

"Stuttgart 21 wirft seinen Schatten auf die Fildern"

Vortrag am 1.7.2010 in Leinfelden-Echterdingen

Chart 1



Schornstraße 10
81669 München
Tel. 26023655
Vieregg@vr-transport.de
Roessler@vr-transport.de

VIEREGG-RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung

konzeptionelle Verkehrsplanung allgemein

Schwerpunkt bei Eisenbahn

konzeptionelle Studien auch zu Straßenbau

Studien zu Eisenbahnbetrieb

Kostenermittlung und Wirtschaftlichkeitsrechnungen

Konzeptionelle Planung von neuen Verkehrsprojekten, z.B. "Nordtunnel München"

Chart 2



Stuttgart 21 - Übersichtskarte

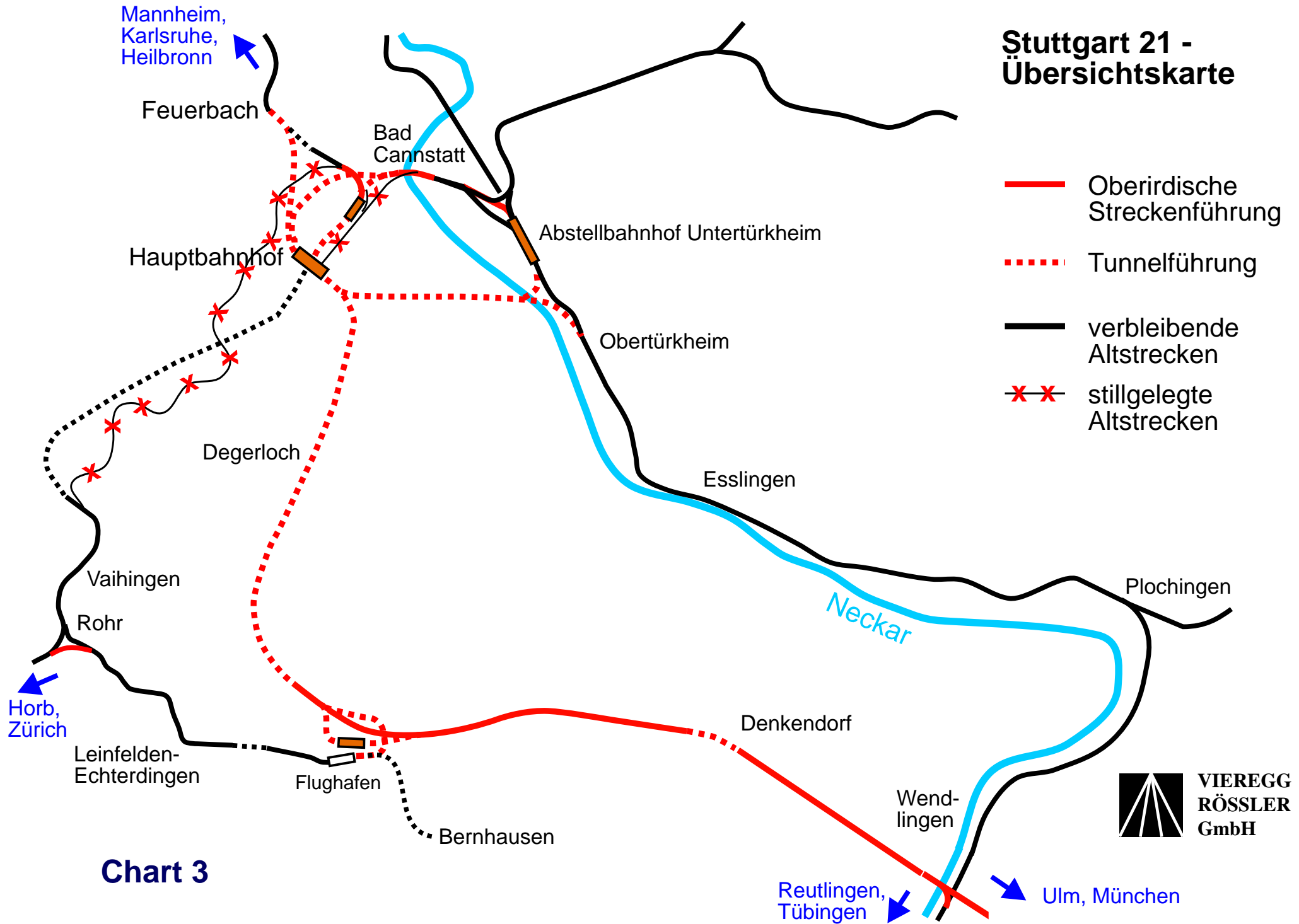


Chart 3



Welche Züge sollen die Strecke Rohr - Flughafen befahren?

Bei gegenüber heute unverändertem Angebot:

- bisherige S-Bahnen (alle 10 bis 20 Minuten pro Richtung)	8
- RE (stündlich pro Richtung)	2
- IC/ICE/EC (zweistündlich pro Richtung)	1
	<hr/>

11 Züge pro Std.
in beiden Richtungen

Stuttgart 21 im Bereich Flughafen



Kurve für
Gäubahn-ICE

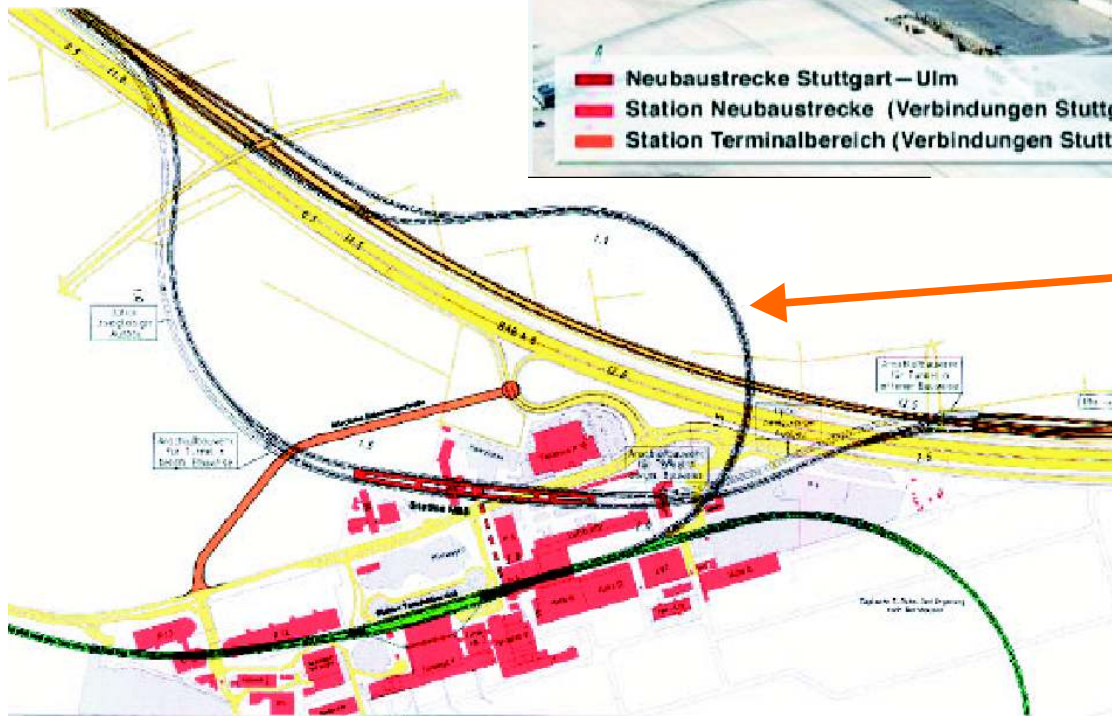


Chart 5

Juli 2008:

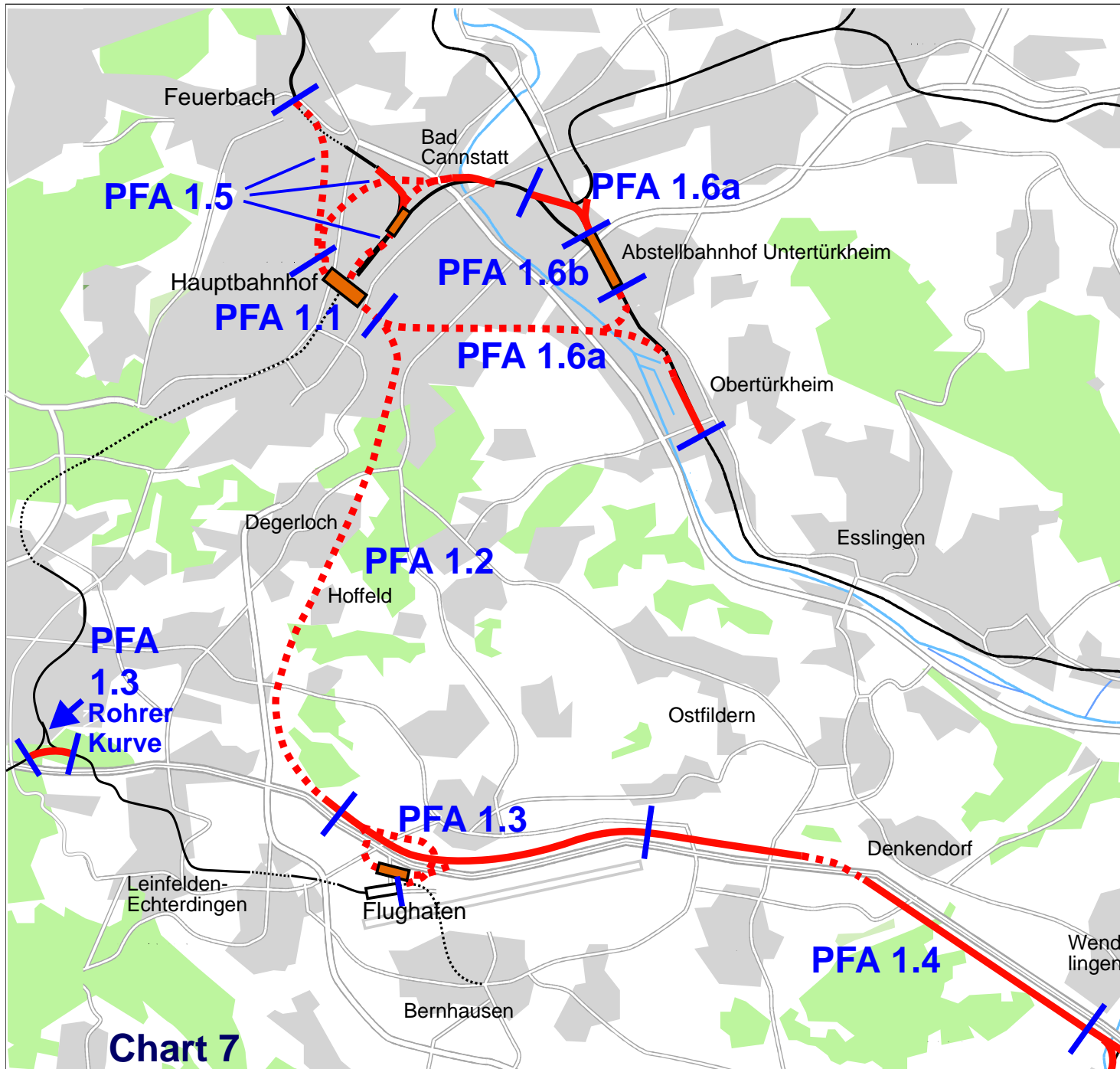
VIEREGG-RÖSSLER GmbH stellt Studie vor:

Ermittlung der wahrscheinlichen Kosten des Projektes Stuttgart 21

Auftraggeber:

Fraktion Bündnis 90 DIE GRÜNEN im Gemeinderat der Stadt Stuttgart

BUND Landesverband Baden-Württemberg



Stuttgart 21 Aktueller Planungsstand

- Oberirdische Streckenführung
- ⋯ Tunnelführung

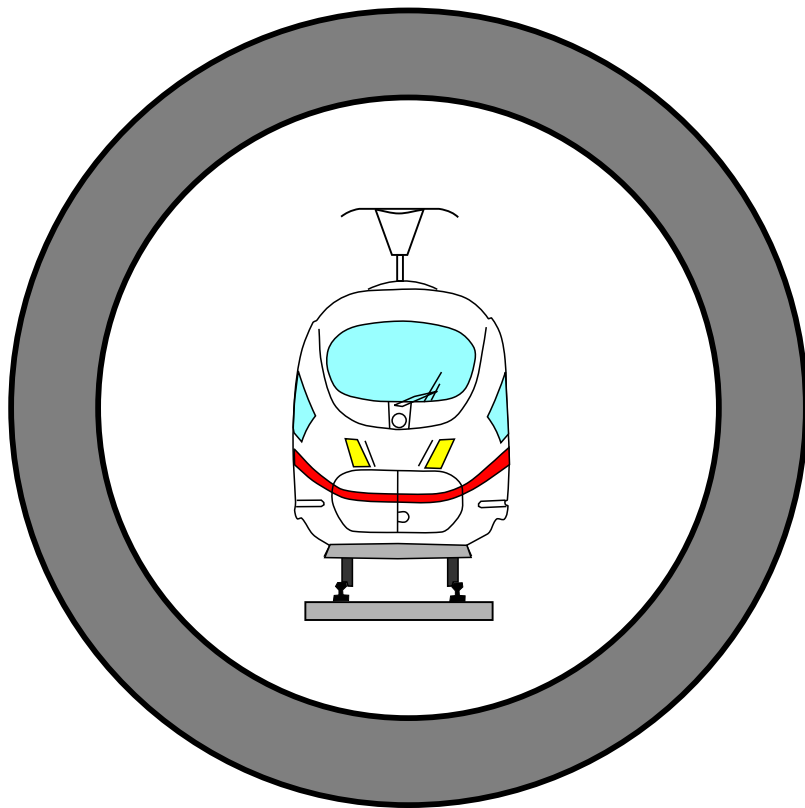
PFA Planfeststellungsabschnitt

Chart 7

Kartengrundlage: Stuttgarter Zeitung

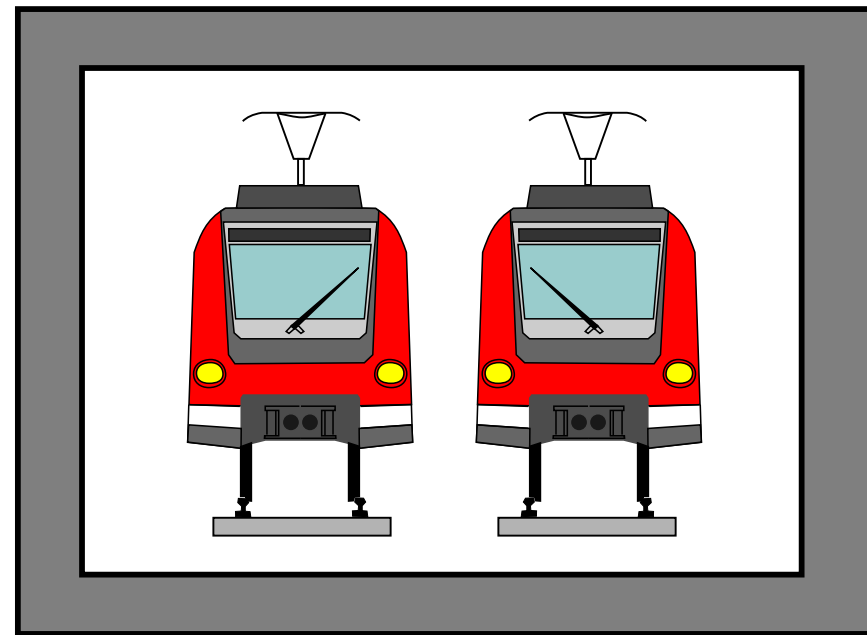
Querschnitte von Tunnelstrecken

84m² für ein Gleis



bergmännischer Tunnel
im Anhydrit

94m² für zwei Gleise, 47m² pro Gleis



S-Bahn-Tunnel
in offener Bauweise

Tunnelbaukosten pro m³ Volumen (ohne Ausrüstung und Zuschläge)

* Angebotspreis, nicht Endpreis

** ohne Sanierungskosten

- Offene Bauweise
- Tunnelbohrmaschine (TBM)
- Neue Österreichische Tunnelbauweise (NÖT)

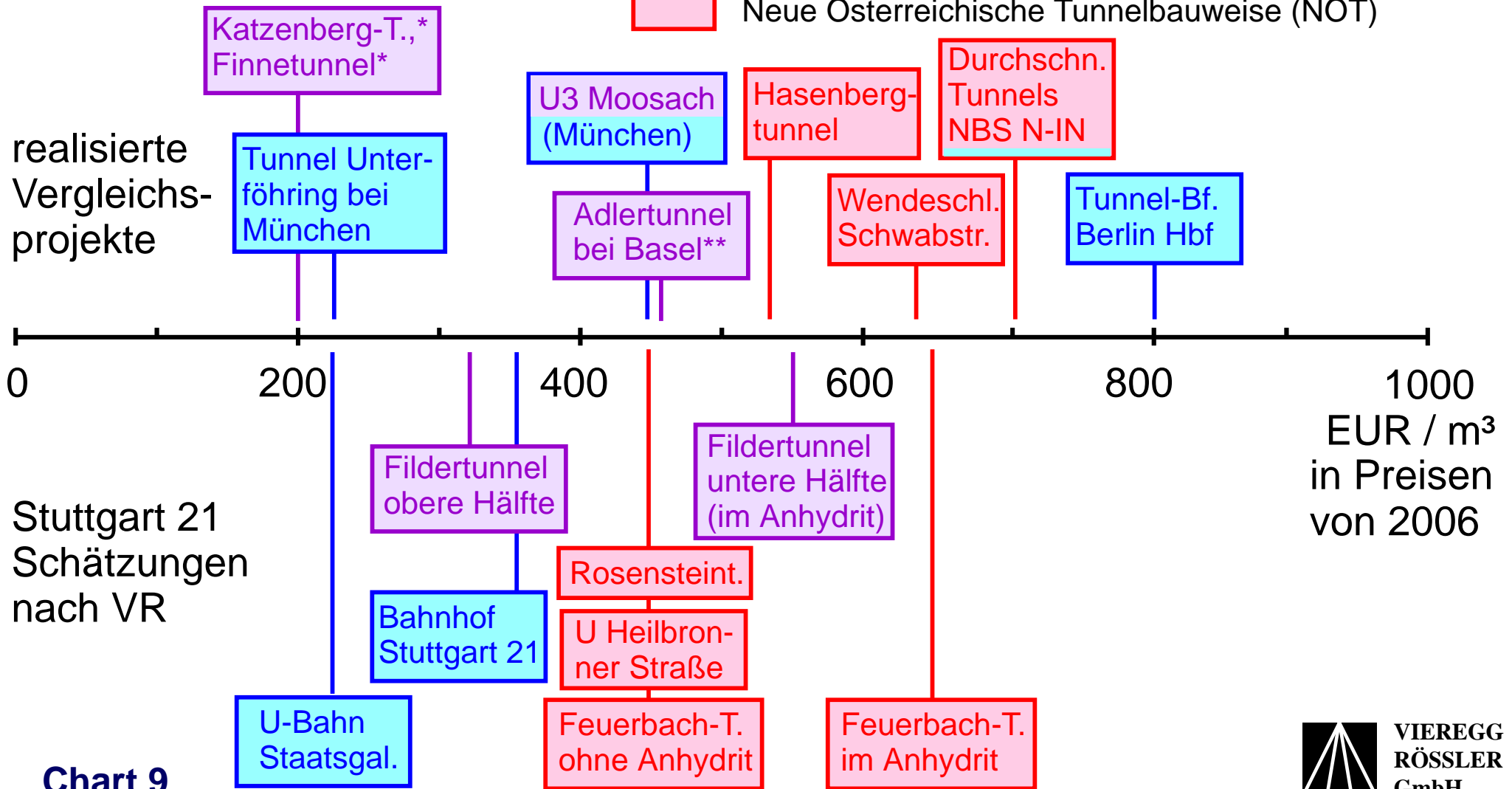
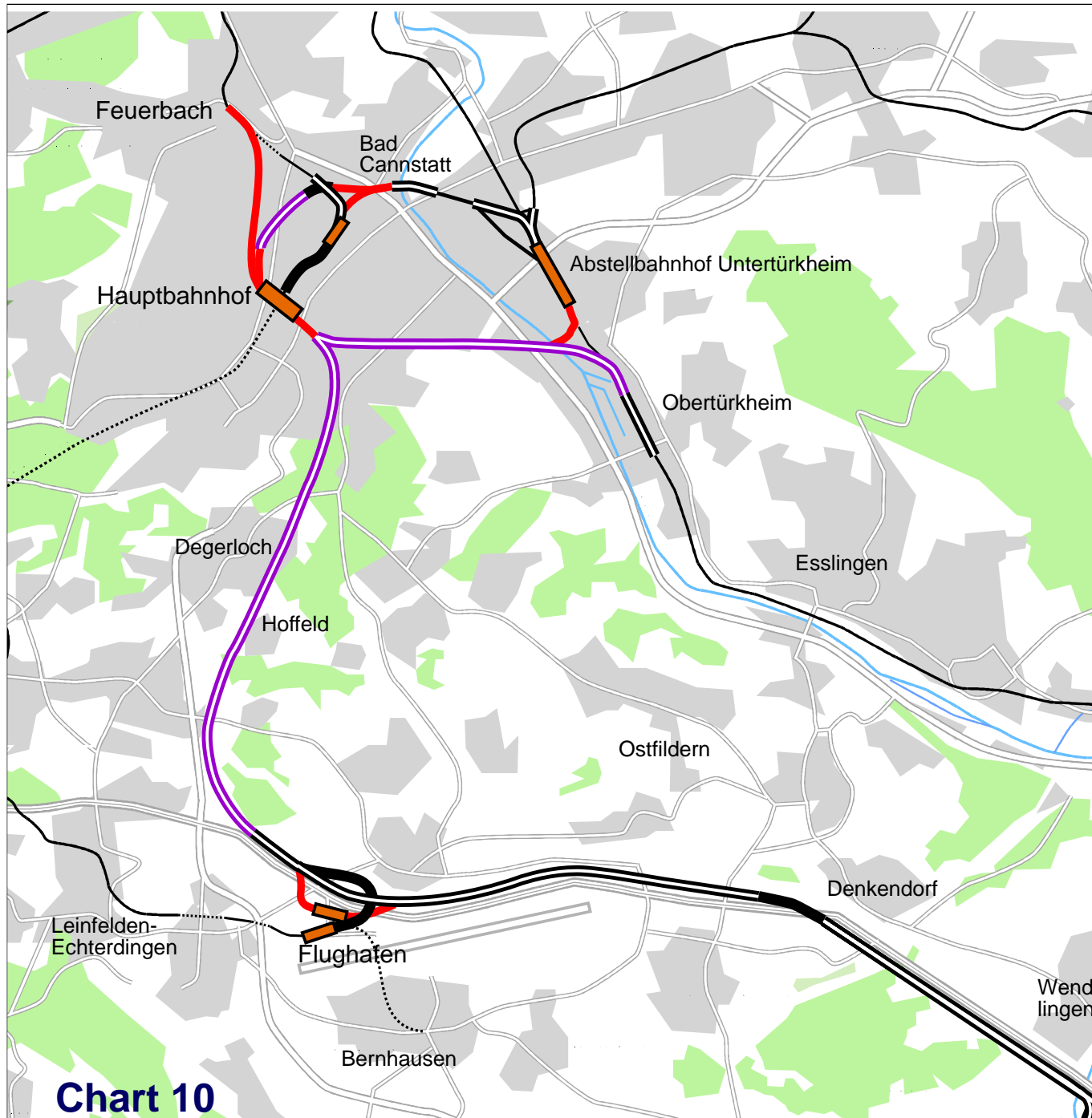


Chart 9



Unterstellte Tunnelbauverfahren

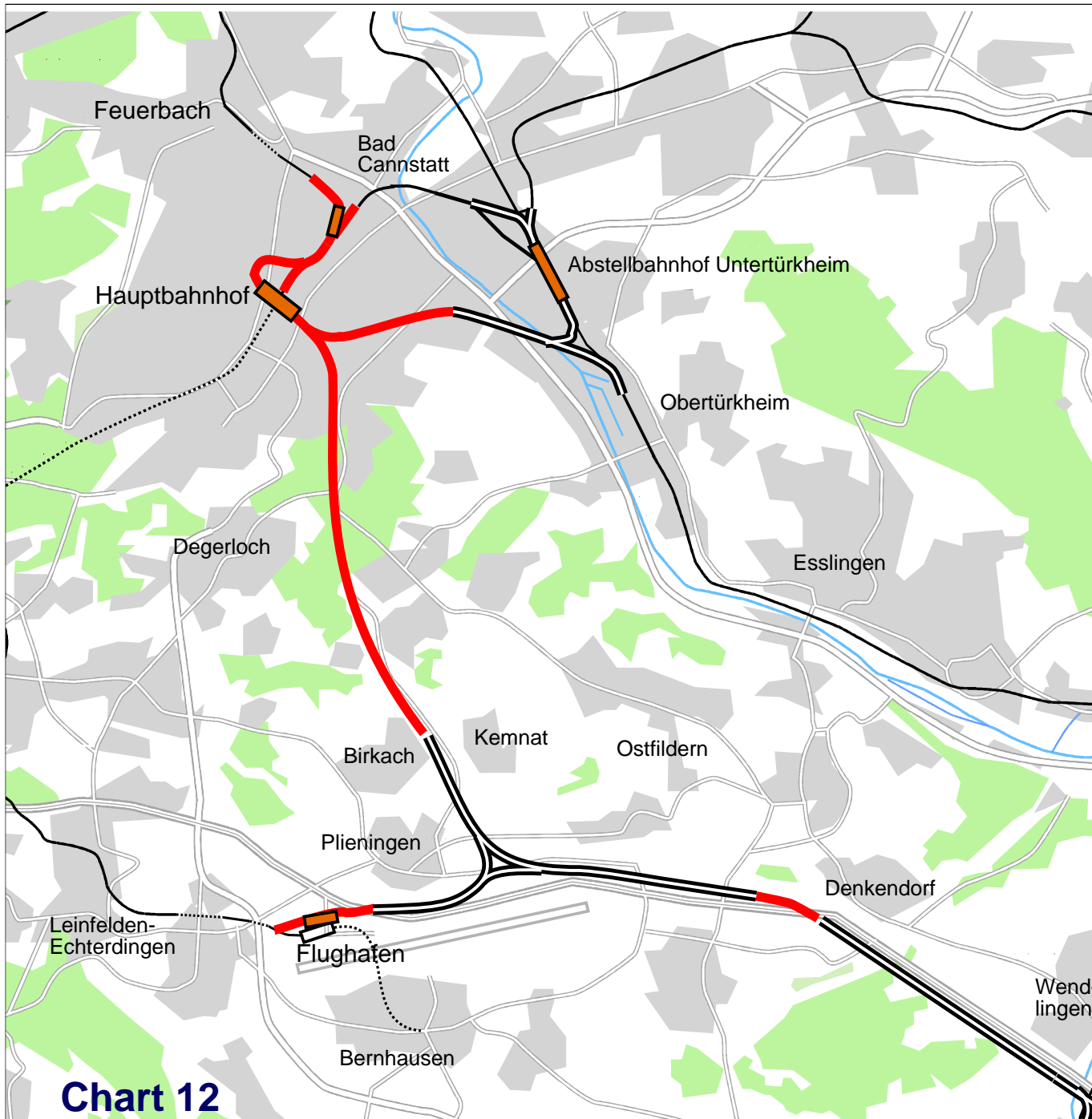
- Neue Österreichische Tunnelbauweise (NÖT)
- Tunnelbohrmaschinen* (TBM)
- Offene Bauweise
- oberirdische Trasse

* laut Planfeststellungsunterlagen NÖT, die jedoch kostenintensiver wäre als TBM

Aktualisierung Projektkosten, Abzug Planungskosten

Projektkosten	Mio. EUR
Preisstand 1. Quartal 2006	5.600
Preissteigerung bis 2. Quartal 2008 laut Statistischem Bundesamt *: 12,15%	676
	<hr/>
Projektkosten Preisstand 2. Quartal 2008	6.280
Bisherige Planungskosten	-300
	<hr/>
Verbleibende Projektkosten 2. Quartal 2008	5.980

* Durchschnitt aus "Brücken im Straßenbau" und "Ortskanäle"



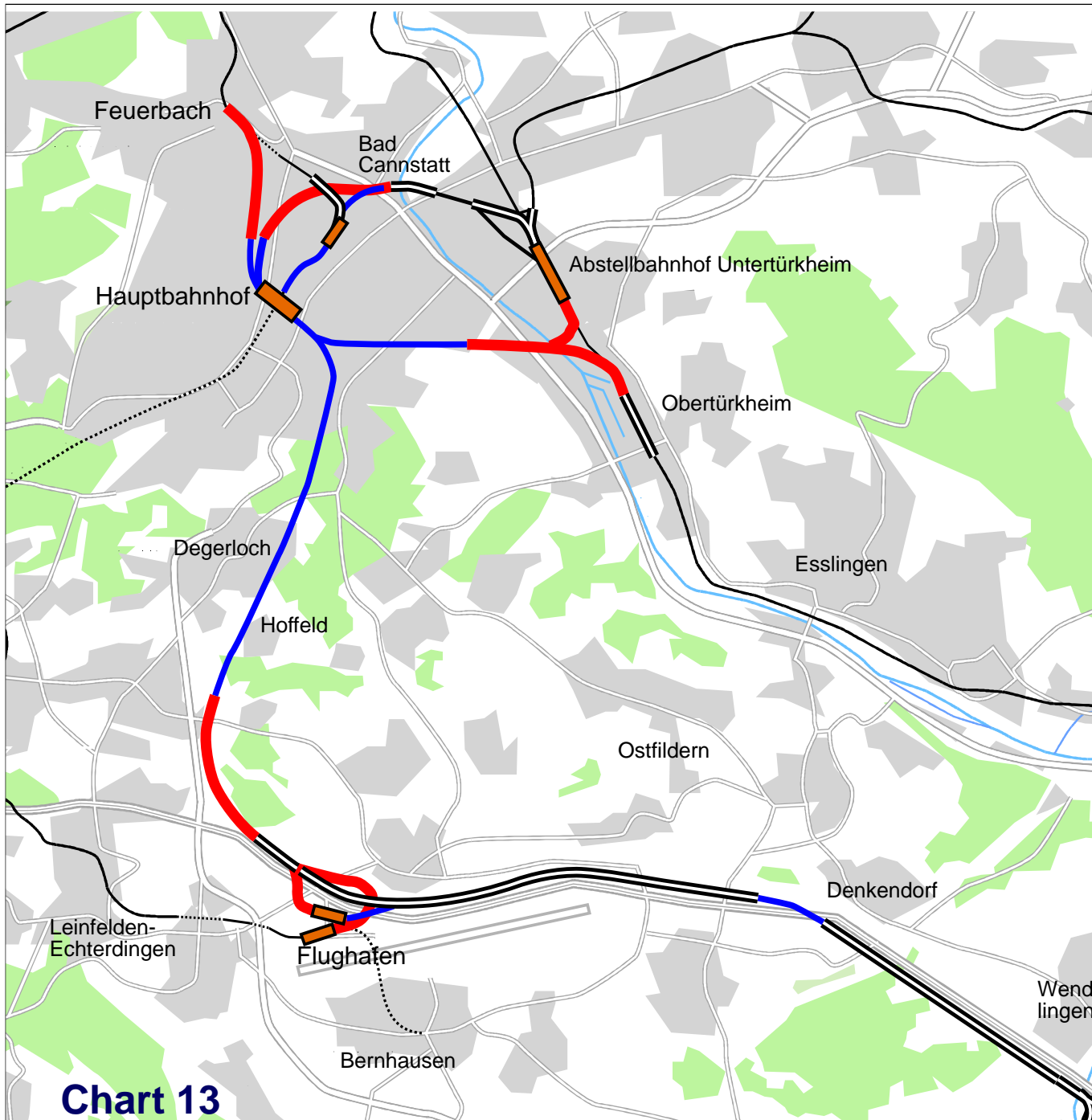
Stuttgart 21 Planungsstand 1994

 Tunnel

 oberirdische Trasse

Chart 12

Kartengrundlage: Stuttgarter Zeitung



Stuttgart 21 Vergleich Planungsstand 1994 mit aktueller Planung

- Länge und Art der Tunnel vergleichbar mit Planungsstand 1994
- Zusätzliche oder aufwendigere Tunnelführung gegenüber 1994
- == oberirdische Trasse

28% längere Tunnelstrecken

102% längere bergmännische Tunnelstrecken

Entwicklung der Kostenschätzungen von Stuttgart 21

Milliarden Euro

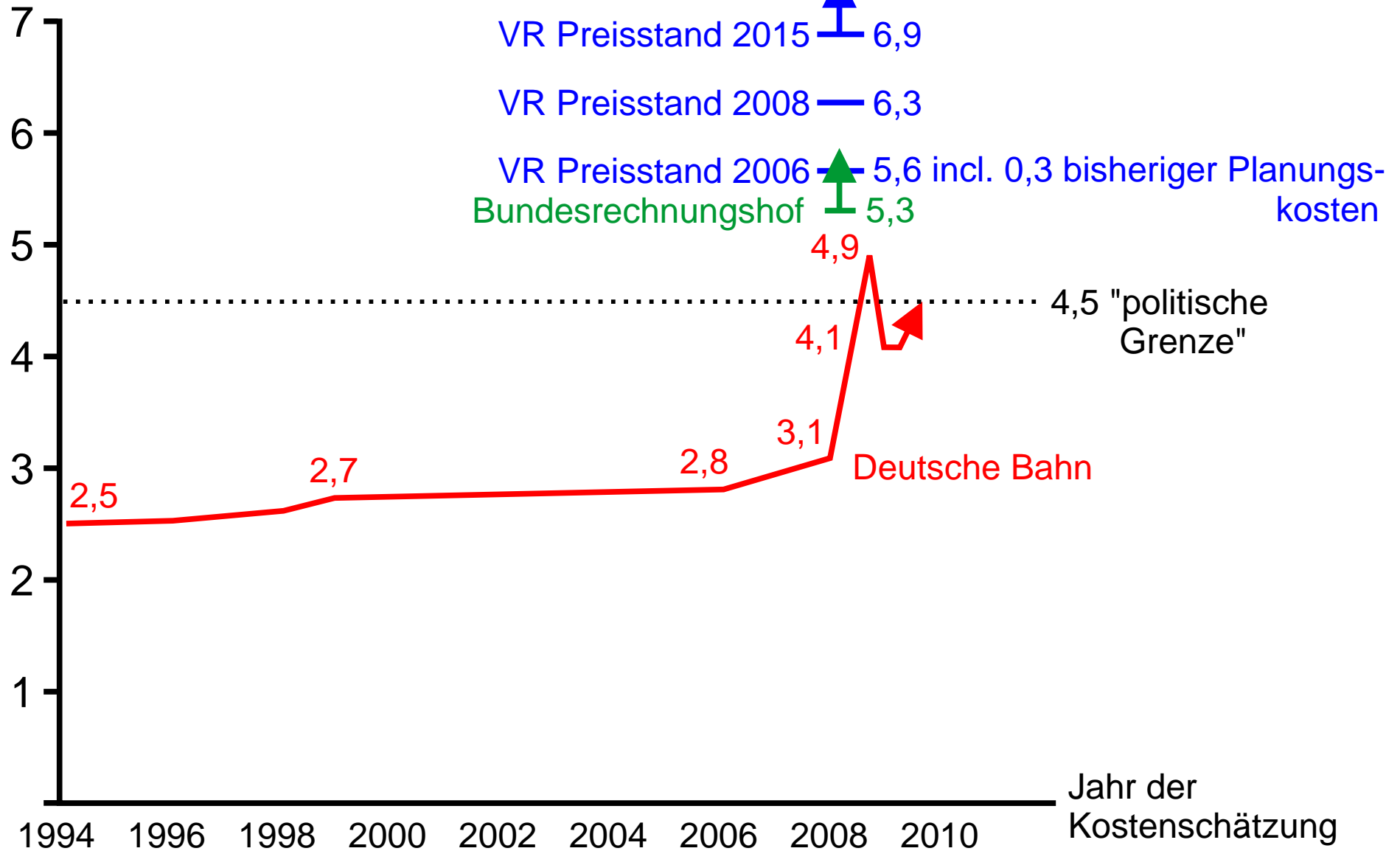


Chart 14

Kostenentwicklung anderer Eisenbahn-Großprojekte

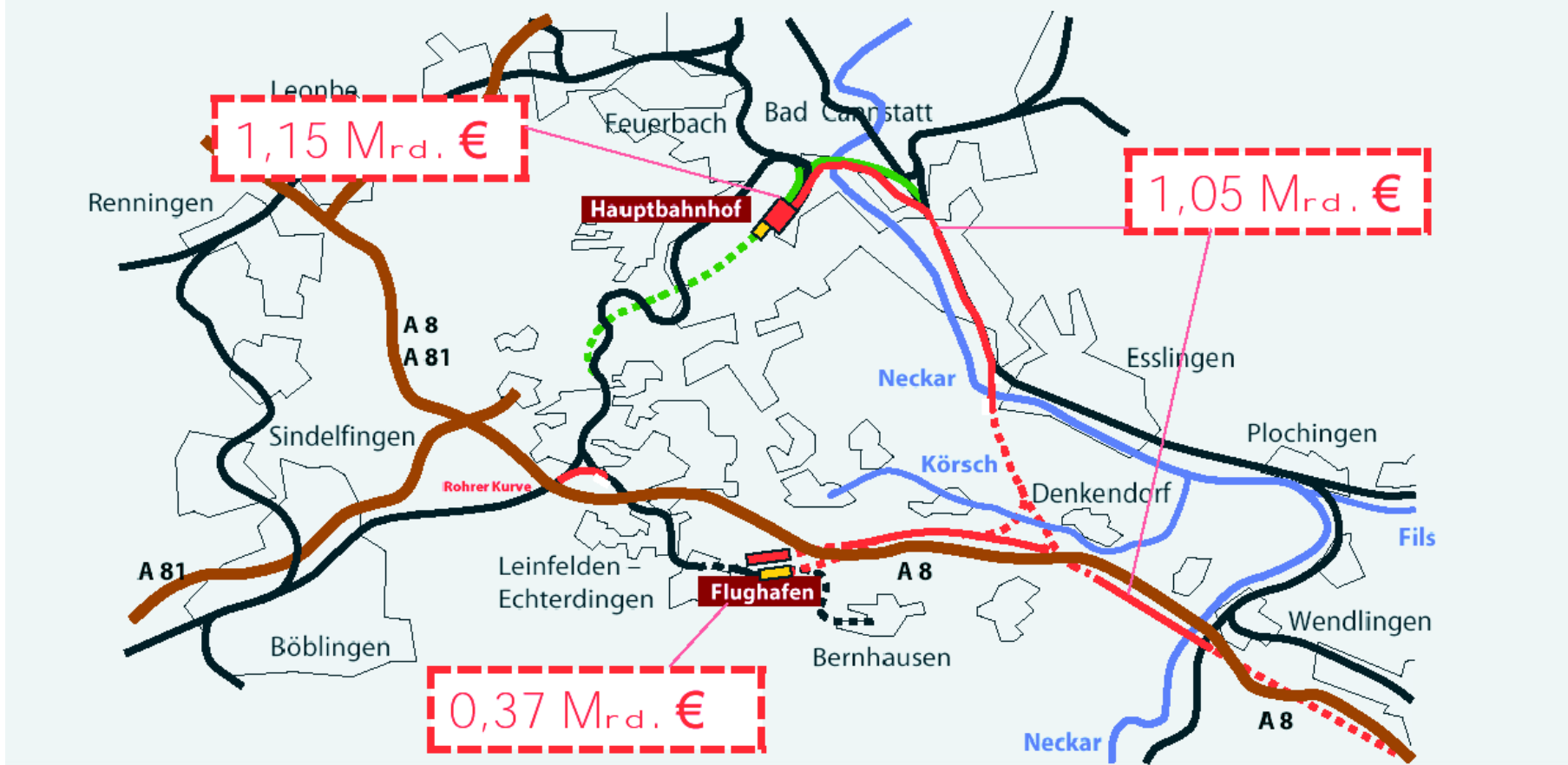
Kosten in Mrd. EUR	Kosten in Mrd. EUR	
	BVWP 1992	nach Fertig- stellung
ICE-Strecke Köln - Frankfurt	2,9	6,0
ICE-Strecke Nürnberg - Ingolstadt	1,5	3,1

→ Kostensteigerung um gut Faktor 2

Wolfgang Drexler: K21 in etwa genauso teuer wie S21

Kosten bei K 21: geschätzt 2,57 Milliarden Euro (Stand 2004) (2,813 Mrd. Euro Stand 2008)

Kosten bei S 21: gerechnet 2,81 Milliarden Euro (Stand 2004) (3,076 Mrd. Euro Stand 2008)



Aussagen sind unhaltbar!

Mangelnder Wahrheitsgehalt dieser Aussagen erschüttert Glaubwürdigkeit unseres Staatswesens

Stuttgart 21 - Schwachstellen im Bereich Rohr - Flughafen

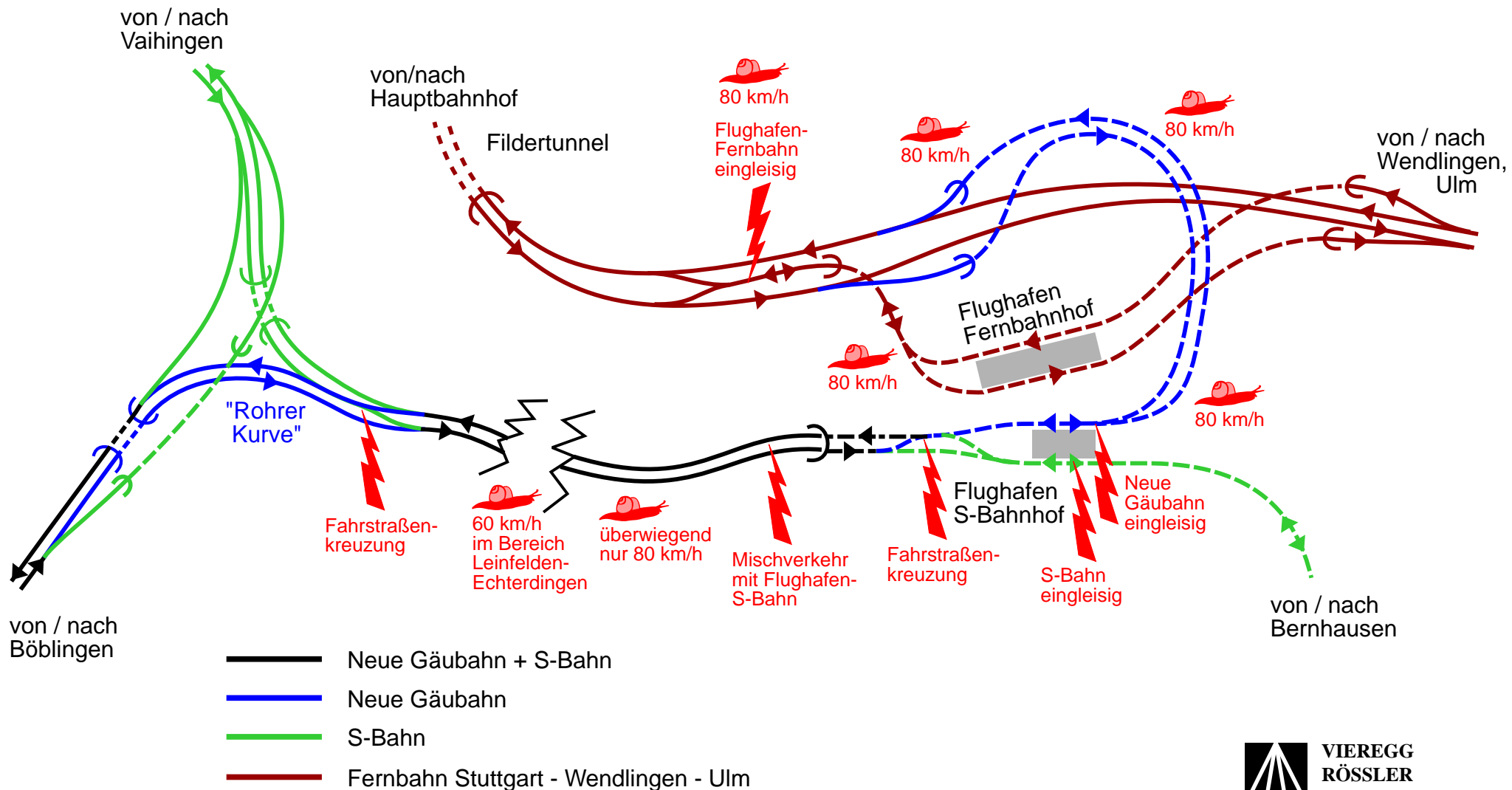


Chart 17

Stuttgart 21 - Weitere Einschränkungen im Bereich Rohr - Flughafen aufgrund der Ausnahmegenehmigung des Bundesverkehrsministers

- **Ausnahmegenehmigung bis Jahr 2035 befristet**
"keine dauerhafte Lösung"
spätestens bei Sanierung/Erneuerung von
Bauwerken erlischt Ausnahmegenehmigung
- **Neigetechnik muß abgeschaltet werden**
- **nur S-Bahn-ähnliche Züge zugelassen, d.h. nicht lokbespannt**
- **bei außerplanmäßigem Halt (z.B. Stau vor Engpässen)**
müssen die Züge auf dem Gegengleis ebenfalls
angehalten werden (nicht nur im Tunnel)
 - **im Realbetrieb überhaupt fahrbar???**

Neuer Lokalbahnhof am Bahnhofsvorplatz in Salzburg Lokalbahn nach Lamprechtshausen/Trimmelkam



Quelle: Wikipedia "Salzburger Lokalbahn"

Im Gegensatz dazu: Hbf Stuttgart 21 nur 2,00 m Abstand
zwischen Treppen und Bahnsteigkante

→ **Stuttgart 21 ist betrieblich und bautechnisch
"auf Kante genäht"**

erforderlich wäre:

→ **10- statt 8-gleisiger Hauptbahnhof**

→ **Kreuzungsfreie Gestaltung der Bf.-Köpfe**

→ **Eigener Flughafenbahnhof für Gäubahn-Züge**

→ **Eigene Neubaustrecke Flughafen - Rohr entlang
B27 / Echterdinger Ei / A8**

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

- hat einen eisenbahnbetrieblichen Nutzen
- tunnelbautechnische Machbarkeit grenzwertig, extrem teuer
- Güterzugtauglichkeit nur auf dem Papier (400 m Steigung am Stück, 25 Promille)

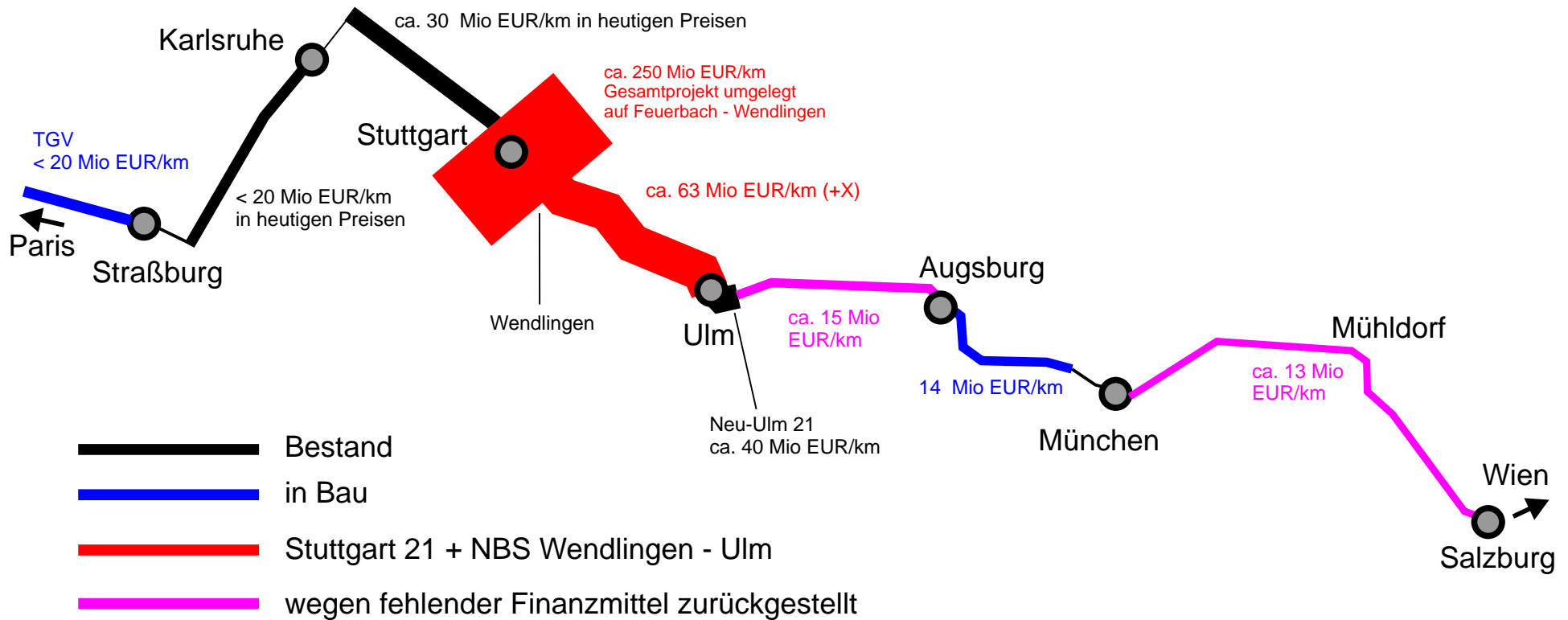
Zum Vergleich: Geislinger Steige:
130 m Steigung am Stück, 25 Promille

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Optimierung möglich!

- Verzicht auf Pseudo-Güterzugtauglichkeit
- Steigung 35 Promille statt 25 Promille
- 7 km statt 28 km Tunnelstrecken
- schneller Regionalverkehr (RE200)
mit Zwischenhalten z.B. bei Kirchheim

Verteilung der Investitionsmittel auf der "Europamagistrale"



1 mm Strichdicke = 10 Mio EUR/km Kosten