



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR
PRESSESTELLE

Bahnknoten Stuttgart: Die Alternative „Kombilösung SK 2.2“

Am 29.7. stellte Heiner Geißler seinen Alternativvorschlag SK 2.2 in einem Papier „Frieden für Stuttgart“ vor. Dieses Papier wurde am Ende der Präsentation über die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens „Stuttgart 21“ (Stresstest) an die Streitparteien verteilt, mit der Aufforderung dieses in Ruhe zu bewerten und grundsätzlich über die weitere Vorgehensweise nachzudenken. SK 2.2 ist eine Kombinationslösung aus Kopf- und Tiefbahnhof. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat den Kompromissvorschlag SK 2.2 aus seiner fachlichen Sicht bewertet und kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Kombinationslösung SK 2.2 ist deutlich leistungsfähiger als Stuttgart 21 und lässt für das Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ kostengünstige Optionen offen, die Kapazitäten zu steigern.
- Die Kosten der Kombilösung liegen mit 850 bis 1.280 Mio. Euro niedriger als bei Stuttgart 21. Selbst mit Kalkulation bisher nicht berücksichtigter Kostenpositionen bleibt SK 2.2 mit realistischen Gesamtkosten von 4.320 Mio. Euro unter den vereinbarten Gesamtkosten von 4.526 Mio. Euro, während bei Stuttgart 21 mit realistischen Gesamtkosten von 5.600 Mio. Euro zu rechnen ist.
- Die Finanzierung für die Kombilösung ist in der Höhe gesichert, wenn alle Projektpartner SK 2.2 mit ihren bisherigen Beiträgen unterstützen.
- Die Inbetriebnahme der Kombilösung kann rechtzeitig mit der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm erfolgen. Ein neues Raumordnungsverfahren ist nicht erforderlich, sehr wohl jedoch ein neues Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt des Tiefbahnhofs (PFA 1.1). Die entstehende Zeitverzögerung von bis zu drei Jahren wird durch die zu erwartende spätere Fertigstellung der Neubaustrecke aufgefangen.
- Für den Projektpartner DB AG ergibt sich durch eine Projektverschiebung um drei Jahre keine wirtschaftliche Belastung, sondern sogar eine erhebliche

Entlastung. Dies ergab eine Auswertung von der DB AG zur Verfügung gestellten Unterlagen.

- Bei SK 2.2 reduziert sich der Umfang der Eingriffe in die Schutzgüter Schlossgarten, Mineralwasser und Südflügel des Bonatzbaus.
- Auch bei SK 2.2 lässt sich mindestens die Hälfte der oberirdischen Flächen für eine städtebauliche Entwicklung nutzen. Zum einen reduziert sich der Umfang des heutigen Gleisvorfeldes und zum anderen lässt sich auch bei SK 2.2 der Wartungsbahnhof nach Untertürkheim verlegen. Abgesehen vom Argument, dass die heutigen Bahnanlagen eine Frischluftschneise für die Stadt darstellen, besteht auch die Möglichkeit, die Gleisanlagen zu überbauen, anstatt sie unter die Erde zu verlegen.

Das MVI hält es angesichts dieser entscheidenden Vorzüge der Kompromisslösung für geboten, diese intensiv zu analysieren und die Gestaltung des Bahnknotens Stuttgart grundsätzlich zu überdenken.

Eine zusammenfassende Bewertung befindet sich auf der Webseite des MVI.