

Neubaustrecke Stuttgart – Ulm:

Prioritäten richtig setzen

Albquerung vor Tunnelbahnhof von Wolfgang Staiger und Josef Schneider

➤ **PRO BAHN** Baden-Württemberg fordert, die Überquerung der Schwäbischen Alb vom Tunnelbahnhofprojekt „Stuttgart 21“ abzukoppeln und weitere, effiziente Ausbauprojekte zwischen Ulm und München vorzuziehen, die wegen Geldmangels auf Eis liegen.

Seit 1851 über die Alb

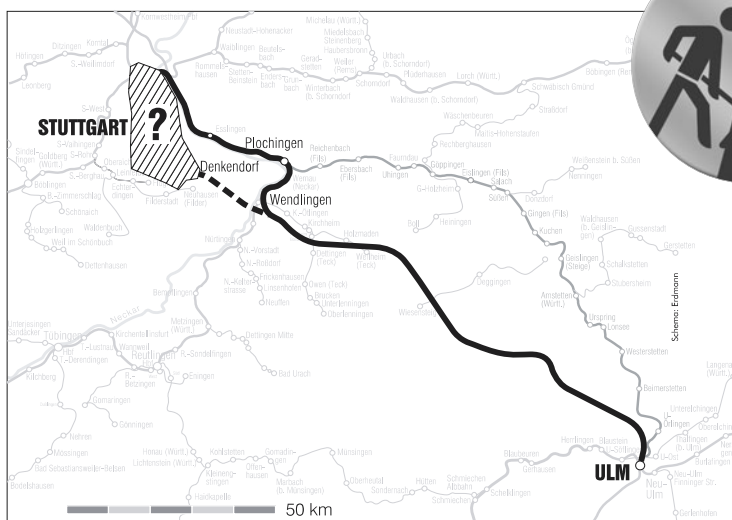
Die Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm wurde 1850 als eine der ersten Eisenbahnstrecken in Württemberg erbaut und verläuft durch Neckar- und Filstal, um anschließend im Verlauf der Geislinger Steige die Schwäbische Alb zu überqueren. Diese Strecke hatte schon früher eine große Bedeutung für den Verkehr in Süddeutschland und zählt heute zu den am stärksten befahrenen Strecken in ganz Deutschland. Aufgrund der dichten Besiedelung zwischen Stuttgart und Geislingen und wegen der engen Kurven und der Steigung zwischen Geislingen und Ulm liegen die Höchstgeschwindigkeiten auf dieser Strecke allerdings nur zwischen 70 und 150 km/h und sie sind durch einen Ausbau auf der vorhandenen Trasse auch nicht wesentlich zu steigern. Selbst der ICE 3 kann die 94 km lange Strecke nicht schneller als in 54 Minuten zurücklegen, was im Hinblick auf die gut ausgebaute Autobahn A8 zu langsam ist, um gegenüber dem Pkw konkurrenzfähig zu sein.

20 Jahre diskutiert

Seit über 20 Jahren wird deshalb über eine Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm diskutiert. Diese sollte zunächst weiterhin durch das Filstal und dann in einem 23 km langen Tunnel auf die Schwäbische Alb führen. Im Jahr 1992 entschied sich die DB für eine neue Trasse, die bereits bei Esslingen von der alten Strecke abzweigen und in einem Tunnel auf die Filderhochfläche führen sollte, um dann parallel zur Autobahn A8 über die Schwäbische Alb Ulm zu erreichen. Aus diesem Vorschlag entwickelte sich schließlich das Projekt „Stuttgart 21“, das eine Umwandlung des Stuttgarter Bahnhofs in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof vorsieht, von dem aus der Stuttgarter Flughafen und die Autobahn nach Ulm durch einem Tunnel erreicht werden. Die Neubaustrecke und das Bahnhofprojekt werden dabei als untrennbare Einheit dargestellt.

Hemmschuh Tunnelbahnhof

Diese Verknüpfung ist allerdings ein gewagtes Spiel um „alles oder nichts“, das von fast allen politischen Kräften in



Zur Neubaustrecke über die schwäbische Alb gibt es keine Alternative. Allein die Diskussion um die Anbindung von Stuttgart und dessen Flughafen hat den Bau einer schnellen Verbindung in Richtung Ulm verhindert.

Baden-Württemberg und in der Stadt Stuttgart unterstützt wird. Mit dem Bahnhofprojekt werden in erster Linie städtebauliche Ziele verfolgt und die Erschließung des Flughafens, der neu entstehenden Messe sowie der Filderregion werden verbessert, während die Verkürzung der Reisezeiten fast nur durch die Neubaustrecke entstehen kann. Bis jetzt hat diese Taktik zu einer jahrelangen Verzögerung der Schnellbahnstrecke nach Ulm geführt, wobei die Finanzierungsperspektive immer unsicherer wurde. Inzwischen haben sich die Kosten allein für den Abschnitt Wendlingen – Ulm von ursprünglich 1,5 Mrd. Euro um 525 Mio. Euro auf über 2 Mrd. Euro erhöht. Da der Bund diese Strecke nicht vor dem Jahr 2011 finanzieren kann, hat das Land Baden-Württemberg wegen ihrer großen Bedeutung für die Entwicklung des Landes eine Vorfinanzierung angeboten und hofft auch auf europäische Fördergelder, da die Strecke ein zentraler Teil der europäischen „Magistrale Paris – Budapest“ ist. Ob das Gesamtprojekt verwirklicht werden kann, hängt nun vom Ergebnis einer Wirtschaftlichkeitsberechnung, die im Sommer 2005 fertig gestellt sein sollte, aber zum Redaktionsschluss immer noch nicht vorliegt, sowie von weiteren finanziellen Zugeständnissen durch Land und Stadt ab.

Dieses Projekt ist ein Musterbeispiel dafür, wie politische Einflussnahme auf die Streckenplanung der Bahn zu suboptimalen Gesamtergebnissen führen kann, denn inzwischen ist klar, dass auf anderen Teilstücken dieser „Magistrale“ aus Geldmangel auf absehbare Zeit überhaupt keine Ausbaumaßnahmen realisiert werden können. So wurde beispielsweise der vorgesehene Ausbau der Strecke zwischen Neu-Ulm und Augsburg gestrichen, obwohl hier mit gerin-

gem Aufwand ein viel größerer Reisezeitgewinn zu erzielen wäre als mit „Stuttgart 21“. Von der ursprünglich angedachten Verkürzung der Reisezeit von Stuttgart nach München um 40 Minuten bleiben nach heutigem Planungsstand nur noch 26 Minuten übrig, weil auch die rund 10 km lange Neubaustrecke zwischen Jettingen und Dinkelscherben gestrichen wurde, die mit 159 Mio. Euro relativ kostengünstig war. Man fährt dann zwar in nur 28 Minuten mit Tempo 250 nach Ulm, aber von dort aus wird der ICE weiterhin in engen Kurven und mit Geschwindigkeiten von etwa 140 km/h die nächsten 56 km bis Dinkelscherben fahren, sodass die Reisezeit zwischen Stuttgart und München auch nach Fertigstellung der beiden Projekte noch eine Stunde und 44 Minuten betragen wird.

■ Projekte trennen

Der PRO BAHN-Landesverband Baden-Württemberg fordert deshalb, die Projekte Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und „Stuttgart 21“ voneinander zu trennen und zuerst die Neubaustrecke auf der geplanten Trasse entlang der Autobahn zu realisieren, um schnell eine konkurrenzfähige Fahrzeit zwischen Stuttgart und München zu erreichen. Gegenüber einem Ausbau der alten Trasse durch das dicht besiedelte Filstal hat diese Neubaustrecke den Vorteil, dass durch die Bündelung mit der Autobahn eine Zerschneidung bisher unberührter Naturräume verhindert wird und im Filstal Kapazitäten für den Regionalverkehr frei werden. Die nun gewählte Trassenführung, die bereits vor zehn Jahren im Raumordnungsverfahren aus vielen Varianten ausgewählt wurde und bei der das Planfeststellungsverfahren bereits weit fortgeschritten ist, stellt die einzig realistische Möglichkeit dar, eine Schnellbahnstrecke in Richtung München innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwirklichen. Dies ist im Hinblick auf den bevorstehenden weiteren Ausbau der Autobahn im Bereich des Alaufstiegs dringend erforderlich, damit die Schiene hier nicht hoffnungslos ins Hintertreffen gerät.

■ Andere Projekte bringen mehr

Über die Führung der Schnellbahnstrecke zwischen Wendlingen und Stuttgart und die damit zusammenhängende Entscheidung über den Bau des 2,8 Mrd. Euro teuren Tunnelbahnhofs könnte dann in Abhängigkeit der weiteren Verkehrsentwicklung zu einem späteren Zeitpunkt entschieden und mit den frei werdenden Mitteln zunächst der Ausbau anderer wichtiger Bahnstrecken mit internationaler Bedeutung finanziert werden. Hier wären aus baden-württembergischer Sicht zunächst die Gäubahn Stuttgart – Singen, die Südbahn Ulm – Lindau, die oben erwähnte Strecke Ulm – Augsburg sowie die Strecke München – Mühldorf – Freilassing als Teile der „Magistrale Paris – Budapest“ zu nennen (siehe Tabelle auf dieser Seite).

Die Verbindung zwischen Stuttgart und Wendlingen müsste in diesem Fall im Abschnitt Plochingen – Wendlingen teilweise ausgebaut und es müsste eine höhenfreie Abzweigung von der Filstalstrecke geschaffen werden. Eine Verbindung vom Neckartal zur Neubaustrecke nach Ulm ist in jedem Fall für den schnellen Güterverkehr vorgesehen

Projekt	Baukosten
„Stuttgart 21“	ca. 2.800 Mio. Euro
Ulm – Augsburg	159 Mio. Euro
Stuttgart – Singen	162 Mio. Euro
Ulm – Lindau	216 Mio. Euro
München – Mühldorf – Freilassing	459 Mio. Euro

Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2003

und die notwendige Verbindungskurve im Süden von Wendlingen wird derzeit von der DB Projektbau geplant. Interessanterweise fehlt diese Kurve in den offiziellen Veröffentlichungen zum Projekt „Stuttgart 21“ – vermutlich um nicht auf die nahe liegende Möglichkeit eines zweistufigen Streckenausbaus hinzuweisen.

Die Fahrzeit auf dieser Strecke Stuttgart – Plochingen – Wendlingen – Ulm würde etwa 40 Minuten betragen, sodass zwischen Stuttgart und München eine Fahrzeit von einer Stunde und 40 Minuten erzielt werden könnte, was gegenüber der heutigen Fahrzeit von zwei Stunden zehn Minuten einen Zeitgewinn von einer halbe Stunde und damit eine deutliche Verbesserung der Konkurrenzsituation brächte.

Eines der wichtigsten Argumente für „Stuttgart 21“ ist die leistungsfähige Anbindung des Landesflughafens sowie des Filderraums mit der neuen Landesmesse, was mit der oben genannten Variante nicht möglich ist, weshalb diese nur als Interimslösung anzusehen ist.

Eine bessere Anbindung im Regionalverkehr ist zweifellos sinnvoll und auch mit dem Konzept eines Filderbahnhofs möglich. Dieser ist Teil des Konzepts, das im Jahr 2000 von UMKEHR, einem Bündnis sieben unabhängiger Umwelt- und Verkehrsverbände, darunter auch PRO BAHN, vorgeschlagen wurde, und sollte zusammen mit dem Bau einer NBS von Stuttgart nach Wendlingen über Mettingen und Denkendorf (*s. o.*) realisiert werden. Das Konzept sieht eine Bedienung des Flughafens über ein Gleisdreieck vor, an dem eine Regionalexpresslinie von Stuttgart von der Schnellbahnstrecke nach Ulm in Richtung Flughafen abzweigt. Dort könnte der Zug im bestehenden S-Bahnhof direkt unter dem Abfertigungsgebäude halten und anschließend, wie im Konzept „Stuttgart 21“, über die neu zu bauende Rohrer Kurve in Richtung Böblingen und Horb fahren.

Gegenüber „Stuttgart 21“ hätte diese Lösung zudem den Vorteil, dass der Flughafen nicht nur von Norden und Süden, sondern auch von Osten aus dem Neckar- und Filstal angebunden wäre. So ließe sich mit einer schnelle RE-Linie zwischen Geislingen und Böblingen eine leistungsfähige Südumgehung Stuttgarts realisieren, die den Knoten Stuttgart entlasten würde.

Über das Gleisdreieck könnten auch einzelne Fernverkehrszüge von der Schnellbahnstrecke Stuttgart – Ulm abzweigen, um im S-Bahnhof am Flughafen zu halten. Eine ähnliche Lösung wurde ursprünglich auch von der DB AG in ersten Planungen für Stuttgart 21 verfolgt, anschließend allerdings wieder zugunsten eines Durchgangsbahnhofs am Flughafen verworfen. ■