Van: Frank Menger

Onderwerp: BO-MIRT leren van Stuttgart - Zürich voor de Wunderline

Datum: donderdag 11 maart 2021 12:01:52

Bijlagen: <u>gaeubahnflyer-data.pdf</u>

BMVI - Bilger_ Bund stellt die Weichen für Deutschlandtakt auf der Gäubahn.pdf

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Vorige week maakt het Duitse verkeersministerie op 5 maart 2021 het volgende bekend over de grensoverschrijdende verbinding Stuttgart -

Zürich: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/024-bilger-gaeubahn.html. Welke tevens is bijgevoegd als bijlage.

In dit persbericht staan een aantal zaken die u horen te interesseren als lid van de staten en gemeenteraden. Zeker als de doelstelling nog steeds is het halen van 1 uur 23 tussen Groningen en Bremen. Hier zijn een aantal zaken die er opvallend waren die zeker nog ontbreken in de plannen voor het project Wunderline. Waar heel Noordoost-Nederland van profiteert. De opvallende punten zijn als volgt:

- Ertüchtigung der Strecke Herrenberg Eutingen, Vmax = 160 km/h
- Zweigleisiger Ausbau Sulz Epfendorf

Maar het opvallendste was dit:

• Die Maßnahmen umfassen ein geschätztes Investitionsvolumen von rund 2,1 Milliarden Euro.

Waarom blijven we tussen Leeuwarden en Bad Nieuweschans aanmodderen met stoptreinen die maar 120 kunnen of minder? Eigenlijk zal je tussen Leeuwarden en Bremen ook gewoon met de trein 160 km/u moeten kunnen rijden. Maar we blijven vasthouden blijkbaar aan het verkeerde type trein dus ook infrastructuur eisen. In Duitsland zijn ze er wel achter dat voor het fors verhogen van de snelheid krachtige investeringen nodig zijn. Ook voor het complete traject Groningen - Bad Nieuweschans zijn dit type maatregelen nodig. Welke helemaal niet te betalen zijn uit de RSP middelen die nog beschikbaar.

Op de website van het Ministerie van Verkeer in de deelstaat Baden-Württemberg vinden we het volgende over dit project:

• https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/schiene/bau-betrieb-ausbauprojekte/ausbauprojekte/gaeubahn/

Ik hoop dat de bijgevoegde informatie u op weg helpt om toch de kaders voor zowel de aanpak van Leeuwarden - Groningen als voor Groningen - Bad Nieuweschans aan te scherpen voor de betrokken colleges. Het lijkt erop dat bepaalde bestuurders nog in het 1860 zijn blijven hangen als het gaat om het noordelijke spoornet. Waarbij de trein op waterstof de moderne versie van de stoomtrein.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger































SCHIENENACHSE STUTTGART – ZÜRICH

Unverzüglicher Ausbau statt Stillstand

Position der deutschschweizerischen Wirtschaft

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 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 Alpentransitverkehr
 - 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

Schienenpersonenverkehr	Schienengüterverkehr
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	Zunahme der Transportleistung auf der Schiene
Schiene um ca. 37 Mio. Personen-Kilometer	um ca. 801 Mio. Tonnen-Kilometer
Reisezeit-Ersparnis von 158.000 Personen-	Zunahme der Betriebsleistung im Güterverkehr
Stunden	um 1,3 Mio. Zug-Kilometer
Gesamtnutzen	Gesamtnutzen
Personenverkehr: 230 Mio. Euro	Güterverkehr: 615 Mio. Euro

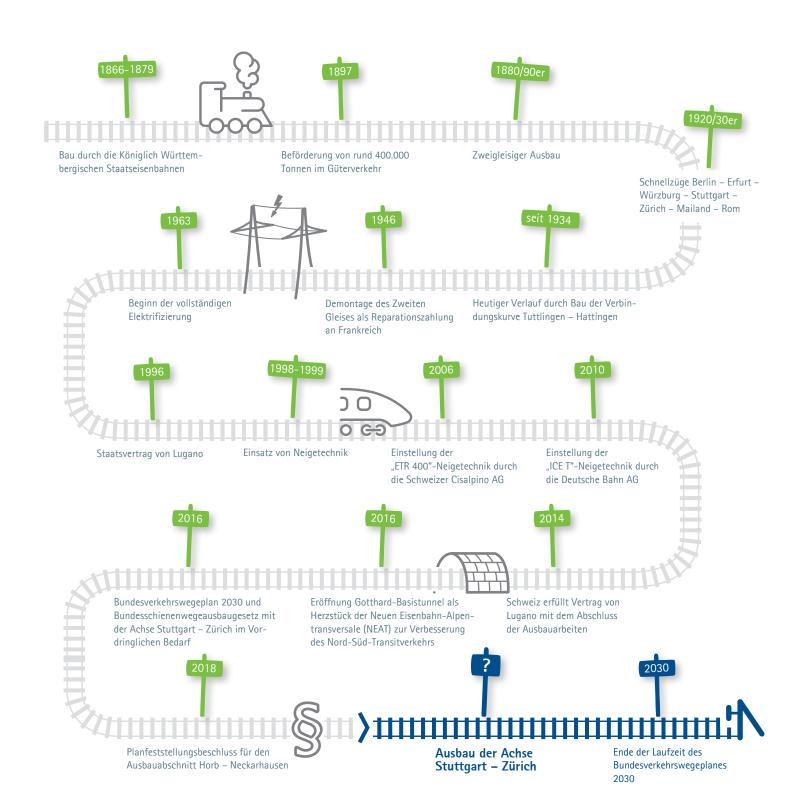
Klimaschutz



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



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



PRESSEMITTEILUNG 024/2021

Bilger: Bund stellt die Weichen für Deutschlandtakt auf der Gäubahn

Die Gäubahn in Baden-Württemberg (Ausbaustrecke Stuttgart - Singen - Grenze Deutschland/Schweiz) kann wirtschaftlich leistungsstark ausgebaut werden - mit neuen Gleisen und einer neuen Anbindung zum Flughafen Stuttgart (Gäubahntunnel). Das ist das Ergebnis einer Untersuchung, die **Steffen Bilger**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur heute vorgestellt hat.

Bilger:

"Schneller von Stuttgart nach Zürich - mit besseren Anschlüssen entlang der gesamten Strecke. Das erreichen wir durch den leistungsstarken Ausbau der Gäubahn. Die Wirtschaftlichkeit ist nun nachgewiesen. Damit sind die Weichen für den Deutschlandtakt und einen optimal vernetzten Bahnverkehr in der Region gestellt. Das zeigt: Wir können und wollen die starke Schiene."

Wie profitieren Reisende und Wirtschaft vom neuen Gäubahn-Konzept?

- Beschleunigung des Schienenpersonenverkehrs auf dem deutschen Abschnitt von rund 20 Minuten mit einem gegenüber heute dichterem Bedienangebot,
- Stärkung der Taktknoten entlang der gesamten Achse,
- Gute Anschlüsse zu regionalen und überregionalen Zielen,
- Gute und schnelle Einbindung der Gäubahnstrecke in den Knoten Stuttgart mit direkter Anbindung an den Flughafen Stuttgart,
- Stärkung der Resilienz für den Schienengüterverkehr.

Was war der Anlass für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?

Mit den Planungen zum Deutschlandtakt - dem vernetzten Zielfahrplan für bessere und schnellere Verbindungen auf der Schiene - wurde das Angebotskonzept für die Gäubahn weiterentwickelt. Dieses neue Konzept wurde nun wirtschaftlich bewertet.

Welche Maßnahmen sieht das neue Ausbaukonzept vor?

- Zweigleisiger Neubau Station Flughafen NBS Böblingen-Goldberg ("Gäubahntunnel"),
- Abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung Stuttgart Singen,
- Ertüchtigung der Strecke Herrenberg Eutingen, Vmax = 160 km/h,
- Eingleisiger Neubau Neckarhausen Sulz (inkl. Tunnel), Vmax = 160 km/h,

- Zweigleisiger Ausbau Sulz Epfendorf,
- Zweigleisiger Ausbau Rietheim Tuttlingen,
- Neubau Singener Kurve,
- Profilerweiterung von Tunnel auf P/C 400.

Die Maßnahmen umfassen ein geschätztes Investitionsvolumen von rund 2,1 Milliarden Euro.

Der bisher vorgesehene und in der Planung weit fortgeschrittene Ausbauabschnitt zwischen Horb und Neckarhausen ist ebenfalls Bestandteil des neuen Konzepts. Hier ergeben sich keine Veränderungen. Der Baubeginn ist weiterhin in 2021 geplant.

Was sind die nächsten Schritte?

Das <u>BMVI</u> wird gemeinsam mit der Deutschen Bahn (<u>DB</u> Netz <u>AG</u>) die finanzielle Abgrenzung zum Projekt Stuttgart 21 klären und die Prämissen für eine Planungsaufnahme abstimmen. Ziel ist es, die Planungen des neuen Konzepts so schnell wie möglich zu beginnen.

Was ist der Deutschlandtakt?

Mit dem Deutschlandtakt fahren Züge künftig besser aufeinander abgestimmt. Umsteige- und Reisezeiten sinken erheblich. Für den Deutschlandtakt wird das Schienennetz so ausgebaut, dass die Züge des Nah- und Fernverkehrs zu einer bestimmten Zeit an den Knotenbahnhöfen ankommen und optionalen Anschluss untereinander haben.

> Nähere Infos: www.deutschlandtakt.de (http://www.deutschlandtakt.de)

Wo kann man die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ansehen?

Die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werden zeitnah im Projektinformationssystem (PRINS) unter www.bvwp-projekte.de (http://www.bvwp-projekte.de) veröffentlicht.

© 2021 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur