

Mit Kopf schneller nach Ulm

Wegweisungen aus dem Konflikt

Karl-Dieter Bodack

25.10.2010

Die Fahrzeiten auf der „Magistrale Paris-Bratislava“ kürzen

- Im Jahr 1995 fuhr der ICE von München nach Stuttgart mit guter Pünktlichkeit in 2 Stunden **1 Minute**;
- heute braucht der ICE.... 2 Stunden **24 Minuten!**
- S21 und die NBS sollen die Züge um **26 Minuten** beschleunigen. Mit dem damaligen Fahrplan und Streckenbegradigungen zwischen Amstetten, Ulm und Augsburg wäre die Fahrzeitkürzung ohne Tunnel mit geringem Aufwand erreichbar:
- Dafür reichen 300 Millionen Euro.
- Die „Geislinger Steige“ erfordert nur 5 Minuten Fahrzeit, diese sind kein wirkliches Hindernis!

Die Haltezeiten verkürzen

- Der Durchgangsbahnhof soll die Zugfahrt- und Haltezeiten um etwa 3 Minuten verkürzen.
- Dies ist annähernd auch im Kopfbahnhof erreichbar, wenn die bisher unbenutzten Gepäckbahnsteige von den Bahnsteigstützen befreit und zum Aussteigen genutzt werden. Damit werden auch die gegenläufigen Fahrgastbewegungen auf den Bahnsteigen vermieden, das Geschehen wird stressfreier.
- Die Kosten für die Ertüchtigung der derzeit ungenutzten und zu niedrigen Bahnsteige seien auf 10 Millionen Euro geschätzt.

Die Umsteigezeiten verkürzen

- Stuttgart und Ulm sind es wert, Knotenbahnhöfe im Bahnnetz zu sein.
- Dazu brauchen sie gute Anschlüsse.
- Mit dem Streckenneubau kostete die **Einsparung einer Fahrzeitminute bisher etwa 100 Millionen Euro.**
- Die Fahrplangestaltung bestimmt die Gesamtfahrzeit einer Umsteige Verbindung.

Was schafft S21 gegenüber K21

Umsteigezeiten in Minuten

ICE nach Frankfurt Hbf – Fulda

aus	S21	K21
Geislingen RE	23	8
Rottweil RE	29	14
Tübingen RE	29	14
Aalen RE	6	14
Schwäbisch-H.	60	24
Crailsheim IC	31	6
Zürich IC	59*	6

Gesamt Min.	237	86
Durchschn.Min.	34	12

Umsteigezeiten in Minuten

ICE aus ... Fulda – Frankfurt Hbf

nach	S21	K21
Geislingen RE	23	8
Rottweil RE	29	14
Tübingen RE	23	14
Aalen RE	6	14
Schwäbisch-H.	59	37
Crailsheim IC	21	6
Zürich IC	58*	6

Gesamt Min.	219	99
Durchschn. Min.	31	14

Mehr

Wartezeit S21: 22 Minuten bzw. 17 Minuten gegenüber K21!

DB Fahrplanstruktur zur Einsparung von Bahnsteigen

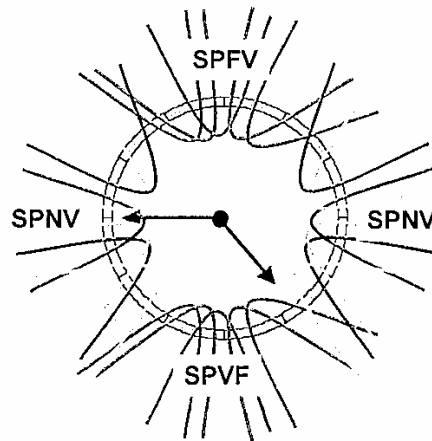
Verringerter Infrastrukturbedarf in Knoten durch

- Mehrfachnutzung der Bahnsteiggleise
- nahezu gleich Infrastruktur für Ein- und Ausfahrt
- weniger / keine Fahrstraßenausschlüsse

Abhängigkeit zur Verweilzeit am Bahnsteig

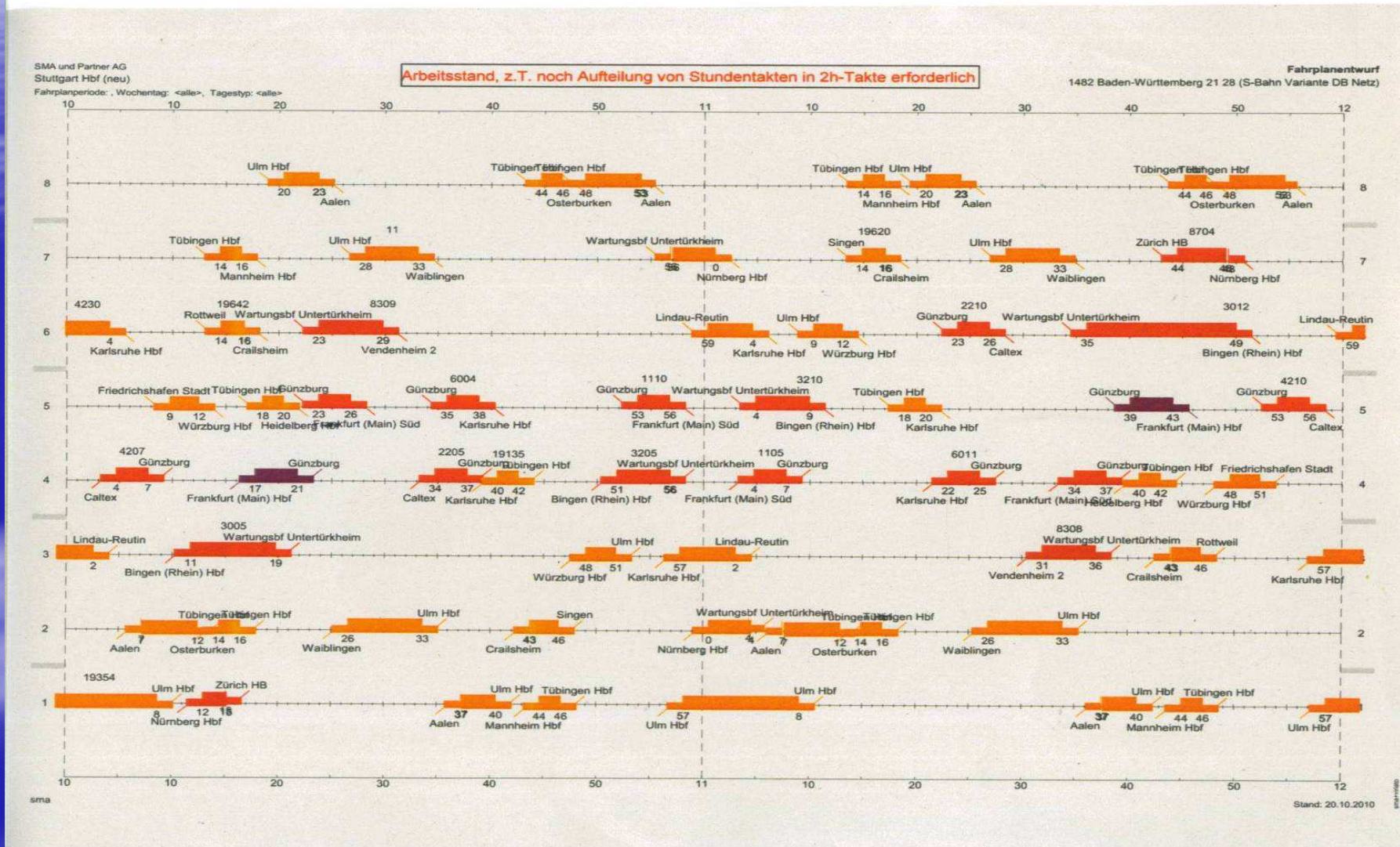
Durch intelligente Planung

- maximaler Übergang im SPFV 20 Minuten
- maximaler Übergang im SPNV 20 Minuten
- maximaler Übergang von SPFV auf SPNV 30 Minuten



- Um mit möglichst wenigen Bahnsteigkanten auszukommen, wird in diesem Bild der DB AG vorgeschlagen, die Fernzüge und die Regionalzüge zu verschiedenen Zeiten halten zu lassen.
- Damit können die Bahnsteige mehrfach genutzt werden.
- Dies führt zu langen Umsteige- und Wartezeiten, bei Stunden-takten bis zu 50 Minuten: Die Zeitvorteile neuer Strecken gehen damit verloren!

Gleisbelegung S21

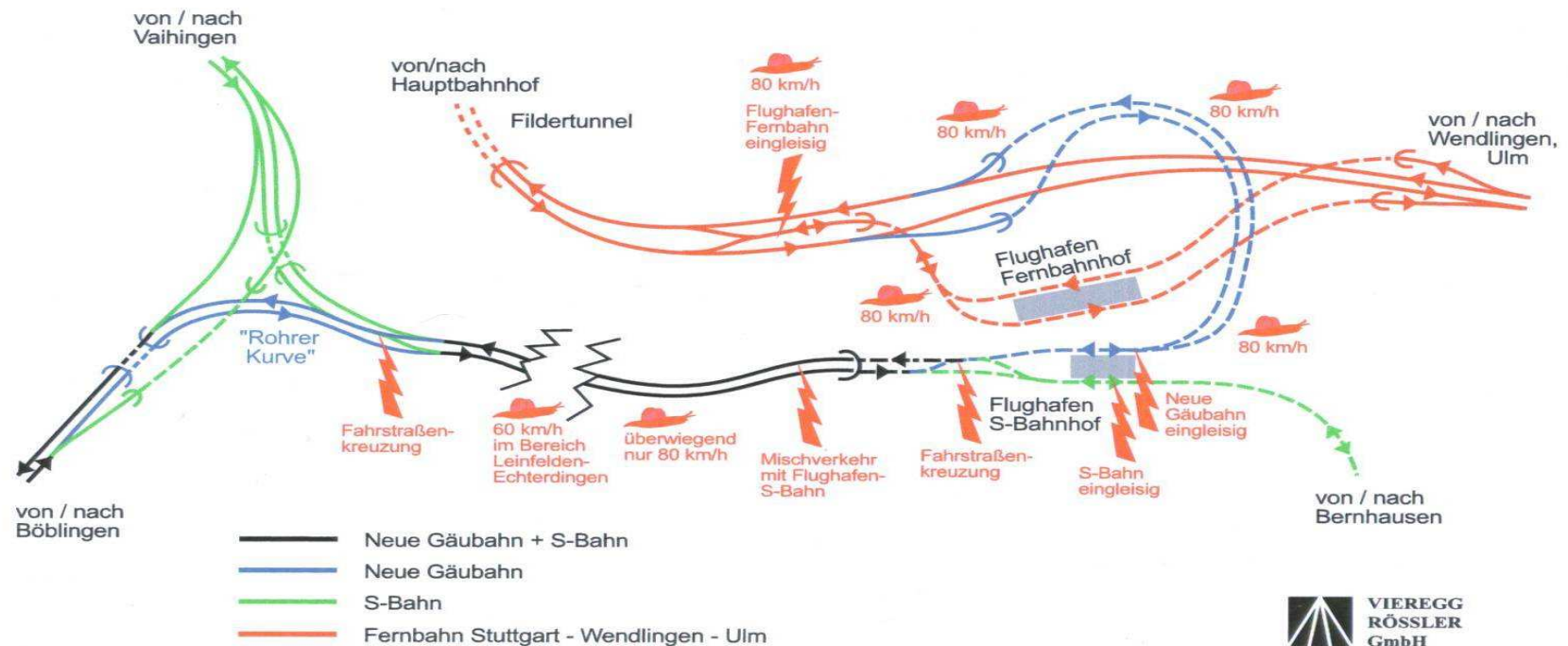


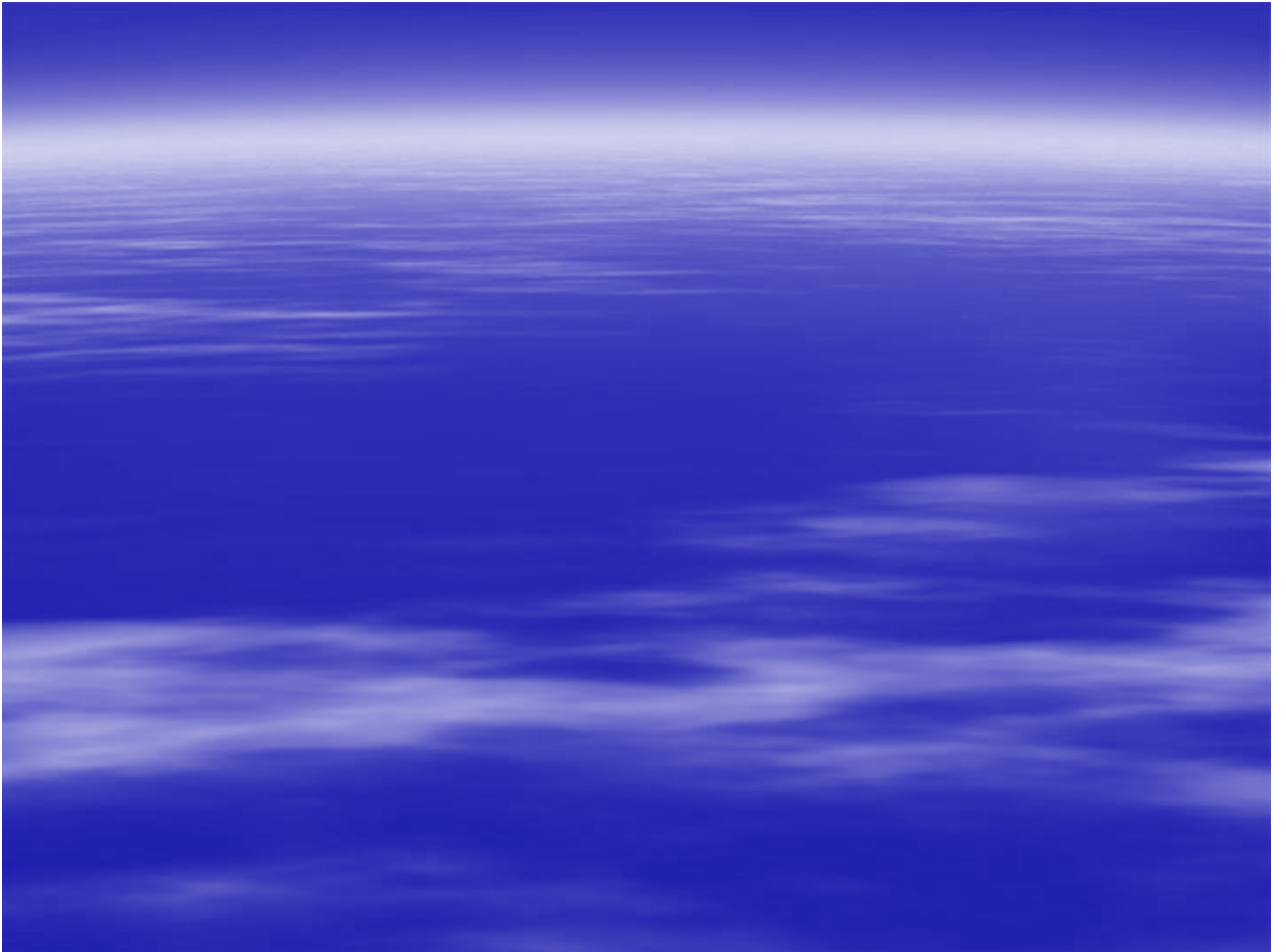
Integraler Taktfahrplan (ITF)

- Verkehrsexperten fordern einen „Integraler Taktfahrplan“:
- Er hat Knotenbahnhöfe, die aus allen Richtungen zu gleichen Zeiten von Fern- und Nahverkehrszügen erreicht werden. Damit werden Wartezeiten beim Umsteigen vermieden, kürzeste Reisezeiten ermöglicht und die Zuggarnituren bestmöglich genutzt.
- Damit die gegenläufigen Fernzüge zu gleicher Zeit in den Knoten eintreffen, müssen diese bei Stundentakt Distanzen von knapp unter 30 Minuten haben. Das hat die DB AG nur bruchstückhaft erreicht, die Schweizer Bahnen haben es realisiert:
- Die Schweizer Bahnen erreichen im Vergleich zu den deutschen Bahnen zweifach höhere Werte am Modal-Split...
- und benötigen mit 2,4 c/Personen-Tonnenkm nur ein Drittel der öffentlichen Zuschüsse Deutschlands je Leistungseinheit.

Kritik an der Planung der DB (2008)

Abb. 6b:
Stuttgart 21 - Schwachstellen im Bereich Rohr - Flughafen





Die NBS ist ökologisch unsinnig!

- Die geplante NBS hat einen um 160 Meter höheren Scheitelpunkt als die jetzige Strecke mit der „Geislinger Steige“. Dies verursacht höheren Energieverbrauch.
- Unterstellt man drei Züge je Stunde und Richtung mit durchschnittlich 600 Tonnen Gewicht und 50% Energierückspeisung beim Bremsen, so verursachen diese einen
- Mehrverbrauch von etwa 7 Mio Kilowattstunden/Jahr.
- Das entspricht dem Verbrauch von etwa 2000 Haushalten und ist ökologisch unverantwortlich!
- Dazu kommt der Mehrverbrauch beim Fahren in Tunnels wegen des höheren Luftwiderstands.

Die Neubaustrecke ist nicht zu verantworten!

- Das Projekt S21 soll maximal 4,9 Milliarden, die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sollte nach DB Kalkulation zunächst 2,1 nun 2,9 Milliarden Euro kosten.
- Dabei ist der Betrag für die Neubaustrecke ganz unrealistisch: Überträgt man die abgerechneten Kosten der Neubaustrecke Ingolstadt-Nürnberg auf die Streckenlängen und die Tunnelvolumina **der schwäbischen Strecke so errechnen sich 5,2 Milliarden Euro.**

Die Neubaustrecke vernichtet Steuergeld!

- Wegen der Engpässe bei den Zufahrten können (gemäß den Fahrplanperspektiven der vom Land beauftragten Firma sma) in der Regel nur 3 Personenzüge je Stunde und Richtung fahren.
- Damit sind etwa 8 Millionen Fahrgäste pro Jahr zu erwarten. Rechnet man für die Jahreskosten (Zinsen, Abschreibung, Instandhaltung und Betriebsführung) 8%, so kostet
- die Fahrt jedes Fahrgastes Wendlingen - Ulm kostet etwa 50 € mehr als heute.

5. Der Schienen-Güterverkehr hat Engpässe

- Die geplante Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm wird gegenüber der bestehenden Strecke
 - voraussichtlich ein um 60% höheres Trassenentgelt kosten,
 - die Güterzüge auf eine viel längere, 17 km lange Steigungsstrecke zwingen,
 - deren Scheitelpunkt 160 m höher liegt als heute!
-
- Allein aus ökologischer und ökonomischer Sicht dürfte hier gar nie ein Güterzug fahren!
 - Daher ist zu hoffen und zu erwarten, dass hier möglichst wenige Züge verkehren, auch weil die Strecke im Neckartal gar nicht überlastet ist.



- Bei Bedarf könnte leicht die Strecke über Aalen und Nördlingen nach Donauwörth genutzt werden:
- Sie hat nur minimale Steigungen und kostet geringes Trassenentgelt. Mangels Bedarfs ist sie zurzeit nachts geschlossen.
- Für eine Streckenertüchtigung und eine bessere Zufahrt in Untertürkheim seien 100 Millionen Euro veranschlagt.

Wirtschaftlich planen: Strecken dort neu bauen, wo die Kosten minimal sind

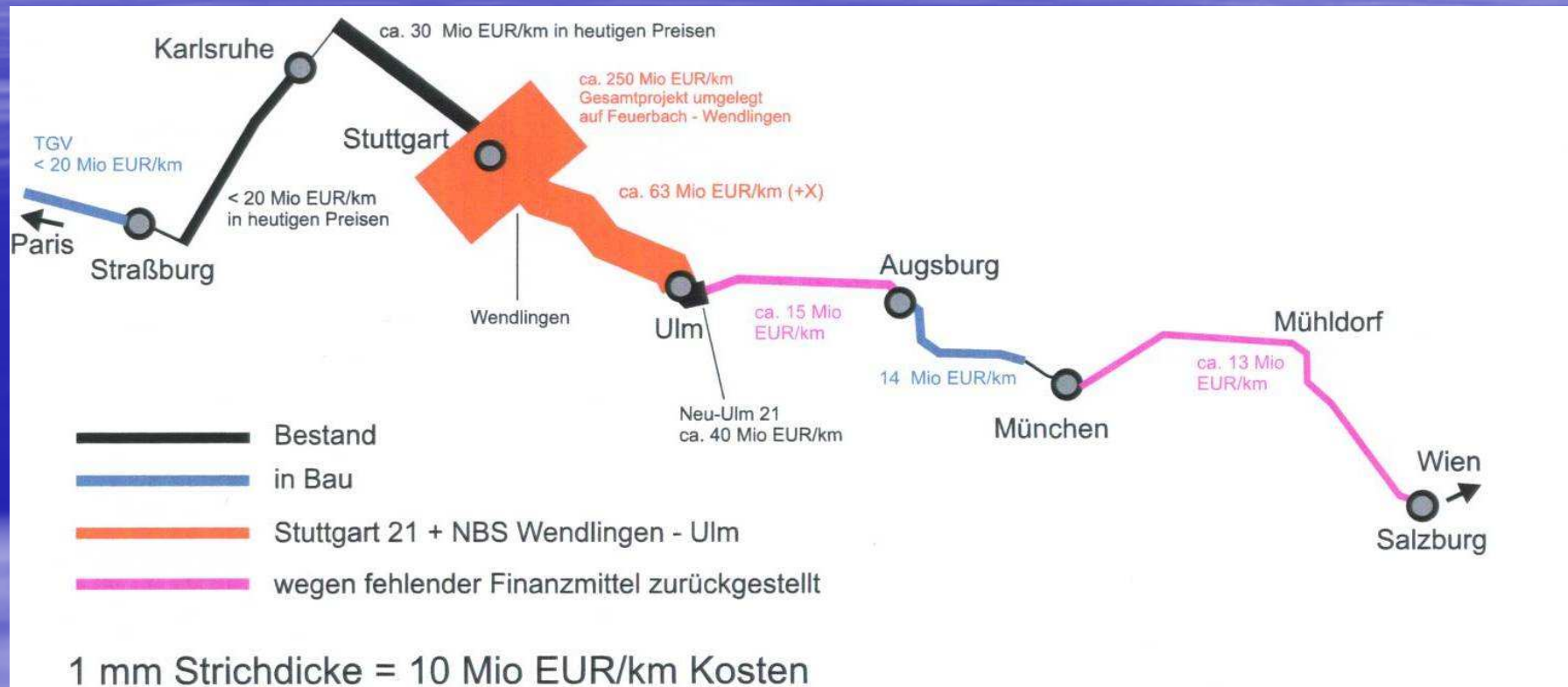


Chart 18

...nach Ulm

- sind durch die Alb zwei parallele Tunnelröhren geplant, damit täglich 40 Güterzüge über die Alb fahren können.
- Würde nur eine zweigleisige Tunnelröhre gebaut, könnten etwa 40% der Kosten eingespart werden:
- **Das sind etwa 2 Milliarden Euro weniger!**

...nach Ulm

- **Unter** der Alb
kostet ein Streckenkilometer über 100
Millionen Euro...
- **Auf** der Alb nur 15 Millionen!
- Der Streckenneu- und -ausbau sollte dort
passieren, wo es – umweltverträglich – mit
geringsten Kosten möglich ist,
- also zwischen Amstetten und Ulm
- und Ulm und Dinkelscherben

Flughafen und Messe sollen direkter und schneller erreicht werden.

- **Gleich und einfach:**

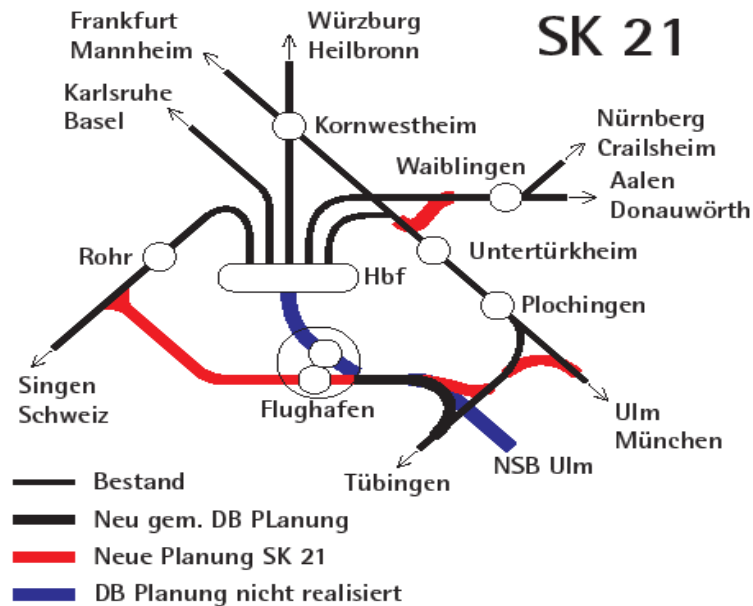
S-Bahnzüge verkehren als Express-S-Bahnen vom Hauptbahnhof nonstop über die Gäubahn und über die Strecke Rohr zum Flughafen.

Per „Flügelung“ können solche S-Bahnzüge auch im Schlepp der Triebwagen von und nach Rottweil fahren und in Vaihingen getrennt/gekuppelt werden.

Flughafen und Messe sollen direkter und schneller erreicht werden.

- Die geplante Neubaustrecke entlang der Autobahn A8 schafft Verbindungen nach Plochingen und Göppingen sowie nach Reutlingen/Tübingen.
- Mit einer weiteren Neubaustrecke zwischen Rohr und Flughafen könnten auch weiträumig RE- oder ICE-Züge über den Flughafen fahren.
- Die Kosten für diese Neu- und Ausbaumaßnahmen seien auf 600 Millionen € geschätzt.
- Zusätzlich sollten 50 Mio Euro für Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Die einfache Alternative



BLAU ersetzt durch *ROT*

- NBS Flughafen-Wendlingen gem. DB-Plan
- Verbindungskurven Richtung Ulm
- Flughafen-Bahnsteig am Terminal, neben S-Bahn
- NBS entlang der Autobahn nach Rohr
- Güterzugverbindung Richtung Donauwörth

Wie schnell zum Flughafen?

- Mit Regionalexpress-Zügen / Express-S-Bahnen könnte der Flughafen vom Hbf über die Gäubahn in etwa 18 Min. erreicht werden.
- Da der vorgeschlagene Bahnsteig direkt am Terminal liegt, ist er 5 Minuten näher als der von der DB geplante.
- Die Züge könnten Direktverbindungen aus/in Richtungen
 - Singen–Tuttlingen–Horb,
 - Tübingen–Reutlingen–Nürtingen,
 - Ulm–Geislingen–Göppingen,
 - Stuttgart–Esslingen–Plochingen herstellen.
- Über den Hbf sind auch alle anderen Relationen direkt zum Flughafen möglich, Fahrzeit 10 Min mehr als bei S21.

Mehr Verkehr auf der Schiene

- Das ist leicht erreichbar, wenn Fahrpläne und Anschlüsse verbessert werden, wenn mehr Züge mit besseren Qualitäten angeboten werden.
- In Baden-Württemberg wäre das ohne weiteres möglich, wenn das Land nicht – im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zu S21 – pauschal Millionen Zugkilometer bei der DB zu überhöhten Preisen von bis zu 9 Euro je Zugkilometer bestellen würde:
- Im Wettbewerb kostet ein vergleichbarer Zugkilometer oft nur etwa halb so viel*! Mit dem gegebenen Budget vom Bund könnten damit etwa doppelt so viele Zugleistungen bestellt werden!

* DB Regio fährt München Passau für 0,75€/Zugkilometer

Die einfachen Alternativen

- Errechnet man die Größenordnung der Kosten dieser Alternativen, so ergibt sich die Größenordnung von einer Milliarde Euro an Steuermitteln, um die notwendig erscheinenden Ziele weitgehend zu erreichen.
- Die DB AG wird darüber hinaus die Erstattung verlorener Planungskosten in Höhe von bis zu 200 Millionen Euro geltend machen und die Sanierung der vorhandenen Gleisanlagen, die für schätzungsweise 200 Millionen Euro machbar sein sollte.
- **Insgesamt erscheinen nur 1,7 Milliarden Euro notwendig, um die Ziele der Bahnprojekte Stuttgart-Ulm zu realisieren.**

Ziele und Erfüllungsgrade SK 21

Direktverbindungen aus B-W zum Flughafen	4	4
Flughafen schneller erreichen	5	4
Mehr Zugverbindungen im ganzen Land	0	4
Bahnanlagen für alle Züge geeignet	-5	5
Kürzere Fahrzeiten in anderen Relationen	5	2
Bessere Anschlüsse in Stuttgart Hbf	-3	4
Zuverlässiger, störungsfreier Bahnbetrieb	-5	3
Qualifizierung für Hochgeschwindigkeitsnetz	4	3
Sonderzüge für Messen ermöglichen	2	5
Mehr Kapazitäten für Güterverkehre	2	4
Moderner Hauptbahnhof	4	3
Mehr Bahnsteigflächen für mehr Komfort	0	4

Ziele und Erfüllungsgrade SK 21

Bahnhof, Park, Baumbestand erhalten	-3	5
Flächen für Stadtentwicklung nahe Zentrum	5	2
Keine geologischen Risiken für die Stadt	-5	-1
Keine Gefährdung der Mineralquellen	-3	5
Keine Beeinträchtigung durch Bauarbeiten	-5	-1
Energiebedarf und CO ₂ -Erzeugung senken	-4	-2
Lärmbelastungen reduzieren	3	2
Verluste der DB aus Planung minimieren	5	-4
Min. Investitionen für die öffentl. Haushalte	-5	3
Min. Folgekosten für die öffentl. Haushalte	-3	3
Breiter Konsens in der Bürgerschaft	-5	5
<u>Bis zum Jahr 2020 realisierbar</u>	<u>2</u>	<u>3</u>

Summe

-5 65

Die Gründe?

- Eine realistische Abschätzung der Baukosten für die Großprojekte führt zu etwa 10 Milliarden €, die Alternativen würden nur ca. 1,7 Milliarden € kosten.
- Was bewegt die DB AG und die verantwortlichen Politiker dazu, Pläne zu beschließen, die sechs, sieben Mal mehr kosten, als zur Erreichung der rationalen Ziele eigentlich notwendig erscheint und die außerdem unverantwortliche Kosten im zukünftigen Betrieb verursachen?

Der Eigentümer „Bund“ sollte die Strategie der DB AG kritisch hinterfragen

Binnen 12 Jahren wurden von der DB AG abgebaut:

- 16% der Länge des Netzes
- 44% aller Weichen und Kreuzungen,
- 66% aller Privatgleisanschlüsse.

Währenddessen haben die Schweizer Bahnen ihr Netz so
ausgebaut, dass sie im Vergleich zur DB je Streckenkm:

- etwa zwei Drittel mehr Zugkilometer,
- doppelt so hohe Leistungen im Personenverkehr und
- um ein Drittel mehr Tonnenkilometer im Güterverkehr leisten.

Karl-Dieter Bodack

Sich selbst entdecken – Andere verstehen

Schritte zu Selbstentwicklung
und erfolgreicher Zusammenarbeit

1. Vorwort
2. Vom Lesen zum Wirken
3. Freiheit – Gleichheit – Brüderlichkeit
4. Herkunft – Zukunft
5. Die vier Ebenen des Seins
6. Die Grundstruktur der Seele
7. Ich und Selbst
8. Das „Höhere Selbst“
9. Der Mensch ist ganzheitlich und holistisch
10. Eins – Zwei – Drei als Qualitäten
11. Die Trinität der göttlichen Welt
12. Märchenwelten
13. Dreiklänge Schillers und Goethes
14. Märchenbrücken
15. Verwandtschaft
16. Weitere Dreiklänge
- Auf dem Wege zum Ich und Selbst*
17. Das so genannte „Böse“
18. Süchte des Selbst
19. Ärger worüber und wozu?
- Gemeinschaft veranlagten*
20. Rechte und Pflichten
21. Rechtsverhältnisse gestalten
22. Rechtsverhältnisse praktizieren
- Gemeinschaft schaffen*
23. Geisteskultur veranlagten
24. Beraten und beschließen
25. Effizient arbeiten
- Gemeinschaftlich leben und arbeiten*
26. Zusammenarbeit gestalten
27. Gewaltfrei kommunizieren
28. Wissenschaft erweitern
29. Liebefähigkeit gewinnen
30. Eine bessere Zukunft schaffen
31. Brückenschlag zu Ken Wilber
- Einblick*
32. Die Märchen Goethes und Endes
als Spiegel unserer Arbeitswelt
- Rückblick*
33. „Ist der Zug abgefahren?“ Interview
- Ausblick*
34. „Stellt euch dem Bösen nicht entgegen ...“
35. Spirituelle Kräfte wecken
- Hinweise*