



SCHIENENACHSE STUTTGART – ZÜRICH

Unverzögerlicher Ausbau statt Stillstand

Wie es ist



Stillstand beim Ausbau

Beim Ausbau der Schienenstrecke Stuttgart – Zürich besteht im Südwesten Deutschlands seit Jahrzehnten erheblicher Nachholbedarf. Trotz des massiven Investitionshochlaufs des Bundes verzögert sich der Ausbau weiter – obwohl die Voraussetzungen gegeben sind:

- „Ausbaustrecke Stuttgart – Singen – Grenze D/CH“ **bereits seit 2003** im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP)
- Eing geplante Bundesmittel in Höhe von 550 Mio. Euro
- Planfeststellung und Finanzierungsvereinbarung für den Streckenabschnitt Horb – Neckarhausen
- Zusage des Landes Baden-Württemberg zur Neigetechnik

Wie es sein sollte



Leistungsfähiger Schienekorridor Stuttgart – Zürich

Der Verzögerungstaktik und den Lippenbekenntnissen müssen unverzüglich konkrete Schritte folgen. Der Schienekorridor Stuttgart – Zürich muss endlich seiner internationalen Bedeutung gerecht werden als ...

- Verbindungssachse zwischen beiden Wirtschaftsräumen und Verkehrsknoten mit einer attraktiven Reisezeit von deutlich unter drei Stunden **und optimierten Anschlüssen in Stuttgart und Zürich**
- Zulaufstrecke für den im Jahr 2016 eröffneten Gotthard-Basistunnel als Herzstück der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)
- Ausweichstrecke und Kapazitätsreserve für die überlastete Rheintalbahn
- Absicherung der europäischen Logistikketten in Störfällen wie in Raststatt 2017

Was zu tun ist



Umsetzung des BVWP bis Ende der Laufzeit 2030

Die Schieneninfrastruktur zwischen Stuttgart und Zürich muss zu einem leistungsfähigen Schienekorridor für den Personen- und Güterverkehr mit internationaler Bedeutung ausgebaut werden!

- WER:** Deutsche Bahn AG & Bundesverkehrsministerium
WAS: Umsetzung BVWP und Gesamtausbau der Schieneninfrastruktur auf deutscher Seite
WIE: Klärung technischer Fragen und Finanzierungsvereinbarung für den **Gesamtausbau**
WANN: Unverzüglich!
WARUM: Verkehrliche, ökonomische & ökologische Notwendigkeit!

Streckenübersicht



Zahlen | Daten | Fakten

- Grundnetzstrecke des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN)
- Gesamtlänge: knapp 150 Kilometer
- Fahrzeiten Stuttgart - Zürich
 - aktuell: knapp 3h
 - Vertrag von Lugano: 2h 15 Minuten

Bundesverkehrswegeplan 2030

- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV): 2,7
- Finanzmittel: 550 Mio. Euro
- Geschwindigkeitserhöhung Stuttgart - Singen
- 2-gleisige Ausbauten und Verbindungskurve Singen
- Ausbau Nordkopf Oberndorf
- Blockverdichtung Singen - Gottmadingen
- Durchgängiges Profil für Güterzüge im Kombinierten Verkehr

Nutzen für Wirtschaft und Verkehr

Standortfaktor



1. Anbindung an (inter)nationale Verkehrswege

- Erreichbarkeit der Standorte für Berufspendler, Geschäftsreisende und Kunden
- Zulauf zum Gotthard-Basistunnel im Alpen transitverkehr
- Erreichbarkeit der weltweit bekannten Tourismusdestinationen im Schwarzwald, auf der Schwäbischen Alb, am Bodensee und in der Schweiz
- Internationale Anbindung an multimodale Verkehrsknoten
- Weltweite Anbindung an die Seehäfen Hamburg/Rotterdam/Genua

inter-
national

Transport & Logistik



2. Abwicklung des steigenden Güterverkehrsaufkommens

- Prognostizierte Kapazitätssteigerung im Kombinierten Verkehr auf 13 Mio. Tonnen bis 2025 in Baden-Württemberg (Zuwachs um 67 % gegenüber 2010)
- Schaffung von Nord-Süd-Alternativrouten von und zu den internationalen Seehäfen
- Ausweichstrecke und Kapazitätsreserve für die überlastete Rheintalbahn
- Absicherung der schienenbasierten Logistikketten nach der Gleisabsenkung bei Rastatt im August 2017 mit einem volkswirtschaftlichen Schaden von 2 Mrd. Euro
- Schaffung infrastruktureller Voraussetzungen für den Kombinierten Verkehr zwischen Kornwestheim und Singen

67% ↑

Verkehrsverlagerung



3. Entlastung der Straße

Schienerpersonenverkehr	Schiengüterverkehr
Verlagerungen von 104.000 Personenfahrten vom Pkw auf die Schiene	Verlagerungen von 561.000 Tonnen vom Lkw auf die Schiene
Einsparung von ca. 16 Mio. Pkw-Kilometern	Einsparung von ca. 41 Mio. Lkw-Kilometern und 29.000 Lkw-Fahrten
Zunahme der Verkehrsleistung auf der Schiene um ca. 37 Mio. Personen-Kilometer	Zunahme der Transportleistung auf der Schiene um ca. 801 Mio. Tonnen-Kilometer
Reisezeit-Ersparnis von 158.000 Personen-Stunden	Zunahme der Betriebsleistung im Güterverkehr um 1,3 Mio. Zug-Kilometer
Gesamtnutzen Personenverkehr: 230 Mio. Euro	Gesamtnutzen Güterverkehr: 615 Mio. Euro

Mio.
Km

Klimaschutz

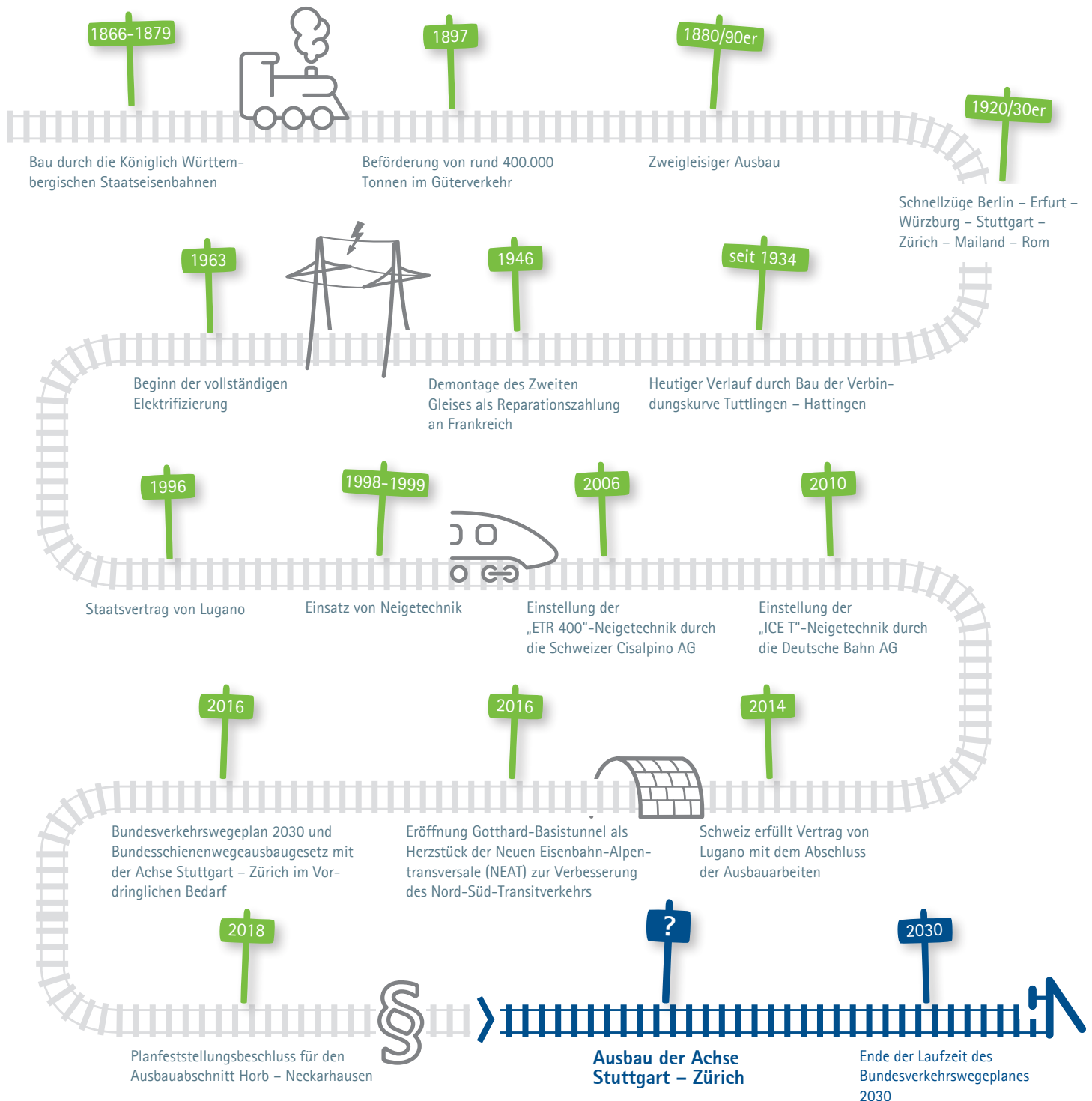


4. Jährliche Einspareffekte

- Einsparung von knapp 24.000 Tonnen Kohlenstoffdioxid (CO₂)
- Einsparung von 22 Tonnen Kohlenmonoxid (CO)
- Einsparung von 3 Tonnen Stickoxid (NO_x)

↓ CO₂
NO_x

Was bisher (nicht) passiert ist!



Grenzüberschreitendes Bündnis aus der Wirtschaft



Herausgeber:



Romäusring 4
78050 Villingen-Schwenningen

IHK-Projektleiter: Martin Schmidt
Telefon: 07721 922-207
E-Mail: martin.schmidt@vs.ihk.de