



Der Preis der Macht

Die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm

Baden-Württemberg, du hast es besser: Fast jedes Bauprojekt, sei es auch noch so aberwitzig, hat hierzulande gute Chancen, realisiert zu werden.

Ein schönes Beispiel ist die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, die unverzichtbare Schwester des absurden Stuttgarter Tiefbahnhofs, von der man lange Zeit gar nichts mehr gehört hat. Die wenigen Verbesserungen, die sie bringt, könnten durch überschaubare Maßnahmen an der Bestandsstrecke schneller und wesentlich kostengünstiger erreicht werden. Zudem hat die Trasse gravierende Nachteile, die in der Öffentlichkeit kaum

wahrgenommen werden: Für den Güterverkehr ist sie zu steil, für den reinen Personenverkehr ist ihr Betrieb viel zu teuer. Und die langen Tunnelstrecken durch die Schwäbische Alb machen sie zum absehbaren Dauer-Sanierungsfall.

Kurzum: Wir bauen eine Strecke, die wir nicht brauchen, von Geld, das wir nicht haben, für Züge, die niemals rollen werden. Und auch die Grünen, einst scharfe Kritiker des Projekts, bauen jetzt mit. Dies war der Preis für die Regierungsübernahme im Land. Bezahlen werden die Bürgerinnen und Bürger. Glückwunsch, Baden-Württemberg!

Wachsender Güterverkehr und überlastete Straßen, knappe Ressourcen, Energiewende und Klimaschutz, nachhaltige Mobilität, Schuldenbremse und Sparstunden – das sind die großen Probleme und Herausforderungen der Gegenwart. Doch wenn es um die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm geht, spielen diese brennenden Zukunftsfragen plötzlich keine Rolle mehr. Die Verfechter des Projekts hängen weiter einem überkommenen Fortschrittsverständnis an und setzen unverdrossen auf teuren, Energie verschlingenden Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Grüner Seitenwechsel

Dazu gehören inzwischen auch die Grünen. Fast in Vergessenheit geraten ist, dass die Partei die Neubaustrecke einst entschieden ablehnte. Noch im September 2010 ließ sie den milliardenschweren Unsinn dieser Trasse durch ein Gutachten dokumentieren. Als sich im Landtagswahlkampf aber die Chance zur Ablösung der

schwarz-gelben Landesregierung abzeichnete, schwenkten die Grünen um. Die Akzeptanz der Neubaustrecke war der Preis, um gemeinsam mit der SPD an die Macht zu kommen – auf Kosten aller Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

Taschenspielertricks

Aber der Reihe nach: Die Idee einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wendlingen und Ulm parallel zur Autobahn entstand in den 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Mit dieser Trasse sollte das »Nadelöhr« Geislinger Steige (1847–1850 unter der Leitung von Michael Knoll und Karl von Etzel erbaut) umgangen und so eine weitere Trennung von Personen- und Güterverkehr zementiert werden.

Die massiven Kostensteigerungen im Verlauf der Planung fachten die Diskussion über die Notwendigkeit der Neubaustrecke

jedoch neu an, zumal diese im Bundesverkehrsplan keine Priorität hat. Schließlich stellte sich heraus, dass der wirtschaftliche Nutzen der Trasse nicht belegbar und ihr Bau somit nicht gerechtfertigt ist. Kurzerhand wurden sogenannte leichte Güterzüge aus dem Hut gezaubert, die die Strecke angeblich befahren würden – Züge, die bis heute nicht existieren und die es wohl auch nie geben wird. Als weitere Rechtfertigungen kamen später noch der Anschluss an das Tiefbahnhofprojekt Stuttgart 21 sowie die Flughafenanbindung hinzu.

Stuttgart 21 ist ohne die Hochgeschwindigkeitstrasse Wendlingen – Ulm nicht funktionsfähig. Ohne diese Trasse ließe sich der Tiefbahnhof nicht wie geplant ans Fernverkehrsnetz anbinden; der Bahnknoten Stuttgart könnte nicht in Betrieb gehen. Die zeitgleiche Fertigstellung von Neubaustrecke und Tiefbahnhof

wurde deshalb 2009 von Günther Oettinger, dem damaligen CDU-Ministerpräsidenten, mit einem Landeszuschuss in Höhe von 950 Millionen Euro erkaufte. Eine solche Mischfinanzierung ist nicht zulässig und nach Artikel 104a Grundgesetz verboten!

Ein milliardenteurer Energiefresser

Die Gesamtkosten für die Neubaustrecke werden nach verschiedenen Berechnungen am Ende zwischen 3 und 10 Milliarden Euro liegen. Diese hohen Kosten rühren vor allem von den vielen Brücken sowie den Tunneln, die durch die Gesteinsschichten der Alb gebohrt werden müssen und mehr als 50 % der Strecke ausmachen. Und auch nach der Fertigstellung wird die Instandhaltung dieser Sonderbauten Jahr für Jahr zig Millionen Euro verschlingen.

Die Steigung der Hochgeschwindigkeitstrasse beträgt bis zu 3,5 % (gegenüber nur 2,25 % bei der Geislinger Steige). Von den aktuellen Zugtypen wären nur sicherheitstechnisch nachgerüstete ICE-3-Züge für einen regulären Betrieb mit hohen Geschwindigkeiten nutzbar. Nur sie genügen den extremen Anforderungen, die die Strecke an Antriebs- und Bremsleistung sowie die Sicherheitsausrüstung stellt.

Auch der Energiebedarf im Betrieb wird wegen der Steigungen und der langen Tunnelstrecken wesentlich höher sein. Hinzu kommt, dass gegenüber der Bestandsstrecke eine zusätzliche Höhendifferenz von 160 Metern überwunden werden muss.

Neue Zweifel an der Finanzierung

Vor wenigen Tagen hat die Bahn nun mitgeteilt, dass sie für die Zukunft mit weniger (!) Zügen auf diesem Abschnitt rechnet. Zugeben musste sie auch, dass die Strecke frühestens 2020 in Betrieb gehen könne; in einem internen Bahn-Dossier wird gar von einer Fertigstellung nicht vor Ende 2021 ausgegangen.

Zudem sind neue Zweifel an einer gesicherten Finanzierung der Neubaustrecke laut geworden: Während die Kosten der ersten Bauphase in Höhe von rund 1 Milliarde Euro durch das Land Baden-Württemberg getragen werden, beginnt ab 2016 die Finanzierung durch den Bund. Von den ca. 1,8 Milliarden Euro, die er zu bezahlen hat, wird der Löwenanteil jedoch erst in den letzten drei Jahren der veranschlagten Bauzeit fällig. Diese Summe macht einen Großteil der Mittel aus, die dem Bund in diesem Zeitraum für den Ausbau des Schienennetzes in ganz Deutschland

Die NBS in Zahlen

- Geplant als Schnellfahrstrecke für Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h
- **Länge:** 59,6 km, davon 30,4 km **Tunnelstrecke** in insgesamt rund 60 km (!) eingleisigen Tunnelröhren durch das Karstgebirge der Schwäbischen Alb; **17 Eisenbahnbrücken** und **20 Straßenbrücken**
- **Maximale Steigung:** 3,5 % (Geislinger Steige max. 2,25 %!)

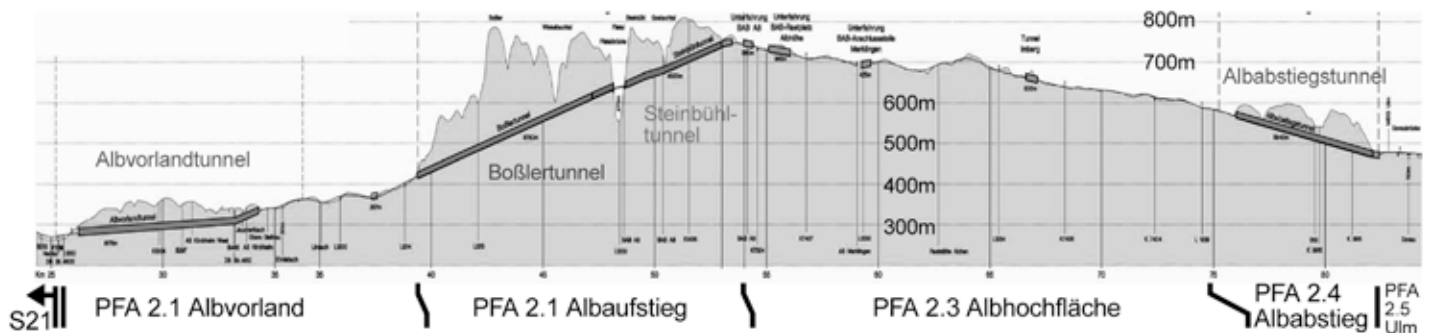
Prognostizierte Bauzeit:

- Januar 2012: offiziell geplante Inbetriebnahme 2019
- März 2012: offiziell geplante Inbetriebnahme Dezember 2020, nach bahnternem Papier »voraussichtlich Dezember 2021«

Kosten:

- 2004: 2 Milliarden Euro (offizielle Schätzung der Bahn)
- 2008: mind. 3,2 Milliarden Euro (Schätzung Bundesrechnungshof)
- 2010: 2,89 Milliarden Euro (offizielle Schätzung der Bahn)
- 2010: zwischen 4,6 und 10 Milliarden Euro (Gutachten des Planungsbüros Viereg & Röbler)

Querschnittzeichnung der Neubautrasse von Wendlingen nach Ulm (Quelle: Viereg & Röbler)



Droht ein Planungsdesaster wie bei Nürnberg – Ebersfeld – Erfurt?

Termine sind bei den Planungsverantwortlichen der Bahn AG da, um verschoben zu werden. Der Fall der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Erfurt macht dies in erschreckender Weise deutlich:

- 1991: Beschlussfassung, geschätzte Kosten ca. 3,5 Milliarden Euro, geplante Inbetriebnahme: 2000
- 1995: Erste Planfeststellung
- 1996: Baubeginn, geplante Inbetriebnahme auf 2004 verschoben
- 1999–2002: Baustopp wegen gestiegener Kosten, Landtag von Thüringen hält Inbetriebnahme 2007 dennoch für realistisch.

- 2006: Tunnel- und Brückenarbeiten im Thüringer Wald beginnen. lt. Bahn Inbetriebnahme 2016/17
- 2011: Mit dem 11. von insgesamt 14 Tunneln wird begonnen; Bahn hält an Inbetriebnahme 2017 fest; Prognose der Gesamtkosten ist inzwischen auf 8 Milliarden Euro gestiegen
- 2014: Letzter Tunnel soll begonnen werden; Inbetriebnahme mit dem »Jahresfahrplan 2018«
- Fazit: Die Bauzeit beträgt statt 8 jetzt 27 Jahre, die Gesamtkosten betragen statt 3,5 Milliarden mind. 8 Milliarden Euro.

zur Verfügung stehen. Viel dringender benötigte und sinnvollere Schienenprojekte drohen so blockiert zu werden, weil das Geld für sie fehlt.

Jetzt wäre der Zeitpunkt, um innezuhalten und noch einmal gewissenhaft zu prüfen, ob die beiden Milliardenprojekte, die Neubaustrecke und Stuttgart 21, wirklich sinnvoll sind. Wir schlagen vor, ein Moratorium und eine Denkpause einzulegen!

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.
Stichwort: Tunnelblick