

Sachschlichtung, zweite Sitzung am 29.10.2010

Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

Argumente und Frage- stellungen des Aktions- bündnisses gegen Stuttgart 21



ARCHITEKTUR-FORUM



BADEN-WÜRTTEMBERG



PRO BAHN
Baden-Württemberg e.V.
Regionalverband Region Stuttgart



Sachschlichtung Stuttgart 21, 2. Sitzung am 29.10.2010

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Argumente und Fragestellungen des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21

-
- Gesamtkonzeption der Neubaustrecke
 - Personenverkehr national und international
 - Auswirkungen auf den Güterverkehr
-

Gesamtkonzeption der Neubaustrecke Stuttgart – Wendlingen - Ulm

Hauptaussagen:

- Es besteht Konsens, das ein Handlungsbedarf im Schienenkorridor zwischen Stuttgart, Ulm und München besteht.
- Die Neubaustreckenkonzeption zwischen Stuttgart und Ulm ist alleine auf den Personenverkehr ausgerichtet. Sie ist für den Güterverkehr in der Praxis nicht nutzbar. Sie löst die Probleme des Güterverkehrs nicht.
- Die vorgesehene Trasse entlang der Autobahn ist mit einem Tunnelanteil von rund 50 Prozent sehr aufwändig und im Bau extrem teuer. Geologische Risiken können dazu führen, dass die Kosten aus dem Ruder laufen.
- Allein für den Personenverkehr ist eine so hohe Investition im Sinne einer kosteneffizienten Netzstrategie nicht zu rechtfertigen.
- Es bestehen aber große Zweifel, ob angesichts der inzwischen auf 2,9 Mrd. Euro nach oben korrigierten und absehbar weiter steigenden Kosten die verfolgte Trassenlösung die sinnvollste Lösung ist.
- Bei weiter steigenden Kosten wird sich durch fehlende Finanzmittel die Fertigstellung der Strecke stark verzögern. So lange entsteht kein Nutzen für den Schienenverkehr.

Die wichtigsten Argumente

1. Die Neubaustrecke wird ausschließlich orientiert auf den Personenverkehr gebaut. Der Güterverkehr spielt bei den Planungen keine Rolle.
 2. Zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werden überall in Europa alte Steigungsstrecken durch neue Flachbahnen ersetzt, z.B. Gotthardbasistunnel. Im Fall Stuttgart-Ulm wird eine zu steile Altstrecke (Geislinger Steige) durch eine noch steilere Neubaustrecke ersetzt.
 3. Allein mit den Zügen des schnellen Personenverkehrs kann die Strecke nicht wirtschaftlich sinnvoll ausgelastet werden. Die Auslastung wird realistisch weniger als 4 Züge/Std. betragen (2-3 Fernverkehrszüge, ein Nahverkehrs-Express-Zug)
 4. Die Strecke Stuttgart – Wendlingen – Ulm ist mit einem Tunnelanteil von rund 50 % eines der aufwändigsten und teuersten Infrastrukturprojekte außerhalb der Ballungsräume (Baukosten 2,9 Mrd. Euro, realistisch ca. 5 Mrd. Euro).
 5. Die zur rechnerischen Wirtschaftlichkeit der Strecke erforderlichen Leichtgüterzüge existieren nicht. Der Trend geht in Richtung schwerer Güterzüge.
 6. Die Masse des Verkehrs verbleibt im Filstal. Insbesondere auch die lauten Güterzüge. Eine Lärmentlastung des Filstals tritt nicht ein.
-

Weitere Argumente im Detail

7. Eine höhere Auslastung als 2 Fernzüge (maximal 3 Fernzüge) je Stunde ist nicht zu erwarten. Dies ist bedingt durch die Nachfragestruktur. Bei anderen Neubaustrecken in Deutschland (z.B. Köln-Frankfurt) sind die unterstellten Zugzahlen in der Realität ebenfalls deutlich unterschritten worden.
8. Die Trassierung ist extrem aufwändig. Einen Tunnelanteil von rund 50 Prozent und so hohe Baukosten erreicht keine andere Eisenbahn(fern)strecke in Deutschland.
9. Die Infrastrukturkosten für eine reine Personenverkehrsstrecke mit geringer Auslastung und ohne (relevanten) Güterverkehr sind für einen wirtschaftlich tragfähigen Bahnverkehr deutlich zu hoch (aktuell veranschlagt 48 Mio. Euro je Kilometer).
10. Die Neubaustrecke überquert die Schwäbische Alb an eine 160 Meter höheren Stelle als die bisherige Altstrecke. Dies ist unter Gesichtspunkten des Energieverbrauchs nicht sinnvoll.
11. Auch für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ist die Trassierung kritisch. Am Ende einer 16 Kilometer langen Gefällstrecke aus Richtung Ulm liegt ein Kurvenradius mit 2305 Metern. Für Neubaustrecken mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 150 km/h wurden bislang nur Radien über 3000 Metern verwendet. Welche Geschwindigkeitsbegrenzungen sind dadurch erforderlich? Entstehen Sicherheitsprobleme durch die Lage am Ende einer langen Gefällstrecke?

Personenverkehr national und international

Hauptaussagen:

- Die Magistrale Paris-Budapest ist ein Kunstprodukt. Der Ausbau des Schienenverkehrs sollte sich nach der realen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Menschen richten.
- Der Hauptkonkurrent des Schienenverkehrs ist der Pkw-Verkehr mit einem Verkehrsanteil von rund 80 Prozent. Dieser Verkehr spielt sich überwiegend auf Distanzen bis 300 Kilometer ab. Wenn der Schienenverkehr wachsen soll, muss er auf diesen Relationen konkurrenzfähig sein.
- Um mit dem Pkw konkurrenzfähig zu sein, bedarf es eines gut vernetzten flächendeckenden Systems. Funktionierende Transportketten mit kurzen Wartezeiten an den Umsteigebahnhöfen sind dabei wichtiger als Höchstgeschwindigkeit auf einzelnen Abschnitten.
- Auch der Fernverkehr muss analog der Schweiz nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans ausgebaut werden. Eine solche Konzeption liegt für den Korridor Mannheim – Stuttgart - München bislang nicht vor.
- Die erforderlichen Fahrzeitgewinne zwischen Stuttgart und München lassen sich in weniger gebirgigen Streckenabschnitten kostengünstiger erreichen. Es ist eine Gesamtkonzeption für die gesamte Strecke erforderlich, die eine Beschleunigung auf der Gesamtrelation Stuttgart – München, aber auch auf der Teilrelation Stuttgart – Ulm umfasst.

Die wichtigsten Argumente

1. Die Achse Paris – Budapest ist eine abstrakte Vorstellung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm schließen keine „Lücke“ in dieser Achse, weil es auch für große andere Teile dieser Achse keine zeitnahen Ausbaukonzepte gibt.
So sind auf dem Abschnitt Ulm – Augsburg sowie auf dem langen Abschnitt München – Salzburg – Attnang-Puchheim (Österreich) keinerlei Vorhaben zur Beschleunigung des Schienenverkehrs planerisch konkret oder gar finanziert.
2. Diese Achsen orientieren sich am Maßstab des Flugverkehrs, ohne ihm auf langen Distanzen wirklich Paroli bieten zu können. Die große Masse des Verkehrs spielt sich auf kürzeren Distanzen ab. Der Hauptkonkurrent des Schienenverkehrs ist der Pkw-Verkehr, der 80 Prozent der Verkehrsleistung in Deutschland erbringt. Dazu bedarf es eines flächenhaften Ausbaus der Bahn.
3. Aus baden-württembergischer Sicht ist daher die Fahrzeit bis München vorrangig. In den 90er Jahren war die Relation Stuttgart – München bereits 20 Minuten schneller als heute (keine Baustellenzuschläge München-Augsburg, besser unterhaltene Infrastruktur, geringere Verspätungspuffer, kein Halt in München-Pasing).
Auch bei Wiederherstellung der damaligen Fahrzeit von 2:05 Std. beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit nur 91 km/h. Dies ist ein niedriger Wert im deutschen ICE-Netz. Es besteht daher zweifelsohne Bedarf für eine Beschleunigung der Verbindung.
4. Um Fahrzeitverkürzungen auf dem Hauptnetz optimal in die Fläche weiter geben zu können, sollte das Hauptnetz nach Schweizer Vorbild nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans entwickelt werden. Eine solche Konzeption („Deutschlandtakt“) liegt bis heute nicht vor.
5. Die Reisezeit auf der Relation Stuttgart – München lässt sich auf topografisch einfacheren Streckenabschnitten (z.B. Ulm – Augsburg) effizienter und kostengünstiger reduzieren als zwischen Stuttgart und Ulm.

Auswirkungen auf den Güterverkehr

Hauptaussagen

- Die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm ist nicht güterzugtauglich.
 - Die für die Streckennutzung unterstellten „Leichtgüterzüge“ existieren nicht.
 - Der qualitative Engpass der Geislinger Steige ebenfalls wird nicht beseitigt.
 - Damit der Güterverkehr auf der Schiene in Deutschland wachsen kann, müssen zunächst die bereits heute bestehenden Engpässe im Schienengüterverkehrsnetz beseitigt werden. Die Strecke Stuttgart – Ulm zählt nicht dazu.
 - Die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm leistet daher in der geplanten Form keinen Beitrag zum Wachstum der Güterverkehrs auf der Schiene.
-

Die wichtigsten Argumente

1. Die geplante Neubaustrecke ist nicht güterzugtauglich. Sie kann nur von Leichtgüterzügen befahren werden. Auch 15 Jahren nach der Konzeption dieser Strecke ist jedoch keinerlei Trend erkennbar, dass jemals derartige Züge in relevanter Anzahl verkehren würden.
 2. Der Trend geht vielmehr aus Gründen der Wirtschaftlichkeit zu immer schwereren Güterzügen.
 3. Das große Hindernis für solche schweren Güterzüge ist die Geislinger Steige mit ihrer großen Steigung. Seit zwanzig Jahren ist daher der Güterverkehr auf der Strecke Stuttgart – Ulm rückläufig.
 4. Mit der geplanten Neubaustrecke werden zwar in gewissem Umfang zusätzliche Kapazitäten auf der Altstrecke Stuttgart - Ulm geschaffen, aber das Hindernis der Geislinger Steige wird nicht beseitigt.
 5. Aktuell besteht daher kein Engpass im Güterverkehr zwischen Stuttgart und Ulm.
 6. Voraussetzung für mehr Güterverkehr auf der Schiene wären:
 - eine Lösung zur Überwindung der Geislinger Steige für die Güterzüge
 - die Beseitigung tatsächlicher bestehender Engpässe im Güterverkehrsnetz in den Zuläufen zur Strecke Stuttgart - Ulm
 7. Die Neubaustrecke trägt daher nicht in relevanter Weise zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bei.
-

Weitere Argumente im Detail

8. Von 1993 bis 2007 hat sich die Zahl der Güterzüge auf der Schienenstrecke Stuttgart – Ulm halbiert (von 140 auf 70 Züge am Tag). Gleichzeitig ist die Parallelstrecke über Würzburg nach München stark überlastet. Durch Maßnahmen zur Ertüchtigung im Güterverkehr auf jener Relation (Entschärfung der Spessart-Rampe zwischen Frankfurt und Würzburg) wird sich dieser Trend fortsetzen.
9. Kapazitätsengpässe bestehen im Güterverkehrskorridor zwischen dem Raum Frankfurt und Mannheim. Ohne Ausbau in diesem Korridor können auch nicht mehr Güterzüge auf die Achse Stuttgart – Ulm - München gelangen.