



Betreff: Statement Verkehrsausschuss 10.11.10, Deutsche Bahn AG
Von: Volker.Kefer@deutschebahn.com
Datum: Tue, 9 Nov 2010 08:07:59 +0100
An: verkehrsausschuss@bundestag.de
CC: alexander.baasen@deutschebahn.com, Sabine.Guhl@deutschebahn.com,
claudia.c.becker@deutschebahn.com

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie das Statement der Deutschen Bahn AG für die Anhörung im
Verkehrsausschuss am 10.11.10 um 10:00 Uhr.

(See attached file: Statement Verkehrsausschuss_10112010.doc)

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Kefer
Konzernvorstand Technik, Systemverbund und Dienstleistungen (T)
Konzernvorstand Infrastruktur (I)

Deutsche Bahn AG
Gallusanlage 8, 60329 Frankfurt

Tel. +49 (0)69 265-62500, Fax -62555, intern 955-

Internetauftritt der Deutschen Bahn AG >> <http://www.db.de>

Sitz der Gesellschaft: Berlin
Registergericht: Berlin-Charlottenburg, HRB 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869
Vorstand: Dr. Rüdiger Grube (Vorsitzender), Gerd Becht, Dr.-Ing. Volker
Kefer, Dr. Richard Lutz, Ulrich Weber
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Prof. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Statement Verkehrsausschuss_10112010.doc

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vom 10.11.2010

Das Bahnprojekt "Stuttgart 21" mit der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm

- erfüllt den gesetzlichen Auftrag, die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm zu errichten¹ und den Bahnknoten Stuttgart zu ertüchtigen²,
- erhöht die Streckenleistungsfähigkeit des Korridors Stuttgart - Ulm durch Trennung von schnellem und langsamem Verkehr,
- verbessert die Verkehrsanbindung im Personenfernverkehr und im Regionalverkehr in der Region Stuttgart
- verknüpft den Eisenbahnverkehr mit dem Landesflughafen Stuttgart sowie der attraktiven Neuen Messe Stuttgart und
- schafft städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten in der Landeshauptstadt Stuttgart.

Alle Genehmigungsverfahren sind eingeleitet, die Anhörungsverfahren sind bis auf zwei bereits durchgeführt. Zu den wesentlichen Abschnitten liegen rechtskräftige Genehmigungen vor. Die Genehmigung für den neuen Hauptbahnhof Stuttgart, das Kernstück des Knotenprojekts Stuttgart, war Gegenstand mehrerer Klagen. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat die Klagen im April 2006 abgewiesen. Dabei hat der Gerichtshof die schon damals diskutierte und vom Gericht geprüfte Variante K21 verworfen. K21 erfüllt keines der Ziele der Planung so gut wie unser Projekt Stuttgart 21.

Wir schaffen einen zukunftsfähigen neuen Hauptbahnhof, der als moderner Durchgangsbahnhof leistungsfähiger ist als der bisherige Kopfbahnhof und deutlich mehr Leistungsreserven aufweisen wird. Ihm gelingt es, sinnvoll verknüpfte Fern- und Regionalverkehre abzuwickeln. Die Städte Ulm und Neu-Ulm werden an die Landeshauptstadt Stuttgart so gut angebunden wie die Region Mannheim durch die früher auch umstrittene Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim- Stuttgart. Ulmer und Neu-Ulmer Bürger können künftig in knapp einer halben Stunde Arbeitsplätze in der Region Stuttgart erreichen.

Die Neubaustrecke und der neue Durchgangsbahnhof werden dank der kürzeren Reisezeiten konkurrenzfähig zum innerdeutschen Flugverkehr. Dem Flughafen Stuttgart wird die schnelle verkehrliche Anbindung durch Fern- und Regionalverkehr zusätzliche Fluggäste für die europäischen und internationalen Ziele bringen. Gerade deshalb steht das Projekt Stuttgart 21 mit der europarechtlichen Vorgabe in Einklang, die unterschiedlichen Verkehrsträger zu verknüpfen.

¹ § 1 BSchwAG Anlage 1 zu § 1 Vordringlicher Bedarf Nr. 1. a) 20

² § 1 BSchwAG Anlage 1 zu § 1 Weiterer Bedarf Nr. 2, 10

Stuttgart 21 ist Teil der europäischen Magistrale Paris - Bratislava. Dabei geht es nicht darum die Reisezeit von Paris nach Bratislava zu verkürzen. Es geht darum, die wirtschaftliche Entwicklung an dieser Achse durch eine attraktive Verkehrsinfrastruktur zu fördern. Die Verknüpfung der an der Magistrale gelegenen Wirtschaftsräume wird nachhaltig verbessert. Auf den europäischen Magistralen wird die Eisenbahntechnik vereinheitlicht. Auch deshalb fördert die Europäische Gemeinschaft das Projekt.

Unserem Durchgangsbahnhof gelingt es, vor allem das bisherige Gleisvorfeld beinahe vollständig in die Planungshoheit der Landeshauptstadt zurückzugeben. Diese wird ein modernes Stadtviertel entwickeln und zusammen mit uns den Stuttgarter Schlossgarten vergrößern. Zusammen werden Stadt und Bahn mehr als 5000 Bäume pflanzen und die notwendigen Eingriffe in den Park damit mehr als kompensieren. Die Innenstadt Stuttgart wird gleichzeitig von Eisenbahnlärm weitestgehend freigestellt.

Die Bürger der Region und der Stadt Stuttgart sind bereits seit 1995 in den Planungsprozess eingebunden. Im Raumordnungsverfahren zwischen 1995 und 1997 haben 37.700 Bürger Einwendungen erhoben, im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Hauptbahnhof wurden von der DB und den Behörden 2.700 schriftliche Einwendungen bearbeitet. In einem mehrtägigen Erörterungstermin wurden diese Einwendungen mit den Bürgern im Einzelnen besprochen. Das Eisenbahnbundesamt hat die Bürgerbelange in seinem Beschluss abgewogen und durch Nebenbestimmungen vor allem deren berechnete Interessen auf Immissionsschutz während der Bauzeit und in der Betriebsphase gesichert.

Die Kosten der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wurden während der Planungsphasen immer wieder überprüft, zuletzt vor Abschluss der Finanzierungsverträge im April 2009. Die Investitionssumme für die beiden Jahrhundertprojekte wird sich in 20 bis längstens 50 Jahren amortisieren. Schon während der Bauphase werden neue Arbeitsplätze geschaffen. Die ersten Bauaufträge konnten an wettbewerbsfähige mittelständische Baubetriebe vergeben werden. Das Bauvorhaben stärkt den Wirtschaftsstandort Stuttgart, Baden-Württemberg und damit auch Deutschland.

15 Jahre Planung mit der gesetzlich vorgesehenen umfassenden Bürgerbeteiligung dürfen nicht umsonst gewesen sein. Wir wollen bauen! Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen- Ulm dürfen nicht gestoppt und nicht verzögert werden.