



Nahverkehr – Fernverkehr – Gegenseite – Aussteigen: Stuttgarter Bahnhofsbild anno 1995

Foto: Joachim Seyferth

# Himmel oder Hölle?

21 Thesen, warum „Stuttgart 21“ zur Metapher für die politische Gesellschaftsreise durch Deutschland geworden ist, warum der Bahnhof vielleicht doch oben bleibt und warum das Volk im gleichen Zug auch noch die Demokratie umbaut

Ein Essay von Joachim Seyferth

## 1

### Das große Missverständnis

Alle reden von der Bahn. Ich nicht. Denn Stuttgart 21 ist kein Bahnprojekt, sondern ein Stadtentwicklungsprojekt – was auch immer man unter Entwicklung versteht. Es geht um eine Neuordnung der Flächennutzung im Herzen Stuttgarts, es geht um Interessen, es geht um Immobilien, es geht – natürlich! – um Geld. Die Bahn steht nur deshalb im Mittelpunkt, weil sie zukünftig nicht mehr Mittelpunkt sein soll.

Deutschland ist vergleichbar mit einer großen Lego-Tischplatte, die inzwischen komplett verbaut und überladen ist. Der materielle Aufbau ist am Ende und selbst die Bäume wollen einfach nicht in

den Himmel wachsen. Baumeister Bauindustrie & Co. will aber seine Pfründe erhalten und fängt mangels anderer Ideen und Möglichkeiten jetzt wieder mit dem Abreißen und Umbauen an, zumal es dafür ja nicht nur die verbalen Zuschüsse „Fortschritt“, „Optimierung“ oder „Ersatzinvestitionen“ gibt. Unter diesen gesellschaftlich noch meist akzeptierten Deckmäntelchen gibt es durchaus sinnvolle, ja notwendige Projekte, aber auch Vorhaben, die einzig und allein nicht nur der Beschäftigungstherapie von ansonsten gelangweilten Baumeistern, sondern auch der bisher gewohnten und nicht gerade bescheidenen Bereicherung des Lebensstandards dienen. Das Immobilien-Projekt „Stuttgart 21“ – und nur ein solches ist es! – könnte zu dieser Kategorie zählen. Das Dumme daran ist nur, dass die Lego-Eisenbahn nicht mehr neben die neuen bunten Steine passt und das Vergraben der Schienen unter dem Fußboden nicht nur schwierig und teuer ist, sondern auch Eltern und Nachbarn massiv verärgert. Mit welchen Argumenten, taktischen Winkelzügen und – so es nicht anders funktioniert – Schutzbehauptungen könnte man sie dennoch milde stimmen?

## 2

### Das größere Missverständnis

Der gewichtigere Bestandteil des großen Missverständnisses zu dem Städteprojekt mit der epochalen Ziffer ist jedoch die Tatsache, dass „Stuttgart 21“ im Kern keine technische oder monetäre, sondern eine kulturelle Angelegenheit ist! Das umstrittene Großprojekt tangiert, nein, es trifft ins Herz von Reisekultur, Politikkultur und Soziokultur! So und nicht anders wird das Projekt in den Wohnstuben Deutschlands nämlich zunehmend diskutiert. Der einst unscheinbare und routinierte städteplanerische Versuch, das Land mit neuem Materialismus und technischer Potenz zu beglücken, kollidiert mit einem hartnäckig anwachsenden neuen Zeitgeist, der sich von diesen Werten nicht mehr beeindrucken lässt. Die Kontroverse um S 21 ist nichts anderes als Beleg und Metapher für die gesellschaftspolitische Wendephase, an deren Beginn wir uns gerade befinden: Essentielle Fragen werden wichtiger als oberflächliche Antworten, das Wie wichtiger als das Was, Sinn wichtiger als sein Antonym. Früher wurde der extrem schüchterne Anflug einer ähnlichen Strömung „Neue Bescheidenheit“ genannt, inzwischen geht es um äußerst unbescheidene Ansprüche an die Zukunft: Es geht um nichts anderes als um die dringliche Lösung oder zumindest Linderung der Menschheitssorgen bei Umwelt, Globalisierung, Gewalt, Religion und Wirtschaft. Die neuen Mega-Sorgen erzwingen zwangsläufig eine Abkehr von Dekadenz sowie Egoismus, gepaart mit der Hinwendung zu einem überlebensnotwendigen Pluralismus und Kollektivismus. Die Lego-Tischplatte als Spielwiese für die bunten Hohlsteine alter Traumtechnik hat ausgedient, die Fundamente einer neuen Welt werden immateriell und daher unendlich bebaubar sein müssen.

Auch die Stuttgarter Züge machen am Prellbock längst die Kehrtwendung und versuchen, das große und das größere Missverständnis hinter sich zu lassen: Temporausch und Bauklotzwahn wurden beim geißlerschen Demokratieexperiment beispielsweise plötzlich wieder mit dem eingeschüchternen Wort „Reisekultur“ konfrontiert, einem feuilletonistischem Begriff aus dem vorigen Jahrhundert, den viele noch tiefer gelegt hielten als eine halbierte Anzahl von Gleisen in Stuttgart. Ist der Weg doch das Ziel? Derjenige der Menschheit in die Zukunft scheint mit demjenigen von und nach Ulm offensichtlich etwas gemein zu haben.

# 3

## Steigbügelhalter für ein Trojanisches Pferd

Einhalt! Es werden die Falschen geprügelt! Denn während je nach Standpunkt die Deutsche Bahn oder die Tiefbahnhof-Kritiker an den öffentlichen Pranger gestellt werden und in Schlichtungsrunden ihre latente Freundschaft aufs Spiel setzen, lacht sich in der Deckung des Stuttgarter Schlossgartens ein Dritter ins Fäustchen und beobachtet belustigt die Schlammschlachten in Baugruben und Baumkronen. Er gehört zu jenen Kräften, die den kleinen Fischen der Gesellschaft stets die größten Brocken entreißen und deshalb einem biologisch nützlichen Tier zum Trotz oft als Haie tituliert werden. Denn waren es nicht genau jene Kräfte aus Bau- und Immobilienbranche einschließlich ihres Gefolges aus Lokalpolitik und Bestverdienenden, die aus tiefer gelegten und mittlerweile politisch nicht mehr korrekten Motiven den Stuttgartern diesen Problembrocken hingeworfen haben? Suchen sie im engen Talkessel nicht händeringend nach Platz für neue Steinwüsten? Und hat Hobbypilot Mappus bei einem seiner Rundflüge gar die „hässliche“ Bahn als nächstes Opfer entdeckt? Man darf ja auch mal spekulieren.

Ja, die Protagonisten an der Front werden hier nur als Steigbügelhalter für völlig andere Interessen missbraucht! Ja, die Deutsche Bahn ist hier nur zum Jagen getragen, zu „Stuttgart 21“ letztlich gezwungen worden! Inzwischen mischt sie freilich freudig mit, weil der versprochene Hochglanz zum Unternehmensziel passt und Karrieren garantiert. Nein, nicht wirklich sie muss sich verteidigen. Nein, nicht das Bürgerengagement muss sich rechtfertigen, sondern dies ist Aufgabe und Pflicht der dicken Fische hinter dem Schlossgarten. Raus aus dem Aquarium, raus aus den Villen, raus aus den Konzernzentralen der Versicherungen und Banken. Rein ins Rathaus, aber nicht in dessen Weinkeller, sondern in einen neuen Schlichtungssaal, wo schlichte Tatsachen statt teure Tunnellösungen offenbart werden. Denn ihr bisheriger kurzer Auftritt vor Geißler glich nur einem Schnupperkurs, den sie klammheimlich und unbehelligt wieder verlassen konnten. Es gilt das Verursacherprinzip statt die Unschuldsvermutung. Das Volk wird derweil mal nicht vom Zuchtmeister eingespannt und kann sich zurücklehnen, weil es instinktiv erkannt hat, dass Steigbügel Fallstricke sind, wenn sie am falschen Pferd sitzen.

# 4

## Muppet-Show mit Mappus

Das rechte Schwergewicht Stefan Mappus unterfüttert einmal aufs Neue die grassierende Schaufensterpolitik, die den Bürger in Stuttgart und anderswo zunehmend erzürnt. Denn er ist kein echter, da von den Badenern und Württembergern gewählter Ministerpräsident, sondern ein parteiintern nachgerückter Funktionär mit begrenztem Charisma, der seinen ins politische Zwischenlager Brüssel stillgelegten Vorgänger bislang nicht überragt hat. Titulierungen wie „Reizfigur“ oder „Scharfmacher“ gereichen dem politischen Macho mit überschaubaren Verdiensten eher zu sinkenden Popularitätswerten, welche die Ziffer 21 eher zum nächsten Wahlergebnis der baden-württembergischen CDU als zu einer verkehrspolitischen Totgeburt zuordnen. Das Oeuvre eines Landesvaters, wie es beispielsweise Lothar Späth im Ländle, Kurt Biedenkopf in Sachsen oder Johannes Rau in Nordrhein-Westfalen besaßen, ist bei Mappus ebenso undenkbar wie ein durchfahrender Güterzug im Kopfbahnhof. Stefan Mappus ist da schon eher der Roland Koch Baden-Württembergs, einem ohne große Mühe vergleichbaren und inzwischen abgedankten Politstrategen aus Hessen mit nach unten offener Beliebtheitskala. Im Schloss zu

Wiesbaden-Biebrich saßen sie beide kürzlich anlässlich einer Veranstaltung sinnbildlich nebeneinander und erinnerten beinahe zwangsläufig nicht nur an die beiden alten Männer in der Muppet-Show, sondern auch an „Verflechtungen“ mit der stets lukrativen Bauindustrie, die Koch als Vorstandsvorsitzender von Bilfinger und Berger ja nun ehrlich auslebt. Was dem minder sympathischen Hessen sein Hätschelkind Frankfurter Flughafen, müsste dem Ziehsohn und Hobbypilot Mappus doch zumindest das neue Immobilien-Nesthäkchen in der Mitte Stuttgarts sein. Den adäquaten politischen Berater hat der gebürtige Pforzheimer kürzlich auch endlich gefunden: Dirk Metz, 53 Jahre alt, gelernter Journalist, studierter Politikwissenschaftler und zwölf Jahre lang Sprecher der hessischen Landesregierung – ja ja, bei Roland Koch! Ob der oppositionelle freche grüne Frosch, für die Muppet-Show übrigens undankbarerweise ganz aus Filz gefertigt, in Stuttgart und angrenzenden politischen Laichgebieten angesichts derlei plumper Kumpanei mehr Applaus!! Applaus!! von den unzufriedenen Untertanen in Baden-Württemberg erhält, wird eine ganz andere Veranstaltung zeigen, der unschön gleich einer armen Kröte landauf und landab nachgeunkt wird, dass sie, würde sie tatsächliche Veränderungen bewirken, von den noch Herrschenden längst verboten wäre: Die Wahl an der Urne.

## 5

### Auf de schwäb'sche Eisenbahn

Der Widerstand der Schwaben gegen den brutalstmöglichen Umbau ihres Hauptbahnhofes ist nicht nur latent in ihrem ganz besonderen Verhältnis zur Eisenbahn begründet: Das bodenständige und sparsame Volk ist nicht nur überzeugt von der Sinnhaftigkeit eines in jeder Hinsicht „vernünftigen“ Verkehrsmittels, sondern es ist auch stolz auf die Kulturleistung seiner historischen Bahnbauten in topographisch oft schwierigem Gelände. Einer ihrer Gründerväter ist Robert Gerwig (1820 – 1885), Bauingenieur und Politiker in Baden und Erbauer der Schwarzwaldbahn. Das für einen Techniker historisch verbrieft und heute eher undenkbares Credo seines zeitgenössischen österreichischen Kollegen Carl Ritter von Ghega (Erbauer der Semmeringbahn, heute Bestandteil des UNESCO-Weltkulturerbes), dass ein Bahnbauer in erster Linie ein Künstler sein müsse, ließ auch die Linie zwischen Offenburg und Singen zu einer faszinierenden Symbiose zwischen Technik und Reisekultur geraten. Würde hier von ästhetisch unterbelichteten Macht- und Machbarkeitspolitikern und ihrem eitlen Gefolge von Champagner-Architekten ein Scheiteltunnel mit Abriss der „alten“ Strecke befohlen, wäre der Protest ungleich größer als bei Stuttgart 21, denn noch viel deutlicher würde hier der Heimatbegriff und die Weigerung zum Rohrpost-Transport artikuliert werden. Und auch auf der Höllentalbahn möchte das Volk übrigens nicht das unterirdische warme Plätzchen, sondern lieber den Himmel sehen. Tannen statt Tunnel.

Das historisch gewachsene Verhältnis der Schwaben zu ihrer Eisenbahn setzt sich aber nicht nur in überregional bekanntem Durlesbacher Liedgut, sondern auch in aktueller verkehrspolitischer Vorreiterpolitik fort: Baden-Württemberg war eines der ersten Bundesländer, das nach Schweizer Vorbild den Taktfahrplan auf Schienen einführte, in Baden-Württemberg gibt es seit 1983 alljährlich das traditionsreiche verkehrspolitische Forum „Horber Schienentage“, das Verkehrsexperten aus Deutschland und seinen Nachbarländern zusammenführt und die Zukunftsfragen und -lösungen des Schienenverkehrs diskutiert. In Baden-Württemberg gab es mit Ulrich Grosse aus Tübingen den ersten „Nahverkehrsberater“ Deutschlands, der Kommunen, Städte und Landkreise zu einem effizienteren und bürger näheren Schienenverkehr verhalf. In Baden-Württemberg gibt es das vorbildhafte und von Fachleuten viel besuchte „Karlsruher Modell“, das nicht nur die Vorrangpolitik für die Schiene in der Stadt verwirklicht, sondern die Stadtbahn Karlsruhe auch auf die umliegende Region ausdehnte und mit den Strecken der Deutschen Bahn verknüpft. Und aus Baden-Württemberg kommt die traditionelle Fernsehshow „Eisenbahn-

Romantik“ des Südwestrundfunks, die zwar meist etwas verklärt und hausbacken das Flair alter Schienenrösser glorifiziert, im formatierten und fragwürdigen deutschen Fernsehprogramm aber immerhin ein Stückchen Bewusstsein für schienengebundene Verkehrsmittel aller Art wach hält. Diese unterschwellig vorhandene landesaffine Eisenbahn-Mentalität bricht jetzt wieder zur Verteidigung hervor und konzentriert sich wie ein Brennpunkt auf die Landeshauptstadt, weil hier die Errungenschaften und Eigenheiten der schwäb'sche Eisebahne in besonders dreister und brutaler Weise in Gefahr geraten sind. Das vernünftige Verkehrsmittel soll vernünftig bleiben und sein menschliches Maß behalten. Das ist einem braven und eher zurückhaltenden Ländle so wichtig, dass ein harmloses, ja gar einschläferndes Kinderlied zur Eisenbahn derzeit Gesellschaft durch die eher politische Variante des Zwei-Wörter-Weckrufes „Oben bleiben!“ erhält und seine Bürger dem verblüfften Restdeutschland zurufen: Wir können alles außer unterirdisch!

## 6

### Mobilität ohne Immobilien

Stuttgart Hauptbahnhof funktioniert. So sehr sogar, dass ihm derzeit die Rolle der zweitpünktlichsten Großstation in Deutschland zugestanden wird. Stuttgart Hauptbahnhof ist kein chaotischer Engpass, der nach technischer Reform und Innovation schreit. Kein dauerhaftes Ärgernis wie viele andere Groß- und Kleinigkeiten der Deutschen Bahn AG, die vor allem nach organisatorischer Korrektur verlangen. Im Stuttgarter Hauptbahnhof tanzen RB und RE, ICE und TGV recht elegant und ordentlich um den komplizierten Fahrplan, machen Kopfstand, quietschen und summen mit Bremsen und Motoren. Die mobile Immobilie Stuttgart Hauptbahnhof funktioniert. Die alte, die aktuelle, die auf der Erde.

Aber aus dem Tanz soll ein Dauersprint werden. Eine Rennbahn zwischen Paris und Bratislava mit achtgleisigem Boxenstopp irgendwo in der vergrabenen Mitte. Der alte Tanzboden soll fein betonierte werden, damit sich bald feine Büros, feine Banken, feine Wohnungen, feine Versicherungen und feine Straßen den urbanen Standardtanz geben. Das Trampel Eisenbahn, in Stuttgart über 160 Jahre alt und hässlich geworden, darf in die Grube – schließlich macht es der Bahnchef namentlich vor. Der Oberfläche die Oberflächlichkeit – was denn sonst?

Doch, ein paar Freunde und Anwälte hat das alte Trampel noch. Die kämpfen für sein Bleiberecht und sehen überhaupt nicht ein, warum es nur wegen ein paar wenigen bisher unterbliebenen Korrekturen an Patina und Struktur ganz verschwinden soll. Die lieben es so wie es ist und können in der für Stuttgart vorgegaukelten Zukunftsmobilität keinen echten Fortschritt erkennen. Die glauben, dass die Stadt überhaupt keinen Durchgangsbahnhof braucht, weil die meisten Reisenden alles Mögliche tun – nur nicht durchfahren. Die sind überzeugt, dass eine vermeintlich bessere und schnellere Anbindung zum Flughafen politisch und vor allem ökologisch überhaupt nicht korrekt ist – zumindest so lange, bis das Fliegen mit schadstoffärmsten Emissionen endlich Realität ist. Die wissen, dass mit vier Milliarden Euro in ganz Deutschland ungleich mehr Engpässe der Schieneninfrastruktur beseitigt werden können als der vermeintlich eine in Stuttgart. Die sind überzeugt davon, dass ein behutsamer und sukzessiver Ausbau der bestehenden Anlagen effizienter ist als das Durchpeitschen eines brutalen Prestigeobjektes. Die haben eine neue Vorstellung von Mobilität: schöne Wege, kurze Wege, gar keine Wege. Die ahnen, dass Schnellfahrstrecken und die dazugehörigen Bahnhöfe nur so gut sind wie ihr Betreiber, der allerdings schon seit vielen Jahren mehr einem tumben und seelenlosen Logistikkonzern als einem kundenfreundlichen Dienstleistungsunternehmen (Zugkunft?) gleicht. Die erfahren tagtäglich die Sinnfreiheit von Schienenraserei, wenn dabei nur Verspätungen, verlorene Anschlüsse und Engpass-Bummeleien

herauskommen. Lieber den Zug eine Stunde früher nehmen? Letztlich so „langsam“ wie früher? Ja, war der Fortschritt denn gar keiner, vom „Lügenpack“ nur beworben?

Trotzdem danke, dass ausgerechnet ein gigantisches Immobilienprojekt mal wieder unser expandierendes Mobilitätsverhalten in Frage stellt. Denn der aufgeblähte Zwang zum ständigen Ortswechsel ist nur ein Nebenprodukt viel größerer Missstände. So sehr es beim Stuttgarter Konflikt im 21. Jahrhundert auch um Bahnhöfe, Bäume und Bürger geht, desto mehr geht es dabei um unseren schon viel zu lange in den Flegeljahren steckenden Lebensstil, der ohne kollektive Einsicht und Besserung keine Zukunft hat, weil er selbige zerstört. Die Lautsprecher in den Bahnhöfen verbreiten diese Botschaft zwischen den Zügen schon längst, allein in Stuttgart bekommen sie derweil Verstärkung von verlustbedrohten Menschen, die stellvertretend für vieles andere plötzlich einen Bahnhof lieben.

## 7

### Wer spielt mit der Eisenbahn?

In Göppingen darf man alles. Atom-Lokomotiven vor endlose Güterzüge spannen, Neubaustrecken gleich Achterbahnen mit ICEs aus purem Gold in die Landschaft setzen, den kompletten Stuttgarter Hauptbahnhof in die Dampflokomotive-Ära zurückversetzen und 21-gleisige Tiefbahnhöfe verbuddeln. Hier regiert Märklin, der dahindümpelnde Marktführer von ehemaligen Bubenträumen und verhinderten Bahnhofsvorstehern. Auch im 42 Kilometer nahen Stuttgart spielen meist alte Männer mit der Eisenbahn, und wie beim Modell, wo so gut wie nie Fahrgäste in den Zügen sitzen und die wenigen Menschlein draußen angeklebt und mundtot sind, haben auch die Begleitbürger aus Fleisch und Blut bei den Planspielen der TOM-Connection nichts zu sagen. Das Kürzel birgt die Initialen der drei letzten Ministerpräsidenten im Ländle, die allesamt erst lobby- und dann gleichermaßen parteitreu den großen Umbau durchgeplant (Teufel), durchgewunken (Oettinger) und durchgeprügelt (Mappus) haben. Gespielt wird aber nicht nur mit der Eisenbahn, die hier letztlich zum Jagen getragen worden ist, sondern auch mit dem seit jeher rechtlosen öffentlichen Denkmalschutz, der allzu oft dem Errichten privater Denkmäler weichen muss. Nicht vergessen werden dürfen auch die zu Tränen rührenden Wasserspiele mit den Spielverweigerern im Schlossgarten und das lustige Kreidefressen der Spielkandidaten im Vorfeld der nächsten Wahl. Letztlich wird mit jeder Spielrunde deutlicher, dass die zu Unrecht als asozial bezeichnete Klasse der Oberen Tausend in Stuttgart – die sich ja in Wirklichkeit untereinander sehr sozial verhält – die eigentlichen Schmutzkinder sind, mit denen man nicht spielen sollte. Auch ein neu ausprobiertes und daher noch holpriges Vergnügen mit der demokratischen Wirklichkeit hat in acht schlichten Runden gezeigt, dass Taktik und Tücke als diabolische Triebkraft jedes komplexen Spiels jede Spielregel zersetzen können. Demnach könnte es sehr fragwürdig und irreführend sein, das Leben als Spiel zu begreifen. Außer in Göppingen.

## 8

### res populi

Die Deutsche Bundesbahn ist schon 16 Jahre tot. Eine so genannte Bahnreform machte sie seit 1994 zur Deutschen Bahn AG, mit vielen Managern, viel Englisch und viel Börsentaumel. Doch der auch vom Schwaben Heinz Dürr entwickelte Coup verpuffte als verkehrspolitische Blendgranate: Die

breitspurigen Versprechen zu Pünktlichkeit, Kundendienst, technischer Perfektion und nachhaltigen Verkehrsumschichtungen zugunsten der Schiene sind bislang nicht nur kaum eingelöst, sondern mitunter sogar eine Station zurückgerollt. Das Unternehmensimage ist dank der langen Napoleon-Epoche Hartmut Mehdorns immer noch im Keller angesiedelt; unter Zugkunft haben sich die verärgert stauenden Kunden freilich etwas anderes vorgestellt.

Deshalb sagen verblüffend viele Menschen aus latenter Sehnsucht immer noch „Bundesbahn“ zu der hassgeliebtesten Verkehrsinstitution in Deutschland. Auf der Straße, in Fernsehdiskussionen, eigentlich überall. Sogar bei Geißlers achtteiligem Lehrstück soll der nostalgische Begriff wieder gefallen sein. Offensichtlich soll die Eisenbahn etwas Staatliches bleiben, abgeschirmt von zynischem Neoliberalismus, privater Rosinenpickerei und dem Harakiri der Spekulation. Eine der wenigen Erfindungen von wirklichem Wert, immerwährender Moderne und nach wie vor hoher Dringlichkeit wird mehrheitlich als *res populi*, als Sache des Volkes definiert. Die Schiene als unteilbarer Bestandteil der Daseinsvorsorge, genauso wie es beispielsweise Straße und Wasser oder Bildung und Gesundheit zugestanden wird.

Und so ein Hauptbahnhof bündelt diese Mentalität natürlich, gerade auch im wertkonservativen Schwabenland. Hätten Wirtschaft und Politik sich des irrwitzigen Plans angenommen, den Kornwestheimer Rangierbahnhof tiefer zu legen, hätten sie freiere Bahn gehabt. Selbst die Unterkellerung der Abstellanlage vor dem Hauptbahnhof hätte nicht einmal den Juchtenkäfer gejackt. Aber das *Corpus Delicti* selbst? Nein, ein Bahnhof ist immer *res populi* – ein denkmalgeschützter noch viel mehr. Stuttgart Hauptbahnhof ist ein dem Gemeinwohl dienendes Anliegen im Herzen der Stadt, vom Volk nahezu täglich frequentiert – und übrigens auch bezahlt! Ein Punkt zum Treffen, Ankommen und Abfahren, eine durchgehend geöffnete soziale Mobilitätszentrale mit Kiosken jeglicher Couleur – viel viel wichtiger als das Rathaus, das Schwimmbad oder die Friedhofsverwaltung. Nicht unter die Erde, nicht der Bahnhof, nicht dieser Bahnhof! Wir sind das Volk! Was den Ostdeutschen recht war, soll den Schwaben gerade billig sein! So skandieren sie auf den Montagsdemos in Stuttgart und unterscheiden sich von den Leipziger Vorreitern in prinzipiell keiner Weise: Die einen wollten Demokratie, die anderen wollen sie verteidigen. Oder: Die Weigerung zur Demokratie ist ebenso verwerflich wie deren Aushöhlung. Die eigentlichen Objekte des Protestes – gleich, ob gesellschaftspolitischer oder „nur“ gegenständlicher Natur – rollen einstweilen auf ein Nebengleis, denn nicht sie sind Bewertungsmaßstab, sondern noch weit vor *res populi*, der Sache des Volkes, steht einzig und originär *voluntas populi*, der Wille des Volkes.

## 9

### Volle Keller und explodierende Flohmärkte

Der Krieg ist vorbei! Gottlob schon sehr sehr lange. Warum die Friedensphase hierzulande so lange andauert, was zu ihrer Verlängerung vonnöten ist und welche Gefahren ihr drohen, ist Gegenstand der theoretischen Erörterung und praktischen Ausführung von täglicher Politik. Da Kriege bekanntermaßen nicht nur Materie, sondern in erster Linie die ethischen Errungenschaften der Zivilisation zerstören, setzt nach fundamentalen Katastrophen jener Art meist ein Wettlauf zwischen den stofflichen Dingen und dem Geist ein, der zunächst so gut wie immer von greifbaren Werten beherrscht wird. Wiederaufbau und Wirtschaftswunder sagen die einen, Konsum und Kommerz die anderen. Übrig gebliebene Dichter und Denker vereint dieses Thema stets zu der bekannt nüchternen und latent resignativen Erkenntnis: Erst kommt das Fressen, dann die Moral.

Doch diese innergesellschaftliche Polarität scheint jetzt zu zerfließen, immens befördert durch die unerbittlich einseitige Ideologie des Wirtschaftswachstums, die der entfesselte, weil von Konkurrenzsystemen entbundene Kapitalismus den Planwirtschaften hierzulande abverlangt. So langsam geht den Leuten die Abhängigkeit von den hypersensiblen Launen des Mammons aber nicht nur auf die Nerven, sondern auch an die Substanz, weil nicht sie, sondern monetäre Parallelgesellschaften von diesem System profitieren. Gleichzeitig ist die einst leere Lego-Tischplatte Deutschland aus These Nr. 1 einschließlich ihrem östlichen Anbau nahezu komplett zugebaut; der privatisierte Bürger spürt dies nicht nur an materieller Überquellung und Zersiedelung des Landes, sondern auch an seinem mit Wohlstandsresten voll gepfropften Keller, an zahlenmäßig explodierenden Flohmärkten an den städtischen Wochenenden und an der Omnipräsenz eines virtuellen Auktionshauses.

Im verbauten und mitunter vermüllten Deutschland gibt es erst jetzt – nach und inmitten einer historisch langen Friedensphase und dem Ausbleiben wirklicher physischer Bedrohungen – eine Besinnung und Hinwendung zu immateriellen Werten, die bislang stets von Kriegen verschüttet und vom materiellen Wiederaufbau überlagert wurden. Technik und Tempo werden zunehmend hinterfragt, Geist und Gesellschaft zunehmend befragt. Nicht nur viele derjenigen, die es sich aufgrund ihres Wohlstandsteppichs jetzt leisten können, sondern nach wie vor auch diejenigen, die in diesem Teppich Webfehler erkennen und ihn daher bewusst entbehren wollen, spazieren jetzt unisono auf großstädtische Bahnhofsvorplätze und auf wendländische Schienenstränge, um die Veränderung ihres Denkens kundzutun. Gutsbesitzer, die soeben 36 Millionen staatliche Korruption für Ihre Überzeugung abgelehnt haben, laufen oder sitzen Arm in Arm mit Menschen, die von Staatsalmosen dahinvegetieren, welche nach einem vorbestraften Automanager benannt sind. Nein, die Kluft in Deutschland verläuft nicht mehr zwischen arm und reich, sondern zwischen anständig und unanständig. Kein Müll, kein Mehr, kein Mappus, kein Materialismus. Der Krieg ist vorbei.

Wirklich? Natürlich – keiner will Krieg! Auch nicht Günther Oettinger, erklärter Befürworter und Förderer von Stuttgart 21. Aber nicht nur sein Englisch, sondern auch der Inhalt seiner oft unbeholfenen Formulierungen gibt Anlass zur Sorge. Unfreiwillig untermauerte er zu seiner Amtszeit als Mappus-Vorgänger in seiner Rede anlässlich einer Veranstaltung der Studentenverbindung „Ulmiä“ in Tübingen am 29. Januar 2007 die politisch unkorrekte These, dass Kapitalismus und Krieg Verbündete bei Materialschlachten jedweder Art sind: „In einer Wohlstandsgesellschaft gibt es weniger Dynamik als in den Aufbaujahren nach dem Krieg. Wir sind in der unglaublich schönen Lage, nur von Freunden umgeben zu sein. Das Blöde ist, es kommt kein Krieg mehr. Früher, bei der Rente oder der Staatsverschuldung haben Kriege Veränderungen gebracht. Heute, ohne Notsituation, muss man das aus eigener Kraft schaffen.“

Satzdurchfall von Volkstretern dieser Art trägt dazu bei, dass relativ rasch und in erstaunlicher Weise die vermeintlich übrig gebliebenen Dichter und Denker in diesem Land plötzlich kaum nach Nachwuchssorgen haben und dass ihnen vom neuen Deutschen das einst festbetoniert geglaubte Zitat vom Fressen und der Moral im Munde herumgedreht wird.

## 10

### Aus den Augen, aus dem Sinn

Wir verlieren das Bewusstsein. Fremdbestimmt durch Gaukler aller Couleur, kritiklosen Umgang mit den Massenmedien und Entfremdung von unseren natürlichen Grundlagen. Unsere Sinne drohen zu verkümmern statt zu wachsen, unsere Augen glauben nur was sie sehen und werden in Tiefbahnhöfen evolutionär zurückgebildet wie bei Maulwurf Max, dem DB-Baustellenmaskottchen.



Die alte Erkenntnis ‚Aus den Augen – aus dem Sinn‘ korreliert hervorragend mit unseren perfide entwickelten anderen Verdrängungsmechanismen der technikdominanten Neuzeit. Auf unseren Verkehrswegen sehen wir vor lauter Leitplanken und Lärmschutzwänden kein Deutschland mehr, Klimaanlage und verschlossene Fenster in Auto und Bahn nivellieren das Land auf eine einzige Temperatur und einen einzigen Geruch. Wir lassen uns freiwillig einlullen, verblöden, gegen das Leben versichern, verarschen und vergraben.

Was wird passieren, wenn aus Stuttgart eine nett begrünte Steinwüste aus Behausungen und Straßen geworden ist, wenn ein austauschbarer Städtebrei so aufgehübscht daherkommt wie Computeranimationen und wenn aus etwas so antiquiertem wie einem Empfangsgebäude ein weiterer Konsumtempel mit unterirdischer Fluchtmöglichkeit per Schiene geworden ist? Na klar, die Menschen werden Verkehr noch mehr als heute mit Auto gleichsetzen und die Kinder werden fragen, was ein „Bahnhof“ ist. Städtetouristen werden ihn gar nicht erst vermissen und Historiker werden erklären müssen, dass U-Bahnen ursprünglich nur deshalb gebaut worden sind, damit sich das Automobil an der Oberfläche frei und großzügig entfalten und seine Abgase sogleich ins Freie entlassen durfte. Die Menschen werden ihre städtische Eisenbahn im Keller allmählich genauso vergessen wie ihr kleines Märklin-Pendant auf dem Dachboden. Es wird wieder das geschehen, was nach dem Krieg jahrzehntelang passierte und was erst in letzter Zeit in mühsamer verkehrspolitischer Kleinarbeit wieder revidiert wurde: Das Eisenbahn-Bewusstsein – zumindest in und um Stuttgart – wird verschwinden, mangelnde Präsenz wird zur schleichenden Negierung führen – aus den Augen, aus dem Sinn.

Das hat uns jetzt gerade noch gefehlt, ausgerechnet in einer Zeitenwende, wo wir die Schiene als ökologischen Hoffnungsträger zu dringend und mehr denn je benötigen. Nein, zu einer richtigen Großstadt gehört ein Bahnhof – oben! Nicht nur die Stuttgarter sollen ihre Eisenbahn-Mobilität sehen können, sondern auch Ankommende, Abreisende und Durchreisende sollen das Weichbild der Schwabenmetropole in ihrem Talkessel goutieren können. Was denn sonst? Etwa pfeilschnelles Eindringen in ein vorstädtisches Loch mit dem Lichtblitz-Stakkato kilometerlanger Tunnelbeleuchtungen? Entlassen oder gefangen gehalten in einer Tiefstation, die bis auf die Ortsbeschilderung sowie pseudo-architektonischen Narkosemitteln mit anderen Bahnhofsentgleisungen dieser Art völlig identisch ist? Nein, die Schiene, die Eisenbahn, die Straßenbahn gehören über die Erde, mitten ins pralle Großstadtleben. Vorzeigbar als humane und zu allen Zeiten wirklich fortschrittliche Verkehrsmittel. Verbannt, negiert und vergraben gehört in Wirklichkeit das Auto, ein verboten massenhaft auftretendes Vehikel, das stinkt, lärmt, nervt und neben seiner eigenen und begleitenden Hässlichkeit vor allem ehrlichster Ausdruck unseres Egoismus und unseres Größenwahns ist. Stattdessen verbannen wir flüsternde Elektrozüge und alle zehn Minuten auf Rasengleisen dahingleitende Straßenbahnen in den Untergrund und bauen ihnen selbst bei Tageslicht noch oberirdische Tunnel in Form von beidseitigen Lärmschutzwänden, weil spießige Zweit- und Geländewagenbesitzer seit Jahrzehnten nicht mehr mit der Eisenbahn gefahren sind und diese zu ihrem persönlichen Fremdkörper erklärt haben. Verkehrspolitik dieser Art ist mittlerweile nicht nur extrem museal, sondern auch sehr sträflich. Denn Stadtekultur und Reisekultur bedingen einander als Teil unserer Lebenskultur, die wir, so wir sie laufend begraben, irgendwann nicht mehr sehen können – ob mit unserem schönsten Sinnespaar oder nur mit unserem Verstand.

# 11

## Die Faktenlüge

Ein Nachrichtenmagazin warb einmal einem Holzhammer gleich für die Priorität des Status Quo und spiegelte der Konkurrenz somit die quantitativlastige Realität vor. Nun sollten es aber selbst oder gerade Großprojekte verdienen, trotz ihrer Bezeichnung nicht nur quantitativ, sondern gleichberechtigt auch qualitativ bewertet zu werden. Nur diese notwendige Balancierung kann eine ausreichende Legitimation und eine dauerhafte Akzeptanz herstellen. Denn außer den Gesetzmäßigkeiten des Universums und der Natur sind nahezu alle anderen Tatsachen letztlich vom Menschen verursacht und gelenkt, seine stets zitierten Fakten oder Sachzwänge sind willfährige Vehikel zur Betonung der eigenen Interessen, sonst nichts. Ändert sich die Interessenlage, ändern sich meist auch die Bearbeitung und Gewichtung der zur Begleitung herangezogenen Fakten. Ein besonders beliebter Fakt heißt Geld.

Natürlich geht's ums Geld – wer wüsste das besser als die Sparfüchse und Häuslebauer im Ländle? Die deshalb auch taktisch primär artikulierte Argumentation der Stuttgart 21-Gegner ist gleichzeitig die Hoffnung auf die mehrheitliche Akzeptanz für eine sparsame Optimierung der bestehenden Bahnhofsanlage sowie auf die Ablehnung eines luxuriös-teuren Neubaus. Doch selbst die Baden-Württemberger sind nicht nur monetär gesteuert. Untersucht man in tiefenpsychologischer Manier die individuellen Beweggründe der Entscheidungen von Managern, Politikern und sonstigen Menschen, kommt man zu dem überraschenden Ergebnis, dass für die allermeisten ihrer Entscheidungen nicht Fakten, sondern letztlich Gefühle ausschlaggebend sind. Dies führt zu der überwältigenden Erkenntnis, dass wir emotionale Wesen sind! Und das ist wiederum ein Fakt – schließlich sind wir Natur.

In Wirklichkeit geht es auch bei der vehementen Durchsetzung von S 21 durch Regierungen, Bahn und Baubeauftragten also zunächst nicht nur ums Geld, sondern an vorderster Motivationsfront um nicht ausschließlich quantifizierbare Motive und Eigenschaften wie Macht, Prestige, Karriere – ja vielleicht sogar Liebe: Wie gefalle ich meiner Frau, meiner Geliebten, meiner Familie, meinen Freunden und Bekannten, welche Rangordnung nehme ich unter Kollegen ein, welchen Status und Bekanntheitsgrad erreiche ich, welche Stufe auf der Gesellschaftsskala und welche Formen von materiellem Eigentum und Wohlstand kann ich erzielen? Ein wenig anders ist dies bei der politisch und sozial abweichend strukturierten Gegenbewegung; ihr Lebensbild ist weniger egoistisch, materiell und eitel ausgeprägt. Doch obwohl sie lieber über Werte als über Preise sprechen, erliegen sie zu oft der schnöden Argumentationsebene des Bezifferbaren, wie es sich beispielsweise bei der durchsichtigen Taktik gezeigt hat, Stuttgart 21 zum unbezahlbaren Monster hochzurüsten.

Was aber wäre, wenn genug Geld da wäre? Wenn es aus allen Ecken der Republik für einen noch so teuren Bahnhofsneubau zusammengekratzt würde? Wenn begleitende Kosten-Nutzen-Rechnungen weiterhin nur zum Alibi missbraucht werden würden, weil ihre Parameter frei interpretiert oder gar manipuliert werden können? Ja, wenn genug Geld für alle da wäre – sowohl für Luxus als auch für Soziales? Welcher Argumente würden sich die Obenbleiber dann bedienen? Nein, die Diskussion ist nicht ganz ehrlich. Denn während Mappus & Co. offen und ungeniert ihre eher messbare und gegenständlich geprägte Definition von Wohlstand und Fortschritt propagieren, verstecken Kretschmann & Co. ihr eigentliches Konter hinter dem gleichen Spiel. Sie würden aber gewinnen und nicht verlieren, würden sie es rechtzeitig verlassen. Denn „Oben bleiben!“ ist kein faktisches, sondern ein emotionales Argument. Es geht um Demokratie, Lebensqualität und Reisekultur – der Rest ist nachgeordnet und in seiner dinglichen Beschaffenheit nicht Herrscher, sondern Diener. Nicht der Fakt ist eine Lüge, sondern seine Vergötterung. Bislang auch eine Lüge,

dass die Kürzel des auf Stuttgarter ex-Bahngelände geplanten Konsumtempels ECE für Ehrlichkeit, Charakter und Emotion stehen.

# 12

## Politik am Prellbock

So radikal will es gar keiner. Die Kehrtwende um 180 Grad, die der Stuttgarter Hauptbahnhof ständig exerziert, wäre für unser demokratisches Modell mit einem recht ordentlichen Grundgerüst keine geeignete Richtungsänderung. Am Prellbock sind nicht die Pfeiler des Systems, sondern viele seiner Repräsentanten, die den darin verwobenen politischen Anstand nicht ausreichend verinnerlicht haben. Von den Medien tagtäglich und seit Jahrzehnten mit Rechtsbeugungen, Demokratieverletzungen und Gemeinwohldiebstählen im eigenen Land konfrontiert, ist das schleichend erzürnte Volk seiner Zuschauerrolle überdrüssig und fühlt sich zunehmend gezwungen, seinen deutschen Ruhesessel zu verlassen, um die Schadensabwendung selbst vorzunehmen. Ein Ausdruck dieser Schadensabwendung ist die individuelle Hinwendung zu moralisch integer erscheinenden Institutionen und Persönlichkeiten, eine andere Ausformung ist der kollektive Boykott der grassierenden Neueröffnung von Filzgeschäften durch mehr Mitbestimmungsforderungen beispielsweise bei Genehmigungs- und Baurechten. Das Projekt Stuttgart 21 als augenscheinlich große und begreifbare Veränderung hat nun einmal das „Pech“, viele gesellschaftspolitische Krebsgeschwüre in sich zu vereinen und ist daher nicht nur zur deutschlandweiten Metapher, sondern auch zum konkreten Gegenstand der Therapie an der Demokratie vor Ort geworden. Dass es sich dabei „nur“ um einen Bahnhof und um ein bislang eher unaufmüpfiges Schwabenvolk handelt, belegt nur, wie fortgeschritten diese Wucherungen schon sein müssen.

Doch nicht nur der Filzhut aus dem Hause ECE, der latente Gestank der Korruption und die nur alle vier Jahre kurz unterbrochene Ohnmacht missfallen dem „Urnenpöbel“ (Georg Schramm), sondern vor allem der arrogante Umgang mit der Information – so natürlich leider auch in Stuttgart. Diejenigen, die ihre Stimme nur abgeben und nicht verlieren möchten, wollen aber nicht weiter für blöd verkauft werden, sie wollen ernst genommen und nicht länger „kommuniziert“ werden. Gefordert wird gemeinsame Offenlegung und Transparenz statt Schönschwätzeri und politischem Marketing von oben nach unten. Eine Gesellschaft, die der Polit-Narreteien müde zunehmend wieder mehr Moral und Ehrlichkeit einfordert (auch wenn dies immer auch ein wenig bigott sein kann), reagiert mittlerweile extrem empfindlich auf „Geschmäcke“ jedweder Art sowie auf verlogene Argumente und verlangt schlicht nach mehr Nähe zum Gesetz und nach besserer Arbeit, bei der sich die bislang verbal aufs Volk geschmissenen pseudo-informativen Nebelkerzen gefälligst zu erübrigen haben. Stuttgart 21 hat für künftige andere Großprojekte neue Maßstäbe beim schwierigen Komplex der Akzeptanz gesetzt und ist schon jetzt mit einem abgerissenen Flügel zum Mahnmal für eine neue politische Ethik geworden. Hier und jetzt noch eine erbitterte Polarisierung bei der vertikalen Richtung, könnte es dort und später vielleicht gar zu einer versöhnlichen Konstruktivität zwischen Oben und Unten kommen, bei der man sich noch am heftigsten darüber streiten wird, mit welchem Synonym man das diskriminierende Wörterpaar nun endlich ersetzen soll.

# 13

## Käfer gegen Kefer

Der eine liebt Bäume und Natur, der andere Motorräder und Technik. Während sich Osmoderma eremita, der gemeine und von zunehmender Seltenheit gezeichnete Juchtenkäfer, ausgesprochen bedeckt hält und im Stuttgarter Schlossgarten mit zunehmender Behausungsknappheit konfrontiert ist, lächelte sich Dr. Volker Kefer, Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen und Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, via Phoenix sein täglich Brot schön. Ob scheu oder eitel, grün oder schwarz – die Kameras machten aus unscheinbaren Verkehrsplanern, Hinterbänklern, besserverdienenden Freiberuflern oder den Inhabern von anonymen Führungsebenen plötzlich kleine Stars und gaben den häufigsten Namen um Stuttgart 21 ein bundesweites Gesicht. Der zeitlebens kameraerprobte alte Dompteur erzielte somit in dem stets als Fachgespräch titulierte Tauziehen um Sachargumente vor allem Transparenz auf emotionaler Ebene, auf der dann eben auch wieder äußerer Schein, Rhetorik und Attitüde für eine dem Boulevard nicht immer ferne Durchschaubarkeit sorgten. So konnte der lebhaft Diskurs zwischen Kefer, Gönner, Palmer, Conradi & Co. die Polarisierung zwischen den Lagern natürlich kaum schwächen, denn wer verliert im Fernsehen schon gern sein Gesicht? Also lächelte und lachte man mehr als man wollte oder konnte und ballte die Fäuste allenfalls zum Tischapplaus. Dr. Kefer als dort führend gemachter Vertreter der Pro-Fraktion musste sich dabei nicht einmal verstellen und erntete in einem endlos palavernden Netz-Blog zur Stuttgart-Thematik auch prompt eine nicht unwillkommene Spiegelung emotionaler Struktur: „Der Kefer ist natürlich schon ein sympathischer Typ. Konziliant kommt er rüber. Freundlich. Ist glaub ich auch wichtig, denn wenn da nur die Gönner sitzen würde... huiuiui.“

Heiner wollte das alles eigentlich nicht, aber es war wohl unvermeidbar. Die baden-württembergische Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsministerin in Gestalt des heftig schwäbelnden Alb-Mädels Tanja Gönner blieb bei ihrer Replik auf gegnerische Argumente mit oft zugekniffenen Augen kurz vor einem nicht ganz ehrlich gemeinten Kunstlächeln stets so sachlich nahe an einem Interessengefüge wie eine schulmeisterlich erzogene Pressesprecherin einer wie auch immer gearteten Lobby. Das erinnerte nicht nur so manchen stundenlangen Fernsehzuschauer an die Blasenentleerung, sondern polarisierte ebenso unnachgiebig und erweckte im Ereigniskanal den Wunsch nach einer stillen Dokumentation über den Juchtenkäfer. So sehr sich alle Beteiligten der Faktenhuberei bemächtigten, so sehr spürte man auch Taktik und Lagermentalität, Käfer gegen Kefer, Romantik versus Technokratie und Verzweiflung gegen Macht. Wechselten die Argumente, Meinungen und Forderungen, so wechselte auch der Färbungsgrad der Zahlen, chamäleongleich mutierten die Fakten je nach technischer und kultureller Zielvorgabe. Die Reduktion der Veranstaltung auf das Was-Koschtet-Es konnte nur ein unergiebiges und buchstäblich unnatürliches Ende zeitigen, weil sich Werte bekanntlich nicht beziffern lassen. Wer wüsste das besser als der glückliche Familienmensch Dr. Kefer, der in seinen winzigen freizeitlichen Zeitfenstern die Schiene verlässt und sich, nein, nicht in seinen alten Käfer, das wäre nun wirklich zu albern, sondern aufs Motorrad schwingt. Für einen echten Eisenbahner ist die Hinwendung zur Straße zwar ein sehr verwerflicher Verrat, aber dem Infrastruktursystemtechniker sei mit großer Milde zugestanden, dass er sich damit letztlich für ein Gefühl entscheidet.

# 14

## Küsse im Regen

Regennasser Bahnsteig. Das Leben aus den Hallen wird leiser, umso lauter kann man es umarmen. Kein Schirm, keine Kapuze, jeder Tropfen ein Beweis der Liebe. Der Lautsprecher wirbelt noch mehr Schmetterlinge durcheinander, Wagenrauschen, gedämpftes Bremsenquietschen. Plötzlich ist man Hindernis für Rollkoffer, Menschen, Termine. Da ist sie! „Du bist ja ganz nass!!“ Nichts hören, nur spüren und spüren und spüren. Regenverliebtheit. Und spüren und spüren und spüren und spüren. Keine Kapuze, Spiel mit den nassen Tropfen in ihrem Haar, viel besser als der Wind es kann. Das Leben wird lauter. Noch mal nach draußen! fleht ein Augenmoment. Das schönste Grau des Himmels, die geilste Dusche zwischen zwei ICEs. Und spüren – nur spüren. Ein Taumeltag!

Taumeltage im Tiefbahnhof sind schön trocken.

# 15

## Ja? Nein. Nein? Nein. Auch? Ja!

Stuttgart 21 ist – das vernahmen wir schon – kein Bahnprojek, sondern ein Immobilienprojek. Und darüber hinaus ist es vor allem ein Maximalprojek jener Beteiligten, die die Macht oder eine Lobby haben. Der gemeine Bürger, der dieses Projekt aus den Träumen der Architekten und Grundstücksmakler auf den Boden von Ratio und Realität zurückgeholt hätte, blieb außen vor. Ungestört konnten betuchte Interessengruppen ihre neue Geldmaschine planen und entwerfen sowie deren Dimension frei bestimmen. Alternativ- oder Sparvarianten sind in diesem Paralleluniversum zunächst unbekannt. Freilich werden stets abweichende Versionen zum Maximalprojek begleitend kreiert, diese haben jedoch meist die spielerische Funktion, das favorisierte Maximalprojek zu zementieren. Der staunenden Öffentlichkeit wird letztlich ein vermeintlicher optimaler Projektentwurf vor jene Füße gelegt, die jetzt undankbarerweise zur Abstimmung auf die Straße gehen. Dem Maximalprojek wird gänzlich unerwartet ganz maximal das Ja verweigert und sehr maximal ein Nein beschieden. Mehr Polarität ist minimal möglich.

Was wäre geschehen, wenn von vornherein ein sparsamerer und weniger intensiver Projektentwurf als Ultima Ratio vorgestellt worden wäre? Ein Entwurf, der den Verdacht auf Radikalität und Kompromisslosigkeit weniger stark angezogen hätte als „Stuttgart 21“? Ein Entwurf, bei dem die Bürger vielleicht das Gefühl vermittelt bekommen hätten, sie wären von Planung und Politik „mitgenommen“ worden? Schließlich kennen diese nur zu gut das miese Gefühl, rennend am Prellbock angekommen zu sein und dennoch nur noch die wegfahrenden Schlusslichter sehen zu müssen.

Jetzt ist es geschehen – es gibt zumindest am Ort des Geschehens ein mehrheitliches Nein zu einem Maximalprojek. Aber es gibt kein Nein zu Alternativen – und die bestehen nicht nur aus dem Gegenteil von unten und aus dem K 21-betitelten Antonym von S 21. In der Vorratskammer aus menschlicher Kreativität gibt es viele dritte Wege, ja es gibt die lebensbejahende und gar spirituelle Erkenntnis, dass es zur Lösung eines Problems immer mehrere Möglichkeiten gibt!

Warum keine teilweise Überbauung der Gleisanlagen – etwa im Sinne einer „Landschaftsbrücke“?  
Warum keine Umfahrung von Stuttgart für schnellste Züge – so wie es heute schon mit dem ICE-

Sprinter Frankfurt – München geschieht? Warum keine wirkliche Pünktlichkeitsoffensive der Deutschen Bahn AG? (Bisherige wurden stets zur „Chefsache“ erklärt und waren daher wirkungslos!) Warum keine bessere Propagierung und eine Attraktivierung des schon längst vorhandenen Bahnsteigtunnels im Hauptbahnhof, der ebenso schon längst ein schnelles Umsteigen zwischen den Zügen ermöglicht? Warum keine neue Bahnsteigbrücke außerhalb der Hallen mit beiderseitigen Anbindungen zur Stadt? Warum nicht die Erkenntnis, dass die Eisenbahn eigentlich schon längst schnell genug ist und nur Auto und Flugzeug (nicht nur aus ökologischen und soziokulturellen Gründen) langsamer werden müssen – ganz im Sinne der Erleuchtung, dass auch oder gerade im Verkehrsnetz vernetztes Denken nicht unerlaubt ist? Warum keine radikale Beseitigung von ärgerlichen Gleisengpässen (übrigens in ganz Deutschland!), die milliardenschweren Zeitgewinn durch Maximalprojekte konterkarieren? Warum nicht mehr Politik und weniger Technik? Warum nicht mehr Sein als Haben? Warum kein Ja zum Auch?

Sofern wir hinschauen und hinterfragen, schwimmen wir in einer verschwenderischen Fülle von Alternativen. Und auch K 21 ist nur eine von mindestens einundzwanzig!

## 16

### Die Zeitspirale

Wenn unsere Zivilisation eine Schraube wäre, dann wäre der dazugehörige Schraubendreher die vierte Dimension und der Mammon, der diese spiralförmige Schraube immer tiefer in ein Holz treibt, das sich Fortschritt, Aufschwung, Zukunft, Wachstum oder Sachzwang nennt. Auch unsere verkehrte Verkehrspolitik auf den Trägern Straße, Schiene und Luft ist hierfür ein „gutes“ Beispiel: Frei nach der armen Ideologie des Schneller und Billiger wird immer noch alles dafür getan, die Zeitspirale in Gang zu halten. Dem Fetisch Zeit haben sich nichtmaterielle Werte unterzuordnen, auf dem Opferaltar häufen sich Natur, Ästhetik, Demut, Geist und Gefühle. Die Zeitspirale produziert Oberflächlichkeit, Niveaulosigkeit, Kritiklosigkeit und Erlebnisverluste. Sie ist im gleichen Maße unersättlich wie unsere Ansprüche. Wir haben verlernt, zu mäßigen und zu verzichten. Es ist geradezu auffallend, mit welchem Nachdruck an verkehrspolitischen Mammutprojekten gearbeitet wird, während kleine Lösungen in Stadt und Land negiert werden. Warum wird Geld entweder aus dem Fenster geworfen oder in der Erde vergraben? Warum vernichten wir Natur sowie ebenso gewachsene Strukturen und Kulturen als Bestandteil unserer Lebensgrundlagen, warum gibt es für diese Morde Orden, Festreden von scherenbewaffneten Politikern und Feuerwerke für ein steigendes Bruttosozialprodukt, in das auch noch die Toten als positive Größe eingehen? Warum wird pseudo-futuristischer Firlefanz gefördert bis zum Staatsbankrott, während man unfähig ist, eine ungleich effizientere Detailverbesserung hier und dort zu realisieren? Die Zeitspirale macht's möglich.

Am liebsten würden wir die Zeit totschiessen.

Immer höher. Immer weiter. Und vor allem immer schneller: Noch hat uns die Zeitspirale voll im Griff – in einer Konkurrenzgesellschaft ein höchst wirksames Mittel zur persönlichen und wirtschaftlichen Profilierung. Noch vor gar nicht allzu fernen Tagen wollten uns doch tatsächlich ein paar einsame und übermütige Techniker der Zeitbank einen sündhaft teuren und technisch verkappten Zwitter zwischen Eisenbahn und Flugzeug andrehen, dessen Magnetkräfte dann aber doch zu einer starken gesellschaftlichen Abstoßung führten. Denn allmählich merken viele Menschen, dass sie mit der unerbittlichen Zeitschinderei in Wahrheit ihre Lebensqualität verkürzen, dass die wenigen Glückssekunden durch die Zeitsparkasse eher vernichtet als verlängert werden.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Zeitwahrnehmung ist letztlich nicht zufriedenstellender als zu jenen Zeiten, in denen die Bahnhofsuhr noch keine Sekundenzeiger hatten.

Die Menschen merken, dass ihnen irgendjemand ihre Zeit stiehlt, obwohl das Gegenteil vorgegaukelt wird. Viele Vorgänge des täglichen Lebens dauern heute länger als Ende des letzten Jahrhunderts: der Kauf einer Briefmarke, die 300-minütige Fernsehübertragung eines 90-minütigen Fußballspiels und sogar so manche Bahnfahrt zwischen zwei Großstädten. ‚Zeit ist Geld‘ lautet der Schlachtruf der unsichtbaren Räuber, die meist dort zu vermuten sind, wo die Banken und Konzernzentralen die Wolken stören. Weil sich mit der Degradierung der vierten Dimension zum unsichtbaren Rohstoff jede Menge Geld verdienen lässt, ist die Illusion von der Käuflichkeit der Zeit Bestandteil jeder Marketingstrategie, egal, ob sie von erigierter Wirtschaft oder etablierter Politik initiiert wird.

Und so ist der Widerstand gegen „Stuttgart 21“ insbesondere auch der Widerstand gegen die Zeitspirale und deren fragwürdige Ausrichtung. Linear und starr nach oben führende Fortschrittsversprechen werden suspekt, Wellenbewegungen und Kurven glaubhafter. Die Glorifizierung eines Tiefbahnhofs und einer weiteren Rennstrecke wird Wirtschaft und Politik nicht mehr abgekauft, Entschleunigung wird angenehmer als Beschleunigung, ein ganzheitlich optimiertes Bahnsystem besser als der langsamste Hochgeschwindigkeitsverkehr der Welt. Genau diesen leistet sich Deutschland nämlich derzeit, weil ein minimaler Zeitgewinn oft durch Verspätungen, Warterei, ewiges Rolltreppenfahren und vor allem Unzulänglichkeiten an den Brennpunkten des Netzes eliminiert wird. Nein, die alten Rezepte für Schnellfertiggerichte schmecken nicht mehr, die Zutaten dürfen gerne verändert, die Köche gerne ausgetauscht werden. Die Zeitspirale als Irrweg unseres Bewusstseins will durchbrochen werden, weil wir allmählich begreifen, dass wir als endliche Wesen auf der Jagd nach dem Haben unser Sein vernichten. Denn die vierte Dimension wird uns überleben – so oder so.

## 17

### Merkels Endstation?

Es ist wahrhaftig: Eine „kleine ulkige Frau aus der Uckermark“ (Urban Priol) regiert unser Land. Die Rolle der Physikerin beim Diskurs um Stuttgart 21 ist nicht gerade mit Präzision gesegnet, denn sie verwechselt den Teilchenbeschleuniger der Bahn mit einer überholten Gesetzmäßigkeit, die politisch und gesellschaftlich kaum noch zu halten ist: Vergilbte Plattitüden wie ‚Das haben wir schon immer so gemacht‘ oder ‚Der Fortschritt lässt sich nicht aufhalten‘ scheinen stets unausgesprochen aus ihrem meist verzagten Antlitz zu sprechen, welches ein täglich die Farbe wechselnder Hosenanzug mit lustiger Knopfreihe aufzumuntern versucht. Die Besorgnisse unserer Mutti sind mittlerweile jedoch ein wenig überholt und offensichtlich hinderlich, den verzweifelten Demokratieversuch aufgebrachter Schwaben zu begreifen. Denn der Versuch, das Schicksal eines fernen Bahnhofs, der ungleich kleiner ist als derjenige im eigenen Regierungsmoloch, mit dem eigenen politischen Schicksal zu verknüpfen, könnte auf dem Abstellgleis enden. Im unterschätzten Stuttgart ist das besonders heikel: Prellböcke sorgen stets dafür, dass bei Weiterfahrt respektive Wallfahrt die Letzten flugs die Ersten sind! Will Angela gar nur deshalb einen Durchgangsbahnhof?

Merkels Fensterplatz weist eine vom politischen Tagesgeschäft inzwischen ziemlich verschmutzte Scheibe auf, die den klaren Blick ins deutsche Land erschwert. Unter diesen Umständen ist es nachvollziehbar, dass sie in ihren Verlautbarungen vor erschreckten Mikrofonen kaum noch die instabile Befindlichkeit der draußen vorbeiziehenden Menschen aufgreift, sondern in blumigen Worten das makellose Interieur ihrer kleinen und wohlfeilen Welt des Luxus-Abteils lobpreist, in

dem ihr die Zuckerbläser aus der Vorhut von Industrie und Medien Gesellschaft leisten. Derart abgeschottet und ignorant, wird sie es versäumen, einen nur kurz vorbeihuschenden Halt!epunkt wahrzunehmen, auf dessen Beschilderung so etwas Ähnliches wie „De\_kzet\_el“ stand. Doch es ist zu spät zum Zurückrudern, der Zug ist ja von ihr selbst auf Fahrt geschickt worden: Die baden-württembergische Landtagswahl im März 2011 wird sehr wohl zur Volksabstimmung über Stuttgart 21 werden. Und sie könnte nicht nur über die geistige Verrostung der Kanzlerin richten, sondern gleichzeitig schärfere Akzente bei der Beurteilung von veralteter Staatsmacht, verlotterten Großprojekten und verfilzten Landesfürsten setzen. Heraus käme vielleicht eine Endstation, an der manche ausgestiegen werden, auf der anderen Seite aber viele neue Hoffnungen wieder einsteigen, die den Kopf oben tragen.

## 18

### Minimal

Großkotzige Großprojekte haben keinen großen Sinn. Sie sind die letzten Dinosaurier in einer ständig kleiner werdenden Welt, die bald auf nur noch einen Chip passt. Klar, man kann mit ihnen die Titanic noch am Laufen halten und sich altmodische Denkmale setzen, aber man riskiert die heimliche Mutation noch größerer Probleme. Während die Forschung und Optimierung an der Materie und Technologie immer tiefer in den Nanobereich eindringt und dort die höchste Effizienz bei Erfindungen und Problemlösungen zu erwarten ist, werden die entscheidenden Großprojekte der Zukunft nicht mehr in Banken und Beton gegossen, sondern in Geist und Seele beheimatet sein, weil nur große Visionen, große Ideen und vor allem ein großes Herz die Nöte unserer Welt lindern werden. Mit ihrem Plädoyer für viele kleine, aber umso wirkungsvollere Lösungen zur Optimierung eines schnöden Bahnhofs in einer durchschnittlichen Stadt sind die Obenbleiber in Stuttgart ganz bewusst oder zumindest instinktiv Beförderer und Teilhaber dieser globalen Transformation. Denn sie fahren nicht jeden Tag von Paris nach Bratislava, sondern täglich von Esslinge nach Schduddgard oder von Neiwirdshaus nach Kornwesdheim. Der S-Bahn-Tunnel reicht ihnen, sie sind bescheiden. Aber ein kleines Stück vom Himmel möchten sie dann doch noch sehen, ein Wunsch weniger nach einem Denk-, sondern eher nach einem Minimal. Kleine Leute ganz groß.

## 19

### Schlichter Schlichter?

Ein Hetzer ist er nicht mehr. Der Mann, der einst von einem wütendem Willy Brandt so titulierte wurde, tritt auf seiner anrührend bescheiden gestalteten persönlichen Netzseite als bekennender Humanist und Lyriker in Erscheinung. Zwischen seinen Zeilen, nicht wahr, die laut ausgesprochene Lossagung vom beißenden Generalsekretärstum, winkelzügigen Parteienzwist und eitel-ekligem politischen Tagesgeschäft. Nun ist er immer noch ein (alter) Fuchs, aber er hat sich als Mitglied bei Attac und als Freidenker zeitgemäße Aufgaben gesetzt und versucht jetzt mit seiner List, mit seiner Lebenserfahrung und mit der Leichtsinnigkeit seiner geistigen Jugend die Welt zu verbessern. Übrigens: Früher war Weltverbesserer ein Schimpfwort. Natürlich, die acht Schlichtungsrunden sind nicht das achte Weltwunder, aber, nicht wahr, sie waren schon ein wenig effizienter als alle bisherigen Klimaschutzkonferenzen der Erde zusammengenommen. Gescheitert sind sie nämlich nicht, allenfalls entgleist.



Heiner Geißler ist nicht ganz ohne Fügungen Schlichter in einem prinzipiell schlichten Prozess geworden: Für die Gegner von Stuttgart 21 der alternativ geläuterte Gutmensch und Hoffnungsträger, für die Befürworter der ihrer Rechtslinie treu gebliebene Politstrategie und Hoffnungsträger – so fiel beiden Seiten die Akzeptanz in den Schoß, weil, nicht wahr, der Doktor der Philosophie und Rechtswissenschaften trotz seinem jahrzehntelangen professionellen Umgang mit dem Instrument der Polarisierung (oder gerade deswegen?) so leicht nicht zu schubladen ist. Dass ausgerechnet jemand, der als ehemaliger Bergsteiger und Gleitschirmflieger dem Himmel zustrebte, nun Richter in einem Vorgang wurde, den der ehemalige baden-württembergische Ministerpräsident Erwin Teufel anno 1994 initiierte, ist die andere, bisher geheim gehaltene Fügung, denn die unverfrorene Herstellung eines Zusammenhangs zwischen der Polarität von Himmel und Hölle sowie jener zwischen Oben! und Unten? wäre der Wahrheit wohl zuviel ...

Die hehre Absicht: Den Gegnern zumindest verbal gleiche Auftrittschancen einzuräumen und auch ihnen Mikrofone und Massenmedien zur Verfügung zu stellen, ist bei Tarifverhandlungen seit jeher selbstverständlich gewesen, im Ausleben von bürgerlicher Politikkultur dagegen jedoch nicht. Auf dieser strukturellen Ebene ist der geißlersche Ansatz ohne Zweifel ein sehr später und einsamer, aber unbedingt notwendiger Baustein zur historischen Forderung Willy Brandts, mehr Demokratie zu wagen. Ein Baustein jedoch, der ohne schnelle Verbesserungen und Anreicherungen wieder an Glaubwürdigkeit und Halt verlieren wird, weil er so transparent und demokratisch eben noch nicht ist. Seine gehörige Portion Skepsis bekam er in Stuttgart beispielsweise durch die „Geheimgespräche“ unmittelbar vor dem Schlichterspruch sowie durch die generelle Nichteinbindung der dritten Seite in Form des weitgehend neutralen „Normalbürgers“, der sich dann doch wieder ausgeschlossen fühlte, dessen Meinungen und Anregungen selbst oder gerade Facherörterungen aber neue Impulse hätten geben können.

Das verheerende Ergebnis: Ein „Plus“ für Stuttgart 21, dass nicht der Schlichter, sondern die Gegner mit ihren steigbügelartigen Verbesserungsvorschlägen selbst herbeigeführt haben, argumentativ gerechtfertigt mit ihrer allzu durchsichtigen Hoffnung, das Projekt dadurch unbezahlbar zu machen. Auch sie haben Taktik mit Ehrlichkeit verwechselt. Die bessere schlechte „Lösung“ ist jetzt Ergebnis einer verlogenen Faktenrangelei, wo doch das beharrliche Festhalten an der puren und ehrlichen Emotion „Oben bleiben!“ einen zumindest oberirdischen Kompromiss – und den gäbe es, sogar in mehrfacher Variante! – ermöglicht hätte. Jetzt sammelt man wieder Geld statt Ideen, rechnet statt zu denken und biegt das Projekt aufs Neue monetär zurecht. Geißler war eine große Chance; sie wurde verspielt, weil er beidseits meist mit schlichten Argumenten unterhalb seines Horizontes aufgehalten wurde. Wusste nicht ein jeder, dass ausgerechnet dies seiner Neugierde sowie seinen ganzheitlichen Umtrieben zuwider ist und er am Berg des Lebens nur eine Richtung mag?

## 20

### Nein sagen und Ja meinen

Die treuesten Begleiter aller Widerständler aller Zeiten sind der Tod und die Diffamierung. Einst häufiger, heute immer noch zu viel werden sie gesteinigt, verbrannt, erschossen oder – insbesondere gerne in selbsternannten Demokratien – mundtot gemacht. Wer Nein sagt, lebt gefährlich, macht sich unbeliebt und ist weit von der bequemen Ruhe als erste Bürgerpflicht entfernt. Wer Nein sagt, stört den blinden Geradelauf der Gesellschaft und ihre Obrigkeit, er beeinträchtigt die Bequemlichkeit und Denkfaulheit, er ist das landläufig verschmähte Sand im Getriebe. Und er verursacht Kommunikation, Fragen, Emotionen. So gesehen sollten wir immer Nein sagen!

In Stuttgart sagen viele Menschen nur ein einziges Nein zu einem Großprojekt, das sie erstens für verlogen, zweitens für technisch überambitioniert und drittens für kulturschädlich halten. Allein diese Tatsache impliziert ihr Ja zur Wahrheit, zur rationalen Machbarkeit und zur Lebensqualität. Damit artikulieren sie gleichzeitig unendlich viele positiv empfundene Alternativen, die sogar die Bereitschaft zu konstruktiven Kompromissen enthalten. Ihrer Verantwortung, dem Nein ein Aber, ein Ja und ein Auch folgen zu lassen, werden sie gar staatstragend gerecht. Denn natürlich steckt auch gerade im Protest Evolution und Kreativität, was bei einer Stummschaltung der Gesellschaft hingegen nicht erwartet werden darf. Auf dem derzeit bekanntesten Bahnhofsvorplatz der Republik sagen die Bürger nur Nein zu einer verkehrten Verkehrspolitik, nur Nein zu einer verfilzten Machtausübung, nur Nein zur Geldverschwendung und nur Nein zu einer brutalen Veränderung ihrer Alltagskultur. Gleichzeitig sagen sie Ja zur wirtschaftlichen Sparsamkeit und Effizienz, sie sagen Ja zu moderaten Teilmodernisierungen, sie sagen Ja zur Denkmalpflege, sie sagen Ja zu mehr Transparenz, sie sagen Ja zur sozialen Stadt, sie sagen Ja zu gewachsenen Strukturen, sie sagen Ja zu menschengerechter Reisekultur, sie sagen Ja zur Weiterentwicklung der Demokratie, sie sagen Ja zur Heimat, sie sagen Ja zur bürgernahen Politik, sie sagen Ja zur humanen Technik. Ja, sie sagen eventuell sogar Ja zu einem vernünftigen und für alle Seiten tragfähigen Kompromiss. Und sie sagen Ja zu ein wenig mehr Bescheidenheit, Demut und Pflicht.

Doch ihr treuester Begleiter ist immer noch die Diffamierung. An der Spitze das kohlsche Mädchen aus Berlin, für viele nur noch die Karikatur einer Kanzlerin, die getreu ihrer mittlerweile tiefer gelegten Amtsführung auf ihr gefährlich werdende Oppositionsparteien mit dem Vorwurf der einseitigen Antihaltung eindrischt, in Wirklichkeit aber natürlich den kritischen (Wahl)Bürger meint, den es in den grauen Tagen der Uckermark so ja auch nicht geben durfte. Ihr billiger verbaler Umgang mit einem urdemokratischen Thema gipfelte in der Albernheit, die Grünen seien immer gegen Alles, allenfalls seien sie zwar für Weihnachten, aber gegen die davor liegende Adventszeit.

Diese schlichte Art der politischen Auseinandersetzung wollen und können die Menschen nicht mehr hören und akzeptieren, ihr Anspruch an den gesellschaftlichen Diskurs ist in der Tat weiter entwickelt. Mögen sich einige in einer Atmosphäre aus Jasagern und Enddarmbewohnern wohl fühlen, so nehmen andere zunehmend ihre unbequeme Bürgerpflicht zum kritischen Ungehorsam wahr und halten – furchtbar ordentlich und typisch deutsch – die richtige Reihenfolge ein: Erst Nein, dann Ja. Politische Ästheten können dieser Vorgehensweise gar noch ein wenig mehr demokratische Eleganz abgewinnen: Erst die Pflicht, dann die Kür!

## 21

### Der Himmel ist oben!

Wir werden alle tiefer gelegt. Früher oder später. Aber doch nicht schon zu Lebzeiten! In jener lichten Phase seines Daseins greift der Mensch lieber nach dem Schwarz des Himmels als nach dem der Grube, weil dort das Licht der Sterne und nicht das der Hölle prangt. Wenn auch nur ein paar Meter Unterschied, begünstigen wir bei freier Wahl und Stimme stets die helle Euphorie auf Erden anstatt die dunkle Beklemmung unter Tage. Nein, ein Teufel hat uns gereicht. Die anderen Vertreter von Diabolus benötigen jetzt mindestens einundzwanzig Schutzengel und eine himmlische Geduld, denn ihr Zug hat mehr als eine unendliche Verspätung. Ihr Zug fällt aus.

Kästen:

*Wahr ist, dass sich der Preis des neuen Kursbuches für Baden-Württemberg zum Fahrplanwechsel am 12.12.2010 von 5,00 auf 9,90 Euro fast verdoppelt hat. Unwahr ist, dass die Landesregierung und die DB AG eine Verdoppelung der Baukosten für Stuttgart 21 bestätigt haben.*

*Wahr ist, dass Roland Koch nicht mehr Ministerpräsident des Bundeslandes Hessen ist. Unwahr ist, dass die CDU-geführte Landesregierung von Baden-Württemberg den Wechsel des Koch-Sprechers Dirk Metz zum Berater von Ministerpräsident Stefan Mappus abgelehnt hat.*

Zum Autor:

Joachim Seyferth (54) ist freiberuflicher Photograph, Verleger, Autor und Publizist zu den Themen Eisenbahn, Verkehrspolitik und Reisekultur. Von 1973 bis 1987 Tätigkeit bei der Deutschen Bundesbahn, 1982 bis 2008 Herausgeber der verkehrspolitischen Zeitschrift „Schiene“. Aufsätze und Bildbeiträge in zahlreichen Fachzeitschriften und Zeitungen.