

Erläuterungen zu den Folien anlässlich des Vortrages am 22.11.2010 in Stuttgart vor der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Hinweis: Folien, die eine eindeutige Aussage enthalten, werden nicht kommentiert

Folie 2

Der Längsschnitt der NBS von Stg-Zuffenhausen – über Stuttgart Hbf tief nach Ulm lässt auf einen Blick die fahrdynamischen Nachteile der von Heimerl vorgetragenen Trasse erkennen:

1. Sehr ungünstige fahrdynamische Trasse, die eine streckenbezogen überhöhte Motorleistung erfordert,
2. ein um 165 m gegenüber der Bestandsstrecke zusätzlicher größerer Höhenunterschied ist zu überwinden,
3. langer Albanstieg, der in seinen Kriterien mit Alpenstrecken verglichen werden kann,
4. lang andauerndes Bremsen im Gefälle erfordert besondere Anforderungen an die Bremsen,
5. neuer Bahnhof Stuttgart Hbf tief in Nähe der Talsohle, d.h. das Bremsen im Zulauf auf diesen Bahnhof muss im Gefälle erfolgen.

Bevor man mit einer solchen Trasse überhaupt in die politische Öffentlichkeit geht, hätte sie bahnintern vorurteilsfrei nach allen Kriterien hin geprüft werden müssen. Dies ist bis heute nicht geschehen. Da Prof. Dr.-Ing. Heimerl diesen Schritt eigenmächtig schon 1988 gewagt hatte, war nun eine vorurteilsfreie Prüfung dieser Trasse seitens der Bahn nicht mehr möglich.

Folie 3

Die Deutsche Bahn AG als auch das Eisenbahn-Cert (Unterabteilung vom EBA) sind der Ansicht, dass mit einer durchschnittlichen 24,47‰ Steigung die TSI-Richtlinien immer erfüllt seien, da dieser Wert unter 25‰ ist. Im vorliegenden Fall soll aber ein Höhenunterschied von 389 m bei einer durchschnittlichen 24,47‰ Steigung auf nahezu 16 km in einem Rutsch überwunden werden. Dies kann niemals mit Schwungfahren erreicht werden. Besondere Investitionen in die Leistungen der Fahrzeuge sind erforderlich. Der Verfasser ist der Ansicht, dass mit den Fakten zum Albanstieg die Zielsetzungen der TSI-Richtlinien unterlaufen werden. Gemeinsam mit der EU wäre zu prüfen, wie die TSI-Richtlinien in dem Kriterium Steigung zielgerecht auszulegen sind.

Folie 6

Die Tatsache, dass auf der Bestandsstrecke Stuttgart – Ulm nur eine zusätzliche Güterzugfahrplantrasse pro h+Ri durch die Umlegung der bestehenden nonstop-Züge Stuttgart – Ulm auf die NBS gewonnen werden kann, hat mehrere Ursachen:

1. die Geschwindigkeit der nonstop-Züge Stuttgart – Ulm ist im Mix der vorhandenen SPFV/SPNV/SGV-Züge relativ langsam. Ein nonstop-ICE benötigt 54 min, während der dreimal zwischendurch haltende IRE auch nur 60 min benötigt,
2. ICE, IRE und IC liegen gebündelt zueinander, so dass ein Güterzug immer mehrere – bis zu 3 schnellere Züge – auf einmal überholen muss,
3. auch nach Umlegung der nonstop-Züge Stuttgart – Ulm auf die NBS bleibt die Überholung des IRE für den Güterzug erhalten.

Folie 7

Die letzte große Änderung im SPFV in dieser Relation fand zum Fahrplan 1991 statt (Inbetriebnahme der Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart). In der Relation Mannheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München wurden östlich von Stuttgart die stündliche ICE-Linie und die stündliche IC-Linie nach München mit Absicht

gebündelt zueinander geplant, um im Mischbetrieb SPFV/SPNV/SGV einen Fahrplankorridor für die Güterzüge in der Relation Stuttgart – München zu erhalten.

Folie 8

Der in Folie 7 dargestellte Fahrplankorridor für die Güterzüge würde nun bei dem Fahrplangebot von 3 ICE-Linien im Abschnitt Stuttgart – München, davon 2 im exakten 30 min-Takt zueinander einschneidend beschnitten. Es ist zu erkennen, dass die Zahl der stündlich durchführbaren Güterzüge pro Stunde und Richtung von 7 auf 4 zurückgehen würde, wobei sich die Fahrzeit der Güterzüge im Planfall „Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm“ dazu noch nicht unerheblich verlängern würde. Dieser negative Effekt muss der Wirtschaftlichkeit der NBS Wendlingen – Ulm negativ angerechnet werden.

Folie 10

Die Deutsche Bahn AG muss bei ihren strategischen Planungen für den Fernverkehr von der Zielsetzung ausgehen: ein Maximum an Nachfrage über ein Infrastrukturnetz mit einem minimalem Aufwand zu befördern. Wichtig hierbei ist, dass auf Kernabschnitten dieses HGV-Zielnetzes ein Maximum von HGV-Linien gebündelt werden kann. Dies kann auf einer HGV-Relation Abzweig Mottgersspange – Würzburg – Nürnberg – München mit 7 HGV-Relationen erreicht werden. Wie dies für ein HGV-Zielnetz in Deutschland erreicht werden könnte, ist in dem Beitrag „Ein Zielbedienungskonzept für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland“ von Dipl.-Ing. Sven Andersen in Heft 07/2010 der Zeitschrift „Eisenbahn-Revue International“ dargelegt worden.

Im Gegensatz dazu wäre eine modellhafte Auslastung einer NBS Wendlingen – Ulm mit 7 ICE-Linien pro Stunde und Richtung niemals möglich, da Stuttgart 21 hierzu einen Engpass darstellt. Mehr als 3 ICE-Linien pro Stunde und Richtung sind von Stuttgart Hbf tief nach Ulm nicht möglich wegen der Mitbenutzung des Abschnittes Stuttgart Hbf tief – Abzweig Bf Stg-Flughafen Fernbahnhof – Abzweig Neckartal durch alle Züge zur Gäubahn und die RE-Züge Richtung Stg-Flughafen – Tübingen sowie die niveaugleiche Kreuzung ICE Stuttgart – Ulm mit RE Tübingen – Stg-Flughafen in der Kleinen Wendlinger Kurve.

Folie 13

Die Idee zu diesem Vorschlag für eine schnelle Verbindung der TGV-Strecke Paris – Straßburg nördlich vorbei an Straßburg direkt nach Deutschland wurde von beiden Bahnen SNCF und frühere Deutsche Bundesbahn schon frühzeitig vor nunmehr 21 Jahren entwickelt. Sie findet ihren Niederschlag in Artikel 5 (4) der Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992. Dieser Absatz lautet: „Die Vertragsparteien treffen im übrigen im Rahmen ihrer Befugnisse Vorsorge für die spätere Realisierbarkeit einer Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke nördlich von Straßburg. Nachdem nun die SNCF die 2.Phase des TGV Est von Baudrecourt bis Vendenheim baut, ist nun der Zeitpunkt für eine direkte Weiterführung des TGV Est nach Deutschland gekommen. Ein solcher Vorschlag würde auch der Beschleunigung des Verkehrs von Stuttgart nach Paris ermöglichen, siehe hierzu den Beitrag: „Frankfurt(M) – Paris unter 3 Stunden!“ in „Eisenbahntechnische Rundschau“ Heft 03/2008.

Folie 14

Wenn im Rahmen der Umsetzung der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm von einer Beschleunigung der Reisezeit in der Relation Paris – Bratislava die Rede ist, dann muss man sich zu allererst auch für eine Beschleunigung der Reisezeit in der Relation Paris – Stuttgart einsetzen.

Folie 15

Dieser Kostenanteil von 1,5 Mrd € ist zwischen der EU und den beteiligten Ländern Frankreich und Deutschland aufzuteilen. Bei der Finanzierung der grenzüberschreitenden Abschnitte ist die EU bereit 50% der Kosten zu übernehmen.

Folie 16

Zur Aufarbeitung der betrieblichen Problematik eines Bahnhofs mit 15,143‰ Gefälle ist es wichtig, die Frage aufzuarbeiten: warum wurde dieses Problem nicht von den Verantwortlichen für Stuttgart 21 nicht zu einem früheren Zeitpunkt als der Offenlegung der Planunterlagen zum Abschnitt 1.2 Talquerung fokussiert?

Folie 18

Eine Wendung von Nürnberg über Bad Canstatt kommend aus Gleis 3 zur Weiterfahrt in Richtung Feuerbach – Karlsruhe über Gleis 5 ist spurplanmäßig nicht möglich.

Folie 20

Die höhengleiche Kreuzung der eingleisigen (!) kleinen Wendlinger Kurve in der Relation Tübingen – Stg-Flughafen mit der ICE-Relation Stuttgart – Ulm stellt einen gravierenden Engpass dar. Hier ist der Frage nachzugehen, warum wurden die Wendlinger Kurve als auch die westliche Zuführung zum Flughafenbahnhof eingleisig geplant? Bei der Planung des neuen Berliner Hauptbahnhofs in der Tieflage als auch des großzügigen Umbaus von Erfurt Hbf wurde die Erweiterung des Angebotes in der Zukunft großzügig berücksichtigt. Warum nicht bei Stuttgart 21?

Düsseldorf, den 21.11.2010
Sven Andersen