

Der „Stresstest“ zeigt, dass das Projekt Stuttgart 21 zu unrecht unter Generalverdacht gestellt wurde. Aber ist man hierzulande überhaupt noch bereit, die Autorität technischer Argumente anzuerkennen?

Die Tugend des Ingenieurs

Von Gerd Held

Nach dem erfolgreichen Stresstest von „Stuttgart 21“ müsste zumindest eins anerkannt werden: Ein völlig abwegiges Vorhaben ist dies Großprojekt nicht. Diesen Eindruck hatten die Gegner immer zu erwecken versucht. „Wahnsinn“ sei der finanzielle Aufwand, abenteuerlich die Tunnelbohrung, sinnlos die Umwandlung in einen Durchgangsbahnhof und überhaupt sei das Ganze, so der Grünenvorsitzende Cem Özdemir, eigentlich nur ein Immobilienprojekt für Reiche. Nun bestätigte das Ingenieurbüro SMA, mit der Erfahrung vieler Bahnhofstests, dass der versprochene Kapazitätsgewinn tatsächlich erreichbar ist. Ähnlich positiv war vorher schon eine Überprüfung der Finanzplanung ausgefallen. So hat es sich also als richtig erwiesen, die Kritik - die von sich behauptete, besonders fest auf dem Boden der Realitäten zu stehen - beim Wort zu nehmen und wirklich noch einmal nachzumessen, ob die Größen stimmen. Sowieso ist die Ingenieurskunst, weil sie ihre Autorität auf die äußere, physische Sachebene gründet, mehr als andere Künste offen für Korrekturen und gelassen bei Rückziehern. Dem Ingenieur fehlt das Unbedingte, das Verbohrte. Er muss nicht um jeden Preis eine im Kopf vorgefasste Idee verwirklichen. Die Frage, ob in Stuttgart der neue Bahnhof im morgentlichen Berufsverkehr 49 zusätzliche Züge bewältigen kann, ist nicht durch Beschwörung eines wünschenswerten Ziels zu beantworten, sondern nur durch die Anlegung praktischer Maßstäbe. Nun ist das Projekt in einem wichtigen Punkt bestätigt und damit auch die Seriösität der bisherigen Planung.

Damit aber zeigt sich ein Problem auf Seiten der S 21-Gegner: Ihre Kritik hat etwas

allzu Unbedingtes. Schon in der Schlichtung war aufgefallen, dass ihre Redebeiträge sich oft im Grundsätzlichen bewegten. Viel war von falschen „Ansätzen“ die Rede. Auch mancher Prominente, der den neuen Bahnhof zum Kulturverbrechen erklärte, wusste zu den eigentlichen Bahnfragen nichts beizutragen. Am Ende verlegte sich die Kritik immer mehr darauf, die Meinungsumfragen zum obersten Kriterium zu machen – ein Stimmungsbild von ein paar Wochen sollte mehr wiegen als die Ingenieursarbeit von Jahren. Überhaupt wurden die technischen Argumente immer weiter an den Rand gedrängt. Es passt in dies Bild, dass die Gegner von Stuttgart 21 jetzt erklären, das Ergebnis des (in der Schlichtung vereinbarte) Stresstest sei nur ein „Gefälligkeitsgutachten“ für die Bahn.

Von vornherein hatte die Stuttgarter Bahnhofs-Empörung etwas Erstaunliches. Es ging hier ja nicht um eine Risikotechnik wie die Atomenergie, auch nicht um etwas ganz Neues wie den Transrapid. Das Eisenbahnsystem ist ein technischer Klassiker. Eine durch und durch erprobte Technik, die ihre soziale Akzeptanz schon im 19. Jahrhundert erkämpft hat. Die Eisenbahn ist geradezu der Inbegriff der Industriegesellschaft und der modernen Großstadt. Mit ihr wurden die Menschen zu Mitfahrenden und Teilhabern der modernen Maschinenmacht. Die Bahnbauten, an exponierter Stelle die Bahnhöfe, waren der sichtbare Ausdruck für den Aufstieg und die Solidität der Ingenieurskunst. Sie machte den älteren Mächten der schönen Künste Konkurrenz und bot eine ganz eigene Faszination. Die Technik rückte in die Mitte der Gesellschaft. Das bedeutete

neue Riesenbauten, aber auch eine neue Macht der vormals verachteten „niederen“ physisch-körperlichen Realität. Die Gesellschaft lernte, mit der großen Maschine und der eigenen Massenhaftigkeit zu leben und sich für sie zu begeistern. Das war zivilisatorischer Stand vor einem Jahrhundert. So weit waren wir schon mal in Deutschland. Das Projekt Stuttgart 21 bewegt sich eigentlich in diesem Rahmen. Seine Innovationen sind nicht revolutionär, sondern graduell. So konnte es Ende der 90er Jahre als Teil einer Initiative zur „Renaissance der Bahnhöfe“ firmieren, die die Bahn wieder in die Mitte der Großstädte holen wollte. Eine Renaissance also, und dafür gab es gute Argumente: Wenn eine Gesellschaft ihre Mobilität angesichts knapperer Umweltressourcen sichern will, braucht sie das Eisenbahnsystem - und zwar wegen seiner Größe und der damit verbundenen Einsparungen durch Skaleneffekte. Diese sind nur zu haben, wenn Großstadt und Bahn wieder gegenseitig anschlussfähiger werden. Hier kommt auch ein kulturelles Argument in Spiel: Die Zweiteilung, bei der die Innenstädte immer mehr zu Fußgänger-Zonen mit virtuellem Datenfluss werden, während alle physische Bewegung und Industrie ans Umland ausgelagert wird, macht das öffentliche Leben borniert. Es war ja eine demokratische Leistung der Eisenbahn, dass sie in den Städten die alte statische Salon- und Spazieröffentlichkeit erweiterte – die Bahnhöfe wurden zu Kultorten einer offenen, aktiven Massengesellschaft. Diese Leistung sollte durch die neuen Bauvorhaben erneuert werden.

Unsere Zeit hat noch kaum begriffen, wie sehr die viel beschworenen Herausforderungen wieder zu technischen Aufgaben geworden sind. Nur als technischer Gegenstand – nicht als bloßes „Wissen“, auch nicht als bloße „Natur“ – können sie eine Lösung finden. Deshalb müsste eigentlich

das Ringen der Ingenieure mit besonderer Aufmerksamkeit und Sympathie verfolgt werden, sei es nun bei Großbahnhöfen oder bei der Strom-Speichertechnik. Doch der zur Ikone gewordene Protest gegen Stuttgart 21 spricht eine andere Sprache. Man hat schon viel über die Angst vor dem Großprojekt und die Fixierung auf Lokalinteressen, die hier im Spiel ist, geschrieben. Doch ein anderes Merkmal ist vielleicht noch bedeutender: die Überheblichkeit, mit der sich die Kritik über die Niederungen der Realität hinwegsetzt. Sie zeigt sich bei jenen Prominenten, die ganz offen ihre fehlende Fachkenntnis kundtun und zugleich die schrillsten Verurteilungen aussprechen. Sie zeigt sich darin, dass das alte Architekten-Vorurteil wieder auftaucht, nach dem der Bauingenieur nur ein Rechenknecht sei und überhaupt das technische Denken nur „instrumentelles Denken“. Überheblich ist aber auch die „Empörung“ von Bürgern, die glauben, sie würden allein durch ihre Anwesenheit auf einem Versammlungsplatz schon zum Souverän, der ein besonderes Vetorecht für sich beanspruchen kann. Hier hat die Empörung, so sehr sie sich hypermodern mit Laptop und Facebook gibt, etwas vom alten Herrenrecht, das sich über die physischen Niederungen der Arbeitswelt erhaben fühlte.

Das Lehrstück „Stuttgart 21“ ist nicht zu Ende. Es bekommt eine neue Wendung. Nun könnte sich zeigen, dass das Stück nicht vom „Verlust der Demokratie“ handelt, wie vorschnell behauptet wurde, sondern von einem anderen Verlust: In einem erheblichen Teil unserer Gesellschaft ist der Sinn für die Bedeutung technischer Rationalität abhanden gekommen. Demgegenüber tut die Deutsche Bahn gut daran, beharrlich und gelassen auf die Tugend der Ingenieure zu setzen.

(Manuskript vom 25.7.2011, erschienen als Essay in der Tageszeitung DIE WELT vom 28.7.2011)