

z.K. EBA

Regierungspräsidium Stuttgart
Frau Najib
Postfach 80 07 09
70507 Stuttgart

23.2.2009

**Aktenzeichen 15-3824.1/DB-PFA2.2 -Einwendung
gegen die Planfeststellung der ABS/NBS Stuttgart – Augsburg,
Bereich Wendlingen – Ulm - Abschnitt 2.2 Alaufstieg**

Sehr geehrte Frau Najib,

wir bitten um Entschuldigung, dass wir uns erst relativ spät zu Worte melden, aber was lange währt, wird (hoffentlich) endlich gut.

Zu der Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 21.10.2008 und zu einzelnen Aussagen anlässlich des Anhörungstermins am 10.12.2008 nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Zur Rechtsstellung von Netzwerk Privatbahnen e.V. (NP) im Verfahren

Die DB Projektbau GmbH antwortete auf unsere Stellungnahme wie folgt:

Der Vorhabenträger kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Neubaustrecke Wendlingen – Ulm keine Betroffenheit des Vereins „Netzwerk Privatbahnen e.V. erkennen. Dieser ist weder in einer Funktion als Träger öffentlicher Belange, noch als Naturschutzfachliche Vereinigung. Da der Bau oder der Betrieb der beantragten Anlagen keine Beeinträchtigung des Eigentums oder eines ausgeübten Gewerbebetriebs der Einwender auslöst, besteht auch diesbezüglich keine Betroffenheit.

Netzwerk Privatbahnen vertritt die Interessen privater EVU und verfolgt deshalb ein ganz massives Interesse daran, dass die knappen Ressourcen dort eingesetzt werden, wo sie maximalen Effekt auf den Schienenverkehr haben. Wenn Netzwerk Privatbahnen sich zu Wort meldet, kommt es uns nicht darauf an, eine prozessuale Position innerhalb eines Verwaltungsverfahrens einzunehmen. Ob Netzwerk Privatbahnen betroffen ist oder beigeladen wird oder nicht ist relativ unerheblich. Uns kommt es bei der Wahrnehmung unserer Interessen darauf an, den zuständigen Genehmigungsbehörden Argumente zu liefern, die aus unserer Sicht erheblich für die in Rede stehenden Entscheidungen sind.

Netzwerk Privatbahnen - Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.

Vorstand: Hartmut Gasser (Vors.), Günther Alsdorf, Raimund Stürer – Geschäftsführer: RA Arthur-Iren Martini

Nur am Rande sei vermerkt, dass die BNetzA, das EBA und Bundes- und Landesparlamente stets daran interessiert sind, zu erfahren, wie die Wettbewerbsbahnen bestimmte Probleme beurteilen.

Wir würden es begrüßen, wenn sich der Vorhabenträger darauf konzentrieren würde, zu den von uns vorgetragenen Sachargumenten Stellung zu nehmen. In der Antwort des Verfahrensträgers bzw. seiner Vertreterin zu unseren Ausführungen werden unsere Argumente zu oft lediglich in Abrede gestellt. Wir vertrauen darauf, dass sich die Genehmigungsbehörde damit nicht begnügt. Um Milliardeninvestitionen volkswirtschaftlich zu rechtfertigen, kann es nicht ausreichen, plausibel vorgetragene, entgegenstehende Sachverhalte lediglich zu verneinen oder zu bestreiten.

Durch Art. 87e Abs. 4 GG besteht für den Bund ein Gewährleistungsauftrag für die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Schienennetzes, wonach dem Wohl der Allgemeinheit und insbesondere den Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen werden muss. Zum Teil wird die NBS damit gerechtfertigt,

- ◆ dass auf ihr Güterverkehr in erheblichem Umfang stattfinden wird,
- ◆ dass auf der Altstrecke Kapazitäten in nennenswertem Umfang frei werden, die dann dem SGV (Schienengüterverkehr) zur Verfügung stünden.

Wir sehen es als unsere Pflicht an, die zuständigen Behörden in die Lage zu versetzen, genau zu prüfen, ob es sich um eine reale Aussicht handelt oder nur um eine virtuelle Rechtfertigung, um mit höheren Zugzahlen den volkswirtschaftlichen Nutzen der NBS zu erhöhen, ohne dass dieser Nutzen später auch eintritt. Wir weisen darauf hin, dass der Vorhabenträger in der Planungsphase der NBS Nürnberg–Ingolstadt Güterverkehre in das Betriebsprogramm aufnahm. Tatsächlich darf auf dieser Strecke heute gar kein Güterverkehr stattfinden. Angesichts einer hinreichenden Anzahl flacher Ausweichstrecken wiegt dieser Makel dort nicht so schwer, wie zwischen Stuttgart und Ulm, wo es keine Alternativstrecke ohne erhebliche betriebliche und wirtschaftliche Hindernisse gibt.

2. Zugzahlen (gesamt): Ausgangsbasis falsch

Die Vertreterin antwortete auf unsere Stellungnahme wie folgt:

Die Kritik des NP ist unverständlich und unbegründet. Die Zugzahlen aus 2001 dienen lediglich zur Darstellung der Bestandssituation und haben auf die Planung bzw. auf die Dimensionierung der geplanten Anlagen keinen Einfluss. Die Planungen basieren auf einer prognostizierten Verkehrsbelastung. Für die NBS wurden die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplanes 2003 mit Prognosehorizont 2015 berücksichtigt. Dies entspricht den zum Zeitpunkt der Planfeststellung aktuellsten Datengrundlagen.

Wir ersparen uns an dieser Stelle auf die inneren Widersprüche, die in dieser Antwort liegen, einzugehen. Das Jahr 2001 ist aber nunmehr acht Jahre her. Neue Zahlen liegen vor, jedenfalls bei der DB Netz AG. Die Genehmigungsbehörde sollte es nicht zulassen, dass sich der Verfahrensträger hinter Prognosezahlen versteckt, die im Widerspruch zur Wirklichkeit stehen und die folglich als Prognose nicht geeignet sind, milliardenschwere Investitionen (mit-) zu begründen. Da Projekte im BSchWAG alle fünf Jahre auf ihren Bedarf geprüft werden können, spielen aktuelle Zugzahlen eine gewichtige Rolle, auch um einschätzen zu können, ob eine Dringlichkeit aktuell noch geboten ist¹.

¹ In diesem Zusammenhang ist ja hinreichend bekannt, dass insbesondere im Hafenhinterlandverkehr eine hohe Dringlichkeit für die Projekte gesehen wird. Die Weigerung des Bundes vor 2016 die NBS Wendlingen-

Im Erörterungstermin operierte der Verfahrensträger u.E. mit falschen Zugzahlen indem er behauptete, dass der Korridor Stuttgart – Ulm überlastet sei und über 300 Züge pro Tag auf dieser Strecke unterwegs seien. Erst ein Nachfragen von Netzwerk Privatbahnen ergab, dass diese Zahlen falsch sind. Unsere vorgetragene Zahl von 252 Zügen pro Tag im Jahre 2007 wurde bestätigt (Abweichung: 16 %). Laut Aussage des Mitarbeiters der DB Projektbau würden die besagten 300 Züge aus dem Fahrplanjahr 2000/2001 stammen. Auch diese Zahl hält einer Überprüfung nicht stand. Nach den Unterlagen des Vorhabenträgers selbst wurde eine Zahl von 269 Zügen pro Tag für diesen Fahrplan angegeben.

Wir regen deshalb an, dass sich die Genehmigungsbehörde beim Vorhabenträger aktuelle Zahlen für reale Zugfahrten (nicht Trassen) im Abschnitt Plochingen–Göppingen abfordert und zwar aufgeschlüsselt nach Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr und die Gruppe der sonstigen Züge (z.B. Lz, Autozüge, Sonderzüge) für die Fahrpläne 2006/2007, 2007/2008 und 2008/2009. Dabei sollten alle Zugzahlen für jeden Wochentag angegeben werden, damit der korrekte Spitzenwert ermittelt werden kann. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass sich die Genehmigungsbehörde auch im Wege der Amtshilfe an das Eisenbahnbundesamt oder die Bundesnetzagentur in Bonn in dieser Sache wenden kann.

3. Verlagerungseffekt auf Filstalbahn: falsch

Die heutigen Zugzahlen sind insofern erheblich, als wir bereits in unserer Stellungnahme vom 13.3.2008, sowie in unserem Positionspapier vom 12.7.2007 darauf hingewiesen haben, dass die Gesamtzahl aller Züge und insbesondere die der Güterzüge seit 1997 zwischen Stuttgart und Ulm kontinuierlich gesunken, während im Ausweichkorridor für die Strecke Stuttgart–Ulm, welcher über Würzburg verläuft, diese immer weiter angestiegen ist (vgl. [Anlage 2.1](#), [Anlage 3.1](#) in Kombination mit [Anlage 3.2](#)). Auffällig ist dabei, dass die Gesamtzahl aller Züge auf der Filstalbahn so weit gesunken ist, dass sogar Kapazitäten für weitere Züge über diesen Korridor entstanden sind.

Sowohl im Raumordnungsverfahren als auch in den Verhandlungen vor dem VGH² im Jahr 2001 (Klage gegen Planfeststellungsbeschluss PFA 2.1c) konnte der Vorhabenträger das Ausbleiben des Anstiegs des Güterverkehr zwischen Stuttgart und Ulm bisher damit rechtfertigen, dass nicht hinreichend Kapazitäten vorhanden waren und die Züge nun Stuttgart umfahren müssten. Gerade deshalb sollte ja laut Vorhabenträger die Neubaustrecke gebaut werden, damit zukünftig mehr Güterverkehr auf die Altstrecke verlagert werden kann. Auf dieses aus unserer Sicht heute nicht mehr haltbare Argument sind wir in unserer Stellungnahme vom 13.3.2008 (Seite 3) eingegangen. Darin legten wir dar, dass die heute zur Verfügung stehenden Kapazitäten im Filstal von den Gütereisenbahnen wegen des kostenträchtigen Schiebetriebes und der hierfür erforderlichen mühsamen Organisation nicht angenommen werden. Dies belegt auch das Verhalten unserer Mitgliedsunternehmen, die den Korridor deshalb so weit möglich meiden (vgl dazu [Anlage 3.4](#)). In unserem Positionspapier haben wir ebenfalls dargelegt, dass auch die von Stuttgart ausgehenden Alternativstrecken vom Markt nicht angenommen werden, weil sie zahlreiche betriebliche sowie kostenintensive Hindernisse beinhalten, wie z.B. das Erfordernis von zeit- und personalintensiven Zugwenden oder von Nachruhen der Strecken (vgl. hierzu [Anlage 3.2](#) und [Anlage 3.3](#)). Wir begründeten ferner unsere Auffassung, dass der Korridor über Stuttgart für den Güterverkehr veröden wird und es stattdessen zu einer zunehmenden Belastung des Parallelkorridors über Würzburg kommen wird. Eben nicht mit Prognosezahlen, sondern aufgrund der gestiegenen **realen** Zugzahlen im Korridor Würzburg sah sich der Vorhabenträger im Frühjahr 2008

Ulm zu finanzieren, stellt ein Indiz dar, dass aus Sicht des Bundes diese NBS nicht mehr die höchste Priorität genießt.

² VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.1.2002, AZ 5S 2426/99

gezwungen, den kompletten Korridor *Gemünden–Würzburg–Nürnberg* und einen Teil der Ausweichstrecke für Würzburg, *Bamberg–Fürth*, als **überlastet** einzustufen (§ 16 EIBV). Die von uns erwartete Entwicklung ist also eingetreten. Diese Vorgänge sind in Bezug auf die in Rede stehende HGV erheblich und die Ausweichbewegungen des DGV in Richtung Würzburg sind der Verfahrensträgerin bekannt. Gleichwohl schreibt sie:

Die Probleme der „Geislinger Steige“ für den schweren Güterverkehr sind durchaus bekannt, können aber mit der vorgelegten Planung nur im Zuge der Entflechtung gemindert werden.

Man muss sich fragen, was der Adressat dieser Einlassung nun mit dem Argument „Entflechtung“ anfangen soll. Die Frage bleibt unbeantwortet, wie durch die Planungen der HGV die Probleme der 22,5 % steilen Geislinger Steige gemindert werden sollen, wenn die Neubaustrecke bis zu 31 % Steigung aufweisen soll. Um die HGV mit Verlagerungseffekten von Güterverkehr auf die HGV zu begründen, geht dieses Argument ins Leere: Eine Verlagerung auf die HGV Strecke wird es nicht geben (dazu später). Eine höhere Nutzung der Filstalbahn durch SGV findet schon heute nicht statt.

Wir halten diese Sachlage für verfahrensrelevant, da die Aufnahme in den Bedarfsplan des BSchWAG zu einem Zeitpunkt geschah, als die Stärkung des Schienengüterverkehrs in diesem Korridor ein legitimes Planungsziel darstellte. Die Zahl der prognostizierten Güterzüge über Stuttgart–Ulm war seinerzeit sehr hoch angesetzt (täglich 170 Güterzüge im Prognosehorizont 2015). Damals wusste man es nicht besser. Heute weiß man, dass die Prognosen falsch waren.

Anmerkung: In unserer Studie zum DB-Konzept Netz 21 haben wir dargelegt, dass die DB in den ursprünglichen Plänen zu Netz 21 gerade die Filstalstrecke als voll güterzugtauglicher Korridor **ausbauen** wollte, indem die 22,5 % steile Geislinger Steige entschärft wird. Dies entspricht vom Prinzip der Variante K.

4. Priorität des Vorhabens: Tendenz fallend

Offenbar genießt das HGV Vorhaben bei der Verfahrensträgerin tendenziell fallende Priorität. Das ist einem Beitrag zum Thema Hafenhinterlandverkehr zu entnehmen³. Darin finden sich Grafiken, die zeigen, dass Stuttgart–Ulm für den Hafenhinterlandverkehr nicht mehr als bedeutsame Abfuhrstrecke gesehen wird. Das steht im Widerspruch zur Begründung des Vorhabens, in der von 170 Güterzügen pro Tag ausgegangen wird (vgl. dazu Anlage 4.1). Auch zeigt sich im gleichen Artikel, dass DB Netz selber die mittlere Auslastung des Korridors Stuttgart–Ulm für 2015 sowohl im Bezugsfall als auch im Zielnetz, bei dem auch die NBS Wendlingen–Ulm unterstellt ist, als unkritisch einstuft (vgl. Anlage 4.2). Dies alleine steht schon in einem Widerspruch zu den Aussagen des Vorhabenträgers im Erörterungstermin, die ihn als überlastet eingestuft hat. Diese Aussage ist falsch, jedenfalls gemessen an § 16 EIBV.

Wie bereist dargestellt basieren die Planungen auf den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplanes 2003 mit Prognosehorizont 2015. Der Vorhabenträger kann soweit übergeordnet Vorgaben vorliegen keine eigenen Prognosen erstellen.

Der Vorhabenträger kann sehr wohl eigene Prognosen anstellen. Es ist hinreichend bekannt, dass DB Netz an der Erstellung der Prognosen für den BVWP aktiv beteiligt ist, da der Bund und damit auch die Gutachter als Auftragnehmer des Bundes keinen direkten Zugriff auf die realen

³ Michael Pohl: Seehafenhinterlandverkehr: Neue Anforderungen an Strecken und Knoten der DB Netz AG, Eisenbahntechnische Rundschau, Eurailpress, Hamburg, April 2008, S. 198

Zugzahlen haben und in soweit von den Daten der Verfahrensträgerin abhängig sind. Außerdem bestehen sowohl bei DB Netz als auch bei anderen Töchtern der DB AG Abteilungen, welche mit der gleichen Software, die für die Prognosen für den BVWP verwendet werden (Softwarepakete Moses, WiZUG), nutzen, um eigene Prognosen für die zukünftige Netzstrategie anzustellen. Beleg dafür ist Anlage 4.2. In Anlage 4.3 findet sich eine Grafik, welche Eckart Fricke, Vorstand Produktion von Railion, in einem Fachvortrag im Herbst 2006⁴ zeigte, später auch DB Netz im Zusammenhang mit dem Konzept „ProNetz“ im Frühjahr 2007⁵ publizierte, Anlage 4.4. Bei beiden Grafiken ist auffällig, dass der Korridor Stuttgart–Ulm kaum mehr eine Rolle spielt.

Wir gehen aufgrund dieser Indizien davon aus, dass der Vorhabenträger sehr wohl um die mangelnde Güterverkehrstauglichkeit der NBS weiß. Die Tatsache, dass der Korridor Würzburg nun vom Vorhabenträger als überlastet eingestuft wurde, ist der erste Schritt zu erforderlichen Ausbaumaßnahmen im Korridor Würzburg–Nürnberg zwecks Entflechtung der Personen- und Güterzüge. Dies wird auch positive Auswirkungen auf den dortigen SPFV haben, so dass wir davon ausgehen, dass selbst die Zeitvorteile der NBS Wendlingen–Ulm dann wieder aufgezehrt würden. In der Argumentationskette des Vorhabenträgers würden dann die schnelleren Züge wieder über Würzburg fahren und nicht über die NBS Wendlingen – Ulm. Das dürfte Auswirkungen auf das Kosten-Nutzen Verhältnis der NBS haben.

5. Zu den Prognoseverfahren des BVWP

Nach wie vor blieb die Frage nicht beantwortet, ob das für den BVWP und für das BSchWAG bedeutsame Verfahren WiZUG *Trassenpreise* und *Nachtruhen*, sowie die *Zusatzkosten* für den Schiebetrieb an Steilstrecken berücksichtigt. Wir identifizieren hier das Problem, dass die Planfeststellungsbehörde ein Betriebsszenario auf der Basis einer Prognose als Entscheidungsgrundlage akzeptieren soll, bei der wir davon ausgehen müssen, dass die für den realen Markt relevanten Faktoren nicht berücksichtigt wurden und werden (Ausweichtendenz des SGV von der Gaislinger Steige nach Würzburg). Bis heute ist ungeklärt, warum wir zuletzt für 2007 eine Zugzahl von nur ca. 70 Güterzügen zählen konnten, die Prognose aber zukünftig von bis zu 170 Güterzügen ausgeht. Anstatt zu steigen, sank die Zahl der Güterzüge, die über Stuttgart fahren. Anlage 2.1 zeigt deutlich, dass wir die Zahl von 140 Güterzügen pro Tag im Jahr 1991 nie wieder erreicht haben. Das Argument einer Überlastung, wie es vor dem VGH Baden-Württemberg bei PFA 2.1c im Jahr 2001 angebracht wurde, kann nicht mehr gelten, da die Strecke mit 252 Zügen pro Tag nicht mehr als überlastet eingestuft werden kann. In seinem Urteil⁶ machte das VGH seinerzeit deutlich, dass der verfassungsrechtlich zu beanstandende Spielraum des Gesetzgebers dann überschritten wäre, wenn infolge einer nachträglichen Veränderung der Verkehrsdaten die Basiszahlen sich so gravierend verändern würden, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden kann und damit die Bedarfsfestlegung gemäß § 4 (1) BSWAG neu zu prüfen wäre. Wir betrachten es für unabdingbar dass sich die Plangenehmigungsbehörde aktuelle Zugzahlen und aktuelle Prognosen vorlegen läßt. Nach den Feststellung des VGH können Prognosezahlen für den Korridor dann in Zweifel gezogen werden, wenn es Hinweise gibt, aus denen folgt, dass das Verfahren methodisch erkennbar falsch ist und deshalb vom Bundesgesetzgeber nicht als Entscheidungsgrundlage hätte herangezogen werden dürfen.

Es ist unbestritten, dass einer Prognose Unwägbarkeiten oder gar schwer einschätzbare Ereignisse inne wohnen, dennoch sind die Kosten für den Schiebetrieb ebenso eine Tatsache, wie Nachtruhen und insbesondere Trassenpreise, die gegenwärtig kaum reguliert sind. Die

⁴ Eckart Fricke: Welches Netz brauchen die Bahnen - Anforderungen der Praxis an Zuschnitt und Leistungsfähigkeit des Netzes, VDV - Akademie - Tagung, Berlin, 16.10.2006

⁵ DB Netz AG: ProNetz - Das Netz von morgen - Folien zum Pressegespräch, S. 4, Berlin, 2. März 2007

⁶ VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.1.2002, AZ 5S 2426/99

Stagnation der Gesamtzugzahl und insbesondere die der Güterzüge im Korridor Stuttgart–Ulm führt zu einer nachträglichen Unschlüssigkeit der Vorhabenbegründung, jedenfalls soweit der SGV als Begründung und Rechtfertigung der enormen Kosten für die HGV erhalten soll. Angesichts einer Distanz von nur noch sechs Jahren bis zum Prognosejahr 2015 sehen wir es als notwendig an, dass aktuelle Prognosezahlen im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden, da weite Teile der Neubaustrecke bis heute noch nicht planfestgestellt sind. Wir regen an, dass das Vorhaben anhand dieser neuen Zahlen überprüft wird, ebenso, wie dies im Oberrheingraben nun geschehen ist.

6. Schneller leichter Güterverkehr:

Ein weiterer gestalterischer Spielraum wird dem Vorhabenträger durch die Ableitung von eigenen Betriebsszenarien auf der Basis der Prognosen des BVWP eingeräumt. Hiervon machte der Vorhabenträger bereits für PFA 2.1c Gebrauch. Von den 212 prognostizierten Güterzügen für das Prognosejahr 2010 wurden 80 als Schnellgüterzüge deklariert und auf die Neubaustrecke zwecks höherer Auslastung (und damit zur Erhöhung ihrer Amortisation derselben) umgelegt. Aktuell setzt die Vertreterin nur noch 40 solcher schnellen, leichten Güterzüge an. Trotz mehrfachen Nachfragens haben wir bisher keine befriedigende Antwort darauf bekommen, was genau damit gemeint ist. Für unsere Mitglieder ist die Frage des zulässigen Rollmaterials von eminenter Bedeutung, um überhaupt abschätzen zu können, ob sie diese Infrastruktur zukünftig nutzen können. Gleichzeitig wollen wir vermeiden, dass eine Infrastruktur mit fiktiven Trassen volkswirtschaftlich günstig gerechnet wird, wenn später das Angebot nicht vom Markt angenommen wird. Hier weisen wir nochmals auf das obige Beispiel NBS Nürnberg–Ingolstadt hin, wo ebenso mit Schnellgüterzügen die Strecke „günstig“ gerechnet wurde. Am Ende war dann Güterverkehr auf dieser Strecke untersagt.

Der Vorhabenträger hat in seinen Unterlagen dargestellt, dass schnelle und leichte Güterzüge – dabei wird von 1000 Tonnen ausgegangen – die NBS nutzen können. Um die angebotenen Geschwindigkeiten nutzen zu können, müssen diese mit Scheibenbremsen ausgestattet sein. Am Beispiel des Post-TGV der SNCF ist erkennbar, dass ein solches Angebot nicht „spekulativ“ ist.

Beim Erörterungstermin äußerte sich Dr. Hans Hermann von der Firma PSRail. Er führte aus, dass aufgrund der Steigung von bis zu 31 Promille auf der NBS ein 1000 Tonnen-Güterzug mit Hochleistungsdrehstromlok (Siemens Taurus) auf bis zu 40 km/h einbrechen würde. Dem wurde nicht widersprochen. Der gleiche Zug würde an der Geislinger Steige schneller, nämlich mit mindestens 60 km/h unterwegs sein.

Der Vorhabenträger spricht hier von „angebotenen Geschwindigkeiten“ auf der NBS, die Scheibenbremsen erfordern würden, ohne dies näher zu konkretisieren. In einem Schreiben an MdL Haller (SPD)⁷ (Anlage 6.1) äußert sich die Vertreter des Verfahrensträgers dagegen wie folgt:

Frage:

Trifft es zu, dass die NBS nur von Zügen, die mit Scheibenbremsen ausgestattet sind befahren werden?

Antwort:

Prinzipiell nein. Die Scheibenbremsen sind keine zwingende Voraussetzung zur Befahrung der NBS. Da die Strecke jedoch nur für den schnellen Verkehr interessant ist - siehe vorher - und die herkömmlichen Graugussbremsen auf eine maximale Geschwindigkeit von 160 km/h

⁷ Antwortschreiben der DB Projektbau GmbH vom 5.5.2008 auf ein Schreiben mit Fragen bezüglich der Güterzugtauglichkeit der NBS Wendlingen–Ulm des MdL (BW) Haller (SPD).

beschränkt sind, wird die NBS im Regelfall nur durch Fahrzeuge mit Scheibenbremsen genutzt werden.

Zum einen ist die Aussage falsch, wonach Graugussbremsen auf maximal 160 km/h beschränkt sind. Dies trifft ausschließlich auf Personenwagen zu, nicht auf Güterwagen. Dort liegt die Grenze bei 120 km/h. Es sind uns keine Güterwagen mit Graugussbremse bekannt, die für 160 km/h zugelassen sind. Zum anderen lässt sich aus dieser Aussage ableiten, dass Güterzüge auf der NBS Wenlingen–Ulm schneller als 160 km/h fahren sollen. Deutschlandweit sind aber laut § 39 (2)2. Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) für Güterzüge nur 120 km/h zulässig und zwar nur dann, wenn Strecke und führendes Fahrzeug mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sind. Dies ist auch die Geschwindigkeit von „Schnellgüterzügen“ unseres Mitglieds boxXpress, welche regelmäßig über die SFS Hannover–Würzburg fahren. 160 km/h schnelle Güterzüge, wie die Parcel-Intercity sind Ausnahmen, bedürfen einer Ausnahmegenehmigung und fahren artrein mit der einzigen uns bekannten Gattung Sgss-y 703. Ein darüber hinaus in Deutschland schneller fahrender Güterzug ist uns nicht bekannt.

Wir regen an, dass die Genehmigungsbehörde beim Verfahrensträger die Beantwortung der folgende Fragen abfordert:

1. Welche Lokomotiven und Waggon sind im Regelbetrieb für die auf der NBS vorgesehenen Geschwindigkeiten zugelassen?
2. Welche Güterzugkompositionen sind im Regelbetrieb zulässig, um die NBS zu befahren? Eine Diesellok, bespannt mit zwei Kesselwagen ist auch ein leichter Schnellgüterzug. Darf dieser die NBS im Regelbetrieb befahren, bzw. ist vorgesehen, dass ein solcher Zug die HGv im Regelbetrieb benutzt?
3. Welche Ladungen sind auf der NBS überhaupt zulässig und definieren damit ebenfalls die Art der zulässigen Güterzüge? Welche Brandlasten sind in den Tunneln zulässig? Diese beschränken die potentielle Fracht, die selbst in einem Containerzug transportiert werden dürfte (z.B. brennbare Flüssigkeiten in Tank-Containern)⁸.
4. Dürfte z.B. ein Parcel-Intercity die NBS benutzen? Mit welcher Geschwindigkeit?
5. Wieviele solcher angedachten Schnellgüterzüge fahren heute bereits über die Filstalbahn und könnten zukünftig auf die NBS verlagert werden?
6. Wo gibt es in Deutschland überhaupt solche Güterzüge, bzw. ist dem Vorhabenträger bekannt, dass ein EVU in Deutschland eine Trasse für einen über 160 km/h schnellen Güterzug bei ihr bestellt hat?

Die bisherigen Aussagen des Aufgabenträgers sind allgemein gehalten, da er sich beim zulässigen Rollmaterial nicht wirklich festlegen will. Andererseits spräche dies für verschiedene mögliche Zugkompositionen, die prinzipiell möglich sind und damit für eine Mischbetriebsstrecke. Dies entspräche der Streckenklasse M 230 gemäß Richtlinie (Ril) 413.0302. Diese dürfte eine maximale Längsneigung von nur 12,5 ‰ aufweisen, entsprechend § 39 (2)2 EBO. Allerdings dürfte dafür die Gesamtzahl der Züge pro Tag 150 nicht übersteigen. Ist es Zufall, dass der Vorhabenträger deshalb ausgerechnet 40 Schnellgüterzüge beibehält? Zusammen mit den 120 geplanten ICE würde dies 160 Zügen pro Tag entsprechen.

Die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung beruft sich auf die TSI-HGV. Eine eigene TSI für europäische Mischbetriebsstrecken gibt es bis heute nicht. Nur in der TSI-HGV ist eine Längsneigung von bis zu 35 ‰ zulässig. Die Anwendung dieser Richtlinie erklärt in unseren Augen die vage Definition des auf der NBS vorgesehenen Güterverkehrs. Es scheint dem Vorhabenträger

⁸ Wenn die Brandlasten z.B. nur auf einen ICE ausgelegt sind, würde dies bereits einen Ausschluss bestimmter Güterzüge ergeben. Dies muss unseres Erachtens bereits jetzt bekannt sein, um die Wirtschaftlichkeit für den SGV einschätzen zu können.

darum zu gehen, in jedem Fall eine Deklaration als Mischbetriebsstrecke vermeiden zu wollen, da klar ist, dass diese Streckenführung mit bis zu 31 % Längsneigung den konzerneigenen Richtlinien nicht entspricht. Selbst ein ICE 3, der von seiner zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis zu 350 km/h schnell fahren kann, bricht am Alaufstieg aufgrund der ungünstigen Trassierung in seiner Geschwindigkeit auf ca. 220 km/h ein. Bezeichnenderweise ist die Ril 413.0302 in der Drucksachenzentrale nicht erhältlich.

Die Vermutung liegt deshalb für uns nahe, dass die von der Vertreterin genannten 40 geplanten Trassen für Schnellgüterzüge nicht real ist.. Es stellt sich die Frage, ob das EBA eine reine Personenverkehrsstrecke planfeststellen würde. Diese Vermutung wird auch durch folgende Aussage der Vertreterin genährt:

Wie bereits dargestellt, bietet die Neubaustrecke eine Chance für den schnellen, leichten Güterverkehr, die vorhandene Strecke zu umfahren und durch die Entflechtung des schnellen und langsamen Verkehrs Kapazitäten für den langsamen Güterverkehr auf der vorhandenen Trasse geschaffen werden. Die NBS hat nicht das Ziel, schweren Güterverkehr von der vorhandenen Trasse abzuziehen.

Eine „Chance“ für ein nicht näher definiertes Angebot ist inakzeptabel, wenn das eigentliche Hindernis in diesem Korridor, nämlich die 22,5 % geneigte Geislinger Steige, nicht entschärft wird und weiterhin ein wirtschaftliches Hindernis für die EVU des Güterverkehrs darstellt. Auch das Verkehrsbedürfnis ist zweifelhaft. Ein fiktiver 1000 t schwerer Containerzug, der von Stuttgart nach Ulm fahren möchte, hätte z.B. keinen Nutzen durch die NBS, da das Containerterminal in Ulm nicht ohne Zugwende im Hauptbahnhof Ulm erreicht werden kann. Der vermeintliche Geschwindigkeitsvorteil⁹, den sich ein EVU mit gegenwärtig 60% höheren Trassenpreisen gegenüber der Filstalstrecke erkaufen müsste, würde durch die Zugwende wieder aufzehrt. Da der gleiche 1000-Tonnen-Güterzug nicht an der Geislinger Steige nachgeschoben werden muss und direkt zum Containerterminal in Beimerstetten gelangen könnte, würde sich für diese Relation keine Verlagerung auf die NBS ergeben. Schnellgüterzüge, die von Norden kommend nach Augsburg wollen, könnten wiederum kostengünstiger über Würzburg fahren.

Das einzige Konzept, welches den vagen Spezifikationen des Vorhabenträgers entsprechen würde, sind Güter-HGV-Züge, wie sie im Rahmen des Carex-Konzepts geplant sind. Dabei handelt es sich um spezielle Güter-TGV, die für die Beförderung von Standard-Flugzeugcontainern vorgesehen sind (Nutzlast ca. 100 Tonnen). Gegenwärtig sind in diesem Konsortium vor allem Flughafenbetreiber und private Postanbieter wie FedEx beteiligt. In unserer Stellungnahme vom 13.3.2008 verwiesen wir bereits auf einen Artikel im Handelsblatt¹⁰. Darin drückt die DB ihr Desinteresse an diesem Konzept aus. In einem englischsprachigen Artikel auf Spiegel Online vom 13.2.2008 (Anlage 6.2) wird ebenfalls auf das Carex-Konzept eingegangen. Darin heisst es: *[...] German national railway Deutsche Bahn has shown little enthusiasm for the project. The issue was examined years ago, explains Tatjana Luther-Engelmann, spokeswoman of Deutsche Bahn's Railion freight division. But the sobering conclusion was that it would offer "no real added value for customers."*

Courier freight is a minor player in the industry, which makes it, from Deutsche Bahn's perspective, an unattractive commodity for shipping on freight trains. Railion operates only a few individual trains designed to handle courier freight, but none of them on high-speed lines, where signal technology alone is very expensive. The core business consists of heavy cargo, such as raw

⁹ siehe obige Ausführungen von Dr. Hermann, PSRail bzgl. Geschwindigkeitseinbruch von Güterzügen auf der NBS.

¹⁰ Handelsblatt vom 18.2.2008: Expressfracht kommt per TGV - Frankreichs Staatsbahn und die Post planen schnelle Bahnverbindungen auch ins Ausland

materials and industrial products, and it is highly successful. Annual freight transport volume, which has been growing for years, now amounts to significantly more than 100 billion ton-kilometers. That's a strong contrast to France where, unlike the TGV sector, the freight rail system is in poor shape. Freight volume in France is in steady decline and is currently less than half of the corresponding German value.

For this reason, Carex is primarily a prestige project for a fundamentally ailing transportation company. The 20 TGV freight trains are expected to carry about 350 million tons of freight a year -- a drop in the bucket as far as rail cargo goes. By the same token, the French railroad has no reason to pin high hopes on express services.

Dem ist nichts hinzuzufügen.

Die Einsicht bei der DB, wonach der Trend seit Jahren hin zu schweren Güterzügen geht, ist bei privaten EVU schon längst bekannt. Private EVU müsst den die Kapazitätsgrenzen für Güterzüge sowohl bei der Länge als auch beim Gesamtzuggewicht voll ausschöpfen. Andernfalls verlieren sie im Wettbewerb inter- und intramodal. Insofern müssen wir davon ausgehen, dass die Strecke tatsächlich keinen echten Güterverkehr sehen wird. Wenn die DB eigene Tochter Railion schon keine solchen Züge anschaffen möchte, für wen will dann DB Netz diese Trassen anbieten? Bei Carex ist frühestens für 2024 ein Verkehr nach Köln, Frankfurt, Kassel und Berlin geplant (siehe Netzgrafik auf Seite 2 von Anlage 6.2).

Nach unserer Einschätzung können die besagten 40 „leichten und schnellen Güterzüge“ nicht zur Rechtfertigung des Vorhabens beitragen, weil es sie nicht geben wird. Auch sehen wir das immer wieder vorgetragene Argument der Verbesserung der Wettbewerbssituation des Schienengüterverkehrs auf der heutigen Filstalstrecke durch Verlagerung der ICE auf die HGV als nicht erheblich, weil es diesen Verlagerungseffekt hin zur Filstalbahn nicht geben wird.

7. Variantenabwägung

Zum Zeitpunkt des Raumordnungsverfahrens waren die von uns aufgezeigten Entwicklungen noch nicht absehbar, weshalb man den Argumenten des Vorhabenträgers Glauben schenken durfte und musste. Nach 12 Jahren kann die raumordnungsrechtliche Beurteilung als offensichtlich überholt gelten. In einer neuen Beurteilung würden wir davon ausgehen, dass die von uns vorgetragenen Argumente die Variantenabwägung in eine andere Richtung gezogen hätten.

Wir stehen Ihnen für Rückfragen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



(Martini)

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1.1: Brief des Eisenbahn-Bundesamtes bzgl. Berücksichtigung von Fragen der Verkehrsentwicklung bzw. Kapazität in der Planfeststellung (5 Seiten)
- Anlage 2.1: Drei Grafiken zu den prognostizierten und realen Zugzahlen im Korridor Stuttgart–Ulm
- Anlage 3.1: Der Korridor Stuttgart–Ulm im gesamteuropäischen Kontext
- Anlage 3.2: Vergleich der Zugzahlen zwischen Stuttgart und Ulm, sowie im Parallelkorridor zwischen Würzburg und Gemünden von 2004 bis 2007
- Anlage 3.3: Der Korridor Stuttgart – Ulm und seine regionalen Ausweichstrecken, mit Liste der besonderen Hindernisse (2 Seiten)
- Anlage 3.4: Deutschlandkarte mit den Laufwegen der Güterzüge von Mitgliedern von Netzwerk Privatbahnen e. V.
- Anlage 4.1: Grafik des relevanten Güterverkehrsnetzes bzgl. des Hafenhinterlandverkehrs aus Sicht von DB Netz, aus Pohl (2008).
- Anlage 4.2: Netzbelastungsgrafiken des deutschen Schienennetzes aus Pohl (2008)
- Anlage 4.3: Netzbelastungsgrafik auf der Basis von eigenen Prognosen von Railion.
- Anlage 4.4: Grafik aus der Präsentation von DB Netz zu ProNetz (DB Netz 2008)
- Anlage 5.1: Langfrist-Prognosen und reale Entwicklung im Schienengüterverkehr
- Anlage 6.1: Schreiben von DB Projektbau an MdL (BaWü) Haller (SPD) vom 5.5.2008 bezüglich Fragen zur Güterverkehrstauglichkeit der NBS Wendlingen–Ulm
- Anlage 6.2: Zeitungsartikel vom 13.2.2008 aus Spiegel Online: Christian Wüst: French to Team with FedEx for TGV Parcels in Europe