

Krach in der Guten Stube

Proteste gegen Großprojekte gab es in unserem Land immer wieder einmal. Erfolgreich waren sie selten. Waren in früheren Jahren die Träger des Protests zumeist politisch eher links, linksliberal oder ökologisch orientiert, ist die Protestbewegung gegen das Projekt „Stuttgart 21“ anders strukturiert. Menschen der sogenannten „bürgerlichen Mitte“ gehen zu Tausenden auf die Straße. Ist dies tatsächlich eine neuartige Herausforderung für die Regierenden, die sie rasch mit Schlichtungsangeboten zu befrieden versuchen?

Die Bagger und Motorsägen, die das Projekt Stuttgart 21 ins Werk setzen sollen, sind gleichsam in die gute Stube eingefallen. Nicht allein nur in die gute Stube der Stadt Stuttgart, den Schlosspark, sondern offensichtlich regelrecht in die gute Stube bürgerlicher Haushalte. Mit Beharrlichkeit und in großer Zahl tragen Hausfrauen und Angestellte ihre Wut und Enttäuschung darüber auf die Straße, wie mit ihnen umgegangen wird. Sie fühlen sich hintergangen und von der Politik der Regierenden nicht mehr vertreten.

Den Werkzeugen der großflächigen Umgestaltung des Stuttgarter Stadtkerns fallen nicht nur Teile des Bahnhofsgebäudes oder altehrwürdige Bäume im Park zum Opfer. Auf der Strecke bleibt der bürgerliche Konsens, der bislang keinen Widerspruch kannte zwischen der Realisierung von Großprojekten und demokratischer Teilhabe und bürgerlichen Werten. Großprojekte wie Stuttgart 21 wurden verstanden als Ausdruck von Modernität, in deren Glanz auch das gut situierte Bürgertum seine eigenen Werte und Interessen gut aufgehoben sah.

Warum, so fragen sich manche verwundert, funktioniert dieser Konsens beim Stuttgarter Projekt nicht mehr reibungslos wie früher? Ganz offenbar ist den Machern in Wirtschaft und Politik bei diesem Projekt ihre Gestaltungsmacht entgleist. Eigentlich haben sie alles wie immer vorbereitet: Fachleute entwickeln ein Projekt, die Planung dieses Projekts durchläuft den vorgeschriebenen Planungsprozess. Mit dem Planfeststellungsverfahren durchläuft das formale

Genehmigungsverfahren eine Öffentlichkeitsphase. Bürgerinnen und Bürger können die ausgelegten Pläne studieren und Einwendungen einreichen. Sodann können sie Klage einreichen, wenn sie im Feststellungsbeschluss ihre Einwendungen nicht ausreichend berücksichtigt sehen. Erfolg haben Einwendungen und spätere Klagen jedoch allenfalls im Detail des Wie. Die Frage nach dem ob überhaupt steht nicht mehr zur Entscheidung.

Auf den formal korrekt abgelaufenen

Genehmigungsprozess pochen nun die Befürworter und monieren, die jetzigen Proteste kämen zu spät. Vor wenigen Wochen hat die Süddeutsche Zeitung im Artikel Geistige Kessellage minutiös aufgelistet, dass die Machern die Regierten aus dem politischen Entscheidungsprozess regelrecht herausgehalten und ihnen damit eine seriöse politische Teilhabe oder gar Einflussnahme verwehrt haben. Anstatt wenigstens jetzt die Proteste aufzugreifen, verschärfen die Befürworter ihre Gangart und behaupten, ihre Planungen seien ohne Alternative. Dieses Vorgehen scheint System zu haben, denn es lässt sich nicht nur beim schwäbischen Großprojekt, sondern beispielsweise auch bei der Planung des 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels in München beobachten. Zu keinem Zeitpunkt sind Alternativen ernsthaft in Erwägung gezogen worden. Zu dieser Arroganz gesellt sich die Praxis, die Interessenlage möglicher Nutznießer zu verschleiern.

In Stuttgart zeigt sich dies schon darin, dass die Tieferlegung des Hauptbahnhofs und der Gleisanlagen als ein Verkehrsprojekt verkauft wird, obwohl die geplanten Umbauten ein Stadtentwicklungsprojekt sind. Die Machern werden nicht müde, der Öffentlichkeit Vorteile des behaupteten Verkehrsprojekts vorzugaukeln, die nicht existieren. Bahnreisenden verspricht man kürzere Reisezeiten. 1995 verkehrten Fernzüge zwischen Stuttgart und München fahrplanmäßig um 20 Minuten schneller als heute. Selbst wenn dank eines Neubauprojekts sich die eine oder andere Reisezeit künftig um einige Minuten verkürzt, was ist damit für Reisende gewonnen, für die Verspätungen längst Reisealltag sind, weil die Bahn auf Verschleiß fährt und sich nur wenig um den Erhalt des bestehenden Netzes kümmert. Seit der Umstrukturierung zur Aktiengesellschaft haben Grundstücksgeschäfte für die Bahn ganz offenbar einen höheren Stellenwert, als ein gut funktionierender Bahnverkehr. Immerhin konnte die Bahn mit dem Verkauf von Gleisflächen an die Stadt Stuttgart rund 700 Millionen Euro einnehmen.

Die Machern ziehen ihre einmal beschlossenen Projekte durch. Die erwähnten bürgerlichen Werte haben für sie kaum mehr Gewicht. Sie sind hinderlich für das schnelle, auf Abräumen bedachte Geschäft. Im harten kapitalistischen Wettbewerb ist kein Platz für demokratischen und sozialen Klimbim. Auf den Protest reagieren die Regierenden mit

harter Hand. Manche Stadtbürger Stuttgarts erlebten dabei vielleicht zum ersten Mal die Arroganz des Staatsapparats, den sie so noch nie wahrgenommen haben. Polizeiknüppel und Pfefferspray waren probate Mittel gegen aufmüpfige Linke, aber doch nicht für sie!

Kaum sind die ersten Nebelschwaden des erbitterten Kampfes um die Bäume im Stuttgarter Schlosspark verzogen, dürfen sich die Gegner des Projekts über einen Zwischensieg freuen. Ein *elder statesman*, Heiner Geißler, Mitglied bei der CDU, manchen vielleicht auch als šbissiger Hundö in seiner früheren Funktion als Partei-Generalsekretär in Erinnerung, jetzt Mitglied auch bei der Organisation *attac*, nimmt sich der Schlichtung an. Ein rascher Erfolg für die Protestierenden? Durchaus, denn welchem Protest war in Vergangenheit ein so rasches Angebot beschieden. Inhaltlich aber allein schon deshalb eher ein Befriedungsversuch, als die Schlichtung den Streit über Sinn oder Unsinn eines Verkehrsprojekts zum Inhalt hat, das gar nicht der tatsächliche Konfliktpunkt ist, geht es hier doch um die šAufwertungö der Stuttgarter Innenstadt. Wer auf der Homepage der Landeshauptstadt Stuttgart die Seite šStuttgart 21ö (<http://www.stuttgart.de/stuttgart21>) ansteuert, erhält ó abermals eine kleine Irreführung ó zuerst Informationen über das Bahnprojekt Stuttgart ó Ulm, erst im zweiten Schritt Auskunft über das Städtebauprojekt Stuttgart 21 und die geplanten neuen Stadtviertel. Die Stadt ist Eigentümerin der Flächen und verspricht: šDiese Fläche ist weder an Investoren verkauft noch in irgendeiner Weise verplant. Wir haben jetzt gemeinsam die historische Chance, diese Fläche der Stadt zurück zu geben.ö Den

Kaufpreis vom 700 Millionen Euro wird die Stadt gewiss nicht an die herzlich eingeladenen Bürgerinnen und Bürger verschenken, sondern über die Vergabe refinanzieren. Die zentral und am Schlosspark gelegenen Flächen lassen bestimmt heute schon Investoren šhochwertigerö Wohn- und Gewerbebauten das Wasser im Munde zusammen laufen. Diese Stadtentwicklung im Herzen der baden-württembergischen Landeshauptstadt wird mit Sicherheit eine weitere Hausse von Grundstücks- und Immobilienpreisen, sowie Pachten und Wohnungsmieten auslösen. Das Nachsehen haben wirtschaftlich weniger gut Gestellte.

Vor kurzem haben die Befürworter von šStuttgart 21ö potente Unterstützung erfahren. Anfang November traf sich in Stuttgart eine illustre Runde von Managern, Unternehmenschefs und Mittelständlern, um die Bedeutung des Infrastrukturprojekts zu betonen. Diese Runde pocht auf das Projekt mit dem Hinweis, es sei šwichtig für die Wettbewerbsfähigkeit nicht nur der Region Stuttgart, sondern des gesamten Industriestandorts Deutschland.ö Im 2006 vom damaligen Ministerpräsidenten Günther Oettinger ins Leben gerufenen šUnterstützerkreis Stuttgart 21ö sind unter anderem leitende Herren der einschlägigen Bauindustrie vertreten: Dr. Martin Herrenknecht, Vorstandsvorsitzender der Herrenknecht AG, Europas Marktführer für Tunnelbohrmaschinen und Dr. Ing. Michael Blaschko, Geschäftsführung der Firma Bilfinger und Berger, eine der großen deutschen Baufirmen.

Der Protest der šbürgerlichen Mitteö scheint rückwärts gewandt. Wie anders ist es zu erklären, dass

viele Protestierende den Bahnhofsbau verteidigen, den Paul Bonatz entworfen hat. Bonatz versuchte, die 1926 in Stuttgart errichtete Weißenhof-Siedlung als ein šeher an eine Vorstadt Jerusalems als an Wohnungen für Stuttgartö gemahnendes undeutsches Bauprojekt in Verruf zu bringen. In der Nazidiktatur arbeitete er als architektonischer Berater für Fritz Todt und später für Albert Speer, bevor er 1943 in die Türkei ging.

Andererseits ó und dies ist dem bürgerlichen Widerstand gegen Großprojekte positiv anzurechnen, reklamiert er die Fortgeltung demokratischer Gepflogenheiten, wie sie die Bundesrepublik Deutschland als Lehre aus dem Faschismus im Grundgesetz festlegte. Dazu gehören auch transparente Planungsprozesse unter demokratischer Teilhabe des Souveräns, der Wahlbürgerinnen und Wahlbürger. Die Verteidigung des inhaltlichen Gehalts des Grundgesetzes hat heute, wo brachial auftretende šMacherö in Wirtschaft und Politik diesen aushöhlen, durchaus einen fortschrittlichen Zug.

München hat mit der Auseinandersetzung um den 2. S-Bahn-Tunnel ein vergleichbares Streitthema. Auch hier versuchen die šMacherö Fakten zu schaffen, šalternativlosö, versteht sich. Ähnlich wie in Stuttgart unternehmen sie keinerlei Anstrengungen, eine alternative Planung ernsthaft zu erwägen, geschweige denn zu konkret vorzulegen. Noch gibt es in München gegen das Milliarden Euro schwere Tunnelprojekt allenfalls eine lokale Protestbewegung im besonders betroffenen Stadtteil Haidhausen. Dabei muss es nicht bleiben.

anb