



# Die Alb-U-Bahn

## Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

**Oliver Stenzel**

Seit dem 11. Dezember 2022 können Bahnreisende in Baden-Württemberg eine neue Strecke nutzen. »15 Minuten schneller von Ulm nach Stuttgart und umgekehrt«, also nur noch 42 Minuten – mit dieser Neuerung preist die Bahn die Eröffnung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm an.<sup>1</sup> Zudem steige zwischen Stuttgart und München das Zugangebot um 20 auf 90 Fahrten täglich. Hochgeschwindigkeits-ICEs können auf der rund 60 Kilometer langen Strecke bis zu 250 Stundenkilometer fahren, schnelle Regionalzüge immerhin 200 km/h. Zwischen dem tiefsten Punkt auf der Neckarbrücke bei Wendlingen (271 Meter ü. NN) und dem höchsten zwischen Hohen-

stadt und Merklingen (746 Meter ü. NN) werden 475 Meter Höhenunterschied überwunden, die maximale Steigung auf der Strecke liegt bei 35 Promille.

Lange war die Strecke über die Schwäbische Alb heftig umstritten gewesen, und gar nicht so lange ist es her, dass ihr ähnliche Termin- und Kostenprobleme wie beim Projekt Stuttgart 21 prognostiziert wurden. Entsprechend begleitete eine beachtliche Berichterstattung die Eröffnung, wenn auch zuweilen irreführend: So mutmaßte die ZDF-Redakteurin Susanne Biedenkopf am 9. Dezember in einem Beitrag, »die spektakulären Landschaftsbilder werden künftig die Herzen vieler Reisender höherschlagen



**Sieben-Sekunden-Ausblick von der Filstalbrücke**

lassen«. Das ist eher fraglich. Zwar mag die zur Strecke gehörende, 85 Meter hohe Filstalbrücke von der Talsohle, den umliegenden Höhen und besonders aus der Luft, wie die Fotos Manfred Grohes zeigen, ein spektakulärer Anblick sein. Wer im Zug sitzt, hat aber nur etwa sieben Sekunden, um einen Blick ins Filstal zu erhaschen, dann folgt der nächste Tunnel. Zwölf Tunnel sind es insgesamt, sie machen rund 50 Prozent der Strecke aus, an der Spitze liegt dabei der Boßlertunnel mit 8,8 Kilometern Länge – fast könnte man also von einer Alb-U-Bahn sprechen. Einzig im fünf Kilometer langen Abschnitt zwischen Alvorlandtunnel und Boßlertunnel, auf Höhe von Kirchheim/Teck und Holzmaden, bieten sich noch eindrucksvolle Ausblicke auf die Höhen des Albtraufs und die Burg Teck. Die übrigen oberirdischen Passagen bieten, auch wegen Lärmschutzwänden oder -wällen, nicht allzu weit reichende Blicke.

Doch ist die Strecke ja nicht zu dem Zwecke geplant und gebaut worden, um Reisende mit Landschaftseindrücken zu delectieren, sondern um sie schneller ans Ziel zu bringen. Und um, wie es Landespolitiker immer wieder behaupten, eine Lücke im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz zu schließen, in der vielzitierten Magistrale Paris–Bratislava/Budapest.

Bei der feierlichen Eröffnung der Strecke am 9. Dezember, zwei Tage vor der allgemeinen Öffnung, geizte die anwesende Prominenz aus Politik und Deutscher Bahn denn auch nicht mit Superlativen. Für Ulms Oberbürgermeister Gunter Czisch (CDU) hat die NBS »eine ähnliche Bedeutung wie der Bau der Eisenbahn überhaupt«. Und Bahnchef Richard Lutz sprach von einer »Revolution für das Bahnfahren in der Region« und einem »Blick in die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland«. Tatsächlich erlaubt die Strecke eher einen Blick in die Vergangenheit der Eisenbahn in Deutschland, wenn auch die jüngere.

### **Hochgeschwindigkeitsstrecken als Konkurrenz zum Autoverkehr**

Mitte der 1980er-Jahre fanden Überlegungen, das Schienennetz zwischen Stuttgart und Ulm beziehungsweise

München auf einen neuen Stand zu bringen und beschleunigten Verkehr zu erlauben, ersten planerischen Niederschlag. Im Bundesverkehrswegeplan 1985 war eine ABS/NBS Plochingen–Günzburg vorgesehen (ABS steht für Ausbau-, NBS für Neubaustrecke). Damals intensivierete die zu diesem Zeitpunkt bereits stark verschuldete Deutsche Bundesbahn ihre Bemühungen, die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und die Kosteneffizienz zu steigern. In diesem Zusammenhang sind die Pläne zum Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs zu sehen.

Überlegungen zum Bau von Strecken, auf denen Züge mit bis zu 300 km/h fahren können, um besser mit dem stark wachsenden Straßenverkehr konkurrieren zu können, reichen dabei bis in die 1960er-Jahre zurück. 1973 war der Spatenstich für die erste entsprechende Neubaustrecke (Hannover–Würzburg), 1976 folgte Mannheim–Stuttgart. Die Entwicklung spezieller Hochgeschwindigkeitszüge nach dem Vorbild etwa des französischen TGV (ab 1981 im Regelbetrieb) hinkte dagegen einige Jahre hinterher. Mit der Jungfernfahrt des Versuchs-Triebwagens IC Experimental im September 1985, dem Vorläufer des späteren ICE, konkretisierte sich indes die Aussicht auf Hochgeschwindigkeitsverkehr im deutschen Bahnnetz. 1991 fuhren die ersten ICE-Züge planmäßig, im selben Jahr wurden die beiden oben genannten Neubaustrecken in Betrieb genommen.

Als Nadelöhr für die neuen Hochgeschwindigkeitsachsen wurde in Baden-Württemberg besonders die 1850 eröffnete Filstalbahn betrachtet, die 93 Kilometer lange Strecke zwischen Stuttgart und Ulm. Denn auf ihr waren nur Höchstgeschwindigkeiten von 160 km/h möglich, auf dem (allerdings nur 5,6 Kilometer langen) Abschnitt der Geislinger Steige wegen vieler Kurven und einer Steigung von 22,5 Promille sogar nur 70 km/h. Wie konnte in dieser Relation Beschleunigung erreicht werden?

80 Varianten für Aus- und Neubaustrecken seien bis in die frühen 1990er geprüft worden, sagte der frühere DB Chefplaner Ernst Krittian 2010 im Interview mit der *Stuttgarter Zeitung*.<sup>2</sup> Bei Abwägung, »welche Streckenführung für die betroffenen Bürger die zumutbarste ist«, sei dann die letztendlich verfolgte autobahnahe Trasse herausgekommen. Auch wenn sie laut Krittian »einen Schönheitsfehler« hat: »Sie ist nicht güterzugtauglich«.

### **K-Trasse und H-Trasse als die beiden Hauptvarianten**

Krittian selbst hatte zunächst ein anderes Konzept bevorzugt, das Aus- und Neubau kombinierte: Vom Stuttgarter Hauptbahnhof bis Plochingen sollte ein neuer Tunnel nur für den Fernverkehr entstehen, ab Plochingen bis Süssen dann die Bestandsstrecke der Filstalbahn viergleisig ausgebaut werden. Darauf sollte ein Neubaustreckenabschnitt unter der Schwäbischen Alb folgen, mit leicht geneigtem (12,5 Promille) Tunnel bis Beimerstetten, wo wieder auf die auszubauende Bestandsstrecke gewechselt würde. Als K-Trasse (Kombinations- oder Krittian-Trasse) wurde diese Konzeption bezeichnet.

Eine komplette Neubaustrecke schlug dagegen Professor Gerhard Heimerl vor, Ordinarius am Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart. 1988 ging er mit einer Denkschrift an die Öffentlichkeit, in der er sein später »H-Trasse« genanntes Konzept vorstellte: Ab Stuttgart-Zuffenhausen eine direkte Weiterführung der Neubaustrecke Mannheim–Stuttgart bis Ulm, der bestehende Kopfbahnhof sollte im rechten Winkel unterfahren werden, die weitere Strecke weitgehend entlang der Autobahn A 8 laufen – und dem Hochgeschwindigkeitsverkehr vorbehalten sein, was stärkere Steigungen ermöglichte. Der bestehende Stuttgarter Hauptbahnhof sollte in Heimerls Urfassung erhalten bleiben und lediglich um einen Durchgangsbahnhof mit zwei oder vier Gleisen ergänzt werden.<sup>3</sup>

Von diesen beiden Hauptvarianten gab es noch zwei Untervarianten, die Mitte 1992 alle dem Land Baden-Württemberg vorgelegt wurden. Die Landesregierung entschied sich im September 1992 für die H-Trasse – und äußerte einen Zusatzwunsch: Die neue Strecke sollte eine Anbindung des Stuttgarter Flughafens ermöglichen.

Diesem Wunsch des Landes kam der DB-Vorstand, der sich am 8. Dezember 1992 im Wesentlichen für die autobahnahe H-Trasse entschied, zunächst nicht nach. Stattdessen sollte die Neubaustrecke erst zwischen Obertürkheim und Esslingen von der bestehenden Filstalbahn ab-

zweigen, der Stuttgarter Kopfbahnhof überdies beibehalten werden – »H minus« wurde diese Variante genannt. Auch wenn Heimerl in der Folge nachdrücklich für eine komplette Umwandlung des Stuttgarter Hauptbahnhofs in eine unterirdische Durchgangsstation sowie die Flughafenbindung warb, sprach sich der Vorstand des mittlerweile zur Deutschen Bahn AG umgewandelten Schienenkonzerns noch am 24. Februar 1994 für die Variante mit Kopfbahnhof aus. Nur rund sieben Wochen später war dies Geschichte: Am 18. April 1994 wurde das Projekt Stuttgart 21 der Öffentlichkeit vorgestellt, das neben einer Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs eine Anbindung der Neubaustrecke über eine den Flughafen anbindende Trasse beinhaltete. Von nun an wurden in Werbung und Planung die beiden Projekte stets als fest verknüpft und sich gegenseitig bedingend dargestellt.

#### **Für die Verkehrsprognosen: eine Rennbahn in Randlage**

Warum es nicht nur Heimerls NBS-Variante war, die weiterverfolgt wurde, sondern auch seine Idee des Durchgangsbahnhofs, sei unklar, schrieb der ehemalige Bahn-Ingenieur Sven Andresen 2010 in einem Fachzeitschriftenartikel.<sup>4</sup> »Die wesentlichen Schritte und Entscheidungsgänge« seien bislang »einer wissenschaftlichen Aufarbeitung nicht zugänglich«. Das hat sich bis heute nicht geändert.



**Blick in den Altvorlandtunnel Anfang Juli 2021, als die Gleisbauarbeiten weitgehend abgeschlossen waren. Dieser Tunnel mit einer Länge von 8.176 Metern unterfährt den Stadtteil Lindorf und die Anschlussstelle Kirchheim-Ost der BAB 8.**



**Bahntrasse Filstalbrücke im Bau, Aufnahme vom März 2018**

Laut dem ehemaligen Chefplaner Krittian habe der Bahn-Vorstand die H-Trasse »aus rein ökologischen Gründen« für richtig befunden. Und relativ klar ist, dass die Flughafenbindung politischer Einflussnahme geschuldet ist, die Bahn diese Streckenführung nicht wollte. Noch im März 2011 nannte es Eckart Fricke, der frühere Konzernbevollmächtigte der DB AG für Baden-Württemberg, auf einer Podiumsdiskussion »eine gute Lösung«, die NBS durch das Neckartal über Plochingen an Stuttgart anzubinden – also etwa so, wie es momentan wegen des noch nicht fertigen Stuttgart-21-Tiefbahnhofs geschieht. Die Strecke mit dem »komischen Schlenker« über den Flughafen zu führen, sei, so Fricke, auf den Wunsch des früheren Ministerpräsidenten Erwin Teufel (CDU) zurückzuführen.

Bahnintern gab es vor der endgültigen Entscheidung noch grundsätzlichere Kritik. So kritisierte 1992 Eberhard Happe, Leiter der Zugförderung der Bahn in Hamburg, nicht nur die Probleme der H-Trasse wegen ihrer starken Steigungen, sondern stellte auch die Notwendigkeit einer Schnellfahrstrecke zwischen Stuttgart und Ulm überhaupt in Frage. Der Grund: Für die laut Verkehrsprognosen wichtigen Verbindungen innerhalb Deutschlands sei die Strecke einfach zu unbedeutend. »Damit entfällt aber die Notwendigkeit, die Strecke Stuttgart–Ulm mit Milliardenaufwand extrem schnell zu machen«, schloss daraus Happe 1992 in der Zeitschrift *Eisenbahn-Kurier*.<sup>5</sup> Basie-

rend darauf schrieb das Nachrichtenmagazin *Der Spiegel* 2010 von der Neubaustrecke als einer »Rennbahn in Randlage«.

Die Argumentation mit der fehlenden Nachfrage kontern freilich Projektbefürworter bis heute mit positiven Effekten durch das attraktive neue Angebot: So beschrieb eine vom Verband Region Stuttgart beauftragte Verkehrsprognose im Jahr 2013 einen Anstieg der Fahrgastzahlen zwischen Stuttgart und Ulm von 19.000 (2010) auf 32.000 (2025) pro Tag.<sup>6</sup> Der empirische Befund steht naturgemäß noch aus.

#### **Landesfinanzierung zur Projektbeschleunigung**

Dass nach der grundsätzlichen Entscheidung 1994 der Baubeginn noch lange auf sich warten ließ, hatte vor allem mit den hohen Kosten der Strecke und der finanziellen Lage der Bahn AG zu tun. Das Planfeststellungsverfahren wurde immer wieder wegen knapper Mittel verzögert, im Jahr 2000 wurde die Planung zeitweise ganz gestoppt, und zwischen 1998 und 2002 flog das Projekt sogar aus der Bedarfsplanung des Bundes.

Die Verzögerungen bewogen die baden-württembergische Landesregierung Ende 1999 erstmals, sich an der Finanzierung der Strecke zu beteiligen – was bei Projekten des Bundesverkehrswegeplans ungewöhnlich ist, da diese eigentlich komplett Bundessache sind. Aus Ministerpräsident Erwin Teufels (CDU) Angebot einer Vorfinanzierung

in Höhe von bis zu einer Milliarde D-Mark, vom Bund später zurückzuzahlen, wurde letztendlich eine feste Finanzierungsbeitrag von 950 Millionen Euro, auf die sich das Land beim sogenannten »Memorandum of Understanding« am 19. Juli 2007 gemeinsam mit den Projektpartnern von Bahn, Bund, Stadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart verpflichtete. Fast die Hälfte also der damals mit rund zwei Milliarden Euro veranschlagten Projektkosten.

Der damalige Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) rechtfertigte die beträchtliche und teils scharf kritisierte Landesbeteiligung damit, dass dank ihr schon 2010 mit dem Bau der NBS begonnen werden könne – andernfalls sei frühestens 2016 damit zu rechnen gewesen und die Fertigstellung dann erst nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 (damals für 2019 geplant) erfolge. Tatsächlich begannen 2010 erste bauvorbereitende Maßnahmen, der eigentliche Spatenstich war 2012. Am Ende hat sich die befürchtete Konstellation verkehrt: Die NBS ist nun schon vor Stuttgart 21 fertig.

### **Proteste im Jahr 2010 gegen Stuttgart 21 und die Neubaustrecke**

Erst nachdem im April 2009 der Finanzierungsvertrag für S 21 sowie NBS unterzeichnet worden war und sich ein Baustart konkretisierte, erhob sich starke öffentliche Kri-

tik an beiden Projekten, mit großen Protesten besonders im Sommer und Herbst 2010. Die Neubaustrecke geriet dabei allerdings weit weniger in den Fokus, und wenn, dann vor allem wegen ihrer Kosten-Nutzen-Bilanz. Zu den vehementesten Kritikern gehörte der heutige baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne), damals Abgeordneter im Bundestag und Vorsitzender des Verkehrsausschusses.

Am 10. September 2010 stand Hermann an der Spitze eines Antrags der Grünen-Bundestagsfraktion für einen sofortigen Baustopp für S 21 und die Neubaustrecke.<sup>7</sup> Grundlage dafür war unter anderem ein Gutachten der Berliner Beratungsgesellschaft KCW, in dem aufgeführt wurde, dass die Strecke für den Güterverkehr wegen ihrer starken Steigungsabschnitte untauglich sei. Brisant war dies vor dem Hintergrund, dass in die Nutzen-Kosten-Berechnung der Strecke Güterzüge dennoch eingerechnet worden waren. Ohne diese hätte das Projekt gar nicht erst die Wirtschaftlichkeitsschwelle erreicht, die es brauchte, um ein vordringliches (und damit vom Bund förderungswürdiges) Projekt des Bundesverkehrswegeplans zu werden.

In dem Grünen-Antrag wurde zudem moniert, dass von der Bahn mit schnellen und leichten Güterzügen argumentiert werde, die es aber noch gar nicht gäbe und die wegen zu geringer Rentabilität auch nicht zu erwarten



**Die Brücke über das Filstal nach ihrer Fertigstellung im Oktober 2022**



Bahntrasse bei Dornstadt nahe Ulm im Sommer 2016

seien. Hermann resümierte kurz darauf in einer Pressemitteilung: »Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist unwirtschaftlich und darf nicht gebaut werden.«<sup>8</sup> Gestützt wird diese Argumentation noch heute: So prognostizierte Peter Westermeyer, Geschäftsführer des Branchenverbands »Die Güterbahnen«, anlässlich der Eröffnung der Neubaustrecke vergangenen Dezember, dass diese »keinen nennenswerten positiven Effekt auf den Schienengüterverkehr« haben werde, denn die Strecke sei zu steil für normal lange und schwere Güterzüge. Und leichte Züge mit zwei Lokomotiven fahren zu lassen, wie von der DB angeführt, lasse sich »wirtschaftlich nicht darstellen«.

Winfried Hermanns Kritik an der NBS machte sich im Laufe von Heiner Geißlers sogenannter Faktenschlichtung zu Stuttgart 21 im Oktober und November 2010 dann der damalige Grünen-Fraktionschef im Landtag Winfried Kretschmann zu eigen. Hermanns jüngst getätigte Aussage, die Grünen seien zwar gegen S 21, aber immer für die Neubaustrecke gewesen, lässt sich also nicht halten.

#### **Kostensteigerungen und ein zusätzlicher Halt**

Wie bei Stuttgart 21 blieb indes auch bei der Neubaustrecke die Kritik letztlich weitgehend folgenlos. Und nach Baubeginn 2012 wurde es um die NBS weit ruhiger als um das immer wieder von Skandalen erschütterte S-21-Projekt.

Was nicht heißt, dass die Bauphase gänzlich konfliktfrei ablief. Viele Landwirte beklagten Flächenverlust durch

die Bauarbeiten und vermeintlich unzureichende Entschädigung durch die Bahn, entlang der Bauabschnitte liegende Gemeinden litten unter gesperrten Straßen und daraus folgenden Verlusten im Einzelhandel sowie unter dem belastenden Baustellenverkehr – der unter anderem den Abtransport von 20 Millionen Tonnen Abraum von den Tunnelarbeiten zu bewältigen hatte.

Kritik gab es anfangs auch von Höhlenforschern. Immer wieder wurden bei den Bauarbeiten im Karstgestein bislang unbekannte Hohlräume entdeckt, die die Bahn im Dienste des Baufortschritts schnell wieder zuschütten wollte, während die im Landesverband für Höhlen- und Karstforschung Baden-Württemberg (LHK) organisierten Forscher sie gründlich erkunden und dokumentieren wollten. Anfängliche Irritationen – so wollte die Bahn zunächst untersagen, die Forschungsergebnisse öffentlich zu machen – konnten bereinigt werden, und rückblickend nennt die frühere LHK-Vorsitzende Petra Boldt die Zusammenarbeit »sehr gut«. Mehrere Höhlen seien vermessen worden, die Daten und Pläne »wurden ins Höhlen-Kataster aufgenommen, in der Verbandszeitschrift *Unterwelten-Info* veröffentlicht und der Bevölkerung in Form von Vorträgen vorgestellt«. Die beeindruckendste war dabei wohl die »Merklinger Klufthöhle«, die im Juli 2016 bei Bauarbeiten für den Merklinger Bahnhof entdeckt wurde: Sie ist 110 Meter lang und 21 Meter tief und gehört laut Boldt zu den »mittleren Objekten« auf der Schwäbischen Alb.<sup>9</sup>

Erst deutlich nach dem Baustart wurde die Idee in Angriff genommen, einen Regionalbahnhof an der Strecke bei Merklingen zu bauen, um die ländliche Region der Laihinger Alb besser an den Schienenverkehr anzuschließen. Die Initiative ging ab 2013 von Gemeinden im Alb-Donau-Kreis aus, doch auch Verkehrsminister Hermann setzte sich bald für das Vorhaben ein und sagte eine Co-Finanzierung des Landes zu. 2017 begannen die Bauarbeiten, Ende 2021 war der Bahnhof Merklingen fertig. Die Kosten von 53 Millionen Euro wurden dabei nicht aus dem NBS-Projekttopf beglichen: 13 Millionen kamen von den Kommunen der Region, 40 Millionen vom Land.<sup>10</sup>

Bauverzögerungen und Kostensteigerungen gab es auch bei der Neubaustrecke, aber nicht ganz so gravierende wie bei Stuttgart 21. Am Ende beliefen sich die Gesamtkosten auf 3,985 Milliarden Euro, eine knappe Verdoppelung gegenüber der Schätzung bei Abschluss des Finanzierungsvertrags 2009, während es bei Stuttgart 21 in diesem Zeitraum bereits mehr als eine Verdreifachung ist – und das Projekt ist noch nicht beendet.

Wie viel der knapp vier Milliarden in der Filstalbrücke steckt, ist nicht ganz klar. Ursprünglich mit 50 Millionen Euro veranschlagt, nennt die Bahn offiziell 161 Millionen, doch könnten es nach Presse-Recherchen noch mehr sein. Wegen Korruptionsvorwürfen gegenüber sechs am Bau beteiligten Firmen ermittelt momentan die Staatsanwaltschaft: Bautagebücher seien manipuliert sowie mehr Material und Arbeitskräfte abgerechnet worden als tatsächlich eingesetzt.

#### **Wenig Landschafts-, aber viel Energieverbrauch**

Abgesehen von der nun also skandalumwitterten, aber durch ihre Höhe und filigrane Bauweise zweifellos ein-

drucksvollen Filstalbrücke – bei der es sich genau genommen um zwei parallele Brücken handelt – ist die Neubaustrecke von außen eher unauffällig. Sichtbare Landschaftseingriffe blieben wegen der autobahnnahen und von Tunneln geprägten Führung gering – weswegen Kritiker ja von der »aus ökologischen Gründen« richtigen Trasse gesprochen hatte.

Tatsächlich zeigt sich an dieser Stelle aber ein Wandel des Begriffsverständnisses von »ökologisch«. Im Gegensatz zu einer auf Landschaftsverbrauch und den Eingriff in Biotope fokussierten Betrachtung ist heute der klimarelevante Ausstoß von Treibhausgasen wie CO<sub>2</sub> zu einer zentralen Kategorie des Begriffs geworden. Und dieser Ausstoß ist beim Tunnelbau beträchtlich, zum einen durch den Energieaufwand etwa für Bohrgeräte und Abtransport des Aushubs, zum anderen durch die CO<sub>2</sub>-intensive Herstellung des für Tunnelröhren benötigten Betons. Und, wie Kritiker etwa vom Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 betonen, auch noch beim Betrieb: Neben dem allein schon sehr energieaufwändigen Hochgeschwindigkeitsverkehr vergrößert sich der Verbrauch noch durch die Anforderungen der sehr steilen Strecken und den größeren Luftwiderstand in Tunneln.<sup>11</sup>

Bedenklich seien die langen Tunnel noch aus anderen Gründen, warnen die Kritiker des Aktionsbündnisses: Im Falle eines Zugbrandes würden sie ein nicht akzeptables Sicherheitsrisiko darstellen, unter anderem wegen eines fehlenden Rettungstollens, der schlechten Erreichbarkeit für die Feuerwehr sowie hoher Evakuierungszeiten. Die Bahn verweist allerdings darauf, dass das Regelwerk des Eisenbahnbundesamtes zu Brandschutzanforderungen eingehalten worden sei.



**Das Ostportal des 4847 Meter langen Steinbühltunnels liegt bei Hohenstadt. An das Nordwestportal schließt direkt die Filstalbrücke an.**

## Die Zukunft von gestern?

Es ist nicht nur diese Kritik, die Zweifel an Richard Lutz' Zitat vom Blick in die Zukunft der Bahn wecken könnte. »Wir würden die Strecke heute anders planen, wir würden sie güterzugtauglich planen«, sagt etwa der Nürtinger Bundestagsabgeordnete und Bahn-Experte Matthias Gastel (Grüne). Was ihn bekümmert: Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke »wird für Jahre die letzte gewesen sein«. Hier zeige sich das Dilemma der deutschen Bahnpolitik, so Gastel: »Es wurde Jahrzehnte Infrastruktur zurückgebaut, doch der Schienenverkehr nimmt rasant zu, und wir schaffen kaum neue Kapazitäten.«

In diesem Sinne wäre die Inbetriebnahme der Neubaustrecke also eher ein Blick in die Zukunft von gestern. Nun wird sie sich erst einmal im Normalbetrieb bewähren müssen. Angesichts vieler Pannen gleich in den ersten Tagen und einem bundesweit momentan sehr unbefriedigenden Zustand des Schienenverkehrs wirkt das schon wie eine Herausforderung. Wie viele der in sie gesetzten Hoffnungen sie letztlich erfüllt, wird sich erst noch zeigen, besonders, wenn irgendwann Stuttgart 21 in Betrieb geht. Laut Bahn soll dies im Dezember 2025 sein.



**Der Durchgangsbahnhof liegt etwa einen Kilometer nordwestlich von Merklingen. Die vier Gleise – die inneren für die mit 160 km/h durchfahrenden Fernzüge – werden von einem Fußgängersteig überspannt. Seit 11. Dezember halten hier stündlich Züge zwischen Wendlingen/Neckar und Ulm; für Pendler stehen über 400 Parkplätze zur Verfügung.**

### Über den Autor

Oliver Stenzel, Jahrgang 1972, hat Geschichte und Politikwissenschaft in Stuttgart studiert und lange als freier Journalist, Historiker und Illustrator gearbeitet. Seit 2017 ist er Redakteur des Online-Magazins *Kontext:Wochenzeitung* und dort unter anderem für den Themenkomplex Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm zuständig. Die beiden Projekte verfolgt er seit ihrer Vorstellung im Jahr 1994, rund die Hälfte dieser Zeit auch journalistisch.

### Anmerkungen

- 1 Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.: Bezug. Das Projektmagazin, Ausgabe 36 (12/2022), S. 76
- 2 Jörg Nauke: »Projektbeschluss in Guts-herrenmanier« (Interview mit Ernst Krittian), *Stuttgarter Zeitung*, 21.10. 2010, S. 24
- 3 Gerhard Heimerl: Trassenführung der DB-Schnellfahrstrecke Stuttgart–Augsburg–München: Anmerkungen und Überlegungen zur Dokumentation der Voruntersuchungen der ABS/NBS Plochingen–Günzburg, Stuttgart 1988
- 4 Sven Andersen: Stuttgart 21 – wie es dazu kam, in: *Eisenbahn-Revue International*, 11/2010, S. 589–591
- 5 Eberhard Happe: Kritisches zur Neubaustrecke Stuttgart–Ulm, in: *Eisenbahn-Kurier*, 2/1992, S. 28–31
- 6 Verband Region Stuttgart: Sitzungsvorlage Nr. 190/2013, Verkehrsausschuss am 8. 5.2013: Fortschreibung des Regionalverkehrsplans: Ergebnisse der Verkehrsprognose zum Betrugsszenario 2025, 8.5.2013, S. 11
- 7 Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/2893 (10. 9. 2010), Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann et al.: Sofortiger Baustopp für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm <https://dserver.bundestag.de/btd/17/028/1702893.pdf>

- 8 Winfried Hermann: Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist unwirtschaftlich und darf nicht gebaut werden (Pressemitteilung), <https://www.winnehermann.de/2010/pm-neubaustrecke-wendlingen-ulm-ist-unwirtschaftlich-und-darf-nicht-gebaut-werden/index.html>
- 9 Petra Boldt: Die »Merklinger Klufthöhle« (Kat.-Nr. 7424/59) auf der Schnellbahntrasse bei Merklingen, in: *Unterwelten-Info*, Nr. 34 (April 2017), S. 3-10; [http://www.lhk-bw.de/images/Unterwelten-Info/Unterwelten-Info\\_34.pdf](http://www.lhk-bw.de/images/Unterwelten-Info/Unterwelten-Info_34.pdf)
- 10 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Bahnhof Merklingen, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/schiene/bau-betrieb-ausbauprojekte/ausbauprojekte/regionalbahnhof-merklingen>
- 11 Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21: Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm: Warum sie nie hätte gebaut werden dürfen, 22. November 2022, <http://www.kopfbahnhof-21.de/wp-content/uploads/NBS-Dossier-final.pdf>