

**Interview der dpa Deutsche Presse-Agentur  
(GmbH Landesdienst Südwest (lsw))**

**mit dem  
Karlsruher Oberbürgermeister und Vorsitzenden der Initiative « Magistrale für  
Europa », Heinz Fenrich,**

**zum Spatenstich „Stuttgart 21“  
am 2. Februar 2010  
im Stuttgarter Hbf**

|               |
|---------------|
| <b>Fragen</b> |
|---------------|

**Von welcher Idee wird die Magistrale getragen?**

„Erreichbarkeit“ ist ein entscheidendes Kriterium für die **Standortattraktivität von Städten und Regionen**. Dies gilt sowohl für die wirtschaftliche Entwicklung ebenso wie für die Lebensqualität. Für die Schiene gilt dies in besonderem Maße.

Die Initiative „Magistrale für Europa“ ist eine **Interessengemeinschaft** aus 34 Städten, Regionen und Industrie- und Handelskammern entlang der europäischen Bahnverbindung „Paris – Strasbourg – Stuttgart – München – Salzburg – Wien – Bratislava/Budapest“.

**Ziel der Initiative** „Magistrale für Europa“ ist der durchgehende Ausbau der West-Ost-Magistrale „Paris – Bratislava/Budapest“ zur Hochleistungsstrasse für Personen- und Güterverkehr sowie die optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Nah- und Regionalverkehr entlang der gesamten Achse.

Für die Hochleistungsstrasse **setzen wir uns bei den Entscheidungsträgern - der EU, den nationalen Regierungen und den Bahnen - beharrlich ein**. Wichtig ist uns, dabei **auf der Basis fundierter Erkenntnisse** zu agieren, die wir durch Studien belegen können.

Darüber hinaus sorgen wir in unserem eigenen Wirkungsbereich für einen attraktiven öffentlichen Nah- und Regionalverkehr, um die von der Fernverkehrsachse generierten Erreichbarkeitsvorteile in die Fläche zu tragen. Davon profitiert die Bevölkerung und auch die Rentabilität des Fernverkehrs wird erhöht. Der öffentliche Verkehr in der Region Karlsruhe ist ein eindrucksvolles Beispiel dafür, dass wir dieses **Zusammenwirken von Fern- und Nahverkehr** erfolgreich in die Realität umsetzen.

Die Initiative bekennt sich zum Zusammenwachsen Europas. Ein enger Kooperationspartner ist für uns die **Association „TGV Est-Européen“** unter Vorsitz des Straßburger Obermeisters Roland Ries. Diese enge Verzahnung kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass ich kürzlich zum Vize-Präsidenten der Association gewählt wurde.

## **Ist es nicht schwierig, den Menschen im Südwesten und in Stuttgart - gerade die Kritiker des Großprojekts - für die Relevanz einer Zugverbindung nach Bratislava und Budapest zu überzeugen?**

---

Auch wenn Projektkritiker aus Stuttgart uns dies immer gerne in die Schuhe schieben: es geht uns nicht in erster Linie darum, die Menschen - auch nicht die Menschen in Stuttgart - von der Relevanz einzelner Fernverkehrs-Zugverbindungen zu überzeugen. Um es auf den Punkt zu bringen: **primäres Ziel** des von uns geforderten Magistrale-Ausbaus **ist nicht, die Personenverbindung von Endpunkt zu Endpunkt der Magistrale**, - von Paris nach Bratislava oder Budapest - zu beschleunigen. Dieses Nachfragesegment wäre alleine viel zu gering, um die hohen Investitionen in die Schiene wirtschaftlich zu rechtfertigen.

Trotzdem halten wir den Ausbau der **Ausbau der Magistrale in ihrer gesamten Länge für zwingend notwendig, damit in der Summe auf allen Teilabschnitten attraktive Verbindungen angeboten werden**. Also z. B. von Paris nach Karlsruhe, von Strasbourg nach Stuttgart, von Karlsruhe nach München, von Ulm nach Salzburg, von Augsburg nach Wien und von München nach Bratislava. Je besser die Magistrale ausgebaut ist, desto eher werden weiter entfernte Verbindungen attraktiv.

Ich nenne **zwei Beispiele**:

1. Derzeit braucht man von Karlsruhe nach München noch 3 Stunden, genauso lang wie mit dem TGV nach Paris, obwohl München mit 300 km geographisch nur halb so weit entfernt ist. Dies macht doch sehr deutlich, dass in Süddeutschland dringend etwas passieren muss!
2. Der TGV von und nach Paris ist für Karlsruhe trotz der Distanz von ca. 600 km bereits heute eine sehr attraktive Verbindung und mit dem Ausbau der noch fehlenden 100 km durch die Vogesen wird die Verbindung nochmals um eine halbe Stunde schneller. Dies ist gerade auch für den Großraum Stuttgart interessant.

Das **Transeuropäische Bahnnetz** der Zukunft **funktioniert** auf einer anderen Maßstabsebene **nach den gleichen Prinzipien wie ein S-Bahnnetz**. Mit einer S-Bahn fahren auch nur wenige von Endpunkt zu Endpunkt, die meisten Fahrgäste befahren nur Teilabschnitte. Trotzdem wird bei einer S-Bahn zu Recht nie kritisiert, dass deshalb der Ausbau einer S-Bahnlinie auf Ihrer gesamten Länge nicht sinnvoll sei!

Wie beim Ausbau einer S-Bahn entstehen beim Ausbau einzelner Linien auch auf nationaler und europäischer Ebene **positive Netzeffekte**. Der Ausbau der Magistrale ist daher auch für Reisen relevant, deren Start- und Zielpunkte nur zum Teil oder gar nicht auf der Magistrale liegen. Also z. B. die Relationen „Frankfurt-München“, „Innsbruck-Wien“ oder „Nürnberg-Basel“.

Welche Relationen im Personenverkehr interessant sind, hängt entscheidend von der **Attraktivität hinsichtlich Reisezeiten, Anzahl der Verbindungen und Vertakungsgrad** ab. Ich weise darauf hin, dass im Freizeitbereich eher längere Reisezeiten angenommen werden als im Eintages-Geschäftsverkehr.

Außerdem möchte ich betonen, dass die Magistrale auch für den Güterverkehr eine maßgebliche Rolle spielt. **Beim Güterverkehr gelten andere Gesetzmäßigkeiten als für den Personenverkehr: bei ausreichenden Kapazitäten wird die Schiene**

**mit zunehmender Distanz eher attraktiver**, Transport über lange Distanzen sind daher an der Tagesordnung.

Dies gilt im übrigen für den **Automobilstandort Stuttgart** in besonderem Maße. Porsche lässt in **Bratislava** fertigen, Mercedes-Benz wird in Kürze ein neues Werk östlich von **Budapest** eröffnen. Bei entsprechenden Angeboten nutzt die Automobilindustrie gerne die Schiene und entlastet damit die Straße vom Güterverkehr.

### **Was ist aus Sicht der Magistrale-Initiative wichtiger: die neue Schnellstrecke oder Stuttgart 21 - oder ist das untrennbar?**

---

Die Initiative „Magistrale für Europa“ engagiert sich aus bereits genannten Gründen für einen vollständigen Ausbau der Magistrale sowie der optimalen Verknüpfung mit dem öffentlichen Nah- und Regionalverkehr. **Den jeweiligen Akteuren vor Ort obliegt es, hierfür die bestmöglichen Lösungen zu finden und geeignete Konzepte der Stadt- und Regionalentwicklung auszuarbeiten.**

Vor diesem Hintergrund sind **Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm als Einheit zu betrachten**. Die Planungen zur Neubaustrecke Stuttgart-Ulm mündeten schon bald in Überlegungen zum künftigen Halt in Stuttgart. Hieraus entstand - neben den Überlegungen zum künftigen Hauptbahnhof - in einem jahrelangen Planungs- und Abstimmungsprozess auch das Städtebauprojekt Projekt Stuttgart 21. Ich kenne kein Bahnprojekt in Deutschland, das eine derart umfassenden Planungsprozess durchlaufen hat. Die **Realisierung nur eines Teils des Gesamtprojekts - „Stuttgart 21“ oder die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm - ohne die jeweilige Ergänzung ist auch für die Initiative „Magistrale für Europa“ undenkbar.**

### **Welche weiteren Bahnprojekte und Bauten müssen in den kommenden Jahren und Jahrzehnten noch folgen, um die Magistrale Wirklichkeit werden zu lassen?**

---

#### **Entlang der Magistrale wird bereits an vielen Stellen gebaut:**

- Neue Rheinbrücke Strasbourg-Kehl
- Kapazitiver Ausbau im Bereich Augsburg-München
- 3. Gleis Freilassing-Salzburg (Salzachbrücke)
- Kontinuierlicher Ausbau des österreichischen Westbahn zwischen Salzburg und Wien
- Bau des neuen Hauptbahnhofs Wien (Durchgangsbahnhof)

#### **In Angriff genommen werden müssen noch:**

- der Bau des Abschnitts „Baudrecourt-Vendenheim“ innerhalb der vorgesehenen Fristen (Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet, geplante Inbetriebnahme 2016).
- der Ausbau der Verbindung „Kehl-Appenweier“
- der Bau des „Rastatter Tunnels“ südlich von Karlsruhe
- der Ausbau der Strecke München-Salzburg (mit Anbindung des Münchner Flughafens).
- der Ausbau der Verbindung Wien-Bratislava
- die Aufwertung des Bahnknotens Bratislava.

Um in Deutschland voranzukommen, müssen sich allerdings auch die Rahmenbedingungen ändern. **Trotz ihrer zentralen Lage in Europa investiert die Bundesrepublik Deutschland seit Jahren pro Einwohner nur einen Bruchteil dessen in ihr Schienennetz, was unsere europäischen Nachbarn in ihre jeweiligen Netze investieren.** Dies gilt leider auch für die „prioritären TEN-Achsen ‚Paris-Karlsruhe-Bratislava‘ und ‚Rotterdam-Karlsruhe-Genua‘“. Ich halte die Aufrechterhaltung dieses Zustands sowohl aus wirtschaftlichen, aber auch aus ökologischen Gründen für unhaltbar. **Deshalb begrüße ich die Bemühungen des Bundesverkehrsministers ausdrücklich, hier Abhilfe zu schaffen und dem Ressort trotz der schwierigen Haushaltslage die nötigen Finanzmittel für den Ausbau der Schiene zu sichern.**

**Entscheidend für die Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft ist jedoch letztendlich das tatsächliche Fahrplanangebot.** Neben moderner Infrastruktur ist aber auch ein optimiertes Angebot des Bahnbetriebs wichtig. **Wir brauchen parallel zur Ausbauplanung auch eine Angebotsplanung für den Zugbetrieb auf internationaler Ebene - und zwar frühzeitig.** Das verhindert, dass die durch hohe Investitionen teuer erkauften theoretischen Fahrzeitverkürzungen zum Teil nutzlos verpuffen, weil sie in der Praxis nicht voll umsetzbar sind.

Untermuert wird dies durch die kürzlich von der Initiative fertig gestellte und von der "Association TGV Est" kofinanzierte **Studie "Magistrale für Europa / Züge für Europa"**. Gemeinsam mit der Association TGV Est werden wir die künftige Entwicklung der konkreten Angebote auf den europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken intensiv begleiten.

Für inhaltliche Fragen steht Ihnen zur Verfügung:

Florian Ismaier  
Geschäftsführer der Initiative „Magistrale für Europa“

Stadt Karlsruhe  
Koordinierungsstelle für europäische  
und regionale Beziehungen (EURegKA)  
Rathaus, Marktplatz  
76124 Karlsruhe  
Deutschland  
Telefon: +49 721 133 18 71  
Telefax: +49 721 133 18 79  
E-Mail: [florian.ismaier@euregka.karlsruhe.de](mailto:florian.ismaier@euregka.karlsruhe.de)  
Internet: <http://www.karlsruhe.de>