

Der Projektstau bei Flughäfen, Bahnbauten, Kraftwerken und Leitungsnetzen
wird bedrohlich

Baustellen des Staates

Von Gerd Held

Als Andrea Ypsilanti versuchte, ihren linken Sonderweg in Hessen durchzudrücken, stand neben dem „Koch muss weg“ ein zweites „Muss weg“: Der Ausbau des Frankfurter Flughafens sollte verhindert werden. Damit bediente die „soziale Moderne“ ein populäres Ressentiment gegen Großstrukturen, um stattdessen tausende kleiner Sozialverteilungs- und Windräder drehen zu lassen. Die für den Sonderling Herrmann Scheer vorgesehene Gesamtzuständigkeit für Wirtschaft und Bauwesen hätte den passenden Blockadehebel geliefert. Es ist diesmal zum Glück anders ausgefallen. Aber es darf nicht verschwiegen werden, dass hier ein wunder Punkt unserer Zeit liegt. Der Frankfurter Flughafenausbau ist unpopulär und er ist kein Einzelfall. Große Bauprojekte sind an vielen Orten in einer Legitimitätskrise. Sie werden zu Fallstricken für die demokratischen Parteien, insbesondere für die großen Volksparteien. Die CSU ist mit dem Transrapid in Bayern gescheitert, weil sie die Bahntrasse bei den Kommunen vor Ort nur mit aufwendigen Untertunnelungen durchsetzen konnte. Diese Trassenprobleme – und nicht die Magnetschwebetechnologie – trieben die Kosten in die Höhe, bis das Ganze nicht mehr bezahlbar war. In diesem „Freikaufen“ der Strecke war im Grunde schon das Scheitern angelegt. Es war der CSU nicht gelungen, die Bürger vor Ort von der überragenden Bedeutung des Transrapids zu überzeugen und sie zu Opfern für die große Sache zu bewegen. Der Mythos der CSU, der in dieser Fähigkeit wurzelte, Opferbereitschaft für das große Ganze des Landes zu mobilisieren, wurde beschädigt. Aus Stuttgart hört man, dass das Bahnprojekt „Stuttgart 21“ auf wachsenden Widerstand stößt. In Hamburg

ist der Konflikt um das Kohlkraftwerk Moorburg nur vertagt, von der Elbvertiefung ganz zu schweigen.

Quer durch die Republik zieht sich ein Projektstau bei Großanlagen für Verkehr, Energie und Wasser – ausgerechnet in einer Zeit, wo die Krise die Grenzen der kleinen Lösungen im Eigenheim und Einzelbetrieb aufzeigt. Gewiss gibt es protzige und maßlose Vorhaben, aber so generell, wie das Ressentiment gegen jedes Großprojekt sofort zur Stelle ist, beruht es auf einer prinzipiellen Kurzsichtigkeit. Massive Gebäude, dicke Pipelines oder lange Landebahnen haben etwas Bedrängendes und Fremdes. Mit dem Baudreck und Bauzaun fängt es an. Während die negativen Seiten des Vorhabens gut sichtbar und von Anfang an spürbar sind, wirken die positiven Seiten oft nur indirekt und im Verborgenen. Die Leitungen, die unsere Steckdosen an ein Kraftwerk binden, sind weniger auffällig als die Emissionen, die aus dem Schornstein kommen. Der Anteil, den einen Flughafen bei der Pflege von Geschäftsverbindungen hat, ist kaum zu messen, wohl aber der Fluglärm und die gerodete Waldfläche. Die Kosten treten am Anfang mit voller Wucht ein, während die Erträge erst über Jahrzehnte verzögert eintrudeln. Auch kann niemand die verlorenen Chancen wirklich ermessen, die ein verhindertes Projekt gar nicht erst aufkommen ließ. Sie werden nicht vermisst, weil es von ihnen keine Vorstellung gab. So kommt es, dass wir heute die 100-jährigen Jubiläen der großen Bahnhöfe, Brücken, Wasserwerke und anderer Zentralbauten feiern, die damals mit gigantischem Aufwand in die Landschaft gesetzt wurden, während wir im gleichen Atemzug eine Magnetschwebebahn oder überhaupt jede Schnell-

fahrtrasse ablehnen. Deren Jubiläum werden wir dann niemals feiern können.

Die großen „unteilbaren“ Infrastrukturen, die zu sperrig sind, um das unmittelbare Bedürfnis der Bürger anzusprechen, liefern eigentlich das Paradeargument für staatliches Handeln. Großprojekte müssen in einem Zug „hingestellt“ werden, während die Bildung eines Gesamtinteresses bei den Bürgern noch vage ist. Zum Einsatz kommen muss also die politische Fähigkeit, in Vorlage zu treten und eine Zeit lang auch einsame Wege ohne tägliche Zustimmung zu gehen. Das geht nur, damit es nicht zur kleinlichen und lähmenden Bevormundung wird, in wenigen Dingen. Aber diese Dinge gibt es. Im 18. Jahrhundert sah der englische Aufklärer David Hume im Brückenbau das Symbol für einen Aufgabenbereich, der nicht dem Markt überlassen werden kann. Eine Brücke war teuer und sie musste in einem Zug über den Fluss geschlagen werden. Ein allmähliches Stückeln Stein für Stein, mit Wartepausen in luftiger Höhe auf halbem Weg, war nicht möglich. Aber der heutige Politikstil scheint den eigentlichen Trumpf des staatlichen Handelns gar nicht ausspielen zu wollen. Alles darf nur schrittweise und unter der ständigen Zustimmung aller Beteiligten getan werden. Dieser Stil lässt die

Anlagen bringt es an den Tag: Jedes Steinchen, jedes Detail, jede Bauphase soll zustimmungspflichtig sein. Ein Großprojekt besteht aus einem Hürdenlauf ständiger Anhörungen und Teilgenehmigungen. Hier genügt die Verzögerung bei nur einem Thema, um alles zu verzögern oder schachmatt zu setzen. Wenn es wirklich ernst sein soll mit der Rückkehr des Staates, voilà, hier wartet die Gelegenheit.

Diese Projekte sind auch eine Existenzfrage für die Volksparteien. Gerade hier könnten CDU/CSU und SPD beweisen, dass sie mit ihrer großen Mitgliederzahl die breite Legitimität bilden können, die die kleinen Klientel-Parteien gar nicht erreichen wollen und können. Dennoch hat keine der beiden Volksparteien dies Thema für sich entdeckt, obwohl es im Kraftwerksbau oder bei den Bahninvestitionen an Warnungen nicht fehlt. Die große Koalition hat sich zu einer Koalition der Kleinteiligkeit entwickelt. Ihre Milliardenprogramme für Haushalte und Unternehmen sind Überförderung und Überforderung zugleich. Sie scheint den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr zu sehen. Der Bundesbauminister, jedenfalls, hat noch gar nicht gemerkt, auf welchem Schlüsselressort er da eigentlich sitzt.

(Manuskript vom 7.11.2008, erschienen als Leitartikel in der Tageszeitung „Die Welt“ am 10.11.2008)

Politik in eine wachsende Staatsferne driften, wie der Soziologe Niklas Luhmann schon vor Jahren voraussagte. Der gegenwärtige Streit und Stau beim Bau zentraler