

Stuttgart 21 oder der verpasste Ausstieg aus einer drohenden Zukunft

Ekkehart Krippendorff

Lassen wir beiseite all das viele Positive, das über den Sieg des Demokratischen über die Arroganz des Parteienstaates gesagt und geschrieben wurde. „Stuttgart 21“ wird gebaut werden, mit oder ohne oder mit teilweiser Erfüllung aller hinzugefügten Auflagen. Der unbestreitbare demokratische Gewinn (wie lange wird er vorhalten?) kann nicht über die Niederlage in der Sache hinwegtäuschen. Aber diese Niederlage ist größer als der nunmehr freigegebene Bau – es ist eine Niederlage von epochaler Bedeutung. Hier hatte die einmalige Gelegenheit bestanden, das parteitaktisch platte Gerede von der „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“, die sich an diesem Projekt bewähren müsse, ernst zu nehmen: Ja, es ging hier um diese Zukunftsfähigkeit, um eine, so vergleichsweise provinziell ein Bahnhofsgebäude auch sein mag, paradigmatische Entscheidung darüber, welche Zukunft die deutsche und die westliche kapitalistische Industriegesellschaft insgesamt will. Diese Frage zu diskutieren, wurde unter Heiner Geisslers weithin gerühmter Schlichtungsstrategie so gut wie völlig unterlassen und erdrückt vom detaillierten Sachverstand der Experten beider Lager. Und die waren sich u.a. darin weitgehend einig, dass ein Abbruch des ganzen Unternehmens bereits aus Kostengründen nicht mehr möglich bzw. nicht mehr vertretbar sei. Damit kam aber eines der frühesten Argumente der Gegner unter die Räder und wurde nicht mehr ernst genommen, dass nämlich die astronomisch hohen Kosten aufs gesellschaftliche Ganze gesehen an anderen Stellen um ein Vielfaches nützlicher und sinnvoller einzusetzen wären, als in einem unterirdischen Bahnhof und in Minuten-Zeitersparnissen von Gütern und Reisenden.

Eine Gesellschaft, die unter den prinzipiell immer gegebenen Bedingungen begrenzter Ressourcen (finanzieller Mittel) nicht in der Lage ist, selbst Prioritäten für ihre Reproduktion zu setzen, liefert sich zwangsläufig den stärkeren und stärksten Interessengruppen aus, die dann zu ihren Gunsten entscheiden: ‚Das wollen wir, weil wir es können‘ – oder umgekehrt: ‚Das können wir, also wollen wir es.‘ Die Bahn-Manager und -Techniker sind ja keine bösarigen Finsterlinge mit persönlichen materiellen Interessen am Bahnhofsbaus (wie wäre es, wenn die Herren Kefer & Co und ihre politischen Kollegen in Stuttgart mit ihren eigenen nicht gerade bescheidenen Gehältern als Garantie dafür hafteten, dass die Kostenvorschläge, mit denen sie u.a. sich die Zustimmung zum Projekt sicherten, eingehalten werden?). Man darf sich vielmehr vorstellen, wie sie in ihrem riesigen administrativen Netzwerk sitzen und mit nichts anderem beschäftigt sind, als sich auszudenken, wie sie dieses Mammutunterneh-

men Bahn effizienter, profitabler, moderner, letztlich: marktgerechter organisieren, verändern, umbauen können – und da passt dieses Bahnhofprojekt wunderbar in ihr technizistisches Weltbild. Es gegen alle denkbare – und noch mehr gegen die nicht bedachten – Widerstände rechtlicher, technischer und/oder geologischer Natur durchzusetzen, ist für sie eine Sache professionellen Ehrgeizes, vielleicht auch dann persönlichen Stolzes, je stärker der Gegenwind wurde. Eine Sache aber wussten sie und brauchten deshalb den Schlichtungsprozess nicht zu fürchten: Am Ende würde der Bahnhof gebaut werden, so oder so. Die blumige Rede von der „Augenhöhe“, auf der sich Befürworter und Gegner dank des diplomatischen Geschicks Geisslers angeblich getroffen hätten, war reine Augenwischerei. Die Vertreter des S-21-Projekts hatten nicht nur argumentativ 15 Jahre Vorsprung, sie wussten vor allem, dass hinter ihnen die Staatsmacht und das polizeilich gesicherte „Monopol physischer Gewalt“ (Max Weber) stand; deshalb konnten sie es sich leisten, mit ständigem Siegerlächeln sich vergleichsweise ruhig zurückzulehnen und sich auch noch die überzeugendsten Gegenargumente gelassen anzuhören.

Aber nicht auf dieser Ebene spielte sich das historisch zu nennende Drama ab. Das wurde geradezu systematisch beschwiegen und ausgeklammert: Eben die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“. Wer, wie die Bundeskanzlerin, offensichtlich und trotz aller auch ihr vorliegenden Informationen und Daten nicht verstanden hat, mit welchen dramatischen Herausforderungen die deutsche Gesellschaft tatsächlich in den kommenden Jahrzehnten (nicht etwa Jahrhunderten!) fähig sein muss, fertigzuwerden, der ist, wie anscheinend die politische Klasse insgesamt, überfordert und unterqualifiziert zur Regierung dieses Landes: Angesichts der absehbaren Klimakatastrophe, der Umweltzerstörung, der Verknappung von für die kapitalistischen Industrieländer lebensnotwendigen Rohstoffen (von denen Öl ja nur das prominenteste ist), angesichts der zunehmenden Massenarmut, der Massenhungersnot und der Massenarbeitslosigkeit vor und hinter den eigenen und den Grenzzäunen der EU, angesichts der damit mittel- und unmittelbar verbundenen Ausbreitung endemischer Gewalt, sei es in Gestalt des sog. „Terrorismus“ als einer Erscheinungsform von Bürgerkrieg, sei es in der Gestalt von Gewalttätigkeit inmitten der sog. „Zivilgesellschaft“ unserer Städte, aber auch angesichts der beängstigend sich umkehrenden Alterspyramide der westlichen Gesellschaften mit allen ihren Konsequenzen für die Sozialsysteme, und schließlich und nicht zuletzt angesichts von zunehmendem funktionalem Analphabetismus und einem Schul- und Ausbildungssystem, das Deutsche und Immigranten immer weniger vorbereitet auf die gesellschaftliche Wirklichkeit des 21. Jahrhunderts – angesichts all dessen ist es geradezu ein Verbrechen politisch-gesellschaftlicher Blindheit, „Stuttgart 21“ als vorbildhaftes Signal für eine zukunftsfähige

Gesellschaft auszugeben, in einem supermodernen Bahnhof und später in ähnlichen überdimensionierten technischen Großprojekten diese bessere, lebensfähigere Zukunft Deutschlands zu verdinglichen. Liegt diese Zukunftsfähigkeit tatsächlich in schnelleren Zugverbindungen? In mehr betonierter Natur? In längeren und tieferen Tunneln? Auch – und das gehört ja dazu – in mehr und breiteren Autobahnen? Alles schneller, automatischer, elektronisch statt menschlich gesteuert – soll das die erstrebenswerte Zukunft deutscher Lebensqualität sein? Und nicht zuletzt auch noch die längeren Laufzeiten für Atomkraftwerke: Wie kann eine verantwortungsbewusste Regierung so verfahren und die Last atomar vergifteter Umwelt zukünftigen Generationen aufhalsen? Der Abfall soll für 1000 Jahre sicher sein: Was wäre, wenn ein progressiver Herrscher der frühen Neuzeit, sagen wir Kaiser Friedrich II., solchen Atommüll um 1200 für eine damalige tausendjährige Ewigkeit verbunkert hätte? Unsere Regierungen – nicht nur die deutsche, versteht sich – geben der menschlichen Spezies offensichtlich keine längere Überlebensfrist. Die Filmindustrie, die ja dafür ein waches Gespür hat, produziert gegenwärtig eine eindrucksvoll unheimliche Vielzahl von wissenschaftlich begründeten Katastrophen- und Weltuntergangsszenarien...

Die Weichenstellung von S 21 weist den Fortschritt in eben diese düstere Zukunft. Den Bahnmanagern kann man es ja nicht übel nehmen, dass in ihrem fanatisch bornierten Modernisierungswahn für so etwas wie alt-ehrwürdige Bäume kein Platz ist, dass ihnen die bescheiden-fundamentale Frage nach dem gesellschaftlichen Kontext und der hohen Priorität, die ihr Projekt beansprucht, klingt wie von einem fernen Planeten gestellt: Stuttgart 21 statt Schulen und Kindergärten; Stuttgart 21 statt Investitionen in kulturelle Kreativität; Stuttgart 21 statt systematischer Ausbau erneuerbarer Energien; Stuttgart 21 statt ökologische Stadtkonversion (eine solche Diskussion müsste im bevorstehenden Berliner Wahlkampf anhand des Tempelhofer Flughafens geführt werden...); Stuttgart 21 statt würdige Pflegeheime für alle; Stuttgart 21 statt einer Deutschen Bahn als flächendeckendes Dienstleistungsunternehmen (Tim Engartner hat dazu im FREITAG vom 2. Dezember eine fachkundige Möglichkeitsanalyse vorgelegt). Aber in der engstirnig-kurzsichtigen Machbarkeitsperspektive des Schlichtungsspektakels hatten solche gesamtgesellschaftlichen Zukunftsfragen keinen Ort, keinen Platz. Das ist die eigentliche Niederlage der Gegner und stellvertretend letztlich aller Bürger, auch wenn das vielen derzeit nicht bewusst sein mag. Die deutschen Regierungsparteien dieses reichen Landes finden es offensichtlich nicht pervers, mit einem Drittel Kinderarmut zu leben und gleichzeitig Milliarden in ein Verkehrsprojekt zu stecken, mit denen für viele Generationen für sagen wir fünfzig Jahre dieser gesellschaftlicher Schandfleck getilgt werden könnte. Was für ein inspirierendes Zukunftsprojekt könnte das sein! Eine Regierung,

die sich für diesen Zustand nicht schämt („Investitionen in Kinder und Jugendliche sind Investitionen in unsere Zukunft“ – haben nicht die Merkels, von der Leyens und tutti quanti immer wieder wenn’s ihnen passte so getönt?), und statt dessen einem Stuttgart 21 Vorrang gibt, verdient nichts als Verachtung.

Die Verantwortung für die durch Stuttgart 21 repräsentativ vorgegebene epochale Fehlorientierung liegt bei der politischen Klasse, die sich ohne Not und Nachdenken die faustisch blinde Fortschrittsvision der Bahn-Technokraten zu eigen gemacht hat – von den stuttgarter Gemeinderäten über die baden-württembergischen Landesplaner und Abgeordneten bis hin zur Bundeskanzlerin, ja, auch bis hin zu dem so viel gelobten Heiner Geissler. Der muss gewusst haben, was er tat, als er das eindrucksvolle bürgerliche Engagement für eine andere Zukunftsfähigkeit Deutschlands, das idealistische aber keineswegs weltfremde politische Potential Zehntausender auflaufen ließ und realpolitisch düpierte. Und das soll eine Sieg der Demokratie gewesen sein?