

Stuttgart, 22. November

Kritisches Dossier zur Teil-Eröffnung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm

Winfried Hermann 2011: „Die Neubaustrecke hätte nie gebaut werden dürfen“

Die Neubaustrecke (NBS) ist ein Klimaskandal, sie stellt ein nicht akzeptables Sicherheitsrisiko dar, und sie ist, wie Stuttgart 21, durch dreisten Betrug zustande gekommen – so die Thesen, die das Aktionsbündnis in einem Dossier zur geplanten Teil-Neueröffnung der Strecke zusammengestellt hat (Anlage).

Ein Klimaskandal ist die NBS vor allem, weil auch hier wieder Unmengen an treibhausgasintensivem Stahlbeton verbaut wurden, weil sie steiler ist als die bestehende Filstalstrecke, höher hinauf geht als diese und weil die 30 km Tunnel zusätzlich erheblich Energie kosten. Das alles täglich und auf viele Jahre.

Das Aktionsbündnis warnt besonders aus Sicherheitsgründen vor einer voreiligen und bedingungslosen Inbetriebnahme der Neubaustrecke am 11. Dezember. Ähnlich den S21-Tunneln erfüllen die NBS-Tunnel wichtige Sicherheitsbedingungen besonders beim Thema Brandschutz nicht. Anders als von der DB immer wieder behauptet, haben einige Beinahekatastrophen in letzter Zeit gezeigt, dass ICEs sehr wohl brennen können, was insbesondere bei der 15 km lange Tunnel-Brückenkette am Alaufstieg ein erhöhtes Risiko darstellt. Die NBS hat zu wenig Rettungstollen, keine dritte Rettungsröhre und keine schnell einsetzbaren qualifizierten Feuerwehren in der Nähe. Die Rettungskonzepte gehen von alten, zu niedrigen max. Fahrgastzahlen in den Zügen aus, usw.

Dass ein solches Projekt trotz alledem umgesetzt wurde, liegt wesentlich daran, dass seine politische Durchsetzung von Anbeginn an auf Betrug basiert. Um das für die Genehmigung entscheidende Wirtschaftlichkeitskriterium zu erfüllen, musste die Strecke güterverkehrstauglich sein. Das konnte sie aber, wie schon damals bekannt, aufgrund der extremen Steigungen nie sein. Deshalb resümierte 2011 der jetzige Verkehrsminister Winfried Hermann: „Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist unwirtschaftlich und darf nicht gebaut werden“ <http://bit.ly/3AB7kue>

„Weil von der Bahn Mega-Prestigeprojekte wie die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm oder Stuttgart 21 gebaut werden, fehlt bundesweit Geld zur flächendeckenden Ertüchtigung der Bahn-Infrastruktur. Wenn heute viele Bahnreisende einen Zug früher oder gleich wieder das Auto nehmen müssen, um ihr Ziel pünktlich zu erreichen, dann zahlen sie damit den Preis für solche Projekte“, so Bündnissprecher Martin Poguntke. Der Niedergang der Bahn ist das Ergebnis langjähriger falscher Mittelallokation.

Das Aktionsbündnis fordert daher: Keine Inbetriebnahme bevor nicht ein unabhängig erstelltes qualifiziertes Brandschutz- und Rettungskonzept und eine Klimaverträglichkeitsprüfung erstellt sind, mit der Folge, dass ggf. nur ein reduzierter Betrieb mit reduzierten Höchstgeschwindigkeiten erlaubt wird.

Die Neubaustrecke kann jedoch auch bei Erfüllung unverzichtbarer Bedingungen einen Sinn als Ergänzung der bestehenden Filstalstrecke machen, wenn sie, wie im Konzept www.umstieg-21.de vorgeschlagen, über die Bestandsstrecke Tübingen-Stuttgart an den Kopfbahnhof angeschlossen wird und mit einem Umstiegspunkt in Wendlingen eine Verbindung von dort zu Flughafen und Messe bekommt.

Kontakt: Martin Poguntke: 0151 403 602 56, Werner Sauerborn: 0171 320 980 1

Anlage: Dossier