

# 25 Jahre unehrliche Bahn

## S21 wurde am 18.4.1994 vorgestellt

Am 19. April 1994 wurde in der Stuttgarter Zeitung der Plan vorgestellt den Stuttgarter Hauptbahnhof unter die Erde zu verlegen. Manche hielten das Projekt daher zunächst für einen Aprilscherz, wofür auch die langen Tunnelstrecken mit ihren hohen Kosten für Bau und Wartung sprachen. Aber Bahnchef Dürr trieb das Projekt voran, bis es nach seiner Ablösung 1999 durch Ludewig eingestellt wurde, da es dessen Ansicht nach für die Bahn zu groß und zu teuer sei.

In Stuttgart beruhigten sich viele Gemüter, denn der alte Bahnhof funktionierte, galt als pünktlichster Bahnhof Deutschlands und war von seiner Fertigstellung in den zwanziger Jahren bis zur Eröffnung des Fernsehturms in den 50er Jahren das Wahrzeichen von Stuttgart gewesen. Bereits 1996 wies eine Karikatur von Frederike Groß darauf hin, dass die Bürger mit Fragen und Anregungen keinen Zugang zu denen bekamen, die das Projekt planten.

Heute weiß man, dass schon früh die Unwirtschaftlichkeit des Projektes der Bahn bekannt war. Aber der nächste Bahnchef Mehdorn, der die kriselnde Bahn sanieren sollte, drückte das Projekt durch, weil er dafür dem Land Baden-Württemberg einen überbewerteten Nahverkehr andrehen konnte, wie sich später heraus stellte.

Dass dabei die Politik des Musterländles auch noch hunderte Millionen Zuschuss gewährte – man munkelt weil der damalige Regierungschef von einer misslungenen Rede ablenken wollte – obwohl die Bahn dem Bund gehört und der Umbau des Bahnhofs im Bundesverkehrswegeplans gar nicht als dringlich erschien, also ihn, wenn überhaupt, der Bund hätte zahlen müssen, stieß bei Beobachtern auf Verwunderung.

Der Stuttgarter Oberbürgermeister Manfred Rommel, der einst aus dem Finanzministerium kam, hatte wegen der Kosten Bedenken. Aber die Bahn meinte, dass der Erlös der ehemaligen Gleisflächen die Kosten aufwiegen werde und Stuttgart sozusagen kostenlos einen neuen Bahnhof bekommen würde. Andere Städte mit Kopfbahnhof, wie Frankfurt und München hatten da längst abgewinkt. Das Argument des kostenlosen Bahnhofes war zu diesem Zeitpunkt bereits nicht redlich. Es folgte die Klettertour der Kosten von 1 über 3, 4 und 6 bis gegenwärtig über 8 Milliarden Euro. Die ursprünglich für 2008 geplante Fertigstellung könnte nach heutigem Stand Mitte bis Ende des nächsten Jahrzehnts erfolgen.

Mehdorn sollte auch den geplanten Börsengang der Bahn voran treiben, musste aber gehen, weil er Mitarbeiter ausspionieren ließ, die seine Unternehmensführung kritisch sahen. Der Abbau von Strecken, Mitarbeitern und rollendem Material, sowie unzulängliche Unterhaltung des Netzes, um die Bahn finanziell besser dastehen zu lassen, rächen sich längst, da es an allen Ecken und Enden fehlt und die Pünktlichkeit längst nicht mehr sprichwörtlich ist, sondern eher die Unpünktlichkeit. Auch die internationalen Tätigkeiten, oder die Übernahme der Spedition

Schenker, also das der Schiene selbst mittels der Straße Konkurrenz machen, trugen nicht dazu bei, den Schuldenberg der Bahn abzubauen oder deren Probleme zu lösen.

Immerhin gestand der Nachfolger Grube, dass man das Projekt nicht angefangen hätte, wenn man gewusst hätte, dass es so teuer wird. Das aber ist nur die halbe Wahrheit, denn das hatten nicht nur Kritiker schon früher gewusst, sondern, wie T. Sarazzin aussagte, auch die Bahn von Anfang an, spätestens aber zu seiner Zeit bei der Bahn, also 2000-2001, also lange vor Baubeginn. Das bedeutet, dass spätestens ab 2001 die Bahn die Politik und die Bürger belogen hat, wahrscheinlich schon viel früher, denn die Mär vom „kostenlosen Hauptbahnhof“ für Stuttgart, war ja auch schon falsch.

Ursprünglich sollen zwei Argumente für den Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofes gegolten haben:

1. Die Sanierung des bestehenden Bahnhofes hätte um 1,5 Milliarden Mark (ca. 750 Mio. €) gekostet, die die Bahn selbst hätte bezahlen müssen. Einen Neubau dagegen müsste der Bund bezahlen, was der klammen Bahn eine Menge Geld ersparen sollte.
2. Die Bahn hoffte die frei werdenden Gleisflächen in der Innenstadt gewinnbringend zu verkaufen (was inzwischen geschah), obwohl die eigentlich dem Bund gehörten. Da Bauplätze in Innenstädten rar sind, erhoffte man hohe Gewinne.

Es ging also für die Bahn darum die Bilanz zu Lasten des Bundes zu schönen, was aus der Sicht des Steuerzahlers unredlich und unsinnig ist, denn der Bund ist ja Eigentümer der Bahn. Es werden also Steuergelder nur von einer in eine andere Tasche umgeleitet.

Auch als externe Gutachter und der Rechnungshof zum Ergebnis kamen, dass das Projekt wohl um 10 Milliarden Euro kosten werde, behauptete die Bahn dreist, das sei falsch. Und immer wenn Kritiker den Abbruch des Projektes vorschlugen, hieß es, das sei viel teurer, als weiter zu bauen, was durch die tatsächlichen Kosten längst widerlegt ist.

Dass die Politik sich an diesen Mauscheleien kräftig beteiligte, kann man auch daran sehen, dass das Landesdenkmalamt nicht mal in seiner Hauszeitschrift darauf hin weisen durfte, dass das technische Denkmal Stuttgarter Hauptbahnhof die Gesamtheit umfasst aus dem Bahnhofsgebäude, seinem Gleisvorfeld und dessen „Tunnelgebirge“ (Züge fahren auf drei Ebenen übereinander). Der geniale Trick beim Stuttgarter Hauptbahnhof bestand nämlich darin, dass mittels des Tunnelgebirges die Regionalzüge kreuzungsfrei auf die Gleise 1-10 und die Fernzüge auf die Gleise 11-16 gelenkt wurden. Die Sortierung in Nah und Fernverkehr fand schon in den Vororten auf die viergleisigen Zulaufstrecken statt. Im Inneren des Bahnhofes spiegelten diese Teilung die große und die kleine Schalterhalle für Nah- und Fernverkehr. Die Bahnhofsplaner um Paul Bonatz hatten also sehr genau gewusst was sie taten. Erst der Bau der S-Bahn zerstörte diese kreuzungsfreie Streckenführung teilweise, als etwa die Gäubahn ein Gleis abgeben musste, also in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkt wurde.

Auch Teile des Schlossgartens, der unter Gartendenkmalschutz steht und für die Bewohner der Innenstadt eine wichtige Erholungsfunktion hat und zum „Grünen U“ gehört, einer mehrere Kilometer langen Grünzone, die von der Stadtmitte bis zum Killesberg und dem Kräherwald reicht, wurde für das Bahnprojekt geopfert samt vielen uralten Bäumen.

Auch bei der Abstimmung, ob das Land Baden-Württemberg aus der Finanzierungsvereinbarung aussteigen solle, was heute als Abstimmung über das Projekt angesehen wird, lagen Kosten zugrunde, die damals bereits als überholt galten. Man hat die Bürger also nicht nur von der Planung fern gehalten, sondern sie unter falschen Voraussetzungen abstimmen lassen. Heute ist klar, weshalb die Bahn nie eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für den Betrieb vorgelegt hat, denn der ist auf Dauer unwirtschaftlich. Etwa alle 30 Jahre wird man die 60 km Tunnels sperren und sanieren müssen, wie jetzt schon die Schnellfahrstrecke Stuttgart-Mannheim. Wie man dann Stuttgart per Bahn erreichen soll, ist ein ungelöstes Rätsel.

Beim Baubeginn hatte das Projekt und die vielen damit verbundenen unehrlichen Aussagen die Stuttgarter Bürgerschaft längst gespalten. Am Montag den 11. April 2019 fand die 460 Montagsdemonstration statt. Längst sind es nicht mehr so viele Menschen, wie zu der Zeit, als der Park geräumt wurde, oder die Seitenflügel des denkmalgeschützten Bonatzbaues abgerissen wurden, als die Zahl der Demonstranten teilweise fünfstellig war, aber das Ritual gibt es seit rund neun Jahren.

Andere engagieren sich in Plänen, wie man das bereits Gebaute möglicherweise bei einem Umstieg nützen könnte. Denn heute ist längst klar, dass das, was da gebaut wird, nicht in der Lage sein wird mehr zu leisten als der bisherige Kopfbahnhof. Ja es wird bahnrrechtlich nicht mal ein Bahnhof sein, sondern nur eine Haltestelle. Für einen Bahnhof müssten Gleise und Bahnsteige weniger steil verlaufen, damit man dort auch Züge bereitstellen oder zusammenstellen könnte. Mindestens eben so peinlich ist, dass die auch vom Bund erwünschte Steigerung des Personenverkehrs mit dieser zu groß geratenen U-Bahnstation nicht zu bewältigen ist. Es handelt sich also eigentlich um einen Rückbau von Kapazitäten, genau so, wie bei der Beseitigung des Stückgutbahnhofes, der eigentlich Stuttgarts Innenstadt von Lastwägen hätte entlasten können.

Gälte bei der Fertigstellung der alte Spruch „Außer Spesen, nichts gewesen!“, könnte man zufrieden sein. Aber der Schaden, den Bahn und Politik angerichtet haben, geht weit über das Vergeuden von voraussichtlich 10 Milliarden oder mehr hinaus. Der größte Schaden ist, dass das Misstrauen gegenüber Bahn und Politik durch die Vorgänge sehr stark gewachsen ist. Leider zu Recht! Dass dabei in Stuttgart auch die Lokalpresse durch unkritische Berichterstattung beigetragen hat, macht die Sache noch schlimmer. Der Bürger hat den Eindruck, dass hier ein Geflecht aus dem Staatsunternehmen Bahn, Politikern, Wirtschaft und Medien ihn absichtlich und auf Dauer hinter Licht geführt hat, um ein gigantisches und völlig unwirtschaftliches Projekt durchzuziehen, indem man mit der Motorsäge und der Abrissbirne Fakten schuf, obwohl noch nicht einmal die Planfeststellung für alle Teile des Projektes vorliegt.

Der größte Schaden des Projektes ist nicht das verlorene Geld, die geplagten Stuttgarter Bürger oder der ungewisse Fertigstellungstermin; den größten Schaden hat die Demokratie erlitten, weil sie auf Ehrlichkeit und Vertrauenswürdigkeit aller Beteiligten angewiesen ist. Wenn aber der Staat als Unternehmer und die Politiker, sowie die Medien versagen und obendrein immer wieder unredliche Aussagen machen, dann verliert der Bürger das Vertrauen und weiß nicht mehr, wen er noch wählen soll.

Weitere Texte zum Thema auf: <http://www.cajo-kutzbach.info/Start.html>