

Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm: warum sie nie hätte gebaut werden dürfen

Sie ist ein Klimaskandal.

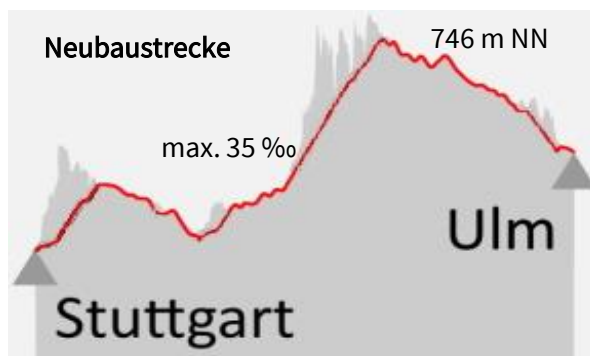
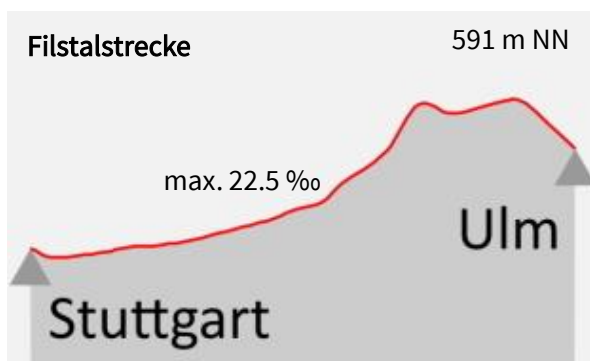
Sie ist ein nicht akzeptables Sicherheitsrisiko.

Sie ist durch Betrug zustande gekommen.

Warum ist die Neubaustrecke (NBS) ein Klimaskandal?

1. Sie ist **steiler** als die bestehende Filstalstrecke, und große Steigungen führen zu wesentlich mehr Energieverbrauch.

Während die Filstalstrecke nur max. Steigungen von 22,5 ‰ hat, hat die NBS max. Steigungen von 35 ‰ und eine durchschnittliche Steigung von 24,5 ‰. Es ist aber normalerweise der Sinn von Tunnels, weniger Steigungen möglich zu machen.



2. Sie muss eine um fast 160 Meter **größere Höhe** überwinden als die Filstalstrecke.

Die zu überwindende Höhe stellt aber einen entscheidenden Faktor für den Energieverbrauch dar. Während die Filstalstrecke lediglich 338 Meter überwinden muss – von 253 m NN (Plochingen) auf 591 m NN (Beimerstetten) –, muss die NBS 493 Meter überwinden – auf 746 m NN (Hohenstadt). Es ist aber normalerweise der Sinn von Tunnels, größere Höhen unterirdisch zu unterfahren.

3. 50 % der Strecke (30 km) sind **doppelröhrige Tunnelstrecken**.

Züge verbrauchen aber in Tunnels wegen des Luftwiderstands grob das Doppelte an Energie wie auf freier Strecke. Und der Bau von Tunnels produziert pro Tunnel-Kilometer durchschnittlich 25 bis 30.000 Tonnen CO₂. Das entspricht pro Tunnelkilometer etwa so viel an Treibhausgasen, wie 26.000 Autos in einem Jahr erzeugen – also, bei zweimal 30 km Tunnel, die Jahresbelastung von 1,5 Millionen Autos.

4. Auf der Strecke sollen **Geschwindigkeiten bis zu extrem Energie verbrauchenden 250 km/h** gefahren werden.

Der Energieverbrauch eines Zuges nimmt aber mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zu. Sollen die Züge jedoch mit klimatauglichen 120 km/h bis 160 km/h fahren, ist der als Hauptbegründung propagierte Reisezeitgewinn verspielt. Schnell oder klimaverträglich fahren, wird deshalb künftig die Frage sein.

5. Klimafreundlicher Bahnverkehr fährt nicht möglichst schnell von A nach B, sondern mit der Geschwindigkeit, die in A und B optimale Umsteigemöglichkeiten schafft.

Optimale Umsteigemöglichkeiten sind aber zwingend nötig, damit Autofahrer Bahnverbindungen so attraktiv finden, dass sie gerne vom Auto auf die Bahn umsteigen. (Siehe Bahnverkehr in der Schweiz, der auf landesweit optimiertem Taktverkehr basiert.)

6. Die NBS war mit Gesamtkosten von 4 Milliarden so teuer, dass sie „kannibalisierende“ Wirkung auf das übrige Bahnnetz hat.

Viele andere – kostengünstige, aber wirkungsvolle – Investitionen ins Bahn-Netz müssen deshalb verschoben werden – ein Grund für das derzeitige Drama der Bahn.

7. Die NBS erlaubt – wegen der besonders großen Steigungen – keinen Güterverkehr.



Dass Güter vermehrt von der Straße auf die Schiene verlegt werden, ist aber eine zentrale Forderung für den Klimaschutz.

8. Die NBS hat keinen Halt am wichtigen Bahnhof Wendlingen.

Damit fährt sie ohne Ein-, Aus- oder Umsteigemöglichkeit über Deutschlands am stärksten frequentierte Strecke (Tübingen–Stuttgart) hinweg. Gut vernetzte Umsteigemöglichkeiten sind aber eine Kernbedingung für attraktiven und deshalb zum Umstieg vom Auto einladenden Bahnverkehr.



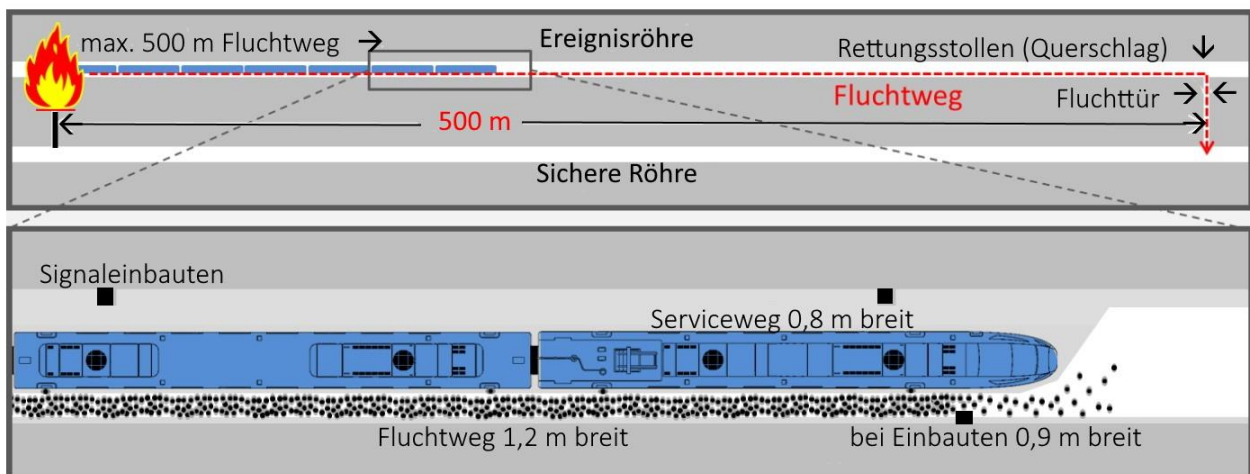
Warum stellt die NBS ein nicht akzeptables Sicherheitsrisiko dar?

1. Die Tunnel haben im Brandfall keine sichere dritte Tunnelröhre, in die die Fahrgäste z.B. im Fall eines Zugbrands fliehen können.

Stattdessen gibt es lediglich die Tunnelröhre der entgegenkommenden Züge, die aber erst sicher ist, wenn dort a) kein Zug mehr fährt und b) die Fahrstromleitung geerdet ist. Bis die Nachbarröhre aber „freigefahren“ und danach die Fahrstromleitung geerdet ist, vergehen die für die Flucht vor den tödlichen Rauchgasen entscheidenden Minuten.

2. Querstellen in die „sichere“ Gegenröhre gibt es nur alle 500 Meter.

Die Bahn behauptet, dass der Weg zu einem sicheren Stollen deshalb nur maximal 250 Meter sei. Wird aber – z.B. durch die brennende Lok – einer der Querstellen versperrt, ist der längste Weg 500 Meter. Dafür brauchen selbst trainierte Menschen bis zu 7 Minuten allein für die Wegstrecke. Hinzu kommt noch das mühsame Herausklettern von Hunderten panischer Menschen aus dem Zug auf das fast einen Meter tiefere Schienenniveau.



Die Fluchtgeschwindigkeit wird aber von den Langsamsten bestimmt. Deshalb müssen mobilitätseingeschränkte Menschen berücksichtigt werden, was die Bahn bisher konsequent übergeht. Die Entfluchtungszeit verlängert sich dadurch ganz erheblich.

3. Durch die Querstollen können nur etwa 100 Personen pro Minute geschleust werden.

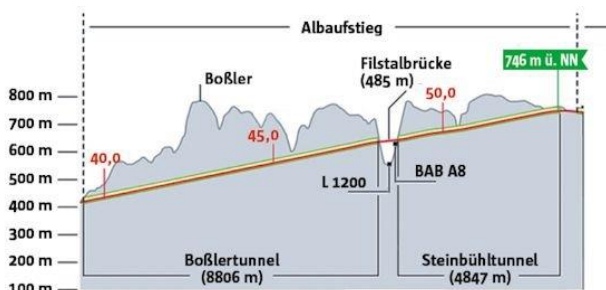
Selbst bei einem mit maximal 1.757 Fahrgästen besetzten Doppelstockzug (wie im Bahnkonzept angenommen) würde deshalb allein dieser Vorgang fast 18 Minuten benötigen.

4. Die Hälfte der 30 km Tunnelstrecke stellt eine gefährliche zusammenhängende Tunnel-Brücken-Kette von 15 km Länge dar.

Auf dieser Strecke kann keinerlei Hilfe von außen zu den Zügen gebracht werden.

Ein dort liegengebliebener Zug kann nur auf kilometerlangem Weg von den beiden Enden her erreicht werden.

Ein brennender Zug müsste – je nach Fahrgeschwindigkeit – 4 bis 8 Minuten lang brennend weiterfahren, um ins Freie und an einen Rettungsplatz zu kommen. Das kann für Wagons, in denen es brennt oder in die Rauch eindringt, erheblich zu lang sein.



5. Die großen Steigungen des Tunnels führen zu einem „Kamineffekt“, durch den sich der Rauch schneller entwickelt und ausbreitet.

Dieser Kamineffekt hat beim Unglück der Gletscherbahn in Kaprun mit 155 Toten wesentlich zur raschen Ausbreitung des Brandes und der tödlichen Rauchgase beigetragen.

Die Bahn rechnet mit einer Evakuierungszeit von 15 Minuten. In dieser Zeit schaffen es aber nur die Schnellsten und Ersten der Reisenden, in Sicherheit zu gelangen. Der Rauch wird allerdings – laut internationalen Fachartikeln – bereits in 5 bis 8 Minuten, die vor ihm Fliehenden zu erreichen.

Dass die Evakuierungszeit von 15 Minuten viel zu günstig angenommen ist, zeigt sich auch daran, dass

z.B. beim ICE-Brand bei Montabaur 2018 – selbst im Freien, ohne Behinderung durch enge Tunnelwände – die Evakuierungszeit 45 Minuten betragen hat.



12.10.2018, Brand in Montabaur

(Bild: NR-Kurier, privat, Ursprungsartikel: nr-kurier.de)

6. Die NBS soll – im Unterschied zu anderen Tunneln für Hochgeschwindigkeitszüge – auch von fahrgastreichen Regionalzügen befahren werden.

Diese haben aber eine viel größere Maximalzahl von Fahrgästen als ICEs, die sich im Brandfall in Sicherheit bringen können müssen.

Und sie sind kürzer als ICEs, weshalb sich die Fliehenden nicht auf mehrere Querstollen verteilen, sondern alle durch einen oder zwei fliehen müssen. Dadurch entsteht viel größeres Gedränge. Für diese besonders große und dichte Menschenmenge sind die Rettungswege viel zu eng und werden sogar durch Einbauten noch weiter verengt. Deshalb wird die Entfluchtungszeit noch viel länger, als die Bahn optimistisch annimmt.

7. Ein Zug muss im Brandfall von den umliegenden Feuerwehren gelöscht werden. Diese können aber nicht über die erforderlichen Spezialkenntnisse für die Vielzahl an Lok-Typen verfügen, die dort verkehren.

Z.B. muss bei einem ICE im Brandfall nicht nur die Fahrdraptspannung geerdet werden, sondern auch der ICE selbst mit seinen riesigen kapazitiven Ladungen gegenüber den Schienen. Dafür gibt es aber z.B. in einem ICE 3 sechs verschiedene, über 200 Meter auf dem Zugdach verteilte Schaltvorrichtungen, je zwei für Deutschland, Holland und Belgien. Und das ist bei jedem Zugtyp anders – eine Überforderung lokaler Feuerwehren!

8. Die NBS wurde fern von Städten geführt, wo in weitem Umfeld keine Feuerwehren – schon gar keine ständig präsenten Berufsfeuerwehren – stationiert sind.

Im Brandfall kommen die Feuerwehren deshalb viel zu spät, und es wird nichts mehr zu löschen sein. Die Fahrgäste sind ausschließlich auf Eigenrettung angewiesen. Sollten die Feuerwehrleute der

Freiwilligen Feuerwehren doch im Tunnel löschen wollen, müssten sie – weil es keine von der Bahn gestellte, in unmittelbarer Nähe stationierte, Bahn-Feuerwehr gibt – Leben und Gesundheit riskieren.

Warum war die NBS ein betrügerisches Unternehmen?

1. Es wurden falsche Zahlen für ihre Wirtschaftlichkeit angegeben, um im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt zu werden.

So wurde die Wirtschaftlichkeit künstlich hochgerechnet, indem man behauptete, die Strecke könne auch für den Güterverkehr genutzt werden. Da die Strecke aber viel zu steil ist, hätten auf ihr nur sogenannte „Leicht-Güterzüge“ fahren können. Die gibt es aber nicht, und für sie gibt es auch keinen Bedarf, weil sie unwirtschaftlich sind. Im Gütergewerbe werden seit langem aus Kostengründen mehr und mehr längere und schwerere Züge gefahren.

2. Mit der Behauptung, auf der NBS verkehrten angeblich einst Güterzüge, wurde auch 1 Milliarde an EU-Fördergeldern erlangt.

Da auf der NBS aber tatsächlich keine Güterzüge fahren werden, müsste die EU diese Gelder zurückfordern. Sie tut das aber nicht, sondern macht diesen Betrug mit.

3. Die Notwendigkeit der NBS wurde unter anderem damit begründet, dass die Filstalstrecke zu steil sei für Güterzüge und dort deshalb zwei Loks benötigt würden.

Tatsächlich ist nun aber die NBS noch steiler als die alte Filstalstrecke, und es wird auf ihr keinen Güterverkehr geben. Stattdessen wird es noch mehr Güterverkehr auf der Filstalstrecke geben.

4. Das Publikum wurde gleichzeitig mit zwei einander ausschließenden Argumenten „geködert“:

Zum wird eine Fahrzeiterparnis zwischen Ulm und Stuttgart von fast einer halben Stunde propagiert. Zum anderen wird mit einer guten Anbindung Ulms an den Stuttgarter Flughafen geworben. Es ist aber nur für wenige Züge geplant, dass sie am Flughafen halten. Und für die Züge, die – wie ja als ein Ziel proklamiert – am Flughafen halten, geht der versprochene Fahrzeitgewinn zum Hauptbahnhof wegen dieses Halts gegen Null. Im Übrigen kosten der lange Fußweg vom geplanten Flughafenbahnhof zum Flughafen sowie die inzwischen notorisch gewordene Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit der Bahn die Reisenden viel mehr Zeit als die beworbenen wenigen Minuten Fahrzeitgewinn auf der NBS einbringen.

Martin Poguntke, 21.11.2022



Grafiken nach: www.wikireal.org