



## Chancen für das S-Bahn Netz

### PRO BAHN fordert erneute Prüfung der Kombilösung anstelle von Stuttgart 21

Nachdem die DB AG einräumen muss, dass die voraussichtlichen Baukosten für das Projekt „Stuttgart 21“ um mindestens 1,5 Mrd. € über dem gemeinsamen Finanzierungsrahmen der Projektpartner von 4,526 Mrd. € liegen, sieht der Fahrgastverband PRO BAHN das Projekt vor dem Scheitern. Da die DB AG diese Mehrkosten alleine aufbringen müsste, wird laut Presseberichten bei der bevorstehenden Sitzung des DB-Aufsichtsrats am 12.12. bereits über einen Ausstieg aus dem Projekt diskutiert.

Für den Regionalverband PRO BAHN Region Stuttgart war diese Entwicklung bereits seit langem absehbar, da verschiedene unabhängige Gutachten wie z. B. vom Bundesrechnungshof schon vor Jahren viel höhere Kosten prognostiziert hatten.

PRO BAHN fürchtet nun, dass die DB AG nach einem Rückzug aus dem Projekt verbrannte Erde hinterlässt und Stuttgart auf Jahre hinaus mit einer Bahnhofsruine leben muss. Nachdem bereits viel Geld für die Verlegung des Gleisvorfelds, den Abriss der Seitenflügel und der Bahndirektion, den Aufbau des Grundwassermanagements und dem Bau des Technikgebäudes ausgegeben und der Schlossgarten teilweise zerstört wurde, sollte nach Ansicht von PRO BAHN der Vorschlag der renommierten Schweizer Eisenbahnexperten „SMA und Partner“ für eine Kombination aus Tief- und Kopfbahnhof wieder näher betrachtet werden. Dieser Kompromiss<sup>1</sup> wurde anlässlich des Stresstests von Heiner Geißler als Ausweg aus dem Bahnhofsstreit vorgeschlagen, dann aber vorschnell verworfen.

Eine Prüfung des Vorschlags durch das Verkehrsministerium des Landes<sup>2</sup> ergab damals, dass der Entwurf „deutlich leistungsfähiger“ als Stuttgart 21 sei und innerhalb des Finanzierungsrahmens von S21 zu verwirklichen wäre. Damit wäre die Kombilösung mit bis zu 63 Zügen/Stunde sogar noch leistungsfähiger als der Kopfbahnhof.

Der Sprecher des Regionalverbands von PRO BAHN Andreas Kegreiß meint dazu: „Es ist höchste Zeit, nun die Notbremse zu ziehen und endlich realistische Ziele anzustreben. Die Kombilösung bringt die für zukünftige Verkehrszuwächse auf der Schiene notwendige Leistungssteigerung für den Bahnknoten Stuttgart und ermöglicht Durchbindungen für die Züge, die wirklich davon profitieren. Gleichzeitig bietet sie die Vorteile des Kopfbahnhofs für die Züge die zwischen der Region und dem Zentrum Stuttgart pendeln. Durch den Wegfall der Tunnel nach Bad Cannstatt und nach Ober- bzw. Untertürkheim sinken die Risiken für das Grundwasser und die Bäume im Rosensteinpark bleiben erhalten.“

Neue Chancen bietet das Konzept auch für das überlastete S-Bahnnetz. Bei Störungen auf der zentralen Tunnelstrecke können die S-Bahnen weiterhin im Kopfbahnhof wenden und über die Panoramastrecke nach Stuttgart-Vaihingen verkehren. Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Fildertunnel auch eine schnelle Express-S-Bahn zum Flughafen verkehren zu lassen. Diese könnte als Schnellverbindung aus dem Raum Leonberg nach Stuttgart mit Halt an den wichtigsten Unterwegsbahnhöfen durchgebunden werden. Damit kann die gesättigte Stammstrecke entlastet werden und neue regionale Direktverbindungen im S-Bahn-Netz geschaffen werden.

Rückfragen an: Andreas Kegreiß (PRO BAHN Regionalverband Region Stuttgart) Tel. 0173 / 6636932

<sup>1</sup> [http://www.schlichtung-s21.de/fileadmin/schlichtungs21/Redaktion/pdf/110729/frieden\\_in\\_stuttgart.pdf](http://www.schlichtung-s21.de/fileadmin/schlichtungs21/Redaktion/pdf/110729/frieden_in_stuttgart.pdf)

<sup>2</sup> [http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/102287/Bewertung\\_des\\_MVI.pdf?command=downloadContent&filename=Bewertung\\_des\\_MVI.pdf](http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/102287/Bewertung_des_MVI.pdf?command=downloadContent&filename=Bewertung_des_MVI.pdf)