

Philipp Hertzog

Pragmatische Politisierung

Verkehrsplaner und die Grenzen der Machbarkeit um 1980

Experten und ihre Rolle im demokratischen Entscheidungsprozess haben in den vergangenen Jahren unter dem Stichwort »Verwissenschaftlichung der Politik« verstärkt die Aufmerksamkeit der Geschichtswissenschaft erhalten.¹ Dabei wurde etwa der wachsende Einfluss von Sachverständigen auf die Wirtschaftspolitik, in der planenden Gestaltung von Arbeitsmarkt und Bildungswesen, aber auch in der Verkehrspolitik untersucht, um nur die augenfälligsten Bereiche zu nennen.² In diesem Beitrag soll nun der Blick auf das politische und gesellschaftliche Bewusstsein der Experten selbst gerichtet werden: Wie sahen sie ihre Aufgabe und ihre Durchsetzungsmöglichkeiten in der Bundesrepublik der späten 1970er und frühen 1980er Jahre?³ Die Untersuchung erfolgt am Beispiel der Verkehrsplaner, die sich im betreffenden Zeitraum bei der Konzeption und Umsetzung von Neubaustrecken der Bahn mit zahlreichen von gesellschaftlichen Gruppen und Politikern artikulierten Interessen und Protesten auseinandersetzen mussten. Somit stehen die vor Ort und in den verschiedenen Ebenen der öffentlichen Verwaltung aktiven Planungsexperten als Akteure im Fokus, nicht der eher akademische Diskurs der Verkehrswissenschaft.⁴

Auf der Suche nach Zäsuren für den Wandel von Fortschrittsglauben zu Zukunftsskepsis werden gemeinhin die Studie »Grenzen des Wachstums« (1972) und die Ölkrise von Ende 1973 mit ihren sozioökonomischen Folgen genannt. Eine Periodisierung von schrittweise verlaufenden Prozessen wie Bewusstseins- und Wertewandel im Allgemeinen und hier im Besonderen die Abkehr von Machbarkeitsdenken und Fortschrittsoptimismus lässt sich allerdings nur schwerlich an konkreten Jahreszahlen festmachen. Es darf jedoch als weitgehender Forschungskonsens gelten, dass sich in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre nach und nach die Erkenntnis durchgesetzt hatte, dass nicht alle denk- und planbaren Pro-

-
- 1 Vgl. das AfS 50, 2010, insb. den Beitrag von *Mitchell G. Ash*, Wissenschaft und Politik. Eine Beziehungsgeschichte im 20. Jahrhundert, S. 11–46; außerdem *Stefan Fisch/Wilfried Rudloff* (Hrsg.), Experten und Politik. Wissenschaftliche Politikberatung in geschichtlicher Perspektive, Berlin 2004, darin vor allem: *Wilfried Rudloff*, Politikberatung als Gegenstand historischer Betrachtung. Forschungsstand, neue Befunde, übergreifende Fragestellungen, S. 13–57.
 - 2 Vgl. zu den genannten Politikbereichen insb. *Alexander Nützenadel*, Stunde der Ökonomen. Wissenschaft, Politik und Expertenkultur in der Bundesrepublik 1949–1974, Göttingen 2005; *Tim Schanetzky*, Die große Ernüchterung. Wirtschaftspolitik, Expertise und Gesellschaft in der Bundesrepublik 1966 bis 1982, Berlin 2007; *Gabriele Metzler*, Konzeptionen politischen Handelns von Adenauer bis Brandt. Politische Planung in der pluralistischen Gesellschaft, Paderborn 2005; *Michael Hascher*, Politikberatung durch Experten. Das Beispiel der deutschen Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt am Main/New York 2006.
 - 3 Für erste zeitgenössische Annäherungen an die hier historisch untersuchte Fragestellung vgl. *Gerd Hortleder*, Das Gesellschaftsbild des Ingenieurs. Zum politischen Verhalten der Technischen Intelligenz in Deutschland, Frankfurt am Main 1970; *Eugen Kogon*, Die Stunde der Ingenieure. Technologische Intelligenz und Politik, Düsseldorf 1976; *Wilfried Laatz*, Ingenieure in der Bundesrepublik Deutschland. Gesellschaftliche Lage und politisches Bewußtsein, Frankfurt am Main 1979.
 - 4 Mit dem Gesellschaftsverständnis der Verkehrswissenschaft als Fachdisziplin setzt sich ausführlich eine kürzlich publizierte Dissertation auseinander: *Anette Schlimm*, Ordnungen des Verkehrs. Arbeit an der Moderne – deutsche und britische Verkehrsexpertise im 20. Jahrhundert, Bielefeld 2011.

jekte auch machbar waren.⁵ Ich gehe von der These aus, dass Ingenieure und andere Experten in diesem historischen Kontext mehr als zuvor ihre Planungen rechtfertigen und gegebenenfalls anpassen mussten. Technisch machbare Lösungen mussten sich neben strengeren ökonomischen Vorgaben nunmehr daran messen lassen, ob sie auch gesellschaftlich durchsetzbar waren. Natürlich waren Ingenieure auch zuvor auf politische Entscheidungen angewiesen, um Großprojekte planen und vor allem finanzieren zu können; sie standen aber, so die These weiter, unter deutlich geringerem öffentlichen Legitimationsdruck. In Zeiten verbreiteter Fortschritts- und Planungseuphorie, verbunden mit geringer Skepsis gegenüber den Heilsversprechen der Technik, galten entsprechende Experten als willkommene Botschafter der Zukunft.⁶ Dazu kommt, dass sich ihre Macht zunächst im Hintergrund entwickelte; Entscheidungsstrukturen zwischen politischen Repräsentanten, öffentlicher Verwaltung und Sachverständigen blieben der Öffentlichkeit weitgehend verborgen. Dies änderte sich spätestens in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre, sodass Planer fortan nicht nur mit verringerten Ressourcen, sondern auch unter verstärkter öffentlicher Beobachtung agieren mussten. Neue soziale Bewegungen, insbesondere Umweltaktivisten, die an dieser Entwicklung entscheidend beteiligt waren, sind ein viel beachtetes Forschungsfeld der jüngeren Geschichtswissenschaft⁷, und auch die Politologie begleitete sie von Beginn an mit ungebrochener Intensität.⁸ In diesem Beitrag soll nun der Ansatz umgekehrt werden, indem nicht die bürgerschaftlichen Partizipationsinteressen im Zentrum der Untersuchung stehen, sondern jene Akteure, gegen die sich – als Teil eines als »technokratisch« wahrgenommenen staatlichen Planungswesens – der Protest von Umwelt- und Naturschützern sowie lokalen Bürgerinitiativen richtete: technische Experten und ihre Verortung in der politischen Auseinandersetzung. Statt »Bottom-up«-Bewegungen werden also deren primäre Gegner in den Blick genommen sowie die Reaktion dieser, in ihrer bisherigen Hegemonie infrage gestellten technologischen Eliten. Sie sollen hier als in ihrem jeweiligen Fachgebiet aufgrund ihrer Ausbildung und Erfahrung als maßgeblich angesehene, im politischen Entscheidungsprozess gefragte (und in der Sache zunächst kaum hinterfragte) Experten verstanden werden. Der »Technokratie«-Vorwurf war indes nicht neu, wurde nun aber auch außerhalb der sozialwissenschaftlichen Fachdiskussion verwendet.⁹ Statt der *theoretisch* geführten »Technokratie«-Debatte stellt dieser Aufsatz die

5 Vgl. die durchgehend erhellenden Beiträge im Sammelband von *Konrad Jarausch* (Hrsg.), *Das Ende der Zuversicht? Die siebziger Jahre als Geschichte*, Göttingen 2008; zur historiografischen Suche nach Zäsuren der 1970er Jahre vgl. *Anselm Doering-Manteuffel/Lutz Raphael*, *Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970*, Göttingen 2008. Für die weitere Entwicklung in den 1980er Jahren vgl. das Kapitel »Gebrochenes Fortschrittsbewußtsein und politischer Protest«, in: *Andreas Wirsching*, *Abschied vom Provisorium. Geschichte der Bundesrepublik Deutschland 1982–1990*, München 2006, S. 361–419, hier insb.: S. 361–377.

6 Vgl. neben der bereits genannten umfassenden Studie von Gabriele Metzler zur »Politischen Planung in der pluralistischen Gesellschaft« auch *dies.*, »Geborgenheit im gesicherten Fortschritt«. Das Jahrzehnt von Planbarkeit und Machbarkeit, in: *Matthias Frese/Julia Paulus/Karl Teppe* (Hrsg.), *Demokratisierung und gesellschaftlicher Aufbruch. Die sechziger Jahre als Wendezeit der Bundesrepublik*, Paderborn 2003, S. 777–797; *Michael Ruck*, Ein kurzer Sommer der konkreten Utopie. Zur westdeutschen Planungsgeschichte der langen 60er Jahre, in: *Axel Schildt/Detlef Siegfried/Karl Christian Lammers* (Hrsg.), *Dynamische Zeiten. Die 60er Jahre in der Entwicklung der beiden deutschen Gesellschaften*, Hamburg 2000, S. 362–401.

7 Zu der Entwicklung in den 1980er Jahren vgl. die Beiträge von Silke Mende, Michael Ruck und Susanne Schregel in diesem Band.

8 Gerade bei einschlägig publizierenden Autoren wie Roland Roth und Dieter Rucht, die sich bereits zeitgenössisch mit dem Phänomen auseinandersetzen, ist dabei ein durchaus affirmativer Zungenschlag nicht zu übersehen; mit den Neuen sozialen Bewegungen scheint sich in dieser Lesart gleichsam die innere Demokratisierung der »alten« Bundesrepublik vollendet zu haben.

9 In den deutschen Sozialwissenschaften war »Technokratie« vor allem in den 1950er bis 1970er Jahren ein umfassend und kritisch diskutiertes Schlagwort, wobei (als Auswahl aus dem vielfäl-

Frage in den Mittelpunkt, wie die gesellschaftliche Bedeutung der Technik von den *praktischen* Akteuren selbst beurteilt wurde.

Die hier vorgelegte Untersuchung technischer Planungsakteure versteht sich als Teil einer übergreifenden Planungsgeschichte, die sich in den letzten Jahren als eigenständiges Forschungsfeld etabliert hat.¹⁰ Die Verkehrspolitik ist hierbei eines jener politischen Ressorts, denen planerische Strukturen unweigerlich immanent sind: Großprojekte der Verkehrsinfrastrukturen benötigen allein aus technischen und wirtschaftlichen Gründen langfristige Planungsprozesse, unabhängig davon, ob im zeitgenössischen politischen Kontext auch in anderen Politikbereichen der Planungsgedanke Konjunktur hat oder nicht. Allerdings kam eine allgemeinpoltische Planungseuphorie, wie sie für die 1960er und frühen 1970er Jahre diagnostiziert wurde, naturgemäß auch der Innovations- und Investitionsfreude in diesem Sektor zugute.¹¹

Der folgende Text nähert sich der skizzierten Problematik in zwei Teilen. Zunächst wird der Erfahrungshorizont ausgeleuchtet, auf den die Planungsingenieure um 1980 zurückblickten, wobei insbesondere ihre Verortung im Kontext der genannten »Technokratie«-Debatte, ihr Verhältnis zur Politik sowie ihr Blick auf die Gesellschaft im Fokus stehen¹²; dass sich auf diesen Grundlagen eine pragmatische Wende im Verhältnis zwischen Technik und Öffentlichkeit abzeichnete, die sich beispielhaft in der Verkehrsplanung niederschlug, bildet die Grundthese des zweiten Abschnitts. Die chronologisch fließende Abgrenzung der beiden Großkapitel verweist hierbei auf die eingangs thematisierte Problematik, klare Zäsuren für einen gesellschaftlichen Wandlungsprozess zu definieren.

Mit Blick auf das Rahmenthema dieses AfS-Bandes lässt sich somit die These formulieren, dass im Selbstverständnis der Ingenieure ein Wandel *zum* Politischen nachzuzeichnen ist: indem sie sich auf den Dialog mit nicht technischen Akteuren einließen und akzeptierten, dass die nach ihrer Auffassung fachlich beste Lösung nicht immer durchsetzbar war, und mehr noch, indem sie das Politische selbst – Argumente außerhalb rein technischer Einwände – als neuen Parameter in die Suche nach der »besten« Lösung integrierten. Somit ist bei den hier untersuchten Akteuren auch ein Wandel *des* Politischen um 1980 zu beobachten, der sich im folgenden Jahrzehnt festigte und ausdifferenzierte: Mit einer pragmatischeren Planung – veränderten Interaktionsmustern zwischen Bürgerinitia-

tigen Schrifttum) insbesondere auf die Texte von Helmut Schelsky, Hermann Lübke, Hans Lenk und Jürgen Habermas zu verweisen ist. Für eine erste zeitgenössische Bilanz vgl. *Hortleder*, Das Gesellschaftsbild des Ingenieurs, insb. S. 93–107, mit weiterführenden Quellenverweisen; eine historische Überblicksdarstellung zum »Technokratie«-Topos legte jüngst *Dirk van Laak* vor: *ders.*, Technokratie im Europa des 20. Jahrhunderts – eine einflussreiche »Hintergrundideologie«, in: *Lutz Raphael* (Hrsg.), Theorien und Experimente der Moderne. Europas Gesellschaften im 20. Jahrhundert, Köln 2012, S. 101–128.

10 Vgl. etwa das Themenheft von GG 34, 2008, darin insb. die Beiträge von *Dirk van Laak*, Planung. Geschichte und Gegenwart des Vorgriffs auf die Zukunft, S. 305–326, und *Anselm Doe-ring-Manteuffel*, Ordnung jenseits der politischen Systeme: Planung im 20. Jahrhundert. Ein Kommentar, S. 398–406.

11 Der Einfluss allgemeinpoltischer Planung auf ein ohnehin planungsintensives Ressort wird beschrieben in: *Ariane Leendertz*, Ordnung schaffen. Deutsche Raumplanung im 20. Jahrhundert, Göttingen 2008, S. 355ff.; der Ausbau von Infrastrukturen habe den Befürwortern einer zentral im Kanzleramt gesteuerten Planung als wichtiges Mittel gegolten, um den »Anpassungsprozeß von Wirtschaft und Gesellschaft an neue Strukturen« (ebd., S. 357) zu fördern.

12 An dieser Stelle sei der Hinweis auf mein laufendes Dissertationsprojekt gestattet, das in einem deutsch-französischen Vergleich die Planung von Infrastruktur-Großprojekten untersucht und dabei unter anderem die sozialwissenschaftlichen Debatten um »Technokratie« der Praxis der Planungsakteure und ihrer politisch-gesellschaftlichen Selbstverortung gegenüberstellt; für erste Ansätze dazu vgl. *Jens Ivo Engels/Philipp Hertzog*, Die Macht der Ingenieure. Zum Wandel ihres politischen Selbstverständnisses in den 1970er Jahren, in: *Revue d'Allemagne et des Pays de langue allemande* 43, 2011, S. 19–38.

tiven, Umweltverbänden, Planern und anderen Experten sowie Verwaltung und Politik – ging eine Neuverhandlung der politischen Deutungsmacht und Legitimation, der Austragungsformen planungspolitischer Auseinandersetzung und der Regierbarkeit einer technisierten Demokratie einher.

Natürlich ließe sich, neben der Verkehrsplanung, das politische Selbstverständnis technischer Akteure auch in anderen Sektoren untersuchen; angesichts der insbesondere in diesem Bereich aktiven Protestbewegung käme dabei etwa die Atomkraft infrage. Die Entscheidung für Experten aus dem Bereich der Infrastrukturplanung bietet sich jedoch nicht nur aufgrund der Komplexität und offensichtlichen Größe der Vorhaben an, sondern auch wegen ihrer politischen, ökonomischen und zudem kulturellen Bedeutung für die Daseinsvorsorge in einer industrialisierten Gesellschaft.¹³ Für die Bahnplaner selbst etwa war der Entwurf von Neubaustrecken ein außerordentliches Ereignis, für viele sicher der Höhepunkt ihrer Karriere, nachdem die Bahn in der Nachkriegszeit vor allem wegen stillgelegter Strecken und eingefahrener Defizite von sich reden gemacht hatte und angesichts ihrer Infrastruktur als »Verkehrsmittel des 19. Jahrhunderts« galt. Die einzigartige Möglichkeit, in großem Umfang neue Bahnstrecken planen zu können, wollten sich die Ingenieure weder von zögerlichen Politikern noch von einer skeptischen Öffentlichkeit nehmen lassen. Auch die einhellige Überzeugung, sich für das Richtige einzusetzen – und zudem auch für das »Gute« im Sinne von Umweltschutz und Energieverbrauch –, zeichnet die untersuchten Planer als vergleichsweise homogene Akteursgruppe aus, zumal es hier ausdrücklich nicht darum geht, technische Auseinandersetzungen nachzuzeichnen, sondern um den Blick einer Expertengruppe auf die Zweifel einer als nicht fachkundig aufgefassten Politik und Öffentlichkeit.

I. ZWISCHEN POLITIKSKEPSIS UND TECHNIKKRITIK

Einleitend wurde auf die allgemeine Planungsfreudigkeit der bundesdeutschen Politik der späten 1960er und frühen 1970er Jahre hingewiesen. Für diese umfassenden Steuerungsfantasien können als politisches Schlagwort die »Konzertierte Aktion« und als Person beispielhaft Kanzleramtsminister Horst Ehmke genannt werden, mit seiner Vision, alle Ministerien und ihre jeweiligen Zuständigkeitsbereiche von einer zentralen Schaltstelle aus zu koordinieren.¹⁴

Naturgemäß ist die Einteilung in Phasen von Planungseuphorie und -skepsis rückblickend erfolgt, allerdings nicht erst durch die historiografische Suche nach Zäsuren. Bereits die zeitgenössischen Sozialwissenschaften stellten eine deutliche Veränderung in der Mitte der 1970er Jahre fest und die Presse griff entsprechende Debatten auf und sprach über ihre Gegenwart ganz selbstverständlich von einem »Zeitalter der Planer«¹⁵; in diesem öffentlichen Diskurs fällt auf, dass der Begriff der Planungseuphorie vor allem dann fiel, wenn es darum ging, Vergänglichkeit und Scheitern von Planungen zu unterstellen oder zu konstatieren.¹⁶ Während im Kontext der Technikdiskussion viel *über* Experten, Ingenieure

13 Vgl. ebd.; sowie grundlegend zur historischen Bedeutung von Infrastrukturprojekten *Dirk van Laak*, *Infra-Strukturgeschichte*, in: GG 27, 2001, S. 367–394.

14 Umfassend bei *Ruck*, *Ein kurzer Sommer*; *Metzler*, *Konzeptionen politischen Handelns*; speziell zu Ehmkes Politikvorstellungen vgl. *Winfried Süß*, »Wer aber denkt für das Ganze?«. Aufstieg und Fall der ressortübergreifenden Planung im Bundeskanzleramt, in: *Frese/Paulus/Teppes*, *Demokratisierung und gesellschaftlicher Aufbruch*, S. 349–377.

15 *Peter Beckert*, *Planung zwischen Ölkrise und Pillenknick*. Schwierigkeiten bei der Raumordnung von der Isar bis zur Elbe, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 2.1.1974.

16 Vgl. beispielhaft *Rolf Zundel*, *Planung und Planer in Bonn: Die Hochkonjunktur ist vorbei*. Statt großer Rosinen wieder kleine Brötchen, in: *Die Zeit*, 30.4.1976. Dort heißt es stüffisant, die

und Planer gesprochen wurde, steht die *Selbstverortung* dieser Akteure gegenüber politischen Entscheidungsinstanzen und im gesellschaftlichen Raum im Fokus dieses Aufsatzes. Ihre Positionsbestimmung geschieht vor allem mittels einer Quellenanalyse der einschlägigen technischen Fachzeitschriften.¹⁷ Mit den Verkehrsplanern wird eine Gruppe untersucht, die bei der Entwicklung und Durchsetzung des neuen Hochgeschwindigkeitsverkehrs der Bahn große Verantwortung für dieses von der Öffentlichkeit intensiv beachtete technische Großprojekt trug. Hierbei werden die ab etwa 1970 geplanten und 1991 in Betrieb genommenen Streckenprojekte im Einzelnen nicht dargestellt¹⁸, sie dienen lediglich als Hintergrundfolie, vor der die Erfahrungen der Ingenieure mit politischer Planung zu beleuchten sind.

Da von wissenschaftlich-technisch beratenden Regierungen effiziente, zukunftsorientierte Politik erwartet wurde, gelangte in den 1970er Jahren zunehmend auch die Bedeutung der im Hintergrund politischer Entscheidungsprozesse agierenden Experten, Sachverständigen und Gutachtern ins Bewusstsein der Öffentlichkeit. Die letztgültigen Entscheidungen über Planung und Bau von Großprojekten trafen dabei weiterhin die entsprechenden politischen Ebenen, sodass aus Sicht der Experten selbst ihre Wichtigkeit für politisches Handeln stetig wuchs, ihre Möglichkeiten zur Durchsetzung technisch machbarer und aus ihrer Sicht sachlich angemessener Lösungen jedoch stets ihre Grenzen in der politischen Durchsetzbarkeit fanden: »Die letzte gesellschaftliche Entscheidung nimmt dann keine Rücksicht mehr auf Wissenschaftlichkeit«, befand eine Tagung von Ingenieuren 1974.¹⁹ Das Spezialwissen der Experten ließ sich somit im politischen und, spätestens nach dem Erstarken der Neuen sozialen Bewegungen, auch im gesellschaftlichen Raum nur bedingt in konkrete Ergebnisse umwandeln.

Der Planer als Technokrat?

Für die traditionell auf technische Expertise im Hintergrund spezialisierten Akteure war ihr Auftreten im öffentlichen Raum durchaus ungewohnt. Erste Erfahrungen beschrieb 1978 Wilhelm Linkerhägner von der Zentralen Transportleitung der Deutschen Bundesbahn (DB):

»Der Ingenieur wird in Einzelgesprächen, in Verhandlungen mit Fachbehörden und Verbänden bis hin zu öffentlichen Diskussionen mit mehreren hundert Beteiligten als der Repräsentant der Deut-

»vielberufene und vielgescholtene Planungseuphorie, Zwillingschwester der Reformeuphorie, ist lange gestorben«. Die Stimmungslage in Bonn schwanke nun »zwischen heilsamer Nüchternheit und heillosen Lähmung«. Bezogen auf Ingenieure resümierte die Frankfurter Allgemeine Zeitung 1982, »die Planungseuphorie der siebziger Jahre hat den Arbeitsmarkt für Verkehrs- oder Regionalplaner gesättigt«. *Hiltraud Böhm*, Die Planungseligkeit ist dahin. Bauingenieure sind aber immer noch gefragt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 15.3.1982.

17 Systematisch ausgewertet wurden insbesondere die »VDI-Nachrichten« (VDI-N) als größte deutschsprachige Ingenieurszeitschrift und somit wichtigstes Kommunikationsorgan von Vertretern aller technischen Berufe sowie speziell für die Planer im Eisenbahnwesen die Zeitschriften »Der Eisenbahningenieur« (EI) und »Die Bundesbahn« (DB). Das Mitteilungsblatt »Der Ingenieur im öffentlichen Dienst« (herausgegeben 1972 bis 1985 vom gleichnamigen Zentralverband) gibt aufschlussreiche Hinweise auf die Anliegen dieser für die politische Planung von Großprojekten besonders relevanten Gruppe.

18 Es handelt sich um die ersten deutschen Hochgeschwindigkeitsstrecken Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart (Gesamtlänge etwa 425 Kilometer); ausführlicher zum verkehrshistorischen Hintergrund vgl. *Thomas Zeller*, Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990, Frankfurt am Main 2002, S. 288–409; *Stefan Zeilinger*, Wettfahrt auf der Schiene. Die Entwicklung von Hochgeschwindigkeitszügen im europäischen Vergleich, Frankfurt am Main 2003, insb. S. 132–181.

19 *Heiner Ruppik*, Die Politik braucht Ingenieure – Ingenieure brauchen die Politik. DVT-Tagung: »Ingenieure und Naturwissenschaftler, resignieren sie vor der Politik?«, in: VDI-N, 20.9.1974.

schen Bundesbahn angesehen. Er muß dort – neben den technischen Problemen – sowohl die ökonomischen als auch die unternehmens- und verkehrspolitischen Interessen umfassend vertreten.«²⁰

Dabei stieß der Ingenieur auch auf den populären und oft als undifferenzierten Kampfgebrauch gebrachten Vorwurf der Technokratie: »Die Verantwortung für die negativen Wirkungen des Wachstums wird [...] zunehmend dem Ingenieur als ›Technokraten‹ zugewiesen, während die positiven Aspekte des Wachstums weiterhin als Erfolg politischen Handelns dargestellt werden.«²¹ Es wäre nun sicher überzogen, die seit den 1950er Jahren in den Sozialwissenschaften publikationsreich geführte »Technokratie«-Debatte für ein Thema zu halten, das durchweg die Öffentlichkeit beschäftigte. Zumindest für die direkt mit dem »Technokratie«-Vorwurf konfrontierte Berufsgruppe der Ingenieure war das Thema jedoch nicht fremd und als solches auch in ihren fachinternen Debatten präsent.²²

Allgemein wurde hier unter »Technokratie« verstanden, dass gerade die sich als unpolitisch definierenden technischen Experten die wahre Macht zur Politik- und Zukunftsgestaltung in den Händen hielten. Zur Debatte stand die Machtverteilung zwischen demokratisch legitimierten politischen Akteuren auf der einen Seite und jenen, die für sich die Legitimation des Wissens in Anspruch nahmen, auf der anderen Seite. Mit der zunehmenden Übernahme des Kampfgebrauchs »Technokratie« durch die Neuen sozialen Bewegungen der 1970er Jahre blieb der Vorwurf nicht mehr auf die technische Elite im eigentlichen Sinne beschränkt; auch eine angeblich bürgerfeindliche Verwaltung galt vielen Protestinitiativen als Inbegriff staatlicher Technokratie. Dabei wehrten sie sich insbesondere gegen die Formulierung vorgeblicher »Sachzwänge«, mit denen Planungen auch gegen gesellschaftlichen Widerstand durchgesetzt werden sollten.

Es soll nicht unterschlagen werden, dass Kritik am Diskussionsstil von Ingenieuren durchaus aufgenommen wurde. In Überlegungen zu einer geschickteren Artikulation ihrer Interessen machten sie bereits Anfang der 1970er Jahre Defizite in der Ausbildung der bundesdeutschen technologischen Elite für ihr mangelndes Durchsetzungsvermögen in der Öffentlichkeit verantwortlich: Die »Verteidigung des eigenen Standpunktes« werde im Ingenieurstudium zu wenig geübt; »hier zeigt sich der Vorteil geisteswissenschaftlicher Studien. Sie sind mit Problemen des menschlichen Lebens befaßt und bedienen sich der Sprache nicht nur zur Vermittlung von Informationen, sondern stellen die Sprache in den Mittelpunkt ihrer Arbeit.«²³ Als Gegenmodell wurde gern bewundernd auf Frankreich verwiesen, wo der Schwerpunkt der *Grandes Écoles* »in erster Linie in der Vermittlung eines ausgeprägten allgemeentheoretischen Wissens« liege, »das die späteren Absolventen in die Lage versetzt, sich schnell an jede Situation und Problemstellung in der Praxis ihres Fachs anzupassen. [...] Großer Wert wird auf hohes Niveau der kulturellen Bildung gelegt.«²⁴

20 *Wilhelm Linkerhägner*, Die Neubaustrecken der DB – eine Herausforderung für den Ingenieur, in: EI 29, 1978, S. 303–311, hier: S. 304; als Vertreter der Zentralen Transportleitung (Mainz) war er für die Koordinierung der Entwürfe und Planungen zu den Neubaustrecken verantwortlich und in dieser Funktion auch Ansprechpartner der Gegner und Befürworter entlang der Strecke.

21 Ebd.

22 Davon zeugen zahlreiche Artikel in ihrem Leitorgan – den VDI-Nachrichten –, wo auch geisteswissenschaftlichen Autoren wie Hans Lenk oder Hermann Lübke breiter Raum für häufig mehrteilige Essays über »Technokratie« und die gesellschaftliche Rolle der Technik eingeräumt wurde.

23 *Manfred Weigend*, Der Ingenieur als Führungskraft, in: EI 24, 1973, S. 202–203, hier: S. 203.

24 *K. Herterich*, Ingenieurausbildung im Ausland. Der französische Ingenieur lernt Originalität und Qualität. Der Schwerpunkt der Ausbildung liegt in der Vermittlung eines allgemeentheoretischen Wissens, in: VDI-N, 28.3.1980. Eindeutiger als der Text ist die beigelegte Karikatur von Gerd Wukasch. Dort blickt ein sichtlich verkrampfter deutscher Ingenieur – Aktentasche in der Hand und Kugelschreiber in der Jackettasche – skeptisch (oder neidisch?) auf seinen französischen Kollegen, der neben den modischen auch die kulturellen Insignien eines Bohemien vereint (Geige, Pinsel und Farbmischpalette, Bücher).

Während die Kritik an der Ausbildung die 1970er Jahre hindurch ihre Aktualität behielt²⁵, erkannten die Planer in der Praxis die Notwendigkeit, ihre Projekte auf Augenhöhe mit den betroffenen Bürgern zu erörtern. Zunehmend werde versucht, die Festsetzung von »Sachzwängen« durch »sachliche Diskussionen« und die »Verdeutlichung technischer Zusammenhänge« zu ersetzen, hieß es beim Ingenieurtag 1981 – ein Indiz für die »pragmatische Wende« im Ingenieursdenken, auf die später näher einzugehen ist²⁶, wobei der Wandel der Diskussionskultur erst am Anfang stand: Wer mit Blick auf Proteste stets von »Durchsetzungsstrategien«, vom »Wegschlagen von Bremsklötzen« und der »Beseitigung« sogenannter irrationaler Behinderungen zu sprechen pflege, dürfe sich über Vertrauensverlust in der Bevölkerung nicht wundern, mahnte der auch für den Verkehr zuständige nordrhein-westfälische Wirtschaftsminister Reimut Jochimsen – einst selbst Leiter der wenig zimperlichen Planungsabteilung im Bundeskanzleramt unter Horst Ehmke.²⁷

Politikskepsis der Ingenieure

Die Ausprägung eines pragmatischen Umgangs der Planungsingenieure mit politischen und gesellschaftlichen Forderungen um 1980 ist vor ihrem Erfahrungshorizont der (späten) 1960er und der 1970er Jahre zu betrachten. Dabei wird im Folgenden die These vertreten, dass aus Sicht der »technologischen Intelligenz«²⁸ und insbesondere der hier untersuchten Verkehrsplaner politische Entscheidungsstrukturen zumindest skeptisch betrachtet wurden, da es aus ihrer Sicht insbesondere im von Parteilogiken geprägten parlamentarischen Prozess an Sachkenntnis mangelte. Parallel dominierten in ihrer gesellschaftlichen Selbstverortung angesichts zunehmender Technikkritik die Zweifel über eine angemessene Würdigung ihrer Kompetenz. In dieser Gemengelage verwundert es nicht, dass die Frage nach dem Verhältnis von Technik und Politik bei Fachtagungen der Ingenieure allgegenwärtig war. Ebenfalls in diesem historischen Kontext ist wohl die Begründung einer »Hauptgruppe ›Der Ingenieur in Beruf und Gesellschaft« zu sehen, die 1973 beim Verein Deutscher Ingenieure (VDI) eingerichtet wurde²⁹ und es als »eine der vornehmsten Aufgaben der technisch-wissenschaftlichen Verbände« verstand, »Staat und Gesellschaft den hier vereinigten Sachverstand zur Verfügung zu stellen«.³⁰

25 Die Überführung der Ingenieurschulen in Fachhochschulen ab 1970 diente einer Vereinheitlichung der Abschlüsse und einer zunehmenden Akademisierung; die Ingenieurselite – jene, die in Planungsentscheidungen involviert waren und in den einschlägigen Fachpublikationen meinungsbildende Artikel verfassten – dürften davon jedoch kaum betroffen gewesen sein, da sie ganz überwiegend diplomierte Absolventen der bereits bestehenden Technischen Hochschulen waren.

26 [Fr.], Technikbewertung geht alle an. Mit sachlichen Argumenten die Probleme lösen, in: VDI-N, 5.6.1981. Zur Begriffsgeschichte des »Sachzwang«-Begriffs vgl. den lesenswerten Essay von Willibald Steinmetz, Anbetung und Dämonisierung des »Sachzwangs«. Zur Archäologie einer deutschen Redefigur, in: Michael Jeismann (Hrsg.), Obsessionen. Beherrschende Gedanken im wissenschaftlichen Zeitalter, Frankfurt am Main 1995, S. 293–333.

27 Reimut Jochimsen, zit. in: [B.], Der Mensch steuert seine Technik. VDI-Tagung diskutierte Bedürfnisse der Menschen, die auf den technischen Fortschritt einwirken, in: VDI-N, 20.2.1981.

28 Begriffsverwendung nach Eugen Kogon, der darunter eine Erweiterung rein »technischer« Intelligenz um »Bearbeitungs-, Verarbeitungs- und Verfahrensfragen« versteht, vgl. Kogon, Die Stunde der Ingenieure, S. 59.

29 Zusammengelegt aus bis dahin fünf Gruppen zum Oberthema »Technik und Gesellschaft«, vgl. Walter Kaiser, Ingenieure in der Bundesrepublik Deutschland, in: ders./Wolfgang König (Hrsg.), Geschichte des Ingenieurs. Ein Beruf in sechs Jahrtausenden, München/Wien 2006, S. 233–268, hier: S. 241.

30 Siegfried Balke [Vorsitzender der VDI-Hauptgruppe], Vorwort, in: Holger Hillmer/Rolf Wolfgang Peters/Martin Polke, Studium, Beruf und Qualifikation der Ingenieure, Düsseldorf 1976, S. V–VIII, hier: S. V.

Folgerichtig unterstützten die VDI-Nachrichten den Techniksoziologen und Politikwissenschaftler Eugen Kogon, der 1970 eine groß angelegte Umfrage zum politischen Selbstverständnis der Ingenieure lancierte: »Philosophische und kulturkritische Abhandlungen über die Technik gibt es viele. Wenig bekannt ist über die Denk- und Verhaltensweisen der Ingenieure selbst und ihr Verhältnis zur Politik.«³¹ Kogon, der zum Zeitpunkt der Umfrage selbst seit fast zwei Jahrzehnten an einer Technischen Hochschule (in Darmstadt) Soziologie und Politikwissenschaft lehrte, verwies ausdrücklich auf seine dort gewonnenen Erfahrungen mit Ingenieuren und Naturwissenschaftlern – vielleicht auch, um gegenüber den Befragten zu verdeutlichen, dass er sie nicht aus einem sozialwissenschaftlichen Elfenbeinturm zu sezieren beabsichtigte. Seine Prämisse – »Politik und Technik verschränken sich. Die personalen Kompetenzen lassen sich da nicht mehr fein säuberlich und traditionell trennen« – ist wohl ebenso aus eigenen akademischen Erfahrungen erwachsen wie der Wunsch nach Antworten auf die großen Fragen seines Forschungsvorhabens:

»Ist die Technologische Intelligenz der Bundesrepublik Deutschland [...] der Aufgabe gewachsen, vor die sie gestellt ist? Sieht sie das Problem? Ist sie bereit, »einzusteigen«? Damit fertig zu werden – demokratisch oder autoritär? Wie denkt sie darüber – falls überhaupt? Man wird zugeben, daß dies nicht nebensächliche Fragen sind.«³²

Der Rücklauf übertraf mit über 25.000 ausgefüllten Fragebögen alle Erwartungen, ein Indiz dafür, dass die Frage nach dem Verhältnis von Technik und Politik nicht nur die publizistisch aktive Technikerelite beschäftigte. Als Beispiel seien zwei der zur Abstimmung gestellten Thesen genannt, die sich ausdrücklich mit dem Verhältnis der befragten Techniker zur Politik befassten; diese plakativen Aussagen hatte Kogon zuvor in Gruppendiskussionen und Interviews gesammelt: »Die Techniker sind die Kamele, auf denen die Kaufleute und die Politiker reiten« und »Die technologische Intelligenz enthält sich der Politik wegen der Irrationalität, mit der diese betrieben wird«. Eine klare Mehrheit, über 70 % der befragten Ingenieure, stimmte der »Kamel«-Aussage zu, unter Angehörigen der technologischen Intelligenz im öffentlichen Dienst lag die Zustimmung sogar bei über 90 %. Der Gleichsetzung von Politik und Irrationalität stimmte etwa die Hälfte der Befragten völlig oder bedingt zu, ein Drittel lehnte die Aussage ab; auffällig ist hier die hohe Zahl unentschiedener Antworten, die sich »neutral« zu der provokant formulierten These positionierten.³³ Die von Ingenieuren vermisste Rationalität in der politischen Sphäre fand sich auch in mancher nicht zur Abstimmung gestellter Aussage wieder, die Kogon »aus Gruppenunterredungen« mit »Ingenieuren und Naturwissenschaftlern unterschiedlicher Abteilungs-, Leitungs- und Ausführungsposition« zusammengestellt hatte: »Mehr Rationalität und Realismus in den politischen Entscheidungen würde die Politiker den Technikern und den Naturwissenschaftlern verständlicher machen.«³⁴

Eine grundsätzliche Skepsis gegenüber demokratischen Entscheidungsverfahren und ihrer nicht immer sachlich einleuchtenden Ineffizienz brachte auch Heinz Bubel als Leiter der Bahnbauzentrale in Frankfurt am Main zum Ausdruck. Er ließ sich 1977 im SPIEGEL damit zitieren, der »Preis der Demokratie« sei nicht billig, daher beneide er »unsere Vor-

31 Eugen Kogon, Technologische Intelligenz und Politik. Eine Umfrage der VDI-Nachrichten, in: VDI-N, 29.4.1970. Neben dem Abdruck in den VDI-Nachrichten wurde der Fragebogen mit Unterstützung anderer Verbände den jeweiligen Mitgliedern zugänglich gemacht, etwa unter Eisenbahn- und Postingenieuren, Elektrotechnikern und Eisenhüttenleuten; die Ergebnisse erschienen 1976. Vgl. Kogon, Die Stunde der Ingenieure, dort ist auch der vollständige Fragebogen abgedruckt (S. 63–72).

32 Kogon, Technologische Intelligenz.

33 Vgl. Kogon, Die Stunde der Ingenieure, S. 297f.

34 Ebd., S. 173.

fahren, die noch als Ingenieure eine Trasse bauen konnten.«³⁵ Dies mag wie der Ruf eines ewig gestrigen Ingenieurs nach einem autoritären Regime klingen, in dem er ohne Rücksicht auf gesellschaftliche Proteste planen könnte. Vielleicht hat der SPIEGEL das Zitat aber auch nicht zufällig abgedruckt, um ein technokratisches Klischee zu bestätigen. Dafür spricht die ikonografische Darstellung des Planers vor großflächigen Landkarten, die ihn wie einen General vor aufgezeichneten Frontverläufen erscheinen lassen; eine solche Wahrnehmung legen auch die martialischen Bildunterschriften (»Geschosse auf Schienen«; »Ohne Opfer kein Fortschritt«) nahe. Offenbar lieferte Bubel – der zeitgleich in fachinternen Beiträgen deutlich gemäßigter auftrat – die Vorlage, mit dem der SPIEGEL das Abziehbild eines Verkehrsplaners inszenieren wollte.

Die im »Kamel« präsente Denkfigur eines im Hintergrund ohne eigene Gestaltungsmacht beratenden und fremdbestimmt ausführenden Experten mag vielleicht einer klassischen Ingenieurslogik entsprechen, nach der er sich ohne Ansehen der politischen Ziele für die Bereitstellung der technischen Mittel verantwortlich erklärte. Diese Denkfigur hatte sich im Nachkriegsdeutschland bei der ehemaligen nationalsozialistischen Technikelite großer Beliebtheit erfreut, um ihre Mittäterschaft in einer vermeintlich unpolitischen Sphäre zu situieren.³⁶ In den 1970er Jahren, spätestens mit der erstarkenden Bürgerbewegung, die auch die Interessen der Experten hinterfragte, war ein Rückzug aus dem politischen und gesellschaftlichen Kontext technischer Planungen immer seltener möglich. Dennoch muss die Darstellung der ausführenden »Kamele« nicht als bewusste Machtkaschierung verstanden werden (anders als das offensichtliche Interesse nach 1945, als politisch unbelastet eingestuft zu werden): Nach allem, was der in zeitgenössischen Fachzeitschriften publizierte Meinung der Ingenieurselite zu entnehmen ist, entwickelte sie im Laufe der 1970er Jahre tatsächlich beachtliche Selbstzweifel über ihren mangelnden Gestaltungsspielraum und ihre vermeintliche oder tatsächliche gesellschaftliche Missachtung.

Die Vorstellung einer irrationalen Politik zieht sich leitmotivisch durch die technischen Fachzeitschriften der 1970er Jahre und begründete auch die Zurückhaltung der Ingenieure beim politischen Engagement. Bei der pessimistisch betitelten Tagung »Ingenieure und Naturwissenschaftler – resignieren sie vor der Politik?« hieß es 1974, wer trotz der mangelnden Wissenschaftlichkeit den Schritt in die Politik wage, verzichte auf die »Merkmale des Ingenieurhaften«.³⁷ Der ehemalige Post- und Atomminister Siegfried Balke – selbst promovierter Chemiker – bedauerte 1975 vor einer Versammlung technischer Vertreter: »Wir fordern ja nicht zum ersten Mal ›Ingenieure in die Politik! Aber unsere Erfolgsbilanz ist leider kläglich.«³⁸ Die »politische Verfahrenstechnik« zu beherrschen, erläuterte er, beinhalte auch »die primitive Erfahrung, daß bei politischen Entscheidungen nicht die Individuen oder Gruppen mit den besseren Argumenten gewinnen, sondern die mit den meisten Stimmen oder Wählern«.³⁹ Vielleicht lässt sich in dieser Kritik des technisch vorgebildeten Politikers an der Qualität politischer Entscheidungsverfahren die Hoffnung er-

35 Heinz Bubel, zit. nach: Statt Kino, in: Der SPIEGEL, 26.12.1977, S. 57–59, hier: S. 59. Die Bahnbauzentrale wurde 1976 eingerichtet und hatte fortan die oberste Verantwortung für die endgültige Durchsetzung und den Bau der geplanten Neubaustrecken.

36 Vgl. nach wie vor richtungweisend: *Karl-Heinz Ludwig*, Technik und Ingenieure im Dritten Reich, Düsseldorf 1974; zur neueren geschichtswissenschaftlichen Auseinandersetzung vgl. *Werner Lorenz/Torsten Meyer* (Hrsg.), Technik und Verantwortung im Nationalsozialismus, Münster 2004.

37 *Ruppik*, Politik braucht Ingenieure.

38 Siegfried Balke, zit. im Tagungsbericht bei *Herbert Wienecke*, Ingenieure und Naturwissenschaftler – resignieren sie vor der Politik?, in: EI 26, 1975, S. 398–400, hier: S. 398. Siehe auch *Michael Binder*, Der Ingenieur – ein politisches Neutrum?, in: Der Ingenieur im öffentlichen Dienst 2, 1973, S. 1–3.

39 Balke, zit. nach: *Wienecke*, Ingenieure und Naturwissenschaftler, S. 398.

kennen, durch ein stärkeres politisches Engagement der naturwissenschaftlich-technischen Berufsgruppen eine Rationalisierung der politischen Auseinandersetzung zu erreichen und durch Verwissenschaftlichung und behutsam »politisierte« Ingenieure zu einer vorsichtig »entpolitisierten« Politik zu kommen.

Ähnliche Stimmen hatte auch Kogon als Reaktion auf seine Frage, »was Politik sei und was man von ihr zu halten habe« gesammelt: »Warum wird die Leitung der meisten Ministerien nicht mit Experten besetzt?«, regte ein Technikvertreter in Gruppengesprächen mit dem Sozialwissenschaftler an. Schließlich seien von den Regierungsvertretern umfangreiche und folgenschwere Entscheidungen über Finanzierungen zu treffen, »ein Sachverständiger in der Leitung könnte die zu treffenden Entscheidungen doch besser beurteilen.«⁴⁰ War das also der Gegenentwurf, eine von »Technokraten« geführte apolitische Expertenregierung?⁴¹ Zu diesem Thema meldete sich 1974 die Ingenieurin und Bundestagsabgeordnete Helga Schuchardt zu Wort, eine der wenigen also, die sich trotz ihrer technischen Vorbildung ins Parlament gewagt hatten. Schuchardt warnte vor der »elitären Meinung«⁴², dem Ingenieur automatisch die besseren Argumente zuzuschreiben. Nach ihrer Erfahrung höre die Rationalität des Ingenieurs bereits dort auf, wo sein abgegrenztes Fachgebiet nicht mehr betroffen sei. Die politisch notwendige Fähigkeit zu übergreifendem Denken fehle vielen Spezialisten. Damit wandte sich Schuchardt also ausdrücklich gegen die Idee einer an der rationalen Lösung von »Sachzwängen« orientierten Expertenregierung.

Solche gemäßigten Positionen wurden auch von außerhalb der Öffentlichkeit stehenden technischen Akteuren in den qualitativen Interviews bei Kogon zum Ausdruck gebracht: »Der Politiker kann kein Spezialist sein, er muß die Fähigkeit besitzen, aus verschiedenen Meinungen die beste Lösung für das Gemeinwohl ausfindig zu machen und sie durchzusetzen«⁴³; in dieser Aussage ist auf bemerkenswert knappem Raum sowohl das klassisch technische Denken enthalten, nach dem es die eine »beste Lösung« gibt, als auch die Orientierung auf das »Gemeinwohl« (als hier sehr monolithisch erscheinende Einheit) sowie die pragmatische Erkenntnis, dass es im politischen Handeln neben der Entscheidung vor allem um das »Durchsetzen« geht. Zusammenfassend meinte Kogon zu seinen Gesprächen, die »Vorherrschaft einer Neigung zur Technokratie ist nicht festzustellen, eher der Ansatz zur Tendenz, sich der Politik gegenüber distanziert zu verhalten, allenfalls bis zur Abstinenz«⁴⁴ – also weder die Forderung nach einer Expertenregierung noch nach mehr Experten in der Regierung. Auch die Auswertung technischer Fachzeitschriften zeigt, dass eine stärkere Berücksichtigung naturwissenschaftlich-technischen Fachwissens im politischen Prozess gefordert wurde, ohne selbst in politische Ämter zu streben. Gerade im Zuge der pragmatischeren Auseinandersetzung mit politischen und gesellschaftlichen Entscheidungsmechanismen (siehe Kapitel II) setzte sich auch unter Planungsingenieuren die Einsicht durch, dass das Politische mehr ist als die Summe rationaler Lösungsansätze.

Technikfeindliche Gesellschaft?

Während einerseits, wie im vorherigen Abschnitt dargestellt, in der publizierten Ingenieursmeinung der 1970er Jahre ihre verstärkte Skepsis gegenüber dem ihrer Ansicht nach

40 Kogon, Die Stunde der Ingenieure, S. 172f.

41 Eine Idee, wie sie gerade in Krisenzeiten immer wieder Fürsprecher fand und findet, so jüngst zu beobachten an den ausdrücklich als »parteiübergreifend« oder »unpolitisch« präsentierten Expertenregierungen in Griechenland und Italien 2011/12.

42 Helga Schuchardt, Vortrag im Rahmen der Tagung »Ingenieure und Naturwissenschaftler – resignieren sie vor der Politik?«, zit. nach: Wienecke, Ingenieure und Naturwissenschaftler, S. 399.

43 Kogon, Die Stunde der Ingenieure, S. 175.

44 Ebd.

wenig effektivem politischen Handeln hervortrat, sahen sich andererseits die technischen Experten selbst in einer zunehmend defensiven Position gegenüber einer immer stärker als »technikfeindlich« wahrgenommenen Gesellschaft. Derartige Überlegungen tauchten in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre nicht aus dem Nichts auf, und es wäre auch zu einfach, allein die Ölkrise und ihre direkten Konsequenzen als Ursache einer Zäsur zu sehen. Ingenieure selbst diskutierten bereits zuvor mögliche Paradigmenwechsel im Blick auf die technischen Möglichkeiten und ihre gesellschaftliche Akzeptanz.⁴⁵ Die Historiografie hat für die 1970er Jahre wachsende Zweifel an der Problemlösungskompetenz der Politik angesichts der wirtschaftlichen und technischen Komplexität der notwendigen Entscheidungen beschrieben; die Frage nach der Macht der Technik und ihrer determinierenden Wirkung für politisches Handeln lieferte der zeitweise leidenschaftlich geführten »Unregierbarkeitsdebatte« reichlich Diskussionsstoff.⁴⁶

Es geht hier nun ausdrücklich nicht darum, eine wie auch immer messbare »Technikfeindlichkeit« empirisch nachzuweisen, sondern um die Reaktionen von Planungsingenieuren auf eine zunehmende Skepsis der Gesellschaft gegenüber technischen Großprojekten. Im Vergleich zu der aus den Nachkriegsjahrzehnten gewohnten Fortschrittsbegeisterung und einer von der Öffentlichkeit mehrheitlich begrüßten Modernisierung war dies natürlich ein Bruch, den auch zeitgenössische Ingenieure als solchen artikulierten: »Bis zum Ende der 60er Jahre wurden Veränderungen der Umwelt durch umfangreiche Baumaßnahmen [...] von der Bevölkerung hingenommen. Sie galten zunächst als notwendiger Wiederaufbau, dann als Zeichen für wirtschaftliches Wachstum und damit als Zeichen der Verbesserung des eigenen Lebensstandards«⁴⁷; nunmehr (1978) sei die Planungsdiskussion jedoch von gesteigertem Umweltbewusstsein – »in einigen Fällen bis zur Umwelthysterie«⁴⁸ – und wachsenden Bürgerinitiativen geprägt.

Einerseits blieb unter den hier untersuchten Ingenieuren auch im Krisenjahrzehnt der 1970er Jahre die Überzeugung verbreitet, dass die technischen Möglichkeiten immense Fortschritte in allen Lebensbereichen ermöglichten und damit auch die Ansprüche und Wünsche der zukünftigen Gesellschaft rasant wachsen würden, verbunden mit dem Selbstbewusstsein, dass allein durch den Sachverstand des Ingenieurs die technischen Notwendigkeiten zufriedenstellend gelöst werden könnten.⁴⁹ Andererseits stand diese Machbarkeitseuphorie im Widerspruch zur gesellschaftlichen und politischen Selbstwahrnehmung der Ingenieure. Diese schienen sich, glaubt man dem Tenor der in ihren Fachzeitschriften veröffentlichten Beiträge, mit ihrer technischen Kompetenz, planerischen Notwendigkeiten und futuristischen Ideen mitunter alleingelassen und zu Unrecht kritisiert zu fühlen.

Der langjährige Vorsitzende des Verbands Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI), Herbert Wienecke, fasste diesen inneren Widerspruch bereits 1971 in seinem jährlichen Grußwort zusammen. Er stellte zunächst fest, dass

»niemand auf den technischen Fortschritt, den Motor des Wirtschaftswachstums, verzichten möchte, auch die Kreise nicht, die hin und wieder vor der möglichen Herrschaft der so »verachteten« Technik warnen zu müssen glauben. Allzu gern sind Bürger und Verwaltungen der Bundesrepublik in zunehmendem Maße bereit, die Annehmlichkeiten und Vorteile der modernen Technik im privaten sowie im öffentlichen Bereich zu nutzen.«

45 Vgl. etwa *Rolf W. Goering*, Fortschritt wohin? VDI-Tagung untersuchte Wirkung des Technischen Fortschritts auf Wirtschaft und Gesellschaft, in: VDI-N, 25.11.1970.

46 Historisch dazu (mit umfangreichen Verweisen auf die zeitgenössische Publizistik) *Gabriele Metzler*, Staatsversagen und Unregierbarkeit in den siebziger Jahren?, in: *Jarausch*, Das Ende der Zuversicht, S. 243–260.

47 *Linkerhägner*, Die Neubaustrecken der DB, S. 304.

48 Ebd.

49 Vgl. etwa *Albert Kuhlmann*, Unverzichtbarer Sachverstand. Der Sachverständige im Spannungsfeld von Technik, Wirtschaft, Staat und Gesellschaft, in VDI-N, 17.9.1976.

Während »der Ingenieur, der Träger dieser Entwicklung«, zwar als »willkommener und unentbehrlicher Mitarbeiter« gelte, entspreche »seine gesellschaftspolitische Einordnung [...] noch nicht überall seiner Funktion.« Die Ursache für diese Verkenntung des Experten meinte Wienecke in der verbreiteten Unkenntnis der Bevölkerung zu erkennen, da

»die geistige Durchdringung unserer Welt bei weitem noch nicht so weit fortgeschritten ist wie ihre technische Gestaltung. Mangelndes Wissen verbindet sich mit einer fehlerhaften Einschätzung der Technik. Unbehagen und Protest sind die Folgen dieses nur schwer verständlichen Verhaltens der Gesellschaft.«⁵⁰

Angesichts der zunehmend konstatierten Technikskepsis suchten die Ingenieure auf ihren Fachtagungen nach Selbstbestätigung. Veranstaltungen wie »Technik und Ingenieure in der Öffentlichkeit« erbrachten nach eigener Wahrnehmung »wertvolle Argumentationshilfen in der Technikdiskussion« und lieferten »weitere Anregungen zum Abbau der sogenannten Technikfeindlichkeit«.⁵¹

Fachpolitiker, die durchaus offen auf technischen Tagungen empfangen wurden, betonten unbeirrt die Bedeutung des Ingenieurs für die Gesellschaft und unterstützten die Warnungen vor einer allgemeinen Technikfeindlichkeit. So erinnerte der Berliner Wirtschaftssenator Guido Brunner anlässlich der Ausstellung »Die nützlichen Künste – Gestaltende Technik und Bildende Kunst seit der Industriellen Revolution«, die zum Ingenieurtag 1981 ein positives Technikbild vermitteln sollte: »Noch zu Beginn der 1970er Jahre glaubte man an die unerschöpflichen Möglichkeiten der Technik zur Erweiterung der menschlichen Freiheit. Heute sehen wir, daß mit der Technik zugleich viele Probleme und Sachzwänge geschaffen wurden.«⁵² Mit dieser Feststellung erklärte er das Erstarken der Umweltschutzbewegung und ihrer Forderung, »daß sich der Mensch nicht länger ausschließlich und vollkommen der Technik unterordnen« dürfe. Es sei Aufgabe der Politik, technologische Erneuerungen zu fördern, ohne dabei die »Ängste in den Menschen vor einer übertechnisierten Zukunft« zu ignorieren.⁵³ Damit brachte er eine politisch vielfach verkündete Auffassung zum Ausdruck, nach der Ingenieure die technische und wissenschaftliche Entwicklung nicht stoppen dürften, sondern im Gegenteil die guten Seiten der Technik zum Wohle des Menschen nutzbar machen müssten.⁵⁴

Im Bundesministerium für Forschung und Technik (BMFT) wollte man naturgemäß von einer angeblichen Technikfeindlichkeit der Bevölkerung nichts wissen: Minister Andreas von Bülow warnte beim Ingenieurtag 1981 vor einem »Herbeireden von Technikfeindlichkeit«⁵⁵, den Ausdruck hielt er vor allem für die Jugend für verfehlt. Dass nicht mehr von »technischem Fortschritt«, sondern von »Wandel« gesprochen werde, sah er als sprachliches Indiz für eine »vorurteilsfreiere Betrachtung der technischen Entwicklung«.⁵⁶ Beim nächsten Ingenieurtag zeigte sich das nunmehr unionsgeführte Ministerium ähnlich optimistisch: »Wir sind auf dem richtigen Weg, Technik in den Dienst des Menschen zu stellen, faktisch viel weiter, als es in der öffentlichen Kritik oft wahrgenommen wird.«⁵⁷

50 Herbert Wienecke, Zum Jahreswechsel, in: EI 22, 1971, S. 5–6, hier: S. 5.

51 M. Gerhard, »Technik und Ingenieure in der Öffentlichkeit« – Vortrags- und Diskussionstagung des VDI, in: EI 34, 1983, S. 71–72, hier: S. 72.

52 Guido Brunner, Technik als sozialer Einflußfaktor, in: VDI-N, 10.4.1981.

53 Ebd.

54 So auch Verkehrsminister Werner Dollinger, wiedergegeben bei Lothar Semisch, Internationaler Eisenbahn-Ingenieurtag in Nürnberg, in: EI 36, 1985, S. 377–382, hier: S. 380.

55 Zit. nach: [Fr.], Technikbewertung geht alle an.

56 Zit. nach: Josef Windsinger, Technik im Dienste des Menschen. VDI-Deutscher Ingenieurtag 1981 in Berlin, in: EI 32, 1981, S. 414–417, hier: S. 414f.

57 So der Parlamentarische Staatssekretär Alfred Probst, zit. nach: Josef Windsinger, Deutscher Ingenieurtag 1983 in Frankfurt, in: EI 34, 1983, S. 419–420, hier: S. 420.

Technikfeindlichkeit war also ein umstrittener Topos, der sich jedoch konsequent durch die Ingenieurszeitschriften der späten 1970er und frühen 1980er Jahre zog und mit dem sich die Verbände einerseits mit ihrem klassischen Mittel der Tagungsdiskussion auseinandersetzen. Andererseits versuchten sie, dem unterstellten gesellschaftlichen Wissensdefizit mit innovativen Ideen entgegenzutreten. Dazu gehörten 1983 einminütige, spendenfinanzierte Filme, die das ganze Jahr über im ZDF-Werbefernsehen ausgestrahlt wurden: »Die Filme zeigen anschaulich, daß Technik das Leben erleichtert, es vielfältiger, freizügiger und sicherer macht. Der persönliche Nutzen der Technik wird an Beispielen aus dem Haushalt, der Industrie, des Verkehrs, der Kommunikation und anderen Bereichen demonstriert.« Als Zielgruppe nannte der VDI ausdrücklich »junge Menschen«, die Filme sollten »zum Gespräch in der Schule, in der Familie und mit Gleichaltrigen anregen.«⁵⁸ Damit war sich die VDI-Führung mit dem BMFT einig, dass es eine der Hauptaufgaben des VDI war, »Technik so darzustellen, daß sie der Öffentlichkeit plausibel und verständlich wird«, um »so manches Mißverständnis auszuräumen, das in der Bevölkerung zu einer gewissen Technikfeindlichkeit geführt hat.«⁵⁹ Entsprechend scharf stellte sich der VDI auch gegen die Kürzung der TV-Reihe »Bilder der Wissenschaft«, »da dies die einzige ARD-Sendung ist, in der Technik zu Wort kommt.«⁶⁰

Natürlich waren mit einer pragmatischen Annäherung der technischen Elite an politische Entscheidungsträger und eine skeptische Öffentlichkeit (wie im folgenden Kapitel beschrieben) nicht schlagartig alle Missverständnisse vom Tisch. Dem Lamento, einer technikskeptischen Gesellschaft gegenüberzustehen, folgte ein vielleicht noch dramatischeres Wehklagen über die Technikfeindlichkeit der Jugend, das sich bis weit in die 1980er Jahre hinein fortsetzte und insbesondere ihr mangelndes Interesse für Ingenieurberufe bedauerte.⁶¹ Als fleißiger publizistischer Kritiker einer als technikfeindlich bemängelten Gesellschaft profilierte sich der Physiker und Informatiker Karl Steinbuch; für seine stets prägnanten und meist polemischen Verlautbarungen erarbeitete er sich im SPIEGEL den Ruf als »konservativer Wanderprediger«.⁶² Die reformorientierte Bildungspolitik habe dafür gesorgt – tat er in gewohnter Manier vor dem Verband Technisch-Wissenschaftlicher Vereine kund – dass die meisten Schüler bis zum 14. Lebensjahr nichts von Naturwissenschaft und Technik erführen – außer im Fach »Gesellschaftslehre« in der Unterrichtseinheit über »kapitalistische Ausbeutung« und »Umweltzerstörung«.⁶³ Steinbuch selbst hatte jedoch bereits ein Jahrzehnt zuvor die Gründe für eine mangelnde Durchsetzung der Ingenieure und Naturwissenschaftler in der Öffentlichkeit auch in ihrer politischen »Passivität« gesehen.⁶⁴

II. PRAGMATISCHE WENDE NACH DER KRISE

In der Ankündigung seiner Umfrage unter Ingenieuren zitierte Eugen Kogon 1970 aus Vorgesprächen, die er mit Vertretern seiner zukünftigen Forschungsobjekte geführt hatte:

58 [e], Kurzfilme werben für Energie und Technik. Sendungen des VDI im ZDF-Werbefernsehen erklären die Technik, in: VDI-N, 21.1.1983.

59 Ebd.

60 [sh], VDI gegen Beschneidung der Sendezeit in der ARD, in: VDI-N, 26.8.1983.

61 Ein ähnliches Anliegen kommt heute unter der Abkürzung »MINT« (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) daher, in Anlehnung an den im Jahr 2000 vom Arbeitgeberverband gegründeten »Verein mathematisch-naturwissenschaftlicher Excellence-Center an Schulen e. V.«.

62 Sonnenschein unter Vollast, in: Der SPIEGEL, 9.9.1985.

63 Josef Windsinger, Deutscher Verband Technisch-Wissenschaftlicher Vereine – DVT – tagte in Düsseldorf, in: EI 34, 1983, S. 236.

64 Dies legte Steinbuch 1971 (Februar/März) in einer vierteiligen Artikelreihe der VDI-Nachrichten (»Die technische Intelligenz als politische Kraft«) ausführlich dar.

»Die Technik dient. So sagt man. Es sei nicht Sache des Ingenieurs, über Anwendungen zu entscheiden; er habe nur zu erfinden, zu bauen und in Funktion zu halten.«⁶⁵ Die Aufteilung der Zuständigkeiten wurde so lange nicht als verbreitetes Problem artikuliert, wie Ingenieure nicht nur relativ ungehindert, sondern durchaus großzügig von der Politik finanziert planen und bauen konnten. Dies änderte sich grundlegend und in doppelter Hinsicht, als zum einen die ökonomischen Ressourcen knapper bemessen werden mussten und sich zum anderen die gesellschaftliche Skepsis gegenüber der technischen und planerischen Veränderung der alltäglichen menschlichen Umgebung und der Umwelt verstärkt artikuliert. Tatsächlich ist in den späten 1970er Jahren eine Wandlung im Selbstverständnis der Ingenieure mit den beschriebenen Zweifeln an ihrer Position in Gesellschaft und Politik zu konstatieren. Als eine wichtige Konsequenz dieser Unzufriedenheit ist bei den hier untersuchten Planungsexperten ein Wandel zu einem pragmatischeren Verständnis zu erkennen, dessen Ausprägung und Umsetzung im folgenden Abschnitt untersucht werden.

Die Tendenz zu pragmatischer Mäßigung einstiger Machbarkeitseuphorien und Zukunftsvisionen zeigte sich nicht nur in der Kommunikation zwischen Planern und Öffentlichkeit, sondern auch ganz konkret in den reduzierten Vorhaben neuer Bahnstrecken, die weit hinter den um 1970 skizzierten Netzkonzepten zurückblieben und in denen einstige futuristische Visionen neuartiger Verkehrsmittel keinen Platz fanden. Aus der vormals postulierten Verkehrs-Revolution wurde so der Bau von Entlastungs- und Ergänzungsstrecken.⁶⁶ Die Verkehrsplaner der Bundesbahn mussten sich im Bemühen um die Durchsetzung der Neubaustrecken darauf einlassen, dass die Planung von Großprojekten zunehmend auf gesellschaftspolitische Kompromissfindung angewiesen war. Hier war Expertenwissen zwar weiterhin gefragt, vielleicht sogar in zunehmendem Maße, aber eben nicht mehr nur zur Beurteilung von Sachfragen, sondern bei der Suche nach Lösungen, die nicht nur technisch machbar, sondern auch politisch durchsetzbar waren. Dieses verstärkt politische Handeln der Ingenieure beinhaltete, auch wenn es nicht allen leicht fiel, ihre wachsende Akzeptanz gesellschaftlicher Mitbestimmung, obwohl dies zur Aufweichung bisheriger Wissensvorsprünge führte. Die Mäßigung gegenüber einer früheren Machbarkeitsideologie, verknüpft mit der Beschränkung des Ingenieurs im demokratischen Institutionengefüge, brachte der neue VDEI-Vorsitzende Josef Windsinger im Herbst 1982 mit dem berühmten Gelassenheitsgebet auf den Punkt: »Gib mir die Gelassenheit, Dinge hinzunehmen, die ich nicht ändern kann; gib mir den Mut, Dinge zu ändern, die ich ändern kann, und gib mir die Weisheit, das eine vom anderen zu unterscheiden«⁶⁷ – ein neues, notgedrungenes pragmatisches Selbstverständnis des Experten.

Umweltschutz – vom Hemmnis zur Herausforderung

Auf dem Weg zu einer pragmatischen Aushandlung politischer und technischer Planung war der zunehmend gesellschaftlich eingeforderte Umwelt- und Landschaftsschutz einer der wichtigsten neuen Parameter. Während Umweltschutz zunächst als Planungshemmnis wahrgenommen worden war, behandelten führende Ingenieure das Thema spätestens um 1980 offensiv, indem sie regelrechte Anleitungen zur Planungssicherheit unter den Bedingungen des verstärkten Umweltschutzes erarbeiteten.⁶⁸ Umweltfolgen wurden so als neuer

65 Eugen Kogon, *Der Ingenieur und die Politik*, in: VDI-N, 24.6.1970.

66 Vgl. dazu Philipp Hertzog, *Bundesdeutsche und französische Geschwindigkeitsversprechen der 1970er Jahre – Verkehrsplanung zwischen Vision und Utopie*, in: Uwe Fraunholz/Anke Woschech (Hrsg.), *Technology Fiction. Technische Visionen und Utopien in der Hochmoderne*, Bielefeld 2012, S. 115–143, hier insb. das Fazit »Vision, Utopie und Mythos« (S. 140–143).

67 Josef Windsinger, *Neuer Verbandsvorsitzender des VDEI*, in: EI 33, 1982, S. 513–514.

68 Vgl. Linkerhägner, *Die Neubaustrecken der DB*, S. 304; Dietrich Neidhardt, *Öffentlichkeitsarbeit für die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart*, in: DB 54, 1978, S. 599–603.

Faktor, Umweltverträglichkeit als neuer Parameter in die technische Planung einbezogen und als solcher auch als Herausforderung statt nur als Hindernis angesehen. Ähnliche Bedeutung dürfte der neu ins Bewusstsein getretenen Energieknappheit zukommen, die ebenfalls die Lösungskompetenz der Ingenieure auf die Probe stellte.⁶⁹ Der Bedarf an technischen Experten hatte sich durch die Krise nicht verringert, im Gegenteil erforderten engere Grenzen der Planung und neue gesellschaftspolitische Forderungen besonders hohe Planungssicherheit, wirtschaftliche Effizienz und ökologische Vorkehrungen. Umweltschutz wurde als neuer »Faktor« beziehungsweise »Parameter« der Planungen betrachtet und ließ sich somit verhältnismäßig leicht in die Sprache der Ingenieure überführen: Die Folgen für die Umwelt ließen sich im Allgemeinen »quantifizieren« oder zumindest in »Operatoren« und mögliche »Konsequenzen« zerlegen und wurden somit in Planungsmodellen »berechenbar«.⁷⁰ Mit ähnlicher, durchaus wohlwollender Aufmerksamkeit der Ingenieure konnten besorgte Bürger rechnen, wenn es um Lärmschutz ging. Auch hier galt, dass sich die voraussichtlichen Lärmemissionen quantifizieren ließen und deren Vermeidung im Sinne eines zusätzlichen Planungsgesichtspunkts einkalkuliert werden konnte – zusätzliche Herausforderungen also, die aber weitgehend mit den gewohnten Mitteln des Ingenieurs zu bewältigen waren.

Vielleicht lässt sich sogar die These formulieren, dass der kompetente Umgang mit zuvor als »nicht sachgerecht« abgelehnten, von Laien vorgebrachten Argumenten, den Planern zu neuem gesellschaftlichen Selbstbewusstsein verhelfen konnte. In der Planungspraxis ging damit einher, dass die Ingenieure sich auf neue Akteure einlassen mussten, die das gewohnte Kräfteverhältnis durcheinanderbrachten; Wilhelm Linkerhägner, der jahrelang vor Ort die Neubauplanungen gegenüber Kommunen und Bürgerinitiativen rechtfertigen musste, zog daraus eine pragmatische Lehre:

»Verkehrsplanung ist mehr denn je ein gesellschaftspolitisches Ereignis, politische Probleme und solide Ingenieurarbeit können nicht als Gegensatz angesehen werden. Der in früheren Zeiten gerne gewählte Ausweg des Ingenieurs, sich nur als Naturwissenschaftler zu verstehen, geht hier am Problem vorbei.«⁷¹

Dem SPIEGEL gestand er sogar: »Wir haben einst Dinge geplant, [...] da stünden uns heute die Haare zu Berge.«⁷²

Während Linkerhägner als Vertreter der Zentralen Transportleitung vor allem in der Planungsphase involviert war, bündelte die Bundesbahn die Verantwortung für die Umsetzung der Strecken – eine in diesem Umfang auch für das Staatsunternehmen neuartige Aufgabe – bei der Bahnbau-Zentrale und ihrem Leiter Heinz Bubel. Er formulierte ganz ähnlich, dass eine »nach rein ingenieurmäßigen Gesichtspunkten konzipierte, kostengünstigste Trassierung«⁷³ in der Bundesrepublik nicht mehr möglich sei. »Prinzipien des Bahnbaus unserer Vorfahren [...] müssen hinter Belangen des Umweltschutzes vielfach zurückstehen. Einer Trassenplanung ohne angemessene Würdigung der sozioökonomischen Gegebenheiten sowie der ökologischen Situation bleibt der Erfolg versagt.«⁷⁴ Ob

69 Entsprechend stand der Verbandstag der Eisenbahningenieure 1982 unter dem Motto »Umwelt und Energie – Herausforderung an den Eisenbahningenieur«.

70 Vgl. etwa *Manfred Weihprecht*, Umwelt und Planung. Planungsparameter für neue Eisenbahnstrecken, in: EI 33, 1982, S. 341–342.

71 *Linkerhägner*, Die Neubaustrecken der DB, S. 304.

72 Zit. nach: Nichts läuft ohne Tunnel, in: Der SPIEGEL, 24.12.1979, S. 53–60, hier: S. 55.

73 *Heinz Bubel*, Die Neubaustrecken der DB, eine Investition in die Zukunft, in: DB 52, 1976, S. 439–450, hier: S. 445. Ganz ähnlich einige Jahre später sein Kollege Helmut Maak: »Großprojekte, wie die Neubaustrecke, in dicht besiedelte Räume einzuführen, ist heute nicht mehr nur aufgrund einer an rein ingenieurmäßigen Kriterien orientierten Planung möglich«. *Helmut Maak*, Die Projektgruppe H/W Süd der Bahnbauzentrale, in: EI 33, 1982, S. 269–278, hier: S. 269.

74 *Bubel*, Die Neubaustrecken der DB, S. 445.

hier nun Resignation überwog oder der Ehrgeiz, die neuen Herausforderungen zu meistern, muss wohl der individuellen Interpretation überlassen werden.

Die neue Realität des Planens brachte innerhalb der Bundesbahn neue Akteure in den Vordergrund: Juristen sowie die Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit. Rechtlich ging es vor allem darum, die anstehenden Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren so ausgiebig wie nötig, aber doch aus Ingenieurssicht so effizient wie möglich über die Bühne zu bringen. DB-Jurist Kurt Küchler hatte bereits 1975 infrage gestellt, ob die 20 Jahre alten Planfeststellungsrichtlinien der Bundesbahn noch den neuen Bedürfnissen »der zunehmenden Sensibilität der Öffentlichkeit bei Fragen des Umweltschutzes und des daraus resultierenden organisierten Widerstandes«⁷⁵ gerecht würden. Natürlich beschäftigten juristische Fragen die Ingenieurszunft auch über die Verkehrsplanung hinaus, »Technologierecht« bekam wachsenden Stellenwert in der juristischen wie in der technischen Diskussion. Der Heidelberger Rechtswissenschaftler Fritz Nicklisch mahnte in den VDI-Nachrichten, »der Gesetzgeber muß verhindern, daß gesellschaftliche Minderheiten den Fortschritt blockieren«. Die zeitgenössisch erwogene Einrichtung spezialisierter Institutionen der Legislative und der Judikative – »technische Unterparlamente« und »Technologiekammern« – hielt er allerdings nicht für den geeigneten Weg, »um dem mangelnden technischen Sachverstand beim Gesetzgeber abzuhelpen.«⁷⁶ Statt auf derartige vermeintliche »Patentlösungen« zu vertrauen, die vor allem an der Unmöglichkeit scheitern würden, das gesamte Spektrum an nötigem Sachverstand in einem solchen Gremium zu vereinen, schlug er die behutsame Verbesserung des bestehenden Technologierechts vor.⁷⁷

Die Öffentlichkeitsarbeit wurde nach und nach als selbstverständlicher und integraler Bestandteil der Planung auf eine Ebene mit den eigentlich technischen Aufgaben der Ingenieure gestellt. Als Vertreter der neuen Bahn traten allerdings auch hier weiterhin technische Experten vor Presse und Bürgerversammlungen auf, so etwa der Diplom-Ingenieur Dietrich Neidhardt als Sprecher der »Projektgruppe M[annheim]/S[tuttgart]«. In seinen Äußerungen wurde der eigene Lernprozess deutlich, den er ab den späten 1970er Jahren durchlaufen hatte: Die Realisierung der Neubaustrecken falle

»in einen Zeitraum öffentlicher Auseinandersetzung über die Demokratisierung der Planung durch Bürgerbeteiligung, hervorgerufen durch die Skepsis vieler Bürger gegenüber jeder öffentlichen Planung, sowie der Neubestimmung der Werte zwischen Wirtschaftswachstum, Freiheit durch Mobilität, Umweltschutz und Interessen einzelner.«⁷⁸

Zahlreiche weitere Äußerungen belegen, dass das Thema »Öffentlichkeitsarbeit« nun eine zuvor ungekannte Rolle in der DB-Organisation einnahm; manche Textabschnitte lesen sich dabei fast wie ein Vademekum für den Planer, eine Anleitung zur taktischen Argumentation, insbesondere ohne der »Versuchung« nachzugeben, »dem Fachmann unsinnig erscheinende Vorschläge kurz abzutun.«⁷⁹ Bei aller pragmatischen Auseinandersetzung mit den neuen Planungsbedingungen hielt sich das Denkmuster, es gebe Fachwissen auf der einen und Vorurteile auf der anderen Seite. Projektgegner, so die Bahn, nutzten Informationslücken gezielt aus, »um durch einseitige und zum Teil auch falsche Darstellungen Verunsicherung und Ablehnung zu erzeugen und so das Projekt zu verzögern und möglichst zu Fall zu bringen.«⁸⁰

75 Kurt Küchler, Das Planungsrecht bei Neubaustrecken, in: DB 1975, S. 369–375, hier: S. 375.

76 Fritz Nicklisch, Drei Schwachstellen im Technologierecht. Der Gesetzgeber muß verhindern, daß gesellschaftliche Minderheiten den Fortschritt blockieren, in: VDI-N, 30.9.1983. Ein zweiter Teil erschien am 7. Oktober 1983 unter dem Titel »Fortschritt der Technik und Statik des Rechts. Ist das Technologierecht reformbedürftig?«.

77 Vgl. Nicklisch, Drei Schwachstellen.

78 Neidhardt, Öffentlichkeitsarbeit für die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart, S. 599.

79 Ebd., S. 600.

80 Ebd.

Bürgerinitiativen – Neuaushandlung der Legitimation

Mit den neuen Parametern, die sich im Falle des Umweltschutzes noch verhältnismäßig einfach in technisches Denken übertragen ließen, betraten auch neue Akteure die Bühne politisch-technologischer Planung: Die entstehenden Bürgerinitiativen⁸¹ blieben den Planungsingenieuren vielfach eine fremde Welt. Dennoch gebot das Eigeninteresse erfolgreicher Planungen, sich auch mit als unberechenbar angesehenen Kontrahenten pragmatisch zu arrangieren. Die im vorhergehenden Abschnitt beschriebene Öffentlichkeitsarbeit war eine Möglichkeit, mit Bürger- wie mit Umweltinitiativen umzugehen. Es stellte allerdings eine ungleich schwierigere Herausforderung als das Einberechnen von Umweltfaktoren dar, sich auf (vermeintliche) Befindlichkeiten von Anwohnern und regionalpolitische Sonderwünsche einzulassen; zu Konflikten führten nicht nur Proteste gegen die Trasse, sondern auch politisch vorgegebene »übergeordnete« Ziele, etwa die vom Land Niedersachsen angesichts der besonderen Zonenrandproblematik geforderte und von der Bahn lange aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnte Streckenführung über Göttingen. Die Auseinandersetzungen auf politischer und gesellschaftlicher Ebene zwangen die technischen Experten nicht nur, ihr eigenes Verständnis von Demokratie und Legitimation zu schärfen: Gegenüber Bürgerinitiativen, die ihrerseits die Macht nicht demokratisch gewählter technischer Experten infrage gestellt hatten, gerieten sich die Bahnplaner als Hüter des Gemeinwohls, demokratischer Entscheidungswege und eines Wirtschaftswachstums, das entscheidend von den neuen Verkehrsbauten abhängt. Demgegenüber unterstellten sie Bürgerinitiativen, dass ihnen die erforderliche »Gesamtschau« und somit die demokratische Legitimierung fehle, indem sie versuchten, »aus ortsbezogener Betrachtung Planungen zu verhindern, die an anderer Stelle noch größeren Schaden verursachen«.⁸² Zwar hatten die Planer gelernt, Bürgerinitiativen als »durchaus legitimes Mittel einer demokratischen Meinungsäußerung«⁸³ zu akzeptieren, betonten aber stets im gleichen Atemzug, dass diese für »Gespräche auf sachlicher Basis« zur Verfügung stehen und daran interessiert sein müssten, »eine allen gerecht werdende Lösung der im Raume stehenden Probleme zu finden«.⁸⁴ Dass dieser übergreifende Anspruch von einigen lokalen Initiativen unweigerlich nicht eingelöst werden konnte, brachte die Planer bis hin zum Bundesbahnpräsidenten zu mitunter recht holzschnittartigen Vorstellungen:

»Zu verurteilen sind selbstverständlich all diejenigen, die aus einem falsch verstandenen *Eigennutz* und einer Überbewertung eigener Interessen *sinnvolle* Vorhaben stoppen. Und es wäre zu wünschen, wenn solche Aktionen unter dem Decknamen »Bürgerinitiativen« möglichst rasch gestoppt werden könnten.«⁸⁵

Hier mag man bereits Grundzüge einer Konfrontation erkennen, wie sie 2010 um das Bahnhofprojekt »Stuttgart 21« unübersehbar zutage getreten ist: Auf der einen Seite die

81 In Abgrenzung zur zuvor beschriebenen Umweltschutzbewegung werden hier unter »Bürgerinitiativen« zumeist lokale Gruppen (oder ihre regionalen Zusammenschlüsse) verstanden, die sich aus verschiedenen Motiven den geplanten Neubaustrecken mit Alternativvorschlägen oder totaler Ablehnung entgegenstellten. Während es im vorhergehenden Kapitel um die Auseinandersetzung um das Sachthema »Umweltschutz« ging, stehen hier die Personengruppen im Fokus. Dabei gibt es Überschneidungen (etwa Bürgerinitiativen für lokale Umwelt- oder Lärmschutzmaßnahmen), entscheidend ist die Differenzierung zwischen dem Umgang der Planer mit einer neuen thematischen Herausforderung einerseits und neuartigen Interaktionspartnern andererseits.

82 *Linkerhägner*, Die Neubaustrecken der DB, S. 308.

83 *Bubel*, Die Neubaustrecken der DB, S. 446.

84 Ebd.

85 *Wolfgang Vaerst*, Die Zukunft der Deutschen Bundesbahn im Spannungsfeld von Unternehmensauftrag und politischer Einflußnahme, in: EI 29, 1978, S. 539–545, hier: S. 544 (Hervorhebung nicht im Original).

Bahn, die sich durch Entscheidungen repräsentativ-demokratischer Gremien im Recht sieht und mit der bundesweiten Bedeutung ihrer Projekte argumentiert, auf der anderen Seite lokale Initiativen, die für den Erhalt ihrer Umwelt, der bisherigen Bausubstanz und gegen Verschwendung von Steuergeldern protestieren. Eine historische Analyse der Entscheidungsprozesse und der breiten gesellschaftspolitischen Debatten über technische Großprojekte wird in diesem Lichte auch zu einer Zustandsbeschreibung der repräsentativen Demokratie um 1980. Allen diesbezüglichen Äußerungen in den einschlägigen Fachzeitschriften ist gemeinsam, dass Bürgerinitiativen allenfalls als legitim angesehen wurden, wenn ihnen kein »Sankt-Florians-Prinzip«⁸⁶ unterstellt werden konnte. Gern gaben die Bahningenieure hier Anekdoten von unsachlichen Forderungen lokaler Repräsentanten zum Besten: »So soll es Bürgermeister gegeben haben, die gegen das Versprechen eines neuen Schwimmbades die Rücknahme ihrer Klage angeboten haben.«⁸⁷

Die Beschäftigung der Gerichte mit Verkehrsfragen war in der Tat beachtlich und auch dies eine neue Erfahrung, die unter Planungsingenieuren zu neidvollen Blicken nach Frankreich führte, wo Planung und Bau der ersten Hochgeschwindigkeitsstrecken sichtbar schneller vorankamen: Dort ließen sich »Projekte, denen die Regierung die »Déclaration d'utilité publique« erteilt hat, kaum noch zu Fall bringen oder verzögern«⁸⁸, bemerkten die VDI-Nachrichten. »In der Bundesrepublik kann sich dagegen der Einzelne gegen die Interessen von Millionen stellen und durch die lange Verfahrensdauer bei Ausschöpfen des gesamten Rechtsweges zumindest endlose Verzögerungen erreichen.«⁸⁹ Die Maxime »Gemeinnutz vor Eigennutz«, polemisierte der Kommentator, sei wohl »in der demokratischen Bundesrepublik in Verruf geraten [...]«. Doch auch Frankreich scheint uns noch immer ein demokratischer Staat zu sein.«⁹⁰

Maßgeblich für die durchgehende Argumentation der Planungsingenieure war die Gegenüberstellung von Sachkenntnis und Unwissen. Der Planer sah sich hierbei in der Rolle, die Bevölkerung aus ihrer »über weite Strecken stark emotionsgeprägte[n] Ablehnung« zu befreien und »mit überzeugenden Argumenten« den Widerstand gegen die »angebliche Verplanung und Zerschneidung der Landschaft« zu mindern.⁹¹ Der aufklärerische Eifer war dabei kein Alleinstellungsmerkmal der *Eisenbahningenieure*:

»Es liegt [...] heute mehr denn je in der Hand der Ingenieure, die Öffentlichkeit sachkundig und überzeugend darüber zu informieren, daß nur ein vernünftiger technischer Fortschritt der Garant für die Sicherung unserer Zukunft sein kann, und daß die technische Intelligenz bereit ist, in engerer Zusammenarbeit mit Politik, Wirtschaft und Wissenschaft dafür Sorge zu tragen, daß die Belange der Humanität und der sozialen Sicherheit immer gewahrt bleiben«⁹²,

86 »Heiliger Sankt Florian, verschon' mein Haus, zünd' andere an«; gebräuchlicher ist heute das englische Akronym »NIMBY« (»not in my backyard«) für den Wunsch nach guter Anbindung an Infrastrukturen, ohne persönlich von ihren Nachteilen betroffen zu sein; vgl. zur Begriffsverwendung erneut *Bubel*, Die Neubaustrecken der DB, S. 446.

87 *Ralf Roman Rossberg*, Im Schneckentempo zur modernen Bahn. Statt technischer Probleme juristische Hürden – Teures bundesdeutsches Planungsrecht, in: VDI-N, 21.5.1982.

88 Ebd.; die Gegenüberstellung ist freilich sehr vereinfacht. Wie im Planfeststellungsverfahren gibt es vor der Erteilung einer »Déclaration d'utilité publique« im französischen Verwaltungsrecht durchaus Einspruchsmöglichkeiten.

89 [*rrr* = *Ralf Roman Rossberg*], Notizen aus der Praxis. Kurzer Prozeß, in: VDI-N, 21.5.1982.

90 Ebd.; allgemein erschien der bundesdeutschen Technikelite das heimische »Akzeptanzproblem [...] größer als in den meisten Nachbarländern«, *H. L. Brandt*, Einstellung zur Technik verändert sich. Frühzeitige und glaubwürdige Informationen verbessern notwendige Vertrauensbasis, in: VDI-N, 4.6.1982.

91 *Aris Samaras*, Bisheriger Ablauf der Planfeststellungsverfahren bei der Realisierung der Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart, in: DB 54, 1978, S. 579–584, hier: S. 581.

92 Einladung zum Deutschen Ingenieurtag, in: VDI-N, 10.4.1981.

versprach die Einladung zum Deutschen Ingenieurtag 1981. Da mag die fast heilsbringende Selbstdarstellung des Leiters der Projektgruppe Mannheim/Stuttgart kaum noch überraschen, die sich in der Überzeugung ausdrückte, wer nur genug wisse, könne auch nicht mehr gegen die Planungen sein:

»Häufig höre ich in den zahlreichen Gesprächen entlang der Strecke Äußerungen wie ›wir haben nichts von der neuen Strecke‹ oder ›die nützt doch nur den großen Städten‹. Daraus ist zu entnehmen, daß die großen Vorteile, die diese Strecke für unser Land und seine Bewohner hat, noch nicht von allen erkannt werden.«⁹³

Bezeichnend ist auch die Formulierung, insbesondere »unabhängige und oft fachkundige Personen oder Institutionen« drückten ihre »klare Zustimmung« zu den Neubaustrecken aus.⁹⁴ Unwissen erschien somit in der Darstellung von Planungsingenieuren als Grund für Protest und diente gleichzeitig der Delegitimierung von Projektgegnern. Selbst den gut organisierten Aktivisten der »Aktionsgemeinschaft Schnellbahntrasse« wurde attestiert, ihre Argumente widersprächen sich häufig, »wenn sie konsequent zu Ende gedacht werden«.⁹⁵

Bei aller pragmatischen Annäherung an die politische Sphäre behielten die Planungsingenieure ihr klassisches Ideal (oder die Illusion) der Rationalität und der *einen* richtigen Lösung bei: Weiterhin schien es objektiv richtige und falsche Bürgerinteressen zu geben. Doch bei alledem übersahen die Ingenieure, dass es nicht immer entscheidbar ist, wo berechnete Einwände oder »schützenswerte Interessen«⁹⁶ aufhören und wo egoistische Partikularinteressen oder »übertriebene Forderungen«⁹⁷ beginnen. Damit waren die Bahnplaner mitten in der gesellschaftspolitischen Auseinandersetzung angekommen, wo sie sich nicht mehr auf eine letztgültige technische Wahrheit zurückziehen konnten, sondern am Wettstreit konkurrierender »Wahrheiten« teilnehmen mussten. Denn die Trassengegner hatten sich auf die Diskussionsmethoden der Bahn eingelassen und boten ihrerseits Sachargumente auf. Mit der Mobilisierung von Gegenexperten brach endgültig das vorherige Monopol der Bahn, die Macht des Spezialwissens auf ihrer Seite zu wahren. Im Extremfall mussten die Planungsingenieure sogar professionell in Auftrag gegebene Gutachten der Gegenseite zur Kenntnis nehmen.⁹⁸ Gegenüber der Öffentlichkeit erschütterte dies das Ansehen des »Sachverstands«, wie ein leitender Redakteur der Süddeutschen Zeitung 1983 vor Ingenieuren erläuterte: Die immer engere Verquickung von technischen Sachfragen mit politischen und wirtschaftlichen Interessenlagen provoziere ein grundsätzliches Misstrauen gegen alle angeblichen »technischen Sachzwänge«, die doch häufig der Verbrämung politischer Interessen dienen.⁹⁹

93 *Erich Fein*, Mit verkürzten Fahrzeiten wird die Eisenbahn attraktiver. Streckenüberlastung wirkt sich sogar als Verspätung im Ausland aus, in: VDI-N, 1.5.1981.

94 *Neidhardt*, Öffentlichkeitsarbeit für die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart, S. 600.

95 Ebd.; eine akribische sozialwissenschaftliche Untersuchung der Protestbewegung legte bereits 1981 vor: *Werner Hagstotz*, Betroffenheit und kollektives Handeln im ländlichen Raum. Empirisch-theoretische Studie über Bürgerinitiativen im Konflikt um Planung und Bau der Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart, Frankfurt am Main 1981.

96 *Rossberg*, Im Schnecken tempo.

97 *Bubel*, Die Neubaustrecken der DB, S. 446.

98 Vgl. etwa *Georg-Dietrich Jansen/Jürgen Schmidt*, Regionalwirtschaftliche Untersuchung zur Trassenführung der Neubaustrecke Hannover-Kassel, Essen 1975; das Gutachten richtete sich nicht gegen die Neubaustrecke als solche, sondern gegen die von der Bahn beabsichtigte Trassenführung an Göttingen vorbei. Auftraggeber war die niedersächsische Landesregierung.

99 Vgl. Malte Buschbeck, wiedergegeben im Bericht von *Gerhard*, Technik und Ingenieure, S. 71.

Rückblickende Narrative der Planungsakteure

Der Wandel zu einer pragmatischen Planung, mit den entsprechenden neuen Herausforderungen an den Ingenieur, wurde in der zeitgenössisch publizierten Meinung der bundesdeutschen Technikelite vielfach mit Stolz über das flexible Reagieren auf die veränderten Rahmenbedingungen reflektiert; zugleich erinnerten aber auch wehmütige Stimmen an die Vorzüge früherer planerischer Freiheiten im Geiste verbreiteter Technikbegeisterung. Der Ingenieurtag 1981 stand sicher nicht zufällig unter dem Motto »Technik im Dienste des Menschen«. Was zunächst progressiv klingt, kann im Kontext der vorhergehenden Erfahrung auch als trotzig verstanden werden. Bereits in der Einladung erinnerte der VDI daran, dass die Menschen technischen Fortschritt gern annahmen, solange er »nur mit dem Gedanken an mehr Wohlstand, größere wirtschaftliche und soziale Sicherheit und steigende Lebensqualität verbunden war.«¹⁰⁰

»Aus der Begeisterung ist Skepsis geworden«¹⁰¹ – dieses Bewusstsein veränderter gesellschaftspolitischer Prämissen betraf die Ingenieure und Naturwissenschaftler im Allgemeinen ähnlich wie die Verkehrsplaner im Besonderen. Bundesbahnpräsident Wolfgang Vaerst resümierte,

»daß das Bewußtsein der Bevölkerung, der wir Neubaustrecken teilweise zumuten, ein anderes geworden ist. Der Ingenieur von heute, der Technik einsetzt für den Fortschritt, muß sehen, daß er diese Technik, die den Fortschritt bringen soll, den Menschen erst einmal verständlich machen muß.«¹⁰²

Eine solche Erfahrung stand im Gegensatz zur rückblickenden Planungserzählung der Nachkriegszeit, als etwa der S-Bahn-Bau »ohne größere Beeinflussung, den technischen Anforderungen entsprechend, ingenieurmäßig abgewickelt werden«¹⁰³ konnte. Es lag auf der Hand, dass auf dem Gebiet der dicht besiedelten und infrastrukturell bereits engmaschig vernetzten Bundesrepublik auch unabhängig von Bürgerprotesten und Umweltbewegung nicht mehr nach den gleichen Maßstäben geplant und gebaut werden konnte wie im 19. Jahrhundert. Dennoch rechneten Bahnvertreter immer wieder vor, wie seinerzeit »jährlich rund tausend Kilometer« gebaut worden waren, während es neuerdings nur »im Schnecken tempo zur modernen Bahn«¹⁰⁴ gehe. Dabei bot der Rückblick auf die Erfahrungen der 1970er Jahre immerhin willkommenen Anlass zu betonen, dass »die Aufgaben des Eisenbahningenieurs, insbesondere des Planungsingenieurs, [...] bei der Planung und dem Bau dieser Maßnahmen eine erhebliche Wandlung und Ausweitung«¹⁰⁵ erfahren hatten. Schließlich »bedarf es heute größter Anstrengungen von Ingenieuren, die Neubaustrecken raumpolitisch durchzusetzen und zu bauen. Hier werden besondere Ingenieurleistungen erwartet und vollbracht.«¹⁰⁶ Die hier nur in einer kleinen Auswahl zitierten rückblickenden Bemerkungen technischer Fachpublikationen um 1980 vermitteln einen beispielhaften Einblick in die Reaktion der Ingenieure auf die gesellschaftliche Veränderung – auch ohne dass sie diese zwangsläufig mit soziologischen Schlagwörtern wie »Planungseuphorie« oder »Fortschrittsskepsis« beschrieben.

Mitunter diente der Rückblick auf früheres Planen auch anekdotischen Zwecken – oder, weniger wohlwollend betrachtet, einer Delegitimierung der Projektgegner durch Lächer-

100 Einladung zum Deutschen Ingenieurtag, in: VDI-N, 10.4.1981.

101 Brandt, Einstellung zur Technik.

102 Vaerst, Die Zukunft der Deutschen Bundesbahn, S. 544.

103 Knut Reimers, Die Aufgaben des Eisenbahningenieurs heute, in: EI 37, 1986, S. 95–98, hier: S. 96.

104 So das Motto – immerhin mit Fragezeichen – eines Symposiums in Mannheim, vgl. Rossberg, Im Schnecken tempo.

105 Linkerhägner, Die Neubaustrecken der DB, S. 304.

106 Zit. nach: Semisch, Internationaler Eisenbahn-Ingenieurtag, S. 379.

lichkeit. Als Bürgerinitiativen bereits seit etwa einem Jahrzehnt etabliert waren, hob der Technikchef der Bundesbahn, Knut Reimers, zu einem despektierlichen Vergleich an: Bereits die Eisenbahnpioniere im 19. Jahrhundert hätten sich mit Problemen konfrontiert gesehen, »wie wir sie erst seit kurzem wieder kennen«. Er stellte dazu eine nicht näher nachgewiesene Quelle von 1839 neben die aktuellen Proteste:

»Im Zusammenhang mit Eisenbahnbauten in Hamburg befürchten die Gegner dieser Maßnahme, daß die Dove-Elbe versanden, Häuser, Wälder und Ernten in ständiger Feuersgefahr stehen, Vögel tot vom Himmel fallen werden und sich das Leben der Reisenden in ständiger Gefahr befinden wird.« [...] Im Jahre 1977 sieht eine Bürgerinitiative, die sich in diesem Raum gegen den geplanten Bau der Güterumgehungsbahn gebildet hat, die Gemüseversorgung von Hamburg ernsthaft gefährdet.¹⁰⁷

Reimers schlug nicht nur eine gewagte historische Brücke, er nutzte auch die Gelegenheit zur wohlfeilen Verunglimpfung der technisch nicht ausgebildeten Gegner: »Damals wie heute sahen sich also die Eisenbahningenieure beim Bau neuer Strecken massiven Widerständen gegenüber. Gründer von Eisenbahngesellschaften wie Erbauer von Strecken mußten gegen eine Vielzahl von Vorurteilen und Rückständigkeitsankämpfen.«¹⁰⁸

In den Erzählungen der Planungsingenieure um 1980 zeichnet sich das offenbar im professionellen Gedächtnis tief verankerte Bild einer Epoche ab, in der Ingenieure weit- hin anerkannt und bewundert wurden; ein Zeitfenster der »technokratischen Hochmoderne«¹⁰⁹, geprägt von Fortschrittsglauben und Planungsbegeisterung, das sich in dieser Lesart nach der Überwindung antitechnischer Urängste in den Anfangsjahren der Eisenbahn öffnete und mit dem Erstarken technikskeptischer Bürgerbewegungen wieder geschlossen wurde.

III. ZUSAMMENFASSUNG: WANDEL ZUM POLITISCHEN

Es war fast schon eine Bilanz, die der Ressortchef »Technik« der Bundesbahn 1986 zog. Er betonte die Bereitschaft der DB zur sachlichen Auseinandersetzung mit Kritikern, was ihn zu der Erkenntnis gebracht hatte, dass »Innovationsfreudigkeit und modernste Technik allein nicht ausreichen, um die Akzeptanz für die Vorhaben zu gewinnen.«¹¹⁰ Nach über zehn Jahren Erfahrung bei Planung und Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken in Zeiten gesellschaftspolitischer Skepsis und Proteste blickte er auf die neuartigen Aufgaben der Planungsexperten zurück und zeigte sich erwartungsgemäß zufrieden damit, wie sie die neuen Herausforderungen gemeistert hatten:

»Dem Eisenbahningenieur fällt es zu, das Projekt in seiner Gesamtheit unter einer Vielzahl nicht-technischer Aspekte zu betrachten und begründen zu müssen, eine Aufgabe, in die unsere Ingenieure erst hineinwachsen mußten. Die Fortschritte beim Bau unserer beiden Neubaustrecken dokumentieren jedoch, daß ihnen dies in hervorragender Weise gelungen ist.«¹¹¹

Dabei lag die wichtigste Neuerung wohl darin, dass Planungsingenieure nunmehr ihre Vorhaben »gegenüber einer kritischen und *informierten* Öffentlichkeit vertreten mussten«¹¹²

107 Reimers, Die Aufgaben des Eisenbahningenieurs heute, S. 95.

108 Ebd.

109 So die titelgebende und zugleich forschungsleitende Epochen-Hypothese am Dresdner Sonderforschungsbereich 804 »Transzendenz und Gemeininn«, im Teilprojekt M »Das Fortschrittsversprechen von Technik und die Altruismusbehauptung der Ingenieure in der technokratischen Hochmoderne (ca. 1880–1970)« (Leitung: Thomas Hänseroth).

110 Reimers, Die Aufgaben des Eisenbahningenieurs heute, S. 97.

111 Ebd.

112 Ebd. (Hervorhebung nicht im Original).

– und dass sie eben jener Öffentlichkeit damit eine Sachkenntnis zugestanden, die sie zuvor als unantastbares Monopol der Experten betrachtet hatten.

Diese – freilich nur begrenzte – Akzeptanz neuer Interaktionspartner im Planungsprozess war Ausdruck eines neuen pragmatischen Umgangs mit Skepsis und Kritik. Natürlich ließe sich einwenden, dass den Ingenieuren kaum etwas anderes übrig blieb; die in diesem Aufsatz vorgeschlagene Quellenanalyse ihrer Fachzeitschriften legt jedoch nahe, dass die veränderten Rahmenbedingungen öffentlicher Planung eben nicht nur als Belastung und Einschränkung, sondern vielmehr als neue Herausforderung angesehen wurden: Technische Lösungen mussten nun über die reine Funktionalität hinaus auch an zahlreiche neue, von Umweltschützern und Bürgerinitiativen geforderte Parameter angepasst werden. Die planende Technikelite sah in der Erfüllung dieser Erwartungen auch die Chance auf eine verstärkte (zuvor als unbefriedigend wahrgenommene) soziale und politische Anerkennung. Das »Kamel, auf dem Politiker reiten«, strebte zwar weiterhin kaum in politische Ämter, erkannte aber das politische Potenzial der eigenen Planungsverantwortung.

Anstatt sich auf ihre zuvor in technischen Fragen unangefochtene Deutungshoheit berufen zu können, mussten sich die vor allem als Experten im Hintergrund agierenden Ingenieure nun zunehmend mit öffentlich vorgetragener Kritik auseinandersetzen. Auf diese Situation reagierten die meisten Ingenieure nach anfänglichem Unverständnis mit einem dem Fach eigenen Pragmatismus, indem sie politische »Parameter« als neue Planungs-herausforderung in ihre Projekte integrierten. Die zunehmende Politisierung der Öffentlichkeit, die sich etwa im Zulauf zu den Neuen sozialen Bewegungen ausdrückte, erforderte – zumindest in begrenztem Maße – auch eine Politisierung der Ingenieure, indem diese sich auf den außerfachlichen Dialog einließen. Dabei blieb ihre Ablehnung gegenüber Partikularinteressen (oder Einsprüchen, die als solche wahrgenommen wurden) bestehen. Den gegen Experten gerichteten Vorwurf fehlender demokratischer Legitimation gaben diese an die Bürgerinitiativen zurück. Damit kritisierten die einstigen apolitischen *Sachwalter* in der Auseinandersetzung um die politische Deutungshoheit des »Gemeinwohl«-Begriffs ausgerechnet jene Gruppe, die sich unter dem Leitbild verstärkter Partizipation als Ausdruck lebendiger Demokratie verstand. Umgekehrt operierten Bürgerinitiativen zunehmend selbst mit Sachargumenten, informierten sich und bemühten sich um die Aufstellung eigener Gegenexperten. So bekam die Sachdiskussion unweigerlich eine politische Dimension, und auch die Ingenieure mussten angesichts widersprüchlicher Gutachten die Existenz divergierender Bewertungen anerkennen, die alle jeweils für sich technisch-naturwissenschaftlich belegbare Validität in Anspruch nahmen.

Der vorliegende Aufsatz formuliert die These einer Zäsur der Planungspraxis politisch-technischer Großprojekte um 1980. Eine solche Herangehensweise liefert einen ungewöhnlichen Blickwinkel auf die zeitgenössischen Wandlungsprozesse, ohne dabei freilich allgemeingültige Aussagen über *die* Ingenieure oder *die* Gesellschaft treffen zu können. Der Text stützt sich auf die publizierte Meinung einer Fachelite der (Planungs-)Ingenieure und auf ihre Einschätzung der Position des Ingenieurs in Politik und Gesellschaft. Damit ist natürlich über das politische Engagement einzelner Ingenieure, oder aber das völlige politische Desinteresse anderer, keine valide Aussage zu treffen. Parteipolitische Präferenzen von Ingenieuren wurden in diesem Aufsatz nicht thematisiert, da sie in den untersuchten Fachzeitschriften weitgehend bedeutungslos bleiben. Seltene wertende Äußerungen, etwa in der Fachzeitschrift der Eisenbahningenieure anlässlich der Bundestagswahl 1982, sind wohl vor allem als typisches Lamento einer Lobby zum Antritt einer neuen Regierung zu deuten: »In Bonn ist eine neue Bundesregierung angetreten. Wir hoffen auf eine neue, bessere Verkehrspolitik«¹¹³; angesichts des jährlichen Verbandstags wurde der Wunsch geäußert, »daß sich die neue Bundesregierung u. a. dadurch von der alten Regie-

113 Windsinger, Neuer Verbandsvorsitzender, S. 514.

rung unterscheiden möge, daß sie sich mehr mit der Bundesbahn und weniger mit sich selbst beschäftigt¹¹⁴ – wohlfeile Kritik, die in ihrer Beliebigkeit wohl bei jeder parteipolitischen Konstellation anzutreffen gewesen wäre. Die Untersuchung politischen und gesellschaftlichen Wandels – sofern dieser sich überhaupt an Daten festmachen lässt – ist darauf angewiesen, eigene Epochengrenzen vorzuschlagen. So zeichnete sich der in diesem AfS-Band unter dem Rahmenthema einer historischen Annäherung an die 1980er Jahre skizzierte Wandel hin zu einer Politisierung von Planungsexperten bereits ab Mitte der 1970er Jahre ab und hatte in den frühen 1980er Jahren weitgehende Verbreitung gefunden. Der Regierungswechsel von 1982 mag eine »Wende« der regierungsamtlichen Verlautbarungen zur Technologiepolitik bedeutet haben; für die hier untersuchte Perspektive der Planer selbst hatte das jedoch keine direkten Auswirkungen.

Es wäre freilich vereinfacht, von einer linearen Entwicklung auszugehen, die in den frühen 1980er Jahren ihren Abschluss im *politischen* Ingenieur fand und fortan »Bahn-innovateure und Ökologiekrieger«¹¹⁵ friedlich vereinte. Vielmehr ist wohl von einem wellenförmigen Verlauf vorübergehender Planungseuphorien und neuer Technikkritik – etwa nach der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl 1986 – auszugehen. Entscheidende und dauerhafte Folge der für die Zeit um 1980 beschriebenen Entwicklung dürfte indes gewesen sein, dass fortan technische Planer und bürgerschaftlicher Protest als gesellschaftspolitische Akteure in der Öffentlichkeit standen, häufig im Konflikt, aber im gemeinsamen Bewusstsein um die notwendigen Aushandlungsprozesse.

Dass mit den Grünen in den 1980er Jahren eine Partei in die Parlamente einzog, die aus den Bürgerinitiativen der 1970er Jahre hervorgegangen war, hat der technischen Planungselite zusätzlich die Notwendigkeit demonstriert, sich gegenüber politischen Auseinandersetzungsformen zu öffnen – auch wenn sich manche weiterhin insgeheim oder offen über »irrationale Blockierer« geärgert haben mögen. Gegenüber der Öffentlichkeit indes entwickelte die Bundesbahn wahre Schlachtpläne, die Akzeptanz ihrer einschneidenden Planungen zu erhöhen: In einem stolzen Artikel präsentierte sie »Streuartikel« – sie »tragen dazu bei, die Diskussion um die Neubaustrecken aufzulockern«¹¹⁶ – und legte damit die taktischen Marketingtricks erstaunlich offen. Diese Stoffbeutel, Aufkleber und Luftballons zierte alle ein eigens zu diesem Zweck entworfenes Logo¹¹⁷, welches die Zeitschrift »Die Bundesbahn« mit einer treuherzigen Bildunterschrift versehen hatte: »Dieses Signet soll der Öffentlichkeit den Bau der Neubaustrecken sympathisch machen«¹¹⁸ – das ist dann wohl ingenieurmäßig geplante Herstellung von Sympathie.

114 Ebd.

115 So die vielsagende Überschrift einer Glosse der VDI-Nachrichten von [Pak = Paul Kalinowski], in: VDI-N, 11.12.1981.

116 Gunther Ellwanger, Neubaustrecken und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn im Blickpunkt der Öffentlichkeit, in: DB 57, 1981, S. 769–775, hier: S. 775.

117 Ein stilisierter Triebwagen fährt zwischen Bäumen und unter einer strahlenden Sonne (sie nimmt die Hälfte des Logos ein) auf dem Schriftzug »NBS« mit dem Zusatz: »Neubaustrecken sichern die Zukunft«. Eine derartige ikonografische Ähnlichkeit zu den verbreiteten »Atomkraft? Nein danke!«-Aufklebern war sicher nicht beabsichtigt.

118 Ebd., S. 774.

