

Stuttgarts neues Viertel "Rosenstein"

Bahnhof verstehen

27. März 2024, 16:02 Uhr

Stuttgart 21 ist nicht nur ein kolossales Bahn-, sondern auch ein futuristisches Stadtprojekt. Nach 30 Jahren Wartezeit würde man davon gerne mal was sehen. Also hin da.

Von Gerhard Matzig

Es ist eines der größten Einkaufszentren in Deutschland und heißt "Milaneo". Titanisch erdacht, 43 000 Quadratmeter groß. Als Architektur und Stadtraumplanung: ein einziges Desaster. Eröffnet wurde es vor zehn Jahren, als Vorhut zum umstrittenen Bahnprojekt Stuttgart 21. Denn S21 sollte durch die Tieferlegung von Bahnhof und Gleisen *unter* die Erde *darüber* den Platz freimachen für eine tolle neue Stadt. Das Einkaufszentrum "Milaneo" und ein paar riesige Bürobauten, die heute schon zur Hälfte leer stehen, gehörten zu den ersten Nutznießern dieses Plans. Besucht man "Milaneo", denkt man sofort: Bitte baut doch einfach mal nichts. Oder legt einen Rasen an. Etwa in der Größe von 120 Fußballfeldern. Das sind ungefähr 85 Hektar. Das ist der Grund und Boden, der mitten in Stuttgart frei und zu einem ersten Teil offenbar leider schon verramscht wurde. Die Frage ist: Was kommt jetzt?

Die architektonische Dreifaltigkeit der Konsumwelt im Milaneo besteht aus den jeweils mit Farb- und Formkonzepten unterlegten, plakativ beworbenen Einkaufszonen "Urban", "Nature" und "Modern". Dieses Konzept bedeutet, dass Pandora, Primark und Calzedonia ihren Plunder in peinlich drapierten Einkaufswelten anbieten. Mal sind die Stahlbetonstützen, wie ein dreijähriges Kind das zeichnen würde, als Bäume geformt ("Nature"). Mal ist das Setting irgendwie "urban". Was schließlich "modern" daran sein soll, wenn das Deko-Eier-Set bei Tedi einen Euro kostet, bleibt offen.

In Sichtweite von diesem Unort befindet sich der alte Kopfbahnhof. Was zur Frage führt, wann die Jetzt-aber-wirklich-Fertigstellung des neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofs zu vermelden ist. Fertig ist bis jetzt nur der übrigens sehr schöne Rohbau unter der Erde. Die Eröffnung war für 2025 geplant.

Es gibt aber mal wieder Probleme. Diesmal mit der Digitalisierung. Weshalb der Fahrplan für das Jahr 2026 laut Bahn "noch auf Basis der alten Infrastruktur mit dem bestehenden Kopfbahnhof" erarbeitet werden soll. Der Kopfbahnhof sollte eigentlich mitsamt Gleisanlagen Ende nächsten Jahres stillgelegt werden. Um Platz zu machen für Wohnen und Arbeiten - für eine neue Stadtmitte in Stuttgart. Das war das Versprechen von Stuttgart 21. Apropos früher, was die Stuttgarter Gesamtkosten des Projektes "Renaissance der Bahn" angeht (Untertitel "Die Stadt im 21. Jahrhundert"): Man hat vor 30 Jahren mit aus D-Mark-Zeiten umgerechneten 2,45 Milliarden Euro geplant. Jetzt sind es gute elf Milliarden. Kritiker sagen: So billig wird's am Ende eher nicht.

Die Milaneo-Megalomanie im sogenannten "Europaviertel" ist ein erster Hinweis darauf, warum man in Stuttgart den amtlichen Versprechungen nicht mehr glaubt. Das Werbebild vom neuen Stuttgarter Stadtteil Rosenstein ("Für alle. Für morgen") am Bahnhof-Bauzaun hat jemand so kommentiert: "Lügen". Eben deshalb ist man nun im Rathaus in Stuttgart. Beim Oberbürgermeister Frank Nopper. Weil man rausfinden will, was aus Stuttgart 21 geworden ist. Oder noch wird.

Wir reden von einer Region, in der auch der "protestantische Talibanismus" zu Hause ist

Es ist eine Reise zum sisyphosartigen Versuch, der von langen Kontroversen ermatteten, von all den Baustellen entnervten und letztlich einfach sehr, sehr misstrauisch gewordenen Stadt einen abermals neuen Traum neben das Kopfkissen zu legen. Den Traum einer neuen Stadt in der alten Stadt. Und das in einer Region, in der - wie der S21-Architekt Christoph Ingenhoven, der einen fantastischen Bahnhof entworfen hat, meint - auch der "protestantische Talibanismus" zu Hause ist.

Oder in einer Stadt, wie das der Baubürgermeister Peter Pätzold formuliert, wo "das Glas grundsätzlich immer halb leer statt halb voll ist". Peter Pätzold (Die Grünen) sitzt also Frank Nopper (CDU) gegenüber, vor einem Bild von der zum Unesco-Kulturerbe zählenden Stuttgarter Weißenhofsiedlung, auf die der Oberbürgermeister in seinem Amtssitz schaut. Der Oberbürgermeister Nopper sagt: "Rosenstein ist eine Jahrhundertchance, und wir werden sie nutzen."

Der Reporter zückt brav den Stift und notiert: Jahrhundertchance. Nur: Wenn sich den Urban-Nature-Modern-Unsinn ein fieberndes Marketinghirn ausgedacht hat als reine Behauptung? Was, wenn das hier mit der Gesellschaft nichts weiter zu tun haben wird - außer, dass öffentlicher Grund vor den Augen dieser Gesellschaft zugunsten privater Renditeerwartungen verschleudert wird? Das schwarzgrüne Rathaus-Duo ist sich aber halbwegs einig: "Es ist ein Projekt der Stadtgesellschaft, nicht irgendwelcher Immobilienfirmen." Der Oberbürgermeister weiß

aber auch: "Die Planungen müssten viel schneller vorankommen. Alles dauert ewig." Dennoch liegt auch der Baubürgermeister nicht ganz falsch: "Partizipation kostet Zeit, das ist nun mal so." Und, denkt man sich, mit der Bahn bauen: Das wird offenbar immer teurer als geplant und später fertig als gedacht. Dafür ist die Stadt jetzt aber immerhin die Bauherrin - denn das Grundstück hat man der Bahn mittlerweile abgekauft. Gut so.

Gleich beim Oberbürgermeister ums Eck gibt es - und auch das ist eine Folge vom S21-Vorwurf mangelnder Teilhabe und ausbleibender Transparenz - ein riesenhaftes Modell in der Dauer-ausstellung an der Eichstraße. Es zeigt den Für-alle-für-morgen-Stadtteil Rosenstein. Der erst zustande kommt, wenn der Bahnhof bis auf die Bonatz-Resteverwertung (Was kommt rein? Shopping!) weg ist - zusammen mit einem gigantischen Gleiskörper, der ebenfalls unter die Erde kommt.

Städte, die als schön empfunden werden, sind oft "romantische" Orte

Sobald der Ingenhoven-Bahnhof eröffnet wird, können oben die Gleise, der Schotter, die Leitungen und die Funktionsbauten abgebaut werden. Was frei wird, ist das, was neben einem neuen Bahnhof und verbesserter Taktung das dritte große Stuttgart-Versprechen darstellt. 1997 wurde ein internationaler städtebaulicher Realisierungswettbewerb ausgeschrieben, den ein Team rund um das Darmstädter Büro von Verena und Klaus Trojan für sich entscheiden konnte. Mit der Idee von einer neuen Stadt, die Grünraum statt Gleisanlagen bietet - und den von der Eisenbahn bestimmten Ort trotzdem auch in seiner Geschichtlichkeit erfahrbar gemacht hätte.

Dann wurde das Bahnprojekt teurer, später und absurder, die Wutbürger wurden lauter, die Politik stiller - und irgendwann wurde der Trojan-Plan fallen gelassen wie eine heiße Kartoffel.

Klaus Trojan ist ein höflicher Mensch. Er schimpft auch am Telefon nicht gern über die Bahn. Dass der preisgekrönte Entwurf für die Bahn-Immobilien-Manager zu viele Bäume, zu viele Menschen und zu wenig Rendite vorsah, liegt aber auf der Hand. Stuttgart 21 sollte keine Stadtvision, sondern ein Immobiliendeal werden: oben Geld machen, das man unten verbuddelt. Im Literaturhaus Stuttgart hat Klaus Trojan einmal einen Vortrag gehalten. Titel: "Nun mal Schluss mit der Romantik der Stadtplanung". Ironie gehört eher nicht zur Thank-you-for-travelling-Bahn. Die Bahn wollte Geld.

Das ist nicht sonderlich klug, denn Städte, die als schön empfunden werden, sind oft "romantische" Orte. Das gilt für Manhattan wie für Siena. Schöne Städte sind begehrte Städte, begehrte Städte sind erfolgreiche Städte. Es lohnt sich also, in "Romantik" zu investieren. Was ja nur

heißt: Nicht gegen, sondern für die Menschen Städte zu bauen. Und passiert das wenigstens jetzt?

Kein gebauter Futurismus, sondern ein großer gemeinsamer Nenner der Erwartbarkeit

Man kann der Stadt Stuttgart nicht vorwerfen, sie habe aus dem Fiasko der an den Menschen vorbeigeplanten S21-Vision nichts gelernt. Es gibt vermutlich kein zweites Konversionsprojekt der Umnutzung in dieser Größenordnung, das ähnlich gründlich partizipativ durchdacht wurde. Jahrzehntlang wurde und wird um den neuen Stadtteil Stuttgart Rosenstein gerungen. Per Umfragen. Per Workshops. Per Diskussionsveranstaltungen. Per Studien. Per Ausstellungen. Und dann alles noch mal von vorn. Der aktuelle Rahmenplan, der das ursprüngliche Trojan-Konzept ersetzt, stammt ebenfalls aus einem Wettbewerb. Eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus den Büros asp Architekten und Koeber Landschaftsarchitektur, überzeugte die Jury im Jahr 2019.

Gebaut werden drei Quartiere. Das Europaquartier (zu dem schon die leider grausam missglückte Mall als Menetekel gehört), das Quartier Rosenstein und, nun ja, "Maker City". Die Fläche, um die es letztlich geht, ist zweieinhalbmal so groß wie der Cannstatter Wasen. Es entstehen angeblich bezahlbare Wohnungen, kleine Gewerbeeinheiten, ein neuer "Gleisbogenpark" und Schulen, Kitas, Sportplätze, Spielflächen sowie Kulturräume. Die Autostadt Stuttgart, die sich nach dem Krieg als "autogerechte" Stadt neu erfunden hat (also zur Stau- und Feinstaubfalle in menschenunwürdigen Räumen wurde), gönnt sich diesmal ein ambitioniertes ÖPNV-Konzept und Platz für Menschen statt für Bleche. Das ist mal was Neues.

Neu ist auch, dass hier das Interimsquartier der massiv renovierungsbedürftigen Staatsoper entstehen wird. Mit dem Bau des Vorhabens könnte es 2025 losgehen, so der Plan. Erst zur Spielzeit 2029/2030 würden die ersten Vorstellungen im Interimsstandort an den Wagenhallen am Rande der Maker City anstatt im "Großen Haus" stattfinden. Geplant sei, dass die Hälfte der entstehenden Gebäude der Interimsoper dauerhaft nachgenutzt werden. Sinnvoll: Die Stadt Stuttgart rechnet laut dem Fachportal Baunetz für das Ausweichquartier mit Baukosten in Höhe von 224 Millionen Euro.

Das Leitbild liest sich so: "urban und gemischt", "sozial und lebendig", "vernetzt und klimaangepasst". Es geht um die Zukunft als Schwammstadt, um Wassermanagement und Biodiversität. Um günstigen Wohnraum sowieso. Nichts davon ist falsch. Nichts davon sieht spektakulär aus. Aber das ist vielleicht richtig so. Der aktuelle Rahmenplan ist kein gebauter Futurismus, son-

dern ein großer gemeinsamer Nenner der Erwartbarkeit. [Vielleicht muss man die kühnen Visionen Dubai überlassen.](#)

Vielleicht gelingt Stuttgart Rosenstein. Vielleicht versöhnt sich Stuttgart mit einem Projekt, das als Vision begonnen hat, zum Fiasko wurde - und womöglich einfach zum lebenswerten Ort wird. Bis ersten Juli können übrigens Vorschläge gemacht werden, direkt aus der Stadtgesellschaft, "für die zukünftige Nutzung der Fläche, die unmittelbar an die Lichtaugen des entstehenden Bahnhofs angrenzt". Es geht um 17 000 Quadratmeter. Das Projekt heißt "Raum für Ideen". Hier ist eine Idee: Baut bitte nichts, was die Marketingabteilung "nature", "urban" und "modern" nennt. Baut stattdessen Natur, Urbanität und Modernes.

Bestens informiert mit SZ Plus – 4 Wochen kostenlos zur Probe lesen. Jetzt bestellen unter: www.sz.de/szplus-testen

URL: www.sz.de/1.6488260

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ/pollatschek

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.