

uecc



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)
FÜR VERKEHRSFRAGEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)
POUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)
VOOR VERVOERSVRAAGSTUKKEN

Europäische Industrie- und Handelskammern fordern klares Bekenntnis zum Schienenprojekt „Baden Württemberg 21“: „Stuttgart 21“ und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Die Verbindung Stuttgart-Ulm stellt einen wesentlichen Bestandteil der West-Ost-Achse Paris-Strassburg-Stuttgart-München-Wien-Budapest beziehungsweise Bratislava dar. Das Gesamtprojekt ist eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen nördlich der Alpen mit bedeutenden Anschlüssen nach Osteuropa und auf den Balkan. Durch die Verknüpfung dieser Magistrale für Europa in Strasbourg mit dem TGV Rhin-Rhone-Mittelmeer, in Karlsruhe mit der TEN-Strecke Rotterdam-Genova, in Stuttgart mit der Strecke Mailand-Zürich-Süddeutschland und in München mit der Schnellbahnstrecke vom Ruhrgebiet bzw. von Hamburg über Frankfurt entsteht hier ein Verkehrsprojekt mit einer integrativen Wirkung für weite Teile des alten und des neuen Europas. Die Europäische Union teilt diese Auffassung zur Bedeutung der Strecke und dokumentiert dies durch die Aufnahme in die vorrangigen Projekte des Transeuropäischen Netzes (TEN-Projekte Nr. 4 Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Ost, Nr. 17 Paris-Strassburg-Stuttgart-Wien-Bratislava, Fortführung durch die Eisenbahnachse Wien-Budapest-Sofia-Athen (Teil des TEN-Projektes Nr. 22)).

Neben den Vogesen und dem Wienerwald ist die Schwäbische Alb das dritte große geographische Hindernis auf der Magistrale-Achse. Das deutsche Mittelgebirge wird noch immer auf einer der ältesten und mit 22,5 Promille steilsten Hauptbahntrassen Europas – der Geislinger Steige – überquert. Einzig probates Mittel, um hier den Standard einer Hochleistungsstrecke zu erreichen, ist ihr Ersatz durch eine leistungsfähige und schnelle Strecke entlang der Autobahn A 8 (E 52).

Um als Gesamtkonzept zu überzeugen, bedarf es auch des Umbaus des Stuttgarter Hauptbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof in Tieflage einschließlich der Anbindung des Landesflughafens Stuttgart („Stuttgart 21“). Die heute bestehenden Flaschenhälse bei den Einfahrten aus Richtung Norden und Osten werden dabei beseitigt, wodurch künftig deutlich mehr Züge nach Stuttgart fahren können.

Der alte Hauptbahnhof wäre dagegen nicht mehr in geeigneter Weise ausbaufähig. Ein Umbau hätte zudem unter Betrieb zu geschehen, was über viele Jahre hinweg zu Reibungen im Verkehrsablauf führen würde. Trotz gravierender Nachteile wäre die Sanierung nur geringfügig günstiger als die Realisierung von „Stuttgart 21“. Die Kostenverteilung ginge dabei zu Lasten des deutschen Bundeshaushalts.

Ausserdem besteht die Chance, für eine Neugestaltung der Infrastruktur eine Förderung von bis zu 250 Millionen Euro seitens der Europäischen Union zu erhalten. Der für das prioritäre TEN-Projekt Nr. 17 zuständige EU-Koordinator Péter Balázs betrachtet dabei den kompletten Abschnitt Stuttgart-Ulm einschließlich „Stuttgart 21“ als einen verkehrlichen Engpass. Die deutsche Bundesregierung wäre daher gut beraten, im Rahmen der Mehrjahresplanung der EU 2007 bis 2013 einen Förderantrag für das Gesamtprojekt zu stellen.

Dazu ist es erforderlich, dass sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Frühjahr 2007 klar zu Gunsten dieses wichtigen Projekts von europäischer Dimension entscheidet. Dieses eindeutige Votum ist längst überfällig.

Die UECC - eine Vereinigung von 75 Industrie- und Handelskammern aus den Benelux-Staaten, Frankreich, Deutschland, der Schweiz, Österreich, Ungarn, Slowakei, Rumänien und Bulgarien, welche die Interessen von ca. 2.5 Millionen europäischer Firmen vertritt - appelliert deshalb an die deutsche Bundesregierung, insbesondere an den zuständigen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, nun endlich den Startschuss für das Gesamtprojekt zu geben.

Basel, 15.1.2007