



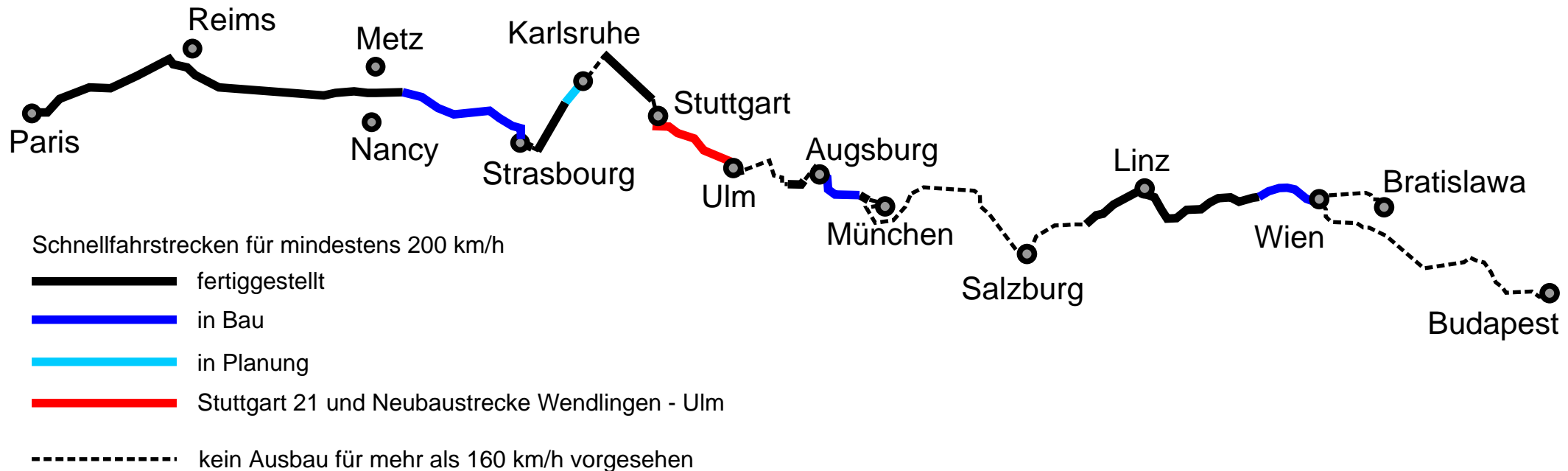
Sachschlichtung Stuttgart 21

3. Sitzung am 4.11.2010

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Argumente und Fakten

Magistrale für Europa als Begründung für die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm



>> Das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm ist Teil einer der längsten Hochgeschwindigkeitsstrecken Europas. Die "Magistrale für Europa" verbindet auf 1.500 Kilometer Schiene Paris mit Bratislava und Budapest.<<
Quelle: DB AG, Infopavillon im Flughafen Stuttgart

Luftlinie Paris - Budapest: ca. 1.200 km
Streckenlänge Paris - Budapest: ca. 1.600 km

➔ Umweg gegenüber der Luftlinie: 400 km oder 33,3%

Chart 2

4.11.2010

Magistrale für Europa: Heutige Lücken zwischen Strasbourg und Linz

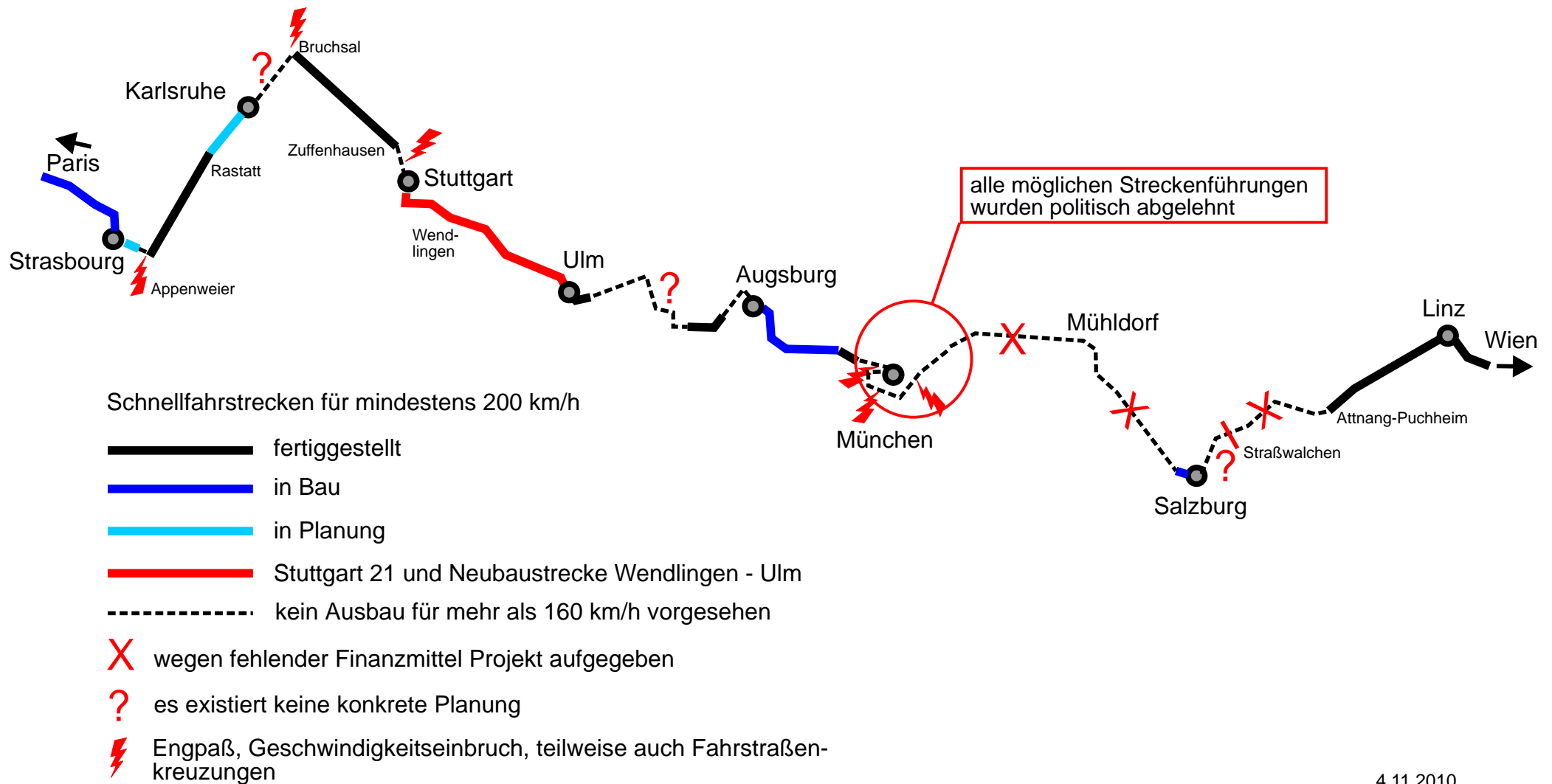


Chart 3

4.11.2010

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

Wahrscheinliche Gesamtkosten der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Preisstand
2010

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

Kosten werden am 12.11.2010 ausführlich behandelt

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm: Extrem hohe Baukosten pro Streckenkilometer

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm (Tunnelanteil 51%):



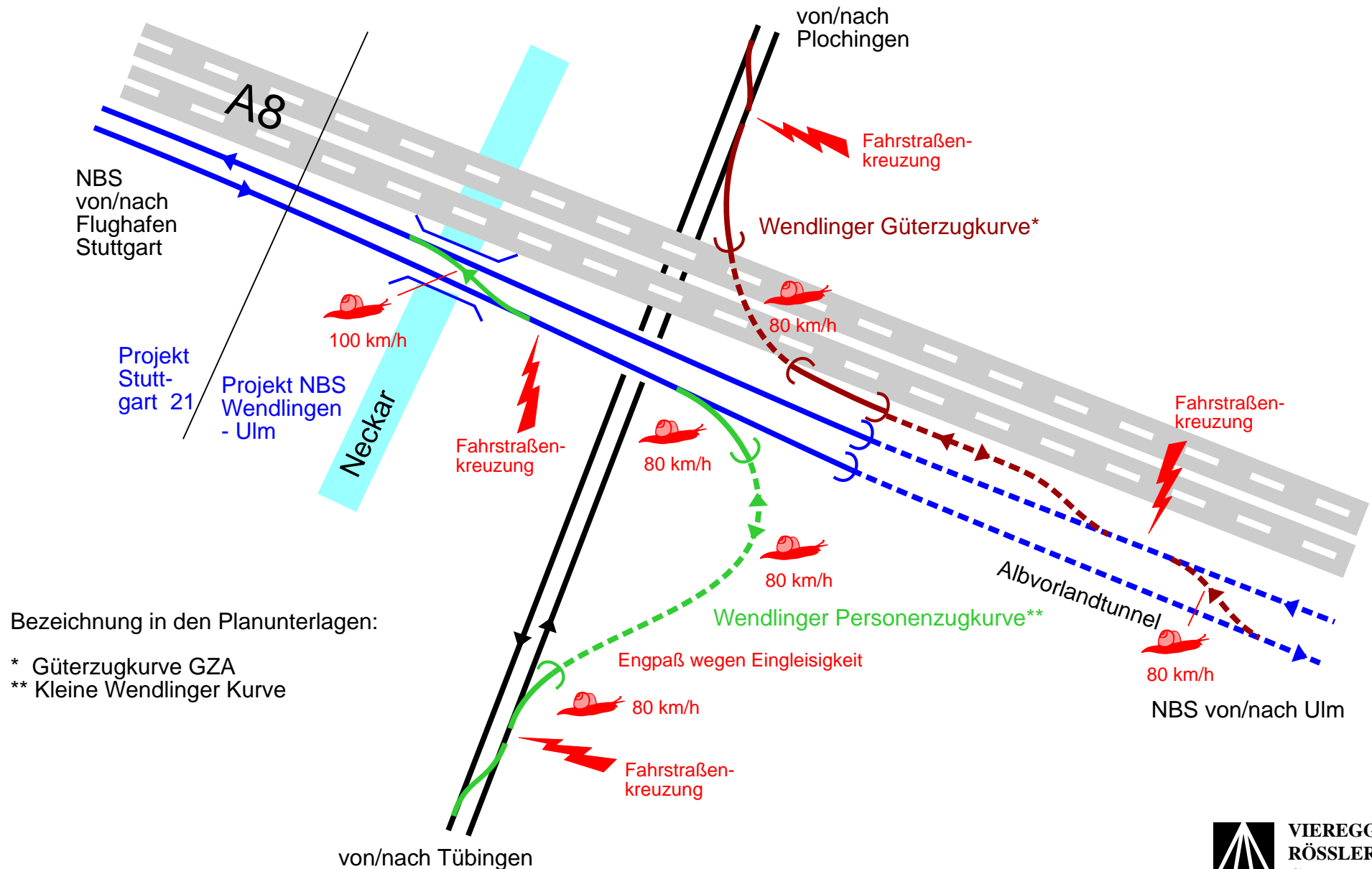
Zum Vergleich



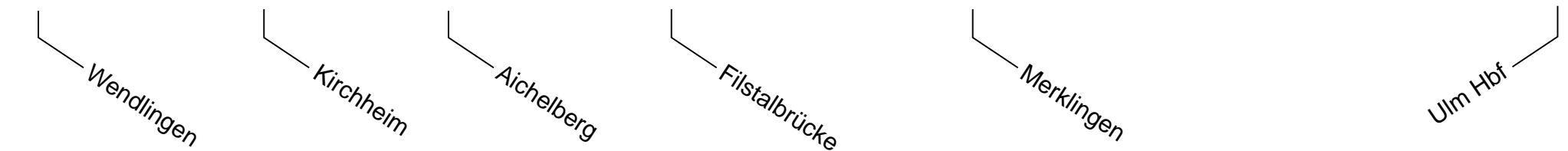
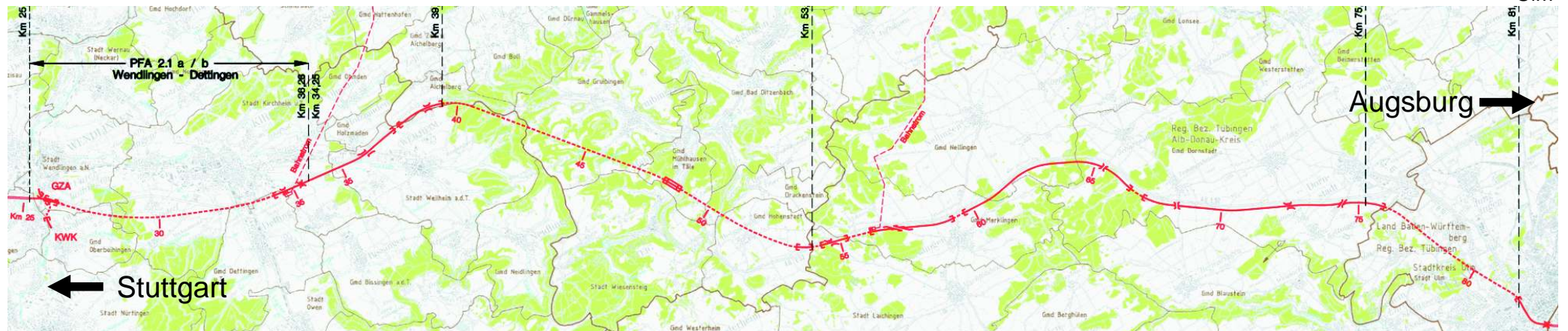
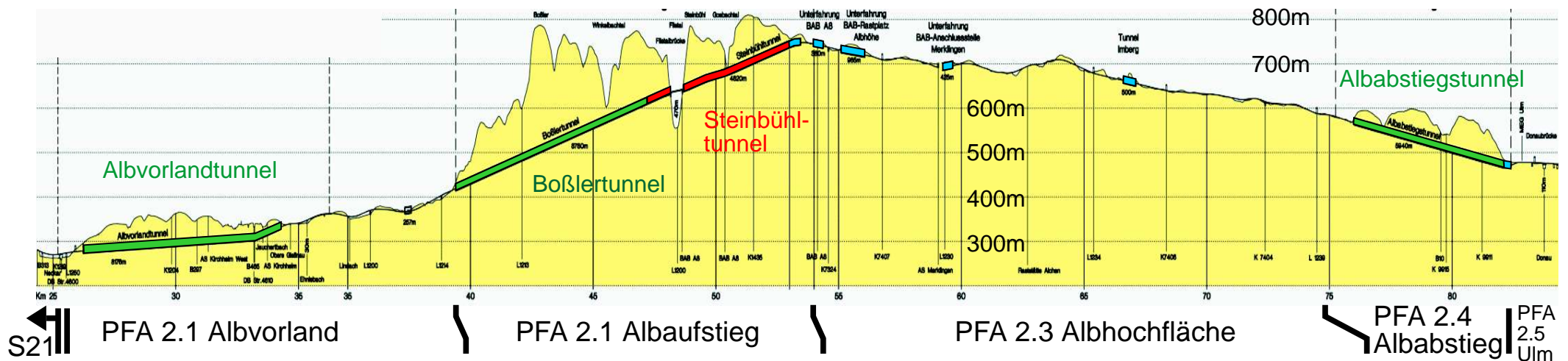
! Strecke im Tunnel bis zu 10 mal so teuer wie oberirdische Strecke

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Schematischer Gleisplan im Bereich Wendlingen



Übersicht über die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm



Tunnelstrecken, Tunnelbautechnik nach VR

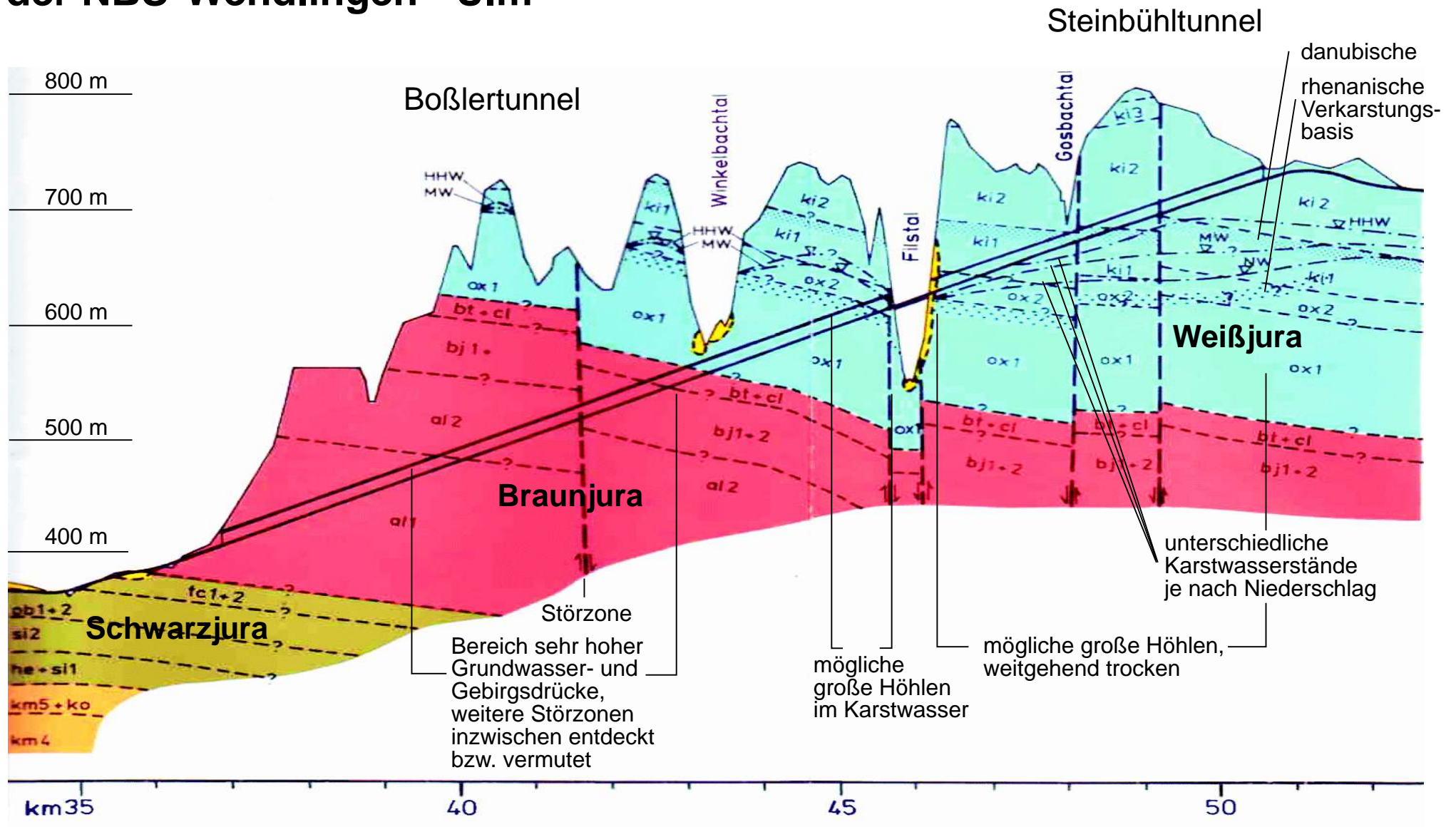
- Tunnelbohrmaschinen
- Neue Österreichische Tunnelbauweise
- Offene Bauweise

Chart 9

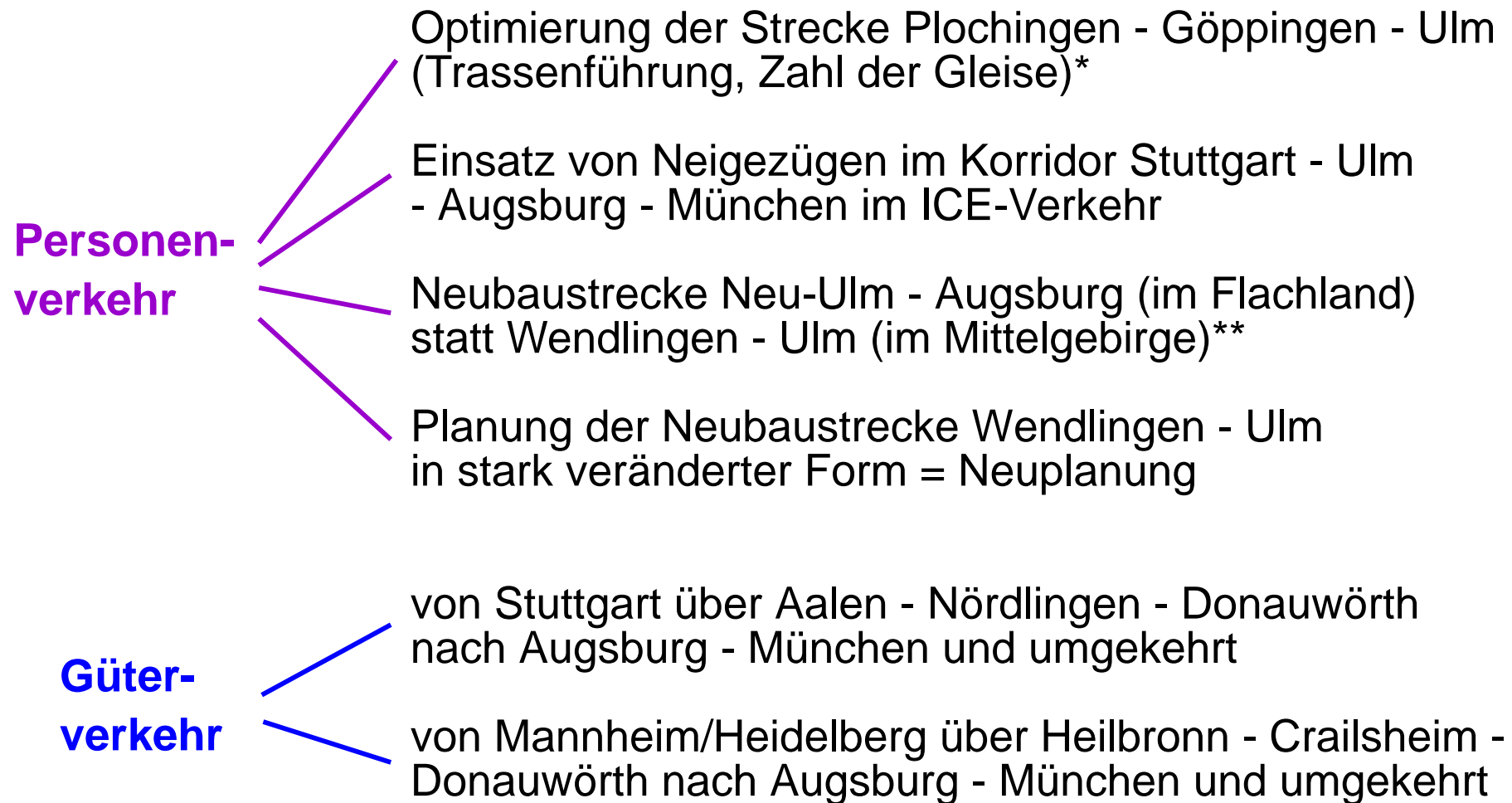
Kartengrundlage: Planfeststellungsunterlagen DB AG

4.11.2010

Geologisches Profil am nördlichen Alaufstieg der NBS Wendlingen - Ulm



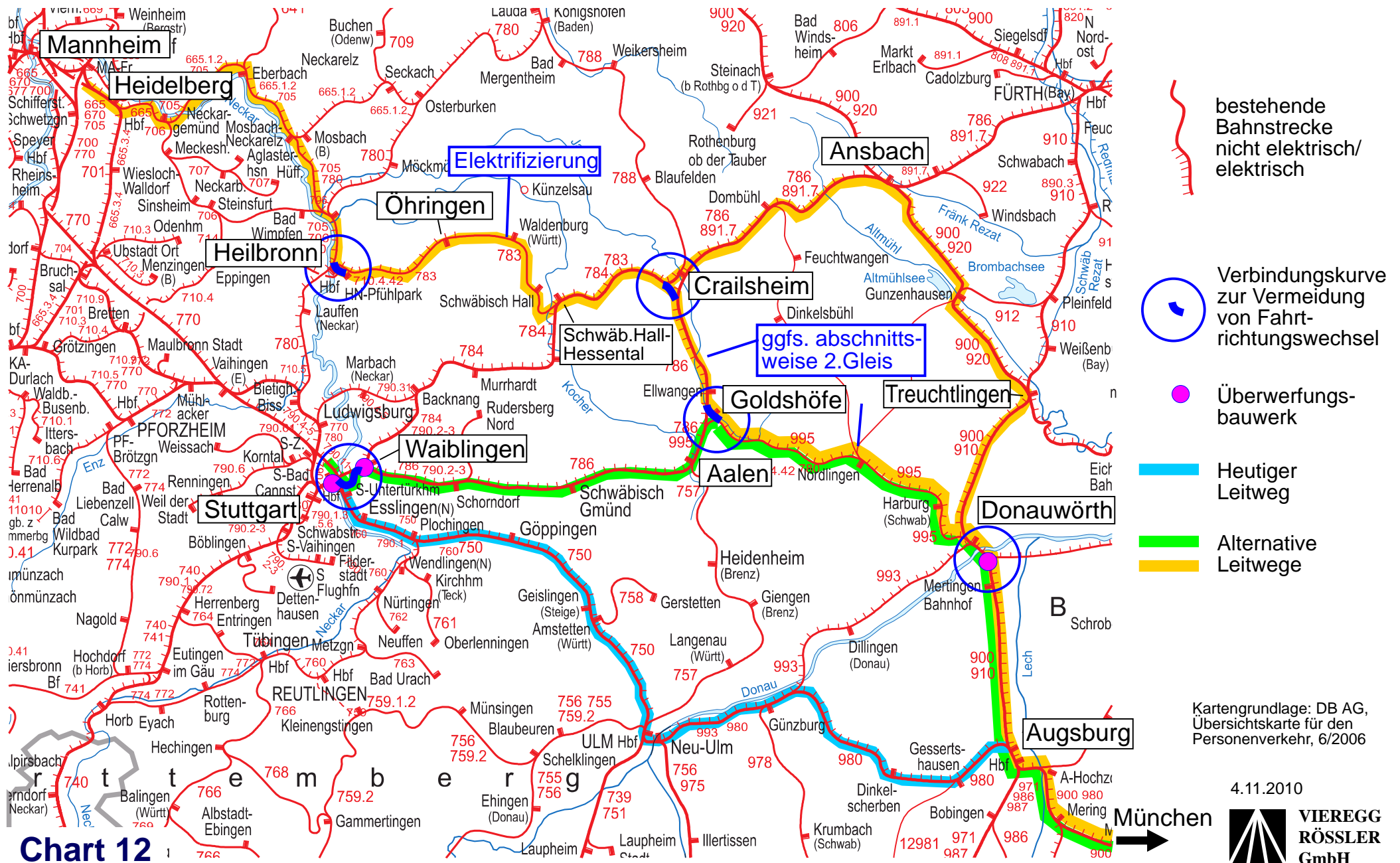
Alternativen zur Neubaustrecke Wendlingen - Ulm



* 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

