



Schienenachse Stuttgart – Zürich

Unverzögerlicher Ausbau statt Stillstand



Schwarzwald
Baar
Heuberg

Position der deutsch-schweizerischen Wirtschaft

Zitiert



Der Gäubahn-Ausbau muss jetzt Fahrt aufnehmen! Eine leistungsfähige Schiene stärkt die Wettbewerbsfähigkeit Baden-Württembergs und seiner Wirtschaftsstandorte.

Birgit Hakenjos, Präsidentin
Thomas Albiez, Hauptgeschäftsführer
IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg



Zitiert



Die Schweiz ist insbesondere mit Baden-Württemberg aufs Engste verflochten, nicht nur sprachlich, gesellschaftlich und kulturell, sondern auch über gemeinsame Werte und ein beachtliches Handelsvolumen. Eine wettbewerbsfähige, zuverlässige und schnelle Bahn verbindet die beiden Metropolen Zürich und Stuttgart sowie die Anrainer entlang der Gäubahnstrecke. Sie leistet zudem einen nachhaltigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs.

Generalkonsul Urs Schneider
Generalkonsulat der Schweizerischen Eidgenossenschaft

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)
- Eingeplante 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 Schienenkorridor Stuttgart – Zürich

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

- Verbindungsachse 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 Schienenkorridor 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 3 h
 - Vertrag von Lugano: 2 h 15 min
- 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

Erwartungen des Wirtschaftsverbundes Stuttgart-Zürich

Ausbau statt Stillstand

Das Wirtschaftsverbund vertritt rund 250.000 Unternehmen. Es bekräftigt die Notwendigkeit einer leistungsstarken Schienenachse Stuttgart-Zürich. Die Beteiligten sprechen sich für den schnellen und umfänglichen Ausbau der Gäubahn aus – auch im Sinne des Klimaschutzes. Sie stellen fest:



Zitiert



Der Ausbau der Schiene muss schneller passieren. Alle Maßnahmen, welche Planverfahren beschleunigen, sind zu ergreifen. Hier hat die Politik auf allen Ebenen einen Handlungsauftrag.

Christian O. Erbe
Präsident der IHK Reutlingen



Zitiert



Der durchgängige Ausbau der Eisenbahnlinie Zürich-Stuttgart ist mehr als dringlich. Die Schweizer Seite erwartet, dass Deutschland die Vereinbarung von Lugano aus dem Jahr 1996 einhält und seine Versprechen erfüllt.

Raphaël Tschanz
Direktor Zürcher Handelskammer



Zitiert



Für die gesamte Schweizer Wirtschaft sind verlässliche Verkehrsachsen in die Nachbarländer zentral. Das sichert Lieferketten, Geschäftsbeziehungen und die Resilienz des alpquerenden Güterverkehrs auf der Schiene. Hier leistet die Gäubahn einen wichtigen Beitrag.

Lukas Federer
Stellvertretender Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt Economiesuisse



Zitiert



Wir begrüßen die aktuellen Baumaßnahmen auf der Gäubahn, bekommen aber bereits jetzt einen Eindruck, was eine jahrelange Abbindung dieser Strecke vom Hauptbahnhof Stuttgart für Pendler, Gäste und Unternehmen bedeuten würde. Eine Abbindung ist daher nicht akzeptabel – jedenfalls nicht ohne angemessene Kompensationen.

Claudia Gläser
Präsidentin der IHK Nordschwarzwald





Zitiert



Die Transportwirtschaft ist systemrelevant: das hat uns die Pandemie gezeigt. Investitionen in die Schiene stärken auch die Versorgungssicherheit. Hier unterlässt Deutschland Chancen.

Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



Zitiert



Die Schweiz transportiert jährlich über 40 Millionen Tonnen über die Alpen: auf der Schiene, verlässlich und klimafreundlich. Mit einem Ausbau der Gäubahn ginge noch mehr.

Hans-Rudolf Werner
Mitglied des Präsidiums der Industrie- und Wirtschafts-Vereinigung Region Schaffhausen



- 1 Die Gäubahn ist die zentrale Schienenverkehrsachse südlich von Stuttgart. Für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen ist ihr Ausbau zentral, für die Attraktivität der südlichen Wirtschaftsstandorte elementar.
- 2 Der durchgängige Ausbau der Eisenbahnlinie Zürich-Stuttgart ist dringlicher denn je. Deutschland muss seine Ausbauversprechen aus dem Vertrag von Lugano des Jahres 1996 einhalten. Zentral ist, dass die Reisezeit zwischen Zürich und Stuttgart reduziert wird.
- 3 Der aktuelle Zustand behindert zusätzliche Gütertransporte auf der Gäubahn. Das schwächt den Wirtschaftsraum südlich von Stuttgart. Gerade deshalb braucht es die Anbindung an den Gotthard-Basistunnel zeitnah. Die Rheintalbahn wäre entlastet.
- 4 Die Öffentlichkeitsarbeit zur Gäubahn thematisiert den Güterverkehr kaum. Das reduziert die Attraktivität der Schiene. Soll diese für Transportunternehmen an Bedeutung gewinnen, braucht es ausreichend und verlässliche Zeitfenster.

- 5 Das Wirtschaftsbündnis verkennt das Engagement der deutschen Politik nicht. Der Bau des Pfaffensteigtunnels und die Einbindung in den Deutschlandtakt sind richtig. Zentral ist, dass die Politik alle Planungsverfahren beschleunigt und auf die Streckenabschnitte südlich von Stuttgart anwendet.
- 6 Eine Kappung der Direktverbindung zum Landeshauptbahnhof bedarf leistungsfähiger Alternativen sowie gegebenenfalls angemessener Kompensationen. Wer ländliche Räume stärken möchte, sollte dies erkennbar machen. Pendelnde, Gäste und Firmen brauchen jedenfalls reibungslose Anschlüsse.
- 7 Das Bündnis fordert einen strukturierten Prozess, der Verantwortlichkeiten definiert und die notwendige Anbindung von Singen, Schaffhausen und dem Schweizer Inland leistungsfähig sicherstellt.
- 8 Stabile Fahrpläne sind essenziell. Anpassungen durch Baumaßnahmen sind im Verbund mit den Verkehrsverbänden zu lösen und frühzeitig zu kommunizieren. Am besten grenzüberschreitend.

Zitiert



Deutschland ist der wichtigste Handelspartner der Schweiz. Zu Baden-Württemberg sind diese Geschäftsbeziehungen traditionell eng. Diese Beziehung wird auf Verkehrswegen sichtbar.

Ralf Bopp
Direktor Handelskammer
Deutschland-Schweiz



Zitiert



Die Bahnverbindung zwischen zwei Metropolen wie Zürich und Stuttgart schlicht zu kappen – und das nicht für Wochen oder Monate, sondern für Jahre – ist ein schlechterdings unannehmbares Ergebnis. Hier braucht der politische Prozess klare Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

Thomas Conrady
Präsident der IHK Hochrhein-Bodensee



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

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

Verkehrsverlagerung

3. Entlastung der Straße

Schienepersonenverkehr	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-Km	Einsparung von ca. 41 Mio. Lkw-Km und 29.000 Lkw-Fahrten
Zunahme der Verkehrsleistung auf der Schiene um ca. 37 Mio. Personen-Km	Zunahme der Transportleistung auf der Schiene um ca. 801 Mio. Tonnen-Km
Reisezeit-Ersparnis von 158.000 Personen-Stunden	Zunahme der Betriebsleistung im Güterverkehr um 1,3 Mio. Zug-Km
Gesamtnutzen Personenverkehr: 230 Mio. Euro	Gesamtnutzen Güterverkehr: 615 Mio. Euro

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)

Zitiert



Die Verbindung Zürich – Stuttgart wird kleinered. Das verhindert private Investitionen! Wer Güter auf der Schiene möchte, kann die Gäubahn aber nicht beschwichtigen wie ein Kleinkind. Sie ist Teil der europäischen Magistrale. Deshalb sind Ausbau-Versprechen einzuhalten.

Dr. Steffen P. Würth
Vize-Präsident der IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg



Zitiert



Auf der Straße sehen wir den Stau. Auf der Schiene nicht. Aber er ist da! Dem Bekenntnis zum Schienenausbau müssen deshalb Taten folgen. Sonst verlieren Baden-Württemberg und Deutschland Wertschöpfung.

Andrea Marongiu
Geschäftsführer Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg



Zitiert



Die Geduld der Wirtschaft ist endlich. Gerade bei der Gäubahn braucht es den Ausbau, statt Stillstand. Deshalb muss die Transportwirtschaft in den Ausbauplänen noch viel stärker berücksichtigt werden. Nur dann werden private Investitionen in die Schiene folgen.

Marius Neininger
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur der IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg



Zitiert



Eine leistungsfähige Gäubahn ist für den Schienengüterverkehr, nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes, von enormer Bedeutung. Nicht abgestimmte und unplanbare Streckensperrungen führen jedoch immer wieder zu massiven Problemen.

Richard Lagger
Mitglied des Verkehrsausschusses der IHK Nordschwarzwald



Zitiert



Eine leistungsfähige Gäubahn ist auch für unsere Region mehr als wünschenswert. Der Fernverkehr auf der Bahn muss dringend gestärkt werden und das Warten muss ein Ende haben!

Alexander Benz
Vorsitzender des Verkehrsausschusses der IHK Reutlingen



Zitiert

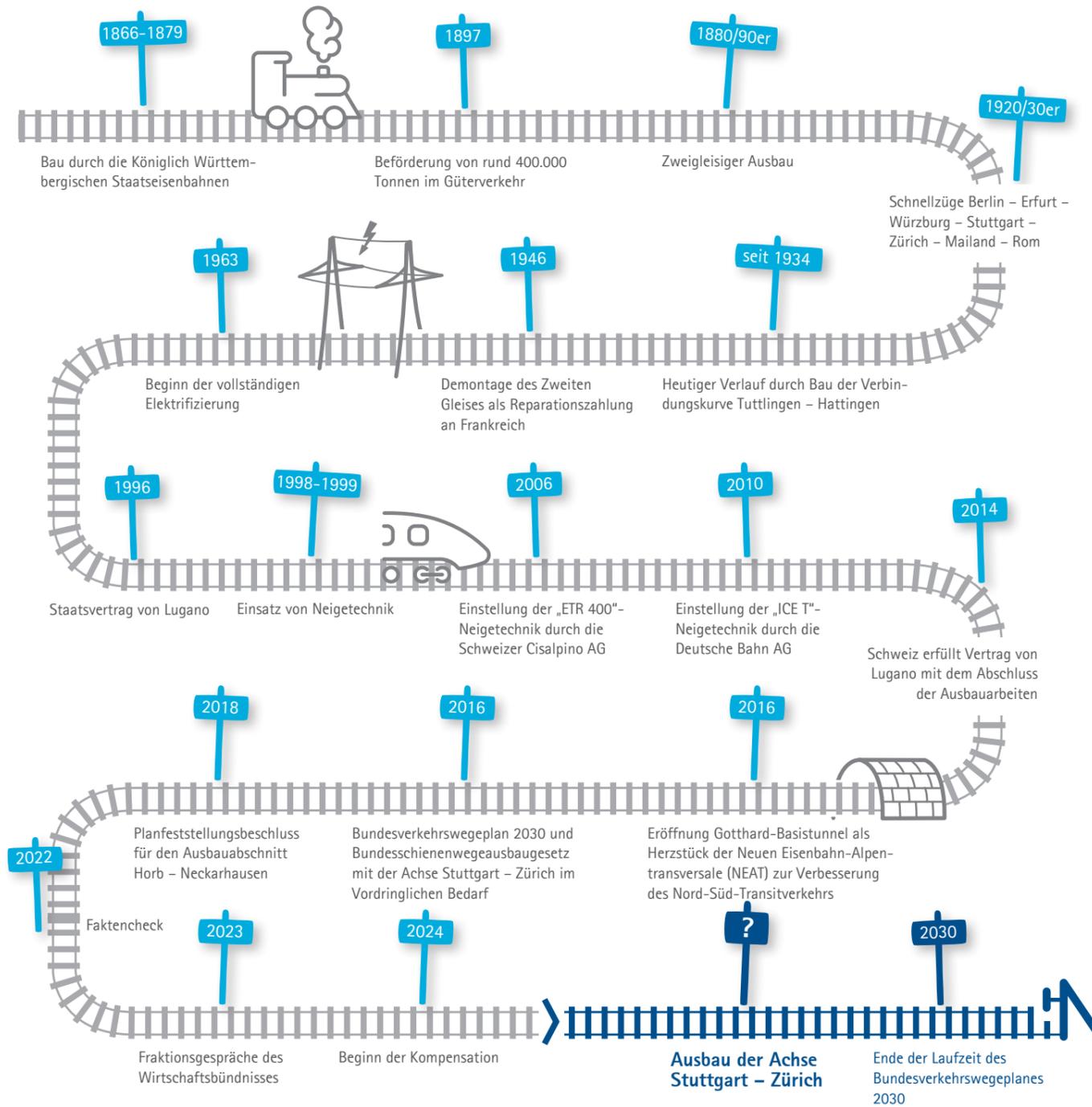


Der Kombinierte Verkehr ist für nationale sowie internationale Gütertransporte ein wichtiger Faktor – vor allem hinsichtlich der angestrebten Klimaziele und CO₂-Einsparungen. Ein modernes, gut ausgebautes Streckennetz entlang der Gäubahn ist für die regionalen Unternehmen unabdingbar, um mehr Güter über die Schiene befördern zu können.

Michael Baumle
Vorsitzender des Verkehrsausschusses der IHK Hochrhein-Bodensee



Was bisher (nicht) geschah



Impressum

Über die IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg

Als Industrie- und Handelskammer sind wir Dienstleisterin und Interessensvertretung für die Wirtschaftsregion – dies sind die zentralen Säulen unserer Selbstverwaltung. Wir vertreten das Gesamtinteresse der Wirtschaft – branchenübergreifend für die gesamte Region Schwarzwald-Baar-Heuberg. Dafür berücksichtigen wir die Erfahrungen und Interessen von rund 35.500 Unternehmen aus den Landkreisen Rottweil, Tuttlingen und dem Schwarzwald-Baar-Kreis sowie aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse.

Über diese Publikation

Die IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg vertritt eine vielfältige Unternehmerschaft und ein komplexes Themenspektrum. Zur Gewährleistung der Verständlichkeit werden, wenn möglich, geschlechtsspezifische Formulierungen vermieden. Falls unumgänglich, wird die gebräuchlichste Bezeichnung verwendet.

Aktuelle Informationen zum Thema der Broschüre erhalten Sie unter [ihk.de/sbh/politikberatung](https://www.ihk.de/sbh/politikberatung)

Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer Schwarzwald-Baar-Heuberg
vertreten durch den Hauptgeschäftsführer Thomas Albiez
Albert-Schweitzer-Straße 7
78052 Villingen-Schwenningen

Redaktion:

Philipp Hilsenbek
Standortpolitik
☎ 07721 922-126
✉ hilsenbek@vs.ihk.de

Copyright: Alle Rechte liegen bei der IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg

Bildquellen: Adobe Stock

Gestaltung: WAS Werbeagentur, Saarlandstr. 38, 78050 Villingen-Schwenningen, www.was-werbeagentur.de

Druck: Strohm Druck, Oberhofenstr. 25, 78652 Deißlingen, www.strohm-druck.de

Hinweis: © 2024 IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier und elektronischen Datenträgern sowie Einspeisung in Datennetze nur mit Genehmigung des Herausgebers. Alle Angaben wurden mit größter Sorgfältigkeit erarbeitet und zusammengestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen übernimmt die IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg keine Gewähr.



Grenzüberschreitendes Bündnis aus der Wirtschaft

