

**Aus der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 18.10.2010**

Stuttgart 21

## Die wegdemonstrierte Zukunft

**Sollen „Parkschützer“ im Schlossgarten, Rentner vom Killesberg oder Lehrer aus Vaihingen über ein Projekt wie „Stuttgart 21“ entscheiden? Hätten immer und überall die Anlieger und Betroffenen das letzte Wort, würde im Lande nichts mehr geschehen. Ein Gastkommentar von *Thomas Löffelholz*.**

*18. Oktober 2010*

Beginnen wir mit dem Wichtigsten an "Stuttgart 21", wenn man die Gegner hört: nein, nicht mit dem Juchtenkäfer, sondern mit dem Geld! Mit den Milliarden, die da hinausgeschmissen oder genauer gesagt in der schwäbischen Erde verbuddelt werden sollen. Fünf, neun oder fast achtzehn Milliarden - wer weiß? Der Autor weiß es nicht. Ihm geht es, wie es, vorsichtig geschätzt, 99,99 Prozent der Bürger geht, die am Stuttgarter Hauptbahnhof demonstrieren. Auch sie wissen es nicht. Alles andere wäre gelogen. Es wird zehn Jahre lang gebaut - in nicht nur geologisch, sondern auch ökonomisch schwierigem Terrain. Vieles ist unsicher. Und die Kalkulation solcher Mammutprojekte ist für den normalen Bürger ohnehin kaum nachzuvollziehen.

Interessanter ist es, andersherum zu fragen: Warum regen sich die Bewohner vom Killesberg, der Weinsteige und aus Botnang über die Kosten dieses Milliardenprojektes so maßlos auf? Als Stuttgarter könnten sie, leicht zynisch, sagen: Je teurer, desto besser! Denn die Stadt Stuttgart zahlt für "Stuttgart 21" eher überschaubare Summen. Dafür aber fließen Milliarden aus den Kassen von Bahn, Bund und Land in die schwäbische Metropole und die Region. Von einem solchen Geschäft kann eine Stadt nur träumen. Es schafft Umsatz, Tausende neuer Arbeitsplätze, Steuern, nicht irgendwo, sondern in Stuttgart! Was will ein verantwortungsbewusster Stuttgarter mehr? Früher sagten die Schwaben in solchen Fällen bescheiden: "Ich bin so frei!", und nahmen das Geld.

Heute sagen die Demonstranten: Egal! Was zu teuer ist, ist zu teuer, gleichgültig wer zahlt. Wirklich? Zum Schwaben gehört auch die Ehrlichkeit. Dass jene 50.000 in Stuttgart über Wochen hin auf die Straße gehen, um den Bahnchef Grube, den Finanzminister Schäuble und dessen Kollegen Stächele aus Baden-Württemberg sowie die Steuerzahler beispielsweise in Hamburg oder Bremen vor höheren Kosten zu bewahren, kann auch der lauteste Demonstrant einen ernsthaften Bürger nicht glauben machen. So nahe geht in der ganzen Republik herausgeworfene Staatsknete niemandem.

Noch nicht einmal, als man den Bankenrettungsschirm aufspannte oder den Griechenland-Kredit bewilligte, ist irgendjemand durch die Straßen marschiert. Da standen ganz andere Summen auf dem Spiel. Dass man um der Milliarden willen rebelliert, ist zu nett, um wahr zu sein. Denn die Milliarden zahlen eben zum geringsten Teil die Demonstranten. Es zahlen Bahn, Bund und Land. Und deshalb sollte man auch bedenken, dass sie die finanziellen Risiken weit besser beurteilen können als der wütende Bürger vom Kräherwald. Denn sie müssten - im Falle des Falles - finanziell dafür geradestehen.

Die gleiche Überlegung gilt auch für viele andere Sorgen, die sich die Demonstranten machen: Die Tunnel seien für den ICE zu eng, die Motoren zu schwach, um Züge auf die Alb zu schleppen, die Lößschichten würden dem Bau den Garaus machen. Unendliche Bedenken. Doch wer glaubt ernsthaft, dass der rebellierende Rentner vom Killesberg oder der Lehrer aus Vaihingen oder die Schüler im Schlossgarten hierzu wirklich Sachgerechtes sagen könnten? Hier müssen - auch in einer Demokratie - die Bahn, das Eisenbahn-Bundesamt und die Verkehrsminister samt den Fachleuten entscheiden.

### **Anlieger dürfen nicht allein entscheiden**

In Wahrheit gibt es für die Stuttgarter sehr viel bessere und vor allem nachvollziehbare Gründe für den Protest. Es ist wahr: Sie sind nicht ganz so erhaben und selbstlos wie die Sorge um die finanzielle Zukunft der Republik. Vom Juchtenkäfer ist dabei immer noch nicht die Rede. "Stuttgart 21" wird die Stadt verändern. "Wunderbar!", sagen die einen, "Eine Katastrophe!" die anderen. Lassen wir dies einmal offen. Denn wirklich entscheidend ist, dass - lange bevor wir "Stuttgart 21" haben werden - der Bau dieses unterirdischen Bahnhofs das Leben jedes Stuttgarters verändern wird. Man hat Erfahrung. Die Stuttgarter Innenstadt wurde in den letzten Jahrzehnten von Nord nach Süd und von West nach Ost immer wieder "untertunnelt". Und das war für die Menschen im Tal eine schlimme Plage.

Bei Stuttgart 21 wird es nicht anders sein. Es wird sogar länger dauern: Verkehr und Umwelt werden durch den Bau belastet. Es wird Lärm geben. Jeder am Nesenbach ist betroffen. Das ruft Angst und Wut hervor. Es erklärt, warum diesmal auch viele ältere Bürger auf die Straße gehen. Manche von ihnen werden ihr Leben nicht im neuen "Stuttgart 21" zu Ende bringen, sondern auf einer Baustelle.

Da liegt die Frage nahe: Darf man "Betroffenen" dies abverlangen? Wir leben in einer Demokratie. Da müssen die "Betroffenen" doch entscheiden können, die die Opfer bringen. Sie müssen sagen, ob sie "Stuttgart 21" wollen oder nicht. Sie sind die "Anlieger".

Das ist freilich nicht einmal die halbe Wahrheit. Wenn immer und überall die "Anlieger" das letzte Wort hätten, würde im Land nichts mehr geschehen. Nehmen wir Gorleben, zugegeben, ein krasser Fall. Könnten die Gorlebener über das Endlager für Atommüll entscheiden, wäre die Antwort klar: nicht in Gorleben! Das wäre keine Katastrophe, wenn der demokratische Staat sagen könnte: Gut, wir bauen anderwärts. Nur: Gorleben ist überall. Wo immer ein Endlager geplant wird, werden die "Anlieger" sagen: "Nicht bei uns!" Wer will auf einem Endlager leben? Die Konsequenz wäre: Es gibt kein Endlager. Die Brennstäbe, die - auch ohne Laufzeitverlängerung - im Lande herumliegen, strahlen neben den Atommeilern vor sich hin und bleiben auf alle Zeiten eine Gefahr. Nicht einmal die rabiatesten Atomkraftgegner in der Politik bestreiten deshalb, dass wir Endlager brauchen. Irgendwann werden irgendwelche Anlieger es akzeptieren müssen.

Oder betrachten wir jene "Stromautobahnen", die das Land braucht, wenn es auf CO2-freie, erneuerbare Energien setzt. Windstrom muss in gewaltigen Mengen von der Nordsee nach Süddeutschland transportiert werden oder Solarstrom aus der Sahara ins Ruhrgebiet. Wenn die "Betroffenen", die ihre Umgebung durch riesige Überlandschneisen zerstört sehen, sich an Stuttgart ein Beispiel nähmen, wäre klar: ohne uns! So gut ist kaum einer, dass er sich in der Not nicht unseres Schutzpatrons erinnerte und rief: "Heiliger Sankt Florian, verschon mein Haus, zünd andre an!"

### **Beispiel Startbahn West**

Natürlich muss die Gesellschaft Bedenken und Einwände der unmittelbar Betroffenen ernst nehmen. Aber umgekehrt können die "Anlieger" auch in einer Demokratie nicht allein über die Endlagerung des Atommülls, den Transport des Ökostroms, den Bau neuer Autobahnen oder Hochgeschwindigkeitsstrecken entscheiden. Es geht auch um die Zukunft des Landes. Moderne Gesellschaften sind komplex. Bei jeder größeren Entscheidung stehen Dutzende unterschiedliche Interessen miteinander in Konflikt. Rasche Verkehrswege, Umweltschutz, Lärmreduzierung, kein Ärger mit Baustellen - die Liste ist endlos, und die meisten dieser Interessen sind legitim. Meist wird man Kompromisse finden. Aber immer wieder einmal muss ein gordischer Knoten durchhauen werden: ja oder nein.

Diese Vielfalt der Interessen bedeutet, dass die Stuttgarter Demonstranten nicht allein über einen - ökologisch sinnvollen und gesellschaftlich bedeutenden - Bahnverkehr in Baden-Württemberg, in ganz Deutschland entscheiden können. Es geht auch darum, ob Baden-Württemberg eine Verkehrsmagistrale bekommt. Es geht also auch um Ulm, Göppingen, Mannheim und München. Es geht um das ganze Land.

Ein Blick zurück zeigt zahllose eindrucksvolle Beispiele für solche Konflikte zwischen den "Betroffenen" und dem Staat. Zum Beispiel die Startbahn West in Frankfurt. Während der Proteste gegen deren Bau gab es sogar Tote. Monatelang bewohnten die Gegner ein Hüttendorf auf dem Gelände des Flughafens. Die angrenzende Walldorfer Kirchengemeinde stellte gar eine Hüttenkirche auf. Hätten die Demonstranten sich damals durchgesetzt, Frankfurt wäre nie zum europäischen Verkehrsdrehkreuz geworden, auf Augenhöhe mit den zehnmal größeren Millionen-metropolen London und Paris. Das Flughafengelände ist inzwischen die größte lokale Arbeitsstätte in der Bundesrepublik, 73 000 Menschen finden hier Arbeit und Brot. Dass Hessen mit Bayern und Baden-Württemberg um den Rang als größtes Geberland im Länderfinanzausgleich streitet, hat auch mit dieser Entwicklung Frankfurts zu tun.

Man könnte - zugegeben: etwas kühn - sogar Mutlangen nennen. Der Plan, dort Mittelstreckenraketen zu stationieren, brachte gewaltige Demonstrationen und Blockaden hervor. Nun sind Atomraketen mit einem Durchgangsbahnhof schwer zu vergleichen. Atomsprenköpfe gehören, das werden auch die Demonstranten in Stuttgart zugeben, in eine ganz andere Kategorie von Gefahr. Doch kein ernsthafter Historiker bestreitet heute, dass "Mutlangen" - genauer: die Nachrüstung mit jenen Raketen - paradoxerweise das Ende des Kalten Krieges beschleunigt hat. Die Stationierung machte Moskau klar, dass ein Rüstungswettlauf die Sowjetunion an ihre

wirtschaftlichen Grenzen führen würde. Der Zerfall des Ostblocks und der Sowjetunion selbst begann. Hätten die Demonstranten gesiegt, vielleicht warteten wir immer noch auf die deutsche Einheit.

Das heißt nicht, dass in einer Demokratie Politiker immer recht haben und Demonstranten immer unrecht. Es heißt nur, dass in einer hochkomplexen Gesellschaft "Anlieger" nicht das letzte Wort über Projekte haben dürfen, die das ganze Land betreffen. Das zeigt sich gerade bei "Stuttgart 21" eindrucksvoll. Derzeit debattieren die Gegner so, als müsse nur der Durchgangsbahnhof verhindert werden und alles sei gut.

In Wahrheit ist gar nichts gut. Falls die Bundesrepublik Deutschland und Baden-Württemberg als Industrieland in einer globalen Welt nicht abdanken wollen, braucht man schnelle, aber auch ökologische Verkehrswege, also schnelle Züge und nicht nur Autos oder Flugzeuge. Bei einem Nein zu "Stuttgart 21" müssten deshalb andere Varianten gesucht und gebaut werden. Und sie wären für die "Anlieger" weit schlimmer als "Stuttgart 21". Gewiss, die "Anlieger" sind dann andere als jene, die im Schlossgarten aufbegehren.

Wenn der ICE - womöglich auf hochgestellten Gleisen - mit 250 Stundenkilometern durch das Neckartal und das Filstal braust, wird weit mehr Landschaft zerstört als durch einen unterirdischen Bahnhof. Die betroffenen Bürger werden viel stärker gestört sein als bei "Stuttgart 21", und dies nicht nur während der Bauzeit, sondern auf immer. Und die "Anlieger" in Untertürkheim, Esslingen und an der Fils werden mit Recht fragen, warum man jene donnernden Züge nicht in Tunnel gesteckt und entlang der - ohnehin lauten - Autobahntrasse nach Ulm habe rasen lassen. Betroffenheit ist kompliziert, auch - oder gerade - in einer demokratischen Gesellschaft.

### **Auf jedem sechsten Hektar der Talebene liegen Schotter und Schienen**

Schauen wir noch auf Stuttgart selbst. Stuttgart ist unter den großen deutschen Städten ein Unikat. "Stuttgart hätte nicht Stadt werden dürfen." Mit diesem Satz beginnt der Historiker Otto Borst seine umfangreiche Geschichte Stuttgarts. Schon 1884 hatte Gustav Rümelin, langjähriger Kanzler der Universität Tübingen, die Frage aufgeworfen, wie eine "Haupt- und Großstadt an einer Stelle hat entstehen können, wo für den Ackerbau der Raum, für die Industrie das Wasser fehlt und der Verkehr fast von allen Seiten durch einen Kranz steiler Berge erschwert ist". Und noch einmal 200 Jahre früher, 1669, hatte Gottfried Wilhelm Leibniz dem Herzog von Württemberg in Stuttgart empfohlen, "worumb Cannstatt füglich zur Hauptstatt des Herzogthums Württemberg zu machen" sei. Dort hätte man einen schiffbaren Fluss gehabt und fleißig genutzte Fernstraßen.

Die Römer hatten dies 1700 Jahre vor Leibniz beim Bau ihres Kastells berücksichtigt. Aber der Herzog schlug die Worte des Universalgelehrten in den Wind. Also liegt die Landeshauptstadt - anders als Berlin, München, Hamburg, Hannover, Frankfurt, Düsseldorf, Köln oder Dresden - nicht in einer offenen, gut zugänglichen Landschaft, in der sich die Stadt und die Bahn ausbreiten können, sondern am Nesenbach in einem engen Tal

"Genau!", rufen die Protestierer. "Stuttgart ist einmalig - und das soll es bleiben." Wobei schon ein kurzer Blick in dieses Tal zeigt: Es ist nicht einfach ein Juwel - mit Schloss, Schlossgarten, historischem Bahnhof und einer schönen Aussicht vom Bismarckturm. Der Blick zeigt auch: Auf jedem sechsten Hektar der Stuttgarter Talebene liegen Schotter und Schienen, hundert Hektar Scheußlichkeit. Das Bahngleisdreieck erstreckt sich vom Neckar fast zweieinhalb Kilometer weit in die Innenstadt. Kein normaler Stuttgarter Bürger kann - und will - diese Ödnis betreten. Die Gleise zerschneiden das Tal der Länge nach. Nur an einer oder zwei Stellen kann man das Tal unter den Gleisen hindurch queren.

### **„Stuttgart 21“ macht Stuttgart größer**

Die "Parkschützer" wollen den Schlossgarten retten. Die bittere Wahrheit ist: Haben sie Erfolg, retten sie vor allem die scheußlichsten, störendsten, unnützeisten hundert Hektar der Stadt. Umgekehrt beansprucht der Durchgangsbahnhof auf Dauer schlimmstenfalls zwei Hektar Park, die allerdings sogar für einen parkartigen - rollstuhlgerechten (!) - Garten genutzt werden sollen. Und vor allem: Wenn man die Gleise beseitigt, kann man von den hundert Hektar Schotterfläche einen stattlichen Teil für neue Parks nutzen. "Stuttgart 21" macht Stuttgart größer, nicht nur ökonomisch, auch real. Die Bahn samt ihren Gleisen verschwindet aus dem Tal. Man kann herumlaufen. Die Tunnel werden, verkehrstechnisch gesehen, die "Großstadt im Kessel" ebener machen. Warum also demonstriert man wegen der Kosten, die ganz überwiegend andere tragen und die per saldo den Stuttgartern auf Jahrzehnte nützen werden? Warum konzentrieren sich die "Betroffenen" nicht auf jene Fragen, die für Stuttgart selbst wichtig sind? Und bei denen ihre "Betroffenheit" nicht gegen die Betroffenheit anderer - der Esslinger, Göppinger, Ulmer, Münchner sowie aller Bahnreisenden - abgewogen werden muss? Die Frage ist: In welchem Stuttgart leben die Kinder und Enkel? Was kann man in ihrem Sinne mit den grässlichsten 100 Hektar Stuttgarts machen? Darf es vielleicht etwas mehr Park sein als jene zwanzig zusätzlichen Hektar, welche die Planer derzeit vorgesehen haben? Wie kann man erreichen, dass statt der Gleise offene Quartiere entstehen, in denen Menschen sich gerne bewegen oder wohnen? Leider hat man am Bahnhof in den letzten Jahren Gebäude errichtet, die "Kälte ausstrahlen" und "Menschen vor den Kopf stoßen", wie in dieser Zeitung der Stuttgarter Verleger Michael Klett beklagte: "Ein Horror!". Aber "Stuttgart 21" muss nicht so aussehen. Es bietet, wie der Blick auf die graubraunen Gleisflächen zeigt, gewaltige Möglichkeiten, die Stadt schöner zu machen. Hier liegen für die "Betroffenen" in Stuttgart - gerade wenn sie an die kommenden Generationen denken - die richtigen, wichtigen Fragen der Zukunft. Sie treffen und betreffen die Stadt weit mehr als die Milliarden, die Bahn, Bund oder Land in die Stadt am Nesenbach investieren. Es gibt Baulärm und Ärger und Unbequemes. Aber es gibt auch Zukunft am Schlossgarten.

Der **Verfasser** war von 1983 bis 1995 **Chefredakteur** der "**Stuttgarter Zeitung**" und von 1995 bis 1998 Chefredakteur der Tageszeitung "**Die Welt**".

Text: F.A.Z.