

Vorschlag
Offene Projektionsplanung

STUTTGART KONSENS

Vorbemerkung: Grundlegende Entwicklungsänderungen

Derzeit insbesondere mit neuen Informationstechnologien einsetzende Veränderungen tragen einen grundlegenden Charakter. Das gilt nicht nur für unsere Umwelt, unseren Alltag und geschaffene Produkte bzw. Leistungen, sondern auch für die damit verbundene Art und Weise des Lernens, des Bewußtseins und unseres Weltverständnisses.

Nach den herkömmlichen, gesprochenen und Schriftsprachen stehen Sprachen der Virtualität zunehmend bereit, in mehrfacher Hinsicht evolutionäre Wandlungen auszulösen. Grundsätzlich betrifft das die Erfassung und Determination von Verursachungsprinzipien menschlichen Denkens. Aber es setzt mit der Anwendung virtueller Sprachen auch ein Wandel des Verständnisses z.B. tradierter Wissenschaftskategorien und der Verarbeitung komplexer Themenstellungen und Sachverhalte ein. D.h. vormals als zu schwierig einzuordnende Problematiken werden allgemein verständlicher darstellbar. Zusammenhänge werden plausibler, weil sie nicht mehr allein einer begrifflichen Bestimmung und Diskussion unterliegen. Vorstellungsvermögen, Logik und Prinzipien der Nutzung unterschiedlicher sinnesspezifischer Modalitäten (nicht nur der optischen Veranschaulichung) eröffnen völlig neue, zu untersuchende Kategorisierungsräume. Es entstehen damit auch andere Prinzipien des Lernens. Dies alles ist pädagogisches, didaktisches und allgemein wissenschaftliches Neuland, was gemeistert werden will.

0. Neue Technologien und ihre Einführung

Spätestens mit der Einführung des weltweiten ISO-Standards von VRML 2.0 im Jahre 1997 war für viele Entwickler und Programmierer klar, daß ein umfangreiches Inventar und Handwerkszeug existiert, mit dem das Gebiet der räumlichen Programmierung bzw. virtueller Welten alltagstauglich und nutzerfreundlich beschrritten werden kann. Die damaligen Hindernisse von mangelnden Rechengeschwindigkeiten und Rechnerkapazitäten sind inzwischen als sekundär anzusehen und können mit einem intelligenten Datenmanagement ausgeglichen werden.

Methodisch gesehen gab es mit diesem Zeitpunkt neue informationstechnische Instrumentarien, die in ihrer weiteren Konsequenz in Bezug auf Geschwindigkeit, Genauigkeit, Kosten, Anwenderfreundlichkeit, Aufwärtskompatibilität und Nachhaltigkeit herkömmliche Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren ablösen.

Festzustellen bleibt, daß es durch diese Entwicklungen seit 1997 objektive Gründe gibt, Planungen wie in Stuttgart auf neue Grundlagen umzustellen.

Korrekt zu bemerken ist ebenso, daß es von der wissenschaftlichen und technologischen Erkenntnis bis zum täglichen Allgemeingut oft ein beschwerlicher Weg ist. Dies hängt zweifellos mit der Charakteristik der jeweiligen Neuerungen zusammen. Meist sind Erfinder und Entwickler keine Realisierungsentscheider und haben Vorgesetzte. Im Falle virtueller Technologien bedeutete dies, daß zwar die Faszination virtueller Modelle erkannt, aber keine strategisch notwendige Grundlagenentwicklung weiter betrieben wurde. So profitierten sicherlich diverse Einrichtungen, Firmen und Architekten davon, wenn sie wie in Leipzig, Dresden, Stuttgart und anderen Städten Aufträge an Land ziehen konnten, um mit virtuellen Modellen Großprojekte zu hübschen.

Dem eigentlichen Anliegen der Entwicklung von Web3D-Technologien und der Eröffnung tatsächlich wirtschaftlicher Perspektiven haben sie damit allerdings keinen guten Dienst erwiesen. Schließlich werden derartige „virtuelle Welten“ von den Bürgern letztendlich als schönfärberische wie realitätsfremde Machwerke erkannt und verspottet, gleich ob es sich um die Leipziger Olympiabewerbung, den Leipziger „City-Tunnel“, die „Dresdner Betonschneisenbrücke“, „Stuttgart 21“ oder eine ganze Reihe von Städtmodellen handelt, die mitsamt den überdimensionierten und spekulativen Ambitionen des Neuen Marktes folgerichtig und zwangsläufig scheiterten.

Dialektisch gesehen ist aber diese Ernüchterung notwendig, um zu erkennen, daß es bei diesen Technologien nicht um „schöne neuen Welten“ geht, sondern immer nur um Arbeits-, Anschauungs- bzw. eben um Hilfsmittel, die aber durchaus wertvolle Dienste in der Realität leisten können.

1. Positionsbestimmungen in Stuttgart

Positionsbestimmungen wie die laufenden „Schlichtungsgespräche“ in Stuttgart sind äußerst bedeutsam, da sie nicht nur Planungsstände, verschiedene Herangehensweisen und Strategien, Hintergründe und Handlungsmotivationen offenlegen, sondern ebenso gravierende Defizite aufzeigen, die unverkennbar sind.

Das bedeutet in erster Linie, daß hinsichtlich der Ziele, der Beweggründe und der Realisierbarkeit bzw. Realisierungswürdigkeit Differenzen bestehen. Zudem gibt es quantitative und qualitative Ungleichgewichte hinsichtlich der Ausarbeitung und Ausprägung der Projektvarianten.

Für die Bürger wird die Ineffizienz der Planung offenkundig, wenn Folien, Tabellen, Filme, Videos, Fotos, Schablonen, Schemata, Fachtexte, Autoritätszitate und Alltagsweisheiten inkompatibel und nicht vergleichbar vorgetragen werden. Solange im Stile einer simplen Siegermentalität oder eines vermeintlichen „Herrschaftswissens“ für oder wider polarisiert wird, bleiben die Ängste und Sorgen der Bürger bestehen, denn ein konstruktiver Fortschritt, auf dem man aufbauen kann, schließt sich damit aus. Die Einstellung, nur so viel Informationen zu liefern, wie in Schlichtungsgesprächen eventuell nachgefragt wird, erinnert unruhlich an das Verhalten belasteter Kader in der zweiten deutschen Diktatur. Statt selbstbewußter Transparenz wird somit eine Vertrauensbildung verhindert .

Daß dies im 21. Jahrhundert nicht mehr sein muß, soll mit dem Vorschlag erläutert werden, nach den laufenden Gesprächen in ein offenes Projektionsverfahren bzw. in eine offene Projektionsentwicklung und -planung einzutreten. Ziel ist es, eine Situation wiederherzustellen, die der Allgemeinheit und auch den Planern – also jedem Gewinn bringt, und daß ein organismisches Lernen und Handeln einsetzt.

2. Offene Projektionsplanung STUTTGART KONSENS

Da in den laufenden Gesprächen oft von längeren Zeiträumen die Rede ist, sei dies anhand der Informationstechnologien auf den Punkt gebracht, um den Blick auf kommende Entwicklungen zu verdeutlichen.

In zehn Jahren sollte es weitgehend möglich sein, daß **a l l e** Planungen über maßstabsgetreue, dreidimensionale und virtuell frei erlebbare Modelle erfolgen können: parallel und in Symbiose zu allen Fach- und Detailplanungen, sowohl im Zeitraffer als auch mit unterschiedlichsten Szenarien. Damit kann sich jeder Bürger kompetent wie effizient einen umfassenden Eindruck verschaffen und in die jeweilige Situation hineinversetzen – ohne ein langweiliges oder umständliches Informationswirrwarr.

Wenn man dieses weiß, ist somit nur die Frage, wie man zukunfts offen daran geht, in freier Selbstbestimmung und gesetzeskonform diese Entwicklung aktiv zu gestalten und, wenn neue Gesetze erforderlich sind, diese zu schaffen.

Denn bereits jetzt existieren für eine derartige Herangehensweise sowohl Grundlagen, Technologien als auch die notwendigen Datenbestände. Es sind nur zwei Grundvoraussetzungen notwendig.

Zum einen ist die Bereitstellung einer einheitlichen Datenbasis zu gewährleisten. Dies erspart Doppelarbeit, zusätzlichen Aufwand und Mißverständnisse. Man braucht keine Häufungen von Stadtplänen und Landkarten. Geo-, Objekt- und andere Dokumentationsdaten z.B. in verschiedenen Genauigkeitsgraden reichen für Modellentwicklungen.

Zum anderen ist das Allgemeinverständnis der verwendeten, insbesondere Web3D-Technologien zu vermitteln. Das bedeutet, daß sich Politiker, Beamte und Bürger eben nicht passiv dem aussetzen müssen, was ihnen als „3D“ präsentiert wird. Sondern sie können in die Lage versetzt werden, die Konstruktion bzw. ggf. die Programmierung dreidimensionaler Modelle selbst nachzuvollziehen und damit deren Möglichkeiten und Grenzen zur Realität bzw. Praktikierbarkeit besser begreifen.

Schließlich geht es darum, anhand dieser Modelle Planungen ggf. bis in kleinste Details unter die Lupe zu nehmen und mit dem Erfahrungsschatz der Bürger und Fachleute abzuprüfen, ob dies tatsächlich in der Realität so aussieht, ob es funktioniert, welchen Folgeaufwand man hat, ob überhaupt nachhaltig positive Folgen damit verbunden sind etc. pp.

Bezüglich der Diskussionen in Stuttgart können bereits jetzt mit Web3D-Technologien unter Nutzung offener Schnittstellen alle mit objektivierbaren Daten untersetzten Thematiken nach ISO-Standard, unabhängig und integrativ modelliert und für die öffentliche Meinungsbildung und zur Ausreifung und Verbesserung verfügbar gemacht werden.

Das bedeutet, daß eine Vielzahl von dreidimensional und in Echtzeit frei begehbaren, kompatiblen Modellen bis in kleinste Details hergestellt wird – je nach Aufgabenstellung in unterschiedlichen Abstraktionsgraden.

So können parallel und in unterschiedlichen Themen- bzw. Arbeitsgruppen „3D-Welten“ erstellt werden, die dann später wieder miteinander abgeglichen bzw. verbunden und eben auch mit neuen Erkenntnisständen herausgelöst betrachtet werden. Dies ist insbesondere deshalb hilfreich, weil somit selbst komplexe Aufgabenstellungen überschaubar und verständlich werden. Förderlich ist zudem, daß Einzellösungen (z.B. bei einer Haltestelle) auch für weitere beispielgebend sein können. Das „voneinander Lernen“ findet wechselwirkend statt.

Wie die Diskussionen und Forderungen der Bürger dokumentieren, geht es nicht allein um einen Bahnhof und die Entscheidungskraft verschiedener Vertragspartner mit der Deutschen Bahn AG, sondern um die adäquate Entwicklung einer komplexen Infrastruktur.

Folgende Arbeits-, Themen- bzw. Projektgruppen sollten daher gemäß ihrer teils heterogenen Spezifik gebildet werden, um Modellentwicklungen zu leisten:

A - Geodaten (einschließlich Geologiedaten)

Eingebunden in Geodatenmodelle werden u.a. sämtliche bestehenden und möglichen Bahntrassen. Veränderte Differenzierungsgrade lassen mit intelligenter Datenreduktion sowohl regionale Überblicksdarstellungen zu als auch notwendig differenzierte Modelle in Einzelstreckenabschnitten.

Diese sollten mit Geologiedaten unterlegt werden, insbesondere wo Tunnel erneuert oder Neubauvarianten vorgesehen sind.

Im Zuge der Nachhaltigkeit und der Risikominimierung sollten auch die Einzugsgebiete mit in Betracht gezogen werden, wenn es um Vorsorge bzw. Gefahrenprophylaxe geht (Grundwasserschutz, Naturkatastrophen, Altlastenprobleme, unbeabsichtigte Veränderungen und Folgewirkungen).

In der langfristigen Perspektive können sicherlich über rechnergestützte Modelle neue optimale Trassenfindungen hergeleitet werden. Dies ist aber erst möglich, wenn die Qualifizierung der Einflußgrößen ausgereift ist.

B. Bewegungssimulation

Sehr anspruchsvoll, aber technisch sicherlich bereits machbar, ist die Fahrplanmodellierung mit allen Varianten. Damit ist nicht das Abspielen eines Filmes gemeint, sondern aufgrund der bereits existierenden Daten die vollständige Web3D-Simulation von Ein- und Ausfahrten gemäß der Gleisbelegungspläne, Haltezeiten und bahnspezifischen Determinanten.

An diesen Modellen können auch alle Eventualitäten getestet werden, die dem Bahnnutzer möglichst erspart bleiben sollen (Auswirkungen bei Zugausfall, Verspätungen, Überlastung, veränderte Haltezeiten).

C. Funktionsprüfung

Funktionsprüfungen in Web3D-Modellen sind nicht neu, sondern schlicht notwendig und bereits eindrucksvoll eingesetzt worden. Der Bürger kann sich in Planungsmodellen z.B. in den Sichthöhen als Rollstuhlfahrer bewegen und somit selbst prüfen, ob der gesamte Bahnhof barrierefrei (ohne Treppenstufen und ohne Technik wie Rolltreppen und Aufzüge) nutzbar ist. Gleiches gilt z.B. auch für andere Aspekte wie die Berücksichtigung von Kinderwagen und des Auslaufes beim Bewegungsdrang von Kindern. Gradmesser für Senioren ist es hingegen wegen einer etwaigen Gebrechlichkeit nicht nur ein möglichst barrierefreier Bahnhof, sondern ein möglichst kurzer Weg.

Dieses und weitere Ablauffunktionen im Reiseverkehr können hierbei getestet und gemäß zu stellender Forderungen optimiert werden.

D. Soziales Erleben

Unterschätzt werden in gegenwärtigen Diskussionen oft jene Faktoren, die Grundbestandteil der Thematik sind, ohne daß diese jedoch genau berechnet werden können. Kultureller Fortschritt und menschliche Qualitäten lassen sich mit kurzsichtiger Ökonomie schwerlich nachvollziehen. Selbstverständlich ist es technisch möglich, einen Bahnhof auf ein Pumpsystem weniger Gleise umzustellen und möglichst viele Reisende möglichst schnell durchzuschleusen. Doch wer will das? Ein Bahnhof ist auch ein öffentlicher Treffpunkt mit vielen Facetten. Erlebnisse des Abschieds und des Wiedersehens wirken oft lebenslang.

Warum sollte man dies nicht explizit kultivieren und die Aufenthaltsqualität umsichtig anpassen. Ob Klassenfahrt, Fußballspiel, Vereinsausflug, touristische Städtereise – auch baulich gibt es sicherlich Neuerungsbedarf für Bahnhöfe, über ein bloßes Ladeneinrichtungsmanagement hinauszugehen. Sicherlich wäre die Gestaltung gemäß gruppen- und situationsspezifischer Anforderungsmodelle eine Bereicherung, die Attraktivität der Bahn in ihrem Erlebnisraum zu erhöhen.

E. Erlebnis-/Aussichtsmodelle

Parallel zur öffentlichen Innenorganisation eines Bahnhofes sollte man ebenso die Sehenswürdigkeiten, Attraktionen, markanten Punkte etc. wieder mehr würdigen, die der Bahnreisende erleben kann. Getreu der alten Weisheit „Wenn einer eine Reise tut...“ sollte der Service der Bahn vielleicht eher dahin gehen, den Fahrgast bei Bedarf besser zu orientieren und zu informieren, was er beim Blick aus dem Fenster aktuell sehen (und vielleicht einmal besuchen) kann. Auch wenn die „Wanderung mit der Bahn“ eher passiv verläuft, kann es durchaus zu einer positiven Lehrfahrt werden (wenn dies gewünscht wird). Freilich richtet man als Pendler bzw. im Berufsverkehr sein Augenmerk mehr auf das Wetter und situative Kleinigkeiten. Aber auch hier sind sorgsam gepflegte kleine Bahnhöfe und Bahnanlagen identifikationsstiftender als mit Werbetafeln zugemüllte und die Realität konterkarierende, auswechselbare Reklameflächen.

Gerade um eine Region bekannter und beliebter zu machen, ist es wichtig, regionale Eigenheiten, Sehenswürdigkeiten und sonstige Qualitäten stärker zur Geltung zu bringen.

F. Biosphäre

Biosphärenmodelle müssen sich den verschiedensten wie komplexesten Themengebieten nähern und diese zusammenführen. Schließlich geht es neben den objektiven Beständen von Flora und Fauna, wie Nistplätzen u.v.a. Teilbereichen um die Erschließung unterschiedlichster Wechselwirkungsprozesse. Angefangen von Baumwachstumsmodellen, über Artenansiedlung in Abhängigkeit des urbanen Raumes bis hin zu Kartierungen von Lärm, Elektrosmog und Feinstaub sind Zusammenhänge zu erkunden, die zuerst verständnisfördernd wirken und mittelfristig natürlich neue Erkenntnisse für ökologische Stadtentwicklungen liefern.

D.h. von den heuristischen Darstellungen, über die digitalisierte Kartierung bis wissenschaftlichen Planung ist es ein langer Weg. Aber die aktuellen Diskussionen zeigen, daß komplexe Folgeabschätzungen bei baulichen Veränderungen bisher – wenn überhaupt – nur bruchstückhaft und quantitativ, aber kaum in ihren komplexen Wechselwirkungen erkannt werden.

G. Klima

Klimamodelle erhalten gerade eine zunehmende Bedeutung, da mittel- und langfristige Simulationen und Vorhersagen zu Wetterveränderungen in der wissenschaftlichen Diskussion stehen. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse sollten Konsequenzen haben, sowohl im globalen Sinne z.B. für die Gewährleistung der Durchlüftung von Talkesseln als auch für die Beeinflussung mikroklimatischer Faktoren.

Eine jahreszeitlich durchgängig angepaßte Energieeffizienz im Sommer wie im Winter sollte das Ziel sein.

Es mag zwar ein Sieg der Technik sein, herausragende Neubauklötze auf frei werdende Flächen zu setzen, aber ökologisch, geschweige denn attraktiv und ansehnlich ist das meist nicht. Der bauliche „Geist der Zeit“ muß sich auch klimatischen Anforderungen in der Symbiose der historisch über Jahrhunderte gewachsenen Stadt stellen.

H. Stadtmodelle

Die klassische städtebauliche Darstellbarkeit im Web3D-Format wird sich mit der Zeit weiter verbessern und komplexer gestalten lassen. Wichtig dabei bleibt, daß diese auf offenen Plattformen

bereitstehen und somit weiter entwickelt werden können. Sie sollten weiterhin als Hilfs-, Informations- und Lehrmittel mit den unterschiedlichsten Ausbreitungsrichtungen: Wie hat sich Stuttgart entwickelt und sah es früher aus? Wie komme ich zu welcher Sehenswürdigkeit? Wie wirken sich bauliche Veränderungen aus (Erlebbarkeit der Wege oder Tristesse, Verschattungen, ästhetische Prinzipien der Stadtgestaltung...)?

Alle diese genannten Punkte A-H können in Web3D-Technologien zusammengeführt werden. Einiges braucht sicherlich seine Zeit, um ausreifen zu können. Aber dieses technologische Neuland ist eine wirkliche Herausforderung, wenn man Zukunftsentwicklungen und „High-tech“ will.

Denn jedes Architekturbüro kann problemlos Gebäudedaten exportieren. Einiges, was als Film in den Medien präsentiert wurde, beruht direkt auf Web3D-Modellen. Eine Unmenge digitalisierter Daten liegt sicherlich in Ämtern, Behörden und wissenschaftlichen Einrichtungen bereit, um integrativ genutzt zu werden.

Am Beispiel der sechsten Schlichtungsrunde wurde dies am deutlichsten. Es bedurfte nur eines einzigen dreidimensionalen Modells des Stuttgarter Raumes! Ausgehend vom dreidimensionalen Geologiedatenmodell kann man in unterschiedlichen Abstraktionsgraden (um die Dateien nicht zu groß werden zu lassen) alles Gefragte einblenden und davon ausgehend in Detailraummodellen näher betrachten. Dies hätte nicht nur das Wissen der Bürger erweitert, sondern auch die Allgemeinverständlichkeit gefördert (Was sind die Gesteinsschichten unter meinem Haus beschaffen? Wo liegen Dolinen? Wie verlaufen bestimmte Gesteinsschichten...?).

Animationen bzw. Simulationen (z.B. Wassereinbrüche, Aufquellungen) können ebenfalls maßstabsgerecht darin dargestellt und als solche gekennzeichnet werden.

Fragen wie: „Was würde passieren, wenn man wirklich den Grundwasserspiegel absenkt?“ oder: „Welche Wechselwirkungen zwischen Mineralwasser und Grundwasser treten ein?“ hätte man in Kombination der Geologie-, Hydrologie- und Vegetationsdaten sicherlich besser beantwortend eingrenzen können. Weiteres könnte ausgeführt werden.

Zwei Projekt- bzw. Themengruppen sollten aber noch eingerichtet werden, die neben Fragen der Finanzen und Wirtschaftlichkeit nicht bzw. noch nicht, aber mit anderen neuen Technologien zu tun haben. Dies betrifft zu einen die Überregionale Profilierung. Hier sollte man sich doch grundlegendere Gedanken machen. Allein ein monotones und häßliches Neubauviertel mit dem Namen „Europa“ zu verknüpfen, dient weder Europa noch, daß die Bürger ein schöneres Bild mit dem Begriff Europa verbinden. Gleiches gilt für die Diskussion von Achsen wie Paris-Budapest. Hier fehlt ein unverwechselbares Profil und eine gewisse Noblesse, die man als Außenstehender erwartet. Zum anderen muß man über die Allgemeine Planungsmodellierung grundlegend nachdenken, denn mit neuen Technologien verkürzen sich Planungszeiträume, neue Integrationsmechanismen entstehen und das öffentliche Datenmanagement ändert sich. Wie die Punkte A-H zeigen, kommen in der adäquaten Spiegelung der Problem- und Themenfelder Punkte zum Tragen und damit auch andere notwendige Beteiligungsformen, die zudem nicht in den Schlichtungsgesprächen eruiert werden konnten.

3. Entscheidungsfindungen nach den Schlichtungsgesprächen

Wie die Schlichtungsgespräche offenbarten, gibt es bei vielen angesprochenen Punkten keine verifizierbaren Daten. Das ist um so bedenklicher und fragwürdiger, wenn hierzu bereits Genehmigungen oder Verträge zustande kamen. Unter der Prämisse, daß es um mehrere Milliarden Euro Steuergelder geht und es zudem nicht auszuschließen ist, daß für den Stuttgarter Raum langfristig irreparable Schäden auftreten können, ist es notwendig, zur Entscheidungsfindung die Datenqualität erst einmal auf ein einheitliches Niveau zu bringen.

Dies betrifft insbesondere die Digitalisierung des Kopfbahnhofes und dessen Ausbauvarianten. Sicherlich hat die Deutsche Bahn AG auch entsprechendes Material in Verbindung mit der Neubauvariante vorliegen, was hierfür bereitgestellt werden kann. Wichtig dabei ist, daß die Datenerweiterungen unterstützt werden und unabhängig erfolgen können, um die notwendigen Aufbereitungen zu beschleunigen. Wenn mehrere Arbeits- bzw. Projektgruppen gleichzeitig und parallel beteiligt werden, mündet dies in einen konstruktiven Verfahrensweg für alle Beteiligten, da auch Erfahrung und Know-how einfließt, was die Deutsche Bahn AG von sich aus nicht leisten kann. Insofern ist es ein Gewinn, wenn alle Varianten auf einen vergleichbaren Stand gebracht werden und zudem Datenkompatibilität hergestellt wird.

Ein Hauptfehler der Planung besteht darin, daß als Voraussetzung die bestehende Infrastruktur nicht ausreichend digitalisiert wurde. Hier existiert grundlegender Nachholbedarf! Schließlich lernt man erst mit dem Bestehenden auch die Qualitäten und Eigenheiten schätzen, die mit Künftigem verwoben werden können. Die Deutsche Bahn AG wäre dann bestimmt zuerst darauf gekommen, daß ein Tunnelbahnhof ohne Not Nachteile bringt. Denn es ist schlicht ungenügend, immer wieder etwas scheinbar „Neues“ aus dem Computer verkaufen zu wollen, wenn u. a. der öffentliche Nahverkehr gar nicht enthalten ist. Es mag zwar schön gewesen sein, in der Luft eine Idee von einem „neuen Bahnhof“ zu haben, aber eben nur, wenn man dabei Höhenprofile vernachlässigt.

Insofern ist es ein zwingendes Pilotprojekt, wenn man sich der Infrastruktur korrekt in ihren Gesamtzusammenhängen stellt. Dies sollte aber mit den vorhandenen Ressourcen von Hochschulen und Firmen in Süddeutschland in Angriff zu nehmen und lösbar sein. Das heißt nichts anderes, als daß hier die beschriebenen Informationstechnologien im Sinne von Transparenz und einer Bürgergesellschaft des 21. Jahrhunderts die Oberhand gewinnen müssen.

Ziel sollte es sein, Strukturen und Instrumentarien für künftige Infrastrukturentwicklungen vorbereitend zu schaffen. Die Umstellung auf generell drei- bzw. x-dimensionale Erfassungen, integrative und übergreifende Problemlösungen sowie die Entwicklung neuer Beteiligungsformen befreien vom derzeitigen Dilemma, da sie notwendige Projekte aus sich heraus entwickeln können.

Zeitlich gesehen wäre es empfehlenswert, den Winter dafür zu nutzen, Kraft und Energien in Arbeits- und Projektgruppen fließen zu lassen, die die bestehenden Defizite zumindest im Ansatz bis zum Frühjahr 2011 ausgleichen können.

Diese Arbeit würde die Landtagswahl 2011, eine eventuelle Volksabstimmung oder anderweitige Willensbildungen nicht direkt tangieren. Sollten sich die Projektpartner allerdings bereits eher entscheiden, sich von einer Tunnelvariante zu verabschieden, wäre dies um so hilfreicher, weil dann das Hauptaugenmerk sofort auf die eigentlichen weiteren Problemzonen von Brücken, Neubaustrecken, Ausbauplänen und Verlegungen gerichtet werden kann. Ohne große Siege oder Niederlagen zu feiern, könnte man sich allseits und mit „vereinter“ Kraft auf Sacharbeit konzentrieren und vielen anstehenden Detailfragen widmen.

Für die offene Projektionsplanung STUTTGART KONSENS ist dies nur ein Zwischenschritt. Sie sollte erst einmal anderthalb bis zwei Jahre angesetzt werden, um Digitalisierungsumfänge, Datenverwaltung und -bereitstellung, Einsparpotentiale und -abläufe zu prüfen, bevor sie sich auflöst bzw. in neue Strukturen einfließt.