

# Kommunikation, Stadt und Verkehr

Vortrag auf dem Symposium Stadt und Verkehr, Universität Stuttgart, 10./11. Juni 1999<sup>1</sup>

Dieter Klumpp

Es gibt nur ein Gebiet im menschlichen Zusammenleben, das noch mehr Mißverständnisse hervorruft als die Kommunikation *über* Kommunikation, und das ist der absichtsvolle Versuch, mittels Kommunikation wirklich verstanden zu werden. Ich spreche deswegen heute nur *über* Kommunikation, um die Mißverständnisse vorbeugend wenigstens etwas zu reduzieren. Speziell geht es um die Kommunikation rund um das Projekt Stuttgart21, einem Vorhaben, das zum einen als Verkehrskonzept der Deutschen Bahn den Kopfbahnhof Stuttgart in einen modernen unterirdischen Durchgangsbahnhof umwandeln soll, und zum anderen durch die freiwerdenden oberirdischen Flächen die Chance für ein umfassendes städtebauliches Konzept der Stadt Stuttgart bietet. Deswegen stehen auch noch „Stadt“ und „Verkehr“ im Titel, wobei das „und“ erkenntnisleitend andeutet, daß die drei Begriffe nichts miteinander zu tun haben, daß sie - wie zu zeigen sein wird - allzu getrennt betrachtet werden.

Es darf nicht überraschen, daß nirgends über ein *umfassendes* Kommunikationskonzept für Stuttgart21 vertiefend nachgedacht wurde, weil niemand so recht weiß, was ein umfassendes Kommunikationskonzept überhaupt sein könnte. Selbst eine pragmatisch und mutig gefaßte Ahnung, daß es um mehr geht, als eben nur um ein Verkehrskonzept und eine Städtebauchance, würde ins Nichts führen, denn für ein Kommunikationskonzept ist niemand zuständig, schließlich ist bekanntlich alles Kommunikation und damit sind alle zuständig. Es wäre alles nicht so schlimm, hätten wir nicht dieses suffixte „21“ im Spiel, das – ob es uns paßt oder nicht – die hartnäckig anhaftende Konnotation hat, *es müsse und könne etwas anders gemacht werden* als im letzten Jahrhundert. Oder wenigstens anders als im vorletzten. Der Versuch, etwas nun aber jetzt *wirklich ganz anders* zu machen, das wissen wir seit Jahrtausenden, endet meistens in Verkrampfungen. Ausnahmen mögen spezielle Gebiete wie die Kunst sein, *in ihr* lösen sich ja Verkrampfungen, weil das, was herauskommt, eben *zirkelschlußendlich* Kunst ist. Das kann man auf der documenta erleben. Die Regel ist anderswo die Auflösung der Verkrampfung in etwas anderem als Kunst, also vermutlich und antipodisch dem Krampf. Als Besichtigungsobjekt mag dafür in näherer Zukunft die EXPO2000 stehen (die ja mit gutem Grund nicht EXPO21 getauft wurde). Es könnte sein, daß wir es auch nur mit ‚Stuttgart 2000‘ zu tun haben.

Wohl gemerkt: *Nicht, was das „eigentliche“ Bahnprojekt betrifft, sondern auf das gesamte Projekt bezogen.* Die aktuellen „Überprüfungen“ des Bahnvorstands beziehen sich auf das Finanzierungskonzept aufgrund des prognostizierbaren Fahrgastaufkommens, es wird zu zeigen sein, daß im Gesamtkonzept hinsichtlich des Leitbilds einige Sollbruchstellen liegen. Das Arrangement zwischen Bahn und den anderen Akteuren, Stadt, Region, Land und Bund ist noch schief. Die Behauptung, daß wir trotz ICE, trotz leichter Flächentragwerke, trotz Computersimulationen sowie vieler anderer technischer Errungenschaften und stadttarchitektonischer Fortschritte des ausgehenden 20. Jahrhunderts die Leitbilder der letzten Jahrhunderte mit uns herumschleppen, mag überzogen erscheinen, ist aber doch leicht ersichtlich, wenn man anschaut, was bisher geleistet wurde. Und vor allem, wenn wir gut scholastisch anschauen, was bisher *nicht* bedacht wurde. Deswegen seien einige Zuspitzungen erlaubt - eines talkesselgebürtigen wie immer noch talkesselansässigen Stuttgarters, dies sei hinzugefügt.

## Die Eisenbahn lebt

Es ist einem Kommunikationsversuch über Kommunikation gewiß nicht abträglich, zunächst zu betrachten, was denn eigentlich das Objekt der Kommunikation ist. In den grundsätzlichen Beschlüssen des Vorstands der Deutschen Bahn von 1994, die als Leitlinien für das konzeptionelle Nachdenken und Ideenfinden für Stuttgart21 eine handlungsleitende Funktion hatten, fällt zunächst auf, daß der neue Bahnhof „auf keinen Fall wie eine U-Bahnstation anmuten solle“, vielmehr sollte „Stuttgarts Hügelpano-

---

<sup>1</sup> Kommunikation, Stadt und Verkehr. In: Kühne, R. D. (Hrsg.), Institut für Straßen- und Verkehrswesen, Universität Stuttgart: Symposium Stadt und Verkehr, Stuttgart 1999, S. 61-74

rama den ankommenden Bahnreisenden begrüßen“. Man hört Heinz Dürr richtig sprechen. Da gibt es nun wirklich nichts zu kritisieren, diese Leitlinie ist mit der gewählten Glaskuppellösung in architektonischer Hinsicht von Ingenhoven et al. vorbildlich erfüllt. Stimmen, die darauf hinwiesen, daß der Reisende vielleicht  *eher* sein Gepäck und den Weg zum Ausgang im Auge haben sollte als Raich- oder Kriegsberg, konnte man getrost überhören. Denn man kann schon heute immer öfter beobachten, daß gerade ICE-Ankömmlinge der Gleisabschnitts A (erste Klasse, 400 m Fußmarsch) dankbare Blicke auf Stuttgarts Hügel werfen, weil sie zu Recht vermuten, daß von dort her nach fast einer Stunde Entbehrung im Farraday-ICE endlich wieder die Funksignale für die Handies kommen.

Zum Leitbild „kein U-Bahnhof“ gesellte sich noch eine weitere Vorgabe hinzu, nämlich die möglichst  *unverkrampfte* Einbeziehung des heutigen Bahnhofsgebäudes in das neue Bahn-Arrangement. Das hatte zum einen den Grund, daß niemand das preisgekrönte  *Bonatzdenkmal* in Frage stellen konnte, zum anderen die Peripherielage am Stadtzentrum, die nicht noch weiter Richtung Rosensteintunnel erfolgen sollte. Man muß dabei wissen, daß der Vorgänger des heutigen Bahnhofs fast einen Kilometer weiter Richtung Stadtmitte an der heutigen Bolzstraße lag, der Bahnhof sollte nicht weiter weichen müssen. Geplant wurde der heutige Bahnhof, als man Gäste noch mit Blumen am Bahnsteig begrüßte, als man Soldaten mit Fahnen und Musik verabschiedete, kurz: als der Bahnhof noch nicht als alltäglicher Gebrauchsort säkularisiert war. Der letzte Staatsgast, der meiner Erinnerung nach mit Fahnen und Kapelle am Stuttgarter Hauptbahnhof empfangen wurde, war Queen Elisabeth, und das ist 35 Jahre her. Meine Modelleisenbahnanlage H-Null war damals ebenfalls bahnhofscentriert, dort stand der Transformator, dort gruppieren sich die Häuschen herum, dort fahren die Züge in ‚ *das*‘ Sofatunnel und kamen auf der anderen Seite wieder heraus, und dort, am Modellbahnhof, war immer ein schönes Kindheitserlebnis zu Weihnachten. Und was, bitteschön, sollte ausgerechnet ein Bahnvorstand Anfang der neunziger Jahre anderes im Sinn haben als einen Bahnhof, der doch für alle Zeiten Mittelpunkt einer Stadt sein soll? Das implizite Leitbild des „Zentralbahnhofs“ rettet sich so in das 21. Jahrhundert.

Läßt man die glanzäugigen Kindheitserinnerungen und die romantisch begründete Sinnsuche nämlich einmal beiseite,  *ist ein Bahnhof nichts anderes als ein aufkommensdimensionierter Verkehrsnetzknotten, der möglichst komfortabel das Ein- Aus- oder Umsteigen von Fahrgästen sowohl innerhalb des Systems Bahn als auch im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsträgern ermöglichen soll.* Der heutige Bahnvorstand ist Vorstand eines Unternehmens, das nach wirtschaftlichen und keinen anderen Gesichtspunkten zu entscheiden hat. Die Stuttgarter sollten das begreifen: Statt Unterschriftenlisten und mobilisierten Verkehrspolitikern braucht Stuttgart<sup>21</sup> neu gefaßte Leitbilder und Konzepte, die das Wirtschaftskonzept dieses aufkommensdimensionierten Verkehrsnetzknottens stützen. Es ist schon seltsam, wenn ausgerechnet die lautesten Befürworter einer Bahnprivatisierung sich nun beim Bahnvorstand beschweren, daß sich die Bahn wie ein Privatunternehmen verhält. Richtig ist: Stuttgart und die Region brauchen diesen neuen Verkehrsknoten, sie brauchen den erhöhten Passagierdurchsatz, sie brauchen die neuen transeuropäischen Trassen Richtung Flughafen und Ulm, sie bekommen mit dieser Modernisierung eine Riesenchance, die schwäbische „Verhocktheit“ zu überwinden. Der Bahnvorstand ist offensichtlich bereit, das seinige zu tun. Aber dafür muß auch auf Seiten von Stadt und Region etwas mehr aktiv und unterstützend getan werden, das kostet zunächst Überwindung, dann einige zusätzliche Anstrengung und schließlich auch viel zusätzliches Geld, von dem wir nur wissen, daß es weder Bahn- noch Steuergeld sein darf.

Halten wir zunächst fest, daß das Leitbild vom futuristischen Bahnhof, dessen Unter- wie Überbau von einem privatisierten Unternehmen unter vollem Risiko zu bezahlen ist, damit der Stuttgarter wie gewohnt auf keinen Fall die Hände aus der Tasche nehmen muß<sup>2</sup>, als Basis für ein umfassendes Kommunikationskonzept des Gesamtprojekts schlichtweg nicht taugt.

### **Das Auto lebt auch**

Die einfache Definition des Bahnhofs von Stuttgart<sup>21</sup> als aufkommensdimensionierter Verkehrsnetzknotten scheint allerdings auch für das 21. Jahrhundert umstritten zu sein. Denn allem voran die Tatsache, daß sich in den letzten 30 Jahren rund 40 Millionen PKW hierzulande angesammelt haben, hundertmal

---

<sup>2</sup> Der Wahlspruch der Stuttgarter ist bekanntlich „no en nex naikomma“, was hochdeutsch bedeutet, daß man stets auf der Seite des Erfolgreichen ist, im Fall des Nichterfolgs mit allem aber überhaupt nichts zu tun gehabt haben will.

mehr als in den Fünffzigern beim Wiederaufbau des Bonatz-Baus nach dem zweiten Weltkrieg, wird schlichtweg ignoriert. Dies muß deswegen zunächst verwundern, weil gerade Stuttgart als Autostadt gilt. Dieser Ruf basiert darauf, daß in Zuffenhausen die Porsches und in Sindelfingen die Mercedesse gebaut werden, sowie darauf, daß auf Stadtkarten von Stuttgart zwei stadtplanerische Unglücksfälle wie brauchbare Stadtautobahnen aussehen und sich auf dem Hauptbahnhof ein Mercedesstern dreht. Als Stuttgarter weiß man es besser. Die Autostadt Stuttgart ist eine der wenigen Großstädte, in denen nur ortskundige Berufskraftfahrer die einzige Vorfahrt zum Rathaus direkt in dessen Hinterhof finden. Mit wenigen Ausnahmen sind die Parkhäuser unübersichtliche und furchteinflößende Blechslums. Autovermieter und vor allem deren Kunden sind unerwünscht, ihnen werden am Bahnhof unnötig lange Wege und in der Altstadt unzumutbare Kontakte mit der Halbwelt zugemutet. Gar keine Chance hätten in dieser Stadt alternative Konzepte wie STATT-Auto, City-Cars oder Taxikurzstrecken. Das Bahnprojekt Stuttgart21 ignoriert das Auto, einmal abgesehen von Droschkenwarteplätzen und unterirdischen Parkkatakomben. Was die Bahnverantwortlichen betrifft, ist das ja verständlich, aber für die Stuttgarter Planer nicht. Diese demonstrieren die sattsam bekannte Stuttgarter Bigotterie mit dem Stich zur Verlogenheit: Trotz Porsche und DaimlerChrysler soll also Stuttgart21 die unnütze und vergebliche Rivalität von Bahn und Auto ins 21. Jahrhundert tragen. Konsequenter taucht das Auto im Projektmagazin vom Herbst 1997 weder in Wort noch Bild auf, es werden lediglich „die Vorfahr- und Parkmöglichkeiten des Individualverkehrs optimiert“<sup>3</sup>. Dazu paßt, daß meines Wissens noch niemand auf die Idee gekommen ist, den Wirtschaftsfaktor Nr. 1 der Region, nämlich den DaimlerChrysler-Konzern, der ansonsten tagtäglich um Tombolaspenden für Stuttgarts Vereine angegangen wird, auch nur einmal zu bitten, einen Konzeptvorschlag für die Rolle des Autos beim Vorhaben Stuttgart21 ausarbeiten zu lassen. Oder erwartet jemand von der Bahn AG, daß sie sich auch noch um den Autoverkehr planerisch und baulich kümmert?

Selbst den Verfechtern eines autofreien Stadtteils müßte trotz der Optionen auf Straßenbahn und Fahrrad klar sein, daß es ohne Autos nicht geht. Im Stadtteil muß eine Logistik für Bewohner und Gewerbe entstehen, das ist auf Dauer ohne Lastwagen<sup>4</sup>, Lieferwagen, Möbelwagen, Müllwagen, Krankenwagen, Feuerwehrautos, Polizeiautos und vielen anderen Einsatzwagen nicht recht vorstellbar. Dazu muß man keinen Blick ins 21. Jahrhundert werfen, und wenn doch, fallen einem viele überlegenswerte Innovationen ein, sogar Verkehrssysteme mit Zukunft<sup>5</sup>. Halten wir zunächst fest, daß es trotz der überzeugenden Trassenplanung kein hinreichend umfassendes Leitbild für einen Verkehrsknoten21 gibt, daß das Objekt der Kommunikation sich trotz Hochglanzbroschüren etwas opak darstellt.

### **Der namenlose Stadtteil**

Was nun die nach der Absenkung der Bahngleise entstehende oberirdische brachliegende Schneise von über 100 Hektar betrifft, wurde nicht nur kein hinreichend umfassendes Leitbild entwickelt. Es wurde lediglich gesagt, daß dort ein moderner Stadtteil entstehen soll, in dem Menschen leben und arbeiten sollen. Es fällt bis heute niemandem auf, daß dieser geplante Stadtteil keinen Namen hat, sondern nach dem Bahnhof „Stuttgart21“ genannt wird. Dies ist meines Wissens neu und einzigartig auf der Welt, niemand glaubt ja ernsthaft, daß der Tierpark in Berlin erst seit dem gleichnamigen Bahnhof „Zoo“ heißt. Mit der Nichtbenennung wird eine Jahrtausende alte Tradition gebrochen. Wenn Karl der Große gemeint ist tatsächlich der fränkische Kaiser vor 1200 Jahren - sich auf seiner permanenten Herrschafts-Roadshow an einer Quelle labte oder ermattet ins Gras sank, dann war wenigstens klar, daß die dort zu gründende Stadt Karlsbad oder ähnlich heißen würde. Diese Tradition hielt lange: der Badische Markgraf Karl Wilhelm gründete Karlsruhe 1715. Selbst Neue-Heimat-Trabantenstädte hießen „Karlsruhe-Waldstadt“ oder „Mannheim-Vogelstang“, bevor der erste Spatenstich erfolgte. Vielleicht hat ja jemand darüber nachgedacht, aber von den Großakteuren von Stuttgart21 hatte keiner einen passenden Namen. Zudem: In Stuttgart sind die fünf Talkesselstadtteile mit „Mitte“ und den vier Himmelsrichtungen bezeichnet, man könnte so ein Gebilde nur verkrampft „Nordmitte“ benennen. Die Begeisterung der Planer hat aber inzwischen immerhin dazu geführt, daß man die ersten Bauabschnitte von Stuttgart21 auf die

---

<sup>3</sup> DBProjekt GmbH Stuttgart21 (Hrsg.), Projektmagazin Stuttgart21, Stuttgart 10/1997, S. 7

<sup>4</sup> während des Baus von Stuttgart21 verspricht das Projektmagazin, daß die „Entsorgung von Aushub im Rahmen einer umweltfreundlichen Logistik primär via Schiene erfolgen wird - Altmaterial und Erdreich rollen also nicht auf LKW-Kolonnen durch die Stadt“; ebenda, S. 3

<sup>5</sup> vgl. dazu den Vorschlag eines neuen Logistiksystems „Transcycle“ in: Klumpp, Dieter, Marktplatz Multimedia, Talheim 1996, S. 166ff

prägnanten Namen A1, B und C getauft hat. Einzige Ausnahme in der Namenlosigkeit ist die geplante S-Bahnstation Mittnachtstraße sowie die anderen Straßennamen; vielleicht soll ja der Stadtteil einmal „Mittnacht“ heißen.

Der namenlose und damit unsägliche neue Stadtteil hat damit ein sattes Kommunikationsproblem von Anfang an mitzuschleppen. Er ist kommunikativ nichts anderes als eine Unterfunktion des Bahnhofsvorhabens. Dies wäre eigentlich nichts Schlimmes, aber im Fall Stuttgart21 kommt eine durch die Wirtschaftlichkeit diktierte stadtsoziologische Besonderheit ins Spiel. Ein neuer Stadtteil bekommt in der Regel mindestens 30 Jahre Zeit bis zum vollständigen „Funktionieren“, eine Zeit, in der man noch probieren und ändern kann. Wegen der gegebenen Finanzierung des rund 5 Mrd. umfassenden Projekts ist von einer notwendigen Verkürzung des Realisierungszeitraums auf 15 Jahre auszugehen. Unter den gegebenen Randbedingungen des Projekts Stuttgart 21 ist ein evolutionäres Trial-and-Error-Verfahren hinsichtlich der Nutzung mit einer Perspektive von 30 Jahren nicht möglich. Schon der Hauptinvestor Deutsche Bahn hat seine Finanzierung auf einen viel kürzeren Zeitraum hin angelegt. Der Standort Stuttgart braucht schon in kürzerer Zeit den erwünschten Impuls aus dem Projekt. Dazu muß man eine Rechnung aufstellen, bei der zunächst nur die Kosten abschätzbar sind, nicht aber die finanziellen Rückflüsse. Bezüglich der Kosten kann man noch vor der ersten Ausschreibung heutige Leistungserbringer fragen, Bauträger, Baufirmen und Lieferanten, Handwerker, Ausstatter und Dienstleister. Die Gegenrechnung ist mithilfe von Finanzierungsexperten trotz aller Zinsschwankungen und Geldwertentwicklungen in erträglicher Schwankungsbreite machbar. Aber dies läuft auf einen Vergleich von künftigen Ist-Zahlen mit künftigen Soll-Zahlen hinaus. Und wer sollte als Gesprächspartner für die Überprüfung der Finanzierbarkeit von Soll-Zahlen dienen? Es wäre wünschenswert, wenn es für das Nutzungskonzept bereits in dieser Planungsphase Gesprächspartner gäbe. Aber wenn der Stadtteil schon keinen Namen hat, dann darf es nicht verwundern, daß dort zunächst Namenlose in der Planung stehen, die hier wohnen und arbeiten, konsumieren und spazieren gehen sollen. Ein Blick auf die vorliegenden Nutzungskonzepte macht dies deutlich.

### **Nutzungskonzepte von morgen für die Finanzierung von heute**

Um den neuen Stadtteil zu finanzieren, sollen auf den freiwerdenden Arealen Gewerbe- und Wohnhäuser entstehen. Die Zielgruppen dafür sind noch recht allgemein benannt, es ist von 24.000 Beschäftigten und 11.000 Einwohnern die Rede. Diese Unbestimmtheit verwundert deswegen, weil wir bekanntlich über die Zukunft sehr wenig Statistikmaterial haben, mit der Ausnahme der Bevölkerungsentwicklung. So kann man auch als Laie ziemlich genau vorhersagen, daß im Jahr 2008 die absolute Mehrheit der Alt- oder Neustuttgarter Mittfünfziger sein werden, daß davon rund 30 Prozent als Singles leben und daß der Anteil der Betagten den der Jungen übersteigt. Sodann darf man prognostisch davon ausgehen, daß der Prozentsatz an staatlich geförderten Sozialwohnungen zurückgeht, ebenfalls davon, daß die Grundstückspreise nicht unter denen der nördlichen Nachbarkommune Kornwestheim liegen werden. Nicht zuletzt läßt sich im Gebiet B nicht vermeiden, daß Häuser und Wohnungen am Rand des Rosensteinparks, einem hochklassigen städtischen Erholungsraum stehen werden. Vielleicht wird der Stadtteil sogar einmal „Rosenstein“ heißen. Egal, welches Nutzungskonzept man sich für die Wohnungen ausdenkt, es stehen keine anderen Menschen und keine anderen Lagen zur Verfügung. Diese Umstände grenzen die Zielgruppe schon so weit ein, daß man - bei sich fortsetzender Tendenz zum „Cocooning“, dem „Sich-Einigeln“ mit hohem Wohnwert - die Wohnungen schon fast aufmalen und sich auch den Preis ausmalen kann. An einem Wohnungskonzept, das auch öffentliche Zuschüsse einbezieht, geht eigentlich kein Weg vorbei. Nur gibt es dieses Konzept nicht, es wird wohl erst kurz vor 2008 diskutiert werden. Stuttgart21 braucht aber jetzt und heute solche Finanzierungsteilkonzepte, damit es *überhaupt* entstehen kann, denn wie gesagt: Die Gegenrechnung muß auch für 11.000 Bewohner stimmen.

Dasselbe Muster gilt für die 24.000 gedachten Arbeitsplätze im Gebiet Stuttgart21. Bei gutem Willen kann man in der Addition der bisher bekannten Vorhaben - von Bibliotheksneubau21 bis zur Erlebnis-Mall21 - rund 2.000 Arbeitsplätze erkennen, und aus der geplanten Bewohnerzahl kann man anteilig die Arztpraxen, Rechtsanwaltskontore, sowie die anderen Dienstleistungsunternehmen samt der drei Kirchen abschätzen. Von mehr als rund 2.000 Dienstleistungsarbeitsplätzen für 11.000 Menschen wird man nicht ausgehen können. Dies heißt schlicht und ergreifend, daß für 20.000 Beschäftigte aus heutiger

Sicht eine Perspektive geboten werden muß. Es ist nicht ernsthaft damit zu rechnen, daß Fabriken entstehen, ebenso wenig damit, daß die ansässigen Großunternehmen ihre Firmensitze nach Stuttgart<sup>21</sup> verlagern, also bleiben ganz wesentlich Büros für kleine und mittlere Unternehmen. Und in der Tat wird im Zusammenhang mit der neuen Nutzung des als Bahnhof nicht mehr benötigten Bonatzbaus davon gesprochen, daß „junge und innovative Kleinunternehmen“ hier ihre Chance bekommen sollen. Zwar wissen wir nicht, welche jungen Unternehmen im Jahr 2008 Büroraum suchen, aber wir wissen ganz sicher, was diese Unternehmen für ihre durchschnittlich vier Beschäftigten beim Büroraum suchen, nämlich einen Quadratmeterpreis von unter 30 DM, verbunden mit dem Recht, sich über diese subventionierten Mieten monatlich in lauter Form als „Hemmschuh für Innovationen“ zu beschweren und einen Preis von 20 DM zu fordern. Für Stuttgart<sup>21</sup> verläßt man sich offensichtlich zusätzlich auf die Arbeitsplatzbringer des 20. Jahrhunderts, nämlich die Banken und Versicherungen, die ja in unseren Zentren - für Stuttgarter: Kronprinzstraße! - omnipräsent für Belebung sorgen. Leider stehen gerade diese Branchen vor einem gewaltigen Automatisierungsschub, der für Stuttgart<sup>21</sup> an jeder Straßenecke für einen Bankomaten sorgen wird, aber gewiß nicht für große Bankschalterhallen, in denen hunderte von Beschäftigten herumwuseln.

Die neuen Branchen, etwa im Mediensektor, werden trotz der großen Anstrengungen der Region wenig zu diesen gesuchten 20.000 Arbeitsplätzen beitragen können, die in Stuttgart fest verankerte Annahme, daß die Düsseldorfer oder Hamburger Werbeagenturen irgendwann doch ruckartig hierher ziehen, wird es auch 2008 noch geben, mit den Arbeitsplätzen läßt sich daher vorerst nicht sicher zu rechnen. Der Arbeitsplatzsaldo bleibt auch bei optimistischer Vorausschau in hohem Maße negativ, es sei denn, man denkt daran, innerhalb Stuttgarts umzuschichten. Es wäre in der Tat schon eine große Sache, wenn sich Arbeitsplätze - und sei es in einem Stuttgarter Nullsummenspiel - sichern lassen könnten. Aber dazu muß sich die Politik erst durchringen, denn noch glaubt sie unverbrüchlich an neue *zusätzliche* Arbeitsplätze am Standort. Aber selbst die reine Umschichtung braucht Anreize, und diese Anreize sind überwiegend in Geld umrechenbar. Öffentliches Geld für private Unternehmungen wird aber 2008 auch noch *begründungspflichtig* sein.

In diesem Zusammenhang sollte deswegen für Stuttgart<sup>21</sup> vordringlich an Arbeitsplätze des öffentlichen Dienstes gedacht werden. Allein die Stadtverwaltung Stuttgart beschäftigt 23.000 Menschen, von denen rund 5.000 in Stuttgart<sup>21</sup> arbeiten könnten. Auch die Landesverwaltung und die Region Stuttgart sind in diversen Gebäuden verteilt, es wäre zu prüfen, wieviel Arbeitsplätze umziehen könnten. Ein mutiges Nutzungskonzept für öffentliche Dienstleistungen brächte den unmittelbaren Vorteil, ziemlich genau zu wissen, *wer* den Büroraum *wie* nutzen wird. Denn diese Behörden existieren schon, die „neuen Kleinunternehmen“ müssen erst noch gegründet werden. Wohl verstanden: die Förderung junger Existenzgründer sollte gerade durch Stuttgart<sup>21</sup> einen großen Schub bekommen, zu denken wäre daran, daß die von der Region unterstützte Initiative P.U.S.H., mit der Neugründungen aus der Universität heraus gefördert werden sollen, hier auch eine bauliche Verankerung findet. In der Tatsache, daß hier bereits durch die Universitäten von Stuttgart die Public-Private-Partnership angestrebt wird, liegt eine weitere Chance für ein „öffentliches“ Nutzungskonzept von Stuttgart<sup>21</sup>.

Es ist unvermeidlich, daß über eine verstärkte öffentliche Nutzung von Stuttgart<sup>21</sup> nur über Zuspitzungen diskutiert werden kann. Nun denn: Es wäre der Gedanke zu prüfen, ob Stuttgart<sup>21</sup> aus den skizzierten Nutzungsgründen, aber auch aus städtebaulichen Gründen im heutigen Bahnhofsgebäude das Rathaus einrichtet. Als Bahnhof hat der Bonatz-Bau je nun wirklich ausgespielt, er ist eigentlich in einer Epoche von Stuttgart<sup>21</sup> nurmehr eine Bahnhof-Gedenkstätte. Die städtebauliche Überlegung ist deswegen zu treffen, weil sich „Stuttgart-Zentrum“ in nördlicher Richtung fast verdoppelt: Vom Wilhelmsbau bis zur neuen S-Bahnstation Mittnacht sind es über drei Kilometer - für Mittfünfziger sind das über 30 Minuten Fußweg. Das bisherige Rathaus am Marktplatz ist funktional nicht mehr optimal. Es fehlt die direkte S-Bahnbindung, es steht nicht ausreichend Parkraum zur Verfügung und es ist auf den Bedarf von vor 40 Jahren zugeschnitten. Trotz des Rathaussturms mit Glockenspiel hat es in den Jahren seines Bestehens nicht den Rang eines Wahrzeichens der Stadt erlangt. Es dürfte keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bereiten, das Gebäude einer neuen Nutzung zuzuführen. Hierzu sind gesonderte Betrachtungen notwendig, die auch die vorhandene Unterkellerung des Marktplatzes einbeziehen. Ein Haus des Buches - ob als kommerzielles Gewerbe oder als öffentliche Bibliothek - bietet sich an. Der positiv-gestalterische Gedanke der Verlagerung des Rathauses in eine neue Stadtmitte würde natürlich eine in-

tensive Prüfung erforderlich machen, ob andere, bisher dem Marktplatz zugeordnete Kommunikationsräume negativ betroffen sind.

Das Rathaus mit Sitz der Stadtverwaltung erscheint auch für das 21. Jahrhundert als primärer Fixpunkt einer Stadt geeignet. Von hier aus werden nicht nur 23.000 Bedienstete eingesetzt, das Rathaus ist anderswo vor allem auch für die Bürger eine Anlaufstelle für kommunale Dienstleistungen und es schafft in anderen Städten eine hohe Identifikation<sup>6</sup>. Die Möglichkeit, dieses Dienstleistungszentrum unmittelbar an das neu entstehende Verkehrszentrum anzubinden ("mit dem Fahrstuhl von der S-Bahn ins Rathaus"), aber auch wieder eine ‚Rathausvorfahrt‘ am Arnulf-Klett-Platz zu ermöglichen, schafft neue Gestaltungsspielräume für das Nutzungskonzept. Die für das 21. Jahrhundert allenthalben gewünschte höhere Transparenz der Verwaltungsarbeit, aber auch der bürgerschaftlichen Anteilnahme, würde unterstützt. So könnte beispielsweise der notwendige Sitzungssaal zugleich mit dem Regionalparlament genutzt werden.

Das Exempel „Rathausumzug“ soll an dieser Stelle nicht vertieft werden, denn es geht aktuell nur um eines: Nutzungskonzepte von morgen müssen für die Finanzierung von heute sorgen. Allein die Suche nach solchen Konzepten, allein die Erklärung, sich weiterhin anstrengen zu wollen, und dabei auch schwierige Wege zu wählen, könnte für die anstehenden Investitionsentscheidungen der privaten Anleger hilfreich sein. Die Tatsachen, daß die bisherigen Leitbilder nicht umfassend genug erarbeitet wurden, daß Stuttgart21 ein phantastisches Bahnkonzept ohne umfassendes Verkehrsknoten- und Urbanisationskonzept darstellt, zeigen auf, daß das Defizit eines Kommunikationskonzepts der einschlägigen Politik als gravierender Fehler vorgehalten werden muß. Denn schon 1997 waren die Überlegungen da: „Ein integriertes Kommunikationskonzept ist auf den Stand der Planungen aufzusetzen, es wirkt aber auch notwendigerweise in das bisher geplante Nutzungskonzept zurück. Es wäre ein verhängnisvoller Fehler, wenn ein Kommunikationskonzept lediglich als später zu realisierendes Anhängsel von Verkehrs- und Nutzungskonzept angesehen würde. Noch ist Zeit für die Erarbeitung eines entsprechenden Konzepts“<sup>7</sup>.

### **Kommunikationskonzepte für das 21. Jahrhundert**

Wenn denn schon das umfassende Kommunikationskonzept bisher nicht angegangen wurde, was zu fatalen Folgen für die Projektrealisierung führen kann, so soll doch der Vollständigkeit halber wenigstens thesenhaft deutlich werden, welche Stichwörter noch zusätzlich in eine organisierte Diskussion um die Kommunikation in Stuttgart21 aufgenommen, und welche Akteure noch einbezogen werden sollten. Die neue Kommunikationstechnik und ihre Anwendungen kann zwar nicht konstituierend für den neuen Stadtteil sein, aber es wäre falsch, sie auf die in ein paar Jahren anstehenden Verkabelungen und sonstigen Handwerksleistungen zu reduzieren. Und es wäre vergeblich, wenn die Kommunal-, Regional- und Landespolitik darauf wartet, daß die einschlägigen Unternehmen von sich aus proaktiv den Prozeß der Konzeptverfeinerung anbieten - dafür stecken zu viele Unternehmen noch im Marketingdenken des 20. und nicht des 21. Jahrhunderts.

- *Arbeitsplatzkommunikation:* Das Projekt Stuttgart 21 bietet die Chance, eine visionäre und zukunftsgerichtete Arbeitsplatzinfrastruktur zu realisieren. Die Stadtverwaltung, aber auch die anderen Dienstleistungsbetriebe, können auf die hochentwickelten Multimediasysteme zurückgreifen. Wichtig erscheint auch die frühe Realisierung von Nachbarschaftsbüros, denn die neuen Medien führen nicht etwa zu einer völligen Umstellung auf Heimarbeitsplätze. Es wird die Mehrzahl der alternierenden Telearbeiter tatsächlich den Vorzug von Stuttgart21 - die unmittelbare Anbindung an den Bahnverkehr - zu schätzen wissen. Es geht aber nicht nur um „klassische“ Büroarbeiten. Neue Dienstleistungen werden möglich. Insbesondere bietet der Stadtteil Stuttgart 21 völlig neue Möglichkeiten der Unterstützung von Humandienstleistungen<sup>8</sup>.
- *Verkehrskommunikation:* Zu einem umfassenden Verkehrskonzept gehört eine intermodale Ver-

---

<sup>6</sup> das Stuttgarter Rathaus hat es stadttarchitektonisch nicht zum Wahrzeichen von Stuttgart gebracht; die typische Ansichtskarte von Stuttgart zeigt den Bahnhofsturm mit Mercedesstern

<sup>7</sup> Klumpp, Dieter/ Neumann, Wolfgang/ von Stackelberg, Helmut, Konzeptionelle Überlegungen zu einem Kommunikationskonzept für das Projekt Stuttgart21, Arbeitspapier (Ms.), Mai 1997

<sup>8</sup> vgl. hierzu die Ergebnisse des Workshops der Alcatel SEL Stiftung mit den Trägern von Stuttgarter Sozialdiensten vom 11. Juli 1997

kehrskommunikation. Dafür muß natürlich das Tabu der getrennten und rivalisierenden Verkehrsträger fallen. Eine Bahn, die in acht Minuten zum Flughafen fährt, braucht die intermodale Integration, Sinnbild: Die Abfluganzeige von Echterdingen auch im Bahnhof von Stuttgart. Fahrgastinformationssysteme, Parkraumbewirtschaftungskonzepte, Navigationshilfen für Fern- und Nahtouristen, elektronische Anzeigen für bessere Orientierung sowie einfache Bezahlssysteme sind zwar technisch einsatzreif, jedoch organisatorisch noch defizient. Hier könnten Stuttgart21-Pilotprojekte bahnbrechend für europäische Ansätze wirken.

- *Logistikkommunikation*: Ein funktionales Informationssystem für die notwendige Logistik (Gütertransport, Entsorgung etc.) ist unabdingbar, wenn schwerwiegende Engpässe vermieden werden sollen. Es kann nur im Wechselspiel mit dem ganzheitlichen Verkehrskonzept realisiert werden.
- *Sicherheitskommunikation im öffentlichen Raum*: Sicherheit im öffentlichen Raum kann sich nicht auf die klassischen Instrumente des 20. Jahrhunderts (Polizeistreifen und Videoüberwachung, schwarze Sheriffs etc.) beschränken. Vielmehr ist eine Sicherheitskommunikation darzustellen, die sehr viel mehr auf die Bewohner und Besucher setzt. Die von den Stadtsoziologen diagnostizierten Tendenzen zum „Cocooning“ können intelligent gekontert werden. Ein differenziertes Notrufsystem, aber auch ein Tunnelalarmsystem ist erforderlich. Nachdem wir ja nun wissen, daß in Stuttgart21 nicht kinderreiche Jungfamilien oder (wenigstens vom ersten Tag an) Altenheimbewohner die typischen Neu-Stuttgarter sein werden, können wir das Leitbild der ‚Mittfünfziger‘ mehr als bisher belasten. Stuttgart 21 muß aber dennoch auch für Alte und Kinder Lebensraum bieten.
- *Stadtteilkommunikation*: Stuttgart 21 wird nicht nur in Bezug auf die Realisierung, sondern gerade in Bezug auf die Gewöhnung der dort wohnenden und arbeitenden Menschen unter einem großen Zeitdruck stehen. Hierfür kann eine Stadtteilkommunikation entwickelt werden, die bereits ab dem Baustellenstadium funktioniert. Hierzu gehört auch eine maßgeschneiderte Sozialkommunikation, die der absehbaren Diskrepanz zwischen den Menschen in den Büros und Wohnungen einerseits, und den Menschen auf den Straßen und Plätzen andererseits Rechnung trägt. Der Streetworker kann gar nicht früh genug tätig werden.
- *Urbane Medien*: Urbane Medien sind alle visuellen Medien, die das Gesicht der Stadt prägen, also moderne Litfaßsäulen genauso wie Auskunftsterminals, Plakate, Großdisplays, Normaluhren und Videosequenzen. Hinzu kommen die akustischen Medien wie stadtteilbezogenes Radio, Mobilkommunikation und Musikquellen.

Zu allen diesen „Bindestrich-Kommunikationen“ (und noch einigen mehr) sollten in professionell vorbereiteten Workshops die detaillierten Konzepte erarbeitet werden. Dies alles ist keine Zuweisung an die politische Seite. Schon mit den wenigen Stichwörtern ist eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Akteuren angesprochen. Die Verkehrskommunikation beispielsweise müssen Bahn, Straßenbahn, Flughafen, Messe (auch zur neuen Messe sind es nur noch acht Minuten), vor allem aber auch andere Autovertreter als die Taxifahrer (u.a. Spediteure, Automobilclubs, Feuerwehren) gemeinsam bewerkstelligen. Der allgemeine „Bürgerdialog“, wie er für Umweltziele schon erfolgreich durchgeführt wurde, ist hierfür kein Ersatz.

Für ein verändertes Konzept von Stuttgart21, das zum einen um ganzheitliche Leitbilder angereichert werden muß, das aber auch noch viele Hausaufgaben für Detailkonzepte aufgibt, ist nicht mehr allzuviel Zeit. Bis zur Investitionsüberprüfung seitens des Bahnvorstands in Frankfurt würde die verbleibende Zeit aktuell gerade noch für Absichtserklärungen reichen. Aber weil alle Zukunftsinvestitionen mehr oder minder immer auch auf Absichtserklärungen basieren, wären solche für Stuttgart21 hilfreich. Wenn dies verstanden würde, wäre dies eine willkommene Nebenfolge meines Kommunikationsversuchs.