. [...] Sobald ein Bahnhof nur einige Bedeutung besitzt, sollte er stets einen, wenn auch geringen Schmuck erhalten. Kaum etwas Verletzenderes als ein öder und staubiger Platz, von unschönen Häusern oder gar wild wachsendem Gestrüpp umgeben! Der Bahnhofsplatz bildet gewissermaßen den Eintritt in die Stadt, und der erste Eindruck, den der ankommende Reisende von einem völlig schmucklosen, ja öden Platz empfängt, ist wenig angenehm und oft bleibend.“<sup>4</sup> Die konkrete Gestaltung dieses in allen großen Städten vorfindbaren Raumtyps war wiederum sehr vielfältig – wie bei historischen Platztypen auch, etwa beim mittelalterlichen Marktplatz. Und Bahnhofsplätze waren – wie die historischen Plätze auch – „niemals fertig“<sup>5</sup>.

### 1.1 Alte Bahnhofsplätze in Berlin

Berlin war im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts ein Zentrum des Eisenbahnsystems geworden, der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt Deutschlands, eine Großstadt mit zahlreichen Endbahnhöfen und damit auch Bahnhofsplätzen. Ohne die Eisenbahn hätte Berlin nicht so rasch wachsen können, ohne sie hätte die historische Stadt nicht so rasch in ein Zentrum transformiert werden können. Schon damals war die Grundstruktur des – bald kritisch betrachteten – Eisenbahnsystems vollständig ausgereift: Es gab viele Kopfbahnhöfe, die lediglich durch die Ringbahn miteinander verbunden waren. Vor diesem Hintergrund war Berlin das wichtigste Labor der Ausreifung des Bahnhofsplatzes in Deutschland.

Der erste Berliner Bahnhof entstand 1838 am Potsdamer Platz, einem typischen Platz vor dem Stadttor, an dem sich die Straßen sammelten, um in die Stadt einzutreten. Dieser Standort wurde nicht mit Blick auf einen großartigen Bahnhofsplatz ausgewählt, er erlaubte es aber, den Bahnhof möglichst nahe an die bestehende Stadt heranzurücken.

4 E. Schmitt, Empfangsgebäude der Bahnhöfe und Bahnsteigüberdachungen, Handbuch der Architektur, 2. Halbband, Heft 4, Leipzig 1911, S. 15 f.

5 B. Martens (s. A 1), S. 217.

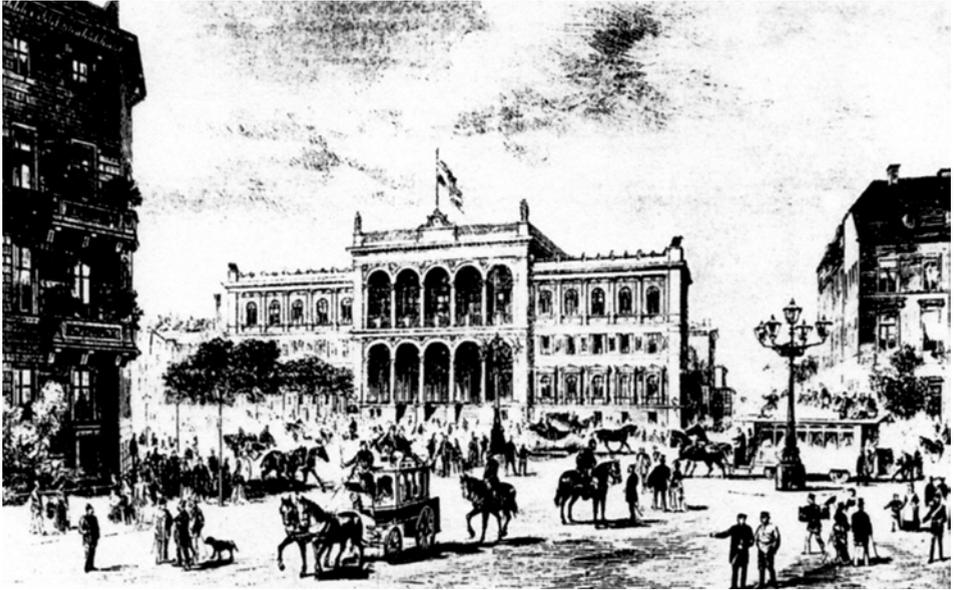


Abb. 1: Der Potsdamer Bahnhof 1876.

Der Bahnhofplatz (Potsdamer Platz) erscheint sehr belebt, der Verkehr mündet im Vordergrund links in die „Bahnhofsstraße“ (Leipziger Straße) ein; Quelle: *H. Bodenschatz, Die Zentren im Wettbewerb am Beispiel Berlin: Historisches Leitbild – zukunftsfähige Strategien*, in: *die zukunft der zentren. die zukunft des handels*, Hamburg 1988, S. 9.

Der Bahnhof war natürlich ein Kopfbahnhof. Er zeigte sich zunächst klein und bescheiden, das Verkehrsaufkommen gering, die gewaltige städtebauliche Kraft des Bahnhofs war noch nicht zu erahnen. Aber schon Anfang der 1870er Jahre war der Potsdamer Platz durch einen lebhaften, vielfältigen Verkehr geprägt – zu Fuß, zu Pferd und in der Kutsche. Und er wurde von einem neuen, gewaltigen Bahnhof mit repräsentativer Fassade beherrscht. Der Bahnhofplatz mündete in die Bahnhofsstraße. Diese verband den Bahnhofplatz mit anderen wichtigen Orten im Stadtzentrum. Der Raumtyp Bahnhofstraße entwickelte sich oft zur wichtigsten Verkehrs- und Geschäftsstraße einer Großstadt. Das galt auch für Berlin: Hier war die Leipziger Straße die Bahnhofsstraße.

Der zweite wichtige Bahnhof in Berlin war der Anhalter Bahnhof, ebenfalls ein Kopfbahnhof. Sein Bahnhofplatz, der Askanische Platz, präsentierte vor dem Ersten Weltkrieg repräsentative Grünanlagen. Aber er musste auch dem Massenverkehr Raum verschaffen, in diesem Falle den Straßenbahnen. Wieder ist es der Bahnhof selbst, der den Platz mit großer Geste beherrscht.

Es waren die Kopfbahnhöfe, die das dominante Raummuster für Bahnhofsplätze prägten. Vor allem dieser Platztyp ermöglichte es, zur Stadt hin eine Prachtfassade auszubilden, die den davor liegenden Platz beherrschte. Und nur bei Kopfbahnhöfen konnte sich im rückwärtigen Bereich das berühmt-berüchtigte Bahnhofsviertel entwickeln. In Berlin



**Abb. 2: Der Anhalter Bahnhof 1910;**  
mit begrüntem Bahnhofsvorplatz (Askanischer Platz); Quelle: Berlin. Photographien von Waldemar  
Titzenthaler, Berlin 1987, S. 101.

wurden aber keineswegs nur Kopfbahnhöfe gebaut. Der berühmteste Durchgangsbahnhof war der Bahnhof Friedrichstraße. Dieser hatte keine Prachtfassade, er hatte nicht einmal einen richtigen Bahnhofsvorplatz. Aber es existierte eine Bahnhofstraße, die den Bahnhof mit anderen wichtigen Orten des Zentrums verband: die Friedrichstraße.

In Berlin gab es drei bedeutende Perioden, in denen eine generelle Neuordnung des überkommenen, um 1870 bereits ausgereiften Eisenbahnsystems besonders breit diskutiert und geplant wurde. Die erste Periode betrifft die Jahre des Wettbewerbs Groß-Berlin um 1910, die zweite Periode die nationalsozialistische Zeit, als Albert Speer Generalbaudirektor war, und die dritte Periode begann nach der deutschen Wiedervereinigung, als das System der Bahnhöfe aus stadtreionaler, nationaler und internationaler Sicht neu zu ordnen war.

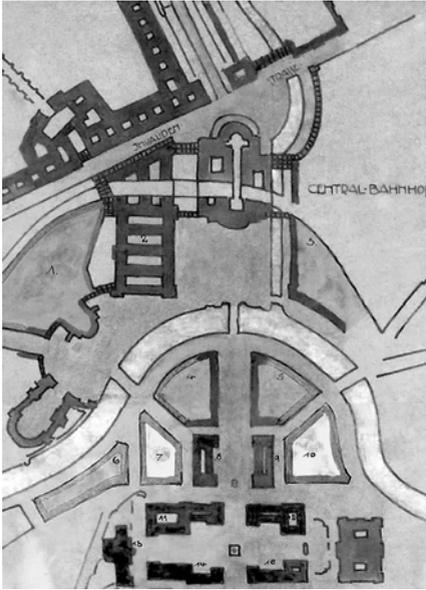
Im Rahmen des Wettbewerbs Groß-Berlin 1908-1910 spielte die Neuordnung des Systems der Bahnhöfe eine Schlüsselrolle. Im Zentrum stand der Vorschlag einer Nord-Süd-Linie, die das System der Kopfbahnhöfe überwinden sollte. Damals plädierten Josef Brix und Felix Genzmer, Professoren an der Technischen Hochschule zu Berlin, für eine neue Nord-Süd-Verbindung. Sie wollten den Potsdamer Bahnhof aufgeben und eine Kette von sechs innerstädtischen Bahnhöfen bilden. Eine herausragende Rolle sollte dabei der Anhalter Bahnhof übernehmen. Brix und Genzmer schlugen daher auch für das Areal vor



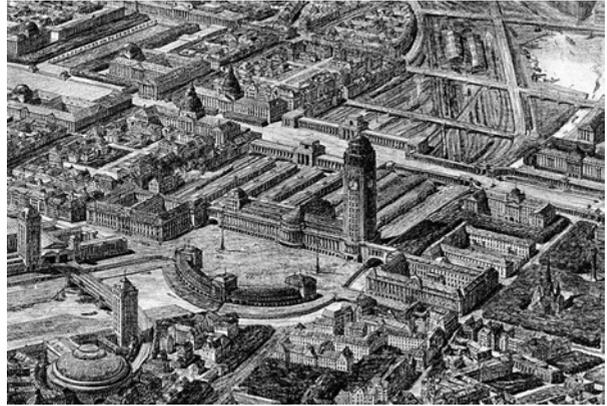
**Abb. 3:** Josef Brix und Felix Genzmer: Vorschlag zur Umgestaltung des Vorfelds des Anhalter Bahnhofs mit Bahnhofplatz und neuer „Bahnhofsprachtstraße“, Beitrag zum Wettbewerb Groß-Berlin 1908/10; Quelle: Architekturmuseum der TU Berlin, Inv.-Nr. 20132.

dem Anhalter Bahnhof einen Umbau vor: Im Anschluss an den relativ grünen Bahnhofplatz sollte sich eine prachtvolle Bahnhofstraße erstrecken, die durch Arkaden gefasst war und ein grünes, mit Blumen geschmücktes Schienenbett für die Straßenbahn vorhielt. Weitreichender noch war der Vorschlag von Bruno Schmitz und Otto Blum, die zwei große Zentralbahnhöfe im Nordwesten und Südwesten des Zentrums vorsahen, ungefähr dort, wo sich heute der Hauptbahnhof und der Bahnhof Südkreuz befinden. Beide Bahnhöfe sollten unterirdisch verbunden werden. Um diese Bahnhöfe entwarf Bruno Schmitz monumentale Stadtteile. Vor dem Turm-bekrönten Nordbahnhof lag ein monumentaler Bahnhofplatz. Eine ähnliche Lösung, ebenfalls mit Turm, entwickelte Bruno Schmitz für den Südbahnhof. In beiden Fällen wurde der Bahnhofplatz an monumentale Bahnhofstraßen angebunden. Schmitz entwickelte den Raumtypus eines Bahnhofplatzes mit einem Bahnhof weiter, der sich wie ein Kopfbahnhof präsentierte, obwohl es sich um einen Durchgangsbahnhof in Tunnellage handelte.

Noch radikaler wollte Martin Mächler das System der Berliner Bahnhöfe erneuern. Er schlug einen zentralen Bahnhof im Norden vor, der Linien in Ost-West-Richtung wie in Nord-Süd-Richtung aufnehmen sollte. Dieser hatte im Süden einen Vorplatz, der jenseits der Spree in eine Nord-Süd-Achse mündete, die eigentlich keine Bahnhofstraße mehr war, denn sie fungierte selbst als zentrale Prachtstraße, an der sich die Bauten des Deutschen Reiches erheben sollten.



**Abb. 4:** Martin Mächler: Vorschlag einer Nord-Südachse mit Zentralbahnhof samt Vorplatz, um 1910; Quelle: Architekturmuseum der TU Berlin, Inv.-Nr. 8093.



**Abb. 5:** Bruno Schmitz: Vorschlag eines neuen monumentalen Nord(durchgangs)bahnhofs samt Bahnhofplatz, Beitrag zum Wettbewerb Groß-Berlin 1908/10; Quelle: Architekturmuseum der TU Berlin, Inv.-Nr. 8009.

Albert Speer entwickelte in der NS-Zeit den Gedanken einer Nord-Süd-Achse westlich des Berliner Zentrums in monumentaler Form weiter.<sup>6</sup> Der mittlere Abschnitt dieser Achse sollte im Norden durch einen zentralen Nordbahnhof und im Süden durch einen zentralen Südbahnhof abgeschlossen werden. In beiden Fällen wurden die Bahnhöfe wieder wie Kopfbahnhöfe inszeniert, mit monumentalen Bahnhofsplätzen. Im Norden wurde der Bahnhofplatz durch ein großes, südlich gelegenes, 1.200 Meter langes und 400 Meter breites Wasserbecken noch zusätzlich monumentalisiert. Im Süden wurden zwei Bahnhofsplätze ausgebildet – eine Möglichkeit, die ein tief gelegter Durchgangsbahnhof bot. „Die vergleichsweise beste Lösung fanden wir beim Zentralbahnhof, dem südlichen Beginn von Hitlers Prachtstraße,“ so Albert Speer in seinen „Erinnerungen“. „Staatsgäste wären eine große Freitreppe heruntergeschritten. Sie und die aus dem Bahnhof tretenden Reisenden sollten von dem städtebaulichen Bild und damit der Macht des Reiches überwältigt oder genauer: buchstäblich ‚erschlagen‘ werden. Der Bahnhofplatz von tausend Meter Länge und dreihundertdreißig Meter Breite wäre, nach dem Muster der Widderallee von Karnak nach Luxor, von Beutewaffen umsäumt worden.“<sup>7</sup> Der Besucher, der aus dem nördlichen

6 Vgl. dazu H. J. Reichardt / W. Schäche, Von Berlin nach Germania, Berlin 1998, S. 95-142.

7 A. Speer, Erinnerungen, Berlin 1969, S. 149.



Abb. 6: Vorschlag eines 54 Meter hohen Nordbahnhofs mit zwei Vorplätzen und einem südliche Bassin an der Nord-Süd-Achse, Planungsstand 1939; Quelle: *Albert Speer*, *Architektur*, Frankfurt a.M. 1978, S. 106.



Abb. 7: Vorschlag eines 115 Meter hohen Südbahnhofs mit zwei Vorplätzen, Stand 1939; Quelle: *B. Kuhlmann*, *Eisenbahn-Größenwahn in Berlin. Die Planungen von 1933-1945 und deren Realisierung*, 2. Aufl., Berlin 2008, S. 28.

Zentralbahnhof heraustrat, hätte auf eine 1.100 Meter lange und 350 Meter breite Wasserfläche geblickt, an deren Ende sich die Kuppel der „Halle des Volkes“ erhob. Die Entwicklung des Südbahnhofs wurde dem Büro von Hermann Rimpl übertragen.<sup>8</sup> Zwischen beiden Bahnhöfen war entlang einer Bahnhofsstraße neuen Typs das künftige Zentrum der nationalsozialistischen Hauptstadt geplant. „Dieser Straßenzug zwischen den beiden Zentralbahnhöfen sollte zweifellos die in Architektur übersetzte Zusammenfassung der politischen, militärischen und wirtschaftlichen Macht Deutschlands demonstrieren.“<sup>9</sup>

### 1.2 Der alte Stuttgarter Bahnhofplatz

Die Geschichte des alten Bahnhofplatzes in Stuttgart erweist sich als ein besonderer Fall. In der Hauptstadt Schwabens – so könnte man zugespitzt sagen – sparte man sich einen richtigen Bahnhofplatz, um kein wertvolles Bauland zu verlieren. Auch der Zusammenklang der Hauptbauten des schmalen Platzes ließ zu wünschen übrig. Dafür optimierten die Planer die Vernetzung des Bahnhofs mit der Stadtmitte über zwei „Bahnhofsstraßen“.

8 *A. Keilmann*, *Der Südbahnhof – eine Planungsgeschichte*, in: *B. Kuhlmann*, *Eisenbahn-Größenwahn in Berlin. Die Planungen von 1933-1945 und deren Realisierung*, 2. Aufl., Berlin 2008, S. 128.

9 *A. Speer* (s. A 7), S. 153.

Der erste, nach Plänen von Oberbaurat Karl Etzel 1844-46 erbaute Stuttgarter Bahnhof war selbstverständlich ein Kopfbahnhof.<sup>10</sup> Er ordnete sich bescheiden in die Randbebauung der Schlossstraße (heute Bolzstraße) ein, hatte keinen Vorplatz und fiel zunächst nicht sonderlich ins Auge. Auch in Stuttgart wurde die alles sprengende Kraft eines Großstadtbahnhofs nicht vorausgesehen. Trotz einer baldigen, nach Plänen von Georg Morlok 1864-67 realisierten Vergrößerung an Ort und Stelle, die auch die repräsentative Sichtbarkeit des Bahnhofs erhöhte, erwies sich der Standort aufgrund der begrenzten Erweiterungsmöglichkeiten als unhaltbar.

Nachdem in einer längeren Debatte über den Sinn eines Durchgangsbahnhofs gestritten worden<sup>11</sup> und schließlich der Standort für einen neuen Kopfbahnhof entschieden war, wurde am 19. November 1910 ein Wettbewerb um die Gestaltung dieses Bahnhofs ausgeschrieben. Das künftige Bauwerk sollte an der Schillerstraße (heute Arnulf-Klett-Platz), also etwa einen halben Kilometer weiter auswärts, liegen. Wichtig war, dass – zur Sicherung eines geordneten Übergangs – der neue Bahnhof in zwei Abschnitten und damit asymmetrisch anzulegen war, da schon der erste Abschnitt gebrauchstüchtig sein musste. Die Abgabe der Wettbewerbsentwürfe hatte bis zum 15. Mai 1911 erfolgen. Am 19. März 1910 war im fernen Nordosten der Wettbewerb Groß-Berlin entschieden worden, dessen Kern die Neugestaltung der Bahnhofslandschaft Berlins bildete. Die Berliner Ergebnisse boten sicher Anregungen für die Stuttgarter Aufgabe. Gefragt war nicht nur in Berlin, sondern auch im Schwabenland ein repräsentativer Bau: Damals, so Paul Bonatz rückblickend 1950, „waren alle Beteiligten sich darüber einig, daß dieser Bau, der mehr bedeutet als früher ein Stadttor, mehr als alle Tore einer Stadt zusammen, der wirklich der Nabel des Landes und im Stadtorganismus ein wichtigstes Glied ist, wohl einen höheren Rang und Ausdruck verdiene.“<sup>12</sup> Der Wettbewerb wurde am 20. Juli 1911 – unter ausdrücklicher Würdigung der herausragenden städtebaulichen Einbindung des Bahnhofs –<sup>13</sup> zugunsten des asymmetrischen, mit kubischen Formen arbeitenden Vorschlags von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer entschieden, die ihren Beitrag unter das Motto *umbilicus sueviae*, Nabel Schwabens, gestellt hatten.

Die Wettbewerbsgewinner mussten ihren Entwurf allerdings noch stark verändern, bis Ende 1914 der Bau begann. Selbst während des Baus wurden die Pläne weiter modifiziert, der Bahnhof erhielt eine immer stärker vereinfachte und monumentalisierte Gestalt. Denn zunächst war unklar, wie das Gelände höchster Zentralität zwischen dem alten und

10 Zur Geschichte des Stuttgarter Hauptbahnhofs vgl. vor allem *M. Roser*, *Der Stuttgarter Hauptbahnhof. Vom Denkmal zum Mahnmal*, 2. Aufl., Stuttgart 2010; *Bundesbahndirektion Stuttgart* (Hrsg.), *65 Jahre Stuttgarter Hauptbahnhof 1922-1987*, Stuttgart 1987 (enthält Texte von Matthias Roser, auf die sein Buch von 2010 aufbaut).

11 Vgl. dazu auch *K. Gebhard*, *Kopfbahnhof versus Durchgangsbahnhof – ein Stuttgarter Déjà-Vu!*; [http://kopfbahnhof-21.de/fileadmin/bilder/stellungnahmen/dejavu\\_01.pdf](http://kopfbahnhof-21.de/fileadmin/bilder/stellungnahmen/dejavu_01.pdf), 22.12.2010.

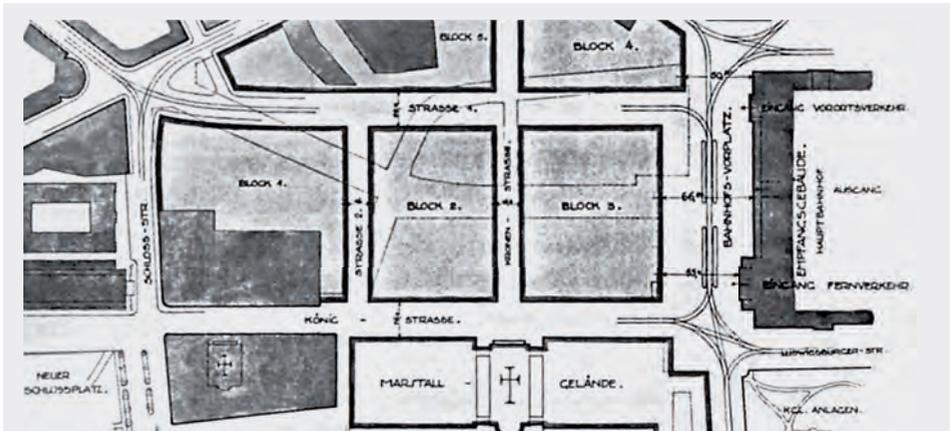
12 *P. Bonatz*, *Leben und Bauen*, Stuttgart 1950, S. 66.

13 Vgl. *M. Roser*, *Der Stuttgarter Hauptbahnhof von Bonatz & Scholer*, in: *W. Voigt/R. May* (Hrsg.), *Paul Bonatz 1877-1956*, Ausstellungskatalog, Tübingen/Berlin 2010, S. 54.

dem neuen Bahnhof gestaltet werden sollte. Nach einem weiteren städtebaulichen Wettbewerb zur Gestaltung des früheren Bahnhofsgeländes und des Bahnhofplatzes 1913/14, der ebenfalls von Bonatz und Scholer gewonnen wurde,<sup>14</sup> schien die Entwicklung des Gebiets zwischen Bahnhof und Zentrum vorläufig geklärt. Nunmehr war die – von Theodor Fischer vorgeschlagene – Anlage einer Straße, die mittig auf den Bahnhof zuführen sollte, vom Tisch. Stattdessen gab es jetzt zwei Straßen – die Königstraße im Süden und die (heutige) Lautenschlagerstraße im Norden, welche auf die äußeren Eckbereiche der Hauptfront des Gebäudes zuliefen. Das erforderte eine Änderung der Baumassenkompo-



**Abb. 8:** Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer: Siegreicher Entwurf beim Wettbewerb um den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof, 1911. Die Autoren wählten als Motto: *umbilicus sueviae* – Nabel Schwabens und unterstrichen damit die repräsentative, regionale Bedeutung des Bauwerks; Quelle: M. Roser (s. A 10), S. 13.



**Abb. 9:** Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer: Siegreicher Entwurf „Einheit im Großen, Freiheit im Kleinen“ im städtebaulichen Wettbewerb 1913/14 für das Areal zwischen Bahnhof und Zentrum. Der Beitrag zeigt einen bescheidenen Bahnhofplatz, dafür aber gleich zwei „Bahnhofstraßen“: die Königstraße und die Straße 1 (die heutige Lautenschlagerstraße); Quelle: M. Roser (s. A 10), S. 30.

14 Vgl. Der Städtebau (1915), Heft 1, S. 16.

sition. Der von Bonatz zunächst mittig geplante Bahnhofsturm wanderte an die Ludwigsburger Straße (heute Cannstatter Straße), wo er mit seinen 56 Metern einen wirkungsvollen Blickpunkt von der Königstraße her, der Haupt-Straße Stuttgarts, bot. Leicht versetzt fand sich hier auch der große, baulich betonte Haupteingang für den Fernverkehr. Die neue nördliche Straße dagegen führte direkt auf den Bahnhofsengang für den Vorortverkehr. Die Mitte hingegen, die ursprünglich durch den Turm betont werden sollte, verlor an Bedeutung.

Erst Jahre nach Kriegsende, 1922, nahm der erste Abschnitt des Bahnhofs seinen Betrieb auf. Angesichts der schwierigen Verhältnisse in der frühen Weimarer Republik war die Zukunft des Bahnhofsplatzes noch über längere Zeit unsicher: „Unabsehbar“, so Paul Bonatz noch 1925, „ist es weiter, wie sich die Bebauung des ganzen Bahnhofsvorplatzes entwickeln wird. Noch ist kein Neubau auf dem Trümmerfeld zwischen altem und neuem Bahnhof in Angriff genommen, und es wird viele Jahre dauern, bis das Platzbild sich schließt.“<sup>15</sup> Erst nach Abschluss der lange sich hinschleppenden Bauarbeiten am Bahnhof im Jahre 1928 nahm der Bahnhofsplatz seine endgültige Form an. Als Pendant der Hauptfront des Bahnhofs plante Bonatz einen sechsgeschossigen Baukomplex „mit Arkaden und einem Durchgang in der Mitte [...]“. Verwirklicht wurde dann aus Sparsamkeitsgründen jedoch der Vorschlag einer anderen Architektengruppe. Das Gebäude erhielt den Namen des Reichspräsidenten Paul von Hindenburg. Auch der Bahnhofsplatz bekam diesen Namen.<sup>16</sup> Der Hindenburgbau wurde 1928 in Betrieb genommen. Es folgte 1929-1931 der in den Bahnhofsplatz hineinragende Zeppelinbau nach Plänen von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer. Erst Anfang der 1930er Jahre kamen daher „die über zwei Jahrzehnte dauernden Bauarbeiten in diesem Bereich zum Abschluß“<sup>17</sup>. Inzwischen war der Bahnhofsplatz zu einem Knotenpunkt des Stuttgarter Straßenbahnverkehrs geworden. Was seine Hauptbauten betraf, so wirkte deren Zusammenklang alles andere als überzeugend.

Der neue Bahnhof war funktional wie gestalterisch über zwei „Bahnhofsstraßen“ an das Zentrum angebunden. „Der Baukörper“, so Matthias Roser, „dringt in den umgebenden Stadtraum und dieser in den Bahnhof ein.“<sup>18</sup> Der Bahnhof erwies sich so als „eine auf das Stadtbild perfekt abgestimmte kubische Komposition, explizite Großstadtarchitektur in einer neuen Monumentalität.“<sup>19</sup> Der Platz vor der Hauptfassade war dagegen sehr be-

15 P. Bonatz, dok. in: M. Roser (s. A 10), S. 127.

16 Bundesbahndirektion Stuttgart (s. A 10), S. 47.

17 Ebd., S. 138. In dem Ausstellungskatalog zu Paul Bonatz, hrsg. von W. Voigt/R. May (s. A 13) fand die städtebauliche Dimension des Hauptbahnhofs überraschenderweise nur sehr wenig Beachtung; auch in dem Beitrag „Paul Bonatz als Städtebauer“ von C. Käpplinger. Vgl. auch die zwar knapp aufgeführten, nicht aber weiter erläuterten Beiträge „Ausgestaltung und Bebauung des Bahnhofsviertels, Projekt ‚Einheit im Großen, Freiheit im Kleinen‘“ (1913/14) sowie „Fasadengestaltung der Geschäftshäuser an Bahnhofsplatz und Teilen der Königstraße“ (1915/16); S. 197 und 198.

18 M. Roser (s. A 10), S. 85.

19 R. May/P. Cachola Schmal/D.J. Schreiber/W. Voigt, Vorwort, in: W. Voigt/R. May (s. A 13), S. 7.



**Abb. 10:** Stuttgart; Bahnhof mit Bahnhofsvorplatz wohl in den 1930er Jahren – steinern, durch Fußgänger, Autos und Straßenbahnen geprägt. Der Hindenburgbau (links vorne) korrespondiert weder mit dem Bahnhof noch mit dem in den Platz hineinragenden Zeppelinbau (links hinten);  
Quelle: *W. Voigt / R. May* (s. A 13), S. 57.

scheiden proportioniert und nicht viel mehr als eine Straßenerweiterung. Schon in der Wettbewerbsentwurfszeichnung von 1914 waren nur Anlagen für den Straßenbahnverkehr vorgesehen, keine Grünanlagen. Dies war ja eigentlich auch nicht notwendig, da sich in unmittelbarer Nachbarschaft, auf der Südseite des Bahnhofs, der Schlossgarten erstreckte – eine einzigartige Besonderheit des Stuttgarter Bahnhofs, die auch die aufwändige und beeindruckende Gestaltung der Südfassade einschließlich des Turms begründete. Vor diesem Hintergrund präsentierte sich der Bahnhofsvorplatz als steinerner, nur dem Verkehr dienender, spartanisch gestalteter Raum, der vollständig der auftrumpfenden Bahnhofsfassade aus Muschelkalkstein mit ihrer „harten und unerbittlichen Form“<sup>20</sup> untergeordnet wurde. Zugleich fand sich im Norden ein weiterer Bahnhofsnebenplatz, der durch einen beeindruckenden, zurückversetzten Monumentalbogen die Bahnsteighalle ankündigte und ebenfalls „mit Straßenbahnhaltestelle, Tankstelle und Droschenstandplätzen“<sup>21</sup> dem Verkehr diente.

20 So *P. Bonatz* 1942, dok. in: *M. Roser* (s. A 10), S. 129.

21 *Bundesbahndirektion Stuttgart* (s. A 10), S. 48.



Abb. 11: Stuttgart; der Bahnhofsnebenplatz im Norden während der Zwischenkriegszeit, eine reine Verkehrsfläche, angereichert mit bescheidener Baumreihe im Halbkreis; Quelle: M. Roser (s. A 10), S. 50.

Der ausgewogen durch Kuben komponierte, asymmetrische Bahnhof mit seinen beiden ungleichen Flügeln samt Bahnhofplatz und Bahnhofsnebenplatz, doppelter „Bahnhofstraße“, südlichem Schlossgarten und den neuen Zentrumserweiterungsböcken im Westen war ein sorgfältig abgestimmtes städtebauliches Gesamtkunstwerk, das zwar durch die feierliche Monumentalität des Bahnhofskomplexes selbst weit mehr war als ein schlichter Funktionsbau, aber sehr sparsam mit öffentlichem Bauland umging, ohne deswegen funktionale Nachteile in Kauf nehmen zu müssen. Dass dabei der Bahnhofsvorplatz funktional und dimensional sehr kurz gehalten wurde und völlig im Schatten des Bahnhofs stand, war zunächst nur ein kleines Problem, das sich aber im Zuge des autogerechten Ausbaus in der Nachkriegszeit dramatisch verschärfen sollte.

## 2. BAHNHOFSPLÄTZE HEUTE

Die Eisenbahn und mit ihr der Bahnhof wie der Bahnhofplatz verloren mit dem Triumphzug des privaten Automobils zunächst langsam, seit dem Zweiten Weltkrieg rasch an Bedeutung. Das Automobil überschwemmte den Bahnhofplatz immer mehr, die Vielfalt der Verkehrsarten nahm ab, für den Fußgänger wurde der Platz immer unerträglicher. Eine Konsequenz war, den Fußgänger gar nicht mehr auf den Platz zu führen, sondern gleich in den Untergrund. Mit der Automobilisierung büßte der Bahnhofplatz auch seine repräsentative Funktion ein, mit der gesellschaftlichen Abwertung der Zugreise verloren die hochklassigen Nutzungen am Platz ihr Klientel, und die soziale Vielfalt nahm ab. Der

Bahnhofplatz wurde deklassiert – in sozialer, funktionaler und gestalterischer Hinsicht. Hinter dem Bahnhof wurde oft identisch mit vor dem Bahnhof. Die Prachtfassade machte der Billigfassade Platz. Der Bahnhofplatz war einer der großen Verlierer der autogerechten Stadt – oft bis heute.

Doch die Krise der autogerechten Stadt schuf auch Raum für eine Renaissance der Bahnhöfe. Vor 15 Jahren, 1996, fand in Venedig im Rahmen der VI. Architekturbiennale eine denkwürdige Ausstellung statt, die von dieser Renaissance kündete.<sup>22</sup> Ihr Schirmherr war Klaus Töpfer, damals Minister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Im Faltblatt zur Ausstellung hieß es: „Die Bahn hat wieder Zukunft, will und muß gesellschaftliches Ansehen zurückgewinnen.“ In diesem Kontext wurden auch die „Projekte 21“ propagiert, welche die Kopfbahnhöfe durch Durchgangsbahnhöfe ersetzen und so massenhaft neues Bauland in zentraler Lage freisetzen sollten. Dies, so die Botschaft, würde wiederum die Innenstädte revitalisieren. Fortgeschritten wären vor allem die Projekte in Frankfurt, München und Stuttgart.<sup>23</sup>

### *2.1 Die beiden Plätze des Hauptbahnhofs in Berlin*

Nach dem Fall der Mauer wurde in Berlin das System der Bahnhöfe grundlegend umstrukturiert. Ziel war es, nun endlich, wie schon um 1910 vorgeschlagen, eine Nord-Süd-Verbindung zu schaffen sowie im Nordwesten des Zentrums einen Hauptbahnhof und im Süden den zweitwichtigsten Bahnhof (Südkreuz) zu bauen. Das System der vielen Kopfbahnhöfe, die durch einen Ring nicht wirklich vernetzt werden konnten, wurde durch ein vereinfachtes Netzsystem ersetzt, das „Pilzkonzept“ genannt wurde. Dieses System erforderte den Neubau und Umbau mehrere Bahnhöfe. Die Bauaktivitäten setzten bald ein, allerdings ohne zugleich die Frage der Vermittlung von Eisenbahn und Stadt zu thematisieren, ohne also die Frage nach der Gestaltung einer neuen Generation von Bahnhofsplätzen zu klären. Heute sind in der Hauptstadt mehrere neue Bahnhofsplätze in planerischer Diskussion oder im Umbau bzw. bereits gebaut: die Plätze nördlich und südlich des Hauptbahnhofs, der Platz westlich und östlich des Südkreuzes und der Platz östlich des Bahnhofs Zoologischer Garten (Hardenbergplatz).

Der neue Hauptbahnhof von Berlin ist in der Gegend des historischen Lehrter (Kopf-) Bahnhofs entstanden, dessen Bahnhofplatz mit Grünanlagen geschmückt war. Der historische Platz war zur Spree hin offen und erlaubte daher einen Fernblick auf Berlin. Die Ruine des prächtigen Bahnhofsgebäudes wurde 1959 gesprengt. Heute ist der neue Hauptbahnhof ein komplexer Durchgangsbahnhof. Er wurde aber so gestaltet, dass nach Nor-

22 Der Ausstellungskatalog wurde vom Bund Deutscher Architekten, der Deutschen Bahn AG und dem Förderverein Deutsches Architekturzentrum DAZ in Zusammenarbeit mit Meinhard von Gerkan herausgegeben.

23 Vgl. „Kurs auf das 21. Jahrhundert“, in: mobil, Das Magazin der Deutschen Bahn, Nr. 4, Juli/August 1996, S. 22-23.



Abb. 12: Berlin; das Areal um den Hauptbahnhof, 2008; Foto: Philipp Meuser.

den wie nach Süden eine Art modernisierter Kopfbahnhoffassade gezeigt wird. Die beiden Fassaden prägen künftige Bahnhofsplätze, den Washingtonplatz im Süden und den Europaplatz im Norden. In der fachlichen und öffentlichen Diskussion spielte allerdings die Frage der Gestaltung dieser Plätze zunächst eine untergeordnete Rolle.

Auf der Website der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird vor allem der südliche Bahnhofplatz, der Washingtonplatz, mit großen Worten vorgestellt: „Während der Europaplatz durch die Verkehrserschließung bestimmt wird, öffnet sich im Süden der Washingtonplatz mit Blick über die Spree aufs Regierungsviertel. Gestaltet wird er nach den Entwürfen der Landschaftsarchitekten Martha Schwartz und Gabriele Kiefer. An seinem westlichen Rand liegt ein lang gestreckter Baumhain [...]. Ein würfelförmiges Gebäude von ca. 42 Metern Höhe, Breite und Länge (entworfen von O.M. Ungers) wird auf dem tiefer liegenden Teil des Platzes stehen. [...] Ein markantes, ca. 80 m langes und fünf Meter hohes Element ist zentrales Objekt auf dem Platz. Es wird von Martha Schwartz aus Cambridge/USA gestaltet. es ist auf das städtebaulich orthogonale System ausgerichtet und wird einen Bezug [...] zur Spree schaffen.“ Im April 2010 wurden detailliertere Pläne zur Gestaltung des 18.000 Quadratmeter riesigen Platzes vorgelegt. Sie umfassen vor allem einen Steinbelag, eine erhöhte Plattform am Eingang zum Bahnhof und drei Grüninseln mit 50 Bäumen. Allerdings kann zunächst nur ein kleiner Teil des Konzeptes realisiert werden, da weitere Baumaßnahmen anstehen.<sup>24</sup> Zum Jahresende 2010 wurde begonnen, den

24 [www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv\\_volltext...](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext...) (22.12.2010).



**Abb. 13:** Büro Kiefer Landschaftsarchitektur: Visualisierung des Konzepts für den Washingtonplatz, präsentiert am 07.04.2010; Quelle: [www.stadtentwicklung.berlin.de...](http://www.stadtentwicklung.berlin.de...) (22.12.2010).

Washingtonplatz in diesem Sinne zu verschönern – eine Verlegenheitslösung, wie Abgeordnete der Opposition meinen.<sup>25</sup> Aus dem Büro des Bahnhofsarchitekten Meinhard von Gerkan hieß es, „dass eine Pflasterung und ein paar Bäume noch keine Platzgestaltung seien.“<sup>26</sup> Im September 2011 sollen die Arbeiten fertig gestellt sein.

Die Zukunft des nördlichen Bahnhofplatzes, des Europaplatzes, ist keineswegs rosig. Schon der Name – „Europaplatz“ – wie auch derjenige des anschließenden Viertels – „Europacity“ – verweist auch eine abgrundtiefe Einfallsllosigkeit. Wie in Stuttgart übrigens auch: Dort ist ein Europaviertel mit einer Europa Plaza geplant. Armes Europa! Bei der Diskussion über den Wettbewerb für die Entwicklung eines neuen Quartiers im Norden des Hauptbahnhofs spielte die wichtige Frage des Bahnhofplatzes keine besondere Rolle. Das städtebauliche Konzept zeigt im Bereich des Bahnhofplatzes zwei unterschiedlich hohe Hochhäuser sowie eine offene Flanke zum Autotunnel. Der Bahnhofplatz wird in der Mitte durch die Invalidenstraße geteilt. Die auf der Website platzierten Äußerungen zum Platz lassen keine klaren Ideen für den Platz erkennen. Es heißt dort unverbindlich: „Aus dem Zusammenwirken der Freibereiche entsteht der Europaplatz als großzügiger, urbaner Raum, der künftig die Besucher der Stadt empfangen wird. Der städtebaulich bedeutende Ort wird mit Hochpunkten akzentuiert [...]“<sup>27</sup> Die beiden Hochhäuser sollen,

25 S. Jacobs, Hauptbahnhof bleibt bis 2015 Dauerbaustelle, in: Der Tagesspiegel, 09.11.2010. Seitens der Grünen und der CDU werden diese Arbeiten daher auch abgelehnt.

26 Und jetzt soll unser Bahnhof schöner werden, in: Berliner Morgenpost, 01.11.2010.

27 [www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische\\_konzepte/heidestrasse/de/teilbereiche.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische_konzepte/heidestrasse/de/teilbereiche.shtml)

so der Entwurf des Bebauungsplans vom 02.02.2010, eine Höhe von 84 bzw. 69 Metern haben. Unter dem Punkt „Gestaltungsregelung“ heißt es lediglich: „Im Kerngebiet sind Werbescreens, LED Tafeln und LED Laufbänder an Außenwänden und Fassaden sowie auf Dächern nicht zulässig.“<sup>28</sup> Im Kommentar zum Bebauungsplanverfahren heißt es weiter entwaffnend: „Im Dialog zum festgesetzten Hochhaus direkt am Hauptbahnhof sollen drei weitere Hochhäuser [...] ein städtebauliches Ensemble bilden.“<sup>29</sup> Das Ergebnis, so die Hoffnung, ist ein „großstädtisches Vorfeld“ des Hauptbahnhofs. Eine eher dürre Vision eines Bahnhofsplatzes.

Inzwischen wächst die Empörung über die gestalterische Qualität des Bahnhofsumfelds. Die Bundesstiftung Baukultur verweist auf banale Lochfassaden.<sup>30</sup> Michael Braum, Vorsitzender der Stiftung, spart nicht mit weiterer Kritik: „[...] was da bislang steht, ist alles andere als außerordentliche Architektur, ist viel zu dicht an den Bahnhof gebaut und reagiert nicht auf seine Figur. Auch wird die Geste der großen Treppen in keiner Weise aufgenommen. Das Hotel kehrt dem Bahnhof den Rücken zu. Die Treppen führen in eine Art Hinterhofsituation.“<sup>31</sup> Heftig kritisiert wird die Entwicklung auch durch Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses des Abgeordnetenhauses. Sie monieren etwa die „Plattenbauästhetik der Hotelneubauten“ und das langjährige Verkehrschaos.<sup>32</sup> Der Tagesspiegel zitiert einige Politiker: Thorsten Hilse (SPD), der die kommende „seelenlose, monotone Stadträumlichkeit“ beklagt, Stefanie Bung (CDU), die von „katastrophalem Erscheinungsbild“ spricht, Sylvia Maria von Stieglitz (FDP), die über eine kaum zu überbietende Phantasielosigkeit

(22.12.2010).

28 [www.stadtentwicklung.berlin.de/includes/fenster.php?bild=/planen/stadtplanerische\\_konzepte/heidestrasse/de...](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/includes/fenster.php?bild=/planen/stadtplanerische_konzepte/heidestrasse/de...) (22.12.2010).

29 Ebda.

30 Bundesstiftung Baukultur, *Großer Bahnhof für die Baukultur?* Faltblatt zu einem Dialog am 02.12.2010.

31 Hauptbahnhof – Baupläne schrecken Experten auf, in: [www.morgenpost.de/berlin/article1466638/...](http://www.morgenpost.de/berlin/article1466638/...) (22.10.2010).

32 S. Jacobs (s. A 25).

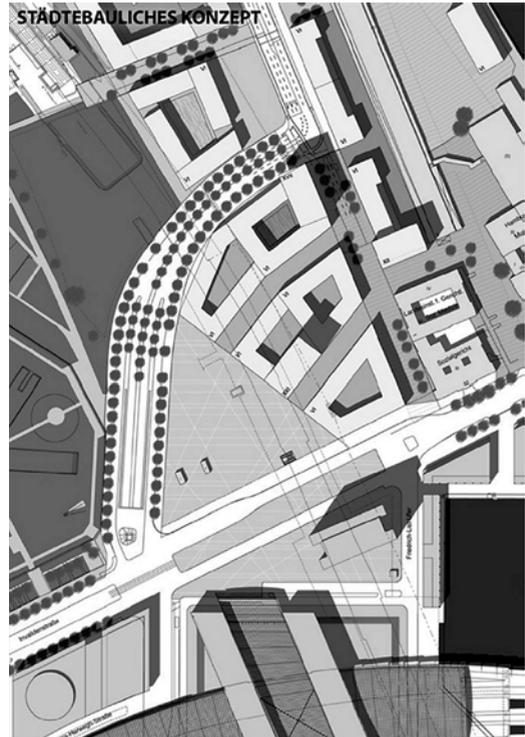


Abb. 14: Städtebauliches Konzept für den Europaplatz, Stand 2008; Quelle: [www.stadtentwicklung.berlin.de...](http://www.stadtentwicklung.berlin.de...) (22.12.2010).

schimpft. „Trostloser könne es auch in Sibirien nicht sein“, meint der Architekt des Bahnhofs, Meinhard von Gerkan.<sup>33</sup> Der Architekt erregt sich weiter über den ersten Bau am Bahnhof: „Ordinärer kann man einen öffentlichen Raum nicht verramschen.“ Die ZEIT setzt noch eins drauf: „Im Erdgeschoss der architektonischen Scheußlichkeit befindet sich eine jener den Brotgenuss bekämpfenden Schnellbäckereien, die übrigens auch das Innere von Gerkans nicht unumstrittenem Bauwerk zumüllen.“ Doch nicht genug damit: Auf der Nordseite des Bahnhofs drohe ein Hotel mit Einkaufszentrum, eine „Kommerz-Immobilie primitivster Machart“, so von Gerkan.<sup>34</sup> Ein kleiner Hoffnungsschimmer ist, dass der Baustadtrat des Bezirks Mitte, Ephraim Gothe, eine Gestaltungssatzung „erwägt“, um unverträgliche Neubauten zu verhindern.<sup>35</sup> Das Problem ist aber grundsätzlicher: Berlin, so zeigt sich, hat keine überzeugenden Ideen und Verfahren für die beiden prominenten Hauptbahnhofsplätze. Oder drastischer mit den Worten der ZEIT: Aus dem „Nichts“ droht ein „endgültiges Garnichts“ zu werden.<sup>36</sup>

## 2.2 Der neu geplante Bahnhofplatz in Stuttgart

In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg erfuhr das städtebauliche Gesamtkunstwerk „Stuttgarter Bahnhofs-Quartier“ erhebliche Eingriffe, welche die Qualitäten der Anlage empfindlich beeinträchtigten. Der insgesamt einigermaßen gelungene Wiederaufbau des teilzerstörten Bahnhofsgebäudes erfolgte noch mit Unterstützung von Paul Bonatz. Der Turm verlor seine Bedeutung als Heimat eines Restaurants mit wunderbarer Aussicht, wurde aber von 1955 bis 1976 noch als Turmhotel genutzt.<sup>37</sup> Bereits 1952 erhielt er – als Bahnhofsturm! – einen Mercedesstern<sup>38</sup> als Krone, eine Maßnahme, welche die Wiederherstellung des teilzerstörten Turms finanziell unterstützen sollte. 1972 wurde der Durchmesser des Sterns noch einmal vergrößert. Im Zuge des zunehmenden Autoverkehrs wurde seit den 1950er Jahren der von vorneherein auf reine Verkehrszwecke reduzierte Bahnhofplatz zu einem Autoverkehrsplatz, oder, wie es in einer Schrift der Bundesbahndirektion Stuttgart heißt, zur „Stadtautobahn“<sup>39</sup>. Die Planung eines Fly-Over als Verbindung von Heilbronner und Friedrichstraße samt Untertunnelung des Bahnhofplatzes 1959 war ein – nicht realisierter – Höhepunkt der neuen autogerechten Stadtplanung.<sup>40</sup>

33 T. Timm, Verramschte Stadt. In Berlin droht der Bau eines final trostlosen Bahnhofsviertels, in: Zeitonline (15.12.2010).

34 Ebda.

35 C. Dobberke, Baustadtrat fürchtet Ödnis am Hauptbahnhof, in: Der Tagesspiegel 11.12.2010.

36 T. Timm (s. A 33).

37 Bundesbahndirektion Stuttgart (s. A 10.), S. 87.

38 Ein „Wahrzeichen der Automobilstadt Stuttgart“, wie die Stadtväter damals meinten; vgl. Bundesbahndirektion Stuttgart (s. A 10), S. 149.

39 Ebda., S. 88.

40 A. Brunold, Stuttgart – Zum Verhältnis von Stadtgestalt und Verkehr, in: A. Brunold/B. Sterra (Hrsg.), Stuttgart. Von der Residenz zur modernen Großstadt, Tübingen 1994, S. 124f., 173.

Statt dieser Idee wurden später die Fußgänger in den Untergrund, in die 1976 eröffnete Klettpassage, verbannt, während der „Platz“ den Autos blieb. Die oberirdische Fußgänger-Anbindung des Bahnhofs an die zwei „Bahnhofsstraßen“ war damit unterminiert. Auch die Straßenbahn rückte 1976 unter die Erde, dazu kam noch die S-Bahn. Nunmehr war um den Bahnhof der größte Verkehrsknotenpunkt der Region entstanden. Im Süden war der Bezug zum Schlossgarten schon seit 1955 durch die Anlage des Busbahnhofs unterbrochen. Im Norden wurde der Bahnhofsnebenplatz zum Haupteingang in diese Passage transformiert. Der autogerechte Städtebau isolierte den Bahnhof und verstümmelte sein Umfeld, lange bevor das Gebäude selbst auf die Schlachtbank kam. Daran konnte auch die Ausweisung des Bahnhofs als Baudenkmal im Jahre 1987 nichts mehr ändern.

„Stuttgart 21“ wird wohl die städtebauliche Zersetzung weiter fördern. Das Titelbild des 1997 von der Stadt Stuttgart herausgegebenen „städtebaulichen Gutachtens“ verdeutlicht die geplanten Verhältnisse sehr eindringlich: Der Bahnhof selbst wird verstümmelt und weiter isoliert, hinter dem Bahnhof erstreckt sich ein Riegel, der den Straßenzug Königstraße/Cannstatter Straße kappt und den Schlossgarten teilt, und nördlich, an Stelle des ehemaligen Bahnhofsnebenplatzes, erstreckt sich ein Platz, der wie eine neuer Bahnhofsvorplatz erscheint. Der geplante neue Bahnhof selbst hat weder zum Zentrum noch zu den massiven Stadterweiterungen im Osten, in denen ja künftig 11.000 Menschen wohnen sollen,<sup>41</sup> eine überzeugende städtebauliche Anbindung. Er zeigt nicht, dass und wie die Eisenbahn in der Stadt ankommt, geschweige denn, dass hier ein neuer Typus des Eingangstors in die Hauptstadt Schwabens gesucht und gefunden wurde. Und er verzahnt die neu geplanten Viertel im Osten nicht mit dem alten Zentrum im Westen – ein großes Problem für eine fußgängerfreundliche, lebendige Innenstadt. Eigentlich hat der unterirdische Bahnhof gar keinen richtigen Bahnhofplatz mehr, sondern einen „Park“ als Dach. Insgesamt fällt auf, dass der Frage der Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes – wie schon in Berlin – weit weniger Aufmerksamkeit als dem Bau der ein großes Geschäft verheißenden neuen „Stadtteile“ (100 Hektar Bruttobaufläche) gewidmet wurde.<sup>42</sup>

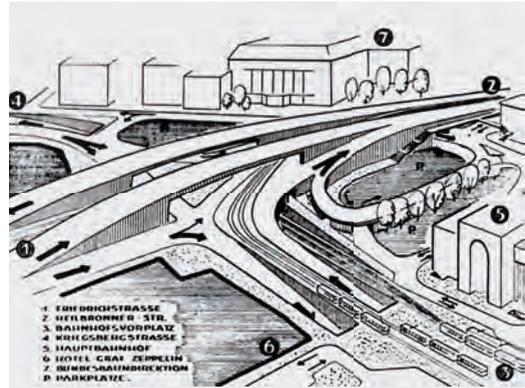


Abb. 15: Verkehr, Verkehr, Verkehr: Plan eines Fly-Over am Hauptbahnhof Stuttgart, 1959; Quelle: A. Brunold (s. A 40), S. 124.

41 Vgl. Kurs auf das 21. Jahrhundert (s. A. 23), S. 23.

42 Vgl. exemplarisch die von der Stadt Stuttgart 2000 herausgegebene Broschüre „Stuttgart verwirklicht Visionen“. Selbst in dem 1997 durch das Deutsche Architekturzentrum herausgegebenen Faltblatt zu dem eigentlich einschlägigen Thema „Stuttgart 21 – Stadt Raum Bahnhof“ wurde das Thema Bahnhofplatz nicht angesprochen.



**Abb. 16:** Der autogerechte Stuttgarter Bahnhofplatz, eigentlich eine erweiterte Durchgangsstraße. Originalbildunterschrift: „Der Arnulf-Klett-Platz [...]: eine Randbebauung ist zwar vorhanden, aber keine Platzfläche. Also ist dies kein Platz. Die Fußgänger sehen in der Mehrzahl diese Fläche gar nicht, denn sie müssen unter dem Platz durchgehen, um in die Innenstadt zu kommen.“ Quelle: Stuttgart 21-Irrtum, in: <http://s21irrtum.blogspot.com...> (21.12.2010).

Mit der weiteren Konkretisierung von „Stuttgart 21“ wurde für den Bahnhofplatz nichts gewonnen, im Gegenteil. Sind etwa verstreute gläserne Lichtaugen über dem unterirdischen Bahnhof eine überzeugende neue Form des Bahnhofplatzes von morgen? Der geplante Platz mit seinen vielen Pusteln geht in den ehemaligen Bahnhofsnebenplatz über, ohne eine angemessene Form des Übergangs zu finden, und er wird visuell beherrscht durch eine Gebäudeecke ohne stadtgestalterische Qualität. Der alte Bahnhofsturm steht amputiert an einer neuen Ecke und korrespondiert mit nichts mehr, schon gar nicht mit den weiter östlich gelegenen Zeilenbauten. Immerhin verbirgt sich in seiner Nähe der Haupteingang in den Untergrund, unter einer „gläsernen Großkappe“<sup>43</sup>. Eine Art ungefasster Stummelbahnhofplatz findet sich dann westlich davon, als Übergang zum alten Bahnhofplatz, der weiterhin als Durchgangsstraße gestaltet bleibt. Der weltberühmte Bahnhof selbst, ein Wahrzeichen Stuttgarts, schrumpft zum sinnentleerten Torso. Das alles ist kein Städtebau, sondern ein ungelinker Pustelbau, der massive neue Probleme schafft. Kaye Geipel brachte wichtige offene Fragen in der Zeitschrift „Bauwelt“ präzise auf den Punkt: Was soll aus der großen südlichen Eingangshalle des alten Bahnhofs wer-

43 K. Geipel, Die Pläne. Stuttgart 21, in: *Bauwelt* (2010), Heft 39-40, S. 7.



**Abb. 17:** Die Südseite des Stuttgarter Bahnhofs nach dem Verlust des direkten Bezugs zum Schlossgarten. Originalbildunterschrift: „Ende der sechziger Jahre herrschte Hochbetrieb am Südflügel des Hauptbahnhofs. Der starke Straßenbahnverkehr benötigte eine viergleisige Haltestelle und für die vielen Omnibuslinien gab es seit 1955 einen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB).“ Quelle: *Bundesbahndirektion Stuttgart* (S. A 10) S. 143.

den? Was soll aus der großen Haupthalle in Konkurrenz zum neu geplanten Haupteingang werden? Kann der „Park“ über dem Bahnhof mit seinen „27 Riesen-Bullaugen“, ein „vom Stadtzentrum abgeklemmter Raum“, mehr sein „als Abstandsgrün“? Und wie soll das angebliche „Ökoquartier“, das den Bahnhofsplatz-„Park“ zusammen mit dem amputierten alten Bahnhof einfasst, städtebaulich angebunden werden?<sup>44</sup>

### 3. AUSBLICK

Bei der Betrachtung aktueller Beispiele zeigt sich sofort ein grundlegender Unterschied zur Situation in der Kaiserzeit: Die Bahnhöfe sind allesamt – wie der neue Berliner und der geplante neue Stuttgarter Bahnhof – keine Kopfbahnhöfe mehr, sondern Durchgangsbahnhöfe. Bei Durchgangsbahnhöfen müssen die Eisenbahntrassen entweder unterirdisch in

<sup>44</sup> Ebda., S. 6-9.



**Abb. 18:** Der neue Bahnhofplatz als Stadtbarriere (Vorschlag Büro Trojan, Trojan+ Neu): Titelbild der Broschüre „Stuttgart 21 – Städtebauliches Gutachten“, herausgegeben von der Stadt Stuttgart, 1997.



**Abb. 19:** Der neue Bahnhofplatz als Pustelplatz: Modellfoto mit den „gläsernen Lichtaugen“ über dem Bahnhof, stolz präsentiert in einer Broschüre der Landeshauptstadt Stuttgart mit dem schönen Titel „Stuttgart verwirklicht Visionen“, Juni 2000 sowie auf: [www.das-neue-herz-europas.de/bildarchiv...](http://www.das-neue-herz-europas.de/bildarchiv...) (22.12.2010).



**Abb. 20:** Der geplante Bahnhofspatz-„Park“ und sein Umfeld, garniert mit kritischen Fragen von Kaye Geipel (vgl. Text); Quelle: Bauwelt Heft 39-40, 2010, S. 9.

Tunnellage oder oberirdisch hochgeständert verlaufen. Das hat gravierende Auswirkungen auf den Typus Bahnhofspatz, der ja zwischen dem Bahnhof und der Stadt vermitteln muss. Es gibt keine einfache Möglichkeit mehr für eine kopfseitige Prachtfassade, aber auch kein Viertel „hinter“ dem Bahnhof. Und es eröffnet sich in der Regel die Möglichkeit von zwei Bahnhofsplätzen. Damit stellt sich ganz konkret die Frage: Wie soll der Typus des Bahnhofspatzes des 21. Jahrhunderts aussehen?

Natürlich muss der Bahnhofspatz auch heute den funktionalen Mindestanforderungen genügen: Er muss leicht erreicht und verlassen werden können, er muss zu anderen wichtigen Orten des Stadtzentrums vermitteln. Und er muss übersichtlich sein: Es muss klar sein, welches Gebäude der Bahnhof ist, wo dessen Eingang verortet ist, und wohin man gehen muss, um in das Stadtzentrum zu gelangen. Wie früher muss der Bahnhofspatz unterschiedlichen Verkehrsarten und damit auch unterschiedlichen sozialen Schichten Mobilitäts- und Verweilangebote machen. Das aber ist nur das Pflichtprogramm. Der Bahnhofspatz ist das Foyer der Stadt, er ist die Visitenkarte der Stadt, er muss daher auch ein Kürprogramm bieten. Zuallererst muss der Bahnhof nicht nur auffallen, er muss angenehm auffallen, er muss beeindrucken, er muss positiv beeindrucken. Das ist bei einem

Durchgangsbahnhof gar nicht so leicht, erst recht nicht bei einem Durchgangsbahnhof unter der Erde. In diesem Falle muss über der Erde angemessen baulich verkündet werden, dass hier ein Bahnhof ist. Der Bahnhofplatz muss nicht nur verschiedenen Verkehrsarten Raum bieten, er muss klare Prioritäten setzen – zugunsten des Fußgängerverkehrs, des Fahrradverkehrs, des öffentlichen Nahverkehrs und des Taxiverkehrs. Die Platzfläche selbst muss praktisch und schön sein, sie darf auch wieder Grünanlagen umfassen. Mit anderen Worten: Das funktionalistische Pflichtprogramm muss mit dem repräsentativen Kürprogramm in ein städtebauliches Gesamtprogramm integriert werden, das der Bedeutung dieses Ortes gerecht wird. Der Bahnhofplatz von morgen muss von der Stadt künden, zu der er vermittelt.

Die immer wieder beschworene Renaissance der Bahnhöfe ist in Deutschland bisher nur langsam vorangekommen. Das gilt insbesondere für die Renaissance des Übergangsortes zwischen Eisenbahn und Stadt, den Bahnhofplatz. Im 19. Jahrhundert hatte der Bahnhofplatz seine attraktive, robuste, variable Grundform gefunden. Heute ist er ein wenig beachteter, weitgehend vergessener und oft vernachlässigter städtebaulicher Raum. Das bedeutet nicht, dass heute Bahnhofplätze nicht gestaltet werden. Im Gegenteil: Unzählige Bahnhofplätze in kleinen, mittleren und großen Städten werden derzeit umgebaut. Aber jede dieser Gestaltungen wird isoliert angepackt. Wie der Bahnhof und der Bahnhofplatz des 21. Jahrhunderts aussehen soll – darüber gab und gibt es keine breite fachliche und öffentliche Diskussion. Gebaut wird trotzdem – ohne klares Leitbild, ohne nationalen und internationalen Erfahrungsaustausch, ohne Auseinandersetzung auch mit dem historischen Typus. Eine alles andere als nachhaltige Methode.

## »MÜNCHEN 21« – DER BAHNHOF UND DIE ENTWICKLUNG DER MÜNCHNER BAHNFLÄCHEN

### 1. AUSGANGSSITUATION

#### *Der Städtebau*

Im Juli 1996 präsentierte Heinz Dürr, der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, auf einer Pressekonferenz in München der Stadt München, dem Oberbürgermeister, der Stadtbaurätin, Vertretern des Freistaates Bayern und der erstaunten Öffentlichkeit das Projekt „München 21“ mit der Idee, den Hauptbahnhof in einen Durchgangsbahnhof umzuwandeln und das Gleisvorfeld zu überbauen. Dem vorausgegangen war seit den 1980er Jahren die betriebsbedingte Vergrößerung und Verlagerung des Güterverkehrs. Mit dem Umzug des Rangierbahnhofs nach Allach, heftig be- und umkämpft wegen des aus Sicht der Stadt überzogenen Flächenanspruchs, und dem Bau des neuen Containerbahnhofs wurden die bisherigen innerstädtischen, bahnparallelen Flächen zwischen dem Hauptbahnhof und Pasing frei: 156 Hektar auf acht Kilometer Länge.

In der flächenknappen Stadt München wurden von der Stadtplanung alsbald Überlegungen für Nachnutzungskonzepte erarbeitet und dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben. Der Stadtrat sah übereinstimmend die Flächenentwicklung als Chance für dringend gewünschte Wohnungen, Freiflächen und Arbeitsplätze. Ab 1992 wurde mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) konkreter über einen städtebaulichen Vertrag zur Nachnutzung der Flächen verhandelt. Die DB AG erwartete mehr Baurecht als die Stadt für angemessen hielt. Man einigte sich darauf, das städtebauliche Gesamtkonzept durch das renommierte Stadtplanungs- und Architekturbüro Albrecht Speer und Partner aus Frankfurt (ASP) auf Verdichtungsmöglichkeiten überprüfen zu lassen. Das Grundprinzip der Verteilung von Grünflächen und Bauflächen wurde bestätigt und der so erarbeitete Plan Basis für die weiteren Planungsschritte und die Vertragsverhandlungen.

#### *Städtebauliche Verträge, SOBON*

Seit 1994 gelten in München für alle städtebaulichen Verträge, auch solche mit Eigentümern der Öffentlichen Hand, die Regelungen des Münchner Weges der „Sozialgerechten Bodennutzung“ SOBON (vgl. Übersicht), die eine angemessene Beteiligung der Grundeigentümer an den Kosten und Lasten der Entwicklung verlangen. Renditeerwartungen wurden damit erheblich beschnitten. Auch die DB AG musste feststellen, dass dieses Regelwerk ohne Ausnahme wirklich für alle gilt, politisch gewollt und verankert ist.

### Sozialgerechte Bodennutzung SOBON

1994 Stadtratsbeschluss auf der Grundlage des InvestErlG (1993)

#### Prinzip der SOBON:

- Kosten und Lasten der Baulandentwicklung werden nicht mehr nur von der Allgemeinheit getragen, sondern auch denjenigen zugerechnet, die Vorteile aus der Bodenwertsteigerung ziehen.
- Vom Stadtrat beschlossene Verfahrensgrundsätze sorgen für Transparenz und Gleichbehandlung.

#### Ablauf:

- Grundzustimmung bei Planungsabsicht, sonst gibt der Stadtrat keinen Planungsauftrag.
- Grundvereinbarung vor Billigung.
- Ausführungsverträge.

#### Umfang der Verpflichtungen des Planungsbegünstigten:

- unentgeltliche Flächenabtretungen für Erschließungsanlagen, Gemeinbedarfseinrichtungen, Ausgleichsmaßnahmen.
- Beteiligung/Übernahme der Herstellungskosten für ursächliche Maßnahmen.
- Sonstige ursächliche Kosten wie Gutachten, Wettbewerbe, Umlegungen.
- Kostenrelevante Bindungen für 30% sozialen Wohnungsbau bzw. Förderung von einfachem Gewerbe.
- Nach dem Grundsatz der Angemessenheit muss mindestens 1/3 des planungsbedingten Wertzuwachses beim Begünstigten verbleiben.

Übersicht: Münchner Weg der »Sozialgerechten Bodennutzung« – SOBON.

Nach detaillierten Verhandlungen über die 170 ha für das auf Jahrzehnte geplante Großprojekt „Zentrale Bahnflächen“ für ca. 16.000 Einwohnern und 19.000 Arbeitsplätzen wurde 1997 die heute noch verbindliche Rahmenvereinbarung vom Stadtrat mit dem Bundeseisenbahnvermögen, DB AG, abgeschlossen. Damit war gesichert, dass die gesamte Fläche, trotz später unterschiedlicher Zuständigkeit der Immobilientöchter Aurelis und Vivico, als ein Projekt in der Entwicklung behandelt werden konnte.

## 2. „MÜNCHEN 21“

### *Die Idee der Bahn*

Das 1996 durch die DB AG vorgestellte Projekt „München 21“ war durch das Hamburger Architekturbüro von Gerkan, Marg und Partner entwickelt worden: Alle Gleise sollten ab der Friedenheimer Brücke (ca. 3 km westlich des Hauptbahnhofs) abtauchen und auf dem Gleisdeckel ein zentraler Park entstehen (vgl. Abb. 1). Das Gleisfeld im Vorfeld der DB-Zentrale an der Richelstraße sowie das ehemalige Containerbahnhofgelände waren mit Gebäudezeilen, die auf den Park hin ausgerichtet waren, überplant. Der Hauptbahnhof selbst hatte in ca. 37 m Tiefe gelegene Bahnsteiganlagen, die bahntechnische Er-



Abb. 1: »München 21« – Städtebauliche Studie.  
Entwurf: Gerkan, Marg und Partner Hamburg.



Abb. 2: »München 21« – Innenansicht Hauptbahnhof.  
Entwurf: Gerkan, Marg und Partner Hamburg.

schließung erfolgte über einen mehrgleisigen Tunnel unter der Innenstadt. Ein weiterer Teil der Gleise endete in einem unterirdischen Kopfbahnhof. Die Höhenüberwindung erfolgte durch eine noch oben offene terrassenartige Bebauung, die auf sechs Galerieebenen ca. 80.000 qm Bruttogeschossfläche für den Einzelhandel beinhalten sollte (vgl. Abb. 2).

Dürr pries die Chance, mit diesem Projekt ein „neues München“ zu bauen und kündigte an, dass es auf der Biennale in Venedig ausgestellt werden würde.

Die Stadt bemerkte in der Pressekonferenz dazu, dass sie eigentlich mit der bisherigen Stadtentwicklung ganz zufrieden sei und es keines „neuen Münchens“ bedürfe; auch seien die Verhandlungen über die Nachnutzung der Bahnflächen relativ weit gediehen. Es war ganz offensichtlich, dass „München 21“ mit den seit 1992 laufenden Planungen und Verhandlungen mit der DB AG nicht abgestimmt war, denn die wesentliche Finanzierungserwartung für das Projekt lag in der Vermarktung frei werdender Immobilien, über die ja bereits anderweitig verfügt worden war. Die Stadt München sah in der Umgestaltung des Hauptbahnhofs zum Durchgangsbahnhof langfristig interessante Modernisierungs- und Entwicklungschancen für die Bahn in München.

### 3. BESTAND UND WEITERENTWICKLUNG DER PLANUNGEN: GLEISANLAGEN UND BETRIEBSFÜHRUNG

Der Hauptbahnhof München liegt als Kopfbahnhof günstig und nahe zur Innenstadt. Die Gleisanlagen stammen aus der Gründerzeit der Eisenbahn, wurden aber laufend modernisiert und aktuellen bahnbetrieblichen Anforderungen angepasst. Die vorhandenen Anlagen mit ihrer Ausrichtung nach Westen gestatten aus Sicht der Bahn keine wirtschaftlich befriedigende Betriebsführung. Derzeit werden die weiterführenden Züge der südlichen

und östlichen Relationen im Regional- und Fernverkehr um die Innenstadt über den Südring zum Ostbahnhof geführt. Über diesen wird auch in bedeutendem Umfang Güterzugverkehr abgewickelt, zum einen für den lokalen Aufkommensschwerpunkt München Süd und zum anderen als Laufweg zum Containerbahnhof München-Riem sowie teilweise für den internationalen Eisenbahngüterverkehr nach Süd- und Südosteuropa. Dieser muss über den Knoten München geführt werden, da es südlich von München keine Alternativen zur Strecke München-Rosenheim (Brennerzulauf) gibt. Die Bahn sah hier für die Zukunft einen deutlichen bahnbetrieblichen Engpass, der aufgelöst werden sollte.

### *Der Bahnhof*

Für Reisende haben die Ausmaße des Hauptbahnhofes, mit Holzkirchner und Starnberger Flügelbahnhof, lange Umsteigewege zur Folge. Der Zustand des vielfach umgebauten, überwiegend nicht unter Denkmalschutz stehenden Hauptempfangsgebäudes sowie des Starnberger Flügelbahnhofes ist heute wenig ansprechend und bedarf einer zeitgemäßen Veränderung, die der Bedeutung von München entspricht. Dies hat damals auch die Bahn ausdrücklich so gesehen – im Unterschied zu heute.

Auch der Bahnhofsvorplatz hat erheblichen Verbesserungsbedarf. Der Übergang zur Fußgängerzone und zur Tram wird durch den Individualverkehr und die überbordenden Fahrradstellplätze stark gestört. Ein wirklich barrierefreier Zugang von der Fußgängerzone aus Richtung Innenstadt zum Bahnhofsgebäude ist bislang nur mit großen Umwegen oder durch das Untergeschoss möglich.

## **4. ALTERNATIVKONZEPTE ZUR BAHN-IDEE „MÜNCHEN 21“**

Die Vorstellungen von „München 21“ wurden von der Landeshauptstadt u.a. wegen der bereits verplanten Randflächen, des zwar attraktiven, aber vollkommen unrealistischen Parks auf dem Gleisdeckel und der extremen Tieflage des Bahnhofs mit den weit überdimensionierten Einzelhandelsflächen als nicht stadtverträglich sowie ökonomisch als nicht tragfähig erachtet, zumal die Bahn die Erträge aus der Entwicklung der zentralen Bahnflächen nicht für die Bahninfrastruktur Münchens, sondern anderweitig verplant hatte.

Ein Park über den Gleisen als Verbindung zwischen den angrenzenden Stadtteilen erschien zunächst natürlich attraktiv. Die bekannt hohen Kosten einer Bahnüberbauung ließen dieses Vorhaben aber absolut unrealistisch erscheinen. Das schöne Bild des Parks war unglaublich und ärgerte deshalb besonders alle Bewohner der angrenzenden Stadtteile, die seit Jahren vergeblich um schmale Fußgängerbrücken über die Gleise gekämpft hatten. Im Zuge der weiteren Planung für die Randgebiete wurden sie dann auch immer wieder auf die kaum mögliche Finanzierbarkeit von gewünschten Fußgängerbrücken wegen der hohen Kosten hingewiesen!

Die Tieflage des Bahnhofs von 37 m – mit den überdimensionierten Einzelhandelsflächen in fünf bis sechs Ebenen handelte es sich ja eigentlich um ein riesiges Kaufhaus mit Bahnanschluss neben der Innenstadt – hätte für die Fahrgäste sehr weite und unbequeme

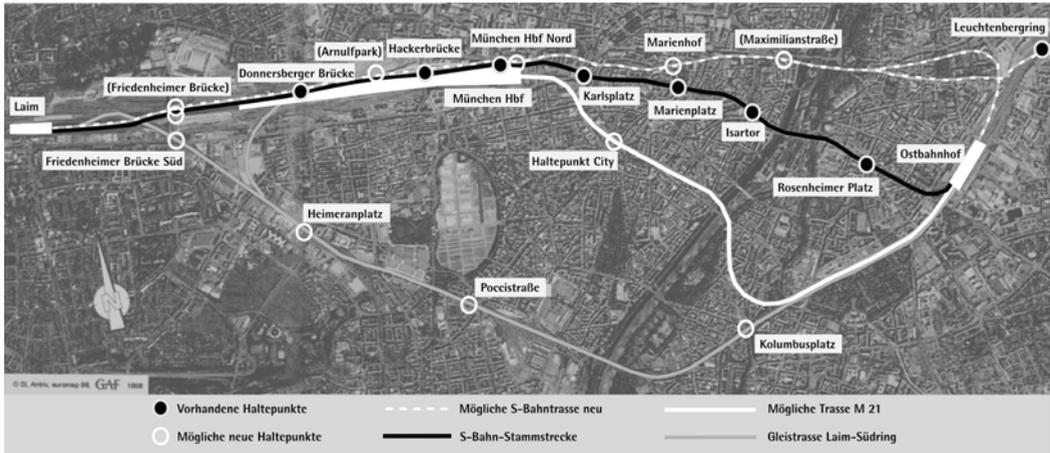


Abb. 3: Übersicht der Linienführung.

Quelle: SI, Antrix, euro map 1998 (sw-Überarbeitung/Hervorhebungen: Forum Stadt).

Wege mit vielen langen Treppen zum Ein- und Umsteigen zur Folge gehabt und die heute so attraktive direkte Verbindung zur Stadt wäre verloren gegangen. Auch die Umsteigezeiten zu U- und S-Bahn hätten sich erhöht. Wenigstens hätte im Untergrund der Münchner Schotterebene der Bau selbst wohl keine Schwierigkeiten gemacht.

#### *Vorstudie im Auftrag der Stadt München*

Nachdem sich der Stadtrat mit dem Projekt „München 21“ befasst hatte, gab er 1997 eine Vorstudie zur Entwicklung von bahnbetrieblichen Varianten in Auftrag. Diese Studie zeigte erste grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten auf, die dann Grundlage für die weiteren Diskussionen mit der Bahn und dem Freistaat waren. Die gemeinsame Suche nach einer zukunftsorientierten Weiterentwicklung des Bahnbetriebes führte Ende 1998 zu der Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn AG, dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und der Landeshauptstadt München, Alternativen in einer „Machbarkeitsstudie München 21“ untersuchen zu lassen.

#### *Untersuchung von Alternativen*

Die Alternativen der „Machbarkeitsstudie München 21“ unterscheiden sich wesentlich in der Abwicklung des Fern- und Regionalverkehrs, der Durchführung des Eisenbahnbetriebs in der Verkehrsstation Hauptbahnhof sowie in der Linienführung der Gleistrasse (vgl. Abb. 3).

##### ► *Alternative A:*

Vollständige Umwandlung des Kopfbahnhofes in einen Durchgangsbahnhof in einer Tieflage von ca. 18 m für den gesamten Reisezugverkehr mit viergleisiger Tunnelverbindung zum Ostbahnhof und einem Haltepunkt City für den Regionalverkehr.

► *Alternative B:*

Teillösung Kopfbahnhof mit ebenerdigen Gleisen für die westlichen Relationen und Durchgangsbahnhof mit Gleisen in Tieflage von ca. 18m für den weiterführenden Reisezugverkehr mit zweigleisiger Tunnelverbindung zum Ostbahnhof und einem Haltepunkt City für den Regionalverkehr.

► *Alternativvariante Laim-Südring:*

Viergleisiger Südring mit einem neuen Verknüpfungsbahnhof in München-Laim.

Nach einer Bewertung waren sich die Auftraggeber der Machbarkeitsstudie DB AG, Freistaat Bayern und die LHM einig, dass die Alternative B weiterverfolgt werden sollte.

## 5. DIE ALTERNATIVE B

Die Alternative B vereinigt die Bahnsteiganlagen im Bereich der bestehenden Haupthalle. Damit stehen für die städtebauliche Entwicklung und Verknüpfung mit dem bestehenden Umfeld insbesondere die Flächen des Starnberger Flügelbahnhofes an der Arnulfstraße zur Verfügung. Die Planungen der Bahnanlagen sehen vor:

- Der Kopfbahnhof soll auf 16 Bahnsteiggleise konzentriert und um einen tiefliegenden Durchgangsbahnhof ergänzt werden.
- Der Durchgangsbahnhof soll sechs Bahnsteiggleise in 18 Metern Tieflage erhalten.
- Den Durchgangsbahnhof sollen die durchgebundenen Relationen des Fernverkehrs Deutschland-Österreich/Italien sowie des Regionalverkehrs Ingolstadt-Mühlendorf und Augsburg-Rosenheim nutzen.
- Den Hauptbahnhof und den Ostbahnhof soll ein zweigleisiger City-Tunnel verbinden.
- Der neue im Verlauf der Tunnelverbindung liegende Haltepunkt City am Sendlinger Tor benötigt insgesamt vier Bahnsteiggleise.
- Die Anbindung am Ostbahnhof erfolgt ohne wesentliche Veränderungen im heutigen Bahnsteigbereich.
- Über den Südring verkehren keine Züge des Fern- und Regionalverkehrs mehr.

Der Anlagenbedarf beiderseits der westlichen Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof bleibt weitgehend unverändert. Durch eine Konzentration der Bahnsteiganlagen im Bereich der heutigen Haupthalle wird das Gelände der Gleisanlagen des Starnberger und Holzkirchner Flügelbahnhofes für städtebauliche Nutzungen frei (vgl. Abb. 4).

Gegenüber den ursprünglichen Erwartungen war das aber nur noch ein sehr geringes Flächenpotential für gewinnbringende städtebauliche Entwicklungen.

### *Entwicklung des Hauptbahnhofes und seines Umfeldes im Rahmen von „München 21“ - Alternative B*

Das bestehende Empfangsgebäude wird abgerissen und im Rahmen der bahnbetrieblichen Neuordnungsmaßnahmen gänzlich neu erstellt.

Zwischen den nördlichen und südlichen Flügelbauten werden die 16 notwendigen Gleise mit jeweils 420m Bahnsteiglänge untergebracht. Die sechs Gleise des Tiefbahnhofes liegen direkt unter dem oberirdischen Gleisfeld (vgl. Abb. 4, 5 und 6).

Die Bahnsteighalle kann in ihrer Konstruktion und in ihrem physischen Erscheinungsbild als architektonisches Element der 1950er Jahre erhalten bleiben. Aus städtebaulichen Gründen ist eine Verlängerung der Gleishalle auf die volle Länge der Bahnsteige von 420 Meter wünschenswert. Um den Tiefbahnhof mit möglichst viel natürlichem Licht zu versehen, sind sowohl auf den Bahnsteigen als auch auf dem Gleisfeld Lichtöffnungen vorgesehen.

*Zugang und Zufahrt zur Verkehrsstation*

Der Hauptzugang zur Verkehrsstation erfolgt wie bisher durch das Empfangsgebäude. Die Vorfahrten am Starnberger Bahnhof und am Holzkirchner Bahnhof werden in die Zugangsnutzung mit einbezogen und auf das neue Tiefbahnstahofskonzept abgestimmt. Es besteht die Möglichkeit, über einen erweiterten Vorplatz an der Arnulfstraße im Norden eine zweite Hauptvorfahrt in Verbindung mit einem möglichen Zugang zu den Bahnsteigen



Abb. 4: Bebauungsvorschlag Hauptbahnhof im Rahmen der Machbarkeitsstudie – Alternative B.

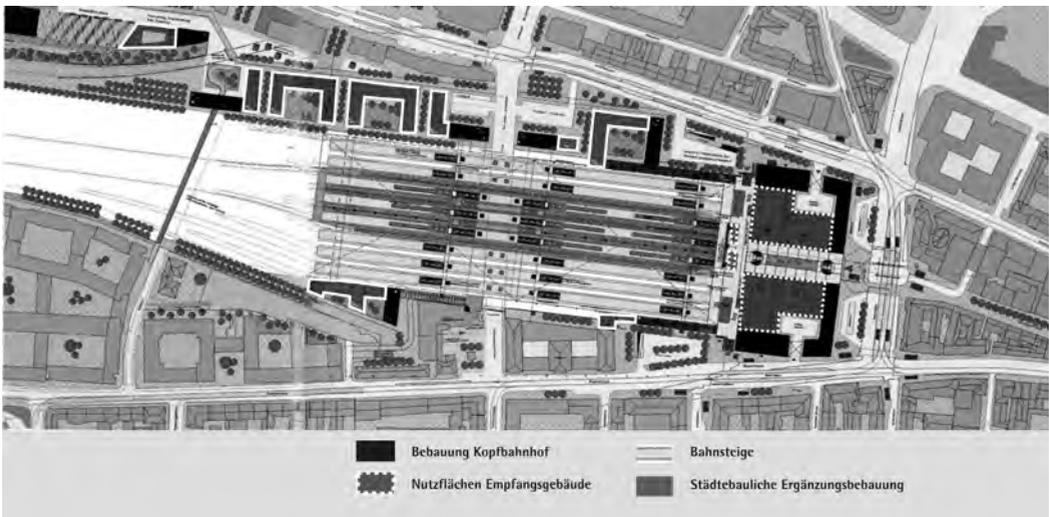


Abb. 5: Grundrisslayout Hauptbahnhof – Alternative B (sw-Überarbeitung/Hervorhebungen: Forum Stadt).



Abb. 6: Querschnitt Hauptbahnhof – Alternative B.

aus der Paul-Heyse-Unterführung zu entwickeln und somit den Engpass am Bahnhofplatz zu entschärfen.

Der eigentliche Bahnhofplatz am Straßenzug Luisen- und Schillerstraße kann durch die geplante Verkehrsberuhigung seine ursprüngliche Funktion als fußgängerfreundliche Übergangszone vom Empfangsgebäude zum Fußgängerbereich Schützenstraße und zum Stachus wieder übernehmen und somit den Bahnhofskomplex stadtvträglicher und fußgängerfreundlicher machen.

Die Ver- und Entsorgungslogistik – heute ein erheblicher Störfaktor – wird am Sarnberger-Flügelbahnhof neu geordnet.

#### *Innere Erschließung der Verkehrsstation*

Die Verteilerebenen befinden sich im 1. und 2. Untergeschoss des Empfangsgebäudes und im 2. Untergeschoss unter der Paul-Heyse-Unterführung. Das 1. Untergeschoss des Empfangsgebäudes ist an das Erdgeschoss über zentral gelegene Rolltreppen unmittelbar angebunden. Von hier aus sind sowohl die S-Bahn- als auch die U-Bahn-Abgangsbauwerke fast niveaugleich erreichbar. Zusätzlich liegen auf dieser Ebene Verkaufsflächen. Die Bahnsteige in Tieflage sind untereinander über drei Querverbindungen erreichbar.

#### *Umsteigezeiten – ein wichtiges Kriterium für die Kunden*

Die gewählte Alternative B stellt im Vergleich zur heutigen Situation und zu den anderen Alternativen den Bahnhof der kürzesten Wege dar. Die Umsteigezeiten liegen bei dieser Alternative im Durchschnitt unter fünf Minuten, d.h. gegenüber der heutigen Umsteigesituation ergibt sich eine Verkürzung der Umsteigezeiten von bis zu elf Minuten. Dies liegt zum einen an der Konzentration aller Bahnsteiganlagen im Bereich der heutigen Haupthalle, zum anderen daran, dass die Reisenden über Zwischenebenen umsteigen können. Verschlechterungen von durchschnittlich einer Minute sind wegen der Überwindung der Höhendifferenz von 18 Metern nur beim Umstieg vom tiefliegenden Durchgangsbahnhof zur U-Bahn und zur Tram zu erwarten.

## 6. VERKEHRLICHE WIRKUNGEN UND DIE KOSTEN

### *Reisende und Bahnhofsgäste*

Von den 1,1 Mio. Reisenden in Bayern entfallen 75% auf den Nahverkehr in der Region München. Dort werden 2/3 aller Verkehrsleistungen in Bayern erbracht. Der Hauptbahnhof München wurde 1998 täglich von ca. 350.000 Reisenden genutzt – nicht mitgerechnet die durchreisenden Fahrgäste in den Fernverkehrszügen und Umsteiger innerhalb der Nahverkehrssysteme. Für die Zukunft wurde ein Anstieg der Bahnfans auf mehr als 420.000 prognostiziert.

Mehr als die Hälfte der Bahnkunden im Münchner Hauptbahnhof entfallen auf S- und U-Bahn. Dies bedeutet, dass vom Kundenaufkommen und vom Zugaufkommen her der Münchner Hauptbahnhof bereits heute überwiegend ein Durchgangsbahnhof ist. Durch den Bau des zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnels wird sich der Anteil des Verkehrsaufkommens, der auf Durchmesserlinien abgewickelt wird, nochmals erhöhen.

### *Verkehrliche Wirkung von München 21 – Alternative B*

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, um die verkehrlichen Wirkungen des Projektes „München 21“ zu ermitteln. Als Maßstab galt der Weiterführungsfall, der die Entwicklung ohne Realisierung des Projektes „München 21“ im Prognosejahr 2010 darstellen sollte. Mit der absehbaren Infrastruktur (MVV Datenbasis 2010) einschließlich des bestehenden Kopfbahnhofes sowie dem vereinbarten Angebotskonzept wurde eine Verkehrsmenge von 304 Mio. Personenfahrten/Jahr im Nah- und Regionalverkehr prognostiziert.

Die durch „München 21“ geplanten Angebote des Schienenverkehrs würden einerseits die Bedienung der Innenstadt durch einen neuen Haltepunkt City am Sendlinger Tor und andererseits die Verknüpfung der westlichen und östlichen Regionen von München durch die betrieblichen Vorteile eines Durchgangsbahnhofes verbessern. Der Hauptbahnhof würde damit entlastet.

Der errechnete Mehrverkehr blieb aber deutlich hinter den zu Beginn der Studie bestehenden Erwartungen zurück. Als positiv hat sich im Wesentlichen die Verknüpfung des Regionalverkehrs mit der U-Bahn am City-Halt Sendlinger Tor herausgestellt. Die Reisezeit auf der Relation Hauptbahnhof-Ostbahnhof verkürzt sich um ca. drei Minuten durch die Führung der Züge im neuen City-Tunnel anstelle der Südumfahrung.

### *Kosten und Wirtschaftlichkeit – Ende für „München 21“*

Die durch „München 21“ ermöglichte geringe Reisezeitverkürzung von drei Minuten würde für die Alternative B gemäß dem damaligen Erkenntnisstand (Grobkostenabschätzung) Investitionen von ca. 1,2 Mrd. Euro erfordern. Sie wäre damit ca. 0,85 Mrd. Euro günstiger als die Alternative A.

Dieser hohe Kostenaufwand für die vergleichsweise geringe Reisezeitverkürzung wurde von der DB AG als wirtschaftlich nicht vertretbar erachtet. Das konnten auch die erheb-

lichen Umsteigezeitgewinne nicht wettmachen. Die DB AG hat das Projekt „München 21“ deshalb grundsätzlich beendet und nicht weiterverfolgt.

Bei der Planung für die zweite S-Bahn-Stammstrecke wollte sie nicht einmal eine Trassen-Freihaltung für den City-Tunnel und seine Haltestelle im Hauptbahnhof berücksichtigen; hierauf bestand aber, um langfristige Optionen offen zu halten, die Stadt München.

Aus heutiger Sicht und mit der Kenntnis der bestehenden Kostenschätzungen für die Tunnel und Bahnhöfe der zweiten S-Bahn-Stammstrecke sind die damals prognostizierten Kosten jedoch als äußerst unrealistisch einzuschätzen. Je nach Realisierungshorizont müsste mindestens von den doppelten Kosten ausgegangen werden, wodurch sich das Kosten-/Nutzenverhältnis deutlich verschlechtern würde. Besonders zu Buche schlagen würden hierbei die inzwischen erheblich gestiegenen Sicherheitsstandards für Tunnel und Bahnhöfe.

## **7. EIGENSTÄNDIGE ENTWICKLUNG DER ZENTRALEN BAHNFLÄCHEN – GEMEINSAMES PROJEKT VON STADT UND BAHNIMMOBILIENGESELLSCHAFTEN**

Seit 1997 sind zwischen Hauptbahnhof und Pasing auf den 156 ha ehemaliger Bahnflächen sechs neue „Quartiere“ auf der Grundlage der Rahmenvereinbarung geplant und inzwischen auch weitgehend realisiert worden.

### *Planungsprozess und Planungspartner*

Leitlinie für die Planung der zentralen Bahnflächen sind die Stadtentwicklungsziele der Perspektive München. Die dort geforderte qualifizierte Innenentwicklung wird durch kompakte, flächensparende Baustrukturen für attraktive Wohnungen und neue Arbeitsplätze erreicht, sowie durch neue öffentliche Grünflächen, die über 40 % der Gesamtflächen betragen. Die Mischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit wird je nach Standort-eignung in bereichsweise differenzierte Planungskonzepte umgesetzt.

Ab 1998/99 waren die Bahnimmobilientöchter Eigentümerinnen der ca. 156 ha Bahnflächen: ca. 40 % hielten die Vivico (Arnulfpark, Nymphenburg Süd, Laim östlich Unterführung, Pasing Stückgutgelände) und ca. 60% die aurelis (Birketweg, Paul-Gerhardt-Allee, Pasing Umfeld Bahnhof). Die stufenweise Umsetzung erfolgt auf der Grundlage des städtebaulichen und freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes, das alle Teilflächen der unterschiedlichen Eigentümer integriert.

Der Planungsprozess war durch die Regelung der Zusammenarbeit zwischen Stadt und Bahn in der Rahmenvereinbarung auf eine stabile Grundlage gestellt. In der gemeinsamen Projektgruppe Hauptbahnhof-Laim-Pasing (HLP) wurde eine gebiets- und firmenübergreifende Zusammenarbeit organisiert. Die mehrstufigen städtebaulichen Wettbewerbe wurden 1998/99 gemeinsam ausgelobt. Die Vorbereitung der daraus entwickelten Bauleitpläne erfolgt in Arbeitskreisen zwischen den Grundstückseigentümern und der Stadtverwaltung. Die Projektfinanzierung war grundsätzlich in dem Rahmenvertrag und in anschließenden städtebaulichen Verträgen abschließend geregelt.

### *Bürgerbeteiligung*

Begleitend zum Wettbewerbsverfahren und der anschließenden Bauleitplanung hat die Projektgruppe HLP eine intensive Öffentlichkeitsarbeit mit Informationsveranstaltungen, Ausstellungen und Arbeitsgruppen organisiert. Die Anregungen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger insbesondere aus der Nachbarschaft wurden in jedem Verfahrensstand, d.h. Strukturkonzept Flächennutzungsplan und den Bebauungsplänen, eingebracht, dokumentiert und führten zu Veränderungen in den Planungen. Neben verkehrlichen Fragen („nicht mehr Verkehr und Lärm vor unserer Tür...“) betrafen die Einwände insbesondere die Qualität der öffentlichen Freiflächen und deren Zugänglichkeit aus den bestehenden Quartieren.

Das Freiflächenband zwischen Hauptbahnhof und Pasing wurde parallel zur Überarbeitung der einzelnen Gebiete auf Strukturplanungsebene weiterentwickelt und in Verbindung mit dem übergeordneten Fuß- und Radwegekonzept, Biotopentwicklungskonzept, Spielraumkonzept etc. zu einer attraktiven Gesamtanlage gestaltet.

Die Münchner Öffentlichkeit hat in stadtgestalterischen und städtebaulich konzeptionellen Fragen die Entwicklung mitdiskutiert und mitbestimmt. Ein Konzept von fünf Hochhäusern im Bereich der Friedenheimer Brücke, das in der Strukturplanung noch gutgeheißen wurde, ist z.B. bei der konkreten Bebauungsplanung von den Bürgerinnen und Bürgern von Nymphenburg und Neuhausen schließlich strikt abgelehnt worden, da die hohen Häuser negativ in das historische Vorfeld des Nymphenburger Schlosses hineingewirkt hätten. Dies hat zu einer sehr weitgehenden Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes in diesem Teilbereich geführt.

Die Abwägung der privaten und öffentlichen Belange ist umso besser gelungen, je differenzierter die Öffentlichkeitsarbeit und je interessierter die Menschen und damit auch die Verständigung über die Interessen der Bevölkerung war. Für das letzte Teilgebiet in Pasing, östlich der Paul-Gerhardt-Allee wird derzeit das Wettbewerbsverfahren vorbereitet und auf der Grundlage seiner Ergebnisse das Bauleitplanverfahren entwickelt und vor Ort diskutiert.

### *Verfahren*

Die Billigung des Flächennutzungsplanes (FNP) durch den Münchner Stadtrat im Jahr 2001 erfolgte teilweise auf Flächen ohne abgeschlossene Entwidmung (Entlassung aus der Hoheit der Bahn durch das Eisenbahnbundesamt). Für die meisten Einzelbereiche liegen heute nach erfolgter Entwidmung die endgültigen FNP- und B-Plan Beschlüsse vor. Die naturschutzfachlich notwendigen Ausgleichsflächen mussten gebietsübergreifend und teilweise auch außerhalb der Zentralen Bahnflächen im Bereich der Langwieder Haide auf Bahnflächen am westlichen Stadtrand nachgewiesen werden.

Die Bebauungspläne wurden seit 2003 stufenweise umgesetzt. Bis Ende 2008 hatten fünf von sechs Teilquartieren Baurecht erlangt. Die Quartiere Arnulfpark, Birketweg/Am Hirschgarten, Nymphenburg Süd, Laim, Pasing Bahnhof befinden sich im Bau und sind teilweise schon fertiggestellt.

### *Erfolgsfaktoren*

Die Zusammenarbeit von den Bahnimmobiliengesellschaften und der Stadt in einer Projektgruppe mit einem Höchstmaß an personeller Kontinuität über 15 Jahre hat sich für die systematische Abarbeitung aller Probleme und eine erfolgreiche Projektentwicklung bewährt. Dazu gehören eindeutig und klar geregelte Arbeits- und Entscheidungsstrukturen und gut vorbereitete Entscheidungsvorlagen für den Stadtrat und die Bezirksausschüsse der von der Planung betroffenen Stadtbezirke.

Fast alle Probleme konnten konstruktiv gelöst werden. Für die Entwicklung der Zentralen Bahnflächen hat sich das Prinzip „Qualität vor Quantität“ in allen Konflikten bewährt und wurde auch von den Eigentümern akzeptiert. Eine Abkoppelung der Entwidmung der Zentralen Bahnflächen von „München 21“ war eine wesentliche Voraussetzung für die zeitgerechte Entwicklung. Manches hat länger gedauert als erwartet. Der erforderliche Aufwand für die Rückbaumaßnahmen und die Entwidmung der aufgelassenen Bahnanlagen wurde unterschätzt. Die Klärung der bahnbetrieblichen Konzepte, insbesondere für die zweite S-Bahn-Stammstrecke fand zeitgleich statt. Teilweise müssen Flächen (insbesondere Baustelleneinrichtungsflächen) auf Zeit in den Grünflächen am Rande des Entwicklungsgebiets zur Verfügung gestellt werden.

### *Schaffung von Grünflächen*

Mit der Eröffnung des Arnulfparks, der Hirschgartensüderweiterung und des grünen Bandes entlang der Bahn sind nunmehr große Grünflächen nicht nur für die Anwohner, sondern auch für die Münchner Öffentlichkeit nutzbar. Stadt und Bahn waren sich von Anfang an bewusst, dass die Qualität der Freiräume auch eine wesentliche Voraussetzung für eine qualitätsvolle Entwicklung der zentralen Bahnflächen und für die breite Akzeptanz des Projektes in der Bevölkerung ist.

## **8. PLANUNG DER ZWEITEN S-BAHN-STAMMSTRECKE**

In dem Zuge der Überlegungen der Alternativen A und B zu „München 21“ wurde auch eine Ergänzungsuntersuchung zur Entlastung der S-Bahnstammstrecke beauftragt. Dabei wurde vertieft die Nutzung des Südrings und ein zweiter S-Bahn-Tunnel untersucht.

Die S-Bahn in München gehört mit 148 Stationen und einer Streckenlänge von 442 km zu den größten S-Bahn-Systemen Deutschlands. Sie erfüllt die wichtige Verbindungsfunktion zwischen der Landeshauptstadt München und dem Umland. Mit der Bündelung aller S-Bahn-Linien auf der ca. 11 km langen Stammstrecke ist sie die am stärksten ausgelastete S-Bahnstrecke Deutschlands. Ferner dient sie der innerstädtischen Verkehrsverbindung zwischen Pasing und dem Ostbahnhof. Bei ihrer Inbetriebnahme im Jahre 1972 war die S-Bahn für 250.000 Fahrgäste je Werktag konzipiert. Inzwischen wird sie täglich von 800.000 Fahrgästen genutzt. Diese Überlastung führt oft zu erheblichen Verspätungen der Züge, worunter die Zuverlässigkeit für die Fahrgäste leidet. Und da prognostiziert wird, dass Arbeitsplätze und Einwohnerzahlen in der Landeshauptstadt München und

im Umland in den nächsten Jahren weiter zunehmen (um ca. 200.000 Einwohner und ca. 90.000 Arbeitsplätze in den nächsten 20 Jahren), wird auch eine erhebliche Steigerung des Verkehrsaufkommens erwartet. Um also weiterhin eine nachhaltige und umweltgerechte Mobilität zu erreichen, soll auch der Anteil der S-Bahn am wachsenden Verkehrsaufkommen entsprechend vergrößert werden.

Mit der Planung des zweiten S-Bahn-Tunnels in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Stammstrecke besteht die Chance, die dringend notwendige Infrastrukturkapazität im zentralen Bereich des S-Bahn-Netzes für eine zukunftsweisende Entwicklung der Münchner S-Bahn zu schaffen. An der Notwendigkeit einer Kapazitätsausweitung im Innenstadtbereich besteht aus Sicht des Freistaates, der Stadt und der Bahn kein Zweifel.

### Zweiter S-Bahn-Stammstrecken-Tunnel

Ein zweiter S-Bahn-Tunnel mit wenigen Stationen bietet gute Bedingungen für ein Angebotskonzept mit Express-S-Bahnen, die schnell und direkt die Münchner Innenstadt mit der Region verbinden. Ausbaumaßnahmen auf den Außenästen können erst mit der Beseitigung des Engpasses in der Münchner Innenstadt ihre verkehrliche Wirkung entfalten. Eine Kombination von S-Bahn-, Regional- und Fernverkehrstunnel, wie bei „München 21“ in einer Variante überlegt, ist nicht mehr beabsichtigt.

Auf der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zwischen Laim und Leuchtenbergring sind die Stationen Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof vorgesehen (vgl. Abb. 7). Damit kann die Fahrzeit der S-Bahn im Innenstadtbereich deutlich reduziert werden. Gleichzeitig wird gewährleistet, dass ein Großteil der Fahrgäste die Münchner Innenstadt ohne Umsteigen erreichen kann. Zwischen Bund, Freistaat und Bahn wird derzeit die Bau- und Finanzierungsvereinbarung verhandelt. Ziel ist eine Fertigstellung bis Ende 2017 – insbesondere weil München den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele 2018 erhalten könnte.

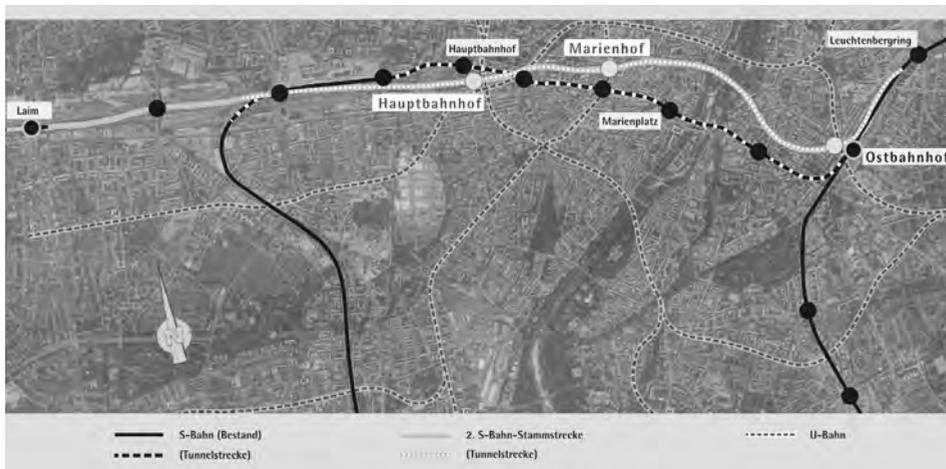


Abb. 7: Linienführung 2. S-Bahn-Strecke – Stand 2010 (sw-Überarbeitung: Forum Stadt).

## 9. DIE WEITERENTWICKLUNG DES MÜNCHNER HAUPTBAHNHOFES

Auch unabhängig von den Überlegungen zu „München 21“ bleibt die Feststellung gültig, dass der Hauptbahnhof, der Starnberger Flügelbahnhof und die Vorplätze in ihrer heutigen Form künftigen Anforderungen nicht mehr gerecht werden. Steigende Fahrgastzahlen und eine verbesserte Verknüpfung bestehender Verkehrslinien des Regional- und Fernverkehrs mit S- und U-Bahn erfordern eine Neuorganisation der inneren wie äußeren Verkehrsflächen und deren Dimensionierung. Zumindest Gebäudeteile des Hauptbahnhofes müssen dafür erneuert werden. Für diese komplexe Aufgabe haben im Januar 2003 die DB Station & Service AG, das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und die Landeshauptstadt München einen internationalen Architektenwettbewerb ausgelobt. In den vorgelegten Entwürfen wurde der Münchner Hauptbahnhof als attraktive Verkehrsstation von europäischem Format präsentiert, die den künftigen Nutzern eine schnelle und sichere Orientierung sowie attraktive Dienstleistungen und Service versprach. Aus diesen Entwürfen hat 2004 eine Empfehlungskommission die Arbeit von Auer+Weber+Architekten aus München zur Weiterbearbeitung und Realisierung vorgeschlagen. Im Frühjahr 2006 wurde der Entwurf der Überarbeitung, die im Dialogverfahren mit allen Beteiligten weitergeführt worden war und nun detailliertere Baustufen und die zweite S-Bahntrasse enthielt, endgültig beschlossen.

### 9.1. Der prämierte Entwurf von Auer+Weber+Architekten

#### *Städtebau und Architektur*

Der prämierte Entwurf zeichnet sich durch eine signifikante, aber trotzdem maßstäbliche Architektur aus; interessante Fassaden entstehen nicht nur zum Hauptvorplatz hin. Die



**Abb. 8:** Hauptbahnhof – Perspektive Hauptvorplatz / Hauptempfangsgebäude; Entwurf: Auer+Weber+Architekten, München.

Baukörpergliederung und die hervorgehobene Dachform passt sich gut in die Umgebung ein (vgl. Abb. 8). Die Entwurfsüberarbeitung ergibt eine noch bessere Ausnutzung des Innenraumes zwischen den neuen Einkaufs- und Servicebereichen und der „Sky-Lounge“, dem auskragenden, mehrgeschossigen und nutzbaren Dach des Empfangsgebäudes.

Das atriumartige Treppenhaus (Nukleus) in der Empfangshalle erschließt die neue Station der zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Durch das offene Treppenhaus scheint Tageslicht bis hinunter zum Bahnsteig in 40 m Tiefe; dies dient der Aufenthaltsqualität und verbessert die Orientierungsmöglichkeit. Der Vorplatz wurde als „Tor zur Stadt“ aufgewertet und die fußläufige Verbindung zur Innenstadt deutlich verbessert. Die Verschönerung der Gleishalle wird durch eine großzügigere Öff-

nung und Umgestaltung der flankierenden Gebäudeteile erreicht. Durch den Abriss der Flügelbauten wird in der Bayer- und der Arnulfstraße für Fußgänger, Radfahrer und die Kunden der Bahn mehr Platz gewonnen. Ein moderner, großzügiger Gesamteindruck entsteht.

### *Nutzungen*

Mit der neuen Gebäudekonzeption werden die Nutzflächen des Hauptempfangsgebäudes von heute ca. 39.000 qm Bruttogeschossfläche (BGF) auf über 84.000 qm erhöht. In den ersten beiden Ober- und Untergeschossen können Einzelhandelsflächen im Umfang von ca. 24.000 qm BGF angeboten werden, was einer Erhöhung um rund 14.000 qm gegenüber der heutigen Situation entspricht.

Im Hauptempfangsgebäude werden ca. 58.000 qm Büro- und Hotelflächen angeboten – eine Erhöhung um ca. 34.000 qm. Die attraktiven neuen Flächenangebote würden für die Bahn eine interessante, wie sonst in der Münchner Innenstadt übliche Wertschöpfung bringen.

Im Starnberger Flügelbahnhof würde eine Geschossfläche von ca. 32.000 qm entstehen, sofern der Wettbewerbsentwurf umgesetzt wird. Zwischenzeitlich wurde dieser unter Denkmalschutz gestellt. Die Umsetzung des Wettbewerbsentwurfs indes genießt Vertrauensschutz, da die Unterschutzstellung nach der Wettbewerbsauslobung erfolgte. Die Ladehöfe würden optimiert, und ein Fahrradparkhaus würde Ordnung und Platz auf den Vorflächen schaffen.

### *Realisierung von Wettbewerbsergebnis oder Bestandssanierung?*

Mit dem ausgearbeiteten Entwurf für den Bahnhof von Auer+Weber+Architekten ist aus städtischer Sicht eine gute städtebauliche, architektonische, bahntechnische und immobilienwirtschaftliche Grundlage erarbeitet worden, um den Anforderungen an einen schönen, funktionellen und modernen Bahnhof gerecht zu werden. Leider liegt aber noch kein Finanzierungskonzept vor, das den Erwartungen der Bahn hinsichtlich der immobilienwirtschaftlichen Verzinsung – auch während der Bauzeit – entspricht. Die erwarteten Renditen sind selbst am Münchner Immobilienmarkt nicht erzielbar. Dies ist umso erstaunlicher, als der Immobilien-Standort München als einer der sichersten und erfolgreichsten in Europa gilt. Die Bahn prüft daher auch die Möglichkeiten der Sanierung des Bestandes und eines Teilumbaus des Hauptempfangsgebäudes. Ob damit eine langfristig nachhaltige Immobilienentwicklung gesichert werden kann, ist allerdings eher fragwürdig.

Zur Verkürzung der Wege in der Verkehrsstation und zur Erhöhung der Sicherheit (2. Rettungsweg) überprüft die Bahn die Möglichkeit der Errichtung einer Fußgängerbrücke über die Gleise in der Hauptgleishalle (im Zuge des Querbahnsteigs des Starnberger Flügelbahnhofes). Über Treppenauf- und -abgänge zu diesem Steg sollen die einzelnen Bahnsteige untereinander besser erreichbar werden. Mit eher geringem Aufwand könnten auch so die Umsteigezeiten verkürzt und ein zweiter Flucht- und Rettungsweg geschaffen werden.

## 10. FAZIT

Nachdem sich die großen Planungen von 1996 für „München 21“ als nicht realisierbar herausstellten, hat die DB AG, so scheint es, an München das Interesse leider verloren.

Zum großen Bedauern der Stadt München genießt bei der Bahn die Weiterentwicklung des unattraktiven Gebäudekonglomerats am Hauptbahnhof zu einer attraktiven und funktionellen Verkehrsstation bislang keine erkennbare Priorität. Interessenten für die nach den Plänen mögliche und lukrativ erscheinende Immobilienentwicklung werden auf eine beabsichtigte Eigenentwicklung durch Station und Service verwiesen, bei welcher aber wiederum die Rendite für die Umsetzung nicht ausreicht. Heute, nach all den Jahren mit den Wettbewerben und der daraus entstandenen qualifizierten Gesamtplanung und den vielen öffentlichen Diskussionen dazu, verfolgt die Bahn eine Umbaualternative mit ihrer eigenen Bauabteilung, welche die Zusammenarbeit mit dem auf der Grundlage der Wettbewerbe ausgewählten Architekten erübrigen soll. Dies unter anderem mit dem Vorwurf, dass sich Fritz Auer als eines der Mitglieder des Städtebauausschusses der Stadt Stuttgart für den Erhalt des denkmalgeschützten Bonatz-Bahnhofs eingesetzt habe. Diese Haltung, einen sich für das Münchener Bahnhofprojekt qualifizierten Architekten, weil er sich kritisch zu einem Bahnprojekt in einer anderen Stadt geäußert hat, von der Bearbeitung auszuschließen, ist nicht akzeptabel. Wo bleibt denn da die Baukultur?

Als Ergebnis aller konzeptionellen Überlegungen kann jedoch festgehalten werden, dass der Kopfbahnhof für die unterschiedlichen Zukunftsanforderungen in einzelnen Schritten weiter entwickelbar ist. Hoffentlich wird damit bald begonnen!

### *Literatur/Quellen:*

Für die Bereitstellung der technischen Daten zu den Planungen im behandelten Zeitraum danke ich Herrn Dipl.-Ing. Erhard Thiel.

*Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie*, 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Planunterlage) – *Die Bahn*, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Machbarkeitsstudie München 21. Zusammenfassung der Ergebnisse, München, Oktober 2001 – *Landeshauptstadt München*, Zentrale Bahnflächen München. Information zur Projektrealisierung; München, März 2006 – *Landeshauptstadt München*, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie u.a., 1. Konzept für den Hauptbahnhof München, München, September 2006 – *Landeshauptstadt München*, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Perspektiven für stadtverträgliche Konzepte München 21, München, März 1998 – *Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH*, Eine Investition für die Zukunft der S-Bahn München, München, März 2009 – *Regionaler Planungsverband München*, *Inzell-Initiative*, Forum „Zukunft der Mobilität in der Region München“, München, November 2009.

## ORT UND RAUM: DIE KULTURELLE DIMENSION IM KONFLIKT UM »STUTT GART 21«

### 1. KOLLEKTIVE IDENTITÄT ODER FORTSCHRITTSFOLGEN

Für historische Orientierungen, für Aufwertungen von historischem Bestand, insgesamt von Altem, wie sie sich in aktuellen Bürgerbewegungen – so auch bei „Stuttgart 21“ – zeigen, werden in der Regel zwei konkurrierende Erklärungen angeboten. Einerseits wird behauptet, hier artikuliere sich eine tief in der Geschichte einer Stadt, einer Region, einer Landschaft verwurzelte „kollektive Identität“, ein historisch bedingtes und als solches zum Ausdruck gebrachtes Selbstbild und Selbstverständnis einer bestimmten, meist territorial definierten Bevölkerung. Gegen diese Identitätsthese steht die Behauptung, bei der nun schon seit etlichen Jahren zu beobachtenden Geschichtsorientierung handle es sich um eine Fortschritts- oder Modernisierungsreaktion, die sich auch als massive Fortschrittskritik, als Fortschrittsablehnung äußern könne, in der aber keine kollektiven Identitäten formiert, sondern nur Vergewisserungen individueller Identität gesichert werden.<sup>1</sup> Es stellt sich die Frage, ob ein Bedürfnis nach kollektiver Geschichte oder einfach nur nach Dauer, nach Stabilität, nach Kenntlichkeit von Orten für individuelle Biographien bestimmend ist.<sup>2</sup>

Während institutionalisierte staatliche wie kommunale Politik in der Regel dem Identitätsargument mit größtem Wohlwollen begegnet und es nachdrücklich zu fördern

- 1 A. Assmann, *Geschichte und Gedächtnis. Von der individuellen Erfahrung zur öffentlichen Inszenierung*, München 2007, S. 21; am Gegensatz der Schriften von Karl Heinz Bohrer und Hermann Lübke wird dieser Gegensatz entfaltet. Aber während Aleida Assmann doch eher der Position Bohrers folgt, scheint die Argumentation von Hermann Lübke, der die Aufwertung des Alten als Fortschrittsreaktion versteht, gerade im Kontext von „Stuttgart 21“ plausibler, so dass die weitere Argumentation eher diese Position aufnimmt.
- 2 Während Aleida Assmanns Antwort zur Betonung kollektiver Identität neigt (s. A 1), zeigt z.B. Katja Marek, dass die reale Geschichtsorientierung eher in einen historisch sehr unspezifischen Eklektizismus mündet, obwohl auch sie von Identitäts- und Geschichtssuche ausgeht: vgl. *K. Marek*, *Rekonstruktion! Warum?*, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, Heft 17/2010, S. 21-26. Für die Denkmalpflege scheint diese Begründung aus plausiblen professionellen Gründen sogar selbstverständlich; (z.B. Matthias Donath), trotz aller Bedenken, die man gegen einen „Plastikbegriff“ wie den der Identität erheben müsste (Lutz Niethammer); vgl. hierzu *M. Donath*, *Denkmalpflege heißt Geschichte erlebbar machen*. Vortrag anlässlich des Symposiums „Nachdenken über Denkmalpflege“ im Haus Stichweh, Hannover 03.11.2001; *L. Niethammer*, *Kollektive Identität. Heimliche Quellen einer unheimlichen Konjunktur*, Reinbek bei Hamburg 2000.

sucht, wecken Modernisierungsreaktionen, die sich als Fortschrittskritik äußern, durchweg massive Widerstände. Sie werden als reaktionär, als zukunftsabgewandt, ja explizit als zukunftserschütternd verurteilt. Die Abwehrhaltung durch Politik, einflussreiche Wirtschaftsverbände oder Großunternehmen reicht bis zu den Vorwürfen, solches Verhalten versetze Deutschland zurück auf das Niveau eines Entwicklungslandes.

Alles spricht nun dafür, dass im Fall von „Stuttgart 21“ neben all den ökonomischen und technischen Einwänden, die von den Gegnern vorgebracht wurden, auch kulturelle oder symbolische Beweggründe bei der Ablehnung des Großprojektes eine Rolle spielen, die als Modernisierungs- oder Fortschrittsreaktionen gelten müssen, auch wenn sie bezeichnender Weise in diesem Sinne kaum verhandelbar geworden sind. Vorstellungen kollektiver Identität dagegen – in ihrer ganzen Problematik als Rechtfertigung extremen Partialegoismus<sup>3</sup> – werden dagegen eher bei den örtlichen Betreibern und Befürwortern des Projektes erkennbar. Beispielsweise ist das Argument, mit einem solchen Großprojekt würden Fördergelder aus größeren Zusammenhängen, sei es der Bundesrepublik Deutschland, sei es der Europäischen Union, nach Stuttgart geholt, ein Ausdruck dieses lokalen Partialegoismus, wie er sich in zahlreichen Großprojekten findet – gleichgültig, ob das lokale Projekt einen Nutzen für diese größeren Einheiten abwirft.

Auf drei kulturell-symbolischen Ebenen kann der Widerstand gegen das Bahnprojekt gesehen werden: Zum ersten als Widerstand gegen eine Vernichtung dauerhafter städtischer Zeichen, die in ihrer materiellen Stabilität als Symbole gegen umfassende Entwertungen durch Wandel stehen; zum zweiten als Widerstand gegen eine entsprechende Vernichtung von Raumzeichen, die individuelle Biographien symbolisieren; und zum dritten als Abwehr einer Zerstörung konkreter Orte zugunsten einer Durchsetzung von abstrakten Raumkategorien, wie sie vor allem mit modernen Verkehrssystemen verbunden sind.

## 2. DAS ALTE ALS ZEICHEN DER DAUER GEGEN BESCHLEUNIGTEN WANDEL

Bereits 1908 weist Georg Simmel in seiner „Soziologie“ auf die Fixierung des Auges, des Sehens, auf die Dauerhaftigkeit des Raumes und der Dinge im Unterschied zur Flüchtigkeit des Hörens hin,<sup>4</sup> so etwas wie eine soziologische Grundtatsache, die sich genau so bei Maurice Halbwachs und seinen Ausführungen zum „Kollektiven Gedächtnis“ findet.<sup>5</sup> Dass unter Bedingungen eines sich ständig beschleunigenden Wandels dieser Wunsch, diese Sehnsucht nach der Unwandelbarkeit des Raumes und seiner Zeichen wächst, erscheint unmittelbar einleuchtend. Besondere Bedeutung erlangen nahe liegender Weise *die* Zeichen, also *die* Bauten des städtischen Raumes, die durch ihr reines Alter aus der Zeitlichkeit von Konsum, Verbrauch und Verschleiß heraus gefallen zu sein scheinen. Un-

3 Vgl. R. Dahrendorf, Über den Bürgerstatus, in: B. van den Brink/W. van Reijen (Hrsg.), Bürgergesellschaft, Recht und Demokratie, Frankfurt a.M. 1995, S. 29-43; L. Niethammer (s. A 2).

4 G. Simmel, Soziologie, Berlin 1983, S. 487.

5 M. Halbwachs, Das kollektive Gedächtnis, Stuttgart 1967, S. 127.

abhängig von ihrer historischen Zuordnung zu einem bestimmten historischen Stil – also etwa dem des Klassizismus oder einer „klassischen Moderne“ – erreichen diese Gegenstände den Status des „Klassischen“. Sie altern nicht mehr und sind dem Wandel durch Überzeitlichkeit entzogen. Während eine Entwertung von Dingen, aber auch von Menschen, von ihrem Wissen und ihren Qualifikationen ständig steigt, wie das in der Gegenwart der Fall zu sein scheint, wächst in kompensatorischer Weise die Zuneigung zu den Dingen, die einem solchen Wandel nicht mehr unterliegen und damit symbolisieren, dass es auch etwas anderes, eine andere Existenz geben könnte als die der Entwertung durch Wandel und permanente, beschleunigte Innovation.<sup>6</sup>

Ganz offensichtlich hatte der Stuttgarter Bahnhof diese Qualität erreicht. Er wirkt nicht als Identität stiftendes Bauwerk einer konkreten historischen Epoche oder Architekturschule und eines architekturhistorisch wichtigen Architekten, sondern als ein der Zeit und dem Wandel bereits entthobenes „klassisches“ Bauwerk in seiner ansonsten zutiefst von „Zeitlichkeit“ geprägten Umgebung. Zu dieser Transformation des Gebäudes in die Zeitlosigkeit und Klassizität dürften die Position des Bahnhofs mit seinem Turm in der Achse der Königsstraße, einer bis zum Schlossplatz und seinem Schloss eher gesichtslosen innerstädtischen Haupteinkaufstraße, sowie dessen architektonische Sprache einer demonstrativen Solidität, Dauerhaftigkeit und Festigkeit, gestützt von „klassischen“ Formmotiven beigetragen haben.<sup>7</sup> Aber allein seine Präsenz als Altes im Rahmen von sich ständig wandelndem Neuen dürften genügt haben, es zum „Klassischen“ im hier gemeinten Sinne zu erheben. Daraus bezieht dieses Bauwerk seinen emotionalen Stellenwert für die Stuttgarter, auch wenn diese Seite des Protestes kaum artikuliert werden kann. Dass in Stuttgart als einer Stadt geradezu programmatischer technischer Innovation, eines durch schwäbischen Fleiß gesicherten technischen Fortschritts diese Reaktion auf Wandel besonders heftig ausfällt, kann unter dieser Perspektive kaum überraschen.

Damit wird aber auch ein Konflikt innerhalb der Stuttgarter Bevölkerung erkennbar, der im Streit um die Zweckmäßigkeit des Neubaus eher verborgen bleibt. Zum einen unterliegen zahlreiche Stuttgarter als Mitarbeiter in Unternehmen, die auf technischen Inno-

6 H. Lübke, *Der Lebenssinn der Industriegesellschaft. Über die moralische Verfassung der wissenschaftlich-technischen Zivilisation*, Berlin 1992, S. 113.

7 Eine architekturhistorische Würdigung dieses zu seiner Erbauungszeit modernsten europäischen und wichtigsten Bahnhofs zwischen Historismus und Moderne (1914-1922 von Paul Bonatz errichtet), ist nicht Gegenstand dieses Beitrages, da die behauptete Klassizität, die das Gebäude erlangt haben dürfte, von dieser Stilgeschichte gerade als unabhängig behauptet wird. Dass das alte Bahnhofsgebäude aber in der Architekturgeschichte einen bedeutenderen Platz einnehmen könnte, als z.B. das sorgsam gehegte Stuttgarter Schloss (vgl. *D. Heißenbüttel*, *Und der Denkmalschutz? Gibt es den überhaupt noch?*, in: *W. Schorlau* (Hrsg.), *Stuttgart 21. Die Argumente*, Köln 2010, S. 111-120) und dass von diesem einmaligen Baudenkmal nach dem „Umbau“ nur ein sinnloses Relikt übrig bleiben wird (vgl. *G. Knapp*, *Wo ist das Guckloch im Beton? Stuttgart 21: Vom wichtigsten Bahnhof zwischen Historismus und Moderne bleibt nur ein sinnloser Rest. Der neue Entwurf ersetzt das Alte nicht*, in: *Süddeutsche Zeitung* 08.12.2010, S. 13) verschärft die Dramatik, man könnte auch sagen, die Tragödie einer „Modernisierung“ durch den Umbau.

vationen basieren, in besonders hohem Maße den Wandel- und Verschleißbedingungen, die zur Aufwertung von Altem führen. Zum anderen aber sind möglicherweise die gleichen Gruppen oder Einzelnen von den Umsetzungen dieser Innovationen abhängig, und dies auch dann, wenn Altes dadurch vernichtet wird. Es wird in dem bestehenden Konflikt zwar mit Sicherheit auf beiden Seiten „harte Kerne“ geben, die eindeutig jeweils einer Position zuneigen.<sup>8</sup> Darüber hinaus aber sind die Interessengruppen eher undeutlich. Der Streit um Erhalt oder Umbau kann als Ambivalenz sogar durch die einzelne Person gehen, eine Bedingung moderner Konflikte, die den klassischen z.B. zwischen „Arbeit und Kapital“ eher fremd war. Dadurch wird auch die bekannte soziale Heterogenität der Gegner verständlich. Nicht eine klare, Homogenität stiftende Interessenlage, sondern eine postmoderne „fortgeschrittene“ Position im Wertewandel verbindet diese Gruppen, die unter anderen Aspekten außerordentlich unterschiedlich sein können.

### 3. SYMBOLISCHER ORTSBEZUG

Bei den erwähnten Klassikern der Soziologie, bei Georg Simmel und Maurice Halbwachs, die offensichtlich eine besondere Sensibilität für diese Dimensionen des Alltagslebens auszeichnete, finden sich zahlreiche Hinweise und Ausführungen zu einer besonderen Erscheinungsweise dieser Vergewisserung von Dauer durch die Zeichen des Raumes gegenüber der ungreifbar dahin fließenden Zeit; Überlegungen, die dann vor allem von Heiner Treinen 1965 in seinen Untersuchungen zum „symbolischen Ortsbezug“ aufgenommen wurden. Zeichen des Raumes, auch wenn sie keine besondere architektonische Qualität, sondern nur eine gewisse Dominanz aufweisen, werden mit Gefühlen, Erfahrungen und Erlebnissen assoziiert, die sich im „Angesicht“ dieser Zeichen abspielt, ereignet oder

8 Als harter Kern der Neubauegner, als deren Aktivisten kann man Menschen erwarten, die in besonders enger Weise einem Wertewandel verbunden sind, also z.B. Freiberufler und Angestellte in personenbezogenen, technikfernen, stark kulturell und künstlerisch geprägten Berufen: Künstler, Schauspieler, Pädagogen, Personen aus medizinischen oder Sozialberufen. Befürworter finden sich vermutlich eher im Bereich von Technikern und Facharbeitern aus typisch hochindustriellen Industriezweigen wie dem Automobil-, Fahrzeug- und Maschinenbau. Medienberichte zu „Stuttgart 21“ stützen weitgehend diese Vermutungen. Diese Verteilung von Gegnern und Befürwortern bestimmt auch die Position der politischen Parteien, also z.B. die Gegnerschaft der „Grünen“, deren Wählerschaft eindeutig zur ersten Gruppe gehört, während die SPD bezeichnender Weise schwankt, da sie ihre Stammwählerschaft zwar im Befürwortermilieu hat, dennoch aber versucht, auch für Post-Materialisten attraktiv zu werden. Aber auch die CDU dürfte aus diesen Gründen eher zerrissen und bei weitem nicht so homogen sein, wie es ihre Spitzenpolitiker gerne vorgeben. Gleiches dürfte für die Ambivalenzen und Unsicherheiten der Evangelischen Kirche gegenüber „Stuttgart 21“ gelten (vgl. G. Müller-Enßlin, Zwischen Kirche und Bürgerbewegung, in: W. Schorlau (s. A 7). Zum Wertewandel mit seiner Klassifizierung von materiellen oder modernen gegenüber postmateriellen oder postmodernen Werten vgl. z.B. R. Inglehart, Modernismus und Postmodernismus. Kultureller, wirtschaftlicher und politischer Wandel in 43 Gesellschaften, Frankfurt a.M./New York 1998; H. Klages, Wertorientierungen im Wandel. Rückblick, Gegenwartsanalyse, Prognosen, Frankfurt a.M./New York 1984.

vollzogen haben, auch wenn sie zu diesen „Vollzügen der Seele“, diesen Ereignissen einer individuellen Biographie, in keinerlei ursächlichem Zusammenhang stehen.

Dass sich ein Bahnhofsgebäude, besonders eines der architektonischen Prominenz wie im Stuttgarter Fall, für solche Assoziationen geradezu anbietet, liegt auf der Hand. Es dürfte kaum einen Stuttgarter geben, der nicht irgendwann einmal von hier aufgebrochen, hier angekommen ist, und die Erlebnisse und Erfahrungen einer Reise mit dem Bahnhofsgebäude in Verbindung bringt. Werden aber die Raumzeichen, die als Symbole des mit ihnen verbrachten Lebens wirken, zerstört und beseitigt, dann wird damit auch das mit ihnen verbrachte Leben vernichtet und ausgelöscht, „denn Erinnern und Leben ist untrennbar verbunden, das eine lässt sich nicht ohne das andere zerstören, und beides zusammen bildet einen Begriff, für den es keinen Namen gibt“,<sup>9</sup> und daher ist diese Dimension im Konflikt auch so schwer zu thematisieren.

Es sind emotionale und scheinbar ganz subjektive Beziehungen, die viele Einzelne einer Stadtbevölkerung zu einem solchen Bauwerk aufbauen. Aber im Rahmen des Wertewandels gilt es den Engagierten nicht mehr als unwürdig, als unangemessen und irrational, derartige subjektive und traditionell als belanglos und sentimental abgewerteten Beweggründe zum Ausdruck zu bringen, sich zu ihnen zu bekennen, auch wenn die politische Artikulation dieser Dimension des Konfliktes nur schwer gelingt.<sup>10</sup> Besonders Bevölkerungsgruppen, denen man einen relativ weit vollzogenen Wertewandel zutrauen muss, also relativ gebildete „Mittelschichten“, werden sich in zunehmendem Maße auch aus diesen Motiven für den Erhalt von städtischen Symbolen einsetzen, wie es in Stuttgart an der sozialen Zusammensetzung der Protestbewegung deutlich zu erkennen ist. Aber auch für große Teile dieser Mittelschicht bleibt die Tatsache bestehen, dass sie in nennenswertem Maße ökonomisch von den Innovationen abhängig sind, die die emotional besetzten Raumzeichen einer Stadt gefährden, dass also politische Konflikte in wachsendem Maße von Ambivalenzen bestimmt sind.

9 Juri Trifonows Roman mit dem programmatischen Titel „Zeit und Ort“, dem dieses Zitat entstammt, ist um 1950 entstanden und reflektiert die forcierte technische Modernisierung der Sowjetunion in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit ihrer massiven Zerstörung von alten Gebäuden, Orten und Traditionen und den damit zusammenhängenden Erinnerungen; vgl. *J. Trifonow, Zeit und Ort*, Frankfurt a.M. 1982, S. 17.

10 Wolf Lepenies weist darauf hin, dass „persönliche Emotionen und Gefühle“ nicht erst mit dem Wertewandel des 20. Jahrhunderts, sondern bereits in der Romantik als Basis politischen Handelns und bürgerschaftlichen Engagements anerkannt werden, dass sie seit Beginn des 19. Jahrhunderts im politischen Handeln ausgedrückt werden dürfen, und der Vorwurf, sie seien „Romantiker“, begleitet die Gegner von Großprojekten seit je (vgl. *W. Lepenies, Kultur und Politik. Deutsche Geschichten*, Frankfurt a.M. 2008, S. 162). Dennoch würde eine Kritik, die darin nur die Tradition einer Politik der Irrationalität sieht, zu kurz greifen. Gefühle und Emotionen, wie sie gegen „Stuttgart 21“ artikuliert werden, können nicht per se der „dunklen Seite“ der Moderne zugerechnet werden. In ihnen äußern sich vielmehr relevante Ansprüche an ein „gutes Leben“, die in dessen Reduktion auf technische Effizienz systematisch negiert werden.

#### 4. ORT UND RAUM IN INDUSTRIELLER UND POST-INDUSTRIELLER KULTUR

Gegen die beiden ersten Argumente, die den Widerstand auf der Ebene symbolisch kultureller Wertungen erklären könnten, ließe sich eventuell einwenden, dass das Bahnhofsgebäude ja nicht komplett zerstört, sondern in relevanten, besonders herausragenden Teilen wie dem Turm bestehen bleibt, also seine Symbolfunktion weiter erfüllen könne. Es ist zwar zweifelhaft, ob ein funktionsloser „Rumpfbahnhof“ nicht eher als Karikatur oder Verhöhnung seiner emotionalen Besetzungen wirken muss, ganz von der Hand weisen ließe sich ein solcher Einwand dennoch nicht.

Für die dritte Dimension des kulturell symbolischen Widerstandes, für die Zerstörung konkreter Orte und deren Ersatz durch den abstrakten Raum durch die Umwandlung des Bahnhofes in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof gilt das aber mit Sicherheit nicht. Der Kopfbahnhof markiert einen Ort, einen konkreten Punkt der Ankunft und Abfahrt. Er setzt der Abstraktion der Linie oder Strecke, der Ortlosigkeit und Einsamkeit des Raumes und seiner Un- oder Nicht-Orte<sup>11</sup> ein Gegengewicht entgegen und gibt ihr Sinn. Als Kopf- oder Endbahnhof symbolisiert er das Ziel der Reise oder ihren Beginn, und bezeichnender Weise sind in der klassischen Zeit des Eisenbahnbaus alle bedeutenden Bahnhöfe der Großstädte oder Metropolen als Kopfbahnhöfe ausgebildet worden. Paris, London, Berlin verfügten ausschließlich über Kopfbahnhöfe.<sup>12</sup> Mit ihnen erwies die Bahn diesen Städten ihre Referenz, ihren Respekt, denn durch diese Städte fährt man nicht durch. Man

11 M. Augé, Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit, Frankfurt a.M. 1994.

12 Selbstverständlich sind auch die Bahnhöfe aller bedeutenden deutschen Städte als Kopfbahnhöfe ausgebildet worden: Kiel, Altona, Frankfurt a.M., Wiesbaden, Chemnitz, Leipzig, München usw. Und die Städte, in denen das nicht möglich war und auch die Simulation des Kopfbahnhofes nicht gelang, wie z.B. Bremen, Hannover oder Karlsruhe, erhielten zumindest außerordentlich anspruchsvolle Bahnhofsgebäude und Bahnhofsvorplätze. Einen besonderen Fall bildet der Kölner Hauptbahnhof. Mit seiner Zufahrt über die Rheinbrücke exakt ausgerichtet auf den Chor des Domes und seiner Lage direkt an diesem berühmtesten deutschen Bauwerk erhält er einen Stellenwert, dem unbedingt der Kopfbahnhof entsprechen müsste (ich erinnere mich eines heftigen Reisedisputes, bei dem eine ältere Mitreisende steif und fest behauptete, der Kölner Hauptbahnhof sei ein Kopfbahnhof. Alle Gegenargumente, z.B. über den weiteren linksrheinischen Streckenverlauf, konnten sie nicht von dieser zwar falschen, im Grunde aber angemessenen Wahrnehmung abbringen). Neben Zürich – und aus nachvollziehbaren Gründen Venedig – weist Turin eine besonders eindrucksvolle Variante des Kopfbahnhofes als Ort und Tor zur Stadt auf. Wäre die Sicht nicht durch diverse opulente Denkmale verstellt, könnte man direkt von der Bahnhofshalle bzw. vom Vorplatz über eine lange Achse durch die gesamte Altstadt das Turiner Schloss der Savoyarden, das Herz der Stadt sehen, bzw. umgekehrt von Schloss und Stadtzentrum die beeindruckende Fassade des Bahnhofes. Der Bahnhof verweist unmissverständlich auf die urbanen Juwelen dieser Stadt, die Arkaden, Plätze und Denkmale in ihrer auch für Italien einmaligen Verbindung; und neuere Reiseführer erwähnen zwar nicht seine Baugeschichte, durchaus aber seinen Stellenwert für die Geschichte des italienischen Risorgimento (z.B. I. Leinberger/W. Pippke, Piemont und das Aosta-Tal. Kunst, Kultur und Geschichte im Bogen der Westalpen, Köln 2001, S. 194). Und jedem Liebhaber der Stadt Florenz wird der Schritt aus dem Bahnhof – selbstverständlich ein Kopfbahnhof – und der sich schlagartig eröffnende Blick auf die Wunder dieser Stadt immer unvergesslich sein.

kommt in ihnen an oder verlässt sie. Sie sind Ziel oder Beginn einer Reise. Man lässt sie aber nicht wie beliebige Streckenabschnitte „links liegen“. Und wo das bei bedeutenden Städten oder Bahnhöfen nicht möglich war, wie z.B. beim Hamburger Hauptbahnhof, wird doch zumindest architektonisch der Versuch unternommen, einen Kopfbahnhof zu simulieren. Das sehr prominente Hamburger Gebäude erhält zwei über den Gleisen als Brücken ausgebildete Querbahnsteige, die den Durchgangsraum der Bahnsteige und Gleisanlage räumlich fassen und zum „Ort“ und „Innenraum“ erheben, ergänzt durch die Halle am westlichen „Kopfe“, die diesen Eindruck verstärkt und von der aus sich der Blick auf den Gleisraum öffnet, als handle es sich um einen Kopfbahnhof. Und im neuen Berliner Hauptbahnhof, der das immer als elend und unwürdig empfundene Provisorium „Bahnhof Zoo“ ersetzt, wird der Ort durch die Kreuzung, den eindeutigen und unverrückbaren Kreuzungspunkt markiert, von dem aus sich dann die Bahnlinien buchstäblich in alle Himmelsrichtungen erstrecken.<sup>13</sup>

In den Stuttgarter Konflikten taucht dieses Argument des Gegensatzes von Ort und Raum zwar wieder auf, wird aber als rechnerisches oder verkehrstechnisches, nicht als kulturelles oder symbolisches eingeführt, wenn nachgewiesen wird, das Stuttgart für die Mehrzahl der Reisenden Reiseziel und nicht Durchgang sei. Der entscheidende Einwand gegen die Untergrundlösung lässt sich aber nicht in dieser Weise verkehrstechnisch formulieren. Das liefert nur den Hinweis für die dramatische Umwandlung eines Ortes in einen Nicht-Ort, in ein Nirgendwo, in die Abstraktion des Raumes, die mit der Verlegung des oberirdischen Kopfbahnhofes in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof vollzogen wird. Stuttgart als nennenswerte, bedeutende Stadt wird mit dieser Lösung negiert. Ganz im Gegenteil zu den Behauptungen der Bahnvertreter erhält die Stadt keine Aufsondern eine gravierende symbolische Abwertung. Sie wird um den Ort – der Ankunft, der Abreise, der Bedeutung und des Sinns von Reisen – enteignet und zum Durchgang, zum beliebigen Streckenabschnitt degradiert. Stuttgart bekommt nicht nur einen neuen, verliert nicht nur einen alten Bahnhof, es verliert *den* Bahnhof und wird zur Durchgangsstation auf dem gleichen Niveau wie beliebige gesichtslose Vorstädte oder Industrieagglomerationen.

Hier liegt vermutlich der emotionale Kern des Konflikts, und er ist als kultureller Konflikt offensichtlich fundamental. Auch wenn der Gegensatz zwischen dem „Ort“ – des konkreten, von Gefühlen, Erfahrungen und Erlebnissen getragenen Lebens – und dem „Raum“ – als dem Abstrakten, „moderner“ Logik der Effizienz und instrumentellen Rationalität verpflichteten Mechanischen, nur geometrisch gegliederten – bereits mit dem Beginn der Industrialisierung in ganzer Schärfe und Kompromisslosigkeit in der

13 Der gesamte Entwurf ist auf diesen Kontrast von Strecke – in den lang gezogenen Bahnhofshallen – und Kreuzungspunkt – in dem zentralen Kreuzgewölbe der oberen Halle – entwickelt, und er wäre als solcher auch verständlich, wenn er nicht durch verständnislose Techniker ruiniert worden wäre. Oben fehlt dem Dach die Länge der „Strecke“, unten die Betonung des Streckenteils, der zum Ort des Bahnhofs gehört und die durch die Gewölbekonstruktion erreicht werden sollte.

berühmten Philemon-und-Baucis-Episode im Faust II wahrgenommen wird,<sup>14</sup> dominiert das Mechanische und geometrisch Rationale der Effizienzsteigerung, der Vernichtung von Orten zum Zwecke der Zeitersparnis, dieses eherne „Gesetz der Moderne“<sup>15</sup> die gesamte Epoche der Industrialisierung. Vor allem sind es die großen Verkehrsbauteile, die Autobahnen und Schnellstraßen, Bahnlinien und Flughäfen, die zum Ersatz der Orte durch den Raum und seine Nicht-Orte der dauernden Bewegung und Einsamkeit führen.<sup>16</sup>

Nicht allein durch den Umbau zum Durchgangsbahnhof, sondern vermutlich mehr noch durch die Verlegung in den Untergrund wird bei „Stuttgart 21“ diese Transformation vom Ort des alten, sichtbaren, prominenten Bahnhofsbau als Ort in der Stadt zum ortlosen Raum des Verkehrssystems, zu einem rational reduzierten Nicht-Ort, zur Reduktion des Verkehrs auf reine Strecke, auf reinen Weg, auf Wegstrecke ohne Halt, zur emotionalen Haltlosigkeit vollzogen. Die Umwandlung des Bahnhofes von einem herausragenden Baudenkmal zu einem gestaltlosen „Betonschlauch“, der in Zukunft die Stuttgarter Innenstadt durchziehen wird, macht diese Vernichtung von Orten durch die Strecke als Zeichen des Raumes und der endlosen Bewegung in nicht mehr zu überbietender Klarheit deutlich. Und wie auch in der Philemon-und-Baucis-Szene des Faust II wehren sich die Bewohner des Ortes gegen die „Verbesserungen“ an Komfort und Zeitgewinn, an Bequemlichkeit und Raum, die ihnen hier, in „Stuttgart 21“, wie dort, im Faust II im Großprojekt der Landnahme, versprochen wird, weil es der Ort ist, an dem sich Leben ereignet, nicht der mechanische Raum. Der Bahnhof im Untergrund erscheint als materialisierte Gestalt und Zuspitzung technischer Rationalität, als Ablösung von jedem Ort, als vollkommene Beliebigkeit und Negation des konkreten örtlich-räumlichen Bezuges.

Darin aber wird der kulturelle Konflikt zwischen unterscheidbaren Mentalitäten erkennbar. Einer technischen Rationalität, wie sie sich bereits am Konflikt um den Berliner

14 Die Philemon-und-Baucis-Szene im Faust II bietet wohl die ergreifendste und bewegendste Darstellung dieses Konfliktes zwischen Ort und Raum. Alle Elemente des Konfliktes sind enthalten: Niederbrennen und Zerstören all der Bestandteile, die den Ort zum Ort werden lassen: der menschlichen Behausung; der Kapelle, also des geweihten, heiligen Ortes als des Ortes der Begegnung mit dem Transzendenten; und der beschützenden Linden als der personifizierten beseelten, bergenden Natur; und welche moderne Großbaustelle – ob Elbschlösschenbrücke in Dresden oder eben Bahnhofsumbau in Stuttgart – begänne auch heute nicht mit dem Fällen alter, als Charaktere geschätzter Bäume! Dass alte Bäume in der Stadt „Ruhe und Geborgenheit“, also die Qualitäten des „Ortes“ vermitteln, wird denn auch im Stuttgarter Konflikt ausdrücklich formuliert (vgl. *M. Nebel*, Martin, Warum brauchen wir Bäume in der Stadt?, in: *W. Schorlau* (s. A 7). Und selbst die eigentlich gar nicht beabsichtigte Ermordung der Bewohner durch den übereifrigen Gefolgsman findet statt und gemahnt in schauerlicher Weise an aktuelle, in jeder Hinsicht unangemessene Einsätze modernisierter, auch heute im Zweifelsfall eigenmächtig handelnder „Ordnungskräfte“. Kein Zweifel wird in der gesamten Szene daran gelassen, dass es sich in keiner Weise um eine planungstechnische Notwendigkeit, sondern ausschließlich und allein um einen kulturellen Konflikt handelt.

15 Vgl. *G. Simmel* (s. A 4).

16 Vgl. *M. Augé* (s. A 11).

Hauptbahnhof artikuliert und schließlich erfolgreich durchgesetzt hat, erscheint gerade diese Verabsolutierung technischer Rationalität auch in der Erscheinungsweise, denn von „Gestalt“ kann man ja kaum noch sprechen, als das äußerst Erstrebenswerte, als höchster Wert und Manifestation des instrumentellen Könnens. Dass der Effizienzgewinn durch den neuen Bahnhof bezweifelt werden kann, dass er möglicher Weise gar nicht eintritt, dass sogar Verschlechterungen zu erwarten sind, könnte den kulturellen Konflikt, um den es geht, nur noch deutlicher machen. Industrieller Ästhetik und Mentalität ist der Ort, also der Kopfbahnhof, unabhängig von Effizienzfragen ein – kulturelles – Ärgernis. Er passt nicht in die Ästhetik der Nicht-Orte des Raumes, der Ortlosigkeit der Strecke.

Auch das technische Argument, der Baugrund könne massive Probleme aufwerfen, gilt einem ingenieurtechnischen Denken nicht als Hinderungsgrund, sondern ganz im Gegenteil als Herausforderung, an der man sich zu bewähren habe, die anzunehmen ist, allein weil sie sich stellt. Es gilt, zu zeigen, was man kann, und dass man das auch tut, was man kann. Und wenn man eine ganz Stadt auf denkbar schwierigem Grund untertunneln kann, muss man das tun, einfach um zu zeigen, dass man es kann. Je unwahrscheinlicher eine Lösung, um so eher ist sie nach dieser Vorstellung zu realisieren.<sup>17</sup> Denkbare Folgen einer verfehlten Technologie bedeuten in diesem Sinne wiederum nichts anderes als neuerliche Aufforderung zu neuerlichen Innovationen, wobei es allerdings ingenieurtechnisches Denken auszeichnet, über die Folgen bestimmter Technologien grundsätzlich nicht nachzudenken. Dass damit Modernisierungsprobleme nie gelöst, nicht einmal nur in die Zukunft verschoben, sondern dabei vor allem vergrößert werden, ist eine Erkenntnis, die sich traditioneller Ingenieursmentalität bislang noch verschließt. Dass die „unwahrscheinlichste“ Lösung darin liegen könnte, etwas nicht zu tun, was man technisch vielleicht tun könnte, wirkt aus Sicht einer technischen Logik als kleingeistige Ängstlichkeit, Verzagtheit, als rückwärtsgewandte Kleinmütigkeit.

Modernen Dienstleistungsmilieus dagegen, besonders solchen aus den Humandienstleistungen, die im Wertewandel postmaterielle Positionen einnehmen, gelten die inneren Erfahrungen des Selbst, des Ich, gelten kommunikative Zusammenhänge der Selbsterfahrung und Selbstverwirklichung als höchste Werte,<sup>18</sup> und deren Zerstörung sehen sie im Vollzug einer technischen Rationalität, die auf dieses Innere der „Seele“, wie Simmel gesagt haben würde, keine Rücksicht nimmt, für die derartige Werte gar nicht existieren oder als gefühllos und zutiefst verächtlich erscheinen. Es begegnen sich im Konflikt um „Stuttgart 21“ nicht etwa unterschiedliche Benutzungsanforderungen an ein techni-

17 Bis in die Gegenwart gilt einer technischen Mentalität die Kühnheit einer Ingenieurleistung als Qualitätssiegel. Das ist es, was Ingenieure anstreben, Kühnheit und Wagemut der Konstruktion, gesteigert bis zum Unwahrscheinlichen in immer neuen Steigerungen. Das „Gebirge des Unwahrscheinlichen“ (P. Sloterdijk) muss ständig erhöht werden. Darin liegt die Erfüllung des ingenieurtechnischen Traumes. Folgen, nicht vorhersehbare Nebenfolgen einer „tollkühnen Lösung“ stellen dann nur neue Herausforderungen dar, denen in der gleichen Weise zu begegnen ist; vgl. P. Sloterdijk, *Du musst Dein Leben ändern*. Über Anthropotechnik, Frankfurt a.M. 2009.

18 Vgl. R. Inglehart (s. A 8).

ches Bauwerk, wie im Schiedsspruch nahe gelegt wird, sondern zwei Kulturen, materielle gegenüber postmateriellen, industrielle gegenüber postindustriellen Wertehorizonten, und zwischen diesen gibt es keinen Kompromiss, wie bereits im Faust II unerbittlich klar gemacht wird. Da allerdings wirken Philemon und Baucis als alte, machtlose Leuten, befangen im Gestrigen von Tradition, Religiosität und Naturverehrung, aber man weiß, dass es auch in diesem großen Drama schließlich anders, mit dem Grab eines Anderen endet.

## 5. RESÜMÉE

Zur Ausgangsfrage, der Erklärung von Orientierung auf „Altes“ als Ausdruck historisch begründeter kollektiver Identität oder als Fortschrittsfolge und Kritik einer industriellen Moderne und der deutlichen Präferenz politischer Macht für ersteres bei in der Regel heftiger Ablehnung des zweiten, deutet sich eine Antwort an. Aus Konzepten kollektiver Identität, und seien sie auch noch so abwegig begründet – oder gerade dann – erhofft sich Politik eine Glättung und Vermeidung von Konflikten in der Bevölkerung, die Verwalten und Regieren erleichtert. Aus Modellen kollektiver Identität wird Homogenität der Bevölkerung einer überschaubaren räumlichen Einheit erhofft, die politisches Handeln im Sinne unwidersprochener Durchsetzbarkeit von tatsächlichen oder vermeintlichen Wachstumsbedingungen innerhalb dieses meist engen Raumes erleichtert.<sup>19</sup> Proteste oder Kritiken an Fortschrittsfolgen dagegen spalten eine Bevölkerung. Sie verhindern Eindeutigkeit und verweisen auf Ambivalenzen, Widersprüchlichkeiten, die, auch wenn sie nicht geradewegs Unregierbarkeit zur Folge haben, das Regieren doch mühsam machen können. Und diese Situation liegt bei „Stuttgart 21“ vor, nicht die Homogenisierung der Bevölkerung in einem Identitätskonzept.

Die Komplexitätsreduktion, die mit einem Konzept kollektiver Identität erreicht werden soll, misslingt bei „Stuttgart 21“ ganz offensichtlich. Aus einem neuen, post-materiellen oder post-industriellen Selbstbewusstsein entstehen neue Partizipationsbegründungen. Nicht mehr materielle Gewinne oder funktionale Effizienz sondern „Bedingungen des Selbst“ treten in den Fordergrund. Und dieser Partizipation ist nicht mehr mit dem Verweis auf die Faktizität normativer Verfahren zu genügen. Sie verlangt eine Legitimation politisch-juristischer Entscheidungen durch Geltung, die nur aus ergebnisoffenen Argumentationen um „das beste Argument“ zu gewinnen ist,<sup>20</sup> und sie verlangt, dass die kulturelle Bedeutung von Orten als rationales Argument anerkannt wird, auch dann, wenn es im Wertehorizont anderer Diskursteilnehmer als solches nicht existiert; und auch

19 Vgl. hierzu L. Niethammer (s. A 2); C. Offe, Demokratie und Vertrauen, in: *ders.*, Herausforderungen der Demokratie. Zur Integrations- und Leistungsfähigkeit politischer Institutionen, Frankfurt a.M./New York 2003, S. 227-238.

20 Vgl. J. Habermas, Faktizität und Geltung. Beiträge zur Diskurstheorie des Rechts und des demokratischen Rechtsstaats, Frankfurt a.M. 1994.

dann, wenn damit Komplexität und Dauer von Entscheidungsprozessen erheblich erhöht werden.

Insgesamt wäre institutionalisierte Politik gut beraten, die postmateriellen Wandlungen in einer Bevölkerung zur Kenntnis zu nehmen, die zur Abwertung einer Ästhetik des Raumes und zur Aufwertung des Ortes führen, da sich hier die zukunftsweisende Modernität ankündigt.

Aus dieser Sicht wird die Verfehltheit der anfangs aufgeführten Kritiken am Widerstand gegen „Stuttgart 21“ deutlich. Die Gegner heute sind keine Traditionalisten, keine rückwärts gewandten Alten, die an ihren Erinnerungen und Idyllen hängen, keine reaktionären Nischenbewohner, die sich gegen zukunftsorientierte Innovationen erheben. Sie betreiben auch keine Maschinenstürmerei, weil sie z.B. durch technische Innovationen um ihre Arbeitsplätze fürchten müssten. Und auch dem „St. Florian-Prinzip“ sind sie – zumindest bei „Stuttgart 21“ – nicht verpflichtet. Noch viel weniger versetzen sie Deutschland in den Zustand eines Entwicklungs- oder Schwellenlandes, sondern demonstrieren dessen Position in einer postindustriellen Moderne. Konflikte, wie sie in Stuttgart derzeit ausgetragen werden, wären in einem Entwicklungsland gerade nicht denkbar. Die Gegner rekrutieren sich aus Gruppen und Milieus, die die wachsenden Kosten der industriell-materialistischen Moderne in Anschlag bringen. Aber diese Kosten entziehen sich dem Kalkül, den Normen, der Wahrnehmung eben dieser industriellen Kultur. Es sind „kulturelle“ Kosten an Emotionalität, an Realität des Alltagslebens, an Erfahrungen und vor allem an Nahraumbindungen, wie sie nur der Ort leistet oder eher wie sie den Ort konstituieren.

Die Verfechter und Betreiber von „Stuttgart 21“ dagegen verfolgen industriekulturelle Kriterien einer eindimensionalen Effizienzsteigerung und damit auch eine Raumästhetik der Gestalt- und Ortlosigkeit, der Strecke und Geschwindigkeit des abstrakten Raumes, in der sie diese Normen ästhetisch zum Ausdruck bringen. Und sie tun dies auf der Basis einer gleichfalls eindimensionalen, komplexitätsreduzierenden Vorstellung von lokaler Politik als Politik eines für selbstverständlich erklärten Partialegoismus. Aber selbst dann, wenn messbare Effizienzgewinne kaum noch oder gar nicht mehr nachweisbar wären, würden sie ihre Wertvorstellungen in dieser Formalität des Raumes durchzusetzen suchen.<sup>21</sup> Das Gleiche gilt für die ästhetischen „Raumvorstellungen“ von Interessenverbänden wie z.B. der Wirtschaft, die gleichfalls, worauf auch schon Simmel verweist,

21 Bekanntlich werden Effizienzsteigerungen bereits relativ effizienter Systeme, also Zugewinne auf hohem Niveau, einerseits immer aufwendiger, andererseits in ihren Gewinnen immer geringer. Die Etablierung eines Systems kann einen sprunghaften Anstieg an Möglichkeiten und Chancen bieten, im weiteren Ausbau lässt diese Steigerung trotz steigender Investitionen nach. Es ist denkbar, dass diese Situation bei „Stuttgart 21“ bereits vorliegt, wie die Kritiker behaupten – vgl. die Beiträge in *W. Schorlau* (s. A 7). Aber selbst dann, wenn zwar geringe, aber unbezweifelbare Effizienzgewinne zu erreichen wären, würde sich der kulturelle Konflikt zwischen materieller und post-materieller, zwischen industrieller und post-industrieller Kultur und ihrer jeweiligen ästhetischen Darstellungen einstellen.

ortlos und ohne eine Ästhetik des Ortes funktionieren.<sup>22</sup> Aber diese Ästhetik ist die einer ausklingenden kulturellen Dominanz des Industriezeitalters. Materialistische Industriekultur hat ökonomisch nicht an Bedeutung, kulturell aber an Begeisterung, die sie zu entfachen vermag, an Werten, die sie kulturell setzen kann, verloren. Nicht die Gegner, sondern die Verfechter und Betreiber des Projekts „Stuttgart 21“ sind, in kultureller Sicht, die Traditionalisten.

22 Selbst der Einwand, dass es sich bei „Stuttgart 21“ letzten Endes gar nicht um ein Infrastrukturprojekt, sondern um die Durchsetzung wirtschaftlicher Interessen handeln könne, einerseits der örtlichen Bauwirtschaft, zum anderen der Stadt Stuttgart und ihrem Interesse an einer anderen Nutzung des Bahngeländes, würde die Argumentation, dass es sich um einen Konflikt divergierender Kulturen mit gegensätzlichen ästhetischen Symbolisierungsnormen handelt, demnach nicht außer Kraft setzen.

## WAS »STUTT GART 21« ZU SEHEN GIBT<sup>1</sup>

Es ist eine merkwürdige Koinzidenz: Auf der einen Seite wird eine steigende Attraktivität der Stadt konstatiert. Das Interesse an der Teilhabe, an der aktiven Auseinandersetzung mit der Stadt steigt. Von Altstadtvereinen über Bürgerinitiativen bis zum organisierten Zusammenschluss von Einzelgruppen wie dem Hamburger Netzwerk „Recht auf Stadt“ reicht das Engagement; Erfolge wie der rückgängig gemachte Verkauf eines Restes des Gängeviertels in Hamburg werden in den überregionalen Zeitungen geradezu euphorisch gefeiert. „Künstler retten Stadt“ (FAZ); „Das Hamburg-Wunder“ (Die Zeit); von einem „Richtungswechsel in der Stadtpolitik“ (SZ) war die Rede. Auf der anderen Seite reduziert der Bundestag, von Städten, Medien und Fachleuten auf Kongressen und Tagungen scharf kritisiert, die Städtebauförderung deutlich, und das Programm „Soziale Stadt“ ist mit der Streichung der Mittel für nicht-investive Maßnahmen seiner Substanz beraubt. Wie sieht er denn tatsächlich aus, der „Richtungswechsel in der Stadtpolitik“?

Und dann „Stuttgart 21“ – der Protest, der sich im Laufe des Sommers 2010 auf ungeahnte Weise ausweitete, bei Demonstrationen mehrmals bis zu 100.000 Menschen auf die Straße trieb, stellt die Republik vor ein Rätsel. „Stuttgart 21“ wird bundesweit breit diskutiert, was den Anschein erweckt, dass der Protest erst spät erwacht sei – zu einem Moment, da es für eine Lösung des Konflikts angesichts der weit fortgeschrittenen Planungen und der bereits eingegangenen Verpflichtungen eigentlich schon zu spät zu sein scheint. Dass bereits 1995 und 1996 von einem Bündnis aus alternativen Verkehrs-



Abb. 1: Straßenszene Stuttgart, Oktober 2010;  
Foto: Chr. Holl.

1 Der Beitrag ist eine überarbeitete Fassung eines Textes, der zuerst in der Internetzeitschrift „Planung neu denken“, Ausgabe III/2010 erschien, vgl: [www.planung-neu-denken.de](http://www.planung-neu-denken.de).

vereinen und Umweltschutzverbänden Gegenmodelle vorgelegt wurden, dass regelmäßig bis in die späten 1990er Jahre Veranstaltungen durchgeführt wurden, auf denen über das Projekt gestritten wurde, wird selten erwähnt – diese Diskussionen waren insofern wirkungslos, als das Für und Wider von „Stuttgart 21“ als einem mit der Schnellbahntrasse nach Ulm verknüpften Projekt nie zur Diskussion stehen durfte; bereits 1995 waren die Entscheidungen gefällt: „Den Gegnern des Bahnprojekts Stuttgart 21 wird vorgeworfen, sie hätten ausreichend Gelegenheit zum Mitreden gehabt. Doch von wegen. Ein Blick in die Archive zeigt: Diese Unterstellung ist schlicht falsch.“<sup>2</sup>

### WOGEGEN WIRD EIGENTLICH DEMONSTRIERT?

Auf den Demonstrationen, an den vielen schriftlichen Äußerungen am Bauzaun, mit einem Blick in das kaum mehr übersichtliche Konvolut an Berichten, Kommentaren und Meinungsäußerungen zu „Stuttgart 21“ in den Tageszeitungen zeigt sich: Der auch 2011 anhaltende Protest richtet sich gegen viele Aspekte des Gesamtprojekts. Gegen die Kosten, von denen keiner verlässlich sagen kann, wie hoch sie sein werden, gegen Investitionen, die anderswo besser angelegt werden könnten, gegen die Zerstörung eines kleinen Teils eines Parks, gegen den Abriss der Seitenflügel des denkmalgeschützten Bahnhofs, gegen die Koppelung des Bahnhofsumbaus, der Stadtuntertunnelung und der Flughafenanbindung mit der Schnellbahntrasse von Wendlingen nach Ulm. Der Dialog ist schwierig, weil es scheint, als müssten dafür Äpfel mit Birnen verglichen werden: Befürworter verweisen auf die potenziellen Chancen des Projekts, die Architektenkammer spricht sich zum wiederholten Male für das Projekt aus, es werden die Parkerweiterung und die Potenziale der Innenentwicklung geltend gemacht. Aber wie soll dies gegen die nach und nach zugegebenen und lange zurückgehaltenen Kostensteigerungen, gegen die den Parlamentariern verweigerte Einsicht in die Finanzierungsberechnungen der Deutschen Bahn AG, gegen Risiken des Tunnelbaus oder die Frage nach den sinnvollen Investitionen für den Güterverkehr abgewogen werden?

Andere wiederum stellen in Frage, ob sich die Demonstranten tatsächlich für die Milliarden interessieren, die ausgegeben werden oder die zusätzlich zu den von offizieller Seite genannten Kosten ausgegeben werden könnten, haben diese Bürger es doch offensichtlich gleichgültig hingegenommen, dass ungleich höhere Milliardensummen in der Bankenkrise zur Stabilisierung des Finanzsystems ausgegeben wurden.<sup>3</sup> Aber derartige Belehrungen scheinen die Gegner des Projekts nicht zu erreichen. Wenn dennoch produktiv mit dem Protest umgegangen werden soll, dann wird es nicht reichen zu kritisieren, dass er sich gegen das Falsche richte. Es wird nicht helfen, glaubwürdig darzustellen, dass die Gewinne des Projekts die Verluste aufwiegen werden (oder wenigstens aufwiegen könnten, weswe-

2 A. Ziehlke, Der unheilbare Mangel, in Süddeutsche Zeitung, 19.10.2010.

3 Vgl. Th. Löffelholz, Die wegemonstrierte Zukunft, in: F.A.Z., 18.10.2011.

gen man sein Engagement auf das richten solle, was konkret zu beeinflussen ist). Denn der Protest hat seine eigene Rationalität, seine eigene Wirklichkeit. Am überraschendsten dabei ist, dass ausgerechnet *die* diese Wirklichkeit kaum sehen, *die* darin den meisten Honig für ihr Anliegen saugen könnten: Städtebauer und Architekten.

Gerade sie müssten die unterschätzte Bedeutung ihres Tuns, ihrer Profession bestätigt sehen: Gerade *wegen* des Protestes gegen »Stuttgart 21« stellt sich die Frage, ob die Behauptung vom gegenüber der Bankenrettung gleichgültigen Bürger richtig ist. Warum nicht die These prüfen, dass dieser Widerstand sich nicht allein gegen das Projekt selbst richtet, sondern sich darin ein Protest gegen eine aktuelle Form der Politik artikuliert, die gerade hier zur Zielscheibe des Konfliktes wird, wenn sie als räumliches Phänomen sichtbar wird? Das hieße, dass die Politik, die in diesem Protest angegriffen wird, eine Politik ist, die intransparent (geworden) ist, die kaum mehr nachvollzogen werden kann, die von Partikularinteressen dominiert



Abb. 2, 3: Proteste am Bauzaun nach dem begonnenen Abriss am Bahnhof-Nordflügel; September 2010, Fotos: Chr. Holl.





Abb. 4: Plakat am Bauzaun im Stuttgarter Schlossgarten; September 2010, Foto: Chr. Holl.

zu werden scheint und die einer zunehmenden Aufspreizung in wirtschaftliche und soziale Gewinner und Verlierer Vorschub leistet.

#### WOFÜR STEHT DIE STADT?

„Stuttgart 21“ steht gerade deswegen so überzeugend für eine Entfremdung der Politik vom Bürger, weil darin Qualitäten des Orts berührt werden (Park, Bahnhof, das neue, vorerst nur aus Bankgebäuden und einer in der Fertigstellung begriffenen Bibliothek bestehende „Europäische Viertel“), aber auch die Region (regionaler ÖPNV) und großmaßstäbliche Raumzusammenhänge (Schnellbahntrasse nach München) einbezieht. Warum sollte, was Brigitte Wörbs von der Landschaft sagt – dass mit der Herstellung von Lesbarkeit im Medium der Landschaft auch der Impuls enthalten sei, „das Wirkliche vom Möglichen her zu interpretieren“<sup>4</sup> – nicht auch auf die Stadt anwendbar sein? Das Wirkliche vom Möglichen her zu interpretieren – das ist eine politische Aussage, eine Aufforderung, Landschaft oder eben die Stadt als einen Möglichkeitsraum zu begreifen, in dem Veränderungen möglich sind und in dem sie sichtbar gemacht werden und gemacht werden können. In den räumlichen Zusammenhängen der Stadt kann konkret bewältigt werden, was als abstrakte Bedrohung uns zu überfordern droht – diese Zusammenhänge können aber auch zeigen, dass diese Bewältigung scheitern kann. Städtebau hat und hatte stets auch die Aufgabe, in diesem Sinne eine Vermittlungs-, eine Versöhnungsarbeit zu leisten und damit zu reagieren auf Verlust- und Versagensängste angesichts der drohenden Zerstörung der Lebensgrundlagen, angesichts nicht zu beeinflussender Kräfte, die über die ei-

4 B. Wörbs, Was soll hier Landschaft heißen?, in: D. Valentien (Hrsg.), *Wiederkehr der Landschaft*, Berlin 2010, S. 53-61, hier S. 60.

genen Möglichkeiten der Lebensgestaltung bestimmen. Wird der Städtebau diesem Anspruch nicht mehr gerecht, wird es in der Stadt ungemütlich. Und so ist es kein Wunder, dass Heidegger bemüht werden muss. Christian Illies zitiert ihn in der Süddeutschen Zeitung in einem Kommentar über den Protest gegen „Stuttgart 21“: Er habe den Zusammenhang zwischen der Weise, wie wir bauen, welche Form des Wohnens dort möglich ist und wie wir die Welt und uns selbst denken, auf den Punkt gebracht.<sup>5</sup> Auch wer Heidegger nicht mag, kann verstehen, dass man als Bürger einer Stadt, in der man wohnt, heimisch sein will. Heimisch sein heißt, vertrauen können. Und Vertrauen wurde verspielt. Der Abriss zu einem völlig unnötigen Zeitpunkt war eine Provokation, eine Machtdemonstration, die keine der so oft und berechtigterweise gestellten Fragen beantwortete – weder die nach den tatsächlich zu erwartenden Kosten (offiziell sind es 4,1 Milliarden Euro; bereits 2008 ging der Bundesrechnungshof von 5,3 Milliarden aus) noch die nach der Tragfähigkeit von Alternativen.

### »STUTT GART 21« MACHT SICHTBAR, WAS NICHT LOKALISIERBAR IST

Es zeigt sich, dass Architektur und Städtebau gerade in der Frage nach den Binnenverhältnissen der Gesellschaft zutiefst symbolisch und bildhaft sind und dass diese Eigenschaften zu ihrem Wesen gehören. Zur Architektur gehört, dass sie „symbolische Form der Welt- und Selbstaneignung ist“,<sup>6</sup> zur Stadt gehört, dass sie bildhaft für das steht, „wie wir uns selbst und unsere Welt denken“ (können) – darin ist das Bild mehr als ein zweidimensionaler Abzug einer komplexen räumlichen Wirklichkeit. Bildhaftigkeit bezeichnet darin den Sachverhalt, dass in etwas Materiellem die Darstellung von etwas Abwesendem oder Immateriellem möglich ist, das als artifizielle Präsenz zur Erscheinung gebracht wird.<sup>7</sup>

Insofern richtet sich der Protest nicht nur oder nicht ausschließlich gegen „Stuttgart 21“, sondern gegen das was darin sichtbar wird; und gerade darin liegt begründet, dass der Protest gerade dann so unglaublich anschwellt, als mit dem Bau begonnen wurde. Und gerade deswegen ist es so fatal, wie der Städtebau auf dem bereits freiwerdenden Areal begonnen wurde: mit einem seelenlosen Bankenareal, das keines der Versprechen, die nach den Bürgerbeteiligungen 1996 und 1997 gemacht wurden, einlöst, sondern den oft von den Sprechern auf Demonstrationen geäußerten Verdacht nährt, bei „Stuttgart 21“ handle es sich „um ein Immobilienprojekt“ bei dem Vermarktungsinteressen und mögliche Gewinne durch Immobilien über den Interessen des Bürgers beim Bau der Stadt stehen.

Dass sich im Protest auch die Unzufriedenheit mit einer nicht lokalisierbaren Realität äußert, gilt ja beileibe nicht nur für Stuttgart. So erklärte Christoph Schäfer, einer der Initiatoren des Hamburger Netzwerks „Recht auf Stadt“, dass dessen Erfolg unter anderem

5 Chr. Illies, Die Aufregung ist wichtig, in: Süddeutsche Zeitung, 02.09.2010.

6 Vgl. J. Fischer, Rekonstruktivismus als soziale Bewegung – der Fall Berlin, in: *derive* Nr. 38, Wien 2010, S. 7-12, hier S. 8.

7 Vgl. L. Wiesing, *Artifizielle Präsenz. Studien zur Philosophie des Bildes*, Frankfurt a.M. 2005.

darin begründet liege, dass die Menschen, wenn sie sich gegen Gentrifizierung wehrten, endlich etwas hätten, wogegen sie ihre prinzipielle Unzufriedenheit mit einem neoliberalen System richten könnten.<sup>8</sup> Wo denn auch hätte man gegen die Namen- und Ortlosigkeit des globalen Finanzsystems demonstrieren sollen, und welche Erfolge hätte man sich versprechen können? Wenn es gelänge, „Stuttgart 21“ zu kippen, dann mache Politik wieder Spaß, so einer derer, die regelmäßig gegen „Stuttgart 21“ demonstrieren. Es geht hier eben auch darum, überhaupt noch zu erfahren, dass man Einfluss nehmen kann. Wenn Menschen beim Abriss des Nordflügels weinen, dann ist das keine Gefühlsduselei, sondern die Verzweiflung über eine Ohnmacht, die ihnen kaum eindrücklicher hätte vor Augen geführt werden könnte.

### UNGLÜCKLICHE ENTSCHEIDUNGEN, FEHLENDE SENSIBILITÄT UND PANNEN

Dass die Stadt Stuttgart – egal wie man die Städtebaupolitik der letzten Jahre als Ganzes bewertet – gerade in den prestigeträchtigen Projekten, die symbolisch aufgeladen die Qualität der Stadt repräsentieren sollen, besonders unglücklich agiert hat, macht die Sache nicht einfacher. Gescheitert sind die Versuche, die Stadtautobahn Konrad-Adenauer Allee umzugestalten. An der alten Messe am Killesberg hat man in einem wirren Durcheinander von Gutachten, Wettbewerben und Investorenzusagen weitere Entwicklungschancen vertan – so steht jetzt eine „Seniorenresidenz“ dort, wo früher einmal geplant war, jungen Familien Wohnraum anzubieten. Ohne Abstimmung mit der Planung, ohne Konzept oder Rücksprache mit dem Gemeinderat versprach Oberbürgermeister Schuster 2001 Donald Trump, auf dem Pragsattel einen 180 Meter hohen Trump-Tower errichten zu lassen. Das aktuelle Vorzeigeprojekt in Sachen Bürgerbeteiligung und Ressourcen schonendem Bauen auf dem ehemaligen Cannstatter Güterbahnhofsareal wird wieder in Frage gestellt. Anstatt sich zu diesem Projekt zu bekennen, startet der Oberbürgermeister lieber eine neue Bürgerbeteiligung für ein Areal, das erst in zehn Jahren bebaut werden wird; pikanterweise, aber wohl kaum zufällig, handelt es sich dabei um ein Teilareal von „Stuttgart 21“. Wem kann man es da verdenken, darin kein ernsthaftes Anliegen zu sehen, sondern den Versuch, die zu Beginn dieser Bürgerbeteiligung laufende Schlichtung zu unterminieren?

Einfacher wurde die Sache auch nicht dadurch, dass „Stuttgart 21“ von der Bundeskanzlerin zu einem Projekt nationaler Bedeutung aufgewertet wurde. Es wird der Eindruck erweckt, es gehe hier um die Zukunft Deutschlands. Die Gefahr, dass sich im Bild dessen, was verwirklicht werden könnte, das Scheitern nationaler Politik zeigen wird, stellt das Projekt in einen Kontext des „Entweder-Oder“, des „Ganz oder gar nicht“, der ihm schon von Anfang an nicht gut bekommen ist, weil er eine Konfliktlösung im Sinne eines Aufeinandereingehens und Aufeinanderzugehens unmöglich machen will. Weil es keine

8 Interview mit dem Autor am 22.10.2010.

Bereitschaft gab, das Projekt in Einzelteile zu gliedern und jeweils separat zu verhandeln, was sicher teilweise möglich gewesen wäre, und weil es nicht in Relation zu anderen Verkehrsinvestitionen gestellt wurde, haben sich die Konfliktlinien verhärtet. Ein Einlenken der jeweils anderen Seite ohne Gesichtsverlust ist kaum mehr möglich. Dieser aufgeladene Diskurszusammenhang wird es erschweren, Qualitäten unterhalb höchster Erwartungen wahrzunehmen und anzuerkennen. Frau Merkel hat unglücklicherweise offiziell bestätigt, was die Gegner schon vorher zur internen Mobilisierung taten: »Stuttgart 21« zu einem Thema der Landtagswahl zu machen. Auf den Internetseiten der Gegner wurden schon seit geraumer Zeit und lange vor Merkels Äußerungen zu »Stuttgart 21« die Tage zur Landtagswahl gezählt.

Das bis vor kurzem noch nicht vorstellbare Ergebnis dieser Wahl, das eine grün-rote Regierung an die Macht brachte, hat an der konfrontativen Lage bislang nichts geändert, zu verhärtet sind die Fronten, und weniger denn je ist erkennbar wie der Prozess enden wird, ohne Verlierer zu produzieren. Die aktuelle Lage zeigt vielmehr, dass das Projekt von Anfang an den Dialog ausgeschlossen hatte, der auch unter geänderten politischen Vorzeichen nicht mehr geführt werden kann. Potenziale innerhalb des bereits Entschiedenen sind damit aus der Diskussion genommen, das Verhandelbare ist unsichtbar gemacht. Die Qualität der städtebaulichen Planung und die Möglichkeiten der Kommune, diese zu gestalten, spielten in den Diskussionen um »Stuttgart 21« erstaunlicherweise nur noch eine Nebenrolle; auch daran hat sich im Juni 2011 nichts geändert.

## FÜR VERSPRECHUNGEN IST ES ZU SPÄT

Eine wichtige Rolle spielt das Internet. Ihm ist es zu verdanken, dass alte Herrschaftstechniken nun tatsächlich nicht mehr greifen können. Durch das Web 2.0 sind die Möglichkeiten mit der Macht über die Bilder auch Macht zu legitimieren, brüchig geworden. Peinlich wäre es auch früher schon gewesen, hätte ein Innenminister fälschlicherweise behauptet, Demonstranten hätten mit Pflastersteinen geworfen und „die Polizei hätte nicht mit einem gezielten Wasserwerfereinsatz, also mit einem geballten Strahl reagiert, sondern sozusagen mal mit einem Sprühregen“.<sup>9</sup> Die opponierenden Gruppen sind dank Internet, Facebook,



Abb. 5: Demonstration im Schlossgarten; »Stuttgart 21«-Gegner setzen auf die Landtagswahl; September 2010, Foto: H. Schultheiß.

9 Vgl. [www.kopfbahnhof-21.de](http://www.kopfbahnhof-21.de); Zugriff 16.11.2010.



Abb. 6, 7: 30. September 2010. Wasserwerfereinsatz und Absperrung für Baumfällarbeiten im Stuttgarter Schlossgarten; Fotos: H. Schultheiß.

Twitter und Mobilfunk gut informiert, flexibel organisiert, können rasch handeln und sind darin den institutionellen Akteuren oft einen Schritt voraus. Im Internet können sich Menschen mit einer Fülle von Material kompetent machen; viele machen von diesem Angebot ausgiebig Gebrauch und lassen sich auch nicht von langen Texten und komplexen Sachverhalten abschrecken. Ein Beispiel illustriert, dass die Auseinandersetzungen dank Web 2.0 eine neue Qualität bekommen: Fünf lange Tage benötigte die Polizei, um ihre Bilder des 30. September 2010 zu präsentieren (dem Tag, an dem der gewaltsame Polizeieinsatz gegen jugendliche „Stuttgart 21“-Gegner stattfand). Längst waren da schon Bilder und Filme im Netz zu finden und in Nachrichtensendungen gezeigt worden, auf denen deutlich mehr zu sehen war als das, was die Polizei später zeigen sollte.

In solch einer Situation hilft nichts was den Anschein erweckt, ablenken, beruhigen oder trösten und letztlich nur die bestehenden Verhältnisse stabilisieren zu

wollen. In solch einer Situation muss es selbst den Befürwortern des Projekts einleuchten, wie sehr es darauf ankommt, die Stadt als Ganzes im Blick zu haben. „Wieso eigentlich Deeskalation?“, fragte etwa Wolfgang Bachmann, der Chefredakteur des „baumeister“: „Wenn die Politik hier nach Deeskalation ruft, bedeutet das, man will keinesfalls in der Sache nachgeben, sondern sich nur in der öffentlichen Auseinandersetzung etwas manierlicher zeigen. Heißt: Die Demonstranten sollen bereits nach der ersten Aufforderung freundlich grüßend von den Bäumen klettern, dafür verzichtet die Polizei auf Pfefferspray. Darauf lassen sich die Gegner natürlich nicht ein, da sie von vornherein unterlegen sind, solange Ministerpräsident, Oberbürgermeister und Bahnchef intransigent auf der zügi-

gen Realisierung bestehen und lediglich mit einem hübschen neuen Stadtteil mit extra viel Grünzeug ablenken.“<sup>10</sup>

### DAS TEIL GEHÖRT ZUM GANZEN AUCH OHNE GANZES

Ein städtisches Prestigeobjekt muss in einem stimmigen Verhältnis zur Gesamtstadt stehen und seine Grundlage in einer sich im Alltag bewährenden Politik haben, weil die Wirkung des Prestigeobjekts ansonsten ins Gegenteil umschlägt. „Stuttgart 21“ steht für das Ganze, weil es so weit wirkt – sei es, weil es durch einen Oaseneffekt Mittel konzentriert und bindet, sei es in der tatsächlichen Wirkung auf den Lebensalltag der Menschen in Stadt und Region. Und hier wird die Logik des Projekts zur Falle. Weil man sich ganz auf die holistische Logik des Alles-oder-nichts verließ, in der nur das Gesamte zählt, das eines schönen Tages verwirklicht sein soll, hat man auch die Wirkung des Wenigen, das sich als losgelöster Baustein unabhängig vom Verlauf des Gesamtprojekts verwirklichen ließ, eben das Europaviertel, unterschätzt. Das Fragment muss nun für das Gesamtprojekt stehen – und dafür, welche Prioritäten die Stadt setzt. Die Stadt ist nie ein Ganzes, das irgendwann realisiert sein wird, sie ist immer in Überformung begriffen. Und es ist nicht vermessen an realisierte Abschnitte den Anspruch zu stellen, dass sie die Stadt und das Projekt repräsentieren, dass sie ohne die irgendwann zu verwirklichenden Teile relevante Qualitäten entfalten können muss.

Dass die Bewegung gegen „Stuttgart 21“ sich für die Befürworter des Projekts als so ärgerlich stabil erweist, kann deswegen eigentlich nicht verwundern, denn zum allgemeinen Frust über die Politik generell, zum Frust über Planungsspannen und Defiziten im eigenen Quartier bündeln sich hier all die Themen, die die Zukunft der Planung bestimmen werden: die lokale, die regionale und überregionale Ebene, die emotionale und rationale Seite, das Verantwortungsbewusstsein der Bürger, das weit über das hinausgeht, was vor



Abb. 8: Demonstrant im Schlossgarten am 9. Oktober 2010; Foto: H. Schultheiß.

10 Vgl. [www.youtube.com/watch?v=fIkvyQO2e4](http://www.youtube.com/watch?v=fIkvyQO2e4); Zugriff 16.11. 2010.

der eigenen Haustüre geschieht - nicht zuletzt durch Erfahrungen provoziert, die es nahe legen, Politikern zu misstrauen. Hier zeigt sich, dass die Zusammenhänge komplex sind, sie sich aber in der Stadtentwicklung zu dem politischen Feld verdichten, in dem die Wirkungen spürbar und sichtbar werden. Genau hier müssen Planer aktiv werden und für ihre Profession werben. Sie müssen zeigen können, dass sich in der Stadtplanung die Qualität der Politik abbildet. Sozialer Friede muss im Quartier, in der Stadt eingelöst werden können. Das heißt auch, dass sich Architekten und Stadtplaner dieser Herausforderung selbst stellen müssen und mehr anzubieten haben müssen als eine beliebig vermehrbare Anzahl von Varianten aus den immer gleichen Elementen Block, Zeile und Punkt. Sie müssen Bild, Struktur und Politik zusammendenken, den Mut haben, auch komplexe räumliche Bilder zu erzeugen, von denen noch nicht von vorneherein sicher ist, dass sie jeder wird dekodieren können.

Nicht nur Stadtplaner muss es sehr bedenklich stimmen, dass genau diese Zusammenhänge zwischen städtischer Wirklichkeit und politischer Stimmung nicht gesehen werden, dass die Vernachlässigung dieses Zusammenhangs ein großes, ein unberechenbares politisches Risikopotenzial birgt, das gefährlichem Populismus Tür und Tor öffnet – die Kürzung der Städtebauförderung und des Programms Soziale Stadt ist daher ein alarmierendes Zeichen. Egal wie „Stuttgart 21“ ausgehen wird – man wird nicht lange warten müssen bis die Auseinandersetzungen an anderen Orten wieder auflodern werden. Zuletzt wurde in Frankfurt der Abbruch eines Bürgerforums zu einem innerstädtischen Entwicklungsareal erzwungen, weil Bürgerinitiativen nicht beteiligt wurden, weil die maßgeblichen Entscheidungen bereits ohne Beteiligung getroffen schienen.<sup>11</sup> Für diejenigen, die vom Protest gegen „Stuttgart 21“ überrascht wurden, wird es weitere derartige Überraschungen geben.

11 T. Tinç/C.-J. Göpfert, Protest per Kehlkopf, in: Frankfurter Rundschau, 17. Mai 2011.

## **DIE SCHLICHTUNG ZU »STUTTGART 21«: EIN PROTOTYP FÜR BÜRGERBETEILIGUNG BEI GROSSPROJEKTEN?**

### **1. EINLEITUNG UND FORSCHUNGSFRAGEN**

Wenn es um den Protest gegen Großprojekte geht, ist „Stuttgart 21“ kein Einzelfall. Auch gegen Flughafenerweiterungen, den Neubau von Kraftwerken, den Ausbau von Autobahnen sowie gegen Überlandleitungen für die Stromversorgung ziehen lokale Bürgerinitiativen ins Feld. Zwar ist der Anlass inhaltlich immer ein anderer, aber der Protest hat etwas Gemeinsames: Stets wird auch die Art und Weise des Umgangs der politischen oder wirtschaftlichen Entscheidungsträger mit der Bürgerschaft kritisiert. Informationen seien unvollständig, zu spät oder gar nicht zur Verfügung gestellt worden. Die Kommunikation erfolge von „oben herab“, Bürgereinwände würden nicht ernstgenommen. Bei „Stuttgart 21“ gipfelte das Ganze in der Schmähung „Lügenpack“, die an den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt ebenso gerichtet war, wie an die Landesregierung und den Bahnvorstand. Der Vorsitzende der Grünen im Landtag von Baden-Württemberg, Winfried Kretschmann, warf der Landesregierung in der Landtagssitzung am 6. Oktober 2010 vor: „Glauben Sie mir, die Hauptquelle des Protestes ist, dass Sie den Protest gar nicht ernst nehmen und dass Sie denken, die Gegner hätten noch nicht einmal gute Argumente“.

Damit wird deutlich: Bei Großprojekten reicht die im Rechtsstaat übliche „Legitimation durch Verfahren“ alleine nicht mehr aus. Selbst wenn, wie im Fall von „Stuttgart 21“, sämtliche damit befassten Parlamente im Rahmen zahlreicher Sitzungen sowie die Gerichte im Rahmen von Planfeststellungsverfahren eindeutige Entscheidungen getroffen haben, muss neben die „Legitimation durch Verfahren“ die „Legitimation durch Kommunikation“ treten. Akzeptanz kann nur hergestellt werden, wenn in der Diskussion über ein Großprojekt von Anfang an „auf Augenhöhe“ kommuniziert wird. Dazu gehört auch, dass frühzeitig ein Interessenausgleich zwischen Projektträgern und relevanten Anspruchsgruppen angestrebt wird.

So stellte u.a. der Präsident des Deutschen Bundestages, Norbert Lammert, in einem Interview mit dem Berliner Tagesspiegel fest: Parlamente und Regierungen würden dazu neigen, „die Kommunikation mit den Bürgern unter Hinweis auf ihre Zuständigkeiten und möglicherweise auch auf die Überprüfung der getroffenen Entscheidungen durch ordentliche Gerichte zu versäumen oder gar zu verweigern“. Andererseits warnte er Gegner von Großprojekten davor, „den Rechtsstaat dadurch an seine eigenen Grenzen oder

darüber hinaus zu führen, dass man für die eigenen Interessen eine höhere Autorität reklamiert als die durch parlamentarische und gerichtliche Verfahren legal zustande gekommenen Entscheidungen“.<sup>1</sup>

Was passiert, wenn die Anforderungen an eine „Legitimation durch Kommunikation“ nicht ausreichend erfüllt werden, konnte man bei „Stuttgart 21“ beobachten. Im schlimmsten Fall eskaliert der Protest, und man befindet sich in einer festgefahrenen Situation, in der dann auch Sachargumente kaum noch durchdringen und ihre Kraft entfalten können. So ist es nicht verwunderlich, dass der Höhepunkt der Eskalation, die Auseinandersetzung am 30. September 2010 im Stuttgarter Schlossgarten, zugleich die Geburtsstunde für ein in dieser Form neues Verfahren der Bürgerbeteiligung war: für die Fachschlichtung zu „Stuttgart 21“.

In seiner Regierungserklärung vor dem Landtag von Baden-Württemberg schlug Ministerpräsident Stefan Mappus am 6. Oktober 2010 ein solches Schlichtungsverfahren unter Leitung von Heiner Geißler vor. Er griff damit eine Idee des Fraktionsvorsitzenden der Grünen im Stuttgarter Stadtrat, Werner Wölfle, auf und fand den Beifall sämtlicher Landtags-Fraktionen. Am 12. Oktober stimmte auch das Aktionsbündnis gegen „Stuttgart 21“ der Schlichtung durch Heiner Geißler zu. Drei Tage später herrschte Einigkeit über das Verfahren. Nur die Gruppe der „Parkschützer“ lehnte eine Beteiligung ab. Am 22. Oktober begann das „Demokratieexperiment“, wie es einige nannten. Am 30. November folgte der Schlichterspruch, von dem zwar keine rechtliche Bindung ausging, der aber eine große psychologische und moralische Bedeutung hat.

Im Folgenden wird dieses „Demokratieexperiment“ aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger betrachtet. Dabei stehen drei Fragen im Mittelpunkt:

1. Wie bewerten die Menschen in Stuttgart und der Region das Schlichtungsverfahren zu „Stuttgart 21“?
2. Hat sich durch das Schlichtungsverfahren die Sicht der Bürger auf „Stuttgart 21“ geändert – und gegebenenfalls in welcher Form?
3. Und unabhängig von „Stuttgart 21“: Wie schätzen die Menschen Bürgerbeteiligung bei künftigen Großprojekten ein?

## 2. METHODE UND DATENGRUNDLAGE

Um die oben genannten Fragen beantworten zu können, wurde an der Universität Hohenheim ein unabhängiges, selbst initiiertes und selbst finanziertes Forschungsprojekt durchgeführt. Ziel war es, unmittelbar vor und unmittelbar nach der Schlichtung ein und dieselben Personen nach ihren Einstellungen zu „Stuttgart 21“ sowie nach ihrer Wahrnehmung und nach ihrer Bewertung der Schlichtung zu fragen. So ist es möglich, die durch

1 Vgl. Berliner Tagespiegel, 31.10.2010.

die Schlichtung hervorgerufenen Veränderungen, so es sie denn geben sollte, in der gleichen Personengruppe zu untersuchen. Befragt wurde ein Querschnitt der Bevölkerung in Stuttgart und in der Region. Die Befragten wurden bereits im Jahr 2009 mit Hilfe von Aushängen, Flugblättern und Postwurfsendungen „rekrutiert“ – also unabhängig von „Stuttgart 21“ und zu einem Zeitpunkt, als die Auseinandersetzungen um „Stuttgart 21“ öffentlich noch kaum sichtbar waren. Nur diese Menschen, die im Jahr 2009 ihre generelle Bereitschaft zu einer Teilnahme an einer Umfrage bekundet hatten, konnten im Oktober 2010 an unserer „geschlossenen“ Online-Umfrage teilnehmen. So konnten „Umfrage-Mobilisierungen“ durch Gegner oder Befürworter, wie sie bei „offenen“ Online-Umfragen üblich sind, ausgeschlossen werden. Solche Mobilisierungen, die regelmäßig in den entsprechenden Facebook-Gruppen, in Blogs und Internet-Foren des Web 2.0 stattfinden, hätten die Ergebnisse wertlos gemacht.

Die Befragung fand in zwei Teilen statt. Im ersten Teil wurden vor Beginn der Schlichtung 1.039 Personen befragt – in der Zeit vom 20.10.2010 bis zum 22.10.2010 (10 Uhr). Von den 1.039 Befragten haben 558 Personen den Fragebogen vollständig ausgefüllt (54%; das ist für Befragungen eine sehr hohe Rücklaufquote). Teil 2 der Befragung fand nach der Verkündung des Schlichterspruchs am 30.11.2010 bis zum 5.12.2010 statt. Es wurden nur diejenigen Personen befragt, die schon den ersten Fragebogen vor der Schlichtung vollständig ausgefüllt hatten. Dies ermöglicht Rückschlüsse auf Veränderungen innerhalb dieser Personengruppe. Insgesamt beteiligten sich 426 Personen (76% aus Teil 1) an beiden Befragungsteilen.

Aufgrund des Auswahlverfahrens, das nicht rein durch Zufall gesteuert war, handelt es sich zwar nicht um eine im statistischen Sinne „repräsentative“ Stichprobe. Aussagekräftig ist die Befragung aber dennoch aus drei Gründen:

Erstens decken die Befragten alle Bevölkerungsgruppen ab. Die Teilnehmer sind zwischen 16 und 77 Jahren alt; das Durchschnittsalter liegt bei 39,5 Jahren. 49% sind Männer, 51% Frauen. Zwei Drittel leben in Stuttgart, ein Drittel in der Region. Die Teilnehmer stammen aus allen Berufsgruppen; auch Schüler, Rentner und Hausmänner/-frauen sind dabei. Auch sind alle Bildungsgruppen vertreten, wobei Menschen mit hoher formaler Schulbildung an der Befragung überdurchschnittlich oft teilgenommen haben. Gleiches gilt für die Berufsgruppen der Angestellten und Beamten. Menschen mit niedrigerer formaler Schulbildung (Hauptschulabschluss) und Arbeiter haben an der Befragung unterdurchschnittlich oft teilgenommen. Damit dürften diejenigen Bevölkerungsgruppen unterrepräsentiert sein, die sich für Politik allgemein und auch für „Stuttgart 21“ eher weniger interessieren.

Zweitens ähnelt die Gesamtbewertung von „Stuttgart 21“, die in unserer Umfrage nach der Schlichtung erhoben wurde, einer repräsentativen Umfrage der Mannheimer Forschungsgruppe Wahlen, die kurz vor dem Schlichterspruch durchgeführt wurde.

Drittens geht es in unserer Umfrage in erster Linie darum, Veränderungen zu untersuchen, die durch die Schlichtung hervorgerufen wurden, und nicht so sehr um ein repräsentatives Stimmungsbild.

### 3. DIE BEWERTUNG DES SCHLICHTUNGSVERFAHRENS AUS SICHT DER BÜRGER

Von vielen Beobachtern wurde das Schlichtungsverfahren zu „Stuttgart 21“ vor seinem Start als „Prototyp“ einer neuen Form von Bürgerbeteiligung bezeichnet. Zwar gibt es Moderationen, Schlichtungen und Runde Tische – nicht zuletzt in Form „erweiterter Beteiligungsmöglichkeiten“ in der Stadtentwicklungspolitik auf kommunaler Ebene – bereits seit langem. Neu war allerdings, dass die Fachschlichtung – oder der „Fakten-Check“, wie sie Heiner Geißler nannte – in voller Länge im Fernsehen (im Ereignis- und Dokumentationskanal PHOENIX, in Teilen auch beim SWR), im Radio und im Internet sowie auf eine Großbildleinwand im Stuttgarter Rathaus übertragen wurde. Durch maximale Transparenz sollte es jedem Bürger möglich sein, die Argumente beider Seiten im direkten Aufeinandertreffen zu hören und selbst zu bewerten. Heiner Geißler stellte die Schlichtung in die Tradition von Immanuel Kant: Sie solle die Menschen in die Lage versetzen, „jederzeit selbständig zu denken.“

An dieser Form der Aufklärung waren viele Menschen interessiert – und das weit über die Grenzen Stuttgarts hinaus. Das belegen zum einen die Einschaltquoten von PHOENIX. Der Sender übertrug fast 80 Stunden live von der Schlichtung, konnte mehr als fünf Millionen Zuschauer und in der Spitze eine Quote von 5% verbuchen. „PHOENIX hat mit dazu beigetragen, dass dieses Demokratie-Experiment erfolgreich gewesen ist“, stellte auch Heiner Geißler fest. Dabei hatte der Inhalt der Diskussionen zwischen Befürwortern und Gegnern von „Stuttgart 21“ zunächst einmal nicht das Zeug zum Quotenrenner: Gipskeuper, Tunnelquerschnitte, die Blauflügelige Sandschrecke, Taktfahrpläne oder die Neigung der Bahnsteige des neuen Durchgangsbahnhofs gehören nicht eben zu den Themen, die Menschen tagtäglich in Atem halten. Und dennoch war die Faszination groß. Wohl auch, weil es möglich war, live dem Für und Wider zu folgen.

Mehr als fünf Wochen lang – zwischen dem 22. Oktober und dem 30. November 2010 – wurde in neun Sitzungen über sämtliche Teilaspekte von „Stuttgart 21“ und über das Alternativkonzept „K21“ gesprochen. Daran beteiligt waren je sieben Vertreter der Befürworter und der Gegner von „Stuttgart 21“ – u.a. die baden-württembergische Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner und Bahnvorstand Volker Kefer auf der Pro-Seite, sowie der Grüne Winfried Kretschmann, sein Parteifreund und Oberbürgermeister von Tübingen, Boris Palmer, und Vertreter des Aktionsbündnisses gegen „Stuttgart 21“ auf der Contra-Seite. Beide Seiten wurden dabei von Experten für Einzelfragen unterstützt – u.a. von Geologen, Juristen und Verkehrswissenschaftlern. Für alle Teilnehmer war dies eine ungewohnte Situation. So mussten sie sich immer wieder von Heiner Geißler ermahnen lassen, ihre Argumente verständlich vorzutragen. „Das versteht kein Mensch!“, war oft von ihm zu hören. So wurden die „Überwerfungsbauwerke“ der Experten übersetzt in den verständlichen Begriff „Brücke“. Und aus der „Ertüchtigung“ des Bahnhofs wurde seine „Verbesserung“. Heiner Geißler fungierte immer wieder als Anwalt der Zuschauer. Es verwundert daher nicht besonders, dass 83% der Befragten in unserer Umfrage das Verhalten von Heiner Geißler während der Schlichtung positiv bewerteten. Er sorgte dafür, dass

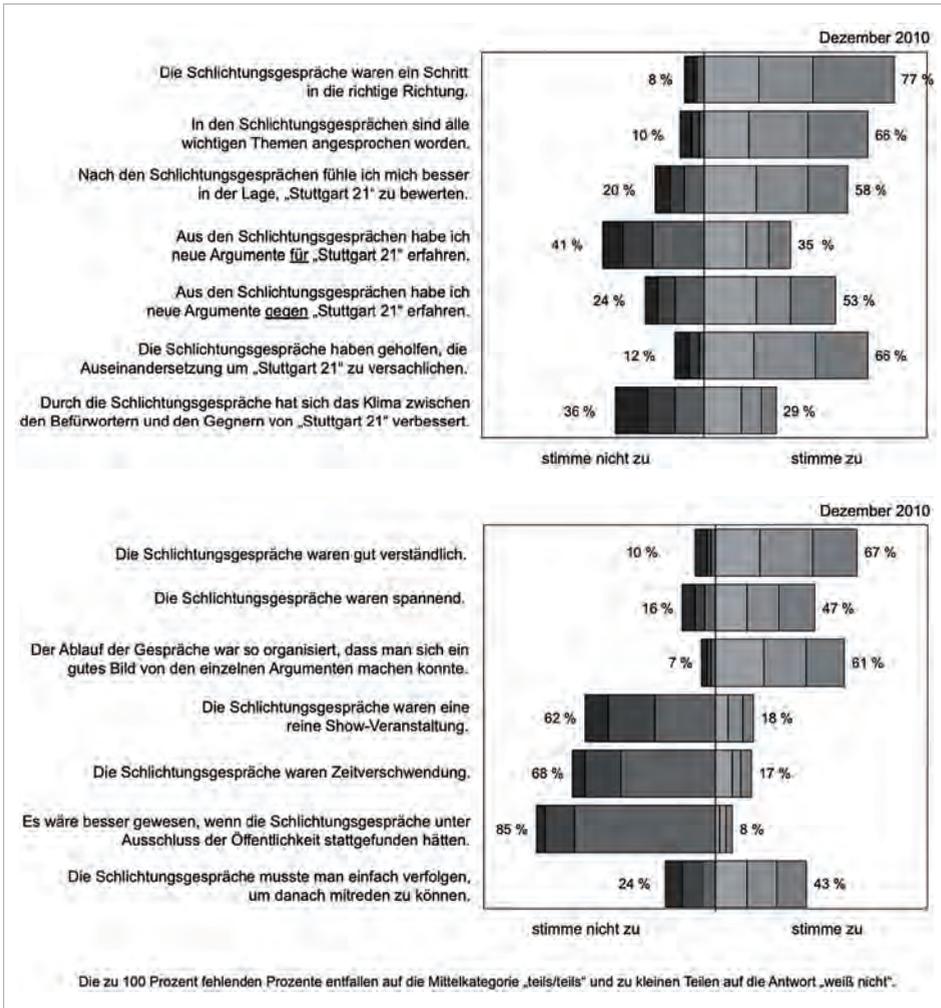


Abb. 1: Der Beurteilung der Schlichtung zu „Stuttgart 21“.

Fragewortlaut: „Hier finden Sie einige Aussagen über die Inhalte der Schlichtungsgespräche. Uns interessiert, was Sie persönlich von diesen Aussagen halten. Bitte stufen Sie Ihre Meinung wieder auf der 7-Punkte-Skala ab.“

aus der sonst bei entsprechenden Diskussionen üblichen, nur schwer verständlichen Experten-Experten-Kommunikation eine Experten-Laien-Kommunikation wurde, der man meist auch ohne entsprechende Vorbildung folgen konnte.

Offenbar hat dieses Bemühen Früchte getragen. In unserer Umfrage gaben 83% der Befragten an, in den Medien etwas über die Schlichtungsgespräche gesehen, gehört oder ge-

lesen zu haben. Die Schlichtungsrunden wurden aber nicht nur wahrgenommen, sondern sie stießen auch auf reges Interesse. Beispielsweise haben sich 58% der Befragten mit anderen Menschen über die Schlichtungsgespräche unterhalten, 48% haben sie zumindest teilweise live in den Medien verfolgt. Und mehr noch: 68% der Befragten haben die Schlichtungsgespräche alles in allem positiv bewertet, nur 14% negativ – und 18% haben mit „teils/teils“ geantwortet. Dementsprechend meinte auch lediglich ein harter Kern – der vor allem unter Gegnern von „Stuttgart 21“ zu finden ist –, dass es sich bei den Gesprächen um eine „reine Show-Veranstaltung“ und um „Zeitverschwendung“ gehandelt habe. Zwei Drittel der Befragten hatten hingegen den Eindruck, dass in den Schlichtungsgesprächen alle wichtigen Themen angesprochen wurden. Ebenso viele hielten die Schlichtungsgespräche für „gut verständlich“. Auch wurde die Organisation des Ablaufs der Gespräche mehrheitlich gelobt (vgl. Abb. 1); diese lag vor allem in den Händen des Direktors der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, Lothar Frick.

Zwei weitere Ergebnisse sind jedoch noch wichtiger: Erstens gaben zahlreiche Befragte an, durch die Schlichtung neue Argumente erfahren zu haben. Auf dieser verbesserten Informationsbasis fühlten sich 58% der Befragten nach den Schlichtungsgesprächen besser in der Lage, „Stuttgart 21“ zu bewerten. Genau dies war eine der Absichten, die Heiner Geißler mit der Schlichtung verfolgt hatte und die in seinem Verweis auf die Aufklärung zum Ausdruck kam. Offenbar wurden Menschen durch dieses Verfahren tatsächlich in die Lage versetzt, „jederzeit selbständig zu denken“. Voraussetzung dafür war der Abbau des Informationsdefizits. Noch unmittelbar vor Beginn der Schlichtungsgespräche gab lediglich ein Viertel der Befragten an, es gäbe ausreichend Informationen über „Stuttgart 21“. Zwei Drittel waren hingegen der Meinung, es sollte mehr informiert werden. Unmittelbar nach der Schlichtung hatte sich dieses Bild deutlich verändert: Fast die Hälfte der Befragten war nun der Meinung, es gäbe ausreichend Informationen. Nur noch 45% meinten, es sollte mehr informiert werden (vgl. Abb. 2).

Die Schlichtung hat also einen Teil des wahrgenommenen Informationsdefizits beheben können, beseitigen konnte sie es jedoch nicht. Dies war auch nicht zu erwarten, denn die Versäumnisse sitzen hier viel tiefer und reichen mehr als 15 Jahre zurück. Die Projektträger – insbesondere die Bahn – haben es über viele Jahre versäumt, die kursierenden Widersprüche, Sorgen und Gerüchte zu dem Großprojekt zu erkennen und ernst zu nehmen. Da wurden vielfältige und gravierende Fehler begangen. Unter anderem haben die Projektträger anfangs nicht mit einer Stimme gesprochen, und die Koordination untereinander ließ sehr zu wünschen übrig. Zweitens wurde lange nur scheinbar informiert – erst auf Drängen und beharrliches Nachfragen hin, statt proaktiv. Zahlreiche Menschen hatten deshalb den Eindruck, sie stünden einem übermächtigen Projektträger gegenüber. Auf dessen Wohlwollen fühlten sie sich angewiesen, wenn sie Antworten auf ihre Fragen zum Projekt haben wollten. Mehr noch: Teile der Bevölkerung hatten das Gefühl, dass es den Projektträgern nicht um Dialog, Interessenabgleich und Interessenausgleich ging, sondern um Geheimniskrämerei, darum, keine Handvoll Informationen mehr als unbedingt erforderlich nach außen zu geben. Diese Art der „Kommunikation“

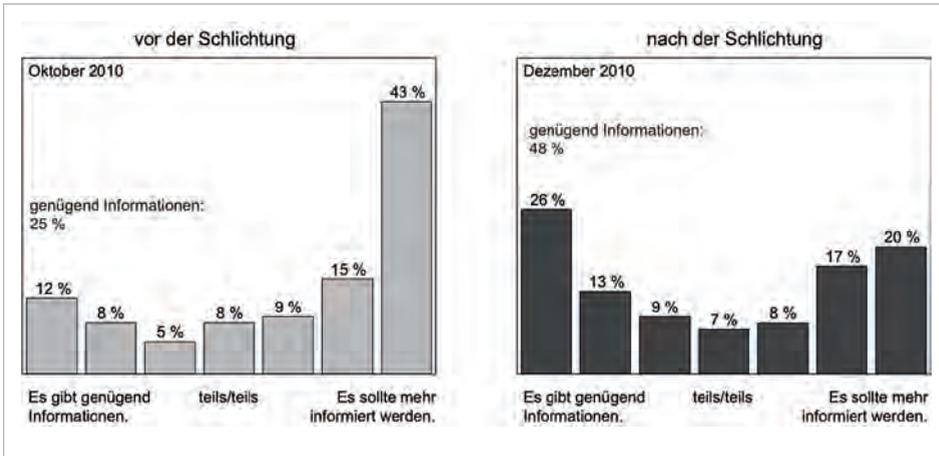


Abb. 2: Das Informationsdefizit zu „Stuttgart 21“.

Fragewortlaut: „Gibt es Ihrer Meinung nach ausreichend Informationen über „Stuttgart 21“ – oder sollte mehr informiert werden?“

dürfte wesentlich zu den massiven Protesten und der Eskalation beigetragen haben. Drittens: In den Informationsmaterialien der Projektträger hat man sehr stark die technische Seite von „Stuttgart 21“ betont. Wenn Ingenieure beschreiben, wie viele Kubikmeter Erde bewegt werden oder welcher Tunnelbau zum Einsatz kommt, schafft das nicht automatisch positive Vorstellungen von einem Projekt. Auch Modelle, wie sie im Rathaus oder im Bahnhofsturm zu sehen sind, reichen nicht, um das Projekt positiv zu besetzen und eine begeisternde Vorstellung davon in den Köpfen der Menschen entstehen zu lassen. Pläne und Modelle alleine sind nicht plastisch genug. Stattdessen müssen Menschen eine positive Beziehung zu dem entwickeln, was an Neuem entsteht. Dass so etwas gelingen kann, zeigt der Bau des neuen Durchgangsbahnhofs in Wien, der an der Stelle eines alten Kopfbahnhofs entsteht. Anders als „Stuttgart 21“ ist er für die Wiener jedoch kein „Wutbahnhof“, obwohl auch hier eine lokale Initiative gegen den Neubau protestierte. Die Wiener sehen jedoch überwiegend die Vorteile des Neubaus. Dafür braucht es aber mehr als Computergrafiken, Tabellen und Hochglanzbroschüren. Es braucht zahlreiche Gespräche und eindringliche Bilder. Das gilt auch für die frei werdende Fläche der jetzigen Gleisanlagen in Stuttgart. Die Stuttgarter wollen wissen, was dort entsteht. Ein gesichtsloses Neubauviertel mit Glaspalästen der Banken? Oder etwas wie die Weißenhofsiedlung, die für ihre Zeit sehr fortschrittlich war und nun zum kulturellen Erbe der Stadt gehört? Die Weißenhofsiedlung wurde 1927 unter der Leitung von Mies van der Rohe errichtet, und heute ist die Bevölkerung stolz auf dieses Werkbund-Erbe. So hätte man mit den Bürgern frühzeitig eine Vorstellung kreieren können, die in baukultureller Hinsicht ebenso mutig und wegweisend sein könnte – eine Weißenhofsiedlung 2.0, für und mit den Menschen entworfen.

Neben dem Abbau des Informationsdefizits hat die Schlichtung noch etwas anderes bewirkt: Sie hat aus der Sicht von zwei Dritteln der Befragten geholfen, die Auseinandersetzung über „Stuttgart 21“ zu versachlichen. Und diese Versachlichung tat Not. Seit dem Anheben des ersten Prellbocks am 2. Februar 2010, dem sichtbaren Baubeginn nach 15 Jahren Planung, steigerten sich die Proteste. Mit dem Abriss der Fassade des Nordflügels des Bonatz-Baus wurde der Baubeginn am 25. August erlebbar, der Protest emotionaler und im Ton auch sehr viel schärfer. Am Bauzaun vor dem Nordflügel hingen neben kreativ gestalteten Plakaten auch Transparente, die die Projektbefürworter moralisch diskreditieren sollten. So fand sich beispielsweise die Aufschrift „Platz des himmlischen Friedens“. Auf den „Montagsdemonstrationen“ wurde „Wir sind das Volk!“ skandiert. Dieser Slogan suggeriert Parallelen zum DDR-Regime. Politikern wird unterstellt, sie seien Repräsentanten eines Unrechtregimes. Dazu gehörte auch eine Fotomontage, die den Stuttgarter Oberbürgermeister Wolfgang Schuster als Goebbels diffamiert – mit der Aufschrift „Wollt Ihr den totalen Abriss?“. So etwas vergiftet die Atmosphäre, denn statt sachlich zu argumentieren, werden die Handelnden auf diese Weise in „gut“ und „böse“ eingeteilt. Durch Moralisieren und Kriminalisieren wurden Projektbefürworter in eine bestimmte Ecke gestellt. Von einem „Stuttgart-21-Kartell“ oder von „Bau-Mafia“ wurde gesprochen. Die Gegner des Projektes kämpften hingegen vermeintlich gegen „Unrecht“. Wenn ein Konflikt dermaßen eskaliert ist, dann wird Kommunikation sehr schwer. Bei „Stuttgart 21“ machte es die erreichte Eskalationsstufe fast unmöglich, überhaupt noch zu einem respektvollen Umgang miteinander zu kommen. Das zwischen Befürwortern und Gegnern bereits bestehende Misstrauen wurde weiter vertieft. In solchen Situationen muss alle Aufmerksamkeit dem Ziel dienen, die Diskussion so weit wie möglich wieder zu versachlichen.

Diese Lage nicht weiter eskalieren zu lassen, sondern zu Sachargumenten zurückzukehren, war dann auch ein wesentliches Ziel der Fachschlichtung. Und die Versachlichung ist kein Selbstzweck, sondern Voraussetzung für mehr, wie Heiner Geißler in seinem Schlichterspruch anmerkte: „Wichtiges Ziel der Schlichtung war [...] durch Versachlichung und eine neue Form unmittelbarer Demokratie wieder ein Stück Glaubwürdigkeit und mehr Vertrauen für die Demokratie zurückzugewinnen. Die Schlichtung hat mit dem sachlichen Austausch von Argumenten unter gleichberechtigter Teilnahme von Bürgern aus der Zivilgesellschaft etwas nachgeholt, was schon vor vier oder fünf Jahren hätte stattfinden sollen. Die Schlichtung konnte jedoch diesen Fehler nur teilweise reparieren“.<sup>2</sup> Zu unterschätzen ist dieses Ergebnis jedoch auf keinen Fall.

Dass in der Bevölkerung sehr differenziert mit dem Projekt umgegangen wird, zeigen auch die Reaktionen auf den am 30. November 2010 verkündeten Schlichterspruch. In ihm würdigte Heiner Geißler die Argumente der Gegner von „Stuttgart 21“ sowie ihre Alternative eines modernisierten Kopfbahnhofs (K21). Er formulierte aber auch: „Dennoch halte ich die Entscheidung, S 21 fortzuführen, für richtig“. Gleichzeitig plädierte er für Verbes-

2 Vgl. H. Geißler, Schlichterspruch auf <http://www.schlichtung-s21.de>

serungen am bestehenden Konzept – aus „Stuttgart 21“ solle „Stuttgart 21 PLUS“ werden: „Einen Kompromiss zwischen Stuttgart 21 und einem Kopfbahnhof 21 kann es nicht geben. [...] Also kann eine Chance zur Verkleinerung des vorhandenen Konfliktpotenzials und eine Entschärfung des Konflikts nur noch darin gesucht und gefunden werden, wichtige und berechtigte Kritikpunkte der S 21-Gegner aufzugreifen, offensichtliche Schwachstellen zu beseitigen und Stuttgart 21 als Bahnknoten im Interesse der Menschen deutlich leistungsfähiger, baulich attraktiver, umweltfreundlicher, behindertenfreundlicher und sicherer zu machen – zu Stuttgart 21 PLUS“. Der Bahn schrieb er einen „Stresstest“ ins Aufgabenheft, mit dem geklärt werden soll, ob für die Leistungsfähigkeit des neuen Bahnhofs weitere Baumaßnahmen nötig sind (etwa weitere Gleise im Tiefbahnhof oder eine zweigleisige Anbindung des Fernbahnhofs am Stuttgarter Flughafen). Auch sollten die frei werdenden Grundstücke der Grundstückspekulation entzogen werden – eine Aufgabe für die Stadt Stuttgart, die dafür eine Stiftung gründen soll.

Dieser Schlichterspruch stieß unter den Befragten auf ein überwiegend positives Echo: 54% der Befragten beurteilten ihn positiv, 28% negativ und für 18% hielten sich die positiven und die negativen Seiten die Waage. Dass der Schlichterspruch von 88% der Befürworter von „Stuttgart 21“ positiv aufgenommen wurde, überrascht nicht. Dass ihn aber auch 24% der Gegner von „Stuttgart 21“ positiv bewerten und dass 25% der Gegner ihn „teils positiv, teils negativ“ bewerten, ist bemerkenswert. Vor Beginn der Schlichtung, in der emotional sehr aufgeheizten Situation des September 2010, standen sich die „Lager“ unversöhnlicher gegenüber. Die Akzeptanz des Schlichterspruchs ist im Wesentlichen darauf zurück zu führen, wie er zustande gekommen ist und mit welchen Attributen er von den Befragten versehen wird: Die Mehrheit der Befragten hält ihn für sachlich (85%), kompetent (73%), sinnvoll (56%) und ausgewogen (53%).

Aber hat das neuartige Verfahren der Fachschlichtung neben den bislang angesprochenen positiven Effekten – dem Abbau des Informationsdefizits und der Versachlichung der Diskussion – auch zu einem Meinungswandel bei der Bewertung von „Stuttgart 21“ beigetragen? Kann eine Fachschlichtung Meinungen ändern?

#### **4. DIE BEWERTUNG VON „STUTTART 21“ VOR UND NACH DER SCHLICHTUNG**

Aus der Einstellungsforschung ist bekannt, dass sich verfestigte Meinungen durch neue Argumente nur sehr schwer verändern lassen. Der Grund dafür liegt in der selektiven Wahrnehmung: Menschen mit stark ausgeprägten Voreinstellungen neigen dazu, vor allem jene Argumente aufzunehmen und in ihrem Gedächtnis abzuspeichern, die ihre Voreinstellungen bestätigen. Ein Beispiel dafür liefern die vor Bundestagswahlen stattfindenden „TV-Duelle“. Die Anhänger der SPD nehmen dann regelmäßig ihren Vertreter positiver wahr als die Anhänger der Union – und umgekehrt. Diese Anhänger ändern ihre Wahlabsicht dementsprechend in der Regel nicht. Für die Unentschiedenen hingegen können „TV-Duelle“ oder ähnliche Veranstaltungen wichtige Anhaltspunkte für ihre Wahlentscheidung liefern. Vor diesem Hintergrund ist nicht zu erwarten, dass sich die Einstel-

lungen zu „Stuttgart 21“ durch die Fachschlichtung deutlich verändert haben, denn bereits vor der Schlichtung hatten die meisten Befragten eine mehr oder weniger feste Position zu dem Großprojekt: 37% äußerten sich für das Projekt, 47% dagegen und 16% antworteten mit „teils/teils“. Trotz dieser Ausgangslage hat die Schlichtung auch bei den Gesamtbewertungen von „Stuttgart 21“ etwas bewegt: Der Anteil der Befürworter unter den Befragten ist von 37 auf 43% gestiegen, der Anteil der Gegner von 47 auf 33% gefallen (vgl. Abb. 3), so dass unmittelbar nach der Schlichtung zwischen Gegnern und Befürwortern ein Gleichstand herrschte.

Dieses Ergebnis entspricht in etwa einer von der „Mannheimer Forschungsgruppe Wahlen“ kurz vor Ende der Schlichtung durchgeführten repräsentativen Umfrage. In ihr sprachen sich 44% der Wahlberechtigten in der Region Stuttgart für das Bahnprojekt aus, 40% waren dagegen.<sup>3</sup> Und auch eine repräsentative Infratest-Umfrage für den ARD-Länder-Trend Baden-Württemberg, die unmittelbar nach der Schlichtung durchgeführt wurde, stellte einen Stimmungsumschwung fest. 54% der Baden-Württemberger sprachen sich grundsätzlich für „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm aus; gegenüber dem September bedeutete dies ein Plus von 19 Prozentpunkten. Hingegen verloren die Gegner von „Stuttgart 21“ in der Bevölkerung Baden-Württembergs an Unterstützung. Ihr Anteil sank von 54% im September auf 38% – ein Minus von 16 Prozentpunkten. „Dieser Stimmungsumschwung fand sowohl in der Landeshauptstadt als auch in ganz Baden-Württemberg statt, so dass die allgemeine Einschätzung des Projektes im ganzen Land nach wie vor einheitlich ausfällt“. Zudem sei auch in den Reihen der Grünen die Akzeptanz von „Stuttgart 21“ gestiegen.<sup>4</sup> Dass der Stimmungsumschwung in dieser Umfrage stärker ausfiel als in unserer Umfrage hat im Wesentlichen zwei Gründe: Zum Einen hat Infratest die Bevölkerung nach „Stuttgart 21“ und nach der Neubaustrecke gefragt. Wir haben lediglich nach „Stuttgart 21“ gefragt. Da das Neubauprojekt Wendlingen-Ulm in der Bevölkerung weniger umstritten ist als der Durchgangsbahnhof, erklärt dies die höheren Zustimmungswerte in der Infratest-Umfrage. Zum anderen wurde die erste Befragung von Infratest bereits im September durchgeführt, als der Protest gegen „Stuttgart 21“ seinen Höhepunkt erreicht hatte. Unsere erste Umfrage fand hingegen im November unmittelbar vor der Schlichtung statt. In der Substanz ähneln sich jedoch alle Umfragen: Durch die Schlichtung kam es zu einem Stimmungsumschwung zugunsten der Befürworter von „Stuttgart 21“. Das sehen auch unsere Befragten so: Auf die Frage, wem die Schlichtungsgespräche alles in allem mehr genutzt haben, antworteten 59% mit „den Befürwortern“; lediglich 11% waren der Meinung, die Schlichtung habe vor allem den Gegnern genutzt; 30% sahen den Nutzen gleichermaßen auf Befürworter und Gegner verteilt.

3 Vgl. [http://www.forschungsgruppewahlen.de/Aktuelles/PB-Extra\\_Baden-Wuerttemberg/](http://www.forschungsgruppewahlen.de/Aktuelles/PB-Extra_Baden-Wuerttemberg/)

4 Vgl. <http://www.infratest-dimap.de/umfragen-analysen/bundeslaender/baden-wuerttemberg/laender-trend/2010/dezember/>

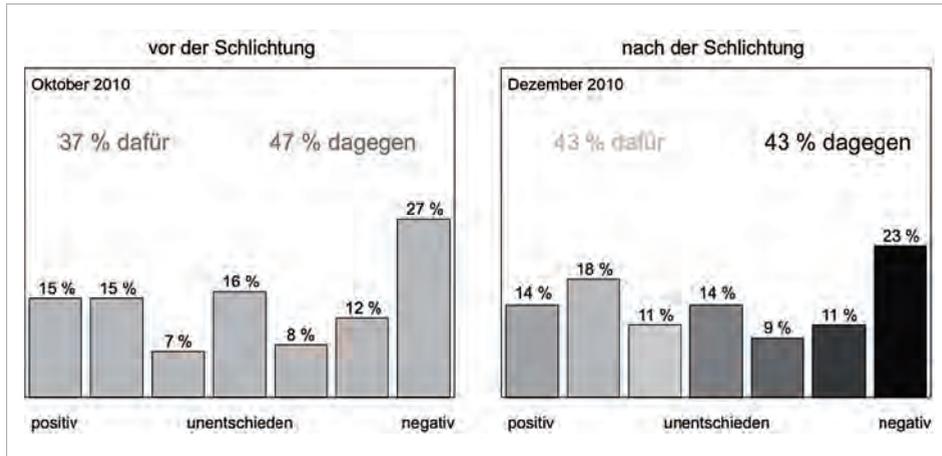


Abb. 3: Die Bewertung von „Stuttgart 21“ vor und nach der Schlichtung. Fragewortlaut: „Wie beurteilen Sie persönlich „Stuttgart 21“ alles in allem?“

Diese Verschiebung zugunsten der Befürworter von „Stuttgart 21“ dürfte im wesentlichen darin begründet liegen, welche Bedeutung die Befragten jeweils den einzelnen Teilaspekten von „Stuttgart 21“ beimessen, denn die Bewertung dieser Teilaspekte hat sich durch die Schlichtung kaum verändert (vgl. Abb. 4). Den größten Pluspunkt von „Stuttgart 21“ stellen aus Sicht der Befragten die Folgen des Projektes für den Wirtschaftsstandort dar. 63% bewerten diese Folgen positiv, nur 11% negativ. Konkret verbindet die Mehrheit damit die Vorstellung, durch „Stuttgart 21“ würden Arbeitsplätze entstehen und die Wirtschaft in der Region Stuttgart würde gestärkt. Die Befragten folgen damit Argumenten, die beispielsweise auch die Industrie- und Handelskammer der Region Stuttgart vertritt. So heißt es in einer Pressemitteilung des Präsidenten der IHK Region Stuttgart, Herbert Müller: Das Projekt „bringt Investitionen in Milliardenhöhe nach Baden-Württemberg, schafft Tausende Jobs und stärkt die Infrastruktur im ganzen Land“.<sup>5</sup>

Verbesserungen im Fernverkehr stellen den zweiten Aktivposten von „Stuttgart 21“ dar. 53% der Befragten erwarten solche Verbesserungen – das sind jedoch fünf Prozentpunkte weniger als noch vor Beginn der Schlichtung (vgl. Abb. 4). Vor allem wird zunehmend bezweifelt, dass durch „Stuttgart 21“ Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird (minus 4 Prozentpunkte). Dem stehen aus Sicht der Befragten auf der Positiv-Seite schnellere Zugverbindungen sowie die Tatsache gegenüber, dass der Flughafen an das Schnellbahnnetz angeschlossen werden kann. Etwas skeptischer sind die Einschätzungen, wenn

5 Vgl. [http://www.stuttgart.ihk24.de/serviceleiste/presse/Standpunkte/972290/Stuttgart\\_21.html](http://www.stuttgart.ihk24.de/serviceleiste/presse/Standpunkte/972290/Stuttgart_21.html)

es um Veränderungen im Nahverkehr geht. Diese werden von 41% positiv gesehen, aber von 36% negativ; 23% sehen sowohl Vor- als auch Nachteile oder trauen sich kein Urteil zu.

Ebenfalls auf der Haben-Seite von „Stuttgart 21“ steht die Gestaltung neuer Stadtteile auf den frei werdenden Gleisflächen. Von den 100 Hektar frei werdender Fläche sollen 20 Hektar der Parkerweiterung zu Gute kommen, 80 Hektar sind für die Gestaltung neuer Stadtteile vorgesehen. Diese städteplanerische Chance wird von 50% der Befragten positiv gesehen, von 27% negativ. Nach der Schlichtung ist mehr Menschen als zuvor bewusst, dass mitten in der Stadt ein komplett neues Wohnviertel entsteht (plus 5 Prozentpunkte). Das Gleiche gilt für die Erweiterung der Parkanlagen durch „Stuttgart 21“ (ebenfalls plus 5 Prozentpunkte).

Bei zwei Teilaspekten des Großprojektes überwiegt hingegen die Skepsis: bei den Folgen für die Umwelt und bei der Finanzierung. Die Folgen für die Umwelt werden nur von 26% positiv gesehen, aber von 49% negativ (vgl. Abb. 4). Vor allem befürchten 43% Gefahren für die Mineralwasserquellen; 48% meinen, der Bau von „Stuttgart 21“ zerstöre Natur und Freizeitmöglichkeiten im Schlossgarten. Auch wird eine Belastung der Anwohner durch Lärm, Abgase und Staub während der Bauphase gesehen. Verringert werden konnte durch die Fachschlichtung die Sorge, der Bau von Tunnel sei aufgrund der Geologie Stuttgarts zu gefährlich – hier gibt es einen Rückgang von 48 auf 41% der Befragten, die diese Sorge teilen.

Den Gegenpol zu den positiven Effekten für den Wirtschaftsstandort stellt die negativ bewertete Finanzierung von „Stuttgart 21“ dar. 72% der Befragten beurteilen die Finanzierung negativ, nur 15% positiv (vgl. Abb. 4). Die Finanzierung ist damit eindeutig und mit weitem Abstand der aus Sicht der Bevölkerung kritischste Teilaspekt von „Stuttgart 21“. Hier wird aber auch deutlich: Es gibt viele Menschen, die zwar einerseits die Finanzierung kritisch sehen, andererseits aber positive Auswirkungen auf die Wirtschaftskraft der Region und auf den Arbeitsmarkt erwarten. Welcher der beiden gegensätzlich bewerteten Teilaspekte jeweils von einem Befragten oder einer Befragten als wichtiger angesehen wird, entscheidet dann – in Verbindung mit den anderen Teilaspekten – über sein bzw. ihr Gesamturteil. Dieses Urteil zu fällen und zu einer begründeten Abwägung der verschiedenen Aspekte zu gelangen, hat die Fachschlichtung zweifellos ermöglicht. Unter dem Strich hat sie dazu geführt, dass den positiven Teilaspekten von den Befragten nach der Schlichtung mehr Gewicht beigemessen wird als zuvor.

## **5. „DIE ZEIT DER BASTA-POLITIK IST VORBEI“:**

### **BÜRGERBETEILIGUNG BEI KÜNFTIGEN GROSSPROJEKTEN**

Was bleibt von der Fachschlichtung, von dem „Demokratiexperiment“, was über „Stuttgart 21“ hinaus reicht? In seinem Schlichterspruch trat Heiner Geißler für eine „Verstärkung der unmittelbaren Demokratie“ nach Schweizer Vorbild ein. Demnach sollten bei Großprojekten künftig in der ersten Phase grundlegende Ziele eines Projektes formuliert und von der Bevölkerung entschieden werden. In einer zweiten Phase sollten Pläne ent-

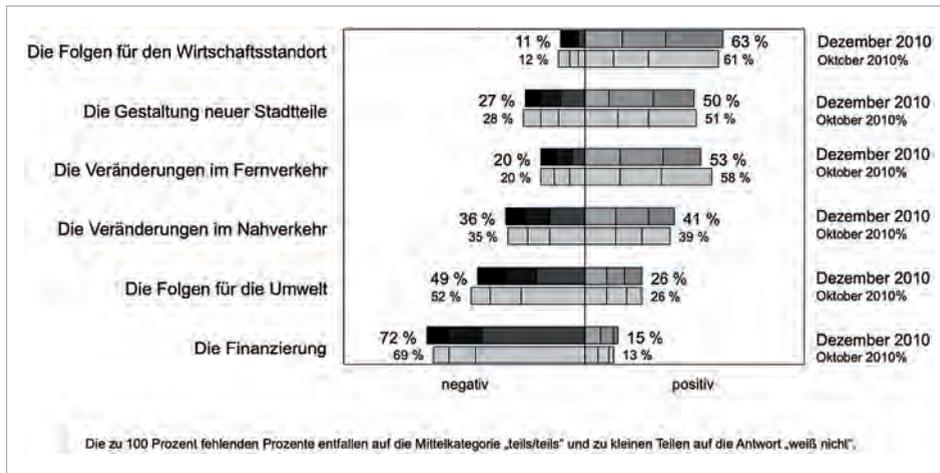


Abb. 4: Die Bewertung von Teilaspekten des Projektes „Stuttgart 21“.

Fragewortlaut: „»Stuttgart 21« besteht ja aus einer ganzen Reihe unterschiedlicher Teilaspekte: Wie bewerten Sie die folgenden Teilaspekte? Bitte bewerten Sie jeden Teilaspekt. Stufen Sie Ihre Bewertung auf folgender 7-Punkte-Skala ab.“

wickelt und verschiedene Alternativen aufgezeigt werden. Danach habe erneut die Bevölkerung zu entscheiden. In einer dritten Phase sei das Projekt dann zu realisieren – „mit begleitender Begründung und Information. Solange dies im Bund und in den Ländern nicht möglich ist, bietet sich das [...] Stuttgarter Modell als Prototyp an (institutionalisierte Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe)“, so Heiner Geißler. In eine ähnliche Richtung denkt die Bevölkerung in Stuttgart und der Region. Vier Fünftel der Befragten sind überzeugt, dass eine stärkere Bürgerbeteiligung die Akzeptanz von Großprojekten erhöht. Sie sehen in einer stärkeren Bürgerbeteiligung zugleich ein Mittel, um die Politikverdrossenheit der Bürger zu bekämpfen (vgl. Abb. 5). Diejenigen, die meinen, Großprojekte sollten künftig nur noch per Bürgerentscheid beschlossen werden, sind jedoch in der Minderheit: 28% versus 43%. Mit anderen Worten: Bürgerbeteiligung einerseits und direkt-demokratische Verfahren wie der Bürgerentscheid andererseits werden durchaus nicht gleichgesetzt. Die Bürger erwarten mehr Mitwirkungsmöglichkeiten jenseits der bereits bestehenden Verfahren, die das Baurecht bislang vorsieht. Diese Mitwirkung hat – das zeigt der Erfolg der Fachschlichtung – in erster Linie etwas damit zu tun, dass sich Projektträger und Bürger, Parlamente, Regierungen und Bürgerinitiativen auf Augenhöhe austauschen und versuchen, einen Interessenausgleich herbeizuführen. Die Art des Umgangs miteinander und die direkte Gegenüberstellung von Rede und Gegenrede, so dass sich jeder, der will, eine eigene Meinung bilden kann, sind die Voraussetzungen dafür. Diese Voraussetzungen können nach dem Muster der Stuttgarter Fachschlichtung geschaffen werden – allerdings künftig nicht mehr am Ende eines Projektes, sondern gleich zu Beginn.

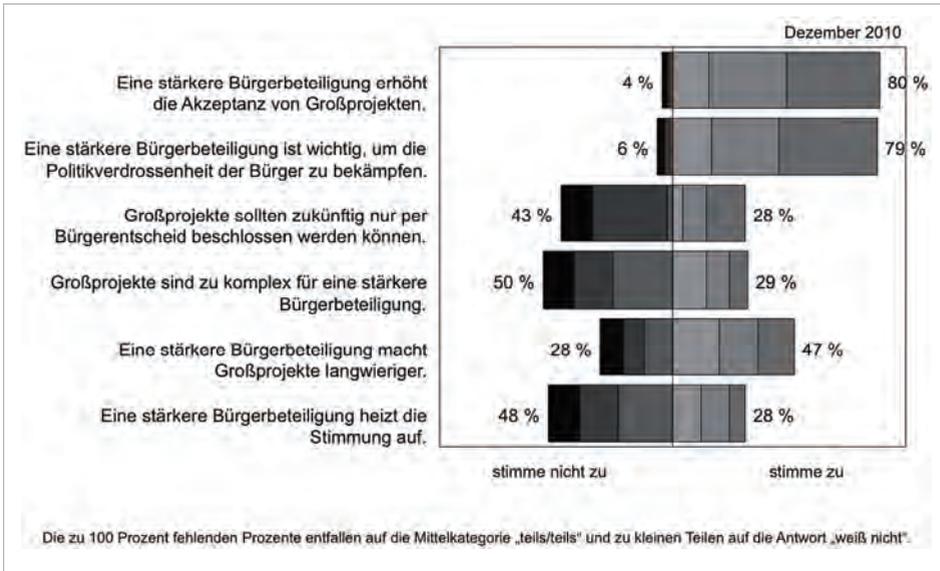
Das in Stuttgart erprobte Verfahren ist aber nicht nur aus Sicht der Stuttgarter ein Prototyp für künftige Bürgerbeteiligung. In einer bundesweit durchgeführten, repräsentativen Umfrage von Infratest dimap für den ARD-Deutschlandtrend, die unmittelbar nach der Schlichtung stattgefunden hat, sahen 71% der Bundesbürger in der Schlichtung ein Modell für künftige Baumaßnahmen im Rahmen von Großprojekten.<sup>6</sup>

Von solch einem Verfahren geht dann – anders als vom Bürgerentscheid – zwar keine rechtliche Bindung aus. Es dürfte Parlamenten aber schwer fallen, gegen eine Bürgermeinung zu entscheiden, die frühzeitig auf diese Art und Weise und unter Beteiligung aller relevanten Gruppen zustande gekommen ist. Für Parlamente bietet sich hier eine Chance: Sie können – als Ort der Repräsentation der Bevölkerung – dieses Verfahren selbst in die Hand nehmen. Sie können den Austausch, wie er in Stuttgart in einer besonders verfahrenen Situation stattgefunden hat, frühzeitig selbst organisieren. Ob sie damit erfolgreich sind, hängt immer von der Akzeptanz ab, die der Schlichterspruch findet. Die Akzeptanz setzt ein transparentes Verfahren voraus. Sie setzt auch voraus, dass Meinungen nachvollziehbar und verständlich begründet werden. Und sie ist notwendig, weil Parlamente im Zweifelsfall auch bei Großprojekten eine Entscheidung treffen müssen, bei der es um das Abwägen von teilweise gegensätzlichen Interessen geht. In den Parlamenten findet der Ausgleich zwischen den dem Gemeinwohl dienenden Maßnahmen (beispielsweise dem Bau einer Stromtrasse für den Transport von Öko-Strom) einerseits und den berechtigten Partikularinteressen vor Ort andererseits statt. Damit dieser Ausgleich akzeptiert werden kann, müssen aber die oben genannten Regeln der Transparenz, der Beteiligung und des Gesprächs auf Augenhöhe eingehalten werden.

Heiner Geißler stellte dazu in seinem Schlichterspruch fest: „Die Zeit der Basta-Politik ist vorbei, auch Parlamentsbeschlüsse werden hinterfragt, vor allem wenn es Jahre dauert, bis sie realisiert werden. Sie müssen jedenfalls in dieser Zeit immer wieder begründet und erläutert werden.“

Dass Großprojekte für eine stärkere Bürgerbeteiligung zu komplex seien, wird übrigens von einer Mehrheit unserer Befragten nicht so gesehen (vgl. Abb. 5). Auch hier können die positiven Erfahrungen des Stuttgarter Modells eine Hilfestellung geben: Komplexe Sachverhalte müssen von allen Beteiligten verständlich dargestellt werden. Das fängt mit einfachen Dingen an. Dazu gehört: keine Bandwurmsätze, Wortungetüme und Schachtelsätze. Sätze sollten in der Regel nicht länger als 12 Wörter sein. Es sollten gebräuchliche Wörter verwendet werden. Fachbegriffe sind zu vermeiden oder zu erklären. Zudem sollte aktiv statt passiv und konkret statt abstrakt kommuniziert werden. Das setzt voraus, dass Experten bei ihren Diskussionen stets nicht nur an andere Experten denken, sondern dass sie sich zudem in die Lage der Menschen versetzen, die von ihren Ausführungen und Entscheidungen betroffen sind. Dies liegt nicht zuletzt im eigenen Interesse der Experten: Denn nur wer verstanden wird, kann auch überzeugen.

6 Vgl. <http://www.infratest-dimap.de/umfragen-analysen/bundesweit/ard-deutschlandtrend/2010/dezember/>



**Abb. 5: Die Bewertung von Bürgerbeteiligung.**

Fragewortlaut: „Und was halten Sie von diesen Aussagen zu den beiden Verbesserungsvorschlägen? Bitte stufen Sie Ihre Meinung anhand der 7-Punkte-Skala ab.“

Bleibt schließlich noch eine Sorge, die von 47% der Befragten zum Ausdruck gebracht wird: „Eine stärkere Bürgerbeteiligung macht Großprojekte langwieriger“. Da nicht zuletzt in der Dauer von Großprojekten ein zentrales Problem für deren Realisierung gesehen wird, gilt es hier eine Lösung zu finden. Heiner Geißler regte dazu eine Reform des Baurechts an. Auch damit findet er Widerhall in der Bevölkerung. Von den Befragten traten nämlich nicht nur 85% für eine stärkere Einbeziehung der Bürger in die Planung von Großprojekten ein, sondern 52% sprachen sich für eine schnellere Planung und Durchführung von Großprojekten aus. Von den 85 bzw. 52% waren 37% der Befragten beide Maßnahmen gleich wichtig. Im Ergebnis kann dies für künftige Großprojekte nur bedeuten: beschleunigen und beteiligen. Für die Beteiligungsseite kann die Fachschlichtung als Prototyp angesehen werden, wenn sie künftig zu Beginn von Großprojekten steht. In ihr können sich dann „Legitimation durch Verfahren“ und „Legitimation durch Kommunikation“ miteinander verbinden.



## GROSSPROJEKTE AM SCHEIDEWEG: WAS KANN PLANUNG AUS »STUTT GART 21« LERNEN?

### EINFÜHRUNG: DIE KONTROVERSE UM „STUTT GART 21“ – EIN EINZELFALL?

Wie kein anderes Großprojekt in Deutschland steht „Stutt gart 21“ für Polarisierung durch Planung. Vom Ortsbeirat bis zum Kanzleramt, von der lokalen Presse bis zu den über-regionalen Medien: Nahezu alle Akteure in Politik und Gesellschaft haben zum geplanten Umbau der Verkehrs- und Siedlungsstruktur in der baden-württembergischen Landes-hauptstadt Position bezogen – entweder dafür, oder dagegen. Dazwischen ist kaum mehr Raum geblieben für Nuancierungen. Lokal hat sich dabei eine scheinbar neue Opposition formiert, die bereits zum Gegenstand sozialwissenschaftlicher Analyse geworden ist.<sup>1</sup> Be-sonders in der medialen Darstellung der Kontroverse konnte so der verbreitete Eindruck entstehen, „Stutt gart 21“ sei eben eine *Singularität*, deren Konfliktpotenzial sich aus der Besonderheit ihrer Merkmale ergibt: ein futuristischer Hauptbahnhof im Untergrund, ein über 100 ha großes, neues Stadtzentrum, ein transeuropäischer Netzschluss, ein für kommunale Verhältnisse gewaltiger Kostenrahmen von 4,6 Mrd. Euro (die Neubaustrecke nach Ulm nicht eingerechnet).

Doch dieser Eindruck täuscht. Wenn man einmal davon absieht, dass Städte selbstver-ständiglich einzigartig sind, findet sich bei genauerem Hinsehen europa- und weltweit eine beachtliche Zahl von Stadtentwicklungsprojekten in Verbindung mit Bahnstands-ortern und Konversionsarealen, die mit der Konstellation in Stutt gart durchaus vergleichbar sind.<sup>2</sup> Hinter vielen dieser Projekte steht letztlich die gleiche, entscheidende Triebkraft, nämlich die seit den 1990er Jahren forcierte privatwirtschaftliche Organisation, Restruk-turierung und teilweise auch Privatisierung der vormals staatlichen Bahnunternehmen. Um deren Wirtschaftlichkeit zu verbessern und zukünftig mehr Wettbewerb zu ermög-lichen, hatten viele Regierungen seinerzeit zunächst beschlossen, Netz und Betrieb der Bahn voneinander zu trennen. Damit war zugleich auch der Weg frei für die sukzessive Entkoppelung von spezialisierten Geschäftsbereichen für Personenverkehr (nah, fern),

1 Vgl. D. Rucht u.a., Befragung von Demonstranten gegen Stutt gart 21 am 18.10.2010, Berlin 2010.

2 M. Wolfram, Planning the integration of the High Speed Train. A discourse analytical study in four European regions, Universität Stutt gart, Fachgebiet Orts- und Regionalplanung 2003 [<http://elib.uni-stutt gart.de/opus/volltexte/2004/1581/>]; D. Peters, The renaissance of inner-city rail station areas: A key element in contemporary urban restructuring dynamics, in: Critical Planning 2009, S. 163-185.

Güterverkehr und Immobilien sowie vielen weiteren Dienstleistungen. Auch in Deutschland konnte die Bahn fortan die spezifische Geschäftslogik der dabei entstandenen Tochterunternehmen gezielt ausnutzen, um den Gesamtkonzern wieder in die Gewinnzone zu manövrieren. Im Zuge der Restrukturierung und Rationalisierung ging es vor allem auch darum, den Immobilienbesitz der Bahn in Wert zu setzen, während mit dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes dem wachstumsfähigen Fernverkehr zunehmend Priorität gegenüber dem subventionsbedürftigen Nahverkehr und dem schrumpfenden Schienengüterverkehr eingeräumt wurde.

Vor diesem Hintergrund war es nicht nur aus Sicht der Bahn naheliegend, eine „Renaissance der Bahnhöfe“ zu verkünden und die städtebauliche Entwicklung von entsprechend gelegenen Bahnarealen mit dem Ausbau von Hochgeschwindigkeitsverbindungen zu verknüpfen.<sup>3</sup> Auch für die Städte liegt hierin ein enormer Reiz. Folgerichtig finden sich in Städten von A wie Amsterdam bis Z wie Zaragoza ambitionierte Bahnhofsprojekte mit durchaus ähnlichen Zielen und Programmen: Immer wieder geht es um die Aufwertung der städtischen Zentren gegenüber der Peripherie, verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts durch Erreichbarkeit und Attraktivität für Unternehmen, und damit um die Entwicklung von Stadtquartieren mit überregionalen Funktionen und hochwertiger Infrastrukturausstattung. Ebenso folgerichtig hat es dabei in vielen Fällen Konflikte und Auseinandersetzungen mit der betroffenen Stadtgesellschaft gegeben – vor allem um die Gefährdung städtebaulicher Qualitäten wie sozialer Mischung, urbaner Dichte, öffentlichem Raum sowie ökologischen Funktionen – ausgelöst durch „Investorenplanung“ und Ökonomisierung. In keinem Fall allerdings ist es bislang zu vergleichbar massiven Protesten und einer Polarisierung gekommen wie in Stuttgart.<sup>4</sup>

Bei der Suche nach möglichen Ursachen für die Eskalation im Verlauf des Jahres 2010 deutet vieles auf gravierende Defizite bei der Kommunikationspraxis der Projektpartner hin. Fehlende Transparenz bei den Fakten, Ignoranz gegenüber jeder Kritik und ein Mangel an ernst gemeinter Dialogbereitschaft hatten Misstrauen geschürt und keine Möglichkeit der Revision gelassen.<sup>5</sup> Dennoch wäre es nicht angemessen, würde man die verfahren Situation im Herbst 2010 allein auf diese Defizite zurückführen wollen. So schwer diese wiegen – es könnte möglicherweise dazu verleiten, anzunehmen, dass „Stuttgart 21“ durch „bessere“ Kommunikation am Ende doch noch ein „ordentliches“ Projekt mit breiter Unterstützung der Öffentlichkeit hätte werden können.

3 Vgl. *Bund Deutscher Architekten/Deutsche Bahn AG & Förderverein Deutsches Architektur Zentrum* (Hrsg.), *Renaissance der Bahnhöfe: Die Stadt im 21. Jahrhundert*, Wiesbaden 1996.

4 Z.B. *J. Schophoff/V. Frenzel*, Immer Ärger mit dem Bahnhof, in: *Tagesspiegel* 19.09.2010; *M. Edwards*, King's Cross: Renaissance for whom?, in: *Urban design and the British urban renaissance*, London/New York 2010, S. 189-205.

5 Vgl. u.a. *O. Renn*, Es ist ein Kartell des Schweigens entstanden, Interview mit E. Raidt und Th. Faltin, in: *Stuttgarter Zeitung* 06.09.2010; *W. Reuter*, Stuttgart 21, in: *Augsburger Satyr* (Sonderheft 2010), S. 1-4; *K. Selle*, Mächtige Interessen, Interview mit H.-H. Kotte, in: *Frankfurter Rundschau* 29.11.2010.

Der vorliegende Beitrag geht daher der Frage nach, welche tieferen Ursachen möglicherweise die Konfrontation aus dem Ruder laufen ließen und welchen Anteil insbesondere die Planung daran hatte? Um diese Fragen beantworten zu können, sollen zunächst die Rahmenbedingungen skizziert werden, unter denen „Stuttgart 21“ entstanden ist und wie diese sich seither drastisch verändert haben (1). Vor diesem Hintergrund werden einige zentrale Anforderungen an die Planung und Steuerung von Stadtentwicklungsprozessen formuliert, die sich aus den veränderten Rahmenbedingungen und aktuellen planungstheoretischen Debatten ableiten lassen (2). Mit Hilfe dieser Kriterien erfolgt dann eine fokussierte Einordnung von „Stuttgart 21“, welche die planerischen Blindfelder herausarbeitet (3). Abschließend wird festgehalten, was aus diesem „einmaligen“ Projekt für die Planung gelernt werden kann, und welche Zukunftsperspektiven sich damit prinzipiell für Großprojekte in der Stadtentwicklung ergeben (4).

## 1. WANDEL DER RAHMENBEDINGUNGEN 1990-2010

Das Großprojekt „Stuttgart 21“ wurde im April 1994 erstmals in einer gemeinsamen Pressekonferenz von Bahn, Stadt, Land und Bund der Öffentlichkeit vorgestellt. Diesem Datum gingen jedoch bereits viele Jahre der Prüfung von Trassenalternativen durch die Deutsche Bundesbahn (damals noch als Staatsbetrieb) und das Land Baden-Württemberg voraus, die bis in das Jahr 1985 zurückreichen. Der offizielle Baubeginn kam dann allerdings erst im Februar 2010 zustande, nachdem die Kontroverse um das Projekt bereits eine äußerst turbulente Entwicklung genommen hatte. Der hier betrachtete Planungszeitraum umfasst also im engeren Sinne wenigstens 16 Jahre für das Großprojekt, jedoch 25 Jahre für die Bahninfrastruktur – ein beachtlicher Zeitraum. Vor allem aber ein historischer Zeitabschnitt, in welchem sich die Welt insgesamt enorm verändert hat – und damit praktisch auch alle Rahmenbedingungen, die für eine Planung dieser Dimension von Belang sind.

Wie grundlegend dieser Wandel selbstverständlich auch für die im Zuge von „Stuttgart 21“ vorgesehenen siedlungs- und verkehrsstrukturellen sowie städtebaulichen Veränderungen ist, sei hier anhand einiger ausgewählter Schlüsselaspekte kurz illustriert:

### *Globale und lokale Umweltveränderung:*

Wesentliche ökologische Zusammenhänge sind in den vergangenen 20 Jahren erstmalig nachgewiesen worden. So stand zu Beginn der 1990er Jahre die Erforschung des anthropogenen Klimawandels noch ganz am Anfang. Erst mit dem Kyoto-Protokoll von 1997 und dem dritten Bericht des IPCC von 2001<sup>6</sup> folgte eine zunächst vor allem internationale politische Resonanz und auch eine breitere öffentliche Diskussion. Spätestens seit 2006 (Stern-Report) gelangte der Klimawandel schließlich auf allen Ebenen auf die politische Agenda.

6 Intergovernmental Panel on Climate Change (Ed.), Third Assessment Report TAR, 2001.

Seither spielt neben den Fragen des Klimaschutzes (Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emission) vor allem die Klimaanpassung eine zentrale Rolle in der wissenschaftlichen und politischen Debatte zur Stadt- und Regionalentwicklung. Ein vergleichbarer ökologischer Bewusstseinswandel kann parallel für die vielfältigen Probleme städtischer Umweltqualität konstatiert werden, was sich beispielsweise anhand der Entwicklung europäischer Richtlinien zu Luft und Lärm, den thematischen Strategien des 6. EU Umweltaktionsprogramms von 2002, sowie zuletzt der zunehmenden Bedeutung von Biodiversität und Ökosystemdienstleistungen in Forschung und Praxis nachzeichnen lässt.<sup>7</sup>

#### *Soziodemografischer Wandel:*

Noch im Jahre 2003 gaben 52% der Deutschen an, den Begriff „demografischer Wandel“ noch nie gehört zu haben. In der Tat hatte dieser bis dato lediglich im Kontext der Reform des Rentensystems eine nennenswerte Rolle gespielt. Erst mit der bekannten Studie „Deutschland 2020“<sup>8</sup> gelangte die Bandbreite der Implikationen von dauerhaften Veränderungen bei Geburtenraten, Lebenserwartung, Migration und Familienstrukturen immer mehr ins Blickfeld, zumal auf lokaler Ebene (Wohnungsmarkt, Infrastruktur, Verkehr, etc.). Gerade in der Stadt- und Regionalentwicklung werden seither vielerorts auch demografiebezogene Handlungskonzepte und Strategien erarbeitet. Darüber hinaus ist vor allem die zunehmende sozialräumliche Segregation über alle Maßstabsebenen hinweg von wesentlicher Bedeutung für die Planung.<sup>9</sup>

#### *Informationsgesellschaft:*

Die Entwicklung und Adaption von Informations- und Kommunikationstechnologien hat in den vergangenen Jahren alle Formen der sozialen und wirtschaftlichen Interaktion fundamental verändert. Anfang der 1990er Jahre hatte die kommerzielle E-Mail-Nutzung gerade erst begonnen sich zu verbreiten, die ersten Mobilfunktelefone kamen auf den Markt, und es erschien der erste grafikfähige Browser. Heute sind webbasierte soziale Netze, elektronische Dienste oder internetfähige mobile Endgeräte selbstverständliche Bestandteile unseres Alltags. Dieser Wandel beeinflusst nicht nur die Informationsverarbeitung in der Planung (z.B. GIS, Sensornetze), sondern auch die Interaktionsformen an der Schnittstelle zu Politik und Zivilgesellschaft (z.B. Dialogforen, Crowd Sourcing).<sup>10</sup>

7 Vgl. J. Martin/T. Henrichs, *The European environment state and outlook 2010: synthesis*, Copenhagen: European Environment Agency 2010.

8 S. Kröhnert/N. Van Olst/R. Klingholz, *Deutschland 2020 – die demografische Zukunft der Nation*, Berlin 2004.

9 J. Dangschat, *Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen*, Hannover 2007.

10 V. Mook, *Planung 2.0 – Planung im Kontext neuer Technologien*, in: *PlanerIn* 5/2009, S. 3-4; M. Wolfram, *Status and strategies of spatial data technology adoption in local governments in Germany: Requirement variety or digital disparity?*, in: *Understanding city dynamics*, Darmstadt: TU Darmstadt 2010; vgl. auch C.-C. Wiegandt (Hrsg.), *Neue Kommunikations- und Informationstechnologien* (Schwerpunkt Heft Die alte Stadt 2/2010).

Keiner dieser Aspekte spielte zu Beginn der Planungen für „Stuttgart 21“ eine nennenswerte Rolle. Das versteht sich insofern von selbst, als zu diesem Zeitpunkt das Wissen um die mögliche Entwicklung und Dynamik dieser und anderer Faktoren entweder noch nicht vorlag, oder noch kaum sozialisiert, d.h. vorwiegend Gegenstand von Expertendiskursen war. Problematisch ist jedoch, dass sich seither sowohl hinsichtlich der Inhalte und Ziele, für die das Projekt steht, als auch mit Blick auf die Prozesse seiner Planung und Umsetzung substanziell nichts geändert hat: Die grundlegenden Argumente und Konzepte wurden über 20 Jahre hinweg nahezu unverändert beibehalten. Deshalb kann „Stuttgart 21“ keine plausiblen Antworten (mehr) auf drängende Fragen der Gegenwart geben, sondern generiert durch überholte Prioritätensetzung oder aktuelle Unterlassungen eher neue Probleme.

Das Projekt scheint nicht mehr anschlussfähig an maßgebliche gesellschaftspolitische Diskurse zu sein und stößt folgerichtig auf breite Ablehnung aus allen gesellschaftlichen Milieus. „Stuttgart 21“ ist insofern bereits heute an dem essentiellen Anspruch von Planung gescheitert, eine wünschbare Zukunft zu gestalten.

## 2. NEUE ANFORDERUNGEN AN PLANUNG UND STEUERUNG

Mit dem skizzierten Wandel haben sich jedoch nicht nur die Handlungsfelder für Planung verschoben bzw. neu strukturiert (Klimaanpassung, Demografie, Informatisierung, etc.). Es ergeben sich daraus vor allem weitreichende Konsequenzen sowohl für das Selbstverständnis, als auch für die Vorgehensweise der Planungspraxis. Drei zentrale Herausforderungen sind hier zu nennen: Erstens gilt es, durch geeignete Ansätze und Konzepte die Leitvorstellung einer *nachhaltigen Entwicklung* umzusetzen. Diese ist zwar zwischenzeitlich zur politischen Konsensformel, und in Deutschland auch zum Bestandteil der planerischen Rechtsetzung geworden (Raumordnungsgesetz, Baugesetzbuch), muss sich aber in der praktischen Operationalisierung weiterhin stets mit den divergierenden Interpretationen der beteiligten Akteure auseinandersetzen. Daher hat die Diskrepanz zwischen normativem Anspruch und faktischer Einlösung insbesondere mit Blick auf die globale Situation bisher weiter zugenommen (z.B. CO<sub>2</sub> Emissionen, Ressourcenverbrauch), selbst wenn partiell Fortschritte erzielt wurden.<sup>11</sup>

Zweitens hat sich zugleich das Wissen um die *Komplexität* der Probleme, mit denen Planung konfrontiert ist, deutlich vergrößert. Vielfältige Wechselbeziehungen zwischen sektoralen Entwicklungen und „neuen“ Variablen sind zu berücksichtigen (z.B. zwischen Klima, Infrastrukturnutzung, Immobilienmärkten, Versicherungen, Finanzen). Dies bedarf jedoch planerischer Ansätze, die sich nicht mehr auf Prognostizierbarkeit und Steuerbarkeit im Sinne klassischer Regelkreise stützen können, zumal die Dringlichkeit, effektive

11 Vgl. J. Drexhage/D. Murphy, Sustainable Development: From Brundtland to Rio 2012, New York: International Institute for Sustainable Development 2010.

Lösungsansätze zu finden, mit Blick auf kritische Schwellenwerte und positive Rückkopplungen weiterhin zunimmt (z.B. 2-Grad Ziel).<sup>12</sup>

Drittens erweist sich auch der bislang stillschweigend vorausgesetzte gesellschaftliche *Konsens über Grundwerte* der Entwicklung zunehmend als brüchig. Die schrittweise Transformation der industriegesellschaftlichen und nationalstaatlichen Ordnungen im Zuge der Globalisierung hat weitreichende Veränderungen sozialer Identitäten und Wertvorstellungen mit sich gebracht. Dabei wurden durch die Zuspitzung elementarer Zielkonflikte zwischen wirtschaftlichem Wachstum, sozialer Gerechtigkeit und dem Erhalt ökologischer Systeme viele vermeintliche Gewissheiten in Frage gestellt. Dies verlangt nach neuen Prioritäten, deren Aushandlung letztlich in ein anderes Entwicklungs-Paradigma mündet.

Zusammengenommen ergibt sich daraus ein grundlegendes Steuerungsdilemma. Denn während einerseits der *Zeit- und Handlungsdruck* weiterhin steigt, nimmt andererseits die effektive *Handlungsfähigkeit* der planenden Akteure gerade ab. Was müsste Planung also leisten, um nicht durch die Dynamik des Wandels überrollt zu werden? Und welche Anforderungen an das planerische Vorgehen können formuliert werden, damit dieses nicht nur einzelnen fachlichen, sondern auch den großen gesellschaftlichen Herausforderungen insgesamt gerecht werden kann? Die folgenden Abschnitte versuchen, auf diese Fragen einige vorläufige Antworten zu geben. Sowohl in der theoretischen Debatte, als auch in der Planungspraxis haben sich dazu bereits verschiedene Lösungsansätze herausgebildet, deren wesentliche Merkmale hier kurz diskutiert werden sollen. Verwiesen wird damit insbesondere auf die interdisziplinäre Diskussion zu Konzepten der *strategischen Planung*, des *adaptiven Managements* und der Steuerung nachhaltigen Systemwandels (*transition management*), die mittlerweile auch eine konvergierende Tendenz aufweisen.<sup>13</sup>

### *Nachhaltigkeit und Systemwandel als Ziel*

Nachhaltige Entwicklung kann offenbar nicht durch ökologische Modernisierung erreicht werden, d.h. durch Optimierung der etablierten Produktionsformen und Konsummuster, Siedlungs- und Verkehrsstrukturen, Lebens- und Arbeitsweisen etc; dies belegen die bescheidenen Fortschritte, welche bislang auf diesem Wege erzielt wurden. Erkennt man also die Dringlichkeit des aktuellen Handlungsbedarfes an, dann ist vielmehr ein sehr grundsätzlicher, *systemischer Wandel* erforderlich. Diesen gilt es daher auch durch Planung zu forcieren und mit Hilfe von Kriterien der Nachhaltigkeit gezielt zu gestalten. Planung muss insofern ihr bestehendes Repertoire an Instrumenten neu auslegen und zugleich so

12 Vgl. G. de Roo/E.A. Silva, A planner's encounter with complexity, Farnham/Burlington 2010.

13 Vgl. L. Albrechts/P. Healey/K. Kunzmann, Strategic Spatial Planning and Regional Governance in Europe, in: Journal of the American Planning Association 2003, 69 (2), S. 113-129; J. Oglethorpe, Adaptive management: from theory to practice, Gland CH, Cambridge UK 2002; J. Grin/J. Rotmans/J. Schot, Transitions to sustainable development: New directions in the study of long term transformative change, New York 2010.

erweitern, dass es sich mit den wesentlichen Ebenen und Phasen einer solchen systemischen Transformation enger verknüpfen lässt.<sup>14</sup>

Anhaltspunkte hierfür liefert die systemtheoretische Analyse von gesellschaftlichen Veränderungsprozessen. Viele Autoren unterstreichen dabei zunächst die zentrale Bedeutung der wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen der kulturellen, institutionellen und individuellen Ebene für die Gestaltung von Wandel.<sup>15</sup> Gesellschaftliche Systemzustände können als eine Abstimmung zwischen „Angeboten“ (Wissen, Ressourcen, Technologien, Industrien, Infrastrukturen) und „Nachfragen“ charakterisiert werden (Präferenzen, kulturelle Bedeutungen). Diese Abstimmung erfolgt durch das Handeln einer Vielzahl von staatlichen und zivilgesellschaftlichen Akteuren und manifestiert sich auf einer institutionellen Ebene in Form von bestimmten *Regimen* (bestehend aus Politiken, Organisationen, Routinen, Produkten, Konsummustern), die temporär Stabilität erzeugen und nur mittelfristig gegen erhebliche Widerstände änderbar sind. Darunter können auf einer individuellen Ebene Veränderungen in *Nischen* kurzfristig umgesetzt werden (Ideen, Projekte, Praktiken), während auf einer höheren, kulturellen Ebene eher langfristig eine Neuorientierung stattfindet (Paradigmen, Werte).

Darüber hinaus ist zu beachten, dass systemischer Wandel sich keinesfalls linear vollzieht, sondern typischerweise einen dynamischen Verlauf in Form einer S-Kurve aufweist, welche die Intensität und Geschwindigkeit der Veränderung darstellt. Gestützt auf historische Untersuchungen unterschiedlicher Sektoren (z.B. Energie, Verkehr, Abfall, Wasser) werden dabei vier Phasen unterschieden:

1. Vorentwicklung: Veränderungen auf der kulturellen Ebene üben Druck auf ein bestimmtes Regime aus. Entsprechende Innovationen werden in Nischen entwickelt, finden aber auf Grund der Interessenkonstellation auf der institutionellen Ebene noch keine Verbreitung.
2. Aufbruch: Innovationen werden zunehmend aufgegriffen, neue werden ergänzt – es kommt zu einem Durchbruch und ein neues Regime entsteht.
3. Beschleunigung: Die innere Struktur des Systems wird entsprechend der Logik der entstandenen Innovationen reorganisiert.
4. Stabilisation: Die neue Struktur wird in ihrer Effizienz weiter verbessert, und die Robustheit gegenüber Störungen und Veränderungen erhöht sich erneut.<sup>16</sup>

14 Vgl. J. Voß/D. Bauknecht/R. Kemp (Hrsg.), *Reflexive governance for sustainable development*, Cheltenham 2006.

15 Z.B. F. Berkhout/A. Smith/A. Stirling, *Socio-technological regimes and transition contexts*, Brighton 2003; B. Elzen/F.W. Geels/K. Green, *System innovation and the transition to sustainability: theory, evidence and policy*, Cheltenham 2004; R. Kemp/J. Rotmans, *The Management of the Co-Evolution of Technical, Environmental and Societal Systems*, in: M. Weber/J. Hemmelskamp (Hrsg.) *Towards Environmental Innovation Systems*. Berlin/Heidelberg 2005, S. 33-55.

16 G. Verbong/F. Geels, *The ongoing energy transition: Lessons from a socio-technical, multi-level analysis of the Dutch electricity system (1960-2004)*, in: *Energy Policy* 2007, 35(2), S. 1025-1037; S. Parto u.a., *Transitions and Institutional Change: The case of the Dutch Waste Subsystem*, in: S. Parto/B. Herbert-

Systemwandel erfordert demnach nicht nur parallele Veränderungen auf allen drei genannten Ebenen, sondern auch deren gezielte Verknüpfung durch steuernde Aktivitäten in allen vier Phasen. So müsste beispielsweise zu Beginn der planerische Schwerpunkt auf Visionen, Innovationen und Variation liegen, gestützt auf eine breite gesellschaftliche Diskussion von Werten und Prioritäten, sowie auf experimentelles Handeln in Nischen. Dabei werden alternative Entwicklungspfade deutlich, die Grundlage für den weiteren Selektionsprozess wären. In der Aufbruchphase sollten jedoch die effektivsten Vorhaben ausgewählt, erprobt und punktuell unterstützt werden (z.B. Subvention, Freiräume), während sie in der Phase der Beschleunigung zunehmend vernetzt und in ihrer Übertragbarkeit auszubauen sind (z.B. andere Räume oder Sektoren). In der Phase der Stabilisation bedarf es letztlich der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für eine dauerhafte Tragfähigkeit (z.B. Rechtsetzungen).

Diese Vorgehensweise stellt also auf Selbstorganisation und *Emergenz* ab (spontane Herausbildung von neuen Systemeigenschaften oder -strukturen), d.h. die neue Ordnung ist letztlich nicht wirklich planbar, da sie nicht auf die einzelnen Bausteine, die sie hervorgerufen haben, zurückgeführt werden kann.<sup>17</sup>

### *Zeit und Raum im Plural*

Planung ist immer zukunftsorientiert. Die normative Bedeutung dieser Perspektive wird durch das Prinzip der intergenerationalen Gerechtigkeit als Bestandteil nachhaltiger Entwicklung noch unterstrichen: Die Lebens- und Umweltqualität zukünftiger Generationen darf nicht durch die Ansprüche der jetzt lebenden eingeschränkt werden. Zukunft ist damit ein zentraler, handlungsleitender Bezugspunkt für planerische Aktivitäten. Mit Blick auf den angestrebten Systemwandel ergibt sich allerdings die Frage, welche Zukunft damit gemeint sein könnte? Unterschiedliche *Entwicklungspfade* können auch zu unterschiedlichen Zukünften führen. Umgekehrt kann ein und derselbe Zustand möglicherweise auf verschiedenen Wegen mit anderen Maßnahmen und Akteuren erreicht werden. Hinzu kommt, dass auch die Vergangenheit zu berücksichtigen ist. Neben den üblichen Entwicklungs- und Bestandsanalysen gilt das Augenmerk hier den *Pfadabhängigkeiten*, die sich z.B. aus Institutionen, Akteurskonstellationen und kulturellen Bedeutungen ergeben, und die die Handlungsfreiheit bis weit in die Zukunft hinein einschränken können. Insofern ergibt sich die Notwendigkeit einer zusammenhängenden Betrachtung unterschiedlicher Zeithorizonte (kurz-, mittel-, langfristig) und Entwicklungsrichtungen (prospektiv, retrospektiv).

Copley (Hrsg.), *Industrial Innovation and Environmental Regulation: Developing Workable solutions*, Tokyo 2007, S. 233-257; R. van der Brugge/J. Rotmans/D. Loorbach, *The transition in Dutch water management*, in: *Regional Environmental Change*, 2005, 5(4), S. 164-176.

17 J. Rotmans, *A Complex Systems Approach for Sustainable Cities*, in: M. Ruth (Hrsg.), *Smart growth and climate change: regional development, infrastructure and Adaption*, Cheltenham 2006; D. Loorbach, *Urban transitions and urban transition management – the case of Rotterdam*, in: *Urban Transitions Workshop*, Manchester 07.-08.05.2009, Salford University 2009.

Zudem lenkt das Prinzip der intragenerationalen Gerechtigkeit den Blick auch auf andere Räume und Orte, die durch die anvisierten Veränderungen betroffen sein werden. Die räumliche Verlagerung und Verdrängung von negativen Nebenfolgen der eigenen Entwicklung ist ein elementares Problem der Moderne. Es kann letztlich nur durch die konsequente Berücksichtigung solcher Effekte in planerischen Entscheidungsprozessen angegangen werden. Eine maßstabs-übergreifende Betrachtung wird zwar häufig durchgeführt, allerdings meist mit begrenzter Tiefenschärfe und Reichweite. So müssten insbesondere die Auswirkungen siedlungsstruktureller und verkehrlicher Veränderungen auf die *globale* Umwelt genauer begutachtet werden, was zumindest eine CO<sub>2</sub>-Bilanzierung und Materialflussanalyse erfordert. Auf den unteren räumlichen Ebenen ginge es dann vor allem um Auswirkungen auf Siedlungs- und Freiraum, Haushalts- und Unternehmensstandorte, sowie Verkehr und Mobilität, die transparent gemacht werden müssen. Unabhängig davon, ob es sich um eine flächendeckende Planung oder ein lokales Projekt handelt, kann erst die räumliche Zusammenschau der Implikationen vom Gebäude bis zur globalen Atmosphäre zu einer konsistenten Nachhaltigkeitsbewertung beitragen.<sup>18</sup>

Der Plan als Rahmensetzung und als konkreter, deskriptiver Entwurf für bestimmte Teilräume leistet also einen sehr begrenzten Beitrag zur Steuerung der Entwicklung. Lange vor seiner Entstehung gewinnen insbesondere verschiedene *prospektive Methoden* und ihre Verwendung in partizipativen Planungsprozessen entscheidend an Bedeutung, insofern sie die verschiedenen Einflussfaktoren systemischen Wandels sowohl abbilden, als auch selbst modifizieren können. Dazu gehört erstens die Entwicklung von kollektiven Visionen oder *Leitbildern*, durch die gesellschaftliche Ziel- und Wertvorstellungen explizit gemacht, hinterfragt und neu ausgehandelt werden können. Sie liefern eine gemeinsame Sprache zur Verständigung zwischen den Akteuren sowie Prinzipien und Qualitätsmerkmale, an denen sich Pläne und Entwürfe zukünftig messen lassen müssen.<sup>19</sup> Zweitens werden *transformative Szenarien* benötigt, welche nicht nur die Merkmale der Entwicklung selbst (Siedlung, Verkehr, etc.), sondern vor allem die jeweiligen Akteure und ihre Interessen, sowie Institutionen und Rahmensetzungen, die einen bestimmten Pfad überhaupt ermöglichen, zum Bestandteil planerischer Betrachtung machen.<sup>20</sup> Erst damit können alternative Zukünfte entworfen und vergleichend untersucht werden. Drittens kann über den Ansatz des *Backcasting*, ausgehend von hypothetischen zukünftigen Situationen retros-

18 H. Majer, Happy new times: Sustainability as a problem-solving concept, in: Wiedervorlage dringend: Ansätze für eine Ökonomie der Nachhaltigkeit, München 2007, S. 238-253.

19 Vgl. R.T.C. van der Helm, Le phénomène vision: Une enquête sur la nature et sur le fonctionnement des „visions du futur“ et sur leurs usages pour la gestion de l’environnement, Paris: Ecole Nationale du Génie Rural des Eaux et des Forêts 2005 [http://bib.rilk.com/1447/01/Th%C3%A8se\_Van\_der\_Helm\_2005.pdf; 18.09.2010].

20 Vgl. B. Elzen / F.W. Geels / P.S. Hofman, 2004. Socio-technical scenarios as a tool for transition policy: An example from the traffic and transport domain, in: B. Elzen / F.W. Geels / K. Green (s. A 15), S. 251-281; S. Sondejker, Imagining sustainability: The added value of transition scenarios in transition management, in: foresight 2006, 8 (5), S. 15-30.

pektiv herausgearbeitet werden, welche Entwicklungspfade wahrscheinlich sind und wie diese bewertet werden müssen. So kann versucht werden, aktuelle Maßnahmen auf die langfristig angestrebten Veränderungen auszurichten und zugleich den Einfluss kurzfristiger Akteurs-Kalküle zu verringern (z.B. Wahlperioden).<sup>21</sup> Für alle genannten Methoden steht mittlerweile auch eine Palette an mehr oder weniger ausgereiften, sozialwissenschaftlich und informationstechnisch unteretzten Werkzeugen zur Verfügung, um die unterschiedlichen zeitlichen und räumlichen Zusammenhänge bewusst zu machen und in die kollektive und individuelle Entscheidungsfindung einfließen zu lassen.

### *Kooperatives Handeln und Beteiligung*

In der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit den praktischen Problemen bei der Operationalisierung von Nachhaltigkeit wird zu Recht immer wieder auf die mangelnde Berücksichtigung der institutionellen Rahmenbedingungen und Steuerungsansätze verwiesen.<sup>22</sup> Folgt man dieser Kritik, so muss Planung vor allem Problemlösungsstrategien entwickeln, mit Hilfe derer Wertesysteme, Akteure und Institutionen explizit zum festen Bestandteil planerischen Vorgehens werden. Sie ist damit angewiesen auf eine enge Einbindung aller relevanten Akteure und Betroffenen durch kooperative und partizipative Verfahren, die an die oben bereits aufgezeigten Anforderungen anknüpfen können: Bezug zu kultureller, institutioneller und individueller Ebene, zu unterschiedlichen Zeithorizonten und Räumen, sowie zur spezifischen Dynamik des avisierten Wandels.

Damit ist unmittelbar klar, dass die verbreitete Praxis der „frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung“ und „öffentlichen Auslegung“ gemäß Baugesetzbuch kaum ausreichend sein kann. Aus Sicht von Verwaltung und Politik herrscht dennoch häufig eine große Skepsis, ob des damit verbundenen Zeit- und Kostenaufwands, aber auch im Hinblick auf das politische Risiko (Kontrollverlust). Beteiligung erschöpft sich daher leider immer noch oft in eher oberflächlichen und zu spät angesetzten Informationsveranstaltungen (erst, wenn bereits ein Entwurf vorliegt) sowie der Möglichkeit von Stellungnahmen ohne wirkliche Einflussperspektive zum beschlussreifen Planwerk binnen allzu kurzer Zeiträume.

An dieser Stelle geht es jedoch nicht nur um die gerechtfertigte Forderung nach offener Kommunikation und Beteiligung von Bürgern und Akteuren, für die es durchaus anerkannte Standards gibt,<sup>23</sup> sondern um eine konzeptionelle Ergänzung dieser Ansätze. Dabei erscheint zunächst wesentlich, dass Partizipation als Bestandteil planerischer Pro-

21 J. Quist, Backcasting for a sustainable future: The impact after 10 years, Delft 2007.

22 Vgl. M. Lambrecht/A. Thierstein, Nachhaltige Entwicklung und Raumordnung, in: Raumforschung und Raumordnung, 1998, 56 (2-3), S. 101-110; T. Beschorner u.a., Institutionalisierung von Nachhaltigkeit: Eine vergleichende Untersuchung der organisationalen Bedürfnisfelder Bauen & Wohnen, Mobilität und Information & Kommunikation, Marburg 2005; D. Scheer, Governance und Nachhaltigkeit Sondierung und Analyse beispielhafter sozial-ökologischer Steuerungsmuster, Berlin 2006; H. Majer (s. A 18).

23 Vgl. K. Selle, Planung und Kommunikation: Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft, Wiesbaden/Berlin 1996; vgl. auch in diesem Heft den Artikel von F. Brettschneider, Die Schlichtung zu Stuttgart 21: Ein Prototyp für Bürgerbeteiligung bei Großprojekten?

zesse nicht nur aus dem formalen Anspruch auf Legalität, Legitimation und Repräsentativität folgen muss, sondern auch aus dem Bemühen um Effektivität im Sinne nachhaltiger Entwicklung abgeleitet werden kann: Geboten ist auch, was Wirkung zeitigt. Diese eher funktionale als demokratietheoretische Begründung führt zu neuen, auf kontinuierliche Interaktion angelegten Formaten, die zwar parallel zu den institutionalisierten Gremien bestehen, aber die Einbindung wesentlicher Entscheidungsträger über die Auswahl der Teilnehmer sicherstellen – womit ein zentraler Schwachpunkt vieler Agenda21-Prozesse vermieden werden könnte. Solche in der Literatur häufig als „Arenen“ bezeichnete Interaktionsformate dienen dazu, Freiräume für kreatives Denken zu schaffen, um so nicht nur innerhalb der bestehenden Spielregeln eines bestimmten Regimes agieren, sondern diese ggf. auch verändern zu können.<sup>24</sup>

Arenen setzen sich daher aus ausgewählten, „autonomen“ und visionär denkenden Individuen zusammen, die jedoch in verschiedene Schlüsselbereiche in Staat, Wirtschaft und Zivilgesellschaft hinein vernetzt sind (*forerunners*).<sup>25</sup> Sie erarbeiten nach selbst vereinbarten Regeln und unterstützt durch eine unabhängige Moderation gemeinsame Problemdefinitionen, Leitbilder und Entwürfe für Teilbereiche, sowie Szenarien und alternative Entwicklungspfade. Sie können sich im Zuge der Konkretisierung bzw. je nach Schwerpunkt (Ebene, Phase) weiter aufteilen oder neue Teilnehmer einbinden und so letztlich auch praktische Maßnahmen entwickeln und in der Umsetzung begleiten (Selektion, Monitoring, Evaluation). Arenen erfüllen insofern gleichzeitig eine ganze Reihe von kognitiven, sozialen und steuernden Funktionen im Prozess: Sie dienen der Wissensvermittlung und Schaffung von Transparenz, unterstützen die Vertrauens- und Netzwerkbildung, etablieren einen gemeinsamen Diskurs, befördern Innovationen und sichern die Rückkoppelung zwischen Maßnahmen und Vision. Sie ersetzen daher nicht die bekannten Instrumente der Kooperation und Beteiligung (Gremien, öffentliche Foren, Bürgerbefragung und -entscheid etc.), sondern stellen eine strategische Ergänzung dazu für die Steuerung eines nachhaltigen Systemwandels dar. In der Praxis spielen anerkannte, vermittelnde Akteure wie wissenschaftliche Einrichtungen oder Verbände hierbei eine maßgebliche Rolle.<sup>26</sup>

### *Wissen, Innovation und soziales Lernen*

Um auf Wandel nicht nur passiv reagieren, sondern diesen gezielt aktiv gestalten zu können, kommt der Genese und Vermittlung von *Wissen* eine maßgebliche Rolle zu. Es bildet eine grundlegende Voraussetzung, um Entwicklungen zu antizipieren und steuernde Maßnahmen entwerfen zu können, liegt aber immer nur stark fragmentiert vor. Einmal

24 Vgl. *COST C20 member group*, Urban Knowledge Arenas, COST Action C20 final report, Stockholm 2009.

25 Vgl. *J. Rotmans* (s. A 17).

26 Vgl. *J. Rotmans/D. Loorbach*, Transition Management: reflexive governance of societal complexity through searching, learning and experimenting, in *J.C. van den Bergh/F.R. Bruinsma* (Hrsg.), *Managing the transition to renewable energy: theory and practice from local, regional and macro perspectives*, Northampton 2008, S. 15-46.

integriert und sozialisiert entfaltet Wissen jedoch eine enorme kulturelle Gestaltungskraft, verändert individuelles und kollektives Verhalten und kann etablierte Regelstrukturen transformieren – wofür der Klimawandel ein aktuelles Beispiel ist.

Ausgangspunkt ist jedoch, dass Wissensbestände exponentiell anwachsen, sich der Form nach unterscheiden (deklaratives und prozedurales Wissen), eine differenzierte Verfügbarkeit aufweisen (implizites und explizites Wissen), und damit stets ungleich verteilt sind. Diese heterogene Diffusion der Wissensbestände ist Grundlage für divergierende Definitionen von Wirklichkeit der Akteure, erschwert eine integrierte Bewertung zeitlicher und räumlicher Zusammenhänge und die Übersetzung in praktische Maßnahmen. Planung kann im Rahmen der durch sie gestalteten Verfahren jedoch einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass Wissen gezielter vermittelt, angereichert und neu erzeugt wird. So können insbesondere die oben diskutierten Arenen, aber auch andere Interaktions- und Partizipationsformate dazu genutzt werden, das verfügbare Fach- und Laienwissen zusammenzuführen und damit einen gemeinsamen Wissensbestand herzustellen.<sup>27</sup>

Dadurch werden zugleich notwendige *Innovationen* begünstigt, und zwar insbesondere solche, die auch eine wünschbare und wahrscheinliche Entwicklung unterstützen können. Weil isolierte Innovationen oder alternative Praktiken oft wirkungslos bleiben, bedarf es hier einer strategischen Vorgehensweise, um positive Rückkoppelungen zu erzeugen. Wichtige Mechanismen sind hierbei die Akkumulation und Vertiefung von Innovationen, der Aufbau von Druck auf das Regime zur Schaffung von Freiräumen für die Umsetzung, die Koppelung und Synergienutzung zwischen Innovationen, sowie deren Verbreitung in anderen Sektoren oder Regionen.<sup>28</sup>

Mit Blick auf den angestrebten Systemwandel sollte der Austausch und die Genese von Wissen dabei insbesondere auf dreierlei Wissenskategorien abstellen: Wissen über den aktuellen Systemzustand und seine Dynamik („Wo stehen wir?“), Wissen über mögliche Zielzustände („Welche Alternativen gibt es?“), sowie transformatives Wissen („Wie kommen wir dort hin?“).<sup>29</sup> Bereits der Planungsprozess selbst erfordert daher eine laufende Beobachtung der Entwicklung sowie eine Bewertung (Evaluation) und Rückkoppelung unter dem Aspekt der Wissensvermittlung. Wissensmanagement in der Planung schafft insofern die Voraussetzung für *soziales Lernen* und trägt dazu bei, *kollektive Rationalität* herzustellen.<sup>30</sup> Diese ermöglicht eine Annäherung der Handlungsmotivationen, Lö-

27 Vgl. A.B. Antal/M. Dierkes, Organisationslernen und Wissensmanagement: Überlegungen zur Entwicklung und zum Stand des Forschungsfeldes, Berlin 2001.

28 Vgl. R. Kemp/A. Rip/J. Schot, Constructing Transition Paths Through the Management of Niches, in: R. Garud/P. Karnoe (Hrsg.), Path Dependence and Creation, London 2001.

29 A. Grunwald, Strategic knowledge for sustainable development: the need for reflexivity and learning at the interface between science and society, in: International Journal of Foresight and Innovation Policy, 2004, 1 (1-2), S. 150-167; G. Hirsch Hadorn/C. Pohl, Principles for designing transdisciplinary research, Munich 2007.

30 C. McMahon, Collective rationality and collective reasoning, Cambridge/New York 2001; P. Weirich, Collective rationality: equilibrium in cooperative games, Oxford/New York 2001.

sungsansätze und Bewertungskriterien für gesellschaftliche Entwicklungen, und damit eine breitere Akzeptanz von Entscheidungen über Maßnahmen. Ebenso können veränderte Rahmenbedingungen, die eine nachhaltige Entwicklung gefährden würden, leichter aufgefangen und damit letztlich ein höherer Grad an *Resilienz* erreicht werden (d.h. eine verbesserte Widerstandsfähigkeit gegenüber Störungen durch Selbstorganisation).<sup>31</sup>

### 3. EINORDNUNG DER PLANUNGEN ZU „STUTT GART 21“

Die im vorangegangenen Abschnitt diskutierten Schlüsselmerkmale einer an Nachhaltigkeit und Systemwandel orientierten Planung dienen im Folgenden als Anhaltspunkte für eine grobe Einordnung des mit „Stuttgart 21“ verfolgten Planungsansatzes aus heutiger Sicht. Dabei geht es nur bedingt um das Aufzeigen der Diskrepanzen zwischen theoretischem Anspruch und historischer Wirklichkeit. Wesentlicher erscheint mit Blick auf zukünftige Planungen die Frage, ob ein Aufgreifen der skizzierten Handlungsmaximen grundsätzlich möglich gewesen wäre bzw. welche Voraussetzungen hierfür gegeben sein müssten. Die hier vorgenommene Analyse bleibt dabei notwendigerweise unvollständig und muss für eine detailliertere Darstellung und Interpretation der fallspezifischen Fakten und Zusammenhänge auf andere Untersuchungen verweisen.<sup>32</sup>

Hinsichtlich der Rolle von *Wissensmanagement* im Kontext von „Stuttgart 21“ kann zunächst festgehalten werden, dass von den Projektpartnern diesbezüglich offenbar keine konzeptionellen Überlegungen angestellt wurden. Die Planungen sind insbesondere gekennzeichnet durch die Nutzung impliziten Expertenwissens, vorwiegend gestützt auf ingenieur- und naturwissenschaftliche Zugänge (Gutachten zur Infrastruktur, Verkehr, Stadtökologie, Geologie, etc.). Dabei lag der Schwerpunkt klar auf der Erarbeitung von Zustandswissen, welches mit einem bereits festgelegten Entwicklungsziel verknüpft werden sollte. Diese Perspektive einer Machbarkeitsstudie oder Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der das Ergebnis Ausgangspunkt der Untersuchung ist, wurde lediglich im Rahmen der Wettbewerbe zur städtebaulichen Entwicklung und zum Bahnhofsbauwerk überwunden. Beide Verfahren konnten in begrenztem Umfang dazu beitragen, dass auch neues Wissen über andere mögliche Zielzustände im Rahmen des Projektes einfließen konnte. Wissensgrundlagen für Alternativen zum Projekt selbst wurden jedoch in erster Linie durch die unabhängige Opposition erarbeitet – und zwar auf eigene Kosten. Eine differenzierte Auseinandersetzung mit deren Konzepten fand zudem erst im Rahmen der Schlichtung im Herbst 2010 statt. Ebenso fehlen Mechanismen für eine gezielte Erschließung und multilaterale Vermittlung von Wissen zwischen Akteuren und Betroffenen. Erst

31 C. Folke u.a., 2002. Resilience and Sustainable Development: Building Adaptive Capacity in a World of Transformations, in: AMBIO: A Journal of the Human Environment, 2002, 31 (5).

32 Vgl. W. Reuter, Zur Komplementarität von Diskurs und Macht in der Planung, in: DISP 2000, 141 (2), 4-16; M. Wolfram (s. A 2); H. Monheim, Systemeffekte von Stuttgart 21 im Kontext zukünftiger Bahnpolitik, Trier/Bonn, Universität Trier 2007.

mit dem Ansatz der „Fachsichtung“ wurde die maßgebliche Bedeutung dieses Aspektes anerkannt. Bis dahin setzten die Projektpartner vor allem auf eine reine Informationspolitik, d.h. Instrumente des Marketing mit wenigen Kommunikationsangeboten, die kaum den Anspruch auf Wissensvermittlung und -genese erheben können; bis heute ist z.B. keine systematische und öffentlich zugängliche Dokumentation der Grundlagen und Diskussionsbeiträge erfolgt.

Transformatives Wissen spielt für „Stuttgart 21“ keine nennenswerte Rolle – von der Kenntnis konventioneller Planungsinstrumente einmal abgesehen – zumal die gewählte Form der Implementation durch einen Projektvertrag zwischen den Schlüsselakteuren bereits viele alternative Entwicklungspfade von Anfang an ausgeschlossen hatte. Entsprechend kommt auch den lokalen Wissenschaftseinrichtungen ein sehr geringer Stellenwert für den Planungsprozess insgesamt zu. Nicht das breite, interdisziplinäre Wissen von Universitäten, Forschungseinrichtungen und intermediären Einrichtungen (z.B. Steinbeis Zentrum) in der Region, sondern die punktuelle Argumentationshilfe einzelner Experten wurden genutzt. Wesentliche Voraussetzungen für soziales Lernen wurden somit nicht erfüllt, weil sie offenbar dem Interesse der Projektpartner an der präferierten Lösung widersprachen bzw. als Risiko für deren Realisierung wahrgenommen wurden. Effektives Wissensmanagement basiert dem gegenüber vor allem auf der Bereitschaft der Akteure zu ergebnisoffener Suche nach besseren Lösungen und struktureller Innovation.

Daher ist auch der *zeitliche und räumliche Horizont* der Planungen durchweg beschränkt geblieben, obwohl vielfältige Möglichkeiten einer Erweiterung bestanden haben. „Stuttgart 21“ fokussiert lediglich auf zwei Zeitpunkte: Die Bestandssituation und den Endzustand nach vollständiger Implementation des Projektes. Diese beiden Zustände wurden vor allem im Hinblick auf ihre physische Struktur ausführlich analysiert (Städtebau, Infrastruktur, Verkehr, Ökologie) und „linear“ miteinander verknüpft (Bauabschnitte und Baustellenlogistik). Überlegungen zu *alternativen* Zuständen wurden lediglich einmal Anfang der 1990er Jahre angestellt – und nur aus bahntechnischer Sicht. Bereits die Festlegung der Trassenvariante erfolgte jedoch nach politischen Prämissen auf Druck der Landesregierung. Auch eine Betrachtung der zukünftigen Gesamtentwicklung der Region war nicht Grundlage des Projektes, sondern wurde erstmals 2003 im Kontext eines Forschungsvorhabens durchgeführt („Stadt2030“ – mit Schwerpunkt „sozialräumliche Dynamik“ und „institutionelle Erneuerung“), blieb jedoch ebenso folgenlos für „Stuttgart 21“ wie die Erarbeitung eines Stadtentwicklungskonzeptes von 2006 und der daran anknüpfende Dialog.<sup>33</sup>

Weitestgehend ausgeblendet blieben dabei vor allem gerade diejenigen Faktoren und Zusammenhänge, welche letztlich die Dynamik der Entwicklung maßgeblich bestimmen

33 Vgl. *Landeshauptstadt Stuttgart*, Stadtentwicklungskonzept Stuttgart. Strategie 2006, Stuttgart: Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung/Pesch & Partner 2006; *Landeshauptstadt Stuttgart*, Stadtregion Stuttgart 2030 – Dynamik, Integration, Ausgleich, Stuttgart: Stadtplanungsamt Stuttgart/Verband Region Stuttgart/Universität Stuttgart Kommunalentwicklung Baden-Württemberg 2003.

und damit sowohl Zwischenschritte gestalten, als auch abweichende Pfade hervorbringen können: Akteurskonstellationen, institutionelle Verflechtung, kulturelle Bedeutungen und Märkte. Selbst für die ausgewählte Variante wurden nie Szenarien erstellt, um Wege der Umsetzung eines so komplexen Vorhabens über viele Jahre hinweg zu simulieren. Hierzu fehlte es sicher nicht nur an dem nötigen Know-How, sondern wiederum an der Bereitschaft der Projektpartner, andere Wege als den mit „Stuttgart 21“ beschrifteten zuzulassen.

Entsprechend mangelt es dem Projekt auch an einer integrierten, maßstabsübergreifenden Betrachtung und Bewertung. Im Vordergrund standen stets die partiellen Ziele der Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit, die Bewältigung des wirtschaftlichen Strukturwandels und der Flächenknappheit, sowie der städtebauliche Lückenschluss. Die Planungen fokussieren daher selektiv auf die entsprechenden Maßstäbe und Komponenten des Projektes d.h. die transnationale Verbindung mit Flughafenanbindung („Magistrale Paris-Budapest“), sowie die städtebauliche Entwicklung der Gleisareale. Deutliche Auslassungen zeigen sich jedoch gerade dort, wo Zweifel an der Zukunftsfähigkeit des Konzeptes berechtigt scheinen: auf stadtreionaler Ebene bei der Betrachtung von Verkehrsabläufen und -verlagerungen oder Arbeits- und Immobilienmärkten, auf nationaler Ebene hinsichtlich der Priorität des Projektes im Bahnnetz sowie global mit Blick auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz (diese lag selbst in der Schlichtung noch nicht vor) und Ressourceneffizienz. Die Schwerpunktsetzung bei der Bearbeitung wurde also offenbar interessengeleitet vorgenommen, um bestehende Schwächen durch Stärken überspielen zu können. Dennoch wurden alle genannten Punkte letztlich von der Opposition in die Diskussion eingebracht.

Mit Blick auf die *Kooperations- und Interaktionsformen* im Rahmen von „Stuttgart 21“ ist zunächst festzustellen, dass mit der Projektpartnerschaft von Bahn, Stadt, Land und Bund eine neo-korporatistische Koalition entstanden ist. Auf dieser Grundlage agierte die Planung stets im Modus der demokratisch legitimierten Autorität, gestützt auf etablierte Verfahren und Rechtsinstrumente mehrerer Ebenen (Bundesverkehrswegeplanung, Landesplanung, Regionalplanung, kommunale Bauleitplanung, Planfeststellung). Die Einbindung weiterer öffentlicher und privater Akteure in den Planungsprozess erfolgte nahezu ausschließlich mit Blick auf eine effektivere Umsetzung von „Stuttgart 21“: Projektentwickler, Gutachter, Flughafen AG, IHK Region Stuttgart. Im Mittelpunkt stand dabei jeweils eine von den Projektpartnern nachgefragte Expertise oder Handlungskompetenz.

Dem gegenüber formierte sich bereits 1995 eine Opposition aus Verbänden und engagierten Bürgern, um der Kritik am Projekt Gehör verschaffen zu können.<sup>34</sup> Seitens der Projektpartner wurden jedoch keine Angebote für einen kontinuierlichen Dialog gemacht, sondern stets neue Planungen vorangetrieben, die diese Kritik wieder entkräften sollten. Argumente und Gegenargumente standen sich so meist unvermittelt gegenüber. Selbst ein Bürgerbegehren wurde 2008 mit juristischer Spitzfindigkeit für unrechtmäßig erklärt,

34 Z.B. *Umkehr Stuttgart e.V.*, Die Alternative: Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof, Stuttgart 1998.

und mit „mehr Information“ beantwortet.<sup>35</sup> Die Interaktion zwischen Projektpartnern und der Zivilgesellschaft beschränkte sich daher insgesamt auf Informationsangebote zu „Stuttgart 21“ über verschiedene Medien (Ausstellung, Broschüren, Presse, Veranstaltungen). Erst 2010 wurde mit der Schlichtung ein Format gefunden, um zwischen Opposition und Projektpartnern zu vermitteln und Wissensstände anzugleichen. An weiterführende Zielsetzungen (z.B. Innovation) war in dieser Situation jedoch nicht zu denken.

Vor diesem Hintergrund muss hinsichtlich der durch „Stuttgart 21“ verfolgten *Zielsetzungen* gefolgert werden, dass die Planungen nicht auf dem Konzept der nachhaltigen Entwicklung basieren, sondern dieses lediglich nachträglich deklaratorisch aufgegriffen haben, um die Legitimation des Projektes zu verbessern.<sup>36</sup> Dies lässt sich vor allem daran festmachen, dass keinerlei Mechanismen geschaffen wurden, um im Planungsverlauf die vielfältigen Konflikte zwischen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Zielen lösen zu können. Weder Wissensmanagement noch prospektive Methoden oder neue Interaktionsformate spielten hier eine nennenswerte Rolle. Insofern zielt „Stuttgart 21“ auch sicher nicht auf systemischen Wandel, sondern lediglich auf seine eigene Implementation. Die Planung befindet sich dabei auf einem technokratischen Optimierungspfad, der sich von Anfang an auf Druck von außen lediglich der nachträglichen Abarbeitung von Umsetzungsproblemen widmete – bis hin zur Schlichtung (z.B. Bahnhofskapazität, Barrierefreiheit, Brandschutz). Sie hat sich damit im Rahmen dieses Großprojektes zunehmend von ihrem Gestaltungsauftrag und ihrer übergeordneten Zielsetzung der nachhaltigen Entwicklung verabschiedet.

#### 4. FOLGERUNGEN UND AUSBLICK: WANDEL GESTALTEN

Ziel dieses Beitrags war es herauszuarbeiten, welche grundsätzlichen konzeptionellen und operativen Defizite die Planungen zu „Stuttgart 21“ aufweisen, und inwiefern diese möglicherweise den konfliktreichen Verlauf dieses Projektes maßgeblich vorgezeichnet oder beeinflusst haben. Hierfür bedurfte es zunächst einer kleinen Rückblende auf fundamentale Veränderung der Rahmenbedingungen für Planung, die in den letzten 20 Jahren – der Laufzeit des Projektes also – stattgefunden haben. Diese stellen zugleich im Kern die Motivation für die aktuelle interdisziplinäre Debatte zur Steuerung nachhaltiger Entwicklung dar, aus welcher einige konkrete Anforderungen für die Gestaltung von Planungsprozessen abgeleitet wurden.

„Stuttgart 21“ ist, wie oben bereits dargestellt, kein *Einzelfall*, denn das Projekt steht auch international neben einer ganzen Reihe von vergleichbaren Stadtentwicklungsvorhaben im Zusammenhang mit dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes und der Restrukturierung der Bahnen. Die spezifische Komplexität dieser Planungsaufgabe fällt also

35 Vgl. T. Borgmann, Stuttgart-21-Gegner erleiden eine Niederlage, in: Stuttgarter Zeitung 18.07.2008.

36 DB Projekt GmbH, Das Synergiekonzept Stuttgart-21, Stuttgart 1996; *Landeshauptstadt Stuttgart*, Rahmenplan Stuttgart 21, Stuttgart: Stadtplanungsamt 1997.

als strukturelle Begründung für den entstandenen Konflikt zunächst aus.<sup>37</sup> Aus der Perspektive des oben diskutierten Anforderungsprofils erweist sich das Projekt jedoch als ein *Extremfall*, insofern hier fast alle diskutierten Grundsätze einer zukunftsfähigen Planungskultur ignoriert wurden: Restriktive Wissensdiffusion statt Wissenstransfer und -genese, Festlegung auf eine einzige Lösung statt Suche nach zeitlich und räumlich differenzierten Entwicklungspfaden, Marketing statt strategischer Kooperation und offener Partizipation, Wachstum durch Infrastrukturausbau statt nachhaltiger Entwicklung. Es sind diese kumulativen Versäumnisse und Verfehlungen, die letztlich in die Sackgasse geführt haben. Auch die Schlichtung konnte daher keinen echten Ausweg mehr weisen. Sie ist insofern trotz bestehender Anknüpfungspunkte zu obigen Grundsätzen sicher kein „Modell“, sondern unterstreicht vielmehr, dass solche Defizite *nachträglich* nicht mehr korrigierbar sind.

Vor allem hat das Ausmaß des Wandels der Rahmenbedingungen über einen langen Zeitraum dazu geführt, dass diese Schwächen von „Stuttgart 21“ ein so enormes Gewicht bekommen haben. Denn obgleich sich Wertesysteme und Bedeutungen (z.B. globale Umweltveränderungen, Erreichbarkeit), kulturelle Praktiken (z.B. Internetnutzung), und die regionale Entwicklungsdynamik grundlegend verändert haben (z.B. Schrumpfung, Segregation, Deindustrialisierung), wurde unbeirrt am Programm von „Stuttgart 21“ festgehalten. Es erscheint also überaus plausibel, wenn heute der Mehrwert dieses Projektes aus Sicht vieler Betroffener umfassend in Frage gestellt wird. Insofern kann „Stuttgart 21“ vielleicht als (hoffentlich) letztes Exemplar einer aussterbenden Spezies der „monolithischen“ Großprojekte verstanden werden – kostenintensive Entwicklungsvorhaben also, die getrieben von einer neo-korporatistischen Akteurskoalition ein enges, interessengeleitetes Zielspektrum verfolgen, und sich dabei über den dringenden Bedarf an kollektiver Rationalität, Transparenz, sowie Innovations- und Anpassungsfähigkeit machtbewusst hinwegsetzen.

Was wird also aus dem Planungsfall „Großprojekt“, wenn solche Konfigurationen nicht mehr gesellschaftlich tragfähig und zielführend sind? Gehört dieses Format damit womöglich bald endgültig zur Planungsgeschichte? Einiges spricht zunächst eher dafür, dass Großprojekten auch zukünftig eine wichtige Rolle in der Stadtentwicklung zukommen wird – sei es auf Grund des Maßstabs und der Komplexität der Aufgaben (z.B. infrastruktureller Umbau, Konversionen), oder durch die Notwendigkeit neuer Finanzierungsmodelle (öffentlich-private Partnerschaften). Auch das hohe politische Interesse an Großprojekten und ihrer Durchsetzbarkeit – nicht unbedingt an ihrer qualitativen Verbesserung – wird einen wesentlichen Anteil am Fortbestand dieses Projekttypus haben, wie die derzeit diskutierten Vorschläge für eine vereinfachte Genehmigung durch das Streichen von Beteiligungspflichten illustrieren.<sup>38</sup>

37 Spannungen zwischen einer Entwicklungslogik als städtischer Ort und als verkehrlicher Knoten vgl. L. Bertolini/T. Spit, *Cities on rails: the redevelopment of railway station areas*, London/New York 1998.

38 Vgl. J. Jahn, Großprojekte sollen schneller genehmigt werden, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung

Dennoch lassen sich Großprojekte möglicherweise auch so planen und umsetzen, dass sie mit der Zielsetzung eines an Nachhaltigkeit orientierten Systemwandels kompatibel sind – dafür gibt es bereits praktische Beispiele. Hier sei vor allem auf die Stadt Rotterdam verwiesen, die derzeit europaweit führend bei der Umsetzung von transformativen Steuerungsansätzen ist.<sup>39</sup> Aber auch in Stockholm, Barcelona oder Manchester finden sich vergleichbare Programme. So hat Rotterdam in den vergangenen Jahren eine ganze Reihe von Initiativen gestartet, die explizit auf den hier diskutierten Grundsätzen basieren, und dabei auch Großprojekte wie die Konversion des 1.600ha großen Hafensareals umfassen. Derzeit laufen dort gleich mehrere „Arenen“, die sich insbesondere dem Klimawandel und seinen Folgen für die Stadt (*Rotterdam Climate Initiative*), der sozialen Integration in den südlich der Maas gelegenen Stadtteilen (*Pact op Zuid*) sowie der genannten Umnutzung des Hafengebietes widmen. In all diesen Prozessen geht es um die Erarbeitung von Strategien und die Umsetzung von Innovationen für eine nachhaltige Stadtentwicklung aus einer systemischen Sicht. Trotz der kurzen Laufzeit sind die bereits erzielten Ergebnisse und initiierten Veränderungen überaus ermutigend. Dies kann als Beleg dafür gelten, dass Großprojekte nicht per se einen Widerspruch zu nachhaltiger Entwicklung darstellen, sondern durchaus für deren Operationalisierung genutzt werden können.

## 5. EPILOG

Auf der Webseite der Stadt Stuttgart findet sich aktuell in der Einführung zum Stadtentwicklungskonzept von 2006 das folgende Zitat, welches allerdings nicht Bestandteil der Planungsdokumente selber ist, d.h. nachträglich ergänzt wurde:

*„Es geht mehr denn je um Planungskultur, sprich um kommunikative Formen der Planung (Dialogische Planung), um eine Teilhabe gesellschaftlicher Gruppen an Planungsprozessen (Partizipation), um eine Strategie der kleinen Schritte und Prioritätensetzungen (Planungsmanagement), um neue Trägerformen der Planung (Public-Private-Partnership) und um modellhafte Initiativen und Experimente sowie deren Koordination (Projektsteuerung)“.*<sup>40</sup>

Auch wenn noch einiges hinzuzufügen wäre, deutet sich hier möglicherweise an, dass aus der Zuspitzung des Konfliktes um „Stuttgart 21“ doch noch späte Lehren für die Planung gezogen werden – der Stadt und ihren Bewohnern wäre dies zu wünschen.

06.01.2011.

39 Vgl. D. Loorbach, Transition Management for Sustainable Development: A Prescriptive, Complexity-Based Governance Framework, in: Governance: An International Journal of Policy, Administration and Institutions, 2010, 23 (1), S. 161-183.

40 Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtentwicklungskonzept (STEK) Stuttgart [<http://www.stuttgart.de/item/show/145886>; 20.1.2011.]

Jürgen Zieger

## ERKLÄRUNG DER OBERBÜRGERMEISTER DER REGION STUTTGART ZU »STUTTGART 21«

Kaum ein öffentliches Bauprojekt hat in den vergangenen Jahren so viel Aufmerksamkeit und Reaktionen hervorgerufen wie das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm. Nicht allein wegen kontrovers diskutierter Fragen von Städtebau, Bauplanung und Verkehr, sondern weil dieses Megaprojekt auch zum Symbol für eine bürger- und beteiligungsferne Gremienarbeit geworden ist. Darüber hinaus ist und war es zu keinem Zeitpunkt in den vergangenen Jahren möglich, Sachargument von Emotion zu trennen. Es ist eine undurchschaubare Fülle von Argumenten, Gutachten, Positionen und Gegenpositionen entstanden, die es zusätzlich erschwert, das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm nachvollzieh-

bar und sachgerecht weiterzuverfolgen. Aus diesem Grund haben emotionale Gründe oder das „Bauchgefühl“ für oder gegen das Bahnprojekt längst die sachliche Abwägung abgelöst.

Im Gegensatz zur medial wahrgenommenen Zeitspanne der Diskussionen wurde die Entscheidungsabwägung und -findung bereits seit 15 Jahren in den dafür zuständigen Gremien betrieben. Mandatsträger unterschiedlicher Funktionen und Parteizugehörigkeit haben über Jahre hinweg intensiv Argumente politischer, wirtschaftlicher, baulicher und verkehrlicher Dimension ausgetauscht und beurteilt. Obwohl dies keinen Anspruch auf absolute Richtigkeit haben kann, ist jedoch allen an den Ent-



Abb.: Fahrzeitverkürzungen bei »Stuttgart 21«; aus: *Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.*, 21 gute Gründe für Stuttgart 21; vgl. auch: [www.das-neue-herz-europas.de](http://www.das-neue-herz-europas.de).

## Oberbürgermeister der Region Stuttgart setzen auf Dialog und Sachargumente für Stuttgart 21

**20 Oberbürgermeister aus der Region Stuttgart haben sich heute (18. Oktober 2010), auf der Grundlage einer gemeinsamen Erklärung hinter Stuttgart 21 gestellt. Dabei unterstrichen sie die Notwendigkeit des Projekts für die Zukunft der Region und der Kommunen:**

„Das Projekt Stuttgart 21 bewegt aufgrund seiner weitreichenden Auswirkungen und der Unterschiedlichkeit der Meinungen die Menschen nicht nur in Stuttgart, sondern in der gesamten Region. Dafür haben wir als Teil tagtäglich gelebter Demokratie Verständnis. Viele unterschiedliche Aspekte und Argumente sind dazu in den vergangenen Jahren in Bund, Land, Region und in der Stadt Stuttgart diskutiert und abgezwungen worden.

### **Auswahlentscheidung für Stuttgart 21 demokratisch getroffen**

Es steht jedermann frei, die jeweiligen Argumente individuell zu bewerten und unter Umständen zu einem anderen Ergebnis als die an den Entscheidungen beteiligten Gremien zu kommen. Auch wir haben - unter Abwägung aller relevanten Szenarien - unsere Position zum Projekt Stuttgart 21 nach bestem Wissen und Gewissen und mit dem Anspruch, das Beste für die Städte und die gesamte Region herbeizuführen, getroffen. Über 15 Jahre hinweg haben Bundestag, Landtag, Regionalversammlung und Stuttgarter Gemeinderat dem Projekt nach langen Diskussionen zugestimmt. Das ist das übliche Verfahren in einer parlamentarischen Demokratie, dass Parlamente stellvertretend für die Bürgerinnen und Bürger entscheiden, die die Zusammensetzung der Parlamente in freien und demokratischen Wahlen bestimmen.

### **Verkehrliches und städtebauliches Zukunftsprojekt**

Bei allem Respekt vor Andersdenkenden stehen wir zu dem Projekt Stuttgart 21. Wir sind der Ansicht, dass Stuttgart 21 und das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm als Europas größtes Verkehrsprojekt für das Land Baden-Württemberg, die Region Stuttgart insgesamt und für jede einzelne Kommune eine einmalige Entwicklungschance darstellen. Stuttgart 21 und die Schnellbahntrasse Stuttgart-Ulm sind für uns ein unverzichtbares Projekt, das der Region mit ihren 179 Städten und Gemeinden eine neue Zentralität bringt.

### **Leistungsfähiger Verkehr ist wichtiger Standortfaktor**

Ein bestens vernetzter, leistungsfähiger Verkehr ist ein oberster Standortfaktor für unsere wirtschaftsstarke, exportorientierte Region. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist wesentlich für Wohlstand und Lebensqualität in unseren Städten. Der Bau dieser Infrastruktur erfordert in der Umsetzung viel Geduld, ist aber trotzdem notwendig. Dies war beim Ausbau des Flughafens Stuttgart ebenso wie bei der Messe und nicht zuletzt beim Bau der Schnellbahntrasse von Stuttgart nach Mannheim der Fall.

### **Stärkung des Umweltverbundes mit modernem Schienenverkehr**

Wir wollen heute die Weichen für die Zukunft der gesamten Region Stuttgart stellen. Wir wollen den Umweltverbund stärken und damit zu weniger Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, weniger Staus im Berufsverkehr, Lärm und Straßenverkehr beitragen. Dazu gehört in unserer exportstarken Region eine gute verkehrliche Erreichbarkeit. Aus ökologischen Gründen setzen wir dabei auf die Schiene. Wir müssen Teil der Magistrale für Europa sein, da nur sie für die Region einen hochrangigen nationalen und internationalen Schienenverkehr sichert. Ein starker öffentlicher Personen- und Güterverkehr sowie moderne Verkehrswege waren und bleiben auch immer wirtschaftliche Entwicklungsachsen. Wer dies ablehnt, setzt Arbeitsplätze, Lebensqualität und Zukunftschancen künftiger Generationen aufs Spiel. Wir alle profitieren im überregionalen wie im regionalen Fernverkehr sowie in der direkteren Verbindung von Zielen in der Region von kürzeren Fahrzeiten im ÖPNV und von den Entlastungen auf der Straße. Deshalb brauchen wir aus verkehrlichen und ökologischen Gründen einen besseren Schienenverkehr in der Metropolregion Stuttgart. Dies kann nur das Konzept Stuttgart 21 leisten.

### **Respekt vor Andersdenkenden und demokratische Spielregeln**

Demokratie bedeutet Meinungsvielfalt, sie kommt aber nicht ohne Spielregeln aus. Deshalb setzen wir auf eine konsequent sachliche Auseinandersetzung mit dem eigentlichen Kernthema: der Verbesserung der Bahnhofssituation und der Schienenstrecke Stuttgart-Ulm. Wir bitten zu respektieren,

dass eine Auswahlentscheidung für Stuttgart 21 nach 15jähriger Diskussion mit vielfältigen Formen der Bürgerbeteiligung demokratisch getroffen wurde. Die Gerichte haben diese Entscheidungen überprüft und für rechtens erachtet. Selbst im Nachhinein wäre keine andere Alternative vorteilhafter als das Projekt Stuttgart 21.

### **Dialog über neue Fragen, Moderation und Sachargumente**

Demokratie lebt in erster Linie vom Ringen um die beste Lösung. Und zu einer parlamentarischen Demokratie gehört neben großem Respekt vor Andersdenkenden sowie den Organen, die die Mehrheitsentscheidungen umzusetzen haben, auch, dass beschlossene Entscheidungen akzeptiert werden. Wenn nach Entscheidungsprozessen allerdings

*OB Wolfgang Amann, Geislingen; OB Otmar Heirich, Nürtingen; OB Andreas Hesky, Waiblingen; OB Hartmut Holzwarth, Winnenden; OB Roland Klenk, Leinfelden-Echterdingen; OB Matthias Klopfer, Schorndorf; OB Wolfgang Lützner, Böblingen; OB Gerd Maisch, Vaihingen an der Enz; OB Michael Makurath, Ditzingen; OB Dr. Frank Nopper, Backnang; OB Jürgen Oswald,*

neue, gewichtige und entscheidungserhebliche Fragen oder Sachargumente für Alternativen auftauchen, muss man ihnen genauso nachgehen wie der falschen Behauptung, Finanzmittel für Stuttgart 21 ließen sich für beliebig andere Politikfelder in Baden-Württemberg einsetzen.

### **Keine tragfähige Alternative zu Stuttgart 21 in Sicht**

Deshalb setzen wir als Befürworter von Stuttgart 21 auf die Kraft der Sachargumente, bauen auf gute Moderation und auf einen konstruktiven Dialog zur Lösung gemeinsamer Zukunftsfragen. Wir sind vom großen Mehrwert von Stuttgart 21 für uns alle – von der internationalen und regionalen Mobilität im Bahnverkehr über den Städtebau bis zur Ökologie – überzeugt und sehen zu Stuttgart 21 keine tragfähige Alternative!

*Weinstadt; OB Christoph Palm, Fellbach; OB Karl-Heinz Schlumberger, Remseck; OB Bernhard Schuler, Leonberg; OB Dr. Wolfgang Schuster, Stuttgart; OB Werner Spec, Ludwigsburg; OB Thomas Sprißler, Herrenberg; OB Guido Till, Göppingen; OB Dr. Bernd Vöhringer, Sindelfingen; OB Dr. Jürgen Zieger, Esslingen; EBM Dieter Lentz, Filderstadt*

scheidungen Beteiligten eines gemein: die Suche nach der bestmöglichen Lösung für einen komplexen Sachverhalt mit vielfältigsten Ansprüchen. Die Landeshauptstadt Stuttgart und die Region Stuttgart sind aufgrund ihrer ökonomischen Bedeutung dringend auf eine tragfähige Weiterentwicklung ihrer Transport- und Verkehrsmöglichkeiten angewiesen. Längst hat die Region Stuttgart die Grenzen ihrer verkehrlichen Leistungsfähigkeit erreicht. Wird keine nachhaltige Weiterentwicklung umgesetzt, droht der Verkehrskollaps und mit ihm entsprechende Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft.

Im gemeinsamen Bewusstsein um diese Situation und die Verantwortung für eine zu-

kunftsfähige Lösung haben sich 20 Oberbürgermeister am 18. Oktober 2010 mit einem gemeinsamen Positionspapier hinter das Bauprojekt Stuttgart-Ulm gestellt und in einer Pressekonferenz im Stuttgarter Rathaus ihre Unterstützung für das Projekt verdeutlicht. Neben inhaltlichen Argumenten geht es den unterzeichnenden Oberbürgermeistern auch um die Botschaft, dass Demokratie von Spielregeln lebt, die es allen Teilhabenden ermöglicht, an einer Entscheidungsfindung mitzuwirken. Genau so wichtig ist es jedoch, dass verbindliche und rechtsgültige Entscheidungen akzeptiert werden müssen, um so – unabhängig von Maßnahme und Umfang – Verlässlichkeit zu garantieren.

## DAS NEUE STADTQUARTIER: EUROPAVIERTEL UND ROSENSTEIN-VIERTEL

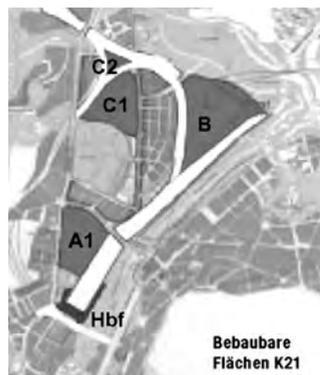
Auszug aus: 15 Thesen zur Weiterentwicklung der Stuttgarter Bahnhofspannung

Der folgende Auszug dokumentiert den dritten Teil eines Thesenpapiers einer Arbeitsgruppe des Stuttgarter Städtebauausschusses vom November 2010.<sup>1</sup> Anlass und Ausgangspunkt dieses Thesenpapiers war die weitgehende Vernachlässigung der Diskussion über die städtebaulichen und sozialen Qualitäten des künftigen neuen Stadtquartiers. Unabhängig von den noch ausstehenden Entscheidungen bestehen städtebauliche Entwicklungschancen in beiden Alternativen „S 21“ und „K 21“, allerdings im Kopfbahnhofmodell nach Angaben seiner Vertreter mit einem etwa um 25 % geringeren Flächenanteil. Das Thesenpapier enthält Empfehlungen

zum Bahnhof, zu den ihn umgebenden öffentlichen Räumen und zu den – hier dokumentierten – Planungsprinzipien und Qualitäten des neuen Stadtquartiers. Der Bruch zu der bisher durch die Deutsche Bahn AG im so genannten „A1-Gebiet“ verfolgten Entwicklung ist beabsichtigt: Statt auf der Ebene investorengerechter Großblöcke soll die Entwicklung wieder kleinteilig von der Parzelle ausgehen, unterschiedliche Baukörper und Architekten einbeziehen und mit einer vielfältigen funktionalen und sozialen Mischung und der Gestaltung qualitätsvoller öffentlicher Räume und Erdgeschosszonen zu einem attraktiven Stadtquartier führen.<sup>2</sup>



**Abb. 1:**  
Freierwerdende Flächen im  
Bahnprojekt »Stuttgart 21«;  
Quelle: www.bahnprojekt-  
stuttgart-uhl.de/bildarchiv  
(Foto: O. Braitmaier).



**Abb. 2:**  
Bebaubare Flächen im  
Projekt »K 21«;  
aus: *Initiative Leben  
in Stuttgart – Kein  
Stuttgart 21* (Hrsg.), K21 – Die  
Alternative zu »Stuttgart 21«.

1 *Arbeitsgruppe des Städtebauausschusses der Stadt Stuttgart* (Fritz Auer, Christian Böppe, Tilman Harlander, Thomas Hermann, Arno Lederer, Franz Pesch, Matthias Schuster, Christina Simon-Philipp), 15 Thesen zur Weiterentwicklung der Stuttgarter Bahnhofspannung und des neuen Stadtquartiers, Stuttgart, November 2010.

2 Vgl. hierzu den 2005 mit dem 1. Preis im Realisierungswettbewerb Rosensteinviertel ausgezeichneten Entwurf des Büros Pesch & Partner; <http://www.stuttgart.de/img/mbd/publ/7346/29823.pdf>; die Stadt Stuttgart hat ihrerseits die Debatte um die architektonischen und städtebaulichen Qualitäten des Rosensteinviertels mit einer Serie von Veranstaltungen aufgenommen, in denen die Erfahrungen anderer Städte wie Hamburg, Zürich, Wien und Utrecht mit ähnlich dimensionierten Großprojekten referiert wurden; vgl. zu den Veranstaltungen der sog. „Inspirationsphase“ die Dokumentation unter: <http://www.rosenstein-stuttgart.de>.

### **Die Planung der neuen Stadtviertel soll an die der Stuttgarter Städtebautradition anknüpfen**

- Stuttgarts Innenstadt verfügt über attraktive Stadtquartiere – mit allen Qualitäten der europäischen Stadt. Urban, vielfältig und vernetzt – zwischen der City und den Halbhöhen gelegen – werden sie von Bürgerinnen und Bürgern aller Generationen und Lebensstile wegen ihrer lebendigen Atmosphäre geschätzt.
- Mit einer optimalen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, einem breiten Angebot an Schulen und Kindergärten, einer attraktiven Kulturlandschaft und einer spannungsvollen Mischung von öffentlichen und privaten Räumen sind sie über die Grenzen der Stadt hinaus bekannt.
- Die urbanen Merkmale der Stuttgarter Innenstadtquartiere sind der Maßstab für die Entwicklung von Europaviertel und Rosensteinviertel.

### **Die künftige Funktion der neuen Quartiere ist sorgfältig zu bedenken**

- Zehn Jahre reger Bautätigkeit entlang der Königstraße und mehrere aktuelle Großprojekte an Eberhardstraße und Karlsplatz zeigen deutlich: Stuttgart braucht keine zweite City hinter dem Bahnhof.
- Ein neuer Einkaufsschwerpunkt – in Konkurrenz zu den Angeboten in der City und mit erheblichen Ziel- und Quellverkehr belastet – kann nicht zielführend sein.
- Eine Bürostadt – wie sie sich in den bereits realisierten Projekten zeigt – erzeugt Monotonie und zu wenig Frequenz in den öffentlichen Räumen.
- Mit Monostrukturen – welcher Art auch immer – kann keine lebendige Stadt entstehen.

### **Nur die Mischung der Nutzungen garantiert einen lebendigen Stadtteil**

- Zu den fundamentalen Erfahrungen in der europäischen Stadtgeschichte zählt die Maxime: Urbane Stadtquartiere mit städtebaulicher Vielfalt und Atmosphäre setzen Nutzungsmischung voraus.
- Diese Forderung gilt auch für den citynahen Bereich des Europaviertels, wo der Wohnanteil an den realisierten Geschossflächen mindestens 50 Prozent betragen sollte.
- Von größter Bedeutung für belebte öffentliche Räume ist die Belegung des Erdgeschosses mit Gastronomie, Läden und kleinen Dienstleistern – entsprechende Nutzungen sollten seitens der Stadt vor Entwicklung der Grundstücke vorgegeben werden.

### **Die großen Baufelder sollten in Grundstücke aufgeteilt und parzellenweise entwickelt werden**

- Die verbreitete Praxis, Baufelder von der Größe eines Fußballplatzes jeweils von einer Investorengruppe entwickeln zu lassen, steht der gewünschten urbanen Vielfalt entgegen.
- Kleinere Grundstückszuschnitte, die von unterschiedlichen Bauherren und mehreren Architekten entwickelt werden, erzeugen Vielfalt im Stadtbild und kommen dem Maßstab der Stuttgarter Wohn- und Mischgebiete näher.
- Diesem kleinteiligeren städtebaulichen Maßstab entspricht sehr gut ein Modell, wie es sich in Projekten von der Hamburger Hafencity über den Trierer Petrisberg bis zum Münchner Ackermannbogen im Zusammenspiel von etablierten Bauträgern, Baugemeinschaften, Baugenossenschaften und Einzelbauherren bestens bewährt hat.
- Einen wesentlichen Aspekt der parzellierten Bebauung bildet die damit mögliche Beteiligung und Förderung lokaler und regionaler Unternehmen, die so in den Wertschöpfungsprozess eingebunden werden. Mittelstandsförderung würde sich hier auf ideale Weise mit lokaler Verantwortung für die Baukultur verbinden lassen.

### **Attraktive Räume sollen die neuen Stuttgarter Stadtviertel prägen**

- Stuttgart hat die Chance, attraktive öffentliche Räume in der Innenstadt zu verwirklichen. Besondere Bedeutung kommt dem Gelenk zwischen dem verkehrsreichen Arnulf-Klett-Platz und dem Europaviertel zu.
- Die Chance, den Straßburger Platz zu einem neuen Stadtplatz und echten Stadtentree zu entwickeln, darf nicht einer unterirdischen Funktionsidee geopfert werden.
- Straßen und Plätze im Inneren der neuen Quartiere sind als Treffpunkte für alle Generationen und Kulturen zu gestalten.

### **Der städtebauliche Rahmen schafft ein flexibles Gerüst, jetzt geht es um die Entwicklung hochwertiger Quartiere und Stadtbausteine**

- Erfahrungen aus dem In- und Ausland belegen, dass es heute möglich ist, urbane Stadtteile mit hohen Freiraumqualitäten zu realisieren.
- Nach mehreren erfolgreichen Wettbewerbsverfahren für den neuen Stadtteil geht es jetzt darum, das in der Rahmenplanung dokumentierte städtebauliche Gerüst mit attraktiven Nutzungen zu füllen.

- Lebendige, urbane Stadtteile beinhalten im Wohnen eine gelungene soziale Mischung (sozial, generativ, ethnisch) und tragen damit zur Integration der Stadtgesellschaft bei.
- Über hochwertige Bildungseinrichtungen und differenzierte Wohnungsangebote (auch im geförderten Wohnungsbau) muss die soziale Verträglichkeit der Quartiersentwicklung gefördert werden.
- Die Ausstattung des Stadtteils mit vielfältigen Kultureinrichtungen sollte fortgesetzt werden.

**Städtebauliche und architektonische Lösungen von Rang setzen qualitätssichernde Maßnahmen voraus**

- Die Stadt muss in die Offensive gehen: Über eine aktive Liegenschaftspolitik können einzelne Teilgebiete für un-

terschiedliche Investoren, Bauherren und Zielgruppen auf dem Wohnungsmarkt geöffnet werden (Vorbild Münchner Modell oder Hamburger Baugemeinschaftsmodell).

- Die Umsetzung muss von einer laufenden Qualitätssicherung begleitet werden. Über grundstücksbezogene Wettbewerbe kann sichergestellt werden, dass Stuttgarts neue Quartiere zum Vorbild für zukunftsorientierten Städtebau werden – mit innovativen Projekten in den Bereichen urbanes Wohnen und Arbeiten, Klimaschutz, Mobilität, Bildung und soziale Kohäsion.
- Ein unabhängiger Gestaltungsbeirat sollte die Umsetzung begleiten und die Übereinstimmung mit den Zielen nachhaltiger Stadtentwicklung und hoher gestalterischer Qualität konsequent und kontinuierlich überprüfen.

**Abb. 3: Bahnflächen Stuttgart** (Luftbild), Quelle: *Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtplanungsamt* (Hrsg.), Rahmenplan Stuttgart 21, S. 2.



# EINE FRAGE DER PERSPEKTIVE. DER STUTTGARTER HAUPTBAHNHOF VON PAUL BONATZ

## EINE REZEPTIONSGESCHICHTE

Der aktuelle öffentliche Diskurs um den Abriss oder den Fortbestand der Seitenflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofs greift manchmal zu kurz und wird zuweilen je nach Standpunkt instrumentalisiert. Dabei zeigt sich, wie die Bewertung von der zeitgebundenen Perspektive des Betrachters abhängt, manchmal auch von der interessensgeleiteten Absicht der Akteure – ein Effekt, der sich durch die gesamte Rezeptionsgeschichte des Bauwerks verfolgen lässt.

Im Architekturwettbewerb zum Tiefbahnhof „Stuttgart 21“ von 1997 wurde ein Entwurf zur Realisierung bestimmt, dessen Gleishalle tatsächlich sechs Meter über das Bodenniveau des Schlossgartens hinaufragt und der folglich nur gebaut werden kann, wenn die Seitenflügel des Bonatzbaus abgerissen werden. Hinter diese Entscheidung wollten die Projektbetreiber nicht mehr zurücktreten, und so wurde in der weiteren Auseinandersetzung versucht, den baukünstlerischen Stellenwert des Bonatzbaus und insbesondere der Seitenflügel zu relativieren. Neben dem Verdikt, der Bonatzbau habe als Vorbild für die NS-Architektur gedient, sei exemplarisch nur eine Äußerung des damaligen Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg Günther Oettinger genannt, die von den Medien und der Protestbewegung immer wieder zitiert wurde: „Ich mag den Bonatzbau, aber hinten ist das Hüttenkrusch, da kommt keiner von Euch zum Anstreichen“.<sup>1</sup>

Der Stuttgarter Hauptbahnhof steht seit jeher auf einzigartige Weise zwischen den Stüh-

len – eine Qualität, die selbst viele Fachleute noch für sich entdecken müssen und die nur allmählich an die Öffentlichkeit zu vermitteln ist. Wäre Bonatz nicht so avantgardistisch gewesen, wie er für die erste Dekade des 20. Jahrhunderts nur modern sein konnte, sondern hätte er zeittypisch einen konventionelleren späthistoristischen Stil gepflegt mit Figuren, Vasen und neobarocken Dekorationen, dann wären solch prächtig ausgeschmückte Seitenflügel wohl nie zur Disposition gestellt worden. Oder wäre der Bahnhof erst nach dem Ersten Weltkrieg realisiert worden und Bonatz ein bisschen moderner gewesen, hätte er ihn wie seinen gegenüberliegenden Zeppelinbau von 1927 in einem an die Großstadtdynamik von Erich Mendelsohn heranreichenden Stil gestaltet oder ihn einfach nur glatt und weiß verputzt und mit Fenstern aus schwarzen Stahlrahmen versehen, dann wäre er ganz Bauhaus; und an solche über alle Zweifel erhabenen Seitenflügel hätte niemand gewagt, Hand anzulegen. Zumindest wären die Architektenverbände sofort Sturm gelaufen.

Der Bau ist unzweifelhaft Teil der Moderne, die in verschiedenen Strömungen und aufeinanderfolgenden Phasen erkannt werden will. Bei einem Zwischenentwurf von 1912 wurde der Turm von der ersten Kammer der württembergischen Standesherrn noch als zu orientalisch bzw. zu assyrisch kritisiert, worauf Bonatz ihn nochmals überarbeitete.<sup>2</sup> Legendar ist der von Bonatz in seiner Autobiographie zitierte Aus-

1 Vgl. Stuttgarter Nachrichten, „Dampfmachen für Oetti 21“, 13.12.2007.

2 *DB Station u. Service AG* (Hrsg.), *Chronik Stuttgarter Hauptbahnhof 1846 bis 1998*, Stuttgart 1999, S. 105.

spruch des Oberbaudirektors der Eisenbahndirektion: „s wird immer wüschter, aber 's paßt zum andre, – meinewege, machet Sie's.“<sup>3</sup> Zu seiner Erbauungszeit war der Bahnhof für manche konservativen Kreise ein Affront; er erschien fremdländisch und nicht für die Findung eines neuen Nationalstils geeignet. 1918 schrieb ein Journalist:

*„Es ist dieses sein neuestes Werk wieder ein sprechender Beweis dafür, wie sehr doch dieser Künstler, wenn auch vielleicht unbewusst, unter der Einwirkung früherer und ausländischer Stilbildungen steht. [...] Bonatz ist eben doch als Künstler Kosmopolit, seine Werke können deshalb für die Entwicklung einer nationalen, germanischen Architektur nie eine Bedeutung erlangen.“<sup>4</sup>*

Zu Beginn des zweiten Bauabschnitts 1928 stand dann bereits die Weißenhofsiedlung, und deren Protagonisten bekämpften nun den in ihren Augen rückschrittlichen Stil als „wilhelminischen Bombast“<sup>5</sup>, so wie auch die Architekten der Stuttgarter Schule die „Bauhäusler“ attackierten. Schließlich verfolgten diese beiden Hauptgruppierungen der nunmehr in verschiedene Lager gespaltenen Moderne vollkommen unterschiedliche künstlerische und kulturpolitische Ansätze zur Erlangung ähnlicher Ziele. Gleichwohl wurde der Bau von vielen Seiten in den höchsten Tönen gelobt. Als in der populären Reihe „Die Blauen Bücher“ 1928 der Band „Bauten der Arbeit und des Verkehrs aus Deutscher Gegenwart“ herauskam, u.a. mit Bauten von Behrens, Poelzig, Gropius, Höger, Taut und Mendelsohn, zierte ausgerechnet ein Foto des Südflügels des Stuttgarter Hauptbahnhofs den Einband! Und 1929 formulierte der Architektur-

kritiker Gustav Adolf Platz eine Analyse, die sogar den Schlachtruf der Moderne „form follows function“ anklingen lässt:

*„Dieser erfolgreiche und wohl in allen Lagern anerkannte Meister hat neben Behrens zuerst mit voller Klarheit den Wert des Kubus für die Architektur erkannt. [...] Hier sind alle Zwecke glücklich erfüllt und zu Anregern einer fein ausgewogenen Massenkomposition großen Stils geworden. [...] Hier tritt die neue Zeit, gänzlich unsentimental, in ihre Rechte. [...] Der Stuttgarter Bahnhof ist als Ganzes eine wichtige Pionierleistung; das Wesen des Begriffes ‚Bauen‘ ist hier endlich wieder in seinem Kern erfasst und zur Anschauung gebracht.“<sup>6</sup>*

### Alte und Neue Sachlichkeit

Der Deutsche Werkbund hatte bereits seit seiner Gründung 1907 einen elementaren Einfluss auf die frühe Moderne der traditionalistischen Avantgarde, generell auf die Reformarchitekten, deren Galionsfiguren Gründungsmitglieder des Werkbundes waren, und damit auch auf die Stuttgarter Schule. Der Vorsitzende des Deutschen Werkbundes Hermann Muthesius entwickelte eine Theorie der Formvereinfachung und Typisierung, die eine evolutionäre Erneuerung von Architektur und Produktgestaltung in die Wege leiten sollte, um die Stilmachung des 19. Jahrhunderts und die Übertreibungen des Jugendstils zu überwinden.<sup>6</sup> Muthesius warb kontinuierlich für einen Konsens zur kreativen Beschränkung, der jedoch in den berühmten Werkbundstreit von 1914 mündete, wo Henry van de Velde die ungebundene Kreativität des individuell gestaltenden Künstlers beschwor. Beide Richtungen der Moderne – die traditionalistische und die weiße Moderne des Bauhauses – gründen in ihren Zielen der Vereinfachung und Versachlichung auf diese Theo-

3 P. Bonatz, *Leben und Bauen*, Stuttgart 1950, S. 65.

4 Fuchs, *Die bedeutsamsten germanischen Monumentalgebäude des 20. Jahrhunderts*, in: *Der Profanbau 14/1918*, S. 96 f. Weitere Kritiken und Zitate aus der Zeit zwischen 1918 und 1988 finden sich in M. Roser, *Der Stuttgarter Hauptbahnhof. Vom Kulturdenkmal zum Abrisskandidaten*, Stuttgart 2008.

5 Ebda., S. 66.

6 F. Roth, *Muthesius und die Idee der harmonischen Kultur*, Berlin 2001; W. Nerdinger (Hrsg.), *100 Jahre Deutscher Werkbund 1907-2007*, München 2007.

rie von Muthesius. Nur auf diese ursprüngliche, gewissermaßen „erste“ Sachlichkeit der Reformarchitektur aufsattelnd, konnten die Protagonisten des „Neuen Bauens“ eine „*Neue Sachlichkeit*“ proklamieren. Gegen Muthesius' Idee einer sanften, *evolutionären* Veränderung, die regionale Bauweisen und handwerkliche Traditionen einbezog, setzten sie einen harten Bruch der *revolutionär* auftretenden industriellen Nüchternheit. Ohne diese Grundlagen ist das Neue Bauen nicht verständlich.

Berücksichtigt man, dass Muthesius seine Theorie erst nach Gründung des Werkbunds ab 1908 entwickelte, sich diese weiterhin erst allmählich in den Köpfen und der Baupraxis niederschlug, und dass schließlich die Bauaktivität mit dem Ersten Weltkrieg nahezu vollständig aussetzte, dann bleibt nur eine kurze Zeitspanne von vielleicht fünf Jahren, in der Bauten entstehen konnten, die diese Entwicklung repräsentieren. Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist eines der wenigen entstandenen, zumal erhaltenen Zeugnisse. Wie kaum ein anderes Bauwerk verkörpert er exemplarisch die anfänglichen Prinzipien der Werkbundarchitektur, geradezu wie ein Prototyp. Bonatz' Wettbewerbsentwurf von 1910 war noch relativ klassizistisch. Doch die Überarbeitungsphase führte in mehreren Schritten hin zu der formalen Vereinfachung rhythmisch arrangierter kubischer Volumina. Dabei geht diese Abstraktion deutlich nachvollziehbar mit einer regionalen Bauweise in traditionellen Materialien einher: Die Bauweisen in Naturstein und Ziegelstein sowie die Kombination von Natur- und Ziegelstein, die Überwölbung eines Raumabschnitts mit einer Ziegelsteinkuppel oder die reine Holzkonstruktion der Perrondächer wurden in den jeweils unterschiedlich ausgeführten Hallen regelrecht vorexerziert. Dazu kommt die Anwendung sichtbar belassener Eisenbetonkonstruktionen, die partiell zu neuartigen unkanonischen Formen führten, und zwar nicht nur versteckt im Sockelgeschoss, im Turm und an den Treppenhäusern der Seitenflügel, sondern auch an repräsentativen Schauseiten wie den Durchgängen zwischen Gleishalle und Bahnsteigen.

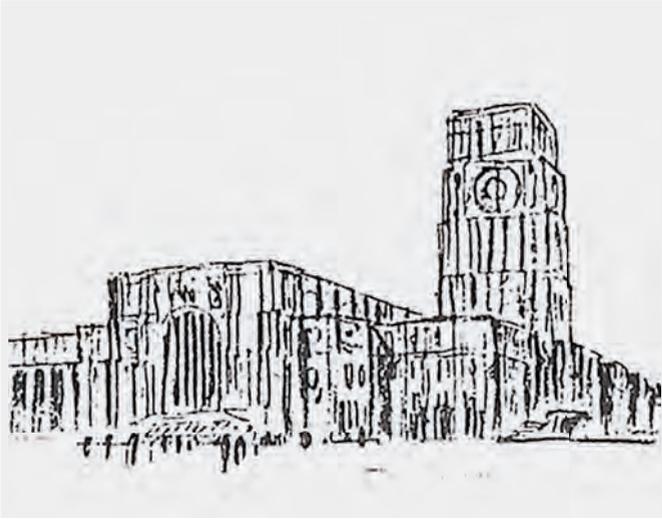
### Tor zum Orient

Für die erwähnte Art der formalen Vereinfachung gab es um 1910 keine direkten Vorbilder. Bonatz hatte zudem ein riesiges monumentales Bauwerk zu gestalten, dessen Volumen er letztlich nur durch Untergliederung in den komplexen Stadtorganismus mit seinem beträchtlichen Geländegefälle einfügen konnte. Die mit 277 Metern überlange Fassade an der relativ schmalen Cannstatter Straße, auf der anderen Seite von den hohen Bäumen des Schlossgartens begrenzt, war dabei eine besondere Herausforderung. Bonatz ließ sich dazu von antiker orientalischer und islamischer Baukunst anregen, die zahlreiche Vorbilder für monumentale Vereinfachung bot. 1913 unternahm er eine Ägyptenreise, von der er in „Leben und Bauen“ summarisch berichtet, jedoch bis auf den Besuch der Pyramiden von Gizeh im Einzelnen nicht offenbarte, welche Route er nahm und welche Bauten ihn besonders beeindruckten. Spekulativ wurde in der Forschung immer vom Sakkaramotiv gesprochen.<sup>7</sup> Die schmalen, fensterbreiten Wandvertiefungen, die vor allem den Südflügel zum Schlossgarten hin gliedern, finden sich tatsächlich auch an der Umfassungsmauer des Tempelbezirks von Sakkara. Doch die erst kürzlich ausgewerteten Reiseskizzen von Bonatz offenbaren, dass er überwiegend die islamische Baukunst studierte.<sup>8</sup> Von der Sultan-Hassan-Moschee in Kairo zeichnete er an fünf verschiedenen Tagen mehrere Ansichten der Fassade sowie des Innenhofs und notierte sich auf einer flüchtigen Skizze sogar die Maße der Iwane<sup>9</sup> und die Proportionen der sie rahmenden Wandabschnitte. So kann belegt werden, dass sich Bonatz zu den

7 Z.B. bei F. Werner, Paul Bonatz 1877-1956, Architekt ohne Avantgarde?, in: Paul Bonatz 1877-1956, Stuttgarter Beiträge 13, Stuttgart 1977, S. 17.

8 Konvolut von 23 Reiseskizzen im Bonatz-Archiv.

9 Als Iwan bezeichnet man den mit einem wandhohen Rundbogen nach einer Seite offenen Lehr- und Betsaal. Er ist ein Grundelement von Moscheen und Koranschulen nach persischem Ritus wie sie sich von Arabien bis Usbekistan finden, jedoch nicht im türkischen Kulturkreis.



**Abb. 1:** Entwurf des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Zeichnung von Paul Bonatz, 1912, Ausschnitt (Quelle: Bonatz-Archiv).



**Abb. 2:** Der neue Hauptbahnhof auf dem Titelblatt des 1928 erschienenen Bandes der »Blauen Bücher«.

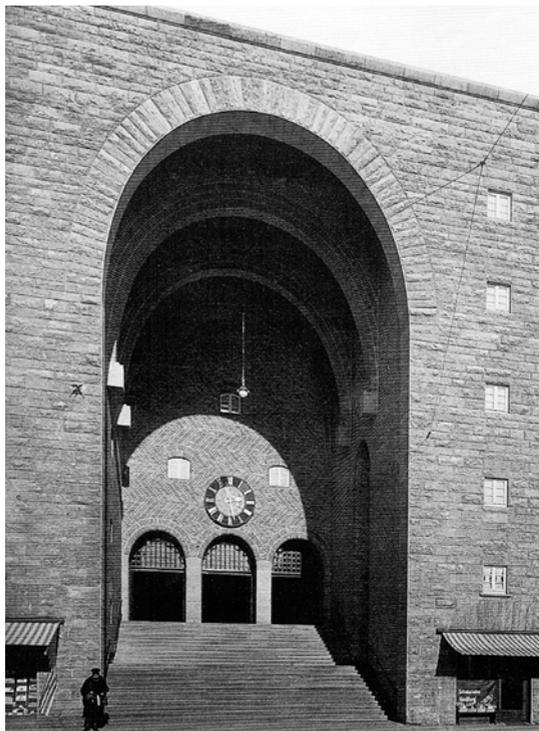
Wandvertiefungen, in denen zudem die Fenster zu vertikalen Achsen angeordnet sind, von der Sultan Hassan-Moschee inspirieren ließ. Indes, ein großer verglaste Bogen wie an der Großen Schalterhalle war ein gängiges Tormotiv der Bahnhofsarchitektur. Doch die hervorspringende offene Vorhalle mit ihrem Treppenaufgang zur Kleinen Schalterhalle ist eine Innovation von Bonatz und kann durch die Kombination mit den beidseitigen Achsen kleiner quadratischer Fenster auf die Iwane der Sultan-Hassan-Moschee zurückgeführt werden.

Doch bereits vor Ägypten hatte Bonatz zur betont asymmetrischen Disposition der Baukörper gefunden. So waren die pointierte seitliche Position des Turms als Gelenkpunkt und Gegenakzent zu den langen Fassadenabschnitten sowie die rhythmischen Vor- und Rücksprünge des Schlossgartenflügels festgelegt. 1912 wollte Bonatz dazu noch die gesamten breitgelagerten Fassaden mit hervorspringenden schmalen Lisenen als ausgleichende vertikale Strukturen überziehen. Der Turm sollte zudem plötzlich über vier kräftige Stufen zurückspringen. Genau zu dieser Gliederung des Turms assoziierten die

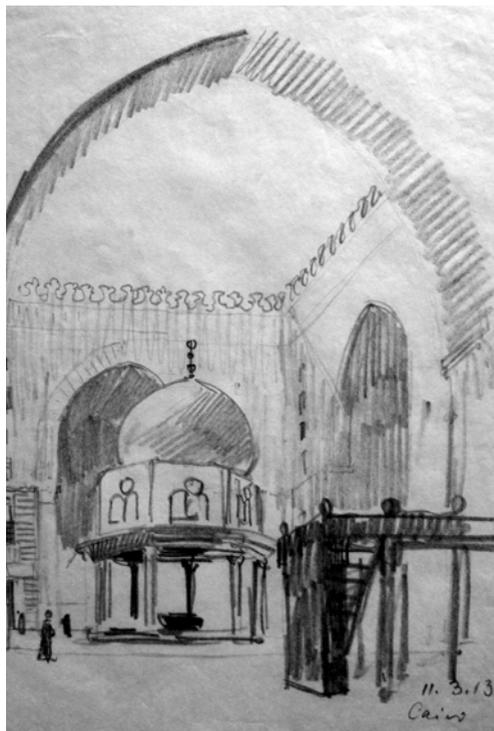
Vertreter des württembergischen Adels spontan – und nicht zu unrecht – unbotmäßiges „assyrisches“ Formenvokabular – und man fragt sich erstaunt, aufgrund welcher profunden baugeschichtlichen Bildung diese Württemberger und der elsässische, in München ausgebildete Architekt die Baukunst Assurs, Babylons, Mesopotamiens oder Persiens rezipierten.

Des Rätsels Lösung dürfte die Kenntnis der gleichen, allgemein zugänglichen Quellen sein: Die kulturelle Sensation des Jahres 1912 war die Entdeckung der Fundamente des Turms von Babylon durch den deutschen Archäologen Robert Koldewey, ein prestigeträchtiger Erfolg des ambitionierten außenpolitischen Engagements des Deutschen Reichs im Orient.<sup>10</sup> Unklar ist

<sup>10</sup> Koldewey hatte bereits unter großer öffentlicher Aufmerksamkeit 1902 das Ishtar-Tor ausgegraben sowie 1911 Tempelanlagen in Babylon und Borsippa, dort mit einem Zikkurat, und die Ergebnisse mit Rekonstruktionszeichnungen in diversen Publikationen präsentiert. 1912-1913 grub er die als den legendären Turm von Babylon identifizierte Zikkurat des Gottes Marduk aus. R. Koldewey, Das wieder er-



**Abb. 3:** Hauptbahnhof Stuttgart. Eingang zur Kleinen Schalterhalle (Foto: Bonatz-Archiv).



**Abb. 4:** Hof der Sultan-Hassan-Moschee in Kairo. Zeichnung von Paul Bonatz, 1913 (Quelle: Bonatz-Archiv; Foto: M. Hirschfell).

zwar noch, welche Rekonstruktionszeichnungen Bonatz auf die Paläste, Tempel und Wehranlagen Babylons mit ihren typischen asymmetrischen Anlagen und mit vertikalen Stegen überzogenen vor- und zurückspringenden Mauern aufmerksam machten, ob sie in Tageszeitungen publiziert waren, in Architekturfachmagazinen oder in Veröffentlichungen der Deutschen Orientgesellschaft.<sup>11</sup> Bei den folgenden Überarbeitungen hat Bonatz diese Elemente größtenteils wieder aufgegeben, doch der Südflügel zum

stehende Babylon, Leipzig 1913.

<sup>11</sup> Eine ungefähre Vorstellung der Gestalt Babylons und des Turms vermittelt bereits eine Ansicht in Fischer von Erlachs „Entwurf einer historischen Architektur“ von 1721, allerdings fälschlicherweise als spiegelsymmetrische Idealanlage.

Schlossgarten hat als Zitat der Mauern Babylons überdauert.

### Bagdad-Bahn und Reichs-Ikonografie

Nun stellt sich die Frage, ob Bonatz diese Anregungen so abstrahiert verarbeitet, dass die Vorbilder für den Stuttgarter Betrachter nicht mehr erkennbar waren oder ob die noch an der hoch differenzierten Architektursprache des Historismus geschulten Zeitgenossen nicht doch so auf das genaue Hinschauen trainiert waren, dass sie einen Iwan erkennen konnten und nach Betreten der Kleinen Schalterhalle auch den dortigen typischen byzantinischen Mauerverband bemerkten und ihn auf Konstantinopel bezogen, zumal Stuttgart vor den Zerstörung im Zweiten Weltkrieg einige Bauten im orientalischen Stil zu



Abb. 5: Rekonstruktion von Babylon, um 1918; Quelle: Deutsche Orient Gesellschaft.

bieten hatte, etwa das Sommerschloss Wilhelma, das Büchsenbad oder die Synagoge. Daraufhin konnte ihnen auch auffallen, dass jede Halle des Bahnhofs auf eine andere Weise ausgemauert und befenstert war: die Bahnsteighalle mit sichtbarem Ziegelstein und Thermenfenstern,<sup>12</sup> ähnlich einer römischen Basilika, oder die Große Schalterhalle mit ihrer Wandskulptur eines schwäbischen Ritters im typisch stuttgarterischen Wechsel von rotbraunen und beige Sandsteinen wie beim Alten Schloss – also deutlich regional mittelalterlich.

Für die Anhänger multikausaler Erklärungsmodelle bieten sich verschiedene gleichberechtigte Interpretationen. So könnte sich Bonatz für den Bau der Bagdad-Bahn begeistert und die Idee eines Bagdader Endbahnhofs verarbeitet

12 Auf die Verwendung in römischen Thermenanlagen zurückgehendes halbkreisförmiges Fenster im oberen Wandfeld.

haben.<sup>13</sup> Stuttgart konnte sich mit Linden-Museum, Deutschem Ausland Institut sowie führenden Protagonisten der Deutsch-Türkischen Vereinigung und der Idee eines Mitteleuropa-Bündnisses auch als ein Zentrum der Orientbeziehungen verstehen. So konnte sein Bahnhof als „Tor zum Osten“ verstanden werden, insbesondere zum privilegierten Handelspartner und militärischen Verbündeten, dem Osmanischen Reich, wohin auch die Auswanderung deutscher Siedler gelenkt werden sollte, nämlich nach

13 Diese These wird ausführlich vorgestellt in: *M. Hirschfell, Der Bahnhof von Bagdad, Neue Forschungen zum Stuttgarter Hauptbahnhof*, in: *Arch. Ansichten zur Architektur* 39/2009, S. 2-7. Bonatz reiste 1916 nach Konstantinopel und sprach beim Oberhofmarschall des Sultans vor, der zu seiner Überraschung die Stuttgarter Bahnhofspläne genau kannte; vgl. *P. Bonatz, Leben und Bauen, Stuttgart* 1950, S. 79.

Kleinasien, heute Griechenland und Anatolien. Möglich wäre auch, den Stuttgarter Hauptbahnhof nicht nur als letzten Repräsentationsbau des Königreichs Württemberg zu würdigen, sondern zugleich auch als Repräsentationsbau des Deutschen Reiches zu lesen. Dieses noch junge, parvenuhaftes Reich stand am Vorabend des Ersten Weltkriegs unter der Großmannssucht von Kaiser Wilhelm II. in Konkurrenz mit dem Britischen Empire und dem französischen Kolonialreich. Wollte es sich durch dezidierte Bezüge als Nachfahre des Römischen Reiches und direkter Erbe des mittelalterlichen Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation legitimieren? Dazu passen auch Verweise auf die Verwandtschaft mit den Nachfolgereichen Ostrom/Byzanz und Osmanisches Reich, auf dessen Gebiet Konstantinopel, Babylon, Bagdad und Kairo lagen. Gewiss, Bonatz hat nie einen Hinweis zu einer solchen Bedeutungsebene gegeben. Doch er hat ebenfalls nie die Moscheen Kairos oder den Turm von Babylon erwähnt, dafür eher falsche Fährten gelegt, indem er einem Kritiker die Scagliarburgen Veronas als Anregung nannte.<sup>14</sup> Letztendlich kommt es auch nicht (nur) darauf an, „was sich der Künstler dabei dachte“, sondern was die jeweilige Gegenwart mit ihrem eigenen Erfahrungshorizont darin sieht und welche Fragen sie bewegt. Wie auch immer – der Stuttgarter Hauptbahnhof hat je nach Zeitperspektive und Betrachtungsweise unterschiedliche Bedeutungsebenen aufzubieten, die ihn wohl unzweifelhaft zu einem in seiner Gesamtheit erhaltenswerten Bauwerk machen, egal wie diese in der Rezeption wechselnder Zeitläufe bewertet wurden.

14 Wasmuths Monatshefte für Baukunst 12/1928, S. 154.

Klaus Jan Philipp

## KATALOGBESPRECHUNG PAUL BONATZ (1877-1956)

WOLFGANG VOIGT/ROLAND MAY  
(Hrsg.), *Paul Bonatz 1877-1956, Tübingen: Wasmuth 2011, zahlr. Abb., 320 S., 49,80 €.*



Der Stuttgarter Architekt Paul Bonatz gehört zu den großen Architekten, Städtebauern und Lehrern der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Seit den Protesten um das Großprojekt Stuttgart 21, bei dem der von ihm und seinem Partner Friedrich Eugen Scholer 1911 geplante und 1914-1928 gebaute Stuttgarter Hauptbahnhof im Mittelpunkt steht, ist sein Name weit über die Fachkreise hinaus bekannt geworden. Innerhalb der Fachkreise war Bonatz seit seinen ersten eigenen Bauten – Universitätsbibliothek Tübingen 1908-1912, Sektellerei Henkel in Wiesbaden 1909, Stadthalle Hannover 1910-1914 – ohne Unterbrechung durch Machtwechsel und Kriege bis zu seinem Lebensende stets präsent. Als Schüler von Theodor Fischer stand er der Reformarchitektur des frühen 20. Jahrhunderts positiv gegenüber, verblieb jedoch während seiner ganzen, sehr produktiven Schaffenszeit einer traditions-

gebundenen Architektur verpflichtet und ließ sich nicht auf die formalen und konstruktiven Neuerungen und Experimente der Moderne ein. Dieser Traditionsverbundenheit ist es – neben anderen Gründen – zuzuschreiben, dass seine Bauten nach seinem Tod wenig Beachtung fanden. Vorliegendes Buch ist die erste, diesen Namen verdienende Monographie zu Leben und Werk von Paul Bonatz.

Erstmals liegt nun eine kommentierte und mit Literaturverweisen versehene Werkliste des Architekten vor: von den ersten noch Fischer verpflichteten Entwürfen 1898 bis zu den letzten aus dem Jahr 1956 in Stuttgart, wohin er nach seinem Aufenthalt in der Türkei (1944-1954) zurückkehrte. Bonatz' Werk umfasst eine große Palette an Bauaufgaben: Denkmäler, Wohnungsbau, Schulen, Universitätsgebäude, Museumsbau, Verwaltungsbau, Verkehrsbau, Hallen. Nur Kirchen baute Bonatz nicht. Von besonderer Bedeutung war der Entwurf von Brücken für die Reichsautobahn und anderen technischen Bauten wie den Neckarstaustrufen; hier arbeitete Bonatz mit Ingenieuren wie Schaechterle und Leonhardt zusammen. Auch städtebaulich wirkte er im großen wie im kleinen Maßstab, und – wie bei allen seinen Bauten und Planungen – immer auf der Höhe seiner Zeit, worin letztlich auch das Problem in Umgang und Rezeption von Bonatz liegt.

Wie ein Damoklesschwert schwebt über der großartigen Lebensleistung von Bonatz seine Verflechtung mit dem Nazi-Regime. Zwar hat er im Dritten Reich nie die Bedeutung von Speer oder Giesler erlangt, aber er war bei vielen der großen Bauvorhaben mit dabei, stand dem Regime nicht begeistert gegenüber, sah jedoch auch Chancen für seine Architektur. Dies ist der nachvollziehbare Grund für Wolfgang Voigt, Herausgeber des Buches und Kurator der

Ausstellung im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt am Main, warum er Bonatz vom Vorwurf des Opportunismus nicht freisprechen kann (S. 37). Damit ist kein Generalverdacht gegenüber seinen Bauten ausgesprochen, seine Bauten vor 1933 sind ebenso wenig präfaschistisch wie seine Bauten nach 1944 in der Türkei postfaschistisch. Bonatz bleibt sich selbst, seiner konservativ-traditionalistischen Haltung und seiner Ablehnung des Neuen Bauens treu.

Das Buch ist chronologisch und nach Bauaufgaben angelegt. Wolfgang Voigt beginnt mit einem Überblick über das Gesamtwerk und einer Gesamteinschätzung des Architekten, den er als „Kosmopoliten in den Unwettern der Zeit“ charakterisiert. Dabei gelingt ihm der Spagat zwischen Würdigung des architektonischen Werks und Darstellung der Person, die sich nicht leicht greifen lässt: Bonatz war wortgewandt und konnte sich in jeder Situation weltmännisch bewegen. Man könnte ihm Gesinnung je nach Großwetterlage vorwerfen; er findet immer den richtigen Ton, je nachdem was und wem er sich gerade geschmeidig machen wollte oder musste. Seine Weltläufigkeit, sein Leben als Bonvivant mögen ihm auf der einen wie auf der anderen Seite geholfen haben. Immer wieder gelingt es ihm, sich selbst aus der Schlinge zu ziehen, immer findet er Fürsprecher an hoher Stelle, immer zur jeweiligen Situation passend. „Umworbend und nach Umworbenwerden verlangend“, so hatte ihn Erich Mendelsohn 1926 treffend charakterisiert.

Natürlich steht der Stuttgarter Hauptbahnhof als Bonatz' Hauptwerk im Mittelpunkt von Voigts Einleitung und ist zudem noch Gegenstand zweier weiterer Beiträge von Matthias Roser und Marc Hirschfell. Leider fehlt hier eine genaue Analyse der städtebaulichen Situation zur Bauzeit, die für das Erscheinungsbild des Bahnhofs so bedeutend ist. Weiterhin vermisst man eine über das Jahr 1928 hinausgeführte Baugeschichte des Bahnhofs nach der Teilerstörung 1944 mit den Änderungen, die Bonatz noch selbst mitgestaltete. Neu gegenüber den bisherigen Forschungen ist die Herleitung der Großformen des Bahnhofs aus der islamischen

Architektur;<sup>1</sup> jedoch können die Argumente, die Voigt und Hirschfell aufbringen, nicht gänzlich überzeugen. Bereits im ersten Entwurf sind alle Elemente enthalten, die Bonatz später nach seiner Reise in den Orient straffte und monumentalisierte. Auch ohne orientalischen Impuls bleibt der Bahnhof eines der überzeugenden Monumente der Fähigkeit Bonatz', Baukörper zu organisieren und der Gefahr des eklektizistischen Ornamentierens zu entgehen.

Damit steht er in der Tradition seines Lehrers Theodor Fischer mit dessen Einfluss auf Bonatz sich Karl Kiem beschäftigt. Klar arbeitet Kiem das Meister-Schüler-Verhältnis heraus und zeigt, wie sich Bonatz selbstständig an großen Bauaufgaben weiterentwickelt, bis er selbst in der ersten Liga der Architektenschaft steht. 1907 war Bonatz in Stuttgart Nachfolger des nach München wechselnden Fischer geworden. Bedeutend wurde seine von pädagogischem Geschick getragene Lehre in Entwerfen und Städtebau nach 1918, als er Gelegenheit bekam, das Curriculum der Architekturausbildung zu reformieren und neue Professoren nach Stuttgart zu berufen (1918 Schmitthenner, 1921 Wetzel). Die Stuttgarter Schule wurde unter diesen Lehrern zu einer der bekanntesten und angesehensten Architekturschulen der Zwischenkriegszeit. Trotz der grundsätzlichen traditionalistischen und auf Handwerklichkeit bedachten Ausrichtung der Lehre zeigte sich die Stuttgarter Schule auch modernen Tendenzen offen. Roland May, Co-Herausgeber des Buches, trägt unaufgeregt und sachlich die wesentlichen Fakten zu diesem wohl am nachhaltigsten wirkenden Arbeitsbereich Bonatz' zusammen und verfolgt die Entwicklung der Schule durch die Kriegszeit hindurch bis in die frühen 1950er Jahre.

Claus Käßlinger untersucht Bonatz städtebauliches Schaffen in Stuttgart, Köln und anderen Orten. Er hebt Bonatz' „Qualitäten zur Differenzierung und sensiblen Befragung der To-

1 Vgl. hierzu in diesem Heft auch den Beitrag von M. Hirschfell, Eine Frage der Perspektive: Der Stuttgarter Hauptbahnhof von Paul Bonatz – eine Rezeptionsgeschichte.

pographie“ hervor und er resümiert, dass Bonatz über fünf Jahrzehnte seines städtebaulichen Schaffens stets „Urbanität und grünen Freiraum zu vereinen suchte“ und sich „dabei nie ideologisch gerierte“ (S. 84), was wohl angesichts der monumentalen Planungen für Hamburg 1941 und Stuttgart 1942 schlichter Unsinn ist.

Uwe Bressans Beitrag zu den Wohnhäusern von Bonatz, von denen sich viele in Stuttgart und Köln-Marienburg erhalten haben, stellt typologische und stilistische Beziehungen zum Villenbau Charles F.A. Voyseys und zur Arts and Crafts-Bewegung dar. Stärker aber findet er den Bezug zur Epoche Goethes manifest und gerät geradezu ins Schwärmen angesichts der „schlichten bürgerlichen Haltung“ Bonatz', der sich der Autor offenbar selbst verpflichtet fühlt.

Auf langjährigen Forschungen beruht der Aufsatz von Roland May zu Bonatz und dem Ingenieurbau. May kann über 150 Entwürfe, Varianten und grundlegende Überarbeitungen von Ingenieurbauten von Bonatz nachweisen. Die zusammen mit Fritz Leonhardt geplante Hängebücke in Köln-Rodenkirchen gehört neben der Lahntalbrücke bei Limburg ohne Zweifel zu den schönsten Brückenbauten der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Auch die Neckarstauwerke nötigen noch heute Respekt in Hinsicht auf Funktionalität und Ästhetik ab. Vorsicht ist jedoch geboten, wenn der Ingenieurbau, der ja für Kriegsziele gebraucht und oft von Zwangsarbeitern ausgeführt wurde, als ein gleichsam ideologiefreier Bereich des Bauens dargestellt wird.

Problematisch unter dem Aspekt einer durch Planen und Bauen ausgedrückten Ideologie ist der mit „Romantik und Klassik“ übertitelte Aufsatz von Hartmut Frank. Frank sortiert das Werk des Künstlers Bonatz nicht nach den politischen Zäsuren der deutschen Geschichte, sondern für ihn gibt es nur den „einen Architekten Bonatz, dessen Gestaltungsintentionen unter den wechselnden Rahmenbedingungen in unterschiedliche Richtungen tendieren mögen, die aber seine gesamte Arbeit prägen und mit wenig variierenden Lösungen in diese eingehen.“ (S. 121). Frank ist sich bewusst, dass ein Architekt kein für einen anonymen Markt arbeitender Künstler ist,

sondern in der Regel einer konkreten Aufgabenstellung von einem konkreten Besteller unterliegt. Zwar lassen sich Konstanten im Werk Bonatz durchaus aufzeigen, ob das Begriffspaar „Klassik und Romantik“ hier jedoch richtig gewählt ist, bleibt fraglich. Bonatz freilich hätte zugestimmt, denn er hätte sich in der Diktion der Kunstgeschichtsschreibung des frühen 20. Jahrhunderts (Georg Dehio) in einer Reihe mit denjenigen Künstlern wiedergefunden, die die gegensätzlichen Pole von Klassik und Romantik in sich vereinigen: Goethe und Schinkel.

Ist dies aber der Thron, auf den Bonatz gehört? Die Aufsätze von Joaquín Medina Warmburg und Buru Dogramaci, die sich mit Bonatz in Spanien und mit seiner langjährigen Tätigkeit in der Türkei befassen, rücken dieses emphatische Bild wieder zurecht. In Spanien war Bonatz lange Zeit als Erneuerer und Bewahrer und als Pionier der Landschaftsgestaltung geschätzt. Doch reicht sein Einfluss in das Land, das er nur dreimal besuchte (1925, 1930 und 1943) letztlich nicht weit. Anders verhält es sich mit der Bedeutung, die Bonatz in der Türkei erlangte. Hier waren schon seit längerer Zeit deutsche Architekten an der Neugründung des türkischen Staates unter Atatürk beteiligt. Bonatz, immerhin bereits 65 Jahre alt als er in das Land kam, erhielt große Bauaufträge in Istanbul und Ankara und konnte hier seinen monumentalen aber unpräzisen „Arbeitsstil“ unter Berücksichtigung der türkischen Bautradition weiterentwickeln. Nachdem er 1946 zum Professor an der Technischen Universität Istanbul ernannt worden war, gehörte er zu einem der einflussreichsten Architekten des Landes, der auch hier wieder eine große Schülerschar, die er im Sinne der „Stuttgarter Schule“ unterrichtete, an sich band. Allerdings wehte der Wind auch in der Türkei seit den frühen 1950er Jahren aus den USA, so dass der Bonatz'sche Traditionalismus bald nicht mehr gefragt war.

## AUTORINNEN/AUTOREN

### *Prof. Dr. Harald Bodenschatz*

Architektursoziologe/Stadtplaner; Institut für Soziologie an der TU Berlin; Schwerpunkte: Stadtbau, suburbaner Städtebau sowie Stadtplanungs- und Stadtbaugeschichte; Mitglied des wiss. Kuratoriums und Redaktionsmitglied bei Forum Stadt.

### *Prof. Dr. Frank Brettschneider*

Professor für Kommunikationswissenschaft an der Universität Hohenheim; zu seinen Forschungsschwerpunkten zählen neben dem Kommunikationsmanagement und der Politischen Kommunikation auch die Dynamik der Öffentlichen Meinung sowie die Verständlichkeitsforschung.

### *Dr. Albrecht Göschel*

Soziologe; Lehrbeauftragter an der Humboldt-Universität zu Berlin; Vorsitzender von Forum Gemeinschaftliches Wohnen e.V., Bundesvereinigung; langjähriger Projektleiter und Wissenschaftler am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu); zahlreiche Veröffentlichungen.

### *Dr. Marc Hirschfell*

Kunsthistoriker; Geschäftsbereich Architektur und Medien bei der Architektenkammer Baden-Württemberg, Stuttgart; Dissertation 2005 über die Geschichte des Walmdachhauses als Urform und Idealtyp an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg.

### *Christian Holl*

Architekt, Geschäftsführer des BDA Hessen; 2005-2010 wiss. Mitarbeiter am Städtebau-Institut der Universität Stuttgart; seit 2007 Redakteur des Internetmagazins von [www.german-architects.com](http://www.german-architects.com). Lehraufträge u.a. an der Universität Stuttgart und der TU Darmstadt;

### *Prof. Dr. Klaus Jan Philipp*

Kunsthistoriker; Professor für Architekturgeschichte an der Universität Stuttgart. 1985 Promotion mit einer Arbeit zur spätgotischen Architektur in Südwestdeutschland. 1997 Habilitationsschrift über „Architekturtheorie und Architekturkritik in Deutschland zwischen 1790 und 1810“.

### *Prof. Christiane Thalgot*

Dipl.-Ing. Architektin; Studium der Architektur an der TU Braunschweig und TU München; 1972-1987 Stadtplanerin in Norderstedt, 1987-1992 Stadtbaurätin in Kassel und 1992-2007 in München; seit 2003 Honorarprofessorin an der TU München; vielfältige Berater- und Jurytätigkeiten für städtebauliche Verfahren.

### *Dr. Marc Wolfram*

Architekturstudium und Promotion im Bereich Stadt- und Regionalplanung; seit 2006 Projektleiter am Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (IÖR) und Lehrbeauftragter an der TU Dresden. 2005 Post-doc-Stipendium der Maison des Sciences de l'Homme (Paris) und 2010 ein Fellowship der Breuninger Stiftung am Internationalen Zentrum für Kultur- und Technikforschung (Stuttgart).

### *Dr. Jürgen Zieger*

Seit 1988 Oberbürgermeister der Stadt Esslingen und Erster Vorsitzender des Forum Stadt. 1973-1980 Studium der Architektur an der FH Aachen und der Stadt- und Regionalplanung an der Universität Oldenburg. Dissertation 1986, danach Stadtplaner in Singen/Hohentwiel, Stadtbaumeister in Oberkochen und Erster Bürgermeister der Stadt Neckarsulm.