

dem in den Knoten sowie auf den weiteren Laufwegen der Güter durch Deutschland (Hauptroute von Hannover über Würzburg auf der Altstrecke). Dies zu korrigieren setzt die Vorstellung voraus, wie der Güterverkehr mit Transportweiten von 500 bis zu 1.500 km intelligent durch Deutschland gelenkt werden kann.

In ihrem Wachstumsprogramm 2009 hat die DB AG erstmalig Ideen aufgegriffen, die unter Experten seit Langem diskutiert werden. Insbesondere der Bypass der Nord-Süd-Route auf überwiegend ostdeutschem Gebiet (Stendal—Magdeburg—Leipzig—Reichenbach—Hof) verdient besondere Beachtung (Korridor B dieser Analyse). Damit er zur Geltung kommen kann, ist es erforderlich und hinreichend, mehrere Bestandsstrecken gezielt auszubauen, die als Bundesschienenwege mit einer Ausnahme (Lüneburg—Uelzen) im Ausbaugesetz als vordringlich gelistet werden. Hierzu zählen:

- der dreigleisige Ausbau von **Lüneburg—Uelzen** als Fortführung der im Bau befindlichen Dreigleisigkeit Stel-le—Lüneburg (in unserer Konzeption: B1–I) oder der Neu-/Ausbau einer leistungsfähigen Güterrollbahn im **OHE-Gebiet (C2)**,
- der zweigleisige Ausbau von **Uelzen—Stendal (B1–II)**,
- der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Amerika-Linie von **Langwedel nach Uelzen (B2–II)**,
- der zweigleisige Ausbau von **Rotenburg—Verden** als wichtiger Entlastungsstrecke (C3–II). Deren Nutzen wird – ähnlich wie die Amerika-Linie – systematisch kleingerechnet, um den ohnehin niedrigen Nutzen-Kosten-Koeffizienten der Y-Trasse nicht zu gefährden. Dies lässt sich exemplarisch an der Abbildung 56 auf Seite 147 ablesen, in der die Zugzahlen für alle relevanten Streckenabschnitte aufgeführt werden – nur für die beiden Strecken nicht. Auch in den Fulda-Listen findet sich nahezu jedes Neu- und Ausbauprojekt – außer diesen beiden.

**Alle Maßnahmen zusammen liegen mit – geschätzt – etwa 1,5 bis 2 Mrd. Euro klar unter den Baukosten der Y-Trasse in Höhe von 4 Mrd. Euro, erzielen aber im Paket einen zwei- bis dreimal höheren Kapazitäts- und Flexi-**

**bitätsgewinn. Darüber hinaus könnte die Kapazitätsmehrung ab etwa 2016 sukzessive erschlossen werden, da jeder fertiggestellte Teilabschnitt auf den Bestandsstrecken umgehend zur Entlastung beiträgt, während die Y-Trasse zu den HGV-typischen »Alles-oder-Nichts-Projekten« zählt.**

#### 6.4.2 Stuttgart 21 und NBS Wendlingen—Ulm

##### Das Vorhaben

Stuttgart 21 (»S21«) und die Neubaustrecke Wendlingen—Ulm (»NBS«) sind projekttechnisch und finanzierungsseitig zwei getrennte Vorhaben, die betrieblich in einem asymmetrisch engen Zusammenhang stehen. Das **Konzept S21** sieht vor, den überirdischen Kopfbahnhof mit 17 Gleisen in einen Durchgangsbahnhof mit 8 Gleisen unter der Erde umzuwandeln. Insgesamt werden 57 km neue Bahnstrecke gebaut, davon 30 km Schnellfahrstrecke mit einer Schleife über den Flughafen zur NBS, die ab Wendlingen Richtung Ulm einsetzt. Die Altstrecke wird mit einem Abzweig bei Obertürkheim angebunden. Zudem ist eine Güterzugverbindung im Bereich Wendlingen geplant, um das Überwechseln der Güterzüge von Kornwestheim—Untertürkheim auf die NBS zu ermöglichen. Die Baumaßnahmen umfassen 33 km Tunnelstrecke, verteilt auf 16 Tunnel, sowie 18 Brücken. Neben der Tieferlegung des Hauptbahnhofs wird ein neuer Bahnhof an der Messe bzw. dem Flughafen errichtet. Schließlich kommen die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße und ein Abstellbahnhof hinzu.

Die **NBS Wendlingen—Ulm** bildet einen Abschnitt der geplanten europäischen Magistrale Paris—Bratislava/Budapest. Sie ist knapp 60 km lang und durchquert die Schwäbische Alb. Der Tunnelanteil liegt bei etwas über 50% der Strecke, die zudem über 37 Brücken führt. Die Strecke ist auf eine maximale Reisegeschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt und hat eine Längsneigung im Alaufstieg von bis zu 31 Promille.

Positive Verkehrswirkungen des Projektes werden von den Befürwortern darin gesehen, dass die Reisezeiten zwischen Stuttgart und Ulm von 54 auf 28 Minuten so-

wie vom Hbf. zum Flughafen von 27 auf 8 Minuten sinken. Auch Teile des Umlands sollen im SPNV von der Neuordnung des Bahnknotens profitieren. Daneben wird angenommen, dass 40 »leichte schnelle« Güterzüge auf der NBS verkehren werden. Während S 21 als Durchgangsbahnhof ohne die NBS ihren verkehrlichen Sinn in Gänze einbüßt, ist umgekehrt die NBS auf den Tiefbahnhof nicht zwingend angewiesen. Allerdings lässt sich der angestrebte Reisezeitgewinn von 26 Minuten zwischen Ulm und Stuttgart nur mithilfe eines Durchgangsbahnhofs erzielen. Im Dezember 2019 sollen beide Teilprojekte zeitgleich in Betrieb genommen werden.

Die aktualisierte Kostenprognose beziffert den Investitionsaufwand für das gesamte Vorhaben auf 6,978 Mrd. Euro. Darin enthalten sind die NBS mit 2,890 Mrd. Euro (Preisstand Juli 2010)<sup>48</sup> und S 21 mit 4,088 Mrd. Euro (Preisstand Dezember 2009). Während das Land Baden-Württemberg die NBS als Bundesprojekt mit einem Baukostenzuschuss von 950 Mio. Euro unterstützt, sind an der komplexen Mischfinanzierung von S 21 der Bund, das Land, die Stadt Stuttgart einschließlich Flughafen und des VR Stuttgart, sowie die DB AG beteiligt.

### Verkehrliche und ökonomische Würdigung

Stuttgart 21 dürfte derzeit das bundesweit umstrittenste Verkehrsprojekt darstellen. Während die Befürworter an erster Stelle die immobilienwirtschaftlichen und städtebaulichen Chancen für die Stadt Stuttgart sowie die Reisezeitgewinne herausstreichen, entzündet sich die breite Kritik an den Kosten, der betrieblichen Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs und dem mangelnden Nutzen für den Güterverkehr. Wir halten die Einwände für erheblich gewichtiger. Die wichtigsten sind:

- Die **Baukosten** von rund 7 Mrd. Euro sind **deutlich zu niedrig** angesetzt. Nachdem bis Herbst 2009 ein Wert von 3,076 Mrd. Euro für S 21 unter der Versicherung ausgegeben worden war, dass dies eines der am gründlich-

ten gerechneten Projekte sei, kam die DB AG nach der Neubewertung auf Kosten von 4,9 Mrd. Euro. Diese wurden dann auf 4,088 Mrd. Euro herunterkorrigiert, indem pauschal »Einsparpotenziale« von 900 Mio. Euro identifiziert wurden. Augenscheinlich sollte der Wert unter jene Linie von 4,5 Mrd. Euro gedrückt werden, die unter Einrechnung des sogenannten Risikofonds als »politische Sollbruchstelle« definiert worden war.

Woher die Einsparungen kommen sollen, bleibt fraglich, da sie nicht mit konkreten Maßnahmen hinterlegt sind. So soll z. B. die Tunneldicke an verschiedenen Stellen deutlich reduziert werden, wovon Fachleute ausdrücklich warnen. Querstellen als Rettungstunnel sollen nur alle 1.000 m statt der vom Eisenbahn-Bundesamt geforderten 500 m gebaut werden. Weitere Ausbaukosten sollen gesenkt werden, indem auf den Fildern auf die Anpassung des Gleismittenabstands verzichtet wird, der bei Fernverkehrsbenutzung an sich vorgeschrieben ist. Durch geschicktes Vergabemanagement der Bauleistungen sollen gar über 500 Mio. Euro eingespart werden.

Der BRH prognostizierte bereits in seinem Gutachten 2007 Baukosten von 5,3 Mrd. Euro,<sup>49</sup> andere Experten sagen noch deutlich höhere Werte voraus. Angesichts der gut dokumentierten Historie systematischer Baukostensteigerungen nach Projektstart ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass die Skeptiker recht behalten.

Noch bedeutsamer – primär wegen des hohen Bundesanteils an der Finanzierung – ist die Unterdotierung der Kosten bei der NBS. Wie die am 27. Juli 2010 verkündete Kostensteigerung um 40% zeigt, veralten die Preisstände binnen weniger Jahre. Gerade im Bausektor mit komplexen Ingenieursbauwerken ist seit langem eine überdurchschnittliche Teuerung zu beobachten, vor der bereits das BMBVS in einem Gutachten 2007 warnte. Bedenkt man eine Bauzeit der NBS von mindestens 15 Jahren, wird allein aus diesem Grund auch die neue Prognose von 2,89 Mrd. Euro nicht haltbar sein.

<sup>48</sup> Vgl. DB AG (2010): »Deutsche Bahn AG und Landesregierung stellen Kostenberechnung für Neubaustrecke Stuttgart—Ulm vor«, Pressemitteilung vom 27. Juli 2010.

<sup>49</sup> Vgl. BRH (2008): »Bericht über die Projekte Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen—Ulm«, S. 6.

In dieselbe Richtung weist eine andere Hilfsrechnung: 2,89 Mrd. Euro bei 60 km Strecke bedeuten einen Kostensatz pro km von 48 Mio. Euro. Mit Blick auf den Tunnelanteil von über 50% ist dieser Ansatz unrealistisch. Ein »einfacher« Tunnelkilometer ist heutzutage kaum unter 60 Mio. Euro zu bauen. Bedenkt man, dass das schwäbische Karstgebirge mit hohem Anhydritanteil zu den schwierigsten Baugründen der Welt zählt, ist mit noch höheren Kosten zwischen 80 und 100 Mio. je km Tunnel zu rechnen.

**Nach konservativer Schätzung halten wir es für unmöglich, die Kosten unter 4 Mrd. Euro zu halten. Zusammen mit S 21 zeichnen sich damit Gesamtkosten von mindestens 9 Mrd. Euro ab, ggf. bis zu 11 Mrd. Euro. Dieser sehr hohe Aufwand steht u. E. in keinem Verhältnis zum geringen verkehrlichen Nutzen.**

- Die **verkehrliche** Kritik fächert sich in mehrere Äste auf. Unbestritten ist, dass ein Reisezeitgewinn von 26 Minuten (Stuttgart—Ulm) beachtlich ist und der Flughafen wie der Filderraum aus Richtung Ulm und dem Neckartal besser angebunden werden. Auf der Sollseite ist jedoch zu verbuchen, dass
  - etwa ein Drittel des gesamten Zeitgewinns bis München nur dadurch entsteht, dass die Fahrzeit Stuttgart—München von 2:05 h in den 1990er-Jahren auf heute 2:20 h infolge von Bauarbeiten und Streckeneinschränkungen angestiegen ist.
  - das Angebotsniveau zwischen Stuttgart und München von früher 2,5 auf 1,5 Züge pro Stunde und Richtung gesunken ist. Es ist stark zu bezweifeln, dass sich dies durch die NBS wieder ändert. Gut 2 Stunden Reisezeit von Zentrum zu Zentrum sind schon heute konkurrenzlos, so dass keine wesentlich höheren Fahrgastzahlen in Aussicht stehen.
  - ein Teil des Reisezeitgewinns durch das betriebliche Nadelöhr S 21, die Laufwege im Bahnhof sowie durch teilweise schlechtere Anschlüsse aufgezehrt wird. So können die Zugläufe künftig nicht mehr frei nach der Fahrgastnachfrage gebildet werden (wie heute z. B. Frankfurt—München, Freiburg—Nürnberg, Karlsruhe—

München), sondern sie müssen sich betrieblichen Zwängen unterordnen.

**Am schwersten wiegt die Kritik, dass die NBS de facto für den Güterverkehr nutzlos ist bzw. ihm sogar schadet.** Aufgrund der Steigung bis zu 31 Promille können nur leichte, 160 km/h schnelle Güterzüge mit einem Gewicht von maximal 1.000 Tonnen und maximal 500 m Länge die Strecke nutzen, überdies müssen sie mit besonderen Scheibenbremsen ausgerüstet werden.

Dessen ungeachtet läuft die betriebliche Praxis der Planungstheorie zuwider. Die NBS Nürnberg—Ingolstadt, die nur 20 Promille Steigung auf 1,6 km aufweist, wird bis dato von keinem einzigen Güterzug befahren, obwohl einst 90 Güterzüge prognostiziert wurden. DB Netz weigert sich, nachts die Strecke für den Güterverkehr zu öffnen. Vor dem OVG Münster wurde dies mit Sicherheitsrisiken und notwendigen Zeitfenstern für Instandhaltung begründet, während die Bundesnetzagentur den Netzbetreiber verpflichten wollte, die Strecke entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss für den Güterverkehr zu öffnen. Im Eilverfahren bekam DB Netz überraschend Recht. Zur Glaubwürdigkeit der These vom leichten Güterverkehr auf Neubaustrecken trägt die Sperrung nicht bei.

Der Trend im SGV weist seit Jahren in die andere Richtung steigender Zuglängen und Transportgewichte. Außer dem InterCity-Parcel-Zug von DHL sind leichte, schnelle Güterzüge unbekannt. Gäbe es sie, würden sie dennoch die NBS aus Kostengründen meiden, da im intermodalen Wettbewerb Trassenpreise der höchsten Kategorie nicht zahlbar sind. Im Ergebnis wird der Missstand zementiert, dass der großräumige Güterverkehr den Ballungsraum Stuttgart und das Filstal samt Geislinger Steige (Schiebelok) zunehmend meidet, indem er weiter nördlich über Gemünden—Würzburg verkehrt.

Schaden bewirkt die Neubaustrecke insoweit, als sie die Nutzungskonflikte mit dem SPNV auf der Altstrecke noch erhöht. Gerade mit der NBS wird dem bislang hochbelasteten Filstal versprochen, einen besseren Nahverkehr zu erhalten, etwa durch Ausweitung der S-Bahn bis Geislingen. Dies würde mas-

siv den Güterverkehr beschneiden, da v. a. langsame SPNV-Linien in hohem Maße Trassen zulasten des Güterverkehrs verbrauchen (siehe Methodenteil 4.3 auf Seite 52).

Strecken, die ausschließlich dem SPNV dienen, sind verkehrspolitisch nicht (mehr) zu rechtfertigen, insbesondere wenn primär der Güterverkehr Wachstum in Aussicht stellt.

- Dass das Gesamtvorhaben verkehrlich hochgradig ineffektiv ist, ist nicht nur für die (potenziellen) Nutzer der NBS nachteilig, sondern schlägt sich in erheblichen mittelbaren Kollateralschäden auf Landes- und Bundesebene nieder. Ressourcenaufwendungen von 9 Mrd. Euro oder mehr – davon ein Bundesanteil mit mindestens 4 Mrd. Euro – stehen woanders nicht zur Verfügung. Dieser Kannibalisierungseffekt trifft vor allem Baden-Württemberg selbst, indem in Zeiten angespannter öffentlicher Haushalte ungleich bedeutsamere Ausbauvorhaben wie die Rheintalbahn oder der Lückenschluss Rhein-Main—Rhein-Neckar mindestens bis 2030 ins zweite Glied rücken werden. Weil die Rheintalbahn einen der wichtigsten Schienenkorridore in Europa darstellt, bremst die falsche Prioritätensetzung das Wachstum auf der Schiene weit über die Landesgrenzen hinaus.

Projektbefürworter bestreiten den Verdrängungseffekt mit den Argumenten, dass der Bundesanteil lediglich gut 1,6 Mrd. Euro betrage (564 Mio. Euro Festzuschuss zu S 21 und 1,95 Mrd. Euro für die NBS), was bei einem Neu- und Ausbautat von 10 Mrd. Euro über zehn Jahre gerechnet vertretbar sei. Zudem sei es eine Illusion, dass die Bundes- und Landesgelder in andere Projekte gelenkt werden könnten.

Beide Einwände gehen fehl. Zum einen wird der Bundesanteil höher ausfallen, da er bereits heute weitere Bestandteile wie GVFG-Mittel, LuFV-Mittel und BSchWAG-Mittel nach § 8 Abs. 2 vorsieht (zusammen 1,25 Mrd. Euro) und der Bund die gravierenden Mehrkosten der NBS von ca. 3 Mrd. Euro allein schultern muss. Zweitens ist nicht einsehbar, weshalb das Land seine Zuwendungen ausschließlich an dieses Vorha-

ben koppeln sollte. Wenn inzwischen auch der Rheintalbahn oder der Südbahn Landesmittel versprochen werden, ist dem dortigen Engagement per se keine andere betragsliche Grenze gesetzt. Förderinstrumente führen kein Eigenleben, sondern sind im Wege der politischen Willensbildung gestaltbar.

- Schließlich ist die Begründung nicht plausibel, der heutige Kopfbahnhof sei betrieblich nicht leistungsfähig, weshalb er durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt werden müsse. Nach Meinung der meisten Experten ist das Gegenteil der Fall. S 21 beseitigt kein Nadelöhr, sondern schafft neue und vor allem mehr Zwangspunkte (»Fahrstraßenaus-schlüsse«) als heute. Ursächlich sind die 8 Bahnsteiggleise (statt derzeit 17), die wegfallenden Nutzungsmöglichkeiten der S-Bahn-Gleise, vor allem aus Richtung Norden, die zahlreichen eingeleisigen und niveaugleichen Verbindungskurven (Flughafen, Rohr, Wendlinger Kurve) und die erheblich stärkere Ver-maschung mit S-Bahn-Verkehren (neu: Flughafen—Rohr, Abstimmung mit drei statt bisher einer S-Bahn-Linie). Folge wird sein, dass der SPNV-Fahrplan keinerlei Freiheitsgrade hat und jede geringfügige Verspätung das gesamte System an den Rand des Kollapses bringen kann. Dies gilt erst recht für Störungen im neuen Fildertunnel.

Auf die gravierenden betrieblichen Probleme weist auch eine Studie von SMA im Auftrag der Landesregierung Baden-Württemberg hin, die wegen ihrer Brisanz über zwei Jahre unter Verschluss gehalten wurde, ehe sie im Juli publik wurde.<sup>50</sup> Die Landesregierung entgegnete, dass die Papiere „einen veralteten Planungsstand und isolierte Einzelaspekte“ darstellten – um unmittelbar danach Mängel einzuräumen und die Beseitigung von Engstellen anzumahnen.<sup>51</sup>

<sup>50</sup> Vgl. »Ab in die Grube«, in: »Stern« vom 8. Juli 2010, S. 90-95. Die Originalquelle: sma (2008): Neubauprojekt Stuttgart—Ulm, Besprechung am 4. Juni 2008; <http://www.kopfbahnhof-21.de/>, aufgerufen am 31. Juli 2010.

<sup>51</sup> Vgl. »Gönner räumt Defizite bei Stuttgart 21 ein«, in: »Stuttgarter Nachrichten« vom 29. Juli 2010

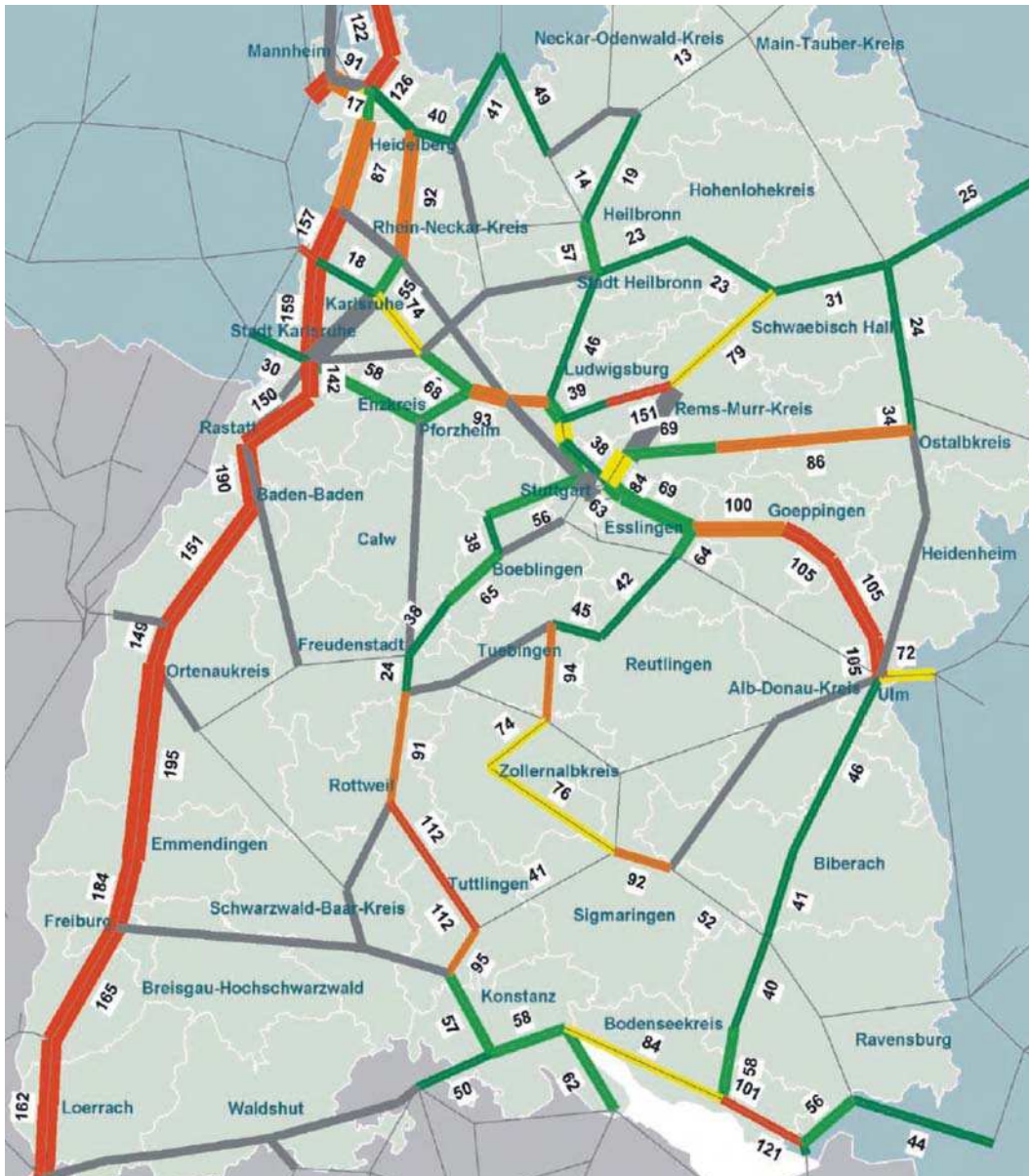


Abbildung 59:  
Auswirkungen des Szenarios »Nichtstun«  
auf Netzkapazität in  
Baden-Württemberg

Quelle: IHK Region  
Stuttgart (2009), S. 21

#### 4.8 Reinvestitionen Knoten Stuttgart

Da seit 1994 Überlegungen getroffen wurden, im Rahmen von Stuttgart 21 den Knoten Stuttgart neu aufzubauen, wurden erforderliche Ersatzinvestitionen auf das Notwendige beschränkt. Für den Fall, dass Stuttgart 21 nicht realisiert wird, sind langfristig (bis 2054) in die Netzinfrastruktur sowie in die Bahnhöfe im Knoten Stuttgart ca. 1.350 Mio. EUR zu investieren. Die wesentlichen Anteile sind Tunnel (ca. 78 Mio. EUR), Eisenbahnbrücken (ca. 596 Mio. EUR), Signal- und Fernmeldeanlagen (ca. 172 Mio. EUR), Gleisanlagen und Bahnkörper (ca. 276 Mio. EUR), Planungskosten DB Netz (ca. 98 Mio. EUR) und Bahnhöfe (ca. 135 Mio. EUR). Auf den Zeitraum bis 2020 entfallen davon ca. 340 Mio. EUR.

In die Abstell- und Behandlungsanlagen wären bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Ersatzinvestitionen in Höhe von ca. 120 Mio. €, bei DB Bahn Regio in Höhe von ca. 100 Mio. € erforderlich.

Abbildung 60:  
Reinvestitionsbedarf  
des heutigen Stutt-  
garter Kopfbahnhofs

Quelle: DB AG (2009):  
»Aktueller Sachstand  
Stuttgart 21«, Bericht des  
Vorstandes an den Auf-  
sichtsrat vom  
10. Dezember 2009

## Alternativen

Bevor nach Optionen anstelle von S21 und der NBS gesucht wird, sollte zunächst die Ausgangsthese geprüft werden: **Ist der Stuttgarter Bahnknoten einschließlich des Kopfbahnhofs heute oder künftig nicht (mehr) hinreichend leistungsfähig?** Wird die Frage bejaht, müssen im zweiten Schritt die Kosten der Alternativen berechnet und in Kombination mit deren Leistungsspektrum der Vorzugsvariante der Landesregierung gegenübergestellt werden.

Folgt man den Angaben einer Studie der IHK Stuttgart wie der DB AG selbst, sind keine besonderen Engpässe des Knotens bis 2025 zu befürchten. So weist die Analyse der Gutachter K+P 2009 die in Abbildung 59 gezeigte Netzbelastung für 2025 aus, wenn investiv folgendes Szenario 1 gilt: »Was passiert, wenn nichts passiert?«

Nicht zu übersehen ist, dass der Bahnknoten Stuttgart überwiegend grün eingefärbt ist, während die Rheintalbahn tiefrot »aus allen Nähten platzt«. Auch der Bestandsstrecke im Filstal wird eine beherrschbare Auslastung von 105 % vorhergesagt, was im Lichte anderer Ist-Werte wie 130 % für Hamburg—Hannover keinen unmittelbaren Ausbaubedarf impliziert. Sämtliche Analysen und Prognosen der DB AG decken sich mit der Einschätzung, wonach die tatsächlichen Engpässe des deutschen Netzes nicht im Stuttgarter Bahnknoten liegen.

Die DB AG räumt im Sachstandsbericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat vom 9. Dezember 2009 ein, dass der Handlungsbedarf auf der Zeitschiene augenscheinlich sehr viel entspannter zu sehen ist, als er öffentlich propagiert wird (vgl. Abbildung 60 auf Seite 155).

So wird der **Kostenvergleich einer Erneuerung des Kopfbahnhofs mit S21 über einen Zeitraum bis 2054 (!)** gerechnet, was methodisch nur dann zulässig ist, wenn dies der realen Dringlichkeit der Ersatzinvestitionen entspricht. Darüber hinaus wird die Behauptung entkräftet, dass die Variante Kopfbahnhof annähernd so teuer wie der Tiefbahnhof sei. Bis 2054 sollen Kosten von 1,35 Mrd. Euro anfallen (davon lediglich 0,34 Mrd. Euro bis 2020 – der vorgesehenen Inbetriebnahme), während S21 bereits heute über 4 Mrd. Euro

bindet. Neben absehbaren Mehrkosten ist zu berücksichtigen, dass einige Gewerke von Stuttgart 21 noch vor 2054 die erste Erneuerungsrunde durchlaufen müssen, da ihre Lebensdauer unter 30 Jahren liegt.

Eine bessere Handlungsalternative zum Tiefbahnhof wäre die Beibehaltung des Kopfbahnhofes, dessen Leistungsfähigkeit durch weitere Einfahrten gesteigert werden könnte. Der Flughafen könnte über einen neuen Filderaufstieg ab Untertürkheim in rund 12 Minuten zum Hauptbahnhof angebunden werden. Die Gäubahn bliebe erhalten, so dass die nachteiligen Effekte aus zusätzlichen neuen Mischstrecken nicht einträten und der Güterverkehr an Flexibilität gewönne.

Zwischen Stuttgart und Ulm ist der Neubau einer güterverkehrstauglichen Geislinger Steige prioritär, um das Erfordernis des Nachschiebens zu beheben. Nach dem Vorbild des Schwarzkopftunnels böte es sich an, Sanierungsmaßnahmen zu betrieblichen Verbesserungen zu nutzen. Studien zufolge könnte z. B. ein neuer Albaufstieg bei Süßen beginnen, der durch einen 12 km langen Tunnel bis etwa Lonsee führt, ohne den kritischen Schwellenwert von 12,5 Promille Steigung zu überschreiten. In weiteren Etappen könnte mit Aus- und Neubaustreckenabschnitten bis Ulm eine Fahrzeit des SPfV von unter 40 Minuten erreicht werden. Ein Komplettausbau mit 4 Gleisen von Plochingen nach Süßen könnte die Reisezeit auf 35 Minuten senken. Kostenprognosen stellen Baukosten von etwa 1,5 Mrd. Euro in Aussicht, in jedem Fall deutlich weniger als realistische Ansätze der heutigen Vorzugsvariante.

### 6.4.3 ABS/NBS Nürnberg—Erfurt (VDE 8.1) und NBS/ABS Erfurt—Halle/Leipzig (VDE 8.2)

#### Das Vorhaben

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 besteht aus drei Teilprojekten mit einer Gesamtlänge von knapp 500 km:

- VDE 8.1: Nürnberg—Forchheim—Bamberg—Ebensfeld—(Coburg)—Erfurt (190 km)

Kenndaten: Laufendes Vorhaben Nr. 9, Neubau zwischen Ebensfeld—Erfurt 107 km, davon 22 Tunnel (41 km) und