

# Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

**Argumente und Fragestellungen des  
Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21**

# Neubaustrecke Wendlingen – Ulm I

- Es besteht Konsens, dass ein Handlungsbedarf im Schienenkorridor zwischen Stuttgart, Ulm und München besteht.
- Die Neubaustreckenkonzeption zwischen Stuttgart und Ulm ist alleine auf den Personenverkehr ausgerichtet. Sie ist für den Güterverkehr in der Praxis nicht nutzbar. Sie löst die Probleme des Güterverkehrs nicht.

# Neubaustrecke Wendlingen – Ulm II

- Die vorgesehene Trasse entlang der Autobahn ist mit einem Tunnelanteil von rund 50 Prozent sehr aufwändig und im Bau extrem teuer. Geologische Risiken können dazu führen, dass die Kosten aus dem Ruder laufen.
- Allein für den Personenverkehr ist eine so hohe Investition im Sinne einer kosteneffizienten Netzstrategie nicht zu rechtfertigen.



ja zum Kopfbahnhof  
Bahnhof mit Vernunft.

# Neubaustrecke Wendlingen – Ulm III

- Es bestehen aber große Zweifel, ob angesichts der inzwischen auf 2,9 Mrd. Euro nach oben korrigierten und absehbar weiter steigenden Kosten die verfolgte Trassenlösung die sinnvollste Lösung ist.
- Bei weiter steigenden Kosten wird sich durch fehlende Finanzmittel die Fertigstellung der Strecke stark verzögern. So lange entsteht kein Nutzen für den Schienenverkehr.

# Personenverkehr national und international I

- Die Magistrale Paris-Budapest ist ein Kunstprodukt. Der Ausbau des Schienenverkehrs sollte sich nach der realen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Menschen richten.
- Der Hauptkonkurrent des Schienenverkehrs ist der Pkw-Verkehr mit einem Verkehrs-anteil von rund 80 Prozent. Dieser Verkehr spielt sich überwiegend auf Distanzen bis 300 Kilometer ab. Wenn der Schienenverkehr wachsen soll, muss er auf diesen Relationen konkurrenzfähig sein.

# Personenverkehr national und international II

- Um mit dem Pkw konkurrenzfähig zu sein, bedarf es eines gut vernetzten flächendeckenden Systems. Funktionierende Transportketten mit kurzen Wartezeiten an den Umsteigebahnhöfen sind dabei wichtiger als Höchstgeschwindigkeit auf einzelnen Abschnitten.
- Auch der Fernverkehr muss analog der Schweiz nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans ausgebaut werden. Eine solche Konzeption liegt für den Korridor Mannheim – Stuttgart - München bislang nicht vor.

# Personenverkehr national und international III

- Die erforderlichen Fahrzeitgewinne zwischen Stuttgart und München lassen sich in weniger gebirgigen Streckenabschnitten kostengünstiger erreichen. Es ist eine Gesamtkonzeption für die gesamte Strecke erforderlich, die eine Beschleunigung auf der Gesamtrelation Stuttgart – München, aber auch auf der Teilrelation Stuttgart – Ulm umfasst.

# Auswirkungen auf den Güterverkehr I

- Die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm ist nicht güterzugtauglich.
- Die für die Streckennutzung unterstellten „Leichtgüterzüge“ existieren nicht.
- Der qualitative Engpass der Geislinger Steige ebenfalls wird nicht beseitigt.



# Auswirkungen auf den Güterverkehr II

- Damit der Güterverkehr auf der Schiene in Deutschland wachsen kann, müssen zunächst die bereits heute bestehenden Engpässe im Schienengüterverkehrsnetz beseitigt werden. Die Strecke Stuttgart – Ulm zählt nicht dazu.
- Die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm leistet daher in der geplanten Form keinen Beitrag zum Wachstum der Güterverkehrs auf der Schiene.