

Aug 1988

Professor Dr.-Ing. Gerhard Heimerl  
Verkehrswissenschaftliches Institut  
an der Universität Stuttgart

## **DB-Schnellfahrstrecke Stuttgart - Augsburg (-München)**

Anmerkungen und Überlegungen zur Dokumentation der  
Voruntersuchungen der ABS/NBS Plochingen - Günzburg

### **Zusammenfassender Überblick**

Die Deutsche Bundesbahn strebt in konsequenter Fortsetzung der laufenden Baumaßnahmen den Neu- und Ausbau weiterer Strecken zu einem bedarfsgerechten, leistungsfähigen und technisch fortschrittlichen Hochgeschwindigkeitsnetz an. Zum dringlichen Bedarf im Rahmen dieser Zielsetzung gehört die **Schnellfahrstrecke Stuttgart - Augsburg (-München)**, die auch im Landesentwicklungsplan und im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg enthalten ist.

Als Teil dieses Korridors wurde die "Ausbau- und Neubaustrecke Plochingen - Günzburg" in den Bundesverkehrswegeplan '85 aufgenommen. Dazu hat die DB inzwischen einen Variantenvergleich durchgeführt und dessen Ergebnisse im Frühjahr 1988 in einer umfassenden "Dokumentation der Voruntersuchungen" vorgelegt. Mit diesem Schritt ist die öffentliche Diskussion und sachliche Erörterung der "ABS/NBS Plochingen - Günzburg" in eine Phase getreten, an deren Ende nach den Ausführungen des Untersuchungsberichts Klarheit über die grundsätzliche Festlegung einer Linienführung stehen soll, die dann in den planungsrechtlichen Verfahren weiterzuverfolgen ist.

Mit der im August 1988 vorgelegten Ausarbeitung stellt der Verfasser **Anmerkungen und Überlegungen** zu dieser Strecke zusammenfassend dar, die in den letzten Jahren im Zuge der Vorbereitung des BVWP '85 und insbesondere nach dessen Vorlage in einer Vielzahl von Gesprächen unter Beteiligung der Deutschen Bundesbahn, des Innenministeriums Baden-Württemberg und der Gebietskörperschaften unter unterschiedlichen Aspekten mehrfach erörtert worden sind. Sie betreffen vor allem die nach Meinung des Verfassers zu eng gefaßten konzeptionellen und räumlichen Randbedingungen für die seitherigen Voruntersuchungen.

Ziel dieser (bereits 1985/86 angeregten) Überlegungen ist es, zu einer für das **Gesamtprojekt** der Schnellbahnverbindung Stuttgart - Augsburg (- München) auch langfristig guten Lösung im Sinne der Ziele des Bundesverkehrswegeplanes beizutragen. Dazu gehört zwingend die Frage nach einem **schlüssigen Konzept für den Endausbauzustand einer zukunftsbeständigen, lückenlosen Schnellfahrstrecke in der Relation Mannheim - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München**. Dieser Forderung kann eine in Plochingen ansetzende Planung nicht gerecht werden; denn es bleibt auf Dauer unbefriedigend, wenn **von Kornwestheim** (vom Ende der Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart) über Stuttgart und Plochingen **bis nach Süßen** - trotz eines evtl. späteren leistungssteigernden Ausbaues weiterer Teilstrecken - die **Höchstgeschwindigkeit für alle Zeiten auf 120 - 160 km/h begrenzt bleibt, also ein "Langsamfahrabschnitt" von 60 km Länge in das Schnellfahrnetz eingebaut wird**. Dieser Qualitätseinbruch wirkt umso gewichtiger, wenn man realistischerweise davon ausgeht, daß die Eisenbahngeschwindigkeit der Zukunft sicher noch erheblich über 250 km/h liegen wird (in Frankreich wird man bereits ab 1989 300 km/h im täglichen Betrieb fahren). Wenn die DB im hochwertigen Personenfernverkehr eine aussichtsreiche Zukunft haben soll, dann ist längerfristig ein **durchgängiges** Hochgeschwindigkeits-Grundnetz in den wichtigen Relationen zwingend.

Die wesentlichen Punkte und Ergebnisse der Überlegungen sind:

1. Nach dem Bundesverkehrswegeplan '85 soll durch die ABS/NBS Plochingen - Günzburg die Lücke zwischen der Neubaustrecke (NBS) Mannheim - Stuttgart und der Ausbaustrecke (ABS) Günzburg - Augsburg geschlossen werden. Diese Lücke wird aber nicht geschlossen; vielmehr wird in dem besonders sensiblen Knotenbereich Stuttgart zwischen dem Ende der NBS bei Kornwestheim und dem Beginn der ABS in Plochingen eine Engpaßsituation entstehen, die den Erfolg des Konzepts für diesen Schnellfahrkorridor gefährdet. Für den Knotenbereich Stuttgart müssen daher Möglichkeiten der Leistungssteigerung mit untersucht werden.

Mit einem leistungssteigernden Ausbau der Hauptabfuhrstrecke von Kornwestheim über Stuttgart nach Plochingen lassen sich weitere Fahrzeitgewinne allerdings nicht erzielen. Alternative Überlegun-

gen zielen daher darauf, das Schließen der Leistungslücke im Knotenbereich Stuttgart mit weiteren Fahrzeitgewinnen zu verbinden; dazu zählt auch die Prüfung eines Durchgangsbahnhofs in Tieflage am Stuttgarter Hauptbahnhof für die Relation Mannheim - Ulm.

2. Die in der Dokumentation der Voruntersuchungen zur ABS/NBS Plochingen - Günzburg von der BD Stuttgart vorgestellten Planungsvarianten waren maßgeblich von der Vorgabe bestimmt, auf der für den Schnellverkehr aus- und neuzubauenden Trasse zugleich schwere Güterzüge zu fahren. Daraus ergab sich eine maximale Längsneigung von 12,5%.

Überlegungen zur Entwicklung des Güterverkehrs allgemein und speziell zur Situation auf der Strecke Stuttgart - Augsburg (- München) zeigen, daß eine Reduzierung des Güterzugverkehrs zwischen Stuttgart und Ulm bereits 1991 zwingend wird. Als alternativer Leitungsweg für schwere Güterzüge bietet sich die bestehende elektrifizierte Strecke Stuttgart - Aalen - Nördlingen - Donauwörth mit max. Neigungen von 12,5% an. Eine generelle Trennung der Leitungswege für den Schnellverkehr vom schweren Güterzugverkehr würde eine Anhebung der maßgebenden Steigung für die Schnellfahrstrecke zulassen und damit eine weniger aufwendige, bautechnisch weniger problematische und betrieblich weniger angespannte Lösung ermöglichen. Sie wäre bei siedlungsferner Trassierung voraussichtlich auch öffentlich eher durchsetzbar.

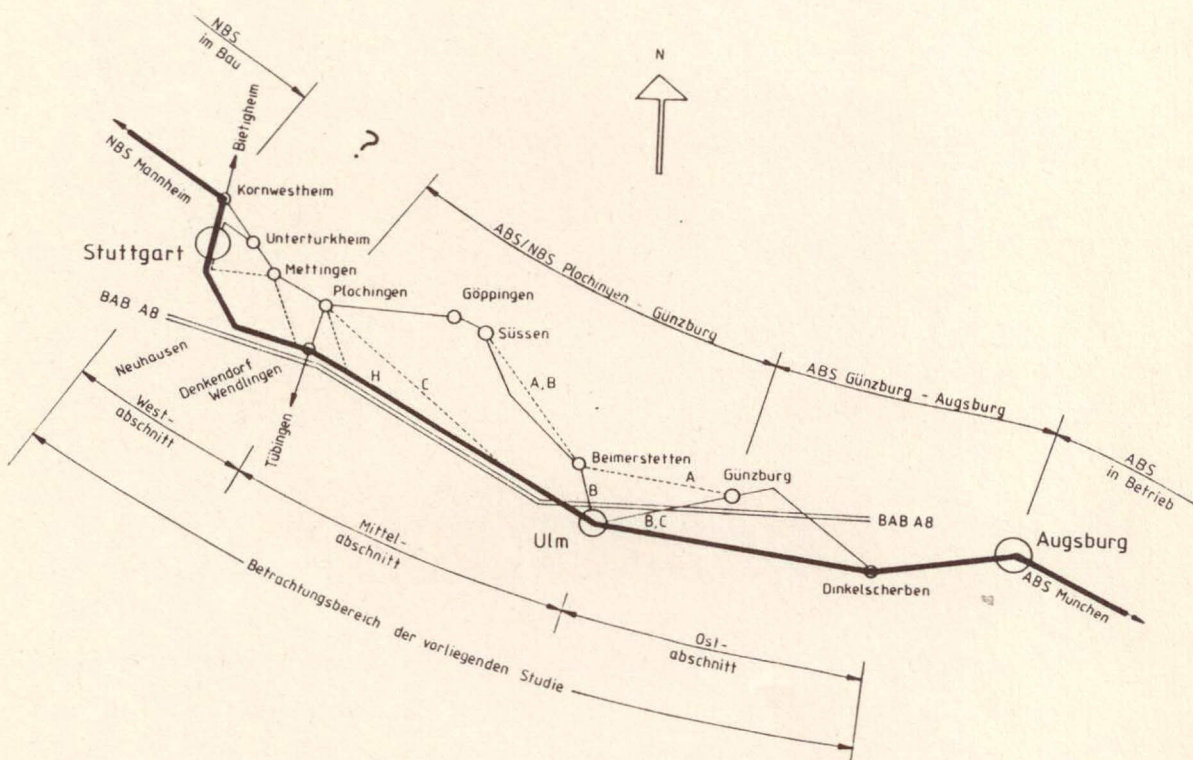
3. Die Dokumentation der DB zu den Varianten der ABS/NBS Plochingen - Günzburg zeigt, daß bei der Albquerung unter den vorgegebenen Trassierungsbedingungen in besonderer Weise hydrogeologische/wasserwirtschaftliche, ingenieurgeologische, felsmechanische, felsstatische und tunnelbautechnische Schwierigkeiten mit schwer abschätzbaren Kostenfolgen bewältigt werden müssen.

Der Verfasser hat daher im Rahmen einer Studie alternative Streckenführungen geprüft. Als eine Lösungsmöglichkeit zeigt er für die durchgängige Schnellverbindung (Kornwestheim -) Stuttgart - Ulm - Augsburg mit Trassierungsparametern, die am Schnellverkehr ohne schwere Güterzüge orientiert sind, eine der Topographie ange-

paßte und daher tunnelarme Trasse auf, die zwischen den Knoten Stuttgart und Ulm weitgehend mit der Autobahn gebündelt verlaufen würde. Mit ihr ließe sich erheblicher Mehrverkehr erzielen und die Fahrzeit der IC/ICE-Züge gegenüber dem Status quo in den Relationen

- Stuttgart - Ulm von 55 auf 26 Minuten (Halbierung),
- Stuttgart - Augsburg von 99 auf 56 Minuten (incl. Halt in Ulm) verkürzen. Dies bedeutet auch gegenüber der DB-Variante A noch zusätzliche Fahrzeitgewinne für
- Stuttgart - Ulm von 19 Minuten,
- Stuttgart - Augsburg von 11 (14) Minuten.

Große Ausbaumaßnahmen der Hauptabfuhrstrecke im Neckar- und Fils-tal zwischen Stuttgart Hbf und Süssen wären entbehrlich.



4. Diese Überlegungen lassen selbstverständlich zu, den **Bau zunächst auf den Bereich der Albquerung** (Raum Plochingen - Ulm) zu beschränken, wie es dem Grundgedanken der ABS/NBS Plochingen - Gunzburg entspricht. Daher wurde zur evtl. erforderlichen schrittwei-

sen Realisierung der Gesamtstrecke eine Unterteilung in drei Teilabschnitte vorgenommen, deren Kernstück der Mittelabschnitt mit der Alquerung ist. Seine Anbindung an das bestehende Netz läßt auch eine vorzeitige Inbetriebnahme dieses kritischen Abschnitts zu. Da mit den Neu- und Ausbaumaßnahmen umfangreiche Zukunftsinvestitionen für das nächste Jahrhundert in Form sehr langlebiger Infrastrukturanlagen getätigt werden, muß jede Teillösung mit der (späteren) optimalen Gesamtlösung Stuttgart - Augsburg kompatibel sein.

Aus diesen Überlegungen zeichnet sich gegenüber den bisherigen Planungen eine Reihe von Vorteilen ab, die eine detaillierte Prüfung der Alternativen sinnvoll erscheinen läßt:

- Bündelung der Schnellfahrstrecke mit der Autobahn Stuttgart - Ulm (im östlichen Abschnitt auch verfahrensmäßig mit dem anstehenden Ausbau der A8 gemäß BVWP kombinierbar),
- Qualitäts- und Kapazitätserhöhung durch Entmischung von langsamem, schwerem Güterverkehr einerseits und schnellem Reise- sowie schnellem leichtem Güterverkehr andererseits,
- Beseitigung der Engpaßsituation im Stuttgarter Hauptbahnhof durch eine Lösung mit Durchgangsbahnhof in Tieflage für die Relation Mannheim - Ulm,
- erhebliche Reisezeitgewinne,
- direkte Anbindung der Industrie- und Wissenschaftsstadt Ulm,
- Möglichkeit einer (späteren) Direkttrasse Richtung Augsburg von Ulm nach Dinkelscherben (mit weiterem Reisezeitgewinn),
- Schaffung der erforderlichen Streckenkapazität im Filstal für einen von Land und Region angestrebten leistungsfähigen und attraktiven Nah- und Regionalverkehr mit Anbindung an das Oberzentrum Stuttgart, ohne Notwendigkeit eines mehrgleisigen Ausbaues im dicht besiedelten und industrialisierten Filstal,
- langfristig durchgängige Schnellfahrstrecke (ohne Langsamfahrabschnitte) Mannheim - Stuttgart - Ulm - München.

Es wird empfohlen, die hier vorgestellten Lösungsansätze mit vergrößerter Variationsbreite der Planungsvorgaben in die weiteren Planungsüberlegungen einzubeziehen, wie dies in ähnlicher Weise inzwischen sowohl für das Neubaustreckenprojekt Köln - Rhein/Main als auch für Nürnberg - München im Zuge des sogenannten Ostkorridors geschieht. Ihre detaillierte Untersuchung, die den Zielen des Bundesverkehrswegeplans, des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg und der Deutschen Bundesbahn gleichermaßen dient, sollte rasch in Angriff genommen und im Rahmen des Raumordnungsverfahrens adäquat geprüft werden, um das Gesamtvorhaben und die Vorbereitung seiner weiteren planungsrechtlichen Verfahren möglichst nicht zu verzögern.