

Kolumne: Stilkritik (22)

Christian Holl

Der Wert des Guten

Zur Grundsteinlegung des neuen Stuttgarter Bahnhofs sind grüne Spitzenpolitiker nicht erschienen. Kann man verstehen, es gibt ja keinen Feierzwang, wie es Boris Palmer formuliert. Man hätte diese Gelegenheit aber besser nutzen können.



Ooch, nee, komm, lass mal.
(Bild: Christian Holl)

Gemessen am Ende von Brangelina haben andere ähnlich weltbewegende Ereignisse kaum eine Chance im Ringen um öffentliche Aufmerksamkeit. Zum Beispiel die Grundsteinlegung zum neuen Stuttgarter Bahnhof. Wäre da nicht die Heirat, die die Grünen in die Rolle des Projektpartners zwang, wäre wahrscheinlich auch dieser Festakt soviel beachtet worden wie die Eröffnung einer Autobahnzufahrt in der Oberpfalz. Nun konnten die Grünen es in diesem Fall eigentlich niemandem recht machen, den einen nicht, wenn sie zur Grundsteinlegung erschienen wären, den anderen im Falle des Fernbleibens nicht. Für letzteres haben sie sich entschieden, schließlich wollten sie dieses Projekt ja eigentlich verhindern. Soweit ist dies Alltag im Politikbetrieb, der, so mag es einem manchmal erscheinen, hauptsächlich aus symbolischen Akten wie diesen besteht.

Aber vielleicht ist es in diesem Fall doch ein wenig anders. Denn anders, als es in der öffentlichen Diskussion den Eindruck macht, geht es bei Stuttgart 21 und dem neuen Bahnhof nicht nur darum, ob er gebaut wird oder nicht. Es geht auch darum, ob das Ergebnis, wenn man ihn denn nun schon einmal baut, diesen vermaledeiten Bahnhof, auch gut wird. Das ist eben nicht nur eine Frage des Bauens oder Nichtbauens. Wem wird denn gedient sein, wenn der Bahnhof dereinst eröffnet wird, wann auch immer das schließlich sein wird, und er, weil man doch jeden möglichen Cent noch



Nicht für alle, die aufs Foto wollen, gibt es bei einer Grundsteinlegung was zu tun. Da wollten die Grünen nicht auch noch stören. Schade. (Bild: Reiner Pfisterer)

sparen wollte, dauerhaft mit Mängeln behaftet ist, mit zu steilen Bahnsteigen, mit zu engen Erschließungsflächen, mit Kapazitätsengpässen in den Zufahrtsgleisen, ohne die Chance, ihn irgendwann einmal um einen weiteren Bahnsteig zu erweitern? Man mag dann als Schonimmergegner sagen können, dass man es immer schon gewusst habe. Davon hat aber keiner etwas, der dann den Bahnhof wird benutzen müssen. Nicht, dass die Grünen nicht über ihren Schatten springen könnten: Bei der Flughafenanbindung etwa haben sie einer Änderung der ursprünglichen Planung zugestimmt, weil dort ein zusätzliches Gleis eine wesentliche Verbesserung des Betriebsablaufs, wie das schöne, allen regelmäßig Bahnreisenden bekannte Wort lautet, verspricht. Und dies, obwohl damit weitere Kosten verbunden sind. Prompt wurde ihnen das um die Ohren gehauen. Dennoch darf es das nicht gewesen sein.

Wenn schon, denn schon

Nun bin ich kein Freund von Stuttgart 21. Aber ich werde aller Voraussicht nach, selbst wenn er mit ein paar Jahren Verspätung in Betrieb gehen sollte, wohl doch noch vor meiner Rente diesen Bahnhof benutzen müssen. Ich würde dann gerne sagen können, dass ich nach wie vor der Meinung bin, dass er nicht hätte gebaut werden müssen, aber dass der Prozess lehrreich gewesen sei, dass man sich um ein gutes Ergebnis bemüht habe und dass man die Funktionsfähigkeit des Bahnhofs über politisches Kalkül gestellt habe. Ich würde gerne sagen, dass es gut gewesen sei, dass man sich irgendwann dazu entschlossen habe, die Schwächen der Planung nicht unter den Tisch zu kehren, sondern offen darüber zu diskutieren, wie man mit ihnen umgehen könnte, wie man korrigieren, wie man verbessern könnte. Dass man den Mut gehabt habe, für dieses gute Ergebnis auf die üblichen und so grässlich langweiligen und ermüdenden Taktierereien zu verzichten.

Doch davon ist man weit entfernt. Die Bahn, wegen regelmäßigen Störungen im Betriebsablauf sowieso unter Dauerdruck, hat nichts an ihrer Zurückhaltung von Fakten geändert, ihr Umgang mit Kritik unterscheidet sich in nichts von der Zeit vor dem Sommer 2010, der wöchentlich Zehntausende auf die Straßen trieb. Letztes Beispiel: Die Reaktion auf die Nachricht, dass Stuttgart 21 laut Bundesrechnungshof 9 Milliarden kosten könne. Ist natürlich alles Mumpiz. schon klar. Es bleibt bei 6,5 Milliarden, so Bahnchef Grube. Wir werden sehen.



Die Baustelle ist die in Stuttgart gebräuchlichste bauliche Form, so kürzlich der Autor Heinrich Steinfest. Leider kann man sich nicht damit trösten, dass wenigstens oft genug etwas Brauchbares dabei herauskommt. (Bild: Christian Holl)

Die Gegner nun halten daran fest, dass es kein richtiges Leben im Falschen geben könne. Es mag sein, dass es immer noch möglich und sinnvoll wäre, den Bau jetzt zu stoppen und einen verbesserten Status quo ante zu wiederherzustellen. Aber dafür müsste erst eine politische Basis geschaffen werden. Derzeit gibt es sie absehbar nicht.

Man hat den Eindruck, nach dem unerwarteten Wahlsieg 2011 sind die Grünen im Lande auf einer fünfjährigen Ehrenrunde, weil sie nicht damit gerechnet haben, 2016 nochmal und sogar erneut als die den Ministerpräsidenten stellende Partei regieren zu dürfen. Ein überraschendes, ein signifikantes Ziel, was man denn in diesen zweiten fünf Jahren erreichen will, lässt sich im Gegensatz zu 2011 nicht ausmachen. Irgendwann war mal von einer Politik des neuen Stils die Rede. Von einer des Gehörtwerdens. Von einer der Transparenz. Nach dem Rumgeeiere mit inoffiziellen Koalitionsabsprachen ist nun freilich mehr nötig als eine Politik der symbolischen Akte. Stuttgart 21 böte die Chance, mit einem neuen Politikstil auf eine überraschende Weise Ernst zu machen: Indem man sich zu diesem Bahnhof und dem Ergebnis des Volksentscheids von 2011 bekennt, dann aber auch dazu, dass dieser Bahnhof ein guter werden soll. Ein richtig guter, ein exzellenter. In dem man dann dafür sorgt, dass offen darüber gesprochen wird, was an Stuttgart 21 unbedingt verbessert werden muss, was noch nicht ausreichend geklärt ist. Vielleicht dann eben auch darüber, dass ein richtig guter Bahnhof etwas mehr kostet, und dass man sich darüber unterhalten muss, ob uns diese Verbesserungen Mehrausgaben wert sind oder nicht. Und wenn dann herauskommt, dass ein wirklich gutes S21 auch wirklich viel, also richtig viel kostet – vielleicht muss man dann auch nicht mehr so verdruckst damit umgehen, die Bürger nochmal um ihre Meinung zu bitten, wie man das 2015 tat. Schließlich kam 2011 schon – surprise, surprise – heraus, dass man mehr Geld braucht als bislang behauptet. Kurz nach dem Volksentscheid.

Wäre man als Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart, als Ministerpräsident oder als Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg bei der Grundsteinlegung mit dieser Haltung öffentlich aufgetreten – man hätte bestimmt die gleiche Aufmerksamkeit bekommen wie das Ende von Brangelina. Wenn nicht mehr.