

## 6.4 Fallbeispiele einer (absehbar) verfehlten Investitionspolitik

Um die Analyse der Defizite in der Investitionspolitik empirisch zu untermauern, zeigen wir anhand von fünf Beispielen auf, dass und warum die Bahnpolitik regelmäßig Vorhaben priorisiert, die hohe Kosten mit verkehrlich geringem Nutzen kombinieren. Ein besonderes Augenmerk legen wir zu Beginn auf die »Y-Trasse«, und zwar aus zwei Gründen: Im Unterschied zu den anderen vier Vorhaben hat die Planfeststellung noch nicht begonnen, so dass das Risiko versunkener Kosten sehr gering ausfällt. Überholte oder falsche Planungsgrundlagen können mit vergleichsweise niedrigem Sach- und Zeitaufwand korrigiert werden. Darüber hinaus erweckt die Y-Trasse aufgrund ihrer geografischen Nähe zu den Seehäfen den falschen Eindruck, als könne sie die erheblichen Engpassprobleme des Hafenhinterlandverkehrs

lösen. Da ein (erneuter) investitionspolitischer Fehlschlag in diesem Fall gravierende Folgen hätte, sollten diese rechtzeitig diskutiert werden.

### 6.4.1 NBS/ABS Hamburg/Bremen — Hannover (»Y-Trasse«)

#### Das Vorhaben

Unter dem Begriff Y-Trasse firmiert ein Ausbau-/Neubauvorhaben in dem Städtedreieck Hamburg — Bremen — Hannover, dessen Streckenführung einem Y ähnelt. Die Y-Trasse wird im Anhang des BSchWAG als Neues Vorhaben unter der Nr. 4 geführt. Die wichtigsten Projektdaten und der erhoffte verkehrliche Effekt lassen sich der nachfolgenden Abbildung 55 entnehmen.

Die Baukosten wurden im BVWP 1992 mit 2,5 Mrd. DM (1,28 Mrd. Euro) ange-

### Projekt Nr. 4 - Neue Vorhaben - ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover

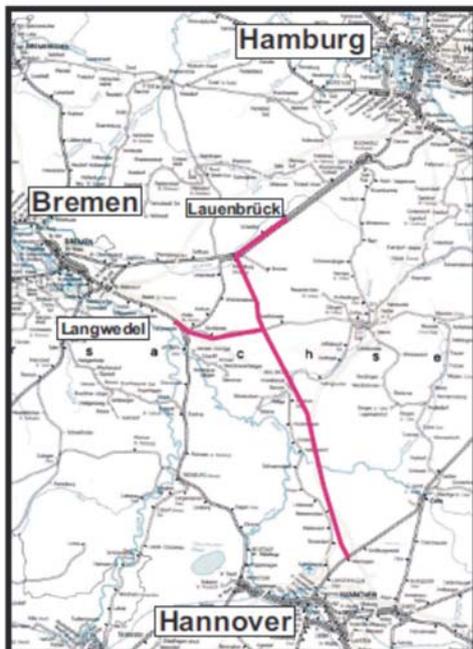


Abbildung 55: Projektdossier Y-Trasse im BVWP

Quelle: Schienenwegeausbaubericht 2007, S. 95; z.T. collagiert

#### 1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung der Korridore Hamburg – Hannover und Bremen – Hannover mit dem Ziel der Entmischung des schnellen und langsamen Verkehrs, Beschleunigung des Personenfernverkehrs.

#### Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer zweigleisigen NBS für  $v_{max} = 300 \text{ km/h}$  von Lauenbrück (Strecke Hamburg – Bremen) bis Isernhagen (Strecke Celle – Hannover)
- zweigleisiger Ausbau Visselhövede – Langwedel,  $v_{max} = 160 \text{ km/h}$  bis zur Strecke Hannover – Verden (Aller) – Bremen
- Neubau einer zweigleisigen Verbindungskurve von der NBS nach Visselhövede (Strecke Langwedel – Uelzen)

#### 2. Projektkenndaten

Streckenlänge:		
NBS Hannover – Lauenbrück	92 km	
ABS Visselhövede – Langwedel	22 km	
Entwurfsgeschwindigkeit:		
NBS	300 km/h	
ABS	160 km/h	

#### Fahrzeit:

Hannover – Hamburg:	
vor Baubeginn	69 Min.
nach Bauende	56 Min.
Hannover – Bremen:	
vor Baubeginn	54 Min.
nach Bauende	46 Min.

Gesamtkosten: 1.284 Mio. €

geben. Aktuelle Äußerungen der Bundesregierung ist zu entnehmen, dass dieser Betrag laut BMVBS »um Längen nicht reichen werde«. Bereits 1999 habe ein Investitionsprogramm die Kosten der Y-Trasse mit 1,9 Mrd. Euro beziffert.<sup>47</sup> Umso erstaunlicher ist, dass auch der neueste Verkehrsinvestitionsbericht des Bundes 2009 den 17 Jahre alten Planansatz fortschreibt.

### Verkehrliche und ökonomische Würdigung

Die Planung der Y-Trasse stammt aus einer Zeit (Ende 1980er, Anfang 1990er Jahre), als von folgenden Randbedingungen und Annahmen ausgegangen wurde:

- Von den drei Marktsegmenten der Schiene wurden dem Schienenpersonenfernverkehr – insbesondere dem Hochgeschwindigkeitsverkehr oberhalb 200 km/h – die größten Wachstumsaussichten bescheinigt. Bereits kleinere Fahrzeitgewinne galten als Schlüssel, dem Fahrgast eine höhere Zahlungsbereitschaft zu entlocken. Die Energiekosten des Betriebs von Fahrzeugen waren niedrig und spielten in der Kostenkalkulation eine untergeordnete Rolle. Intermodal wurde die Hoffnung geweckt, dem Flugzeug auf nationalen Langstrecken und im europäischen Maßstab Marktanteile abzunehmen. Die Umwälzung des Luftverkehrsmarktes durch die »Billigflieger« sah niemand vorher.
- Im Gegensatz dazu befand sich der Schienengüterverkehr auf einer jahrzehntelangen Talfahrt. Hatte sein Marktanteil am Modal Split im alten Bundesgebiet 1950 noch bei 56% gelegen, sank dieser bis 1990 auf 20,9%. Wesentliche Ursachen waren die flächendeckende Motorisierung und hohen Investitionen in den Straßenverkehr, dessen Güterverkehr zudem frühzeitig liberalisiert wurde, während die Schiene ohne intramodalen Wettbewerb planwirtschaftlich verwaltet wurde. Die Globalisierung war seinerzeit nicht abzusehen.
- Der Schienenpersonennahverkehr führte ein Schattendasein. Die Bundesbahn legte in Westdeutschland das Ange-

bot de facto selbst fest. Betriebskostendefizite wurden nachträglich durch den Bund ausgeglichen. Weiträumige Pendlerverkehre, wie z. B. von Uelzen nach Hamburg/Hannover oder von Verden nach Bremen/Hannover, hatten damals noch eine sehr geringe Bedeutung. Dagegen legen heute die Metropol(region)en darauf Wert, Arbeitskräfte im erweiterten Einzugsbereich durch eine verkehrlich gute Erschließung im SPNV anzuziehen.

Zwanzig Jahre später haben sich sämtliche Annahmen ins Gegenteil gewendet. Am schwersten wiegt die Umkehrung der Wachstumsprognosen für die drei Marktsegmente der Schiene. Einhellig sehen die Fachleute den SGV nach vollständiger Überwindung der Konjunkturkrise in der Treiberrolle, gefolgt vom SPNV (insbesondere durch die Etablierung des Wettbewerbs). Aus infrastrukturpolitischer Sicht ist dem temporären Einbruch der Transportmärkte sogar etwas Gutes abzugewinnen, verschafft er doch eine unverhoffte Atempause, um den Rückstand bei der notwendigen Aufstockung der Schienenwegekazipazitäten wettmachen zu können.

Aufgrund der gewandelten Rahmenbedingungen ist die Y-Trasse »aus der Zeit gefallen«. Aus heutiger Sicht stellt sich folgendes Dilemma:

- Wird die bisherige Trassierungsvariante des Y beibehalten, die primär auf Reisezeitgewinne im SPNV setzt (13 Minuten zwischen Hamburg und Hannover, acht Minuten zwischen Bremen und Hannover), bedient sie ein stagnierendes Nischensegment, während der wesentlich größere verkehrliche Bedarf im wachstumsstarken SGV ungedeckt bleibt. Hierüber kann auch nicht die nachgeschaltete Begründung für die Y-Trasse hinwegtäuschen, dass ihr Vorteil für den Frachtverkehr in der Entlastung der Altstrecken liege.

Weder der direkte Kapazitätseffekt von 110 Güterzügen auf dem gemeinsamen Ast südlich von Visselhövede noch die mittelbare Entlastungswirkung – max. 60 Züge für Bremen und max. 120 Züge für Hamburg – erreichen in der Summe eine akzeptable Größenordnung, wie die nachstehende Präsentation der DB AG zeigt (Abbildung 56 auf Seite 147).

Der limitierende Streckenast südlich

<sup>47</sup> Vgl. »Y-Trasse als letztes Mittel«, in: »Rotenburger Rundschau« vom 23. Juni 2010 sowie »Neuer Anlauf für den Elbtunnel«, in: »Hamburger Abendblatt« vom 28. Mai 2010.

### Prognose 2015 Streckenauslastung ohne Y-Trasse



### Prognose 2015 Streckenauslastung mit Y-Trasse

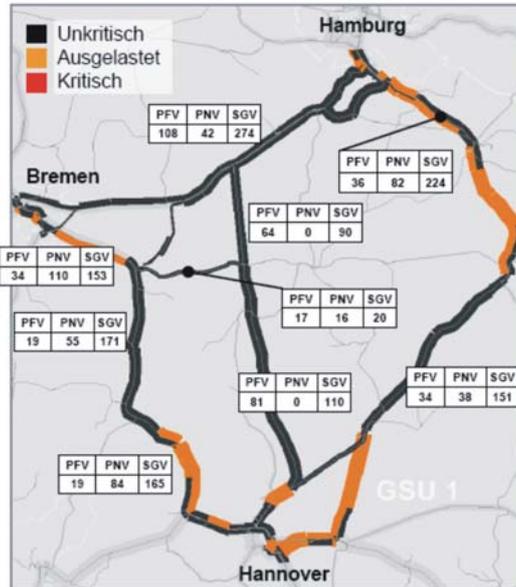


Abbildung 56:  
Streckenauslastung  
mit und ohne Y-Trasse

Quelle: DB AG (2008):  
»Die Ausbau-/Neu-  
baustrecke Hamburg/Bre-  
men—Hannover (Y-Tras-  
se)«, Vortrag von H.-J.  
Meyer im Oktober 2008,  
Folie 12.

der Gabelung in Visselhövede, den sich die Züge aus/nach Bremen und Hamburg gemeinsam teilen müssen, soll im Betrieb eine Kapazität von 81 Zügen im SPFV, 0 im SPNV und 110 Zügen im SGV bewältigen (pro Tag, beide Richtungen). Der Gesamtwert von 191 Zügen spiegelt jedoch ein überaus dürftiges Leistungsprofil wider. Noch ernüchternder wäre die Vorstellung, auf dem nördlichen Ast Richtung Hamburg gerade einmal 154 Züge fahren zu sehen. Geht man davon aus, dass die 90 Güterzüge überwiegend im Nachsprung fahren, bewegen sich tagsüber 32 ICE je Richtung auf der Trasse – alle halbe Stunde ein ganzer Zug, bestenfalls ergänzt durch einen Güterzug pro Stunde. Es ist evident, dass eine kostspielige Ressource auf diese Weise ineffizient ausgelastet wird. Nahezu ohne jeden Nutzwert ist der kurze westliche Ast des Y für die Häfen Bremerhaven, Bremen und Wilhelmshaven (Kapazitätserweiterung um 20 Trassen). Sollen 90 Güterzüge aus/Richtung Hamburg die NBS täglich befahren, bleibt für die nordwestdeutschen Seehäfen kaum Platz übrig.

Selbst der bescheidene direkte Kapazitätsgewinn von 110 bzw. 90 Güterzügen ist keineswegs gesichert. Kann nur nachts gefahren werden, müssen bei einem sechsständigen Nachtfenster – abzüglich der knapp einstündigen Fahrzeit je Zug – zwischen 8 und 10 Trassen pro

Stunde auf dem gemeinsam genutzten Südabschnitt bereitgestellt werden. Dies impliziert Zugfolgezeiten zwischen 6 und 7,5 Minuten im Durchschnitt. Diese sind – wie unser Modell in Kapitel 4 mit regulär 5 Minuten nahelegt – sicher möglich, setzen aber eine gute Betriebsstabilität auf der Strecke und in den angrenzenden Knoten voraus – die an allen drei Enden problematisch ist.

**Insgesamt wird deutlich, dass das Y die prognostizierten Zuwächse auf den beiden Hinterlandachsen der Seehäfen von jeweils 150 bis 200 Zügen nicht im Ansatz absorbieren kann.** Dies gilt auch unter Einbeziehung der Reserven von 60 Zügen (Bremen—Hannover) bzw. 120 Zügen (Hamburg—Hannover), die sich aus dem Vergleich der absoluten Kapazitäten der Altstrecken in den Szenarien mit und ohne Y 2015 ergeben. Stellt man zudem in Rechnung, dass die Fertigstellung frühestens 2025, eher aber 2030 realistisch ist, ohne dass bis dahin ergänzende Kapazitätserweiterungen finanziell möglich sind, ist das Urteil eindeutig: Das Y ist der sichere Weg, den Vor- und Nachlauf der norddeutschen Seehäfen zu verstopfen. Umso unverständlicher ist das Plädoyer der Hafenwirtschaft, der Kammern und der Landesregierungen zugunsten dieses Großprojektes.

- **Der unzureichende Kapazitätseffekt der Y-Trasse lässt sich nur abmildern, wenn auch tagsüber mindestens fünf Güterzüge pro Stunde auf ihr fahren können.** Allerdings erscheint es schwer vorstellbar, dass das Eisenbahn-Bundesamt kein Begegnungsverbot bei einer Höchstgeschwindigkeit eines Personenzuges von 300 km/h verhängt, solange der Gleismittenabstand nicht auf 4,50 bis 4,70 m vergrößert wird. Betrieblich entstünde dennoch der Nachteil, dass die extreme Spreizung der Regelgeschwindigkeiten von SPfV und SGV einen Großteil der Maximalkapazität vernichtet. Dies ließe sich wiederum lindern, wenn der Ausstattungsstandard auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h abgesenkt und/oder hinreichend viele Ausweichmöglichkeiten bzw. eine Dreigleisigkeit abschnittsweise geschaffen würden. Die letzten beiden Maßnahmen erhöhen in jedem Fall die Kosten. Die Absenkung auf 200 km/h würde den (kleinen) Fahrzeitvorteil gegenüber der Altstrecke weitgehend aufzehren.

Die zweite Prämisse einer erhöhten Eignung der Y-Trasse für den Güterverkehr besteht darin, an zwei Enden **zusätzliche** Maßnahmen vorzusehen, um die dortigen Flaschenhälse zu weiten:
- **Hamburger Raum:** Viergleisigkeit zwischen Buchholz und Lauenbrück (ggf. bis Rotenburg)
- **Hannoveraner Raum:** Bau einer zweigleisigen Verbindung von Isernhagen nach Lehrte zur östlichen Umfahrung Hannovers. Andernfalls müssten viele Güterzüge den Hannoveraner Hauptbahnhof tagsüber durchqueren, was die dortigen Gleisverhältnisse nicht zulassen. Sowohl zwischen Langenhagen und Hannover als auch zwischen Hannover und Messe müsste der Güterverkehr die vom Personenverkehr befahrenen GLeise mitbenutzen. Folge wäre ein Engpass par excellence in der Mitte Hannovers, von der zusätzlichen Lärmbelastigung abgesehen, die bislang durch die Konzentration auf die Güterzugumfahrung Süd und den Bypass Hildesheim—Lehrte—Celle eher unterdurchschnittlich ist.

Der Ast Isernhagen—Lehrte soll inzwischen offizieller Bestandteil der Planung sein und der Neubewertung der Y-Trasse im Rahmen der Revision der BVWP-Projekte bereits zugrunde liegen.

## Baukostendrama Oldenburg—Wilhelmshaven (JWP)

*Wie veraltet die Kostenschätzung der Y-Trasse mit Preisstand 1991 ist und welche Anpassungssprünge bei den Baukosten zu erwarten sind, lässt sich am Beispiel der Strecke Oldenburg—Wilhelmshaven illustrieren. Hierbei handelt es sich um ein Vorhaben im Schatten der Leuchtturmprojekte, dessen bauliche Anforderungen im flachen Land vergleichsweise harmlos anmuten. Zu errichten sind 12 km zweites Gleis, der Fahrdracht auf 60 km Länge, Lärmschutzwände, die Umfahrung Sandes und der Abzweig zum JadeWeserPort.*

*Im Verkehrsinvestitionsbericht 2008 (BT-Drs. 16/11850) wurden die Gesamtkosten des Neuen Vorhabens Nr. 3 (»ABS Oldenburg—Wilhelmshaven/Langwedel—Uelzen«) mit 196 Mio. Euro beziffert—also einschließlich des Teilvorhabens Langwedel—Uelzen. Im Zuge der laufenden BVWP-Revision wurden die beiden Teile separiert. Noch am 21. Januar 2008 ging der niedersächsische Verkehrsminister in einer Pressemitteilung davon aus, dass sich die Kosten für Oldenburg—Wilhelmshaven auf 100 Mio. Euro beliefen (80 Mio. Euro Elektrifizierung, 20 Mio. Euro zweites Gleis). DB-intern wurden sie zu dem Zeitpunkt mit 237 Mio. Euro angegeben. Etwas später war von 327 Mio. Euro die Rede, dann von 463 Mio. Euro. Laut Artikel der Nord-West-Zeitung vom 5. Mai 2010 veranschlagt DB Netz die Kosten mittlerweile auf rund 500 Mio. Euro. Ursächlich seien ungeplante Baugrundrisiken und Lärmschutzkosten. In einer Antwort auf eine Kleine Anfrage der SPD vom 7. Juni 2010 hat die Bundesregierung den Kostensprung bestätigt (BT-Drs. 17/1793).*

*Angesichts dieser rasanten Entwicklung der Kosten binnen kürzester Zeit stellt sich die Frage, wie valide Vorentwurfsplanungen der DB Netz sind. Zugleich ist dies ein Fingerzeig, welches Ergebnis die Aktualisierung der Baukostenprojektion für die Y-Trasse zeitigen müsste.*

Auch im Bremer Raum sind kapazitäre Verbesserungen mittelfristig unvermeidlich, und zwar der Bau eines dritten Gleises zwischen Bremen-Sebaldsbrück und Langwedel. Diese Maßnahme wäre jedoch ebenso geboten, wenn anstelle der Y-Trasse die wesentlich bessere Variante zum Tragen käme, die Amerika-Linie zu ertüchtigen. Insofern ist sie nicht der Y-Trasse anzurechnen.

**Bezieht man die beiden unausweichlichen Weiterungen mit ein, klettern die Baukosten der Y-Trasse auf mindestens 4 Mrd. Euro.** Allein die Baukosten der bisherigen Planvariante dürften mittlerweile bei 2,5 bis 3 Mrd. Euro liegen.

Die Teuerung hat zur Folge, dass DM-Werte von vor 15 bis 20 Jahren heute mindestens eins zu eins in Euro umzurechnen sind. Der zuletzt genannte Planansatz der DB AG von 1,6 Mrd. Euro würde bedeuten, dass ein Kilometer Strecke im Durchschnitt ca. 13 Mio. Euro kosten soll. Nach den Erfahrungen mit anderen Schnellfahrstrecken waren zuletzt Werte über 30 Mio. Euro je km üblich. Zwar ist zu berücksichtigen, dass alle diese Strecken einen hohen Kunstbautenanteil haben, der beim Y im norddeutschen Flachland deutlich geringer ausfällt. Dennoch erscheint ein Durchschnittswert von 25 Mio. Euro je km auch bei optimaler Planung und Bauausführung nicht unterschreitbar. So ist der Baugrund in der Lüneburger Heide teilweise nicht unproblematisch, vor allem aber ist die künftige Preissteigerung einer absehbaren Bauzeit von mindestens 10 Jahren mit fünfjährigem Planungsvorlauf in Rechnung zu stellen.

Die weiteren Maßnahmen an den Enden dürften die Kosten um eine weitere Milliarde Euro steigern. Dem Vernehmen nach rechnet die DB AG intern z. B. für die Ostumfahrung Hannovers mit bis zu 500 Mio. Euro Investitionskosten, andere Experten schätzen die-

se noch höher ein. Der ergänzende Gleisusbau nahe Hamburg ist ebenfalls anspruchsvoll, weil er neben unvermeidlichen, teuren Einzelbauwerken auch längere Streckenabschnitte umfasst. In der Summe kristallisiert sich ein modifizierter Kostenansatz von 3,5 bis 4 Mrd. Euro klar heraus.

Selbst wenn das Y »nur« 2,5 Mrd. Euro kosten würde, wäre die Fertigstellung bis 2020 illusorisch. Aufgrund der üblichen zeitlichen Vorläufe einschließlich der zu erwartenden Klagen kann mit dem Bau frühestens 2015 begonnen werden, zumal laut Bundesregierung erst dann die Bauentscheidung gefällt werden soll. Sollen anschließend 2,5 Mrd. Euro binnen fünf Jahren verbaut werden, müssen 500 Mio. Euro pro Jahr verausgabt werden. Setzt man die langfristige Budgetlinie für Neu- und Ausbau bei einer Mrd. Euro p.a. an und bedenkt allein die parallele Projektkonkurrenz anderer »Leuchtturmprojekte« wie Stuttgart 21 samt Neubaustrecke oder VDE 8.1/8.2 mit deutlich höherem Reifegrad, erweisen sich fünfjährige Bauzeiten als Utopie. Selbst zehn Jahre bis zur Schlüsselübergabe wären ehrgeizig. Bei Baukosten von vier Mrd. Euro, die zur halbwegs akzeptablen Ertüchtigung des Y für den SGV unvermeidlich sind, schiebt sich der Fertigstellungstermin auf nach 2030. In diesem Kontext ist es verwunderlich, dass der DB-Vorstand erst kürzlich die Möglichkeit einer Inbetriebnahme bis 2020 suggerierte.

Wie der Realismus sukzessive in die interne Planung von BMVBS und DB AG Einzug hält, erkennt man an dem Vergleich der Plandaten für die Fulda-Runden VII (2008) und VIII (2009). 2008 wurde noch anders kalkuliert (vgl. Abbildung 57).

Bereits die Annahmen für die Planung 2008/2009 erweisen sich im Nachhinein als überholt. Selbst die Planungsmittel sind bis dato nicht geflossen. In der Folge ist ein Baustart 2014 nicht mehr möglich.

### Vergleich Fuldaliste/ Priorisierungsliste BMVBS Projekte mit unterschiedlichen Ansätzen Teil 2

Projekt		Gesamt BHH Mio.€	Bauzeiten/Bauraten												
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Y-Trasse (Bau)	BMVBS	1.521,0 Mio €	5	15					210	300	300	300	210	181	
	Fulda	1.594,0 Mio €	5	15	25	15	18	15	210	300	300	300	210	181	

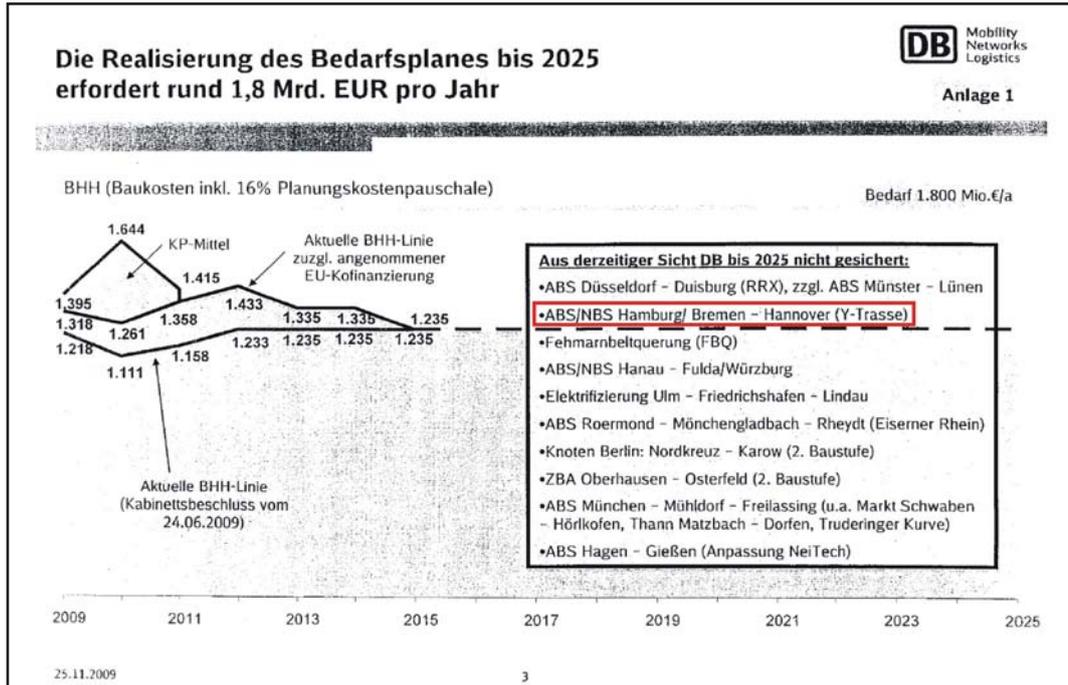
Abbildung 57:  
Finanzplanung für die Y-Trasse – Fuldaliste vs. BMVBS-Liste

Quelle: DB Netz (2008): »Priorisierung der Fuldaliste. Gespräch BMVBS-DB Netz AG«, Vortrag von W. Müller am 14. Juli 2008, Folie 9 (Auszug)

Abbildung 58:  
DB-Liste der bis 2025  
nicht gesicherten  
Vorhaben

Quelle: DB AG (2009):  
»Gesprächsleitfa-  
den G, ...«, Anlage 1,  
Folie 3.

Rote Umrandung  
hinzugefügt.



Auch die Halbwertszeit der 2008 geplanten Scheiben für die Bauphase 2014 bis 2019 hat sich als kurzlebig herausgestellt. In der Folgeplanung Fulda VIII wurde konsequent von vornherein für sämtliche Projekte darauf verzichtet, die Jahresscheiben nach 2014 auszuweisen. Stattdessen wurde nur der Sammelposten »2015 ff.« aufgeführt – jedoch nicht für die Y-Trasse, da sie in die letzte Kategorie der »weiteren Vorhaben« gerutscht ist, deren Finanzierung nicht sichergestellt ist.

In die gleiche Richtung weist die Anfang 2010 aufbrandende Debatte um eine »Streichliste« der DB AG, die Bahnchef Grube im November 2009 dem BMVBS vorlegte. Auch dort wird die Y-Trasse unter den Projekten aufgeführt, die bei den heutigen Planansätzen von bestenfalls 1,2 Mrd. Euro p.a. für Bedarfsplanvorhaben keine Perspektive haben (vgl. Abbildung 58).

### Fazit

Die Y-Trasse ist eine »Idee der späten 1980er Jahre«, die zwanzig Jahre später den heutigen und vor allem künftigen Anforderungen an den Schienenverkehr im Hinterland der norddeutschen Seehäfen nicht genügen kann. Wird die alte Planung beibehalten, kostet das Y mindestens 2,5 bis 3 Mrd. Euro und kann nicht vor 2025 in Betrieb genommen werden. Bereits am Tag der Schlüsselübergabe wird der sch-

male Kapazitätsgewinn aufgezehrt sein – ohne dass zeitnah weitere Kapazitätsausbauten realistisch sind. Da der verkehrliche Nutzen des Y insbesondere für die nordwestlichen Nordseehäfen Bremerhaven, Bremen und Wilhelmshafen gegen null tendiert, würde ihr Wachstum schienenseitig blockiert. Darüber hinaus würde der neuralgische Knoten Hannover weiter verstopfen, der allein durch den absehbaren Anstieg der Verkehrsmengen aus/zu den ARA-Häfen (v. a. Rotterdam) in Ost-West-Richtung stärker beansprucht wird.

**Wird die Y-Trasse auf die Belange des Güterverkehrs hin umgeplant, kostet das Vorhaben wahrscheinlich vier Mrd. Euro, die Inbetriebnahme läge nicht vor 2030. Setzen die Wachstumsraten des Containerumschlags in den Seehäfen nach der Krise wieder auf annähernd altem Niveau ein, deckt die Kapazität der Y-Trasse ebenfalls nicht den verkehrlichen Bedarf. Kurz gesagt gilt: Sie ist ineffektiv, zu teuer und käme überdies mindestens zehn Jahre zu spät.**

### Alternativen

Der Konstruktionsfehler der Y-Trasse liegt in einem verfehlten Ansatz, der sich nachträglich nur unzureichend und zu hohen Kosten korrigieren lässt: Die Engpässe im Seehafenhinterlandverkehr sind nicht in der Lüneburger Heide zu verorten, son-

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 Stel­le—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 Albaufstieg 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-