

Bahnprojekt „Stuttgart 21“ / Neubaustrecke Stuttgart–Ulm

Argumente

Als Reaktion auf die Landtagswahl hat die DB AG am 29.03.2011 einen vorläufigen Bau- und Vergabestopp für den Bahnhof „Stuttgart 21“ verkündet; der Fortgang des Projekts solle erst mit der künftigen Landesregierung abgestimmt werden. Gleichwohl ist dies nicht das Ende des Projekts, zumal die Bahn mit den Vorbereitungen für die eigentliche Schnellstrecke weitermacht.

An der Argumentation für das Vorhaben ändert sich durch die politische Hängepartie zunächst nichts. Einige wesentliche Punkte, auch aus Sicht Bayerisch-Schwabens:

- **Standortfaktor:** Für den wirtschaftsstärksten Raum außerhalb der Metropolen und für die Technologieachse Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–Augsburg–München ist die Infrastruktur und die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz ein entscheidender Standortfaktor.
- **Geschwindigkeit:** Die Trasse zwischen Stuttgart und Ulm ist 160 Jahre alt; auf der „Geislinger Steige“ dürfen ICEs und TGVs nur 70 km/h fahren. Die Neubaustrecke lässt 250 km/h zu. Die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm halbiert sich auf 28 Minuten.
- **Zeit:** Von der Fahrzeitverkürzung um eine halbe Stunde Richtung West- und Norddeutschland profitiert neben dem Wirtschaftsraum Ulm/Neu-Ulm auch Augsburg – und alle Strecken, die in den beiden Knoten angeschlossen sind, insbesondere das Allgäu.
- **Gesamtprojekt:** Ohne das „Stuttgart 21“ endet die Neubaustrecke von Ulm kommend in Wendlingen sprichwörtlich auf dem Acker. Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und „Stuttgart 21“ sind ein untrennbares Gesamtprojekt und bedingen sich gegenseitig.
- **Keine Alternativplanung:** Es besteht – anders als von Projektgegner suggeriert – weder Raumordnung noch Planung für eine Neubaustrecke mit einem oberirdisch verbleibenden Hauptbahnhof („Kopfbahnhof 21“) in Stuttgart. Bis hierfür Baurecht geschaffen wäre, würden mindestens zehn Jahre vergehen. Die Finanzierung wäre völlig ungeklärt, weil die Beiträge der heutigen Projektpartner hierfür nicht zur Verfügung stünden (und auch nicht für andere Bahnprojekte im Land). Der Bundesanteil wiederum würde in alle 16 Bundesländer verteilt und damit keinen vergleichbaren regionalen Nutzen bringen.
- **Flughafen-Anschluss:** Erst „Stuttgart 21“ ermöglicht eine neue Trassenführung, die den Flughafen ans ICE-Netz anbindet (24 Minuten ab Ulm, ca. 64 Minuten ab Augsburg).
- **Korridor-Wirkung:** Das Gesamtprojekt Stuttgart–Ulm stärkt die West-Ost-Strecke als Teil des Korridors Rhein/Main- bzw. Rhein/Ruhr/Köln–München sowie als Herzstück der trans-europäischen Magistrale Paris–Wien–Budapest und verhindert die Verlagerung dieser Verkehre auf die Achse über Nürnberg und Ingolstadt. Es eröffnet mittelfristig die Chance auch auf einen Ausbau der Strecke Ulm–Augsburg. Im Großraum Ulm/Neu-Ulm schafft es die Möglichkeit für ein S-Bahn-ähnliches Angebot (wie im Raum Augsburg).
- **Umwelt:** Auf überlasteten Straßen wird der regionale und überörtliche Pkw-Verkehr durch Umsteige-Anreize reduziert. Insgesamt werden nach einer Studie pro Jahr über mehr als Milliarde Pkw-Kilometer vermieden – und damit über 175 000 Tonnen CO₂/Jahr.
- **Städtebau:** „Stuttgart 21“ bietet die Chance, das Stadtzentrum Stuttgarts um 100 Hektar zu erweitern: für Wohnen, Arbeiten und die erhebliche Vergrößerung des Schlossgartens.
- **Arbeitsplätze:** Während der Bauzeit entstehen 7 000 neue Arbeitsplätze und danach bis zu 10 000 Dauerarbeitsplätze.

31.03.2011

Ansprechpartner bei der IHK:

Peter Stöferle, Geschäftsfeld Standortpolitik, Tel. 0821 / 3162-206, peter.stoeflerle@schwaben.ihk.de