

Sachschlichtung Stuttgart 21

2. Sitzung am 29.10.2010

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Argumente und Fakten

Magistrale für Europa: Heutige Lücken zwischen Strasbourg und Linz

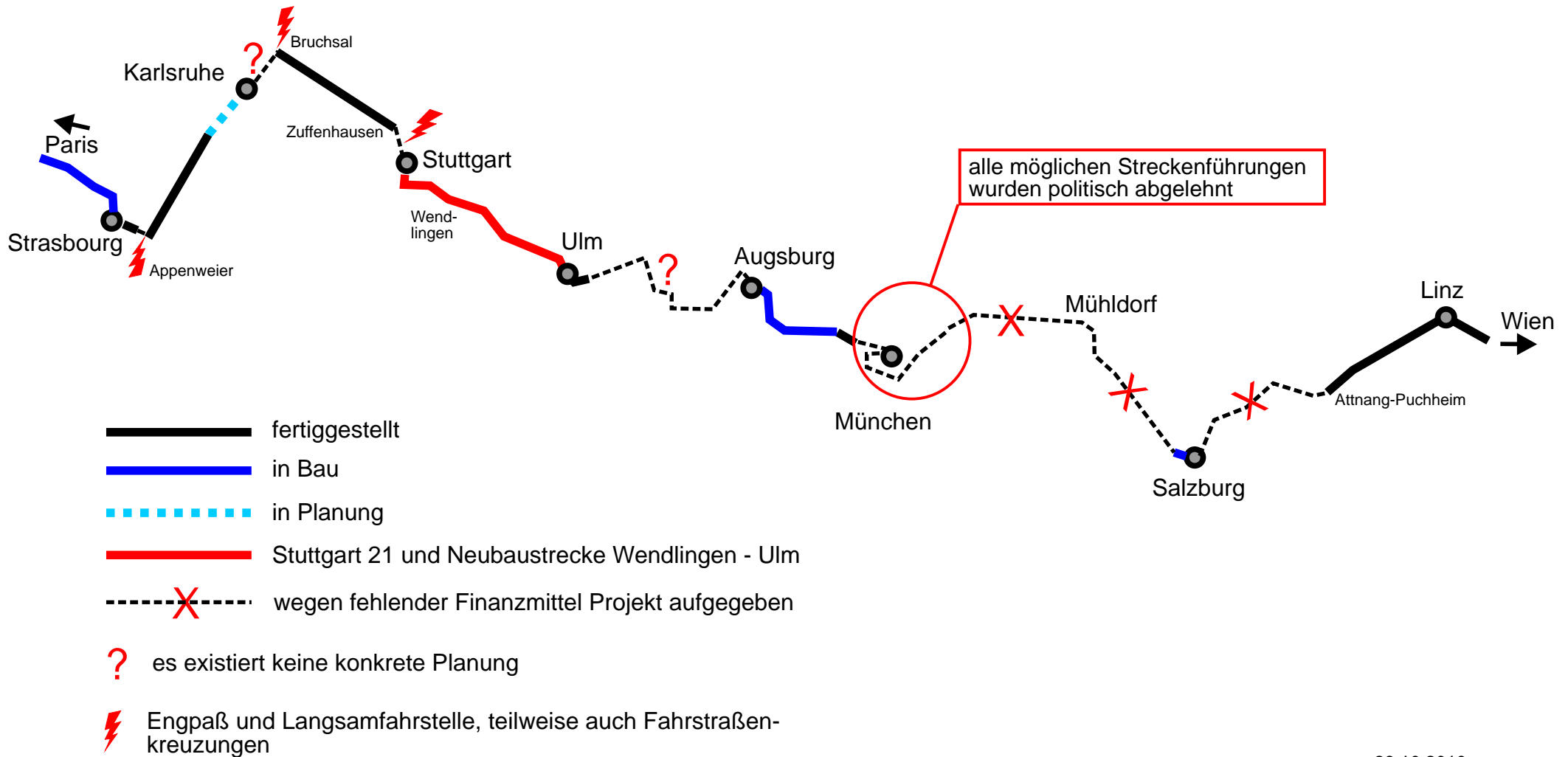


Chart 12

29.10.2010

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm: Eisenbahnbetriebliche Probleme

Fahrstraßenkreuzungen bei Wendlingen

- Güterzüge aus Richtung Plochingen
- Personenzüge aus Richtung Tübingen

Extreme Steigungen am nördlichen und am südlichen Albaufstieg

- 25 Promille auf 14,5 km Streckenlänge
- 31 Promille auf 1,5 km Streckenlänge
- 35 Promille auf 0,3 km Streckenlänge
- Steigungen z.T. zu nahe an Bahnhöfen
→ die sonst übliche Schwungfahrt ist nicht möglich
- Höhenunterschied am nördlichen Albaufstieg: ca. 390 m;
dagegen bei der Geislinger Steige: nur ca. 230 m
→ keine Schwungfahrt mehr möglich
→ Begrenzung der Anhängelast bei Güterzügen auf 700 t
(mit einer 4-achsigen E-Lok)

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm: Probleme bezügl. Umwelt und Geologie

Geologische Probleme beim Tunnelbau

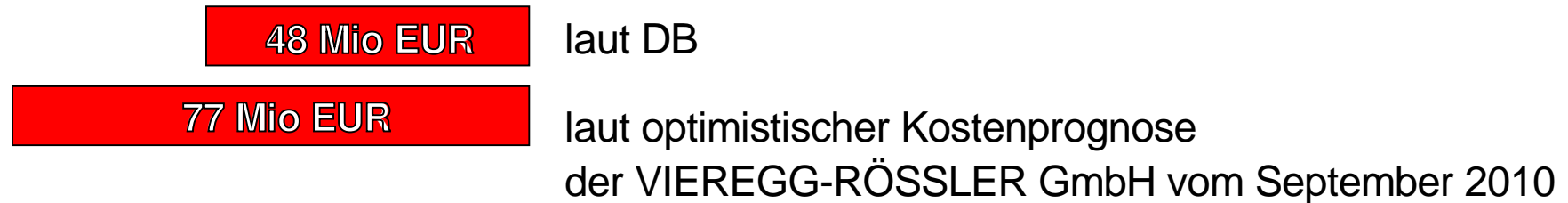
- hohe Gebirgsdrücke
 - Hohlräume, teilweise wasserführend, im Karst (Weißjura)
 - hoher Wasserdruck (bis 20 bar) in wasserführenden Schichten des Braunjura
 - geologische Störzonen = Bruchzonen
 - Durchfahren eines alten Vulkanschlots (Boßlertunnel)
- ! Bisherige geologische Erkundungen nur unzureichend,
■ weit unter dem Standard der Erkundungen von Stuttgart 21
- großes Risiko für Tunnelbau und Kosten

Umweltprobleme

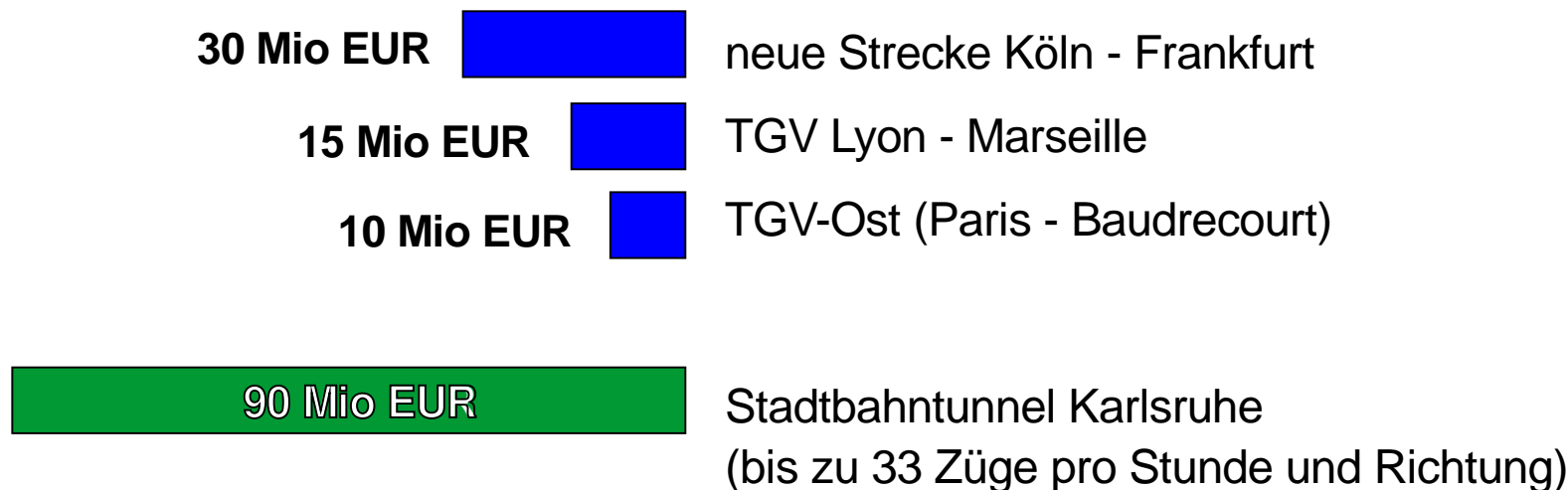
- Verschmutzung des Grundwassers beim Tunnelbau
- großflächige und massive Absenkung des Grundwassers, falls wasserführende Hohlräume angebohrt werden

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm: Extrem hohe Baukosten pro Streckenkilometer

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm:

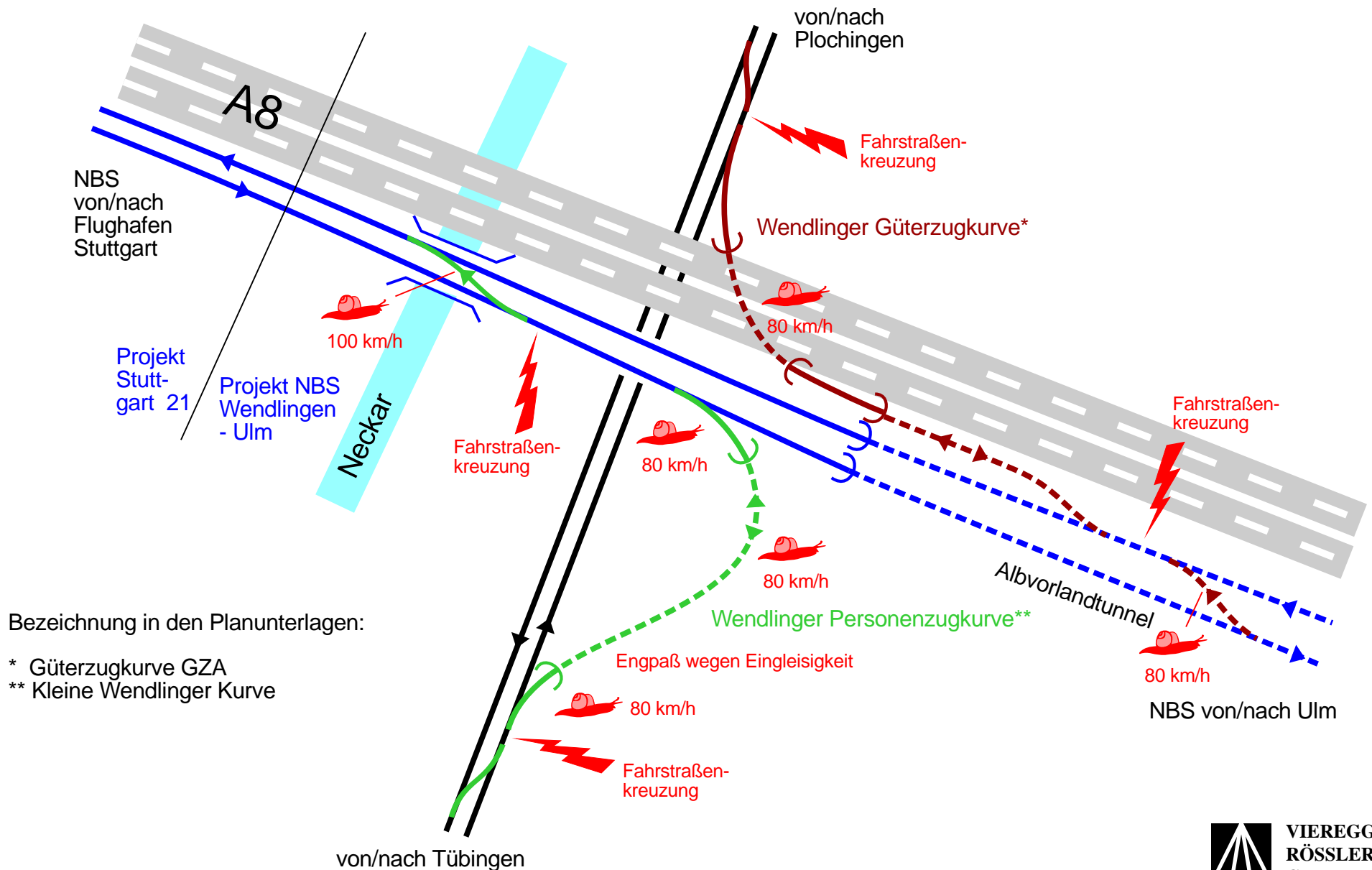


Zum Vergleich



Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

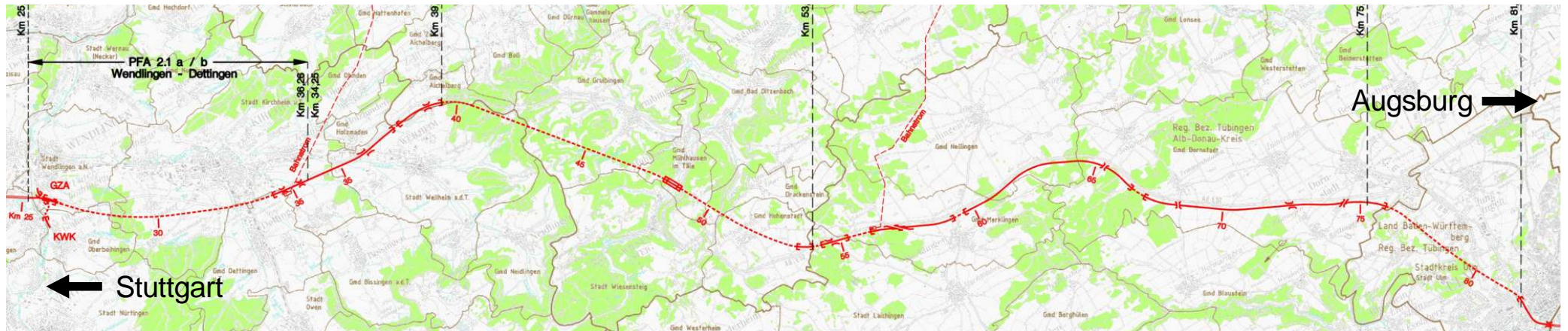
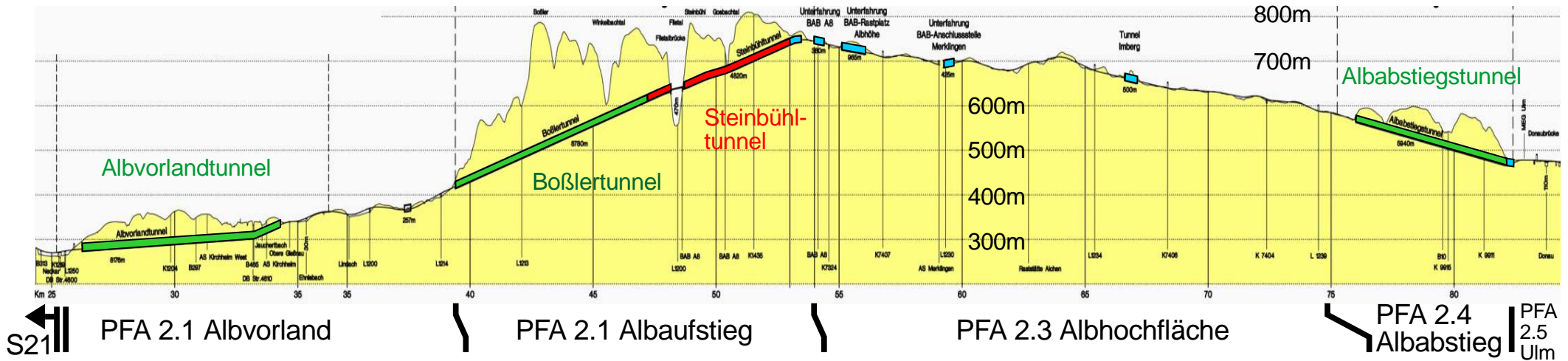
Schematischer Gleisplan im Bereich Wendlingen



Bezeichnung in den Planunterlagen:

- * Güterzugkurve GZA
- ** Kleine Wendlinger Kurve

Übersicht über die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm



Wendlingen Kirchheim Aichelberg Filstalbrücke Merklingen Ulm Hbf

Tunnelstrecken, Tunnelbautechnik nach VR

- █ Tunnelbohrmaschinen
- █ Neue Österreichische Tunnelbauweise
- █ Offene Bauweise

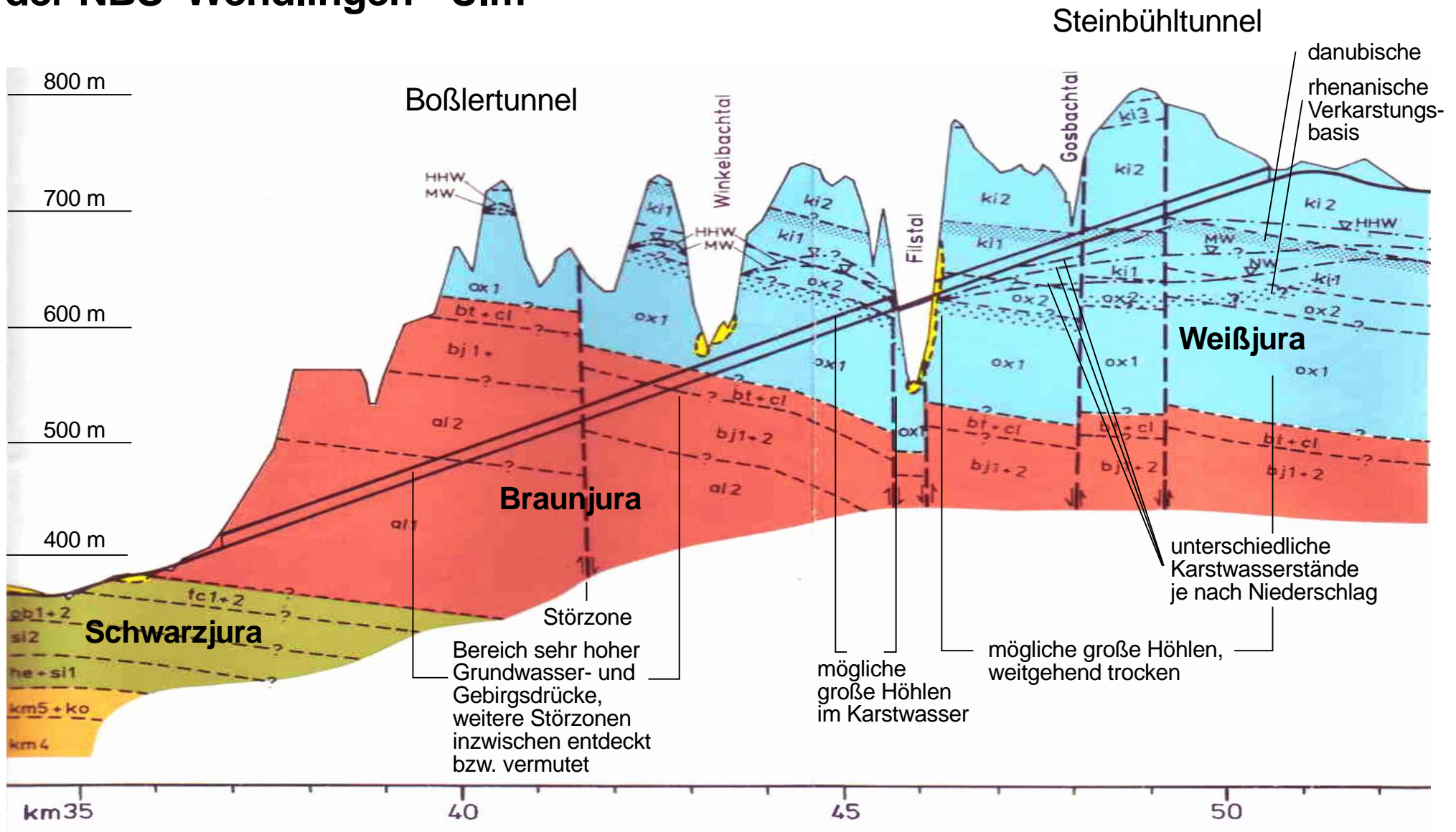
Chart 6

Kartengrundlage: Planfeststellungsunterlagen DB AG

29.10.2010



Geologisches Profil am nördlichen Alaufstieg der NBS Wendlingen - Ulm



Wahrscheinliche Gesamtkosten der NBS Wendlingen - Ulm

Preisstand
2010

- Kosten- Untergrenze	4,00 Mrd EUR
- wahrscheinliche Kosten	4,55 Mrd EUR
- Kosten- Obergrenze	8,60 Mrd EUR

Alternativen zur Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Personen- verkehr

Optimierung der Strecke Plochingen - Göppingen - Ulm
(Trassenführung, Zahl der Gleise)*

Einsatz von Neigezügen im Korridor Stuttgart - Ulm
- Augsburg - München im ICE-Verkehr

Neubaustrecke Neu-Ulm - Augsburg (im Flachland)
statt Wendlingen - Ulm (im Mittelgebirge)**

Planung der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm
in stark veränderter Form = Neuplanung

Güter- verkehr

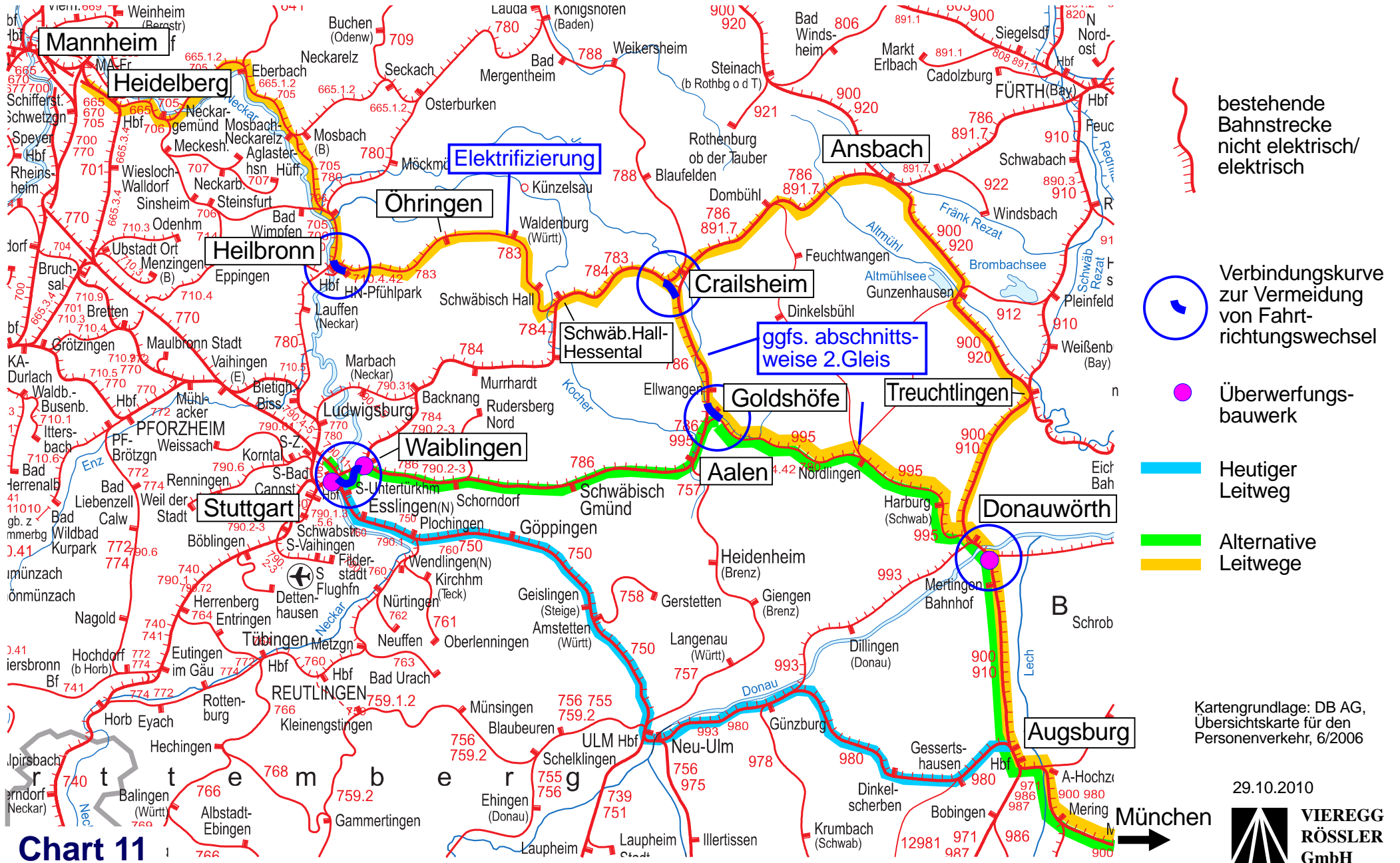
von Stuttgart über Aalen - Nördlingen - Donauwörth
nach Augsburg - München und umgekehrt

von Mannheim/Heidelberg über Heilbronn - Crailsheim -
Donauwörth nach Augsburg - München und umgekehrt

* Zielfahrzeit Stuttgart - Ulm: unter 45 Minuten => Taktknoten in Mannheim und Ulm

** Zielfahrzeit Ulm - Augsburg: unter 30 Minuten => Taktknoten in Ulm und Augsburg

Mögliche Güterzug-Leitwege von Mannheim/Heidelberg bzw. von Stuttgart nach Augsburg/München



Magistrale für Europa: Heutige Lücken zwischen Strasbourg und Linz

