

*Offener Brief
an Prof. Gerhard Heimerl
Zu den Inhalten der Broschüre
„K21 die Alternative zu Stuttgart 21“*

Sehr geehrter Herr Heimerl!

Ich danke Ihnen, dass Sie – im Gegensatz zu vielen verantwortlichen Entscheidungsträgern – auf die Argumente der K21 Befürworter ausführlich eingehen. Bitte gestatten Sie mir, dass ich zu Ihren Aussagen Stellung nehme – ohne Absprache mit Anderen oder den Befürwortern von K21:

1. Ausnahmegenehmigung

Die gemeinsame Nutzung des Tunnels Rohr-Flughafen durch verschiedene Zugkategorien schafft sicher nur sekundär Sicherheitsprobleme (die Genehmigung ist befristet!), verursacht jedoch wegen der kreuzenden Zufahrt zum Flughafenbahnhof und der dortigen Eingleisigkeiten erhebliche Engpässe bei der Fahrplangestaltung und Betriebsführung und wird bei Instandhaltungsarbeiten zu Betriebsunterbrechungen führen.

2. Integraler Taktfahrplan

Neue Triebzüge, wie sie z.B. die DB im Raum Augsburg einsetzt, werden im Zulauf vor dem Taktknoten gekuppelt (im Falle Stuttgarts z.B. in Plochingen und Waiblingen) und benötigen daher je nur eine Trasse. Mit moderner Signaltechnik ist eine Zugfolge von 2 Minuten realisierbar, in München wird gut mit Zugfolgezeiten von 90 Sekunden gefahren. Damit ist ein ITF in Stuttgart sinnvoll und realisierbar! Darüber hinaus ermöglichen die aktuellen Planungen für S21 und die NBS wegen der strukturellen Engpässe (Eingleisigkeiten und Kreuzungen) für die Fernzüge nur wenige und festgelegte Zeitfenster, in denen sie verkehren können: Ein ITF im Fernverkehr der ganzen Bundesrepublik wird erschwert, da die Fahrpläne des ganzen Landes nicht nach optimalen Anschlüssen sondern aufgrund der Stuttgarter Engpässe geplant werden müssen.

3. und 4. Zulaufstrecken, Mischbetrieb

Sie haben Recht: Die unmittelbaren Zufahrten in den Tiefbahnhof sind weniger problematisch – Probleme schaffen jedoch die geplanten Eingleisigkeiten und Kreuzungen auf den Fildern. Ich folge Ihnen auch in dem Argument, dass eine Mischnutzung an sich noch kein Nachteil ist – allerdings nur wenn Ein- und Ausfahrten kreuzungsfrei sind!

6. Neubaustrecke

Die immer wieder beschworenen Europa-Magistralen führen nicht über Stuttgart: Die Züge Brüssel/Amsterdam – Italien/Balkan und Paris – Bratislava/Budapest fahren über Basel bzw. Nürnberg, weil diese Routen auch nach dem Bau einer NBS um Stunden schneller sind; auch sind die Gäubahn und der Abschnitt München-Salzburg doch wohl für europaweite Magistralen ganz ungeeignet!

Will man die Züge Stuttgart – Ulm – München beschleunigen, können für 10...20% des Aufwands von Tunneln Streckenabschnitte zwischen Amstetten, Ulm und Augsburg aus- oder neu gebaut werden. Da die behauptete Fahrzeit Stuttgart – Ulm von 26 Minuten mit der geplanten NBS gar nicht erreichbar ist, wäre es im Sinne eines ITF sinnvoll, Stuttgart-Ulm in etwa 55 Minuten zu fahren: Dies ist ohne Tunnelbauten erreichbar.

7. Kapazitäten der Bahnhöfe

Da gebe ich Ihnen Recht: Allerdings ist die Zahl der Züge, die einen Bahnhof je Stunde erreichen können allein nicht relevant: Es muss die Frage beantwortet werden, welche Anschlüsse mit welchen Wartezeiten erreicht werden: Da bietet der Kopfbahnhof mit 9 zusätzlichen Gleisen sicher Vorteile!

8. und 9. Kosten und Kostenentwicklung

Die DB AG hat selbst erklärt, die Kosten für den Ausbau des K21 seinen nicht ermittelt worden. Die DB AG hat noch nie ein großes Neubauprojekt annähernd zu den zuvor genannten Kosten realisiert – manche Projekte haben mehr als doppelt so viel gekostet, als veranschlagt. Für die Großprojekte haben der Bundesrechnungshof, KCW/Umweltbundesamt, Vieregg-Rößler, ich und andere einhellig festgestellt, dass die Vorhaben zu den Kosten der DB nicht realisierbar sind. Daher sollten wir statt der „Kalkulationen“ der DB AG die Berechnungen unabhängiger Experten diskutieren.

10. „Der neue Herzinfarkt Europas“

Unrealistische Werbesprüche, verheimlichte Studien und Gutachten und wiederkehrende Falschbehauptungen der Offiziellen haben bei den betroffenen Bürgern mit Recht Wut und Empörung ausgelöst. Ich sehe dies positiv: Die Bürger informieren sich und sind nach meinem Dafürhalten inzwischen besser informiert, als manche Entscheidungsträger! Mit ihrem Engagement, das natürlich auch emotional ist, sorgen sie dafür, dass die unsinnigen Pläne nicht realisiert werden.

Ich habe – wie Sie -- mein ganzes Berufsleben, mehr als drei Jahrzehnte, für den Ausbau des Bahnverkehrs gekämpft, auch dafür, dass Bund, Länder und Gemeinden mehr Mittel für „Die Bahn“ bereitstellen: Mir fällt es immer noch schwer, mich dafür zu engagieren, das allergrößte Bahnprojekt unserer Republik zu verhindern. Ich tue es, weil ich überzeugt bin: Die Großprojekte Stuttgart-Ulm schaffen, so wie sie geplant sind, unübersehbare Schäden nicht nur für den Bahnverkehr sondern auch für das politische und soziale Klima in unserem Lande! Ich füge einige Daten zur NBS Wendlingen-Ulm bei.

*Mit freundlichen Grüßen
Karl-Dieter Bodack
kd.bodack@gmx.de
12. 9. 2010*

Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

Baukosten

Die DB AG veranschlagt im Juli 2010 dafür..... **2,9 Mrd. €**
davon trägt das Land B-W **0,9 Mrd. €**
der Bund soll finanzieren **2,0 Mrd. €.**

Die NBS Nürnberg-Ingolstadt kostete 3 Mrd. Euro und hat
27 km Tunnelstrecken mit 2,8 Mio Kubikmetern Rohbauvolumen.
Legt man die von der DB genannten Gesamtkosten um, so kostete
ein Streckenkilometer im Freien etwa 12 Mio. €
ein Tunnelkubikmeter etwa 840 €*
Damit ergeben sich für die NBS Wendlingen – Ulm:

für die geplanten 32 km Strecke im Freien	384 Mio. €
für die geplanten 4,946 Mio Kubikmeter Tunnel	4.155 Mio. €
Preissteigerungen für 12 Jahre spätere Bauzeit 15%	681 Mio. €
Kosten mit realistischen Werten der DB AG	5,2 Mrd. €
<i>Wer trägt die die Mehrkosten von voraussichtlich</i>	<i>2,3 Mrd. €</i>
<i>Der Bund müsste dazu statt 2,0 dann</i>	<i>4,3 Mrd. €,</i>
<i>mehr als doppelt so viel aufwenden als bisher geplant!</i>	

Jahreskosten

Als jährlich wiederkehrende Kosten für Zinsen, Abschreibung, Instandhaltung und Betriebsführung müssen insgesamt rund 8% veranschlagt werden, also **416 Mio €/Jahr.**
Auf der NBS können nach der aktuellen Planung der sma im Auftrag des Landes Baden-Württemberg drei Personenzüge je Stunde und Richtung fahren; ein Güterverkehr wird nicht stattfinden, da die NBS steiler, höher und teurer ist als die vorhandenen Strecken. Reisen je Zug durchschnittlich 200 Fahrgäste, so fahren auf der NBS 8 Mio Personen/Jahr. Daraus resultieren **Mehrkosten je Fahrgast auf der NBS von etwa 50 €**

Energiemehrverbrauch

Die geplante NBS hat einen um 160 Meter höheren Scheitelpunkt als die jetzige Strecke mit der „Geislinger Steige“. Die Zugfahrten verursachen daher höhere Energieverbräuche allein zum Erreichen des höheren Scheitelpunkts. Durch Energierückspeisung beim Bremsen mit den Fahrmotoren kann ein Teil der Energie zurück gewonnen werden; bei der folgenden Abschätzung werden 50% angenommen. Unterstellt man gemäß dem Gutachten der sma drei Personenzüge je Stunde und Richtung (mehr Züge sind wegen der Engpässe bei den Zufahrten voraussichtlich nicht möglich), so verursachen diese bei einem durchschnittlichen Zuggewicht von 600 Tonnen und einem Wirkungsgrad ab Energieerzeugung von 0,8 einen **Mehrverbrauch von etwa 7 Millionen Kilowattstunden pro Jahr.**
Dieser entspricht dem Verbrauch von etwa 2000 Haushalten!

Gröbenzell, 11. 9. 2010
Karl-Dieter Bodack

* Der Betrag erscheint auch für die NBS Wendlingen – Ulm realistisch, da es sich auch hier um Tunnelbauten im Jura handelt und die Ausstattung mit Oberbau, Signalanlagen und Sicherheitseinrichtungen weitgehend identisch sein wird. Mögliche Kostensenkungen durch rationellere Vortriebstechniken werden voraussichtlich kompensiert durch Erschwernisse beim Durchfahren von Gesteinsformationen mit Wasserdruck.

Diese Schätzung wird durch andere Gutachten (KCW/Umweltbundesamt, Vieregg-Rößler) bestätigt. Die DB AG macht dazu geltend, dass die Baukosten der NBS Nürnberg-Ingolstadt durch einen zweijährigen Baustopp erhöht seien. Dieses Risiko muss auch bei der NSB Wendlingen-Ulm gesehen werden, da extreme geologische Verhältnisse und wachsende Engpässe im Bundeshaushalt zu erwarten sind.