

Schilda „Bahnhof“

Haltepunkt statt Hauptbahnhof

Über die Bürger von Schilda wurde wegen ihrer „Schildbürger-Streiche“ gespottet, etwa, wenn sie versuchten Licht in Säcken in ein fensterloses Haus zu bringen. Vergangenheit? Nein, Ähnliches passiert immer noch, zum Beispiel beim Stuttgarter Bahnhof:

Der zweite Stuttgarter Hauptbahnhof von Bonatz, der von 1916 bis 1928 gebaut wurde, war bis 1956, als der Fernsehturm eröffnet wurde, das Wahrzeichen Stuttgarts. Was dem Laien meist nicht klar ist, war die schon damals kreuzungsfreie Führung aller Gleise und Züge in den Bahnhof. Schon in Plochingen, Waiblingen, Zuffenhausen wurden die Fernzüge auf andere Gleise geleitet, als der Nahverkehr, um sich gegenseitig nicht zu behindern. Auch die Passagiere mussten sich im Bahnhof nicht ins Gehege kommen, da die Fahrscheine für Fernzüge in der großen Schalterhalle und die für Nahverkehrszüge in der kleinen Schalterhalle verkauft wurden. Es gab 6 Ferngleise, 10 Gleise für den Nahverkehr und ein Gleis für die Post, wo sie die Postwagons mit Briefen und Paketen füllte, die man dann an die entsprechenden Züge hängte.

Selbst als man für die S-Bahn der Gäubahnstrecke (über Westbahnhof nach Böblingen und nach Singen), ein Gleis weg nahm, blieb der Stuttgarter Bahnhof einer der Pünktlichsten Deutschlands. Mit dem Niedergang der Bahn sank seine Auslastung auf 75% seiner Kapazität. Der Bahnhof samt seiner Bauten und Gleise im Gleisvorfeld, das so genannte „Tunnelgebirge“ galt in seiner Gesamtheit als technisches Denkmal.

Doch dann kamen 1994 ein paar Herren, von denen keiner als Kenner der Bahn ausgewiesen war, und meinten man solle den Bahnhof unter die Erde verlegen und auf den frei werdenden Flächen die Stadt erweitern, also Gewinne durch Grundstücksverkäufe und möglichst rentable Bauten erzielen. So sieht das bis heute dort Gebaute auch aus.

Der Bahn kam die Idee gerade recht, denn sie hätten den Bahnhof für 1,5 Milliarden Euro sanieren müssen aus ihrem Etat, während einen Neubau der Staat weitgehend zu finanzieren hätte. Den gewählten Volksvertretern versuchte man die Sache dadurch schmackhaft zu machen, dass man behauptete, der Bahnhof werde die Stadt nichts kosten, da die Grundstückserlöse das nötige Geld bringen würden. Das war glatt gelogen. Aber viele Politiker fielen darauf rein. Das Projekt war mit 62 km Tunnels ja auch so groß, dass der einzelne Gemeinderat oder Abgeordnete keine Chance hatte es im Detail zu prüfen und zu verstehen. Es war also eigentlich nicht zustimmungsfähig, weil der demokratisch Gewählte nur seinem Gewissen folgen soll. Aber wie soll er etwas verantwortungsbewusst entscheiden, was er es gar nicht überblicken kann? Wer sich das eingestand, hätte eigentlich nicht abstimmen dürfen.

Aber so wie das Projekt im kleinen Kreis ausgeheckt wurde, so wurde der Bürger auch weiterhin möglichst nicht umfassend informiert, im Gegenteil Anregungen und Fragen waren nicht erwünscht, wie eine Karikatur von Frederike Groß schon am 16. März 1996 fest hielt.

Schon das allein hätte jeden Demokraten stutzig machen müssen. Dass es mit dem kostenlosen Bahnhof nicht weit her war, wurde bald klar, als die Kosten rasch auf 2,4 Milliarden stiegen. Prompt stoppte Bahnchef Ludewig das Projekt als unwirtschaftlich.

Aber die regierende CDU, vor allem Ministerpräsident Oettinger, der sich mit seiner Filbinger-Rede gründlich blamiert hatte, hatten ein Interesse daran abzulenken und versprochen der Bahn zusätzliches Geld, wenn sie das Projekt weiter verfolgen würde. Auch die Stadt Stuttgart und der Flughafen, der Land und Stadt gehört, waren bereit zusätzliches Geld zu geben.

Als 2007, also 13 Jahre nach der Vorstellung der Idee, die Bürger immer noch nicht am Projekt beteiligt wurden, begannen die Montagsdemonstrationen nach dem Vorbild der ehemaligen DDR, die zeitweise viele Zehntausende auf die Straße brachten. Dabei dürfte auch eine Rolle gespielt haben, dass die Landesregierung dem Denkmalschutz verbot darzulegen, dass das ganze Projekt einen Verstoß gegen den Denkmalschutz darstellt, weil sowohl der Bonatzbau, als auch das Gleisvorfeld verstümmelt oder beseitigt werden sollten. Ebenso erfuhr die Öffentlichkeit meist nicht, dass der Obere Schlossgarten mit seinen teils über 200 Jahre alten Bäumen, der für den Bahnhof zum Teil gerodet wurde, unter Gartendenkmalschutz stand, also nicht hätte gerodet werden dürfen.

Nachdem eine genehmigte Schülerdemonstration von der Polizei mit Wasserwerfern und unter Einsatz körperlicher Gewalt mit der Blendung eines Demonstranten endete, wobei der Polizeipräsident anwesend war, aber wahrheitswidrig behauptete nichts mit bekommen zu haben, bzw. im Rathaus gewesen zu sein, kippte die Stimmung gegen die beratungsresistente Landesregierung. Später beurteilte ein Gericht den Einsatz als widerrechtlich.

Um die Lage zu befrieden kam es zur „Schlichtung“ unter dem Vorsitz von Heiner Geißler, bei der sich zeigte, dass der Bahnhof wegen seiner Neigung von einem Bahnhof zu einem Haltepunkt herab gestuft werden würde. In einem Bahnhof darf rangiert werden und Züge können dort bereit gestellt werden, weshalb ein Bahnhof möglichst kein Gefälle aufweisen darf. Auch der Brandschutz war unzulänglich, so dass umfangreiche Nachbesserungen nötig wurden.

Heiner Geißler schlug einen Kompromiss vor, der den Stuttgartern wieder Frieden bringen sollte. Aber das Verwaltungsgericht Stuttgart entschied am 13. Februar 2012, dass der Schlichterspruch rechtlich nicht bindend ist. Nur hatte das niemand vorher gesagt. Wieder waren die Bürger an der Nase herum geführt worden.

Es kam dann, wie es die Kritiker, aber auch der Rechnungshof schon lange befürchtet hatten, das Projekt wurde immer teurer: Offiziell sind es jetzt über 8 Milliarden Euro und der Fertigstellungstermin wandert immer weiter in die Zukunft, von 2008 auf 2025, oder später.

Hätten Aufsichtsräte und Besitzer der Bahn (der Bund), sowie die Gewählten in Land und Stadt ihre Arbeit ordentlich und korrekt gemacht, oder auf die Bürger gehört, würde man nicht für über 8 Milliarden einen Haltepunkt bauen, wenn man für 1,5 Milliarden einen sanierten und leistungsfähigeren Hauptbahnhof hätte haben können. Schilda lässt grüßen!