



Fachschlichtung Stuttgart 21

29.10.2010

Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Michael Holzhey

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Europäische Magistrale Paris – Stuttgart – Bratislava



„Magistrale“ und „Transversale“ suggerieren: Internationalität, hohes Verkehrsaufkommen, strategische Bedeutung, Glamour

Relation	Reisezeit 2010	Reisezeit mit NBS	Sieger
Paris – Bratislava	12.44	12.14	
Paris – Wien	11.16	10.46	
Paris – München	6.09	5.39	
Paris – Stuttgart	3.40	3.40	
Stuttgart – Bratislava	8.55	8.25	
Stuttgart – Wien	7.15	6.45	

Internationale Verbindungen auf Paris – Bratislava sind und bleiben dauerhaft Flugrelationen

Paris – Bratislava: 12 h 44, 5mal umsteigen...

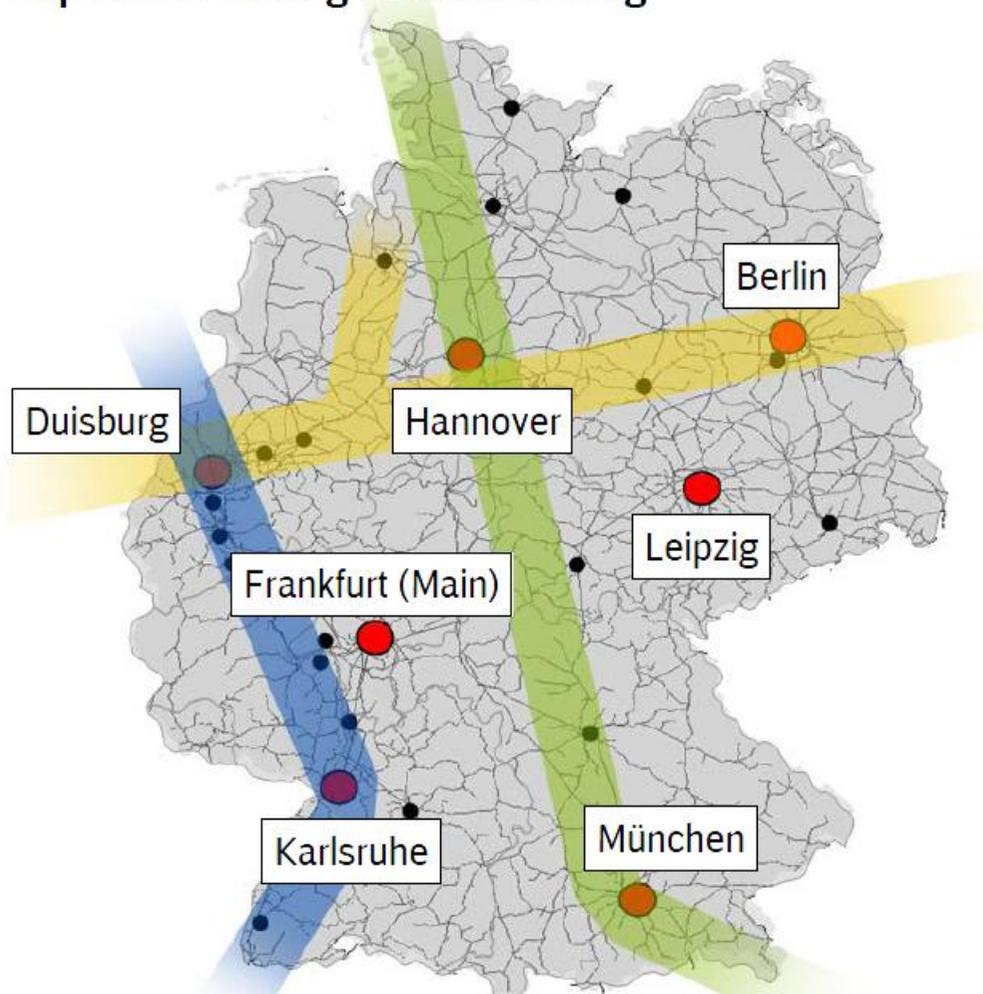


Paris Est	Fr, 29.10.10	ab	07:24						
Bratislava-Petrzalka	Fr, 29.10.10	an	20:08		12:44	5			TGV, ICE, RE, OEC, D, REX
Bahnhof/Haltestelle	Datum	Zeit	Gleis	Produkte					
Paris Est	Fr, 29.10.10	ab	07:24		TGV 9571				TGV
Stuttgart Hbf	Fr, 29.10.10	an	11:04	3					Reservierungspflicht, Fahrradmitnahme Fahrradmitnahme begrenzt möglich, Bc
Stuttgart Hbf	Fr, 29.10.10	ab	11:12	16	ICE 1091				Intercity-Express
München Hbf	Fr, 29.10.10	an	13:33	15					Bordrestaurant, .
München Hbf	Fr, 29.10.10	ab	13:42	11	RE 30019				Regional-Express
Salzburg Hbf	Fr, 29.10.10	an	15:42	22					Fahrradmitnahme begrenzt möglich, Fa 512512 *, (*14 ct/Min. aus dem Festnet
Salzburg Hbf	Fr, 29.10.10	ab	16:02	5	OEC 565				ÖBB-EC
Wien Westbahnhof	Fr, 29.10.10	an	18:40	11					Fahrradmitnahme reservierungspflichtig Businessabteil, Bordrestaurant, Rollstu (0) 5 1717 erforderlich, rollstuhltauglich
Wien Westbahnhof	Fr, 29.10.10	ab	18:50	10	D 347				Schnellzug
Bruck/Leitha	Fr, 29.10.10	an	19:32	2					Fahrradmitnahme reservierungspflichtig Liegewagen, Kleinkindabteil
Bruck/Leitha	Fr, 29.10.10	ab	19:38	2	REX 7629				RegionalExpress
Bratislava-Petrzalka	Fr, 29.10.10	an	20:08						Fahrradmitnahme begrenzt möglich, nu

Magistralen in der Realität: Gütervorrangkorridore



Eckpunkte zukünftige EU-Verordnung

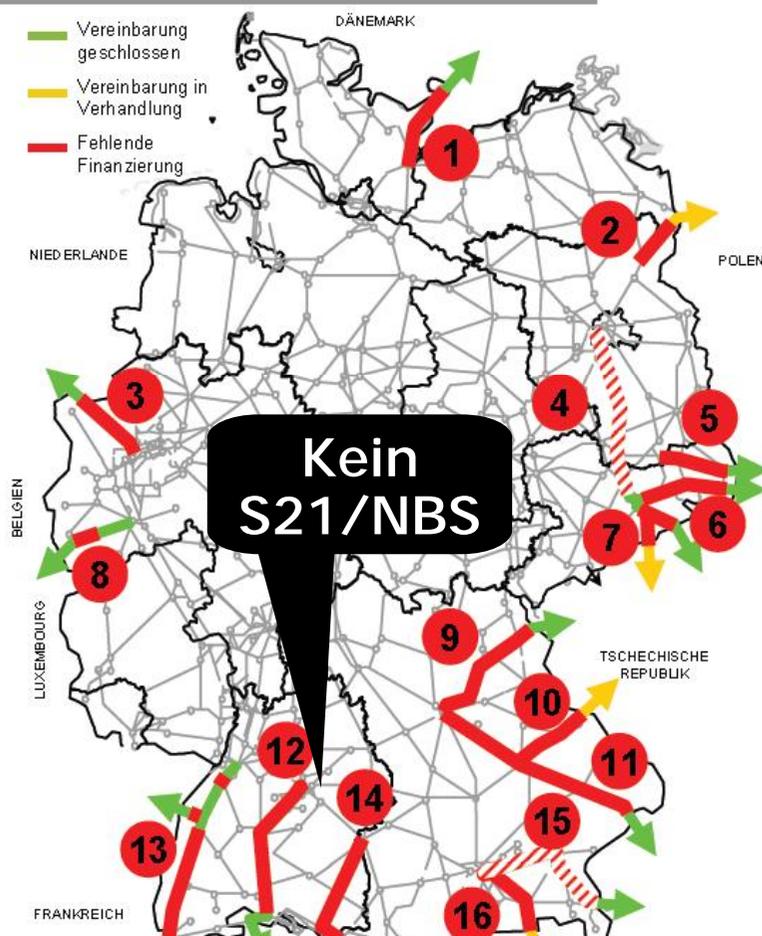


Erläuterungen

- Korridor 1:** Zeebrugge - Antwerpen / Rotterdam - Duisburg - (Basel) - Milan - Genova
→ Inbetriebnahme **3 Jahre** nach Inkrafttreten der Verordnung
- Korridor 3:** Stockholm - Malmö - Copenhagen - Hamburg - Innsbruck - Verona - Palermo
→ Inbetriebnahme **5 Jahre** nach Inkrafttreten der Verordnung
- Korridor 8:** Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen - Aachen / Berlin - Warschau- Terespol (Poland-Belarus border) /Kaunas
→ Inbetriebnahme **5 Jahre** nach Inkrafttreten der Verordnung

Quelle: DB Netz (M. Beck) 2010, Auswirkungen und Chancen der neuen EU Güterkorridorverordnung auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, Vortrag vom 5.10.2010, Folie 4, leicht collagiert,

Internationale Verpflichtungen



1	Elektrifizierung + 2-gl. Ausbau Lübeck – Puttgarden
2	Elektrifizierung + 2-gl. Ausbau Angermünde – Grenze D/PL
3	Dreigleisiger Ausbau Oberhausen – Emmerich – Grenze D/NL
4	Ausbau Berlin – Dresden
5	Elektrifizierung + 2-gl. Ausbau Hoyerswerda - Grenze D/PL
6	Elektrifizierung Dresden-Neustadt – Görlitz - Grenze D/PL
7	Ausbau Dresden – Grenze D/CZ Neubau Dresden - Prag
8	Ausbau Düren - Aachen
9	Elektrifizierung Nürnberg - Schirnding - Grenze D/CZ
10	Neubau Regensburg - Pilsen
11	Ausbau Nürnberg – Passau – Grenze D/A
12	Ausbau Stuttgart - Singen
13	Ausbau Kehl – Appenweier Viergleisiger Ausbau Karlsruhe - Basel
14	Elektrifizierung Ulm - Lindau
15	Ausbau München – Freilassing – Grenze D/A
16	Ausbau Brennerzulauf

- § Europäische Schienenmagistrale Paris – Stuttgart – Bratislava ist und bleibt nach verkehrlichen Maßstäben eine Kopfgeburt
- § Stuttgart wird durch Stuttgart 21/NBS weder an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz „angebunden“, noch wird es bei Abbruch „abgekoppelt“
- § Internationale Verträge zum Ausbau von S 21/NBS liegen nicht vor (allerdings zur Rheintalbahn, Gäubahn uvm).

Stuttgart 21 ist ein Landes- und städtisches Projekt
NBS Wendlingen – Ulm ist ein Bundesprojekt unter
hoher Landesbeteiligung



Güterzugtauglichkeit der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Nutzen-Kosten-Analyse der NBS Wendlingen - Ulm



Stuttgarter Zeitung vom 3.9.2010

$$\frac{\text{Nutzen}}{\text{Kosten}} = \frac{\text{???}}{2.890.000.000} = 1,0X$$

- § 1,0x ist ein wirtschaftlicher Offenbarungseid – Fehlertoleranz von unter 10%
- § Ohne Güterverkehr ist die NBS **sicher** unwirtschaftlich. Angenommen wird, dass...
 - § ... Güterzüge auf der NBS fahren (60? 40? 20?)
 - § ... Güterzugtrassen auf der Bestandsstrecke frei werden
- § Beides ist unrealistisch

Phantom-Güterzüge auf der NBS



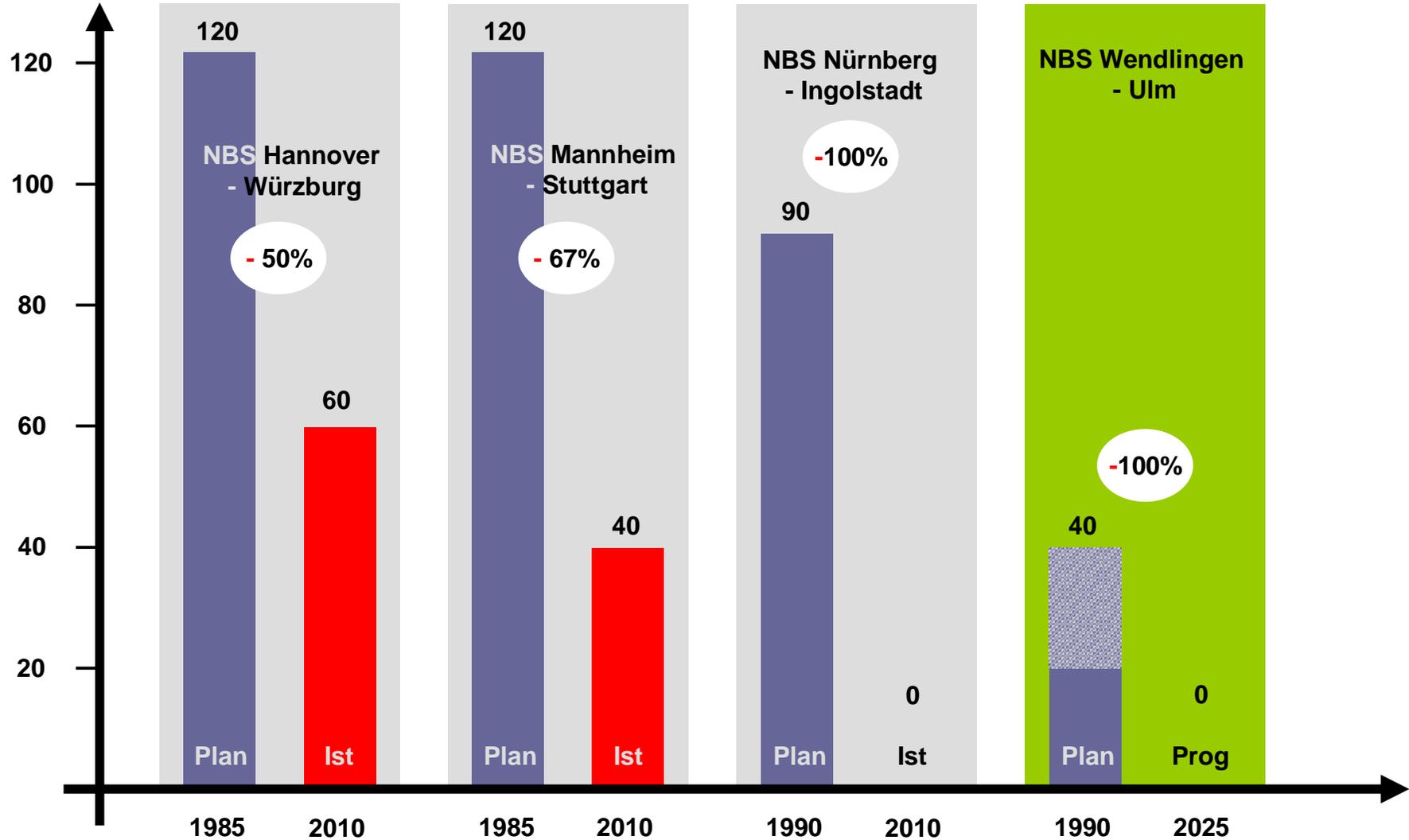
Warum nie ein Güterzug auf der Neubaustrecke fahren wird:

- § Maximalgewicht der Güterzüge wegen Steigung beträgt 1.000 t (Standard: > 2.000 t)
- § Betriebssimulation zeigt: Nur fahrbar bei 60 km/h und 71 Brems Hundertstel (BR 185) – ansonsten Maximallast bei ~750 t
- § Welche Güterzüge bis zu 750 t Bruttogewicht sind marktgängig?
- § 4 Parcel-InterCitys werden langsamer und schwerer
- § **Erlössimulation zeigt: Alle Züge sind unwirtschaftlich, denn Altstrecke ist in jedem Fall günstiger (auch unbegleiteter KV)**
- § DB Schenker Rail glaubt selbst nicht an den „Zukunftszug“, Indiz: keine Markttests während Krise, obwohl Personal und Material frei
- § Weltweit geht Trend zu schwereren und längeren Güterzügen (DB Schenker testet 1.000m-Züge, Baustandard: 25t Achslast)

Typischer Güterzugschwund auf NBS nach Inbetriebnahme...



Güterzüge pro Tag
(beide Ri.)

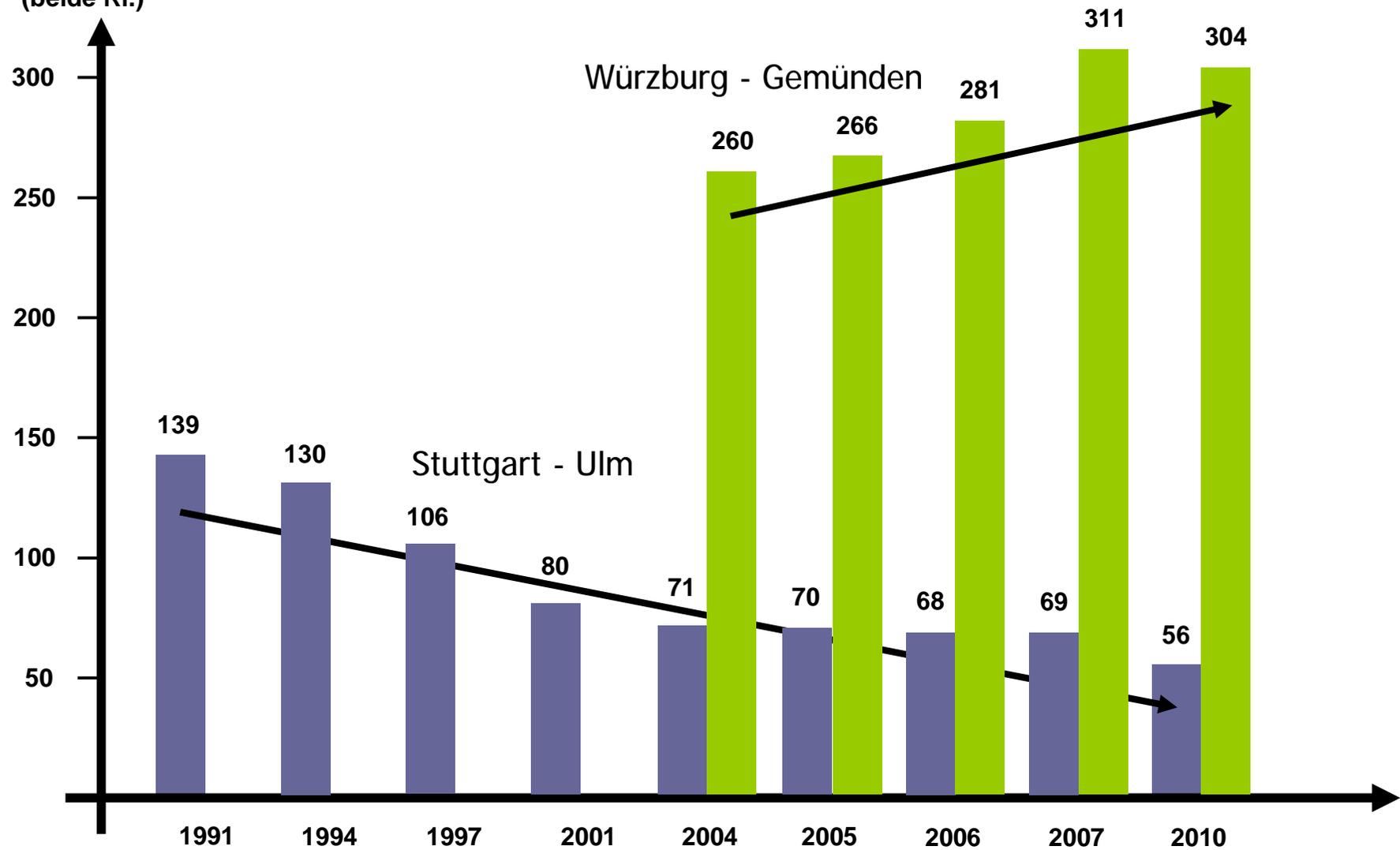


Bestandsstrecke Stuttgart – Ulm verliert an Konkurrenz



Güterzüge pro Tag
(beide Ri.)

Quelle: Behnsen 2010



- § Güterzüge auf der NBS Wendlingen – Ulm sind konstruiert, ebenso ist Anstieg der Güterzugzahlen auf der Altstrecke unwahrscheinlich
- § NBS Wendlingen – Ulm ist bei korrekter Wirtschaftlichkeitsrechnung eindeutig unwirtschaftlich
- § Die NBS ist nach der Bundeshaushaltsordnung nicht förderfähig – **wenn die Spielregeln der parlamentarischen Demokratie vollständig eingehalten würden**
- § Volkswirtschaftlich ist die Rheintalbahn mindestens um den Faktor 3 wichtiger als NBS Wendlingen - Ulm

G Verbesserungen der Fahrzeit auf Strecke Stuttgart – Ulm bleiben sinnvoll, nur nicht zu diesen Kosten



Backup

Warum ICEs zum Flughäfen nur bei Hubs sinnvoll sind

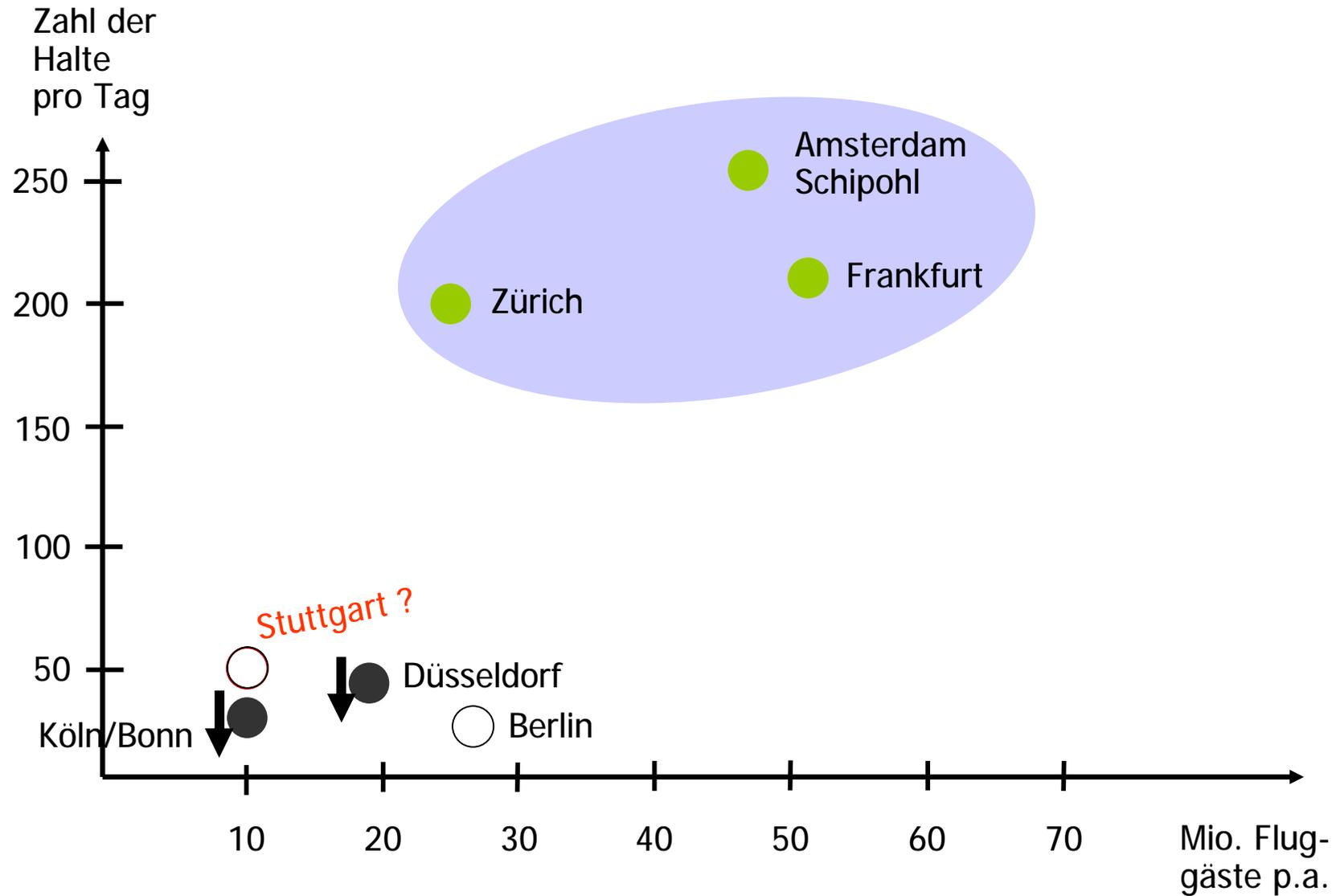


- § Frankfurt/M Flughafen wird seit 1985 stündlich mit IC (später ICE) angefahren
- § Seit 1999 Einbindung in Achse Köln – Stuttgart
- § Seit 2003 Bestandteil der Neubaustrecke Köln – Frankfurt
- § 6 Linien, 210 Züge pro Tag, 23.000 Reisende

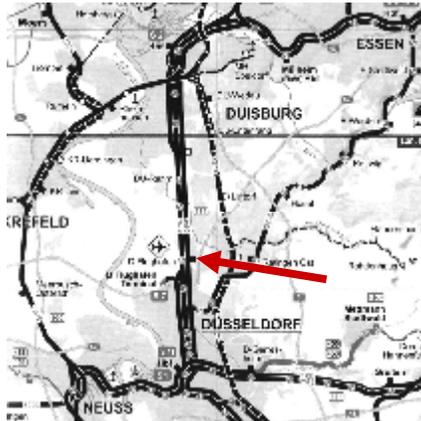
ICE-Anbindung Frankfurt Flughafen ist eine Erfolgsgeschichte. International sind Zürich oder Amsterdam-Schiphol in der Anbindung vergleichbar

Alle im Netz eingebundenen Flughäfen sind Hub-Flughäfen von Lufthansa, SWISS, KLM, etc. Dagegen haben Flughäfen wie Düsseldorf, Köln, Berlin, Genf etc. nur marginale Fernverkehrsanbindung

ICE-Anbindung Flughäfen



Flughafen und ICE - Beispiel Düsseldorf



- § 18 Mio. Passagiere p.a., doppelt so groß wie Stuttgart
- § Bereits 1975 Anbindung per S-Bahn von Süden (Düsseldorf) und Norden (Duisburg)
- § Eröffnung einer Station an der Hauptstrecke Düsseldorf – Duisburg 2000; Anbindung mittels Kabinenbahn Sky-Train (2,5 km)

- § Von 300 haltenden Zügen sind nur 45 Fernzüge
- § Halt IC Linie 35 wurde wegen geringer Nachfrage gestrichen
- § Es halten systematisch nur noch 2 von 5 Fernlinien
- § Die Zahl der Fernzüge hat sich kontinuierlich reduziert, zum Dezember fällt die Linie nach Kassel – Erfurt weitgehend weg

Erkenntnis 1 aus Düsseldorf: Fernzüge werden für den regionalen Einzugsbereich nicht akzeptiert (zu hohe Fahrpreise, Unpünktlichkeit)

Erkenntnis 2 aus Düsseldorf: Ein Fernzughalt an einer Schnellfahrstrecke kostet wertvolle Trassenkapazität

Flughafen und ICE - Beispiel Köln/Bonn



- § 9,7 Mio. Passagiere p.a., vergleichbar zu Stuttgart
- § Anbindung 2004 per Flughafenschleife an die Neubaustrecke und S-Bahn
- § Kosten allein hierfür 600 Mio. Euro
- § Ursprünglich im Stundentakt mit der Linie 10 von Berlin – Hamm und im Zweistundentakt mit Linie 45 von Stuttgart – Wiesbaden angebunden
- § Heute nur noch Restverkehr mit 9 Zugpaaren Richtung Norden und 5 Zugpaaren Richtung Süden

Erkenntnis 1 aus Köln/Bonn: Fernzüge werden für den regionalen Einzugsbereich nicht akzeptiert
(zu hohe Fahrpreise, Unpünktlichkeit)

Erkenntnis 2 aus Köln/Bonn: Ein Fernzughalt für mittlere Flughäfen (10 Mio. Passagiere) ist mit 5 min Fahrzeitverlängerung den durchfahrenden Fahrgästen nicht zumutbar

Flughafen und ICE - Beispiel Berlin-Schönefeld



- § 6,8 Mio. Passagiere p.a., v.a. im Segment Billigflieger
- § Anbindung seit 1951 auf dem Berliner Außenring
- § Einstellung der Fernverkehrsverbindung nach Leipzig und Dresden 2005 nach Eröffnung Nord-Süd-Tunnel Berlin
- § Ausbau BBI ermöglicht Führung von Fernzügen von Süden über Südkreuz und von Osten über Ostkreuz
- § Trotz erwarteten 27 Mio. Passagieren (drei Mal so viel wie in Stuttgart) soll es keine taktmäßige Fernverkehrsanbindung (z.B. von Braunschweig, Leipzig oder Dresden aus) geben*

Erkenntnis aus BBI: Auch hier reicht das drei Mal höhere Potenzial nicht aus, um Fernverkehrsverbindungen zu rechtfertigen, v.a. wenn sie zu Fahrzeitverlängerungen führen

* In der Bundestags-Drucksache 16/7371 wird ein unterstellter zweistündlicher Halt im Fernverkehr angegeben, hierzu wird die Relation Rostock – Berlin – Görlitz / Breslau genannt, tatsächlich wird diese aber nur mit 1 bis 2 Zügen pro Tag bedient, deren Bestand akut gefährdet ist

Frankfurt – München ist immer schneller über Nürnberg



FFM – S – M heute	3.43
././ Ausbau M - Augsburg	0.05
././ vollst. Sanierung Ulm – Augsburg	0.05
././ NBS Stuttgart - Ulm	0.26
././ NBS F-Zeppelinheim – Mannheim-Waldhof	0.04
Neue Fahrzeit	3.03



möglich: 3:03h

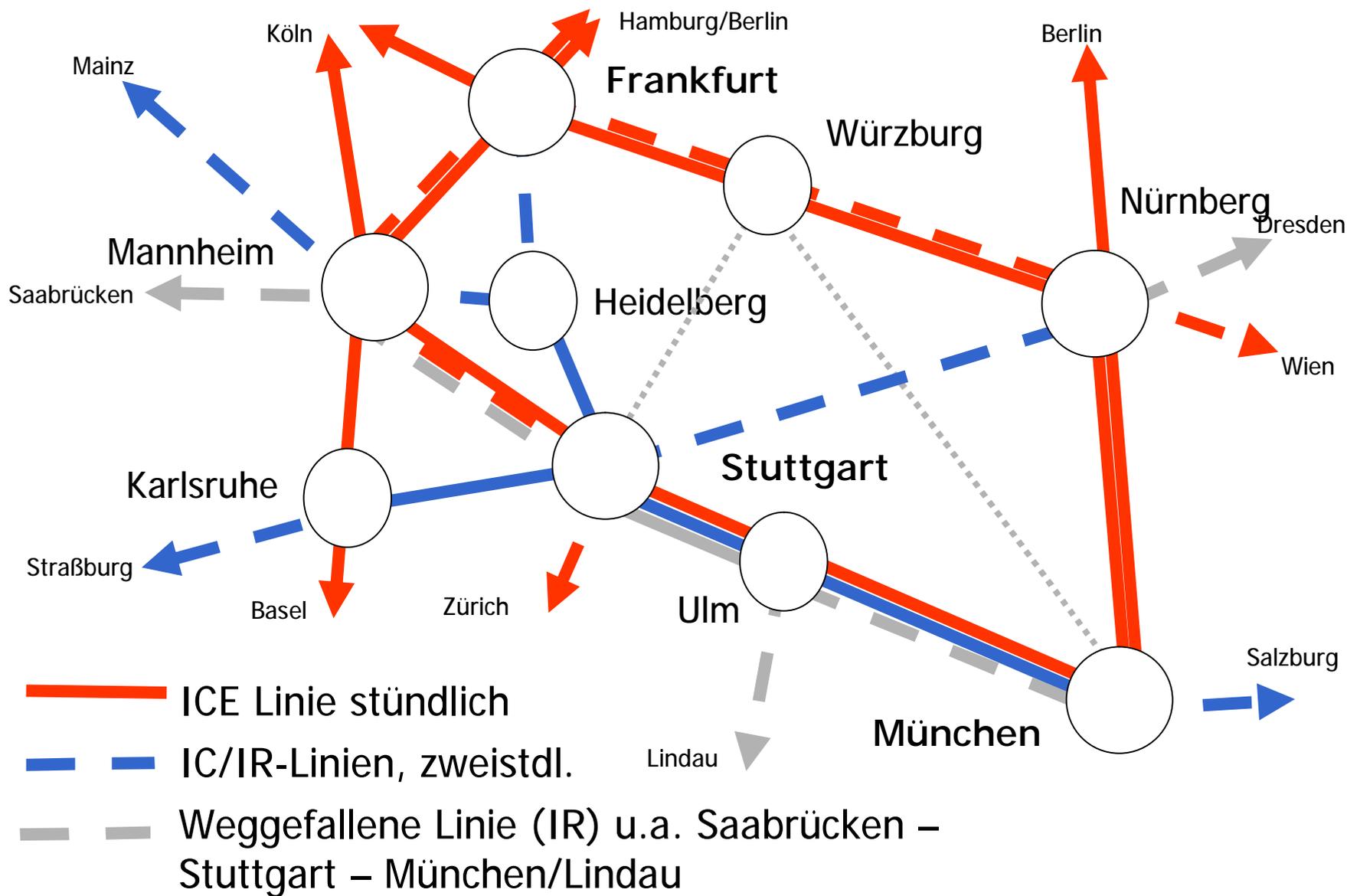
FFM – N – M heute	3.11
././ Endausbau M – Ingolstadt	0.05
././ Ausbau Schwarz- kopftunnel (Aschaffen- burg – Würzburg)	0.04
Neue Fahrzeit	3.02



sicher: 3:02h

Eine schnellere Fahrzeit via Stuttgart ist nur möglich, wenn **Mannheim umfahren** wird. Zudem wäre Nürnberg wieder schneller, wenn Mottgers-Spange gebaut würde.

In Stuttgart ist kein einziger ICE weggefallen - trotz Nürnberg



Die Geschichte der ICE-Einbindung Stuttgarts

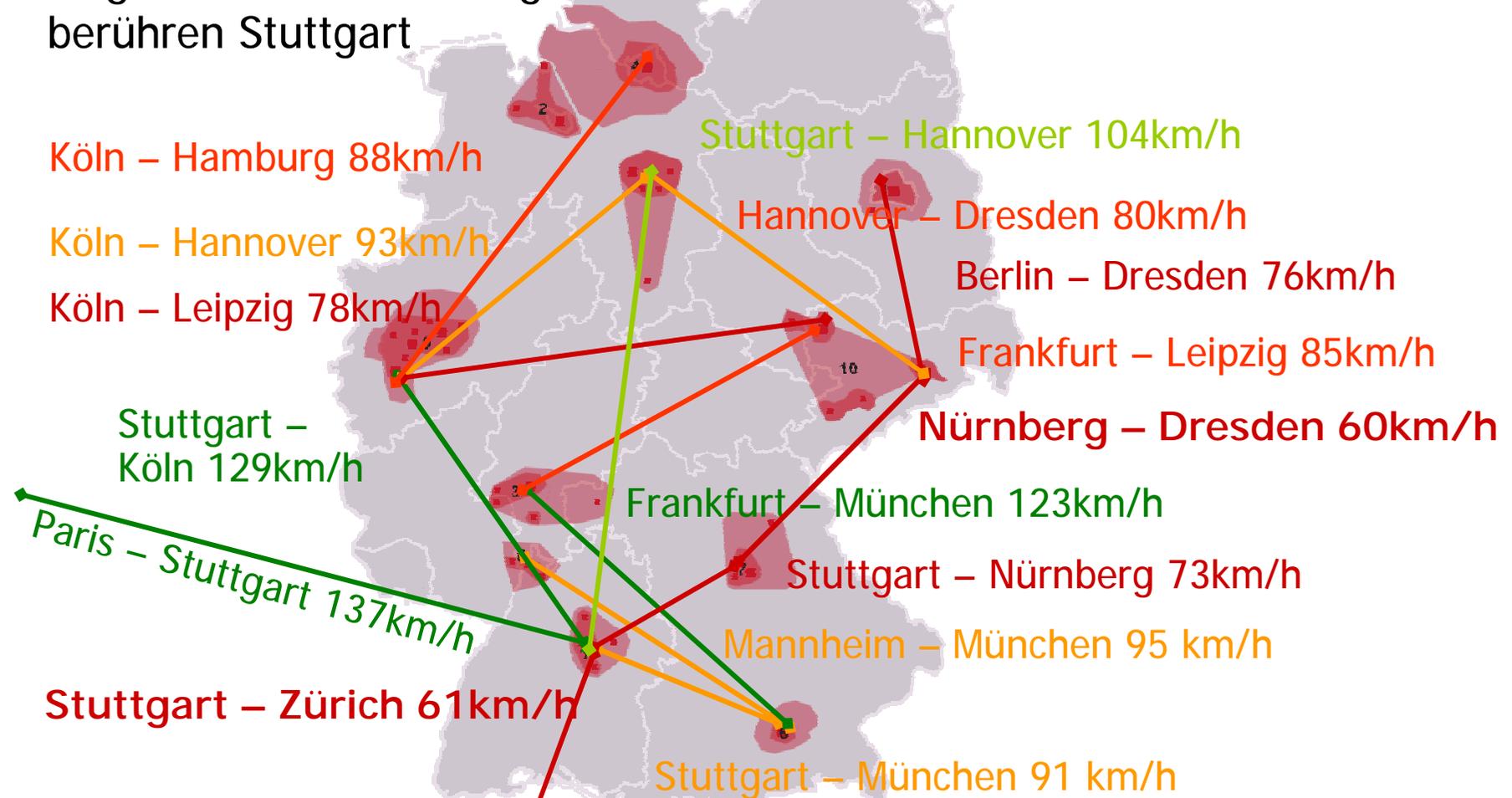


- § 1991 war Stuttgart von Anfang stündlich in die ICE Linie Hamburg/Bremen – Frankfurt – Stuttgart – München eingebunden, Hamburg – München folgte erst 1992 und Hamburg – Basel sogar erst 1993
- § 2003 wurde Stuttgart auch sofort mit ICE 3 in der Linie Dortmund – Köln – Mannheim – München bedient (im Wechsel mit den inzwischen von Berlin verkehrenden ICE 3)
- § 2006: Sprinterverbindungen Köln – Stuttgart (unter 2h) lebten nur wenige Monate und wurden mangels Nachfrage eingestellt
- § 2007: Die „Ministerpräsidenten-ICE-Linie Stuttgart – Heidelberg – Mainz – Wiesbaden – Köln“ wurde im Abschnitt Stuttgart – Mainz (- Rheintal – Köln) auf IC-Züge umgestellt und ist seitdem deutlich besser ausgelastet (Angebot für preisbewusste Reisende). Da sie von Stuttgart bis Mannheim durch den direkten ICE überholt wurde, hatte sie keinerlei „ICE-Anbindungseffekt“ für Stuttgart

Luftliniengeschwindigkeiten zwischen Metropolregionen



Es gibt viele Strecken zwischen deutschen Metropolregionen, die deutlich langsamer sind als Stuttgart / Mannheim – München, zwei davon berühren Stuttgart



Anm. Fahrzeit Stuttgart – München wie in den 90er Jahren (2:05), Fahrzeit Nürnberg – Dresden mit Neitech