



STADTPLANUNG

Stuttgart 21. Versandet das Großprojekt?

Ursula Baus

Ein Gespräch zwischen Bahnchef Mehdorn, Baden-Württembergs Ministerpräsidenten Oettinger und Bundesverkehrsminister Tiefensee sollte Ende Oktober eigentlich die Entscheidung über den Fortgang von Stuttgart 21 herbeiführen. Wieder hat man sich vertagt – wegen „offener Finanzierungsfragen“.

Es sollte ein Schwabenstreich werden und endet womöglich als Provinzposse. 1994: Bahnchef Heinz Dürr, Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, Landesverkehrsminister Schauler und Oberbürgermeister Manfred Rommel eint die baden-württembergische Herkunft und die politische Gesinnung. Sie nutzen die Gunst der Stunde und bringen „Stuttgart 21“ auf den Weg, ein Projekt, zu dem zwei gewaltige Baustellen gehören. Zum einen soll der Stuttgarter Kopfbahnhof in einen Durchgangsbahnhof verwandelt werden – durch Verdrehung der Gleisrichtung um neunzig Grad. Die neuen Bahnsteige wünscht man unterirdisch, um auf dem frei werdenden Gleisgelände – rund achtzig Hektar – die Innenstadt rentabel zu erweitern und seitens der Bahn mit dem Erlös der Grundstücksverkäufe zumindest einen Teil der

Baukosten zu decken. Sinnvoll wäre diese Riesenbaustelle jedoch nur, wenn – zum anderen – die Strecke Stuttgart-Ulm dem Hochgeschwindigkeitsmodus angepasst würde, das heißt, Züge wie der französische TGV, der alsbald von Paris bis Budapest eilen soll, auf neuer Trasse rasant durch die Schwäbische Alb fahren könnten.

Über eine neue Alb-Trassenführung hatte man schon Jahre vorher debattiert, doch begehrte inzwischen die Stuttgarter Flughafengesellschaft gemeinsam mit der allmächtigen, zum Flughafen umgezogenen Messegesellschaft einen Anschluss ans Bahnnetz. So beschloss man flugs, vom Hauptbahnhof unter der gesamten Innenstadt hindurch einen Tunnel zum nahe an der Autobahn gelegenen Flughafen und dort einen zusätzlichen ICE-Bahnhof zu bauen. Von Stuttgart aus könnte man München eines Tages in 1:44 Stunden statt, wie heute, in 2:10 Stunden erreichen – bräuchte dafür allerdings nicht den Durchgangsbahnhof und den Halt am Flughafen schon gar nicht. Der Preis des Gesamtprojekts mit der früh fixierten Trassenfavorisierung ist nämlich verflixt hoch: Sieben- undfünfzig Kilometer neue Gleise, davon rund dreißig

Teils leergeräumt, teils neu bebaut, die Gleise im Weg – wie weiter am Hauptbahnhof?

Foto: Begleitbuch zur Ausstellung im Turm-Forum Stuttgart 21

nur in Tunnels, und zwei neue ICE-Bahnhöfe wollen bezahlt sein.

Christoph Ingenhoven und Frei Otto gewannen den Wettbewerb für den Bahnhofsumbau (Heft 30/1997), begannen mit den Planungen, und das Scharmützel um das Kernproblem nahm seinen Lauf: Wer zahlt was? 1995 rechnete man noch mit Gesamtkosten von 7,8 Milliarden D-Mark für Bahnhöfe, Tunnels, Strecke. Doch die Zeitläufte sind unberechenbar: Dürr, Ludewig und schließlich der knallharte Rechner Mehdorn an der Bahnspitze, Kohl, Schröder, Merkel im Kanzleramt, Müntefering, Bodewig, Klimmt, Stolpe und Tiefensee im Verkehrsministerium – solches Ringelreihen ist für ein Großprojekt, an dem sich alle eigentlich in dankbarem Einvernehmen beteiligen sollen, ein Desaster. Der bettelarme rot-grün regierte Bund trotzte den reichen Ländern des Südens und der Landeshauptstadt Stuttgart für die „Standortverbesserung“ allerlei Vorfinanzierungen ab. Vor 2011, meinten damals Bahn und Bund, werde man sonst auf keinen Fall mit dem Bauen beginnen können. Inzwischen werden die Kosten von Bahnhofsumbau und Neubaustrecke auf stattliche 4,8 Milliarden Euro beziffert. Das Gerangel des politischen Alltags und das Geschacher um die Finanzierung zermürben.

In diesem Jahr trugen Christoph Ingenhoven und Frei Otto weltweit bekannte und hoch dotierte Preise nach Hause: Der eine bekam den Holcim Award mit 300.000 Dollar (Heft 24), der andere den mit 100.000 Euro dotierten, renommierten Praemium Imperiale des japanischen Königshauses. Und Stuttgart? Der büdchenbestückte Bahnhof verlottert, weil kein Euro zu viel oder vergeblich investiert werden soll; die Stadtplanung ist gelähmt, denn niemand weiß, wie es rund um den Bahnhof im Herzen der Stadt werden wird. Welche Volksmundweisheit soll man nun bemühen? Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende? In der allerhöchsten Not bringt der Mittelweg den Tod? Man könnte in einem weit beflügelten Gedanken überlegen, ob die Zeit der schwer kalkulierbaren Großprojekte – das ist Stuttgart 21 zweifellos – in Europa vorüber ist. Wachstumsraten wie in China oder Indien wird es bis auf weiteres nicht geben, mit denen der Überschwang der Großplanung von einer explodierenden Wirtschaft mitgetragen werden könnte. Aber genauso muss man sich vor ewig Ängstlichen fürchten, die als Zauderer kaum etwas zustande bringen. Was derzeit einfach nicht gelingen will, ist der Schwabenstreich: Waren sich die Beteiligten 1994 im Nu einig, zauseln sich 2006 Tiefensee, Mehdorn und Oettinger – also Bund, Bahn und Land – so sehr, dass das Ziel aus den Augen gerät. Stuttgart hat das Nachsehen. Und die Suche nach vernünftigen Alternativen bleibt vollends auf der Strecke.

AUSSTELLUNG

Megalopolis Shanghai | Fotos von Horst und Daniel Zielske in Hamburg

Shanghai ist die derzeit wohl am meisten beachtete Megacity der Welt. Ihr Wandel von der kommunistischen Provinzstadt zur boomenden Megalopolis auf dem Markt der globalen Wirtschaftskräfte fasziniert. Viele europäische Besucher schildern das rasante Wachstum der Stadt so, als wäre es in kürzester Zeit mit bloßem Auge zu erfassen. Diesen Eindruck vermitteln auch die im Hamburger Museum für Kunst und Gewerbe gezeigten 50 großformatigen Fotos von Horst und Daniel Zielske, die ab 2002 entstanden sind (unten: Yan'an Donglu, 2005). Doch weder die Spuren der Bewegungen, die sich nach langen Belichtungszeiten schemenhaft abbilden, noch der Kontrast, in dem die ältere flache und weit ausgebreitete Bebauung aus scheinbar hinfälligen Hütten zu den hoch aufstrebenden Neubauten steht, bezeugen allein diese Entwicklungskraft. Darüber hinaus gelang es den Fotografen, eine Atmosphäre radikaler Veränderung festzuhalten, gerade auch in den Nachtaufnahmen, wenn die Geschäftigkeit der Stadt eigentlich zur Ruhe gekommen ist. Doch bei aller Begeisterung für das exorbitante Wachstum zeigen die Bilder auch, dass das quirilige Leben, das die Altstadtquartiere auszeichnete, in den Megastrukturen der Neubauviertel nahezu abgestorben ist. *Olaf Bartels*



Museum für Kunst und Gewerbe Hamburg |
Steintorplatz, 20099 Hamburg |
► www.mkg-hamburg.de | bis 19. November,
Di–So 10–18 Do 10–21 Uhr

MESSE

denkmal | Restaurierung, Denkmalpflege und Stadterneuerung in Leipzig

Schaut man sich bei der halbstündigen Fahrt mit der Straßenbahn vom Hauptbahnhof zum Leipziger Messegelände etwas um, so wird das Thema der „denkmal“ (25.–28. Oktober) bereits in seiner ganzen Bandbreite vor Augen geführt. Rechts und links der Straße stehen Fragmente von Gründerzeitquartieren, auch manche Stadtvillen und Industriebauten, die entweder frisch saniert erstrahlen oder ein trauriges Bild abgeben. Letztere stehen meist seit vielen Jahren leer, mit verbretterten Fenstern, manche sind auch schon dem Verfall preisgegeben. Hier zeigt sich die ganze Problematik der Bewahrung der baulichen Substanz einer ostdeutschen Stadt, in der rund 80 Prozent des Denkmalbestands Gründerzeithäuser sind. Leipzig verfügt über Hunderte von Gebäuden von beachtlicher Qualität, die riesige Potentiale für eine Neunutzung und zum Teil großartige Aufgaben für Architekten bieten, doch es fehlt schlicht an Geld – und vor allem an ausreichender Nachfrage.

Kurz bevor die Glashalle der Messe erreicht ist, wechselt das Bild: Es beginnt eine der vielen belanglosen Vorstadtsiedlungen mit Einfamilienhäusern von der Stange, eines der typischen neuen Stadtgebiete, die mit Fördergeld-Infrastruktur bestens ausgestattet sind, obwohl die marode Substanz nur we-

nige Meter weiter für die Gelder der richtige Adressat gewesen wäre.

Eigentlich müsste die alle zwei Jahre stattfindende Europäische Messe für Restaurierung, Denkmalpflege und Stadterneuerung „denkmal“ heute bei immer mehr Architekten auf Neugier stoßen. Denn beobachtet man ihre Bauaufgaben, so stellt sich heraus, dass sich das Thema Sanierung stark in den Vordergrund schiebt, dazu der Umbau und – mit etwas Glück – die Ergänzung. In einem Land ohne Bevölkerungszuwachs werden Architekten, die sich keine Aufträge im Ausland organisieren können, zu Fachplanern für das Bauen im Bestand. Doch betritt man die Halle der „denkmal“, so bieten die Stände ein allzu buntes Bild. Denn neben den Spezialfirmen für Haussanierungen sind dort Möbeltischler, Vergolder und sogar Restauratoren von Antiquitäten und historischen Teppichen vertreten. Wenn der Begriff „Denkmal“ in Leipzig schon eine so große Bandbreite abdeckt, dann sollte in einer anderen Richtung mehr geboten werden, damit die Messe ein wirkliches Forum für Architekten wird: Es geht um die Sanierung der Nachkriegsbauten, insbesondere die Fassaden-, Beton- und Asbestsanierung, die heute jährlich Milliarden verschlingt. Im Rahmen der Messe fanden auch eine Reihe von Fachtagungen statt. Besondere Beachtung fand – aufgrund der immer größeren Gefahren durch den Klimawechsel – eine internationale ICOMOS-Tagung zum Thema „Kulturerbe & Naturkatastrophen“. *SR*

nextroom

www.nextroom.at
database for contemporary architecture