



Judith Skudelny
Mitglied des Deutschen Bundestages

Judith Skudelny MdB • Platz der Republik 1 • 11011 Berlin

Berlin

Platz der Republik 1
11011 Berlin

Jakob-Kaiser-Haus
Raum 6.609
Telefon 030 227 – 74728
Fax 030 227 – 76728
E-Mail:
Judith.skudelny@bundestag.de

Wahlkreis

Siebenmühlenstr. 36
70771 Leinfelden-Echterdingen
Telefon 0711 22097-700
Fax 0711 22097-699
E-Mail:
Judith.skudelny@wk.bundestag.de

Berlin, 07.09.2010

Argumentationspapier Stuttgart 21 / Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Warum der Schienenverkehr in Baden-Württemberg dringend verändert werden muss:

Die Schienenwege in Baden-Württemberg wurden in ihrer heutigen Form weitestgehend in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gestaltet. Die Planungen für das Stuttgarter Fernbahnnetz sind somit weit über hundertfünfzig Jahre alt. Den politischen, wirtschaftlichen Gegebenheiten hat es sich seitdem in seiner Grundstruktur nicht mehr entscheidend angepasst.

Durch die fortschreitende Europäische Integration, die EU-Osterweiterung und die Erschließung der Märkte in den Mittel- und Osteuropäischen Ländern stellen sich für den Schienenfernverkehr sowohl im Bereich des Güter- als auch im Bereich des Personentransports neue Herausforderungen. Baden-Württemberg liegt im Zentrum zweier sich kreuzender Transeuropäischer Verkehrsadern, der so genannten Magistralen Paris-Bratislava und der Verbindung Rotterdam Genua. Ziel dieser Magistralen soll ein schnellerer Personentransport zu zentralen europäischen Städten sein, um die stark beanspruchten Flugverbindungen zu entlasten. Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist Teil der Magistrale zwischen Paris und Bratislava. Die Verlängerung dieser Magistrale führt bis nach Kiew.



Judith Skudelny

Mitglied des Deutschen Bundestages



Abb. 1: Ein Teil des europäischen Schienennetzes (Planungsstand 2008) ©Bernese Media

Nicht zuletzt geht es darum, den Personenregionalverkehr in und um Stuttgart neu zu strukturieren. Die derzeitigen Verkehrsplanungen für das Jahr 2015 gehen davon aus, dass das Aufkommen an Zügen steigen wird. Die planungsführende DB Projekt GmbH Stuttgart 21 rechnete 2004 mit einer Steigerung des Schienenverkehrs um rund 100 Prozent bis 2015. Das entspräche einer Verdopplung des Schienenverkehrs am Verkehrsknoten Stuttgart. Diesen gesteigerten Anforderungen müssen die Bahn, das Land Baden-Württemberg, die Region und die Stadt Stuttgart begegnen. Neue städtebauliche Maßnahmen wie die Verlegung der Messe in die Nähe des Flughafens und die steigende Anzahl an Flugreisenden erfordern Umdenken bei der Planung des Schienenverkehrs für Stuttgart und Umgebung.

Darüber hinaus stellen Fragen wie gesteigerte Ansprüche an den Emissionsschutz und die Lebensqualität der Bürger neue Herausforderungen dar. Schienenlärm war lange Zeit im deutschen Verkehrswesen privilegiert. Dieses Privileg soll noch in dieser Legislaturperiode fallen und macht dringende Sanierungsarbeiten im Deutschen Schienenwesen erforderlich. Dadurch dürfte auch der in dicht besiedeltem Gebiet liegende Stuttgarter Hauptbahnhof betroffen sein.

Eine Neugestaltung des Verkehrsknotens Stuttgart ist daher erforderlich.



Judith Skudelny
Mitglied des Deutschen Bundestages

Einschätzung zu den einzelnen Szenarien

Szenario K21:

Das Szenario K21 ist eine alternative Gestaltungsform für das Projekt Stuttgart 21. Es sieht vor, dass der bestehende Kopfbahnhof in Stuttgart erhalten bleibt und das Zentrum des Schienenverkehrs in Baden-Württemberg bildet. Er müsste hierfür je nach Planungsgrundlage ertüchtigt werden. Dies ginge über überfällige Sanierungsarbeiten an Weichen und Gleisen hinaus. Es müssten Verbindungen an die Fernverkehrsstrecken geschaffen werden. Das Projekt K21 wird von vielen Kritikern, denen Stuttgart 21 (primär das Bahnhofsprojekt) zu teuer oder zu unsicher scheint, ins Feld geführt, um einen plausiblen und kostengünstigen Gegenentwurf für Stuttgart 21 ins Feld zu führen. Dieses Projekt ist vom Planungsstand her in einer Skizzierungsphase. Es existiert derzeit kein eindeutiges Konzept, wie K21 genau ausgestaltet sein soll und wie die Einbindung in das europäische Schienenverkehrsnetz konkret erfolgen soll. Es gab bisher zu K21 keine Planfeststellungsverfahren oder auch nur Rahmenplanungen zu diesem Projekt.

Kosten

Die bisher ermittelten Kosten für K21 beziehen sich vorrangig auf die Sanierung des Bahnhofareals und der angeschlossenen überirdischen Gleisanlagen. Sie werden von den Befürwortern des K21-Projekts bei rund 1,2 Mrd. Euro taxiert (Berechnungen des Verkehrsclub Deutschland (VCD)). Kritiker haben diese Zahl aber bereits vor drei Jahren als zu niedrig eingestuft und gehen von ca. 3,7 Mrd. Euro aus¹.

Genehmigung, Sicherheit, Verkehr

Es ist unklar, ob die Kostenrechnung für K21 den Anschluss an die Magistrale und damit an die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen mit einbezieht. Während der VCD genau dies unterstellt, sehen Verkehrsexperten und Kritiker dies anders. Entsprechende Mehrkosten würden im letztgenannten Fall zusätzlich anfallen. Auch ist unklar, inwieweit sich eine ggf. mögliche Untertunnelung bestimmter Areale negativ auf die Mineralquellen in Stuttgart auswirkt. Auch muss offen bleiben, wie der überirdische Gleisanschluss an den Flughafen bewerkstelligt werden soll. Dieser würde durch stark bebauten Gebiet führen und daher mit sehr hohen Auflagen bzgl. des Lärmschutzes und der Bauauflagen. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Verkehrsprojekt K21 auch zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausreichend geplant ist, um Schwierigkeiten und genaue Kosten einwandfrei abschätzen zu können. Daher bleibt auch offen, ob das Projekt K21 von der Verwaltung im Rahmen eines ordentlichen Planfeststellungsverfahrens überhaupt genehmigt werden kann.

Projekt Stuttgart 21

Stuttgart 21 beschreibt die Neugestaltung des Bahnknotens Stuttgart. Dies umfasst neben der Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs und der angeschlossenen Gleisanlagen den Anschluss an die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen. Auch die Anbindung an den Flughafen soll im Rahmen des Projekts realisiert werden.

¹ <http://www.esslinger-zeitung.de/stuttgart/s21/Artikel594147.cfm>



Judith Skudelny

Mitglied des Deutschen Bundestages

Die zentrale Neuerung des Stuttgarter Hauptbahnhofs soll die Umwandlung des 16-gleisigen Kopfbahnhofs mit fünf An- bzw. Abfahrtsgleisen in einen ca. zwölf Meter tiefen, unterirdischen Fernbahnhof mit acht Gleisen für An- und Abfahrt werden². Es werden also drei neue Gleise geschaffen, auf denen Schienenverkehr fließen kann. Die Gesamtgleiszahl wird verringert, da die Rangierarbeiten bei Richtungswechsel der Züge wegfallen. Häufig wird in diesem Zusammenhang von der „Flaschenhalshypothese“ gesprochen. Diese besagt, dass der neue Hauptbahnhof nur halb so viele Gleise für den Schienenfernverkehr besitzen würde. De facto vergrößert sich jedoch aufgrund der besseren Nutzungsmöglichkeiten die Anzahl der Gleise für den Schienenfern- und Regionalverkehr.

Der neue Hauptbahnhof soll in einem 90-Grad Winkel zum alten konstruiert werden, um so die schnellere An- und Abfahrt von Zügen zu gewährleisten. Ein Ringsystem soll den Bahnhof in alle Richtungen anbinden.

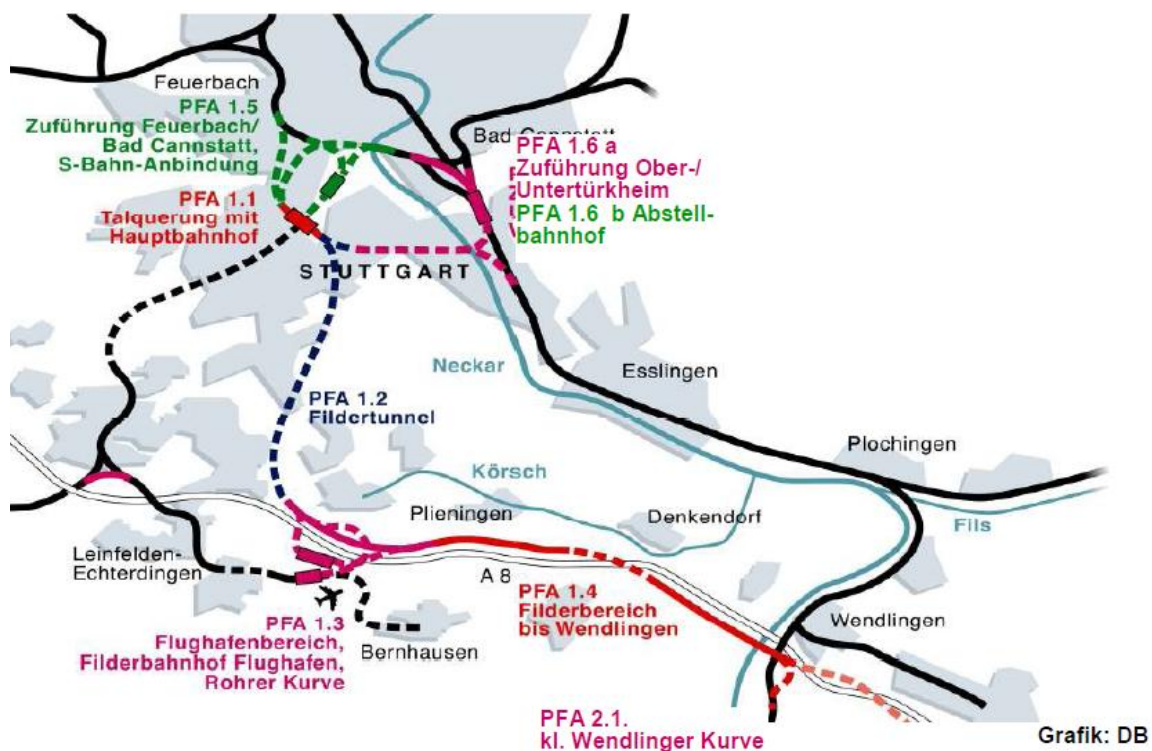


Abb 2: Neue Schienenführung in Stuttgart mit Stuttgart 21

Außerdem sollen weitere Bahnhöfe entstehen. Der Fernbahnhof im Flughafenbereich mit zwei Stationen, ein Abstellbahnhof und ein S-Bahnhof, der den Stadtverkehr verbessern soll.

² Einen detaillierten Plan der neuen Bahnhofsanlage und die Eckdaten des Projekts können Sie am Ende des Dokuments einsehen.



Judith Skudelny

Mitglied des Deutschen Bundestages

Kosten und Finanzierung

Die Kosten von Stuttgart 21 werden derzeit³ vom Projektträger bei 4,088 Mrd. Euro beziffert. Für die ursprünglich veranschlagten Projektkosten stehen Mittel in Höhe von 3,076 Mrd. Euro bereit. Ein Risikofonds in Höhe von 1,45 Mrd. Euro soll darüber hinausgehende Kosten auffangen. Diese Einschätzung ist laut Aussagen der Kritiker zu niedrig. Der Bundesrechnungshof hat in einem Gutachten aus dem Jahr 2008 die Berechnung der Sicherheiten für das Projekt nach damaligem Finanzierungsstand als zu niedrig eingestuft. Sie seien seiner Meinung nach nicht an die gestiegenen Projektkosten angepasst worden. Den eigenen Berechnungen gemäß kommt der Bundesrechnungshof auf Projektkosten von mindestens 5,3 Mrd. Euro einschließlich der angepassten Sicherheiten. Damit wären auch die bestehende Projektstruktur, die Kostenverteilung und die Rechenschafts- und Offenlegungspflichten in Frage gestellt, da es sich dabei um Projekte des Bundes handele⁴. Auch kritisierte das Gutachten, dass unklar sei, wie bei Kosten jenseits der Risikopuffergrenze die Verteilung aussehe. Die Kritik wurde kurz vor der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung im April 2009 erneuert. Allerdings lenkte das Bundesministerium für Verkehr kurz darauf ein: Die Prüfrechte, auf denen der Bundesrechnungshof beharrt hatte, wurden gewährt. Seitdem hat die Behörde keine weitere Kritik angemeldet und auch die vorliegende Finanzierungsvereinbarung nicht mehr kritisiert.

³ Stand ist die Finanzierungsvereinbarung vom April 2009

⁴ Haushaltsausschuss Drucksache 16/5062



Judith Skudelny
Mitglied des Deutschen Bundestages

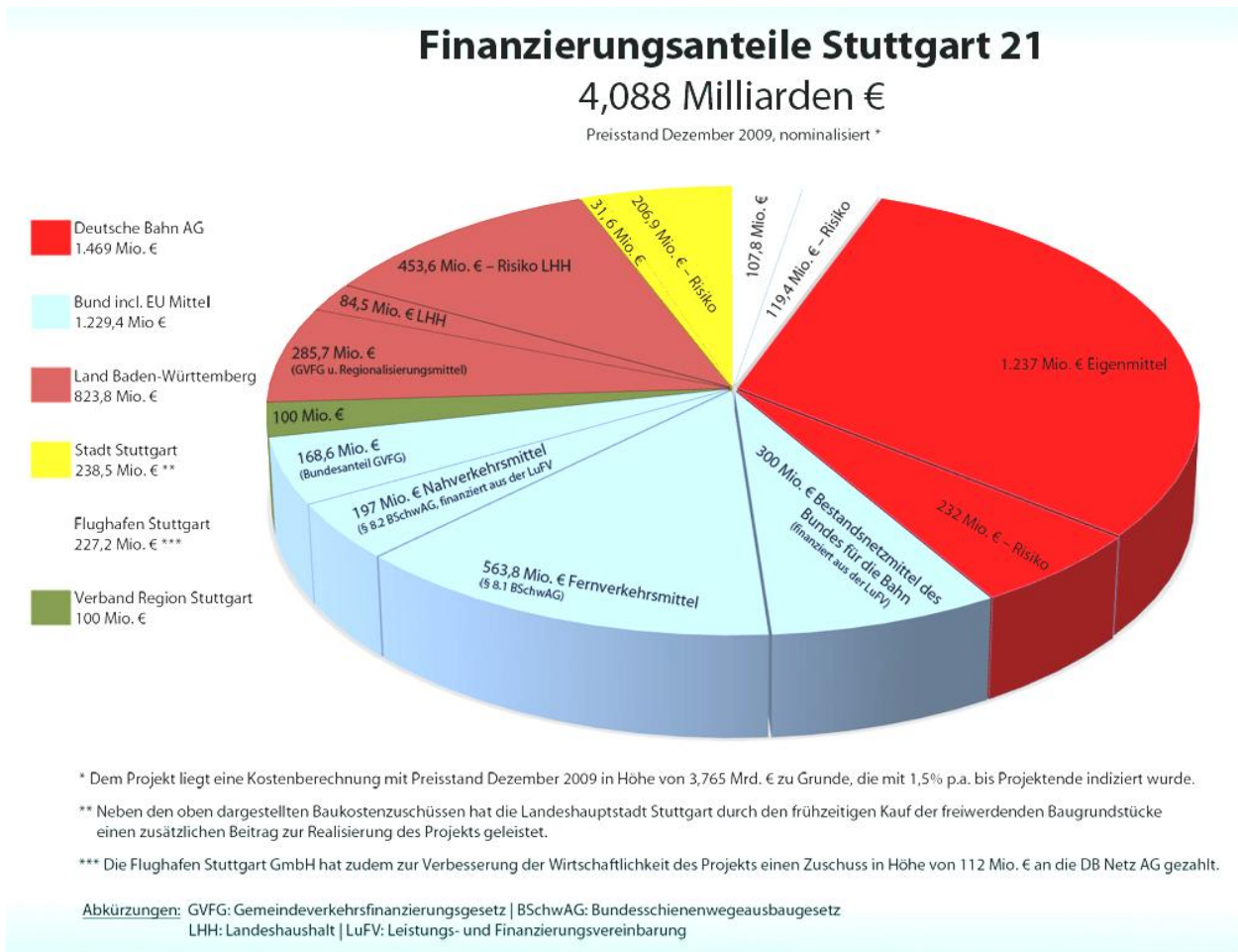


Abb. 3: Finanzierungsstruktur Stuttgart 21

Sicherheit / Umwelt

Sicherheitsbedenken im Rahmen von Stuttgart 21 werden von Kritikern – zuletzt von Herrn Frei Otto⁵ – häufig angeführt, um das Projekt anzugreifen. In der Tat soll der neue Hauptbahnhof quer zum Nesenbachtal liegen (s. Projektbeschreibung am Ende des Dokuments). Da der neue Bahnhof zum Teil in das Grundwasser einbindet und keine Auflast durch überlagerndes Erdreich bekommt, könnte er in Folge des Auftriebs „aufschwimmen“. Dies ist eine übliche Fragestellung für Ingenieure bei Bauarbeiten in einem solchen Umfeld und sollte im Zuge guter fachlicher Praxis berücksichtigt worden sein. Der neue Bahnhof dürfte also nicht aufschwimmen.

⁵ Frei Otto war einer der beteiligten Architekten bei Stuttgart 21 – laut Angaben ehemaliger Kollegen war er jedoch nicht mit sicherheitsrelevanten Planungen befasst und bereits seit 2004 nicht mehr mit dem Projekt betraut.



Judith Skudelny

Mitglied des Deutschen Bundestages

Für die Planfeststellungsbeschlüsse musste geprüft werden, ob die Canstatter Mineralquellen durch den Bau oder Betrieb des Bahnhofs und der verschiedenen Tunnelbauwerke gefährdet sind. Die Untersuchungen und Prüfungen kam offenkundig zu dem Ergebnis, dass eine Beeinträchtigung des Grundwassers im Allgemeinen und auch des Canstatter Mineralwassers im Besonderen nicht zu befürchten sind. Andernfalls hätten die positiven Planfeststellungsbeschlüsse nicht ergehen dürfen.

Ergänzend kann festgestellt werden, dass bereits jetzt mehrere Gleisanlagen in Stuttgart (z.B. S2 und S3, sowie mehrere Stadtbahnlinien) tiefer liegen als die Bahnhofsanlage Stuttgart 21. Außerdem führen die Tunnels dieser und anderer Linien durch den gleichen geologischen Untergrund wie die Bauwerke und Tunnels von Stuttgart 21. Man hat also in Stuttgart langjährige und vielfältige Erfahrungen mit diesem Baugrund, seinen Schwierigkeiten und Tücken. Dies beinhaltet auch Hohlräume und quellfähigen Anhydrit. Selbstverständlich ist auf eine bestmögliche Erkundung und Bauausführung Wert zu legen.

Daneben werden immer wieder Bedenken geäußert, dass die Tunnels bei Leinfelden-Echterdingen (im so genannte Fildertunnel) im Bereich von S21 zu eng wären und für Fernverkehrszüge nicht ausgelegt seien. Hierzu bleibt festzuhalten, dass der bei Fernverkehrszügen vorgeschriebene Abstand von 4,00m tatsächlich unterschritten wird. Das Bundesministerium für Verkehr Bau und Wohnungswesen (BMVBS) hat hierzu eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Die Gründe hierfür: Die Unterschreitung ist sehr geringfügig (20 cm bei Leinfelden-Echterdingen) und in anderen Regionen werden bereits seit längerem die Abstände zwischen den Gleisen unterschritten, ohne dass es zu Störungen gekommen ist.

Bürgerbeteiligung

Vor allem die Bündnis 90 / DIE GRÜNEN und deren gewählte parlamentarische Vertreter laufen seit mehreren Jahren Sturm gegen Stuttgart 21. Neben den Kostengründen führen Sie die Proteste häufig unter dem Vorwand „mangelnder demokratischer Legitimierung“ an. Fakt ist: Stuttgart 21 ist – wie alle Bauprojekte im kommunalen Raum einem regulären Raumordnungs- und einem Genehmigungsverfahren unterzogen worden. Im Rahmen eines solchen Verfahrens sind die Dokumente der Öffentlichkeit i.d.R. zugänglich und es ist möglich, gegen die vorliegenden Pläne Protest bzw. Beschwerde einzulegen. Darüber hinaus stellte der Gemeinderat Stuttgart im Jahr 1997 alle ihm vorliegenden Berichte bzw. Gutachten und den daraus entwickelten Entwurf des öffentlichen Rahmenplans für Stuttgart 21 der Öffentlichkeit zur Verfügung und rief dazu auf, sich an den weiteren Planungen zu beteiligen. Nachdem die Konsultationsphase abgeschlossen war, stimmte der Gemeinderat Stuttgarts am 24. Juli 1997 dem Rahmenplan mit Dreiviertelmehrheit zu. In der Folgezeit kam es dann immer wieder zu Verzögerungen beim Baustart des Projekts. Hier hätte die Informationspolitik in der Tat besser sein können. Das Projekt wurde vor allem von Seiten der Deutschen Bahn AG in Frage gestellt, da die von der rot-grünen Bundesregierung verordneten Sparzwänge die gleichzeitige Finanzierung von Stuttgart 21 und der damit eng verbundenen Neubaustrecke Ulm-Wendlingen. Darüber hinaus wurden im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 in den 2000-er Jahren nach Wiederaufnahme des Projekts im Rahmen ordentlicher Planfeststellungsverfahren jedem betroffenen Bürger Klagemöglichkeiten gegen die Beschlüsse eingeräumt. Entsprechende Klagen wurden von den Gerichten abgelehnt. Die Behauptungen, es hätte keine Möglichkeiten zur Beteiligung gegeben sind damit schlicht und einfach falsch. Kritisch hingegen einzustufen sind die Äußerungen des Stuttgarter Oberbürgermeisters Schuster, der anlässlich seiner Wiederwahl 2004 einen Bürgerentscheid zu Stuttgart 21 als mögliche Lösung bei starken Mehrkosten des Projekts erwogen hatte. Dieser Bürgerentscheid wurde letztendlich nicht durchgeführt. Das Verwaltungsgericht Stuttgart urteilte im Jahr 2007, dass ein Bürgerentscheid gegen eine bereits getroffene Entscheidung des Gemeinderates unzulässig sei. Diese unpopuläre Entscheidung



Judith Skudelny

Mitglied des Deutschen Bundestages

hat maßgeblich zur heutigen Protestsituation mit verhärteten Fronten beigetragen. In Summe bleibt jedoch festzuhalten, dass im Rahmen der Planungen für Stuttgart 21 eine angemessene Bürgerbeteiligung stattgefunden hat. Die unglückliche Kommunikation über das Projekt während des Bürgermeisterwahlkampfes in Stuttgart hat dem im Nachhinein eine unschöne Note gegeben.

Auf weitere Aspekte von Stuttgart 21 wird im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm eingegangen.

Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist nahezu untrennbar mit dem Stuttgart 21 Projekt verbunden. Sie wird häufig auch als Projekt Baden-Württemberg 21 oder BW21 bezeichnet. Sie soll laut Bundesverkehrswegeplan von 1992 die zentrale Verbindung zwischen Ulm und Stuttgart im Personenschienenverkehr werden. Geplant ist eine Hochgeschwindigkeitsstrecke von Wendlingen nach Ulm, die Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h erlaubt. Sie soll 60 km lang sein, die Hälfte davon untertunnelt. Alternative Strecken würden durch das relativ dicht besiedelte Filstal führen und dort den Aufwand für den Betrieb der Strecke vergrößern.

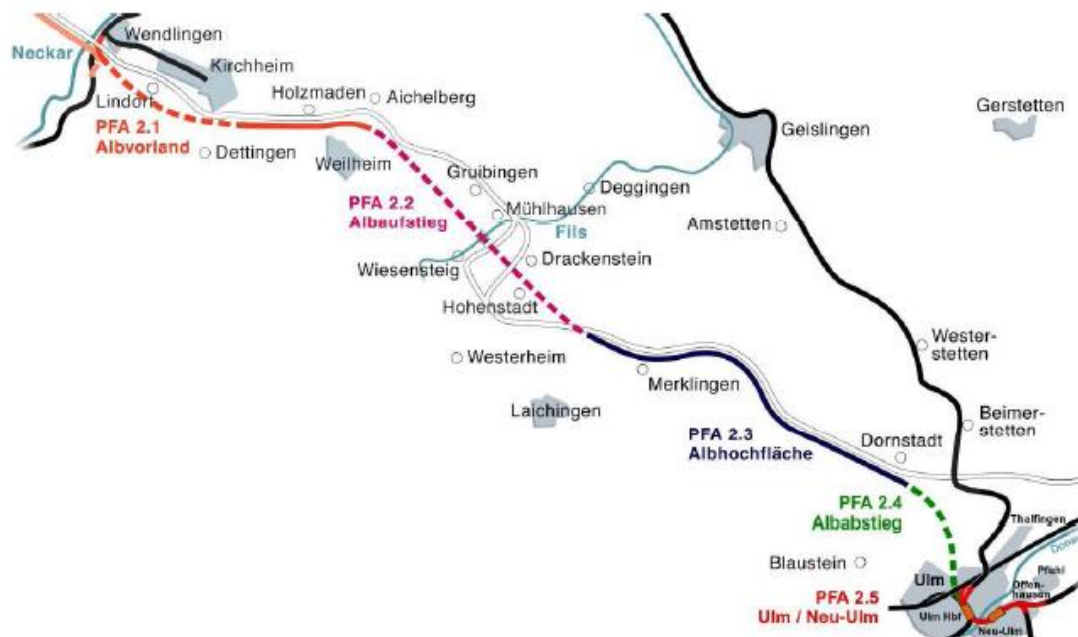


Abbildung 3: Streckenführung Neubaustrecke Wendlingen-Ulm / Quelle; Staatsministerium Baden-Württemberg

Kosten / Finanzierung

Die Kosten der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wurde im Juli 2010 mit 2,89 Mrd. Euro beziffert (rund 40 Prozent mehr als ursprünglich veranschlagt). Diese gestiegenen Kosten wurden von der Bahn mit detaillierteren Planungen und höherer Inflation erklärt. Kritiker gehen davon aus, dass das Projekt



Judith Skudelny

Mitglied des Deutschen Bundestages

deutlich teurer sein wird. Diese Kosten werden häufig auf die von Stuttgart 21 aufgeschlagen und als Argument zur Verteuerung des Projekts genutzt. De facto würden sie aber auch das Projekt K21 mit angeschlossener Magistrale verteuern. Unklar ist das Verhalten von Bundesverkehrsminister Ramsauer, der die steigenden Kosten zunehmend als Belastung für den Etat seines Ressorts sieht.

Sicherheit / Umwelt

Die Strecke Wendlingen-Ulm hat zum einen die Steigung von 35 Promille zu bewältigen. Dies führt dazu, dass häufig in Frage gestellt wird ob Züge diese Steigung bewältigen können. Ein Gutachten der Schweizer Firma SMA und Partner AG aus dem Jahr 2006 stellt die Befahrbarkeit der Strecke in Frage. Allerdings wurde hierbei nicht berücksichtigt, dass dieses Gutachten für schwere Güterzüge entworfen worden ist. Die Strecke selbst aber ist für Personenverkehr ausgelegt. Daher ist das Gutachten an dieser Stelle nicht zielführend.

Daneben gilt es zu bedenken, dass die Strecke auch Tunnels beinhaltet, die durch potentiell rutschgefährdete Ton- und Mergelsteine führen. Dieses Risiko ist bekannt, so dass bei der Konstruktion der Tunnel darauf geachtet werden kann. Allerdings könnten zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen die Baukosten für die Neubaustrecke weiter in die Höhe treiben.

Verkehrswirksamkeit von Stuttgart 21 und Neubaustrecke (NBS)

Die Fahrzeiten für Fernverbindungen und Stadtverbindungen verkürzen sich durch die Realisierung beider Projekte enorm.

Strecke / Fernverkehr	Fahrzeit 2010 (Angaben bahn.de)	Geplante Fahrzeit S21/NBS
Köln-Ulm	Ca. 190 bis 300 min	175 min
Frankfurt-Ulm	Ca. 137 min	107 min
Mannheim-Ulm	Ca. 94 min	67 min
Stuttgart-Ulm	Ca. 54 – 76 min	28 min
Flughafen/Messe-Ulm	Ca. 95	24 min



Judith Skudelny
Mitglied des Deutschen Bundestages

Strecke / Nahverkehr	Fahrzeit 2010 (Angaben bahn.de)	Geplante Fahrzeit S21/NBS
Flughafen-Tübingen	Ca. 52 min	32 min
Flughafen-Nürtingen	Ca. 35 min	8 min
Flughafen-Bietigheim	Ca. 55 min	27 min
Flughafen-Stuttgart Hbf.	Ca 27 min	8 min (S-Bahn weiter 27 min)
Stuttgart Hbf.-Tübingen	Ca. 61 min	41 min
Waiblingen-Reutlingen	Ca. 61 min	45 min
Ludwigsburg Esslingen	Ca. 30 min	20 min

Quellen: eigene Berechnungen auf Basis des Internetportals www.bahn.de

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Verkehrsauslastung sich dramatisch verändern wird. Das Regierungspräsidium Stuttgart rechnete im Jahr 2008 mit einer Verlagerung von rund 350 Millionen PKW-Kilometern pro Jahr auf die Schiene. Ein entsprechend gestiegenes Schienenverkehrsaufkommen kann daher ebenso in Rechnung gestellt werden.

Die unterirdische Verlegung des Hauptbahnhofs und der angeschlossenen Gleisanlagen schaffen in Stuttgart große Freiflächen, die anderweitig genutzt werden sollen (es ist derzeit eine Mischnutzung aus Wohn- und Gewerbegebiet sowie die Vergrößerung von Parkanlagen vorgesehen). Diese Flächen eröffnen Spielräume für Stadtplanung und -entwicklung.

Die häufig geäußerte Behauptung, Stuttgart 21 würde andere Verkehrsprojekte in den Hintergrund drängen, ist nur bedingt haltbar. Das Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 ist von zahlreichen Projektträgern mittlerweile mit einer festen Finanzierungsvereinbarung abgesichert. Ein Ausstieg aus diesem Projekt ist daher nur schwer vorstellbar und würde von den Projektträgern trotzdem erfordern, bereits eingegangene Zahlungsverpflichtungen in Anspruch zu nehmen. Die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen ist als Teil des Bundesverkehrswegeplans von 1992 ganz klar ein Projekt, das zwischen dem BMVBS und der DB AG abgestimmt werden muss. Hier ist die politische Erwünschtheit des Projekts ein bedeutsamer Faktor. Sollten sich z.B. die Bedenken des derzeitigen Verkehrsministers verstärken, wäre ein Scheitern durchaus möglich. Ähnliches gilt für die übrigen Verkehrsprojekte in Baden-Württemberg wie die Rheintalbahn.



Judith Skudelny

Mitglied des Deutschen Bundestages

Wirtschaftliche Bedeutung von Stuttgart 21 und Neubaustrecke

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm haben wirtschaftliche Auswirkungen auf die gesamte Region. Es wird davon ausgegangen, dass beide Projekte in der Bauphase rund 5.000 Arbeitsplätze schaffen. Darüber hinaus sollen dauerhaft 8.000 bis 9.000 neue Arbeitsplätze entstehen. Es wird von einem gesteigerten Investitionsvolumen von rund 440 Mio. Euro jährlich ausgegangen, das zusätzlich in Baden-Württemberg investiert wird.



Judith Skudelny
Mitglied des Deutschen Bundestages

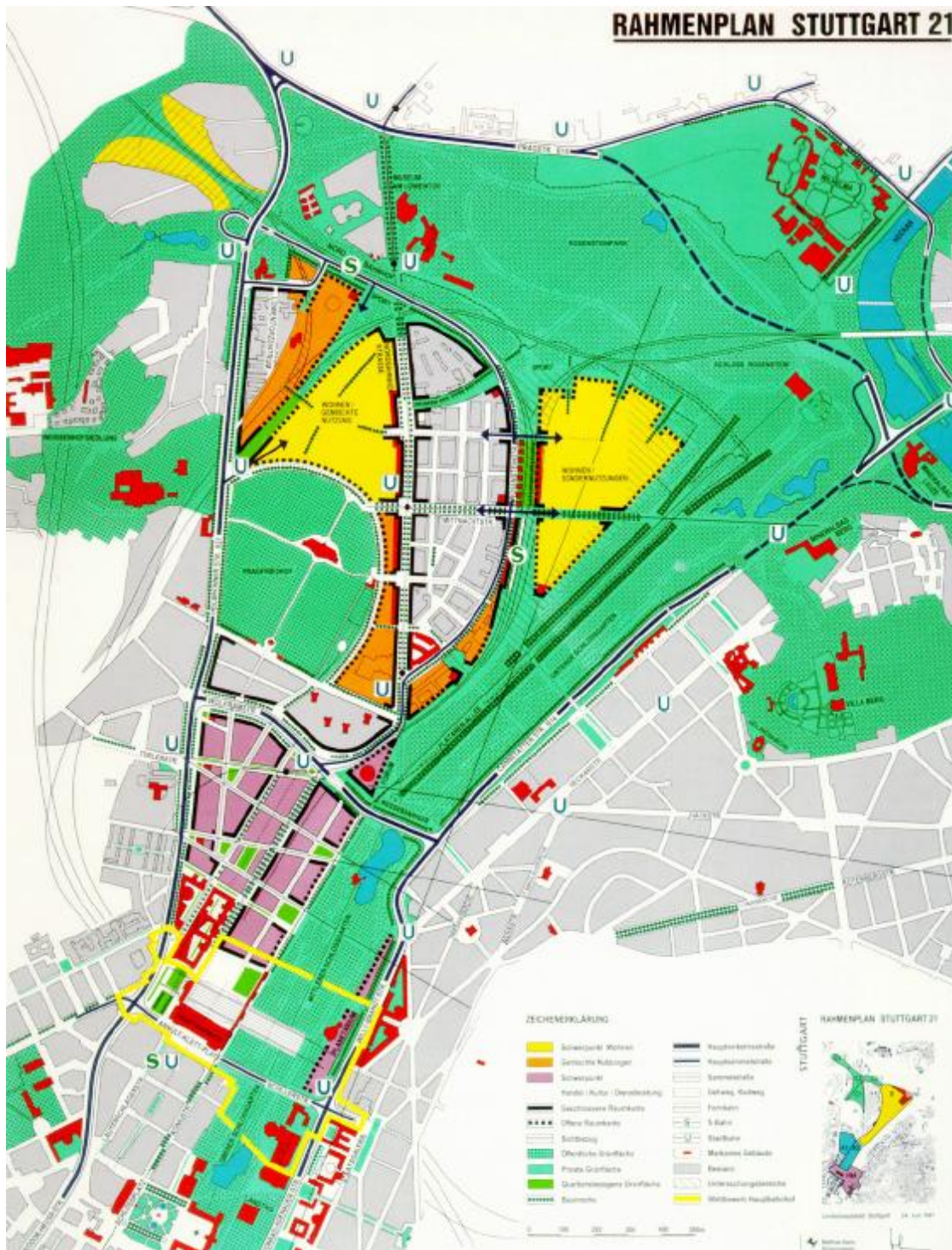


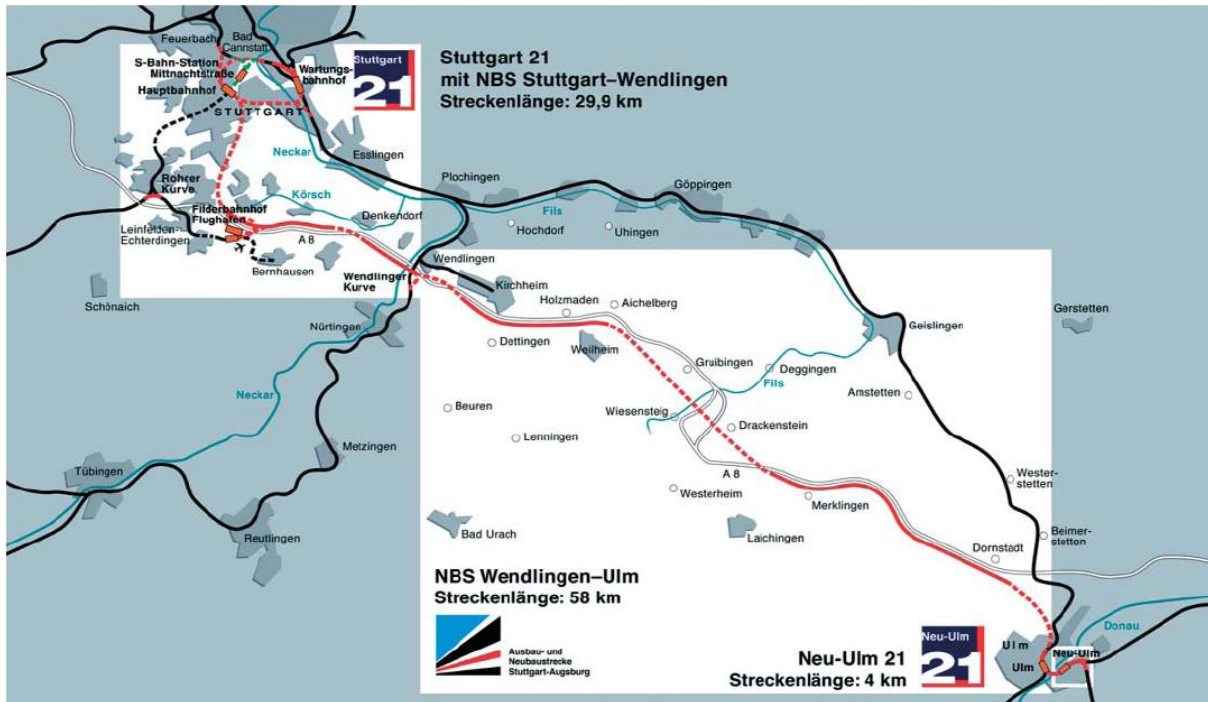
Abb4: Rahmenplan Stuttgart 21: Beschlusslage von 1997

Eckdaten für Stuttgart 21: Es sollen 57 km Schienenstrecke neu verlegt werden, davon 33 km unterirdisch; 30 km sollen als Schnellfahrstrecke geeignet sein (Züge können bis zu 250 km/h schnell fahren). Das Projekt umfasst 16 Tunnel und 18 Brücken.



Judith Skudelny
Mitglied des Deutschen Bundestages

Skizze der geplanten Vorhaben: Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen Ulm



Quelle: RP Stuttgart