

Frankfurter Rundschau

Stuttgart 21

Wenn der Profit die Politik bestimmt

Ob Stuttgart 21 oder Flughafen BER: Die Politik lässt sich von Verspätungen und steigenden Kosten so gut wie nie beirren. Woher kommt das? Der Leitartikel.



Bauvorhaben werden durchgegrügelt, auch wenn Kosten und Zeitaufwand immer mehr steigen. Fotograf: dpa

Im Schwabenland bahnt sich Unerhörtes an: In drei Tagen treffen sich die Gegner des wahrhaft unterirdischen Projekts „Stuttgart 21“ zu ihrer 400. Montagsdemonstration. Ein beeindruckendes Beispiel bürgerbewegter Beharrungskraft. Aber das wirklich Unerhörte kommt erst Ende des Monats.

Am 26. Januar tagt der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn und er dürfte sich, wenn kein Geistesblitz vom Himmel fällt, wieder weigern, die Notbremse zu ziehen und den Bau des Tiefbahnhofs zu stoppen.

Die Mechanismen staatlichen Handelns

Man kann dieses Beispiel ohne Übertreibung als Lehrstück betrachten. Weit über die lokale Bedeutung hinaus sagt es uns etwas über die Mechanismen staatlichen Handelns – und über die schwer durchschaubaren Kräfte, die dieses Handeln immer wieder zum Desaster werden lassen.

Ob der bertichtigte Berliner Flughafen, die Hamburger Elbphilharmonie oder eben „S 21“ (um nur die bekanntesten Beispiele zu nennen): Immer wieder befreien sich große Bauvorhaben scheinbar ganz von selbst aus den finanziellen und zeitlichen Dimensionen, von denen die gutgläubige Öffentlichkeit am Anfang ausgegangen ist. Immer wieder stellt man fest: Hätten die örtlichen Verantwortlichen, hätten die Bürgerinnen und Bürger vorher gewusst, was sie hinterher wissen, dann hätten sie dem Ganzen wahrscheinlich nie und nimmer zugestimmt.

Man kann Verzögerungen und eklatante Preissteigerungen natürlich wie ein Naturgesetz akzeptieren. Aber man kann sich auch fragen, woran es liegt und ob es nicht Wege der Vorbeugung gäbe. Auch dort, wo ein Projekt nicht schon an sich so sinnlos ist wie der Stuttgarter Bahnhof.

Kollektive Psychologie der Institutionen

Dabei fällt zunächst eines auf: Die öffentlichen Projektträger und die Bürokratien, die hinter ihnen stehen, verfügen strukturell über ein beachtliches Beharrungsvermögen. Die kollektive Psychologie der Institutionen (und womöglich auch die individuelle Verfassung der Verantwortlichen) begriff es womöglich als Gesichtsverlust, wenn ein einmal auf die Schiene gesetzter Zug Richtung Abstellgleis geschoben wird.

Besonders gern verweisen die Bauherren und Planer auf das bereits ausgegebene beziehungsweise hinausgeworfene (Steuer-)Geld – eine ganz spezielle Logik, wenn damit das Verschleudern von noch mehr Geld begründet wird. Großer Beliebtheit erfreut sich auch das Argument, der Bau als solcher sei ja immerhin sinnvoll. Dann sei es doch besser, ihn später und teurer fertigzustellen, als eine Ruine in der Landschaft stehen zu lassen.



Hauptstadtflughafen BER fehlt bis zu eine Milliarde Euro

2020 soll der neue Hauptstadtflughafen eröffnen. So haben es die Verantwortlichen im Dezember verkündet. Klar ist seitdem auch: Wegen der neuerlichen Verzögerung wird mehr Geld benötigt.

Beides mag bei einem Konzerthaus wie der Elbphilharmonie irgendwie nachvollziehbar sein, auch wenn es noch lange nicht erklärt, warum die Verantwortlichen am Anfang die Öffentlichkeit (und vielleicht sich selbst) über Bauzeit und Kosten so eklatant getäuscht haben. Aber bei Stuttgart 21 zieht nicht einmal der Hinweis, das Ding werde ja wenigstens Nutzen bringen, wenn es fertig sei, und stoppen könne man es ohnehin nicht mehr.

Es zieht übrigens auch nicht der Hinweis, dem Bahnhof sei in einem Volksentscheid zugestimmt worden: Seit dem Votum im Herbst 2011, das übrigens ausschließlich die Kostenbeteiligung des Landes betraf, haben sich viele Befürchtungen der Gegner, die damals offiziell bestritten wurden, bewahrheitet. Das gilt sowohl für Kosten und Termine als auch für Risiken, etwa wegen des schwierigen Untergrunds oder der Neigung der Bahnsteige.

Nein, all das wäre sehr wohl zu stoppen. Und hier kommt wieder die beharrliche Bewegung der Bahnstoppgegner ins Spiel. Sie stellen sich dem riesigen Planungsapparat des Konzerns und dem Opportunismus der Politik (die in Stadt und Land regierenden Grünen eingeschlossen) mit Sachverstand und konstruktiver Kritik entgegen. Immer wieder stoßen sie auf Ungereimtheiten in der Planung (dass die Anbindung des Stuttgarter Flughafens inzwischen infrage steht, ist nur eine von vielen). Immer wieder entwickeln sie Vorschläge, wie immer noch aus- beziehungsweise (unter Nutzung der bereits fertigen Gewerke) umgestiegen werden könnte.

Ein Investorenparadies erster Güte

So erscheint die Frage, warum all das die Verantwortlichen nicht zu interessieren scheint, noch in einem anderen Licht: Mehr noch als bei anderen Großprojekten sind in Stuttgart wirtschaftliche Interessen im Spiel. Hier geht es nicht nur um die Profite von Baufirmen, Architekten oder Ingenieuren. Das Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs soll für eine erhebliche Erweiterung der City genutzt werden – ein Investorenparadies erster Güte.

Die Frage, ob das Beharrungsvermögen der Bahnstoppplaner auch mit diesen Interessen zusammenhängt, liegt auf der Hand. Und so ist Stuttgart 21 auch eine Steilvorlage für alle, die an die Unabhängigkeit der Politik (oder ihres Staatskonzerns Bahn) von Kapitalinteressen nicht glauben wollen. Es sei denn, die Planer hören doch noch auf die Montagsdemonstranten. Das allerdings wäre so unerhört, dass man es kaum glauben kann. Leider.