

Im Stuttgarter Bahnstreckestreit soll vermittelt werden, aber die Bewertungsmaßstäbe sind grundverschieden

Schlichtung zwischen Ja und Nein?

Von Gerd Held

Die Schlichtung in Stuttgart ist denkbar schlecht gestartet. Das ist kein Zufall. Es geht ja nicht nur um ein Mehr-oder-Weniger, wie in Tarifverhandlungen zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften, sondern um ein Ja-oder-Nein. Kommt die neue Stuttgart-Passage der Bahn oder bleibt die alte? Dazwischen gibt es keinen mittleren Schienenweg - selbst wenn die persönlichen Feindbilder durch die Gesprächsrunden entkräftet würden. Die Gegensätze beruhen nicht auf bösen Absichten, sondern auf zwei grundverschiedenen Maßstäben, mit denen hier gewertet wird. Stellen wir uns einfach einmal eine fiktive Schlichtungsrunde vor und fangen mit den Bäumen an. Die Parkschützer werden die alten Bäume anführen, die dem Neubau zum Opfer fallen. Wir können Euren Schmerz verstehen, könnten ihnen die Projektträger antworten, aber schaut einmal auf den Stadtplan: Auf den Arealen, die vom Gleiskörper befreit werden, werden mehr Bäume wachsen. Seht also nicht nur die Bäume, die jetzt gefällt werden, sondern auch jene Bäume, die nie das Licht der Welt erblicken durften, weil ein riesiger Gleiskörper die Fläche besetzte.

Nun könnten die Projektgegner vortragen, dass die neuen Stadtteile vor allem mehr Beton bringen und nur Wenigen zu gute kommen. An dieser Stelle sollten die Befürworter, wenn sie klug sind, nicht die Hochglanz-Prospekte vorzeigen, sondern auf den Unterschied zwischen Bauen und Leben hinweisen. Ein Stadtteil wird in kurzer Zeit gebaut und macht dann in seinem langen Leben viele soziale Wandlungen durch. Auf jeden Fall wird er, im Fall Stuttgart, Tausende neuer Menschen in den Stadtkern bringen. Wer kann heute vorher-

sehen, welche persönlichen und sozialen Beziehungen hier in zwei, drei Jahrzehnten gelebt werden? Wer die bewegte Geschichte betrachtet, die die ersten Bahnhofsviertel nun seit über 130 Jahren schreiben, wird das neue Stadtquartier mit anderen Augen sehen.

Im Zentrum der Schlichtungsrunde wird natürlich die neue Trasse mit ihren hohen (und noch wachsenden) Baukosten stehen. Das Ganze für „nur 20 Minuten Fahrzeitgewinn nach Ulm“, werden die Kritiker mit glaubwürdiger Entrüstung sagen und Verbesserungen im alten System für solider halten. Dagegen wird die europäische Dimension der neuen Stuttgart-Passage ins Feld geführt. Da aber „Europa“ heute für alles und jedes bemüht wird, müsste man schon etwas genauer sagen, was die Ost-West-Magistrale durch Süddeutschland bedeutet. Hier ist ein Blick auf den anderen Ost-West-Korridor, der Deutschland weiter nördlich durchquert, hilfreich. Zwischen Köln und Berlin ist Bahngeschwindigkeit ein unstrittiger Trumpf. Hier hat die Bahn, in Konkurrenz zum Flugzeug und zu den LKW-Kolonnen auf der Autobahn A2, ein großes Potential. Man stelle sich nun einmal vor, Hannover hätte einen Kopfbahnhof gehabt – die Sackgasse wäre längst aufgelöst worden. Die nördliche Ost-West-Verbindung ist eben eine etablierte Größe. Was aber hier vernünftig ist, müsste ebenso für die zweite, südliche Magistrale gelten, auch wenn die Geologie der schwäbischen Alp sich sperrt.

Diese Beispiele zeigen das Grundproblem des Stuttgarter Streits. Es geht nicht um Fakten, sondern um Maßstäbe. Wird der zeitliche und räumliche Horizont verkürzt, erscheint das Contra plausibel. Wei-

tet man den Blick, gewinnt das Pro. Das Contra kann säckeweise alle möglichen Stolpersteine des Projekts auf den Tisch kullern lassen. Anschaulich und mediengerecht - das ist der Trumpf des kleinen Maßstabs. Der größere Maßstab hat es da schwerer. Er muss mit pauschalen Zahlenblöcken arbeiten, mit Stadtbaugeschichte, mit skizzenhaften Zukunftsaussichten. Wer weitreichende Infrastrukturen baut, darf nicht versuchen, das Leben ebenso weitreichend festzulegen. Auch wird es immer wieder neue technische Probleme geben, kein redlicher Ingenieur wird das abschließen. Und doch muss der Bau wirklich begonnen werden, ohne letzte Sicher-

heit. Jedem Anfang wohnt eine Willkür inne. Doch gäbe es ohne diesen kritischen ersten Moment kein größeres Projekt, das weit in Raum und Zeit ragt. Um über diese Schwelle hinwegzukommen, braucht jede große Infrastruktur den Schutz des Rechtsstaates unter Aufsicht des Parlaments. Die direkte Demokratie, die vom unmittelbar Anschaulichen lebt, darf gerade in diesem Moment – der viel Stoff zum Protestieren gibt – nicht die Macht bekommen.

Wie also will man da schlichten, ohne nicht sofort selber zur Partei zu werden? In Stuttgart wäre schon etwas gewonnen, wenn die verschiedenen Maßstäbe anerkannt würden.

(Manuskript vom 10.10.2010, erschienen als Leitartikel in der Tageszeitung „Die Welt“ am 11.10.2010 unter der Überschrift „Worum es wirklich geht“)