

Leipziger Impulsgespräch

Große Infrastrukturprojekte haben es in Deutschland zunehmend schwer. Thilo Sarrazin sieht die Ursachen dafür nicht nur bei den protestierenden Bürgern, sondern auch bei planungswütigen Politikern und moralisierenden Medienschaffenden, die ihrer Rolle als objektive Berichterstatter nicht mehr gerecht werden.

Thilo Sarrazin im Gespräch mit Bernhard Böhm

Bernhard Böhm: Herr Sarrazin, in Ihrem aktuellen Buch *Der neue Tugendterror* schreiben Sie über den sogenannten Wutbürger. Mit dem Begriff setzen Sie sich sehr kritisch auseinander. Warum?

Thilo Sarrazin: Der Begriff wurde von dem *Spiegel*-Redakteur Dirk Kurbjuweit erfunden. Mit der herabsetzenden Intention meinte er Menschen, die sich gegen bestimmte gesellschaftliche Trends stemmen. An sich halte ich den Begriff für vollständig inhaltsleer. Es ist ja nicht entscheidend, ob man wütend ist oder nicht, seine Wut muss man immer zügeln. Wichtig ist es, dass die Bürger, wenn sie mit etwas nicht einverstanden sind, sich in angemessener Weise organisieren können und dies auch tun. Entscheidend ist letztlich, dass man über die Sache redet.

Bernhard Böhm: Was wäre denn aus Ihrer Sicht ein passenderer Begriff für dieses Phänomen des kritischen Bürgers, das sich hinter dem „Wutbürger“ verbirgt?

Thilo Sarrazin: Ich finde den Begriff idiotisch und meine auch nicht, dass man ihn durch einen anderen ersetzen müsste.

Bernhard Böhm: Wenn man die Planung und Durchführung von Großprojekten in Deutschland betrachtet, drängt sich der Eindruck auf, dass zumindest das Protestpotenzial heute ein anderes ist als noch vielleicht vor 20 Jahren.

Thilo Sarrazin: Das hängt davon ab, wie lang das eigentliche historische Gedäch-

nis ist. Wie Sie wissen, war ich bereits in den achtziger Jahren im Bundesfinanzministerium für die Deutsche Bahn AG zuständig, und ich erinnere mich, dass die erste geplante Neubaustrecke Köln – Frankfurt 1974 wegen Bürgerprotesten vor allen Dingen beim Bund im Siebengebirge letztlich nicht durchgeführt wurde. Es kamen andere Strecken, die weniger wichtig waren, aber auch sehr viel Zeit beanspruchten, bis sie geplant und festgestellt waren. Und am Ende wurde Köln – Frankfurt dann doch gebaut, Mitte der neunziger Jahre, also mit 20 Jahren Verspätung. Es ist demnach alles nichts Neues.

Bernhard Böhm: Kein neues Phänomen, sagen Sie. Der Bau des Kölner Doms hat auch ein paar Jahre gebraucht.

Thilo Sarrazin: Ja. 600 Jahre.

Bernhard Böhm: Was sind denn aus Ihrer Sicht die Ursachen für den Widerstand? Sie sagen, das war auch in den achtziger Jahren schon so – woran würden Sie das festmachen?

Thilo Sarrazin: Der Widerstand speist sich meistens aus zwei Quellen. Erstens gibt es eine bekannte Bestrebung aller Menschen – die Amerikaner beschreiben sie mit „Not In My Back Yard“ –, das heißt, man ist gegen alles, was das eigene Umfeld stört. Im weitesten Sinne bezieht sich das auf Lärmimmissionen, Eingriffe in die Natur und Ähnliches. Diese Bewegung ist breit angelegt. Wenn Sie

meinetwegen nach England gehen, dann sehen Sie, dass man dort in den Städten neue Baugebiete praktisch gar nicht ausweisen kann, weshalb wir ja auch dort solche hohen Immobilienpreise haben. Und diese Bewegung gibt es vor allen Dingen in Nord- und Mitteleuropa. Das ist auch gar nicht mal nur schlecht, denn es gibt auch viele Bausünden, die wie jetzt in Italien oder anderswo ohne Weiteres umgesetzt werden könnten. Die andere Quelle des Widerstands ist die Umwelt- und Ökobewegung im weitesten Sinne, die aus ideologischen Gründen gegen alle großen Baumaßnahmen und die damit verbundenen Natureingriffe eingestellt ist. Und beides findet sich eben auch oft, wie zum Beispiel beim bekannten Thema Start- und Landebahn oder überhaupt beim Flughafenausbau in Frankfurt.

Bernhard Böhm: Jetzt haben Sie den Bürger angesprochen und die unterschiedlichen Wurzeln des Widerstands gegen Groß- und Infrastrukturprojekte. Wie würden Sie denn die Rolle der Medien in diesem Kontext beschreiben?

Thilo Sarrazin: Medien berichten, wie wir wissen, selten objektiv. Medien sind in starkem Umfang geprägt von Medienschaffenden, die eher „links“ und „grün“ orientiert sind. Aktuelle Umfragen sagen, dass etwa 40 Prozent aller Medienschaffenden grün wählen und das prägt eben auch die Berichterstattung der Medien. Da geht es ja selten um die Sache, denn die ist meistens viel zu kompliziert.

Bernhard Böhm: Warum formiert sich Ihrer Meinung nach keine Gegenbewegung in den Medien? Werden diese tatsächlich von einer Einheitsmeinung dominiert?

Thilo Sarrazin: Sie finden schon mal Gegenbewegungen im Wirtschaftsteil oder in anderen fachbezogenen Unter- gebieten von Medien, aber das sind in der Regel abwägende Positionen, die auf bestimmte wirtschaftliche Vorteile und Handlungszwänge verweisen. Dies sind keine leicht emotionalisierbaren Geschichten, wie man sie sonst eben schreiben kann.

Bernhard Böhm: In Ihrem Buch sagen Sie sinngemäß, es werde streng überwacht, was man sagen darf, was zuzusagen politisch korrekt ist. Wer, meinen Sie, wird dabei von wem überwacht?

Thilo Sarrazin: Wir haben eine Tendenz in den Medien, alles aus einer moralischen Perspektive zu betrachten, bei Sachfragen ebenfalls zu moralisieren und denen, die nicht ins Schema passen, die Rolle eines Bösewichts zuzuweisen. Das begann mit der Kernenergie-debatte in den frühen siebziger Jahren und das können wir heute bei jedem größeren Projekt beobachten.

Bernhard Böhm: Wie sollten sich denn Ihrer Meinung nach die Medien idealerweise verhalten?

Thilo Sarrazin: Ja, also die richtige Rolle von Medien wäre, dass sie sachlich und ausgewogen informieren und darauf verzichten, selbst Politik betreiben zu wollen. Wir haben aber mehr und mehr einen Meinungsfeudalismus, der den eigenen Standpunkt durchsetzen möchte und sich um Fakten relativ wenig schert.

Bernhard Böhm: Können Sie andersherum auch ein positives Beispiel für eine Debatte über die Realisierung eines Bauprojekts nennen, vielleicht aus dem In- oder Ausland?

Thilo Sarrazin: Tja, also ich kann ja alle Debatten über Energiefragen und Verkehrsinfrastruktur, die wir in Deutschland in den vergangenen 40 Jahren geführt haben, aus eigener Anschauung sehr gut betrachten. Da muss man natürlich immer in die Logik des Einzelfalls einsteigen. Darunter sind schon auch positive Beispiele. Ich nenne Ihnen eines, das ich selbst erlebt habe. Das war die Bundesstraße, die auf der östlichen Rheinseite längs von Königswinter nach Bad Honnef führt. Das war schon seit den späten fünfziger Jahren ein Verkehrsengpass, den man immer vierspurig ausbauen wollte. Das Projekt hat sich 20 Jahre verzögert. Und das war letztlich sehr gut so. Denn jetzt ist die ganze Autobahn im Bereich Oberkassel-Dollendorf untertunnelt, was sowohl der Umwelt zugutekommt als auch den Ortschaften, etwa bezüglich des Lärmschutzes. Das ist absolut positiv.

Bernhard Böhm: Können Sie kurz beschreiben, was da anders lief?

Thilo Sarrazin: Ja. Es kam eben die Planfeststellung jahrzehntelang nicht durch. Und zwar so lange, bis sich die Straßenbauverwaltung entschloss, einen Tunnel anzubieten. Und das war auch richtig so.

Bernhard Böhm: Das bestätigt eigentlich den Vorwurf, den man gegenüber den Planungsbehörden häufig erhebt, dass sie für die Entscheidungsprozesse immer zu viel Zeit brauchen.

Thilo Sarrazin: Darüber kann man lange nachdenken. Tatsache ist, dass nach dem Bundesverkehrswegeplan für die meisten Projekte viel weniger Mittel zur Verfügung stehen, als an planungsfertigen Maßnahmen verbaut werden könnte. Der eigentliche Infrastrukturengpass sind im Augenblick nicht die Planungen, sondern zu geringe Finanzmittel. Nehmen Sie beispielsweise die Bahn, wo ich mich noch sehr gut auskenne. Zu der Zeit, als ich bei der DB Netz AG im Vorstand war, das war in den Jahren



1999, 2000, 2001, da war für mich ganz klar, dass weder „Stuttgart 21“ noch die Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg realisiert werden sollten, wenn man die Infrastruktur der Bahn vernünftig erhalten und ausbauen wollte.

Bernhard Böhm: Wegen mangelnder Relevanz oder wegen der dafür benötigten finanziellen Mittel?

Thilo Sarrazin: An und für sich sind beide Projekte sehr schön. Allerdings werden beide nie auch nur einen Bruchteil ihrer Kosten einspielen. Und beide werden dazu führen, dass viele andere Maßnahmen im Bereich der Netzinfrastruktur, die eigentlich viel wichtiger sind, liegen bleiben.

Bernhard Böhm: Wie kommt es dann dazu, dass die Bahn und Teile der Politik an solchen Projekten festhalten?

Thilo Sarrazin: Die Bahn wollte damals, und zwar schon vor und auch noch nach meiner Zeit als zuständiger Vorstand, das, was für das Netz am Wichtigsten ist. Die Politik liebt aber Großprojekte, mit denen sie sich vor Ort gerne verheiratet. So kommen solche Sachen zustande.



Stuttgart Hauptbahnhof, Luftaufnahme (August 2013).

Bernhard Böhm: Was wäre denn aus Ihrer Sicht der beste Weg, um solche Konflikte besser auszutragen? Nehmen wir mal das Beispiel „Stuttgart 21“.

Thilo Sarrazin: Ja, „Stuttgart 21“ war von Anfang an eine sehr charmante Idee. Ich habe selbst in den Jahren 2000 und 2001 für die Bahn mit dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart die Rahmenvereinbarung für „Stuttgart 21“ verhandelt. Die Idee war Ende der achtziger / Anfang der neunziger Jahre entstanden. Nach dem Motto: Wenn wir aus dem Kopfbahnhof einen Durchgangsbahnhof machen, haben wir auf dem Talboden 40 Prozent mehr Platz. Da Stuttgart durch seine Tal-kessellage sehr beengt ist, war die Idee natürlich auch städtebaulich charmant. Die Bodenfläche und das Bauland, die man dabei gewinnen kann, sind auch sehr wertvoll. Allerdings ist der Wert des Baulandes – ich kenne jetzt die aktuellen Zahlen nicht – mit 1 Milliarde bis 1,5 Milliarden weitaus geringer, als das ganze Projekt „Stuttgart 21“ am Ende kosten würde. Dieses besteht ja aus

dem neuen Bahnhof und aus den neuen Zu- und Ableitungen sowie aus der Neubaustrecke hoch auf die Fildern und weiter Richtung Ulm. Das muss man zusammen als eine Einheit sehen. Und ich treffe jetzt einfach mal als völlig Unzuständiger eine Annahme: Es wird am Ende nicht weniger als 15 Milliarden Euro gekostet haben, wenn man in zehn Jahren endabgerechnet hat. Das kann man dort mit Zins und Zinseszins in den nächsten 100 Jahren nicht verdienen. Für den Stuttgarter Bürger ist das zwar eine schöne Sache. Man spart im Durchschnitt 30 Minuten Reisezeit, was auch ganz nett ist, wenn man weiterfährt nach München. Aber es ist jetzt auch nicht die Welt. Die Zeitersparnis habe ich jetzt nicht ganz genau in Erinnerung, aber sie ist, glaube ich, nicht ganz falsch. Wenn aber alle Investitionen mit solchen Renditen so viel kosten würden, dann wären wir ein armes Land.

Bernhard Böhm: Worin hätte Ihrer Meinung nach die Lösung bestanden? Lassen sich solche Projekte nicht auch schon zu einem früheren Zeitpunkt verhindern?

Thilo Sarrazin: Das ist so eine Sache. Ich bleibe bei dem Beispiel „Stuttgart 21“. Das war eine Idee vom Anfang der neunziger Jahre. Damals starb die Idee, weil sie einfach zu teuer war. Später wurde ich als zuständiger Infrastrukturvorstand bei der DB Netz AG beauftragt, eine neue Rahmenvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart auszuhandeln, die den Planungsprozess wieder in Gang setzen sollte. Das habe ich in den Jahren 2000 und 2001 getan. Diese Vereinbarung habe ich zusammen mit dem Oberbürgermeister Wolfgang Schuster und dem zuständigen Staatssekretär im Verkehrsministerium, dessen Name mir jetzt gerade nicht präsent ist, unterschrieben, vor der Presse mit einer Pressekonferenz und so weiter. Das war im September 2001. Weil ich wusste, dass das Projekt für die Bahn und den Bund so unglaublich teuer wird, dass es unter finanziellen Aspekten gar nicht vertretbar ist, und weil ich der Meinung war, dass sich die Stadt und das Land ein sehr großes Geschenk geben, habe ich mich geärgert über das absolut laue, fast nicht vorhandene Presseinter-

esse. Da saßen ein paar gelangweilte Provinzjournalisten in der Pressekonferenz. Das war alles. Es gab schon jahrelang in dem alten Turm des alten Bahnhofs eine Ausstellung zu dem Projekt „Stuttgart 21“. Die hatte praktisch keine Besucher. Meine Mitarbeiter wollten die Ausstellung wegen mangelhaften Besuchs schließen. Ich habe gesagt: „Die bleibt offen.“ Was auch geschah. Und dann wurde bei vollständigem öffentlichem Desinteresse vom Jahr 2001 bis zum Jahr 2009 die Planung durchgezogen, 2009 begannen schließlich die Baumaßnahmen. Erst zu diesem Zeitpunkt wurden die betroffenen Bürger von Stuttgart und die Medien wach. Nach einer 20-jährigen Vorgeschichte.

Bernhard Böhm: Gehen wir vielleicht mal ein Stückchen weg von „Stuttgart 21“. Wir beschäftigen uns in unserer Zeitschrift schwerpunktmäßig mit alternativen Konfliktlösungsverfahren wie zum Beispiel der Mediation. Sehen Sie darin eine Möglichkeit, strittige Projekte zu diskutieren?

Thilo Sarrazin: Also was Heiner Geißler bei „Stuttgart 21“ gemacht hat, das hat sicherlich nicht geschadet. Das Problem dabei ist aber, dass das alles hätte zehn Jahre eher geschehen müssen. Damals hat es aber keinen interessiert. Weder die Medien noch die Bürger. Problematisch sind also solche Projekte, die einen sehr langen Vorlauf für Planungen, Bodenuntersuchen und Ähnliches haben. Es dauert objektiv auch oft zehn Jahre, bis man so weit ist, dass man bauen kann. Währenddessen ändern sich das Umfeld und auch die allgemeinen Interessen.

Bernhard Böhm: Stellt sich dann nicht die Frage, ob Verfahren wie zum Beispiel Mediation nicht eher einen Deckmantel über die gesamte Konfliktsituation legen?

Thilo Sarrazin: Das geschieht ja zu einem Zeitpunkt, wo das Kind schon in den Brunnen gefallen ist.

Bernhard Böhm: Auch wenn man damit rechtzeitig beginnen würde, sagen wir mal zu Beginn eines Projekts?

Thilo Sarrazin: Ja, das ist richtig. Aber es gehört zu einer vernünftigen Planung, schon aktiv von sich aus letztlich eine Lösung ins Auge zu fassen, die vernünftig ist. Dazu gehört auch, dass man für eine richtige Lösung kämpft und sagt: Diese Lösung lasse ich mir jetzt auch nicht mehr „wegmediieren“.

Bernhard Böhm: Können Sie sich an ein Projekt erinnern, das gegen alle Widerstände realisiert wurde?

Thilo Sarrazin: Denken Sie an ein anderes Großprojekt, das ich ganz gut kenne, weil ich in den achtziger Jahren für den Bund im Aufsichtsrat des Flughafens München saß. Zu einem Zeitpunkt, als in München-Riem allerhöchstens 4 oder 5 Millionen Flugpassagiere abgefertigt wurden. Die genauen Zahlen habe ich nicht im Kopf. Ende der sechziger Jahre entschied Franz Josef Strauß und Hans-Jochen Vogel, der eine als mächtigster Politiker Bayerns und damals Finanzminister beim Bund und der andere Oberbürgermeister von München, wir bauen einen neuen Flughafen ganz weit

draußen. Das war Erding. Ich erinnere mich noch, wie man Anfang der siebziger Jahre im *Spiegel* über diese abseitige Idee spottete, ganz weit draußen im Moos einen Flughafen zu bauen. Heute wissen wir, das war eine extrem weitblickende Entscheidung. Und es war völlig richtig von der Stadt München und vom Freistaat Bayern, diese Entscheidung knallhart durchzuziehen.

Bernhard Böhm: Dann muss man ja annehmen, Herr Sarrazin, dass gerade Verfahren wie die Mediation wohl eher zu einem faulen Kompromiss oder zum kleinsten gemeinsamen Nenner führen.

Thilo Sarrazin: Man muss von denen, die einen Bau betreiben, verantwortungsbewusstes Verhalten erwarten, auch eine rechtzeitige Abwägung unterschiedlicher Punkte. Und natürlich haben die, die das damals in München planten, genau erkannt, welche kolossale Bedeutung der Flugverkehr für die nächsten Jahrzehnte, oder man kann fast sagen Jahrhunderte, haben würde. Und sie haben richtig eingeschätzt, dass es draußen im Moos immer weniger Leute betrifft als nah an der Stadt. Insofern war es absolut weitblickend, das Projekt durchzuziehen. Andererseits ist in Hamburg die Planung für Kaltenkirchen, die für Hamburg Ähnliches gewesen wäre wie Erding für München, an deutlichen Widerständen gescheitert. Dadurch muss sich Hamburg auf ewige Zeit mit der ungünstigen stadtnahen Lösung von Fuhlsbüttel zufriedengeben.

Bernhard Böhm: Herr Sarrazin, ich danke Ihnen für dieses Gespräch.

Thilo Sarrazin ist einer der profiliertesten politischen Köpfe der Republik. Seine fachliche Kompetenz in Finanzfragen gepaart mit dem Mut, unbequeme Wahrheiten auszusprechen, hat ihn in viele wichtige Ämter gebracht. Als Fachökonom war er verantwortlich für Konzeption und Durchführung der deutschen Währungsunion, er arbeitete für die Treuhand und saß im Vorstand der Deutschen Bahn Netz AG. 2002–2009 war er Finanzsenator in Berlin, anschließend Vorstandsmitglied der Deutschen Bundesbank.

