



Schlichtung und Wahrheit

Viel Chuzpe, wenig Mumm: Die Stuttgarter Tafelrunde mit Heiner Geißler ist ein denkbar schlechtes Modell demokratischer Konfliktlösung

Die Schlichtung in Stuttgart ist ein postdemokratisches Lehrstück. Heiner Geißler hat zwar die Kontrahenten durch seine geschickte öffentliche Mediation zum sachlichen Meinungsaustausch gebracht. Entgegen seiner Ansicht aber kann sie mitnichten als 'Modell künftiger demokratischer Praxis bei Großprojekten' erhalten. So darf es sich nicht abspielen, wenn Demokratie nicht noch mehr Substanz verlieren soll.

Auf die Frage, ob dieser Typus einer öffentlichen Klärungsrunde nicht künftig die Regel sein sollte, erwiderte Geißler, der verschmitzte Fuchs: 'Ich kann nicht überall sein!' Keiner weiß besser als er, dass der sachliche Gang der Dinge im Stuttgarter Rathaus in erster Linie seinem Charisma, seinem politischen Witz und seiner in Jahrzehnten angesammelten Streiterfahrung geschuldet war.

Ohne ihn hätte das sehr zäh, feindselig und unergiebig über die Bühne gehen können. Doch das ist nur ein Nebeneinwand - abgesehen davon, dass selbst dem begnadeten Vermittler am Ende der Schneid fehlte, den der Schlichterspruch gerade als Signal an die Zukunft so dringend gebraucht hätte. Geißler bewies viel Chuzpe und wenig Mumm.

Noch nicht einmal das minimale Gebot wagte er einzuhalten, nämlich Folgerichtigkeit: Bis zum Abschluss des Stresstests keinen Baustopp zu verhängen, ist ein unbegreiflicher handwerklicher und ein fataler politischer Fehler. Grotesk ist überdies sein Einwand gegen eine Volksbefragung, die er als Schlichter ebenfalls hätte verlangen können, ja nach der eigenen Logik hätte verlangen müssen. Sein Argument, das er am Donnerstag auch in dieser Zeitung wiederholte (eine Befragung des Volkes sei 'völlig unverbindlich und die Bahn wäre nicht gehalten gewesen, sich daran zu orientieren'), spricht exakt gegen sein eigenes Schlichtungsverfahren!

'Post'-demokratisch war die Schlichtung im doppelten Sinn. Zunächst einfach deshalb, weil sie der versäumten demokratischen Willensbildung nachgeschaltet war. Diesen seit 1994 sehenden Auges hingenommenen Mangel, der das Projekt Stuttgart 21 auf Dauer entstellt, konnte das nachholende Geißlersche Verfahren trotz des guten Willens aller Beteiligten nicht kaschieren, geschweige denn heilen.

Gleich nach dem Ende der Schlichtung beeilten sich die S-21-Repräsentanten von Stadt, Staat und Bahn, pathetisch herauszustreichen, dass sich die streitenden Parteien beim Austausch der Argumente 'in Augenhöhe' gegenübergetreten seien. Interessant, wie eifrig man diesen Eindruck erwecken möchte, so falsch, wie er doch offenkundig ist. Der Dialog war von Anfang bis Ende eine asymmetrische Veranstaltung.

Asymmetrisch darum, weil auf der einen Seite die Herrschaften saßen, die über die Rechtstitel verfügen, um Stuttgart 21 durchzusetzen. Jedes ihrer Argumente hatte die Lizenz zur Vollstreckung und die gänzlich in ihrem Sinn verpflichtete öffentliche Gewalt hinter sich.

Mit der geballten Macht der bindenden Verträge und Beschlüsse aller zuständigen Parlamente und Gerichte im Rücken durften sie sich über alle Wochen der Tafelrunde sicher sein, dass die Sache nie zu ihren Ungunsten ausgehen konnte. Das ist die Parodie auf den herrschaftsfreien Diskurs. Man nennt es einseitige oder unfaire Souveränität.

Auf der anderen Seite saßen die wackeren Streiter für die Gegenseite, die sich hinter dem aus diversen Bürgergruppen hervorgegangenen Projekt K 21 versammelt. Sie schlugen sich beachtlich, nötigten der Bahn das öffentliche Eingeständnis ab, dass K 21 'machbar' sei, und deckten grobe verkehrliche Schwächen des bereits beschlossenen Projekts auf. Dennoch lagen sie hoffnungslos im Hintertreffen. Niemand brauchte während der Schlichtung ein Wort darüber zu verlieren, wie eisern die Macht des Rechts und der schneidigen Instrumente des Rechtsstaats gegen sie stand. Peer Steinbrücks treffliches Bild ('Die Kavallerie muss nicht ausreiten, die Indianer müssen nur wissen, dass es sie gibt') illustriert auch hier den Punkt.

Viele haben die Stuttgarter Runde mit Schlichtungen in Arbeitskämpfen verglichen, um stets spöttisch-resignativ festzustellen, dass ein Kompromiss wie bei Tarifkonflikten hier nicht möglich sei - entweder der Bahnhof werde unter die Erde gelegt oder er bleibe oben. Doch der dramatische Unterschied ist ein anderer. Beim Tarifkonflikt wird am Ende des Verfahrens das Recht gesetzt, das dann für beide Seiten verbindlich ist, in Stuttgart ging die Rechtsetzung voraus.

Darum war die Schlichtung in Wahrheit keine Entscheidungsfindung, sondern der Versuch, die Ohnmächtigen mit dem harten Faktum ihrer feststehenden Niederlage zu versöhnen. Sie war therapeutisch angelegt, nicht offen. Man ließ ihnen nicht das Recht, nur das Ohr. Offenheit hätte vorausgesetzt, dass Bahn- und Staatsvertreter ihre S-21-Rechtstitel dem Schlichter zur Disposition stellen.

Die Folgen der Asymmetrie reichen tief. Zu verschmerzen wäre vielleicht noch gewesen, dass auf der S-21-Seite die ganze professionelle Kompetenz der Bahn, der von ihr finanzierten Verkehrswissenschaft und der Planungsbehörden vertreten war, während die K-21-Seite nur eine zwar sehr engagierte, aber über weite Strecken schließlich doch amateurhafte Wissensaneignung aufbieten konnte. In das S-21-Projekt sind Hunderte Millionen Euro an Planungskosten hochspezialisierter Büros eingegangen, die beinahe 20 Jahre lang Arbeit in das Projekt gesteckt haben. Mit solchen Ressourcen und Zeiträumen kann natürlich keine Bürgerinitiative mitziehen.

Umso beschämender waren die häufig eingestreuten herablassenden Urteile der S-21-Seite über das lückenhafte Planungs- und Kalkulationsniveau von K21. So konnte die Bahn an der Gegenseite das Fehlen ausgereifter Alternativkonzepte schmähen, die sie selbst schon vor vielen Jahren - aus planerischen wie aus demokratischen Gründen - hätten vorlegen müssen. Dass sich die Gegner aus einer solchen schwer benachteiligten Lage heraus des S-21-Projekts erwehren müssen, haben nicht sie, sondern Bahn und öffentliche Hand zu verantworten. Eine peinliche, dumme Arroganz.

Das leitet über zum Grundfehler des Schlichtungsverfahrens, zum postdemokratischen Tatbestand im engeren Sinn. Die Schlichtung gehorchte der Logik des Versäumnisses, nicht der Rationalität demokratischer Abwägung. Kaum einer hat sich die Frage gestellt, warum die Stuttgarter Tafel sich fast ausschließlich um den Vergleich zwischen S21 und K21 drehte oder aber um immanente technische, geologische und kalkulatorische Details des Tiefbahnhofs und der Tunnels. Doch das ist eine unverantwortliche Verkürzung der Prüfung möglicher Gegeneinwände gegen das Projekt.

Wäre S21 schon legitimiert, wenn K21 deutlich weniger leistungsfähig wäre? Oder wäre S21 schon legitimiert, wenn man seine verkehrliche Wirtschaftlichkeit nicht bestreiten könnte? Selbstverständlich nicht. Denn in dieser engen Prüfungsperspektive werden alle anderen demokratisch nur allzu berechtigten Gesichtspunkte ausgeblendet.

So hätte die Öffentlichkeit zumindest darauf bestehen können, S 21 mit jenen ernsthaften Alternativen zu vergleichen, die ehemals selbst bei den später so verstockten Planern im Spiel waren, dann aber den parlamentarischen Gremien vorenthalten wurden. Etwa das seinerzeit ebenfalls durchdachte Konzept, den Kopfbahnhof zu erhalten und nur für den überregionalen Schnellverkehr vier Gleise in den Boden zu verlegen - sei es unter dem jetzigen Bahnhof, sei es, womöglich viel besser, schon vorne im Tal, unter dem Rosensteinpark. Wie auch immer, die angeblich undenkbare Kombination von oben und unten wäre nichts anderes als die plausible Idee des heute so vielgepriesenen Züricher Modells.

Vor allem aber könnte die Öffentlichkeit mit vollem Recht auch das ganze Projekt S 21 in Frage stellen, weil man mit denselben Milliarden viel sinnvollere, wirtschaftlichere, ökologischere Bahnprojekte oder andere dringliche Großvorhaben verwirklichen könnte.

Der Ausbau der Rheintaltrasse, die im Unterschied zur Schimäre einer 'Paris-Bratislava-Magistrale' der von niemandem bezweifelten Nordsee-Mittelmeer-Tangente insbesondere für den Güterverkehr dienen würde, wäre so ein naheliegendes und ebenfalls vielgenanntes Beispiel. Ökologische und ökonomische Nutzenfaktoren sind berechnet und liegen, heißt es, weit über den problematischen Werten von S21. Das wäre kein kommunales, sondern ein baden-württembergisches und nationales, wenn nicht internationales Argument, aber deshalb nicht weniger durchschlagend.

Überhaupt hat die Abwägung mit vorrangigen Projekten des Bahn-Bedarfsplans des Bundes bei der Schlichtung keine Rolle gespielt, noch nicht einmal der Umstand, dass S 21 auf diesem offiziellen Plan gar nicht auftaucht (nur die neue Strecke über die Alb). Warum aber sollen der Bund und die anderen Länder riesige Summen für etwas zahlen, das sie selbst als absolut nachrangig einstufen? Was sind das für sachfremd motivierte, in jedem Fall aber intransparent gebliebene Stillhalteabkommen im Hintergrund? Die Schlichtung hat sich von vorneherein auf den kleinstmöglichen, provinziellen Horizont zulässiger Argumente eingegrenzt, weil sie kein Problem sachlich lösen, sondern nur einen akuten Konflikt zügig beschwichtigen wollte.

Am irrationalsten aber ist, dass sich die Schlichtung nur in Floskeln am Rande mit der kommunalen Kernfrage beschäftigt hat, die seit den neunziger Jahren ein seltsames Schattendasein führt - die aber eigentlich umgekehrt alle Detailfragen des Verkehrsknotens in ihren Schatten hätte stellen müssen. Gemeint ist die Tatsache, dass der Stadt mit dem Zuwachs von 100 Hektar faktisch eine Neugründung ihrer Innenstadt bevorsteht. Gemessen daran sind Bahnhofsumbau und Gleisführung, mögen sie auch den Auslöser darstellen, für die Zukunft der Stadt geradezu zweitrangig.

Nachdem die 'Rahmenvereinbarung' von 1995, die seither die bindende Grundlage des gesamten Projekts bildet, die freiwerdenden Gleisflächen nur als Finanzierungsmittel der Bahnhofs- und Tunnelkosten berücksichtigt hat (man räumte der Bahn sogar Mitsprache bei der Bauplanung ein, um ihr maximale Grundstückserlöse sicherzustellen!), ist man inzwischen zwar ein Stück weitergekommen. Immerhin ist die Stadt jetzt Eigentümerin des Geländes. Doch gedanklich ist man noch immer nicht darüber hinaus, sich auf den neuen Bahnhof zu fixieren - mit einem 'Immobilienprojekt' als Anhängsel.

Stadtvätern kann man kein schlechteres Armutszeugnis ausstellen. Da erhält die Stadt die in Europa einmalige Chance, in ihrer Mitte ein völlig neues Konzept urbanen Wohnens und Lebens zu realisieren, ohne wie zur Zeit Haussmanns in Paris ganze Viertel schleifen zu müssen, und was macht sie 15 Jahre lang? Sie schläft oder starrt auf Grundstücksverwertung. Keine anspruchsvolle städtebauliche Planung hat sie bisher vorgelegt, alternative Modelle schon gar nicht. Aber berüchtigte Projektentwickler wie ECE lud man zu Vorschlägen ein, die das Schlimmste befürchten lassen. Jahrzehnte sind verloren. Noch heute ist zu bezweifeln, ob die immaterielle urbane Dimension überhaupt begriffen wurde. Da hätte die Schlichtung viel leisten können.

Ein letztes Indiz für den mentalen Rückstand ist die nach Ende der Schlichtung strahlend präsentierte Idee einer Stiftung, die das Areal zur Vermeidung von Spekulation unter ihre Fittiche nehmen soll. Eine Stadt, deren Verwaltung von Gemeinderat und Bürgerschaft kontrolliert wird, will die Verfügung über die neue Innenstadt einer Stiftung unterstellen, damit 'Bürger, Gemeinderäte und neutrale Dritte' die Kontrolle haben. Das kann nur ein Witz sein. Hat je eine Stadt ein stärkeres Misstrauensvotum gegen sich selbst formuliert? Die Schlichtung hatte nur wenig Chancen, aber auch die hat sie vertan. ANDREAS ZIELCKE

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.280, Freitag, den 03. Dezember 2010 , Seite 15

Fenster schließen 