



München, den 7.9.2010

Prognose der wahrscheinlichen Projektkosten der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm und Vorschläge zur Verbesserung des Personen- und Güterzugverkehrs im Korridor Stuttgart - Augsburg

Wesentliche Ergebnisse

- (1) Die Realisierung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen - Ulm erfordert bis zur ihrer Fertigstellung (Preisstand 2016) wahrscheinliche Projektkosten von 5 bis 6 Mrd EUR, wobei bereits vorausgesetzt wird, dass beim Tunnelvortrieb größtenteils nicht die geplante Neue Österreichische Tunnelbauweise (NÖT) verwendet wird, sondern Tunnelbohrmaschinen (TBM) als modernste Tunnelbaumethode. Selbst im unwahrscheinlichen Best-Case (bessere geologische Bedingungen für den Tunnelbau als erwartet, weiterer technischer Fortschritt bei den Tunnelbohrmaschinen) liegen die Baukosten mindestens bei 4,6 Mrd EUR. Wird diese Strecke jedoch entsprechend der aktuellen Planung mit NÖT gebaut, so müssen bis zum Abschluß des Projektes Kosten von bis zu 10 Mrd EUR veranschlagt werden.
- (2) Von der DB AG werden die Baukosten der NBS Wendlingen - Ulm derzeit lediglich mit 2,89 Mrd EUR beziffert. Würde dieser Betrag zutreffen, so dürften die Tunnelbaukosten pro Kubikmeter Tunnelvolumen nur bei rund 1/4 der Kosten liegen, die beim Tunnelbau der Neubaustrecke Ingolstadt - Nürnberg tatsächlich anfielen, und dies obwohl die geologischen und topographischen Verhältnisse zwischen Wendlingen und Ulm wesentlich schwieriger sind als zwischen Nürnberg und Ingolstadt.
- (3) Bei den langen Tunnels am Alaufstieg, insbesondere beim Boßlertunnel, sind extrem schwierige geologische und hydrogeologische Verhältnisse zu erwarten. Die geologischen Studien der Deutschen Bundesbahn aus den Jahren 1987 und 1991 warnen deshalb vor dem Bau von Tunnels in den geologischen Formationen, die der Boßlertunnel durchfahren soll. Die neueren geologischen Untersuchungen von 2006 aus den aktuellen Planfeststellungsunterlagen gehen hingegen kaum mehr auf die zu erwartenden Probleme ein. Obwohl gerade beim

Boßlertunnel die höchsten Gebirgs- und Wasserdrücke aller unterirdischen Streckenabschnitte zu erwarten sind, werden genau für diesen Tunnel die dünnsten Tunnelwände geplant.

- (4) Im Gegensatz zu diversen Verlautbarungen der DB AG wird die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm nicht güterzugtauglich sein, nicht zuletzt deshalb, weil die an einer Stelle geplante maximale Steigung von 35 Promille dem DB-internen Regelwerk für Güterzugstrecken widerspricht.
- (5) Insgesamt sind für das weitere Vorgehen drei unterschiedliche Strategien denkbar:
 - Die vorhandene Bahnstrecke Stuttgart - Göppingen - Ulm erhält im Filstal punktuelle Linienverbesserungen zur Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen, im extrem kurvenreichen Abschnitt bei der Querung der Schwäbischen Alb wird eine Neubaustrecke gebaut. Gegebenenfalls kann wegen zu großer geologischer Problemen und zu hoher Kosten auf den relativ kurzen Neubaustrecken-Nordabschnitt zwischen Kuchen und Amstetten verzichtet werden.
 - Die heutige Bahnlinie Stuttgart - Göppingen - Ulm wird ohne nennenswerte Neutrassierungen beibehalten und auf diese Strecke werden ICE- und Regionalzüge mit Neigetechnik eingesetzt, welche auch die kurvenreiche Strecke Ulm - Augsburg schneller als heutige Züge befahren können. Dadurch wird voraussichtlich eine ähnlich hohe Fahrzeitreduktion zwischen Stuttgart und Augsburg erreicht wie beim Bau der aktuell geplanten NBS Wendlingen - Ulm.
 - Die Planung der NBS Wendlingen - Ulm beginnt noch einmal von vorne mit dem Ziel, dass die geologisch und hydrogeologisch sensiblen Formationen beim Tunnelbau am nördlichen Albaufstieg nicht mehr durchfahren werden. Zugleich ist zu erwägen, ob diese NBS auch zur regionalen Schienen-Erschließung des Raumes entlang der Autobahn A 8 genutzt werden kann. Ab Neu-Ulm wird diese NBS als echte Hochgeschwindigkeitsstrecke bis Augsburg weitergeführt, und zwar in enger Trassenbündelung mit der für den 6-spurigen Ausbau vorgesehenen Autobahn A 8.

In jedem dieser drei Fälle könnten parallele, flachere Bahnstrecken als Leitwege für den Güterfernverkehr herangezogen werden, und zwar die Routen Mannheim/Heidelberg - Heilbronn - Crailsheim - Donauwörth - Augsburg/München und Stuttgart - Aalen - Donauwörth - Augsburg/München.