



Ausschuss für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)117-D
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!

**Schriftliche Stellungnahme zu den Anträgen der
Bundestagsfraktionen von SPD, DIE LINKE und
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bezüglich Stuttgart 21
und NBS Wendlingen - Ulm**

**Öffentliche Anhörung im Deutschen Bundestag,
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
am 12.11.2010 in Berlin**

Begründung für das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

Zur Begründung für das Projekt Stuttgart 21 (im folgenden abgekürzt "S 21") und für die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm (im folgenden abgekürzt als "NBS Wendlingen - Ulm") werden im wesentlichen 6 Argumente vorgebracht:

- (1) Nur wenn alle Gleisanlagen im Stuttgarter Talkessel incl. des Stuttgarter Hauptbahnhofs zukünftig unter die Erde verlegt sind, wird an der Oberfläche ein hochwertiges städtebauliches Entwicklungsareal von rund 100 ha frei.
- (2) Der vorhandene Kopfbahnhof ist veraltet, da er aus dem Zeitalter der Dampflokomotiven stammt; aufgrund der Notwendigkeit des Fahrtrichtungs-Wechsels besitzt er eine zu geringe Kapazität. Er muß deshalb durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt werden, der pro Gleis eine wesentlich größere Leistungsfähigkeit als der Kopfbahnhof hat.
- (3) Nur durch die geplante NBS Wendlingen - Ulm in Kombination mit S 21 wird im Korridor Stuttgart - Ulm - Augsburg eine Fahrzeitverkürzung von rund 30 Minuten erzielt. Dadurch werden in dieser Relation rund 2 Mio zusätzliche Reisende im Fernverkehr der DB AG gewonnen.
- (4) S 21 ist zusammen mit der NBS Wendlingen - Ulm ein unverzichtbarer Bestandteil der "Magistrale für Europa" Paris - München - Wien - Bratislava /- Budapest
- (5) Der Stuttgarter Flughafen benötigt wegen seiner großen Bedeutung eine Anbindung an den ICE-Verkehr.
- (6) Die NBS Wendlingen - Ulm ermöglicht den Verkehr mit leichten schnellen Güterzügen für hochwertige Kaufmannsgüter, die sonst per LKW auf der Straße und somit weniger umweltfreundlich transportiert würden.

Alle 6 Argumente lassen sich im folgenden widerlegen. Außerdem ist die Frage zu behandeln, wie hoch voraussichtlich die Kosten für S 21 sowie für die NBS Wendlingen - Ulm sein werden.

Widerlegung der Argumente pro S 21 und pro NBS Wendlingen - Ulm

zu (1): Das Verlegen aller Gleise unter die Erde ist keineswegs die zwingende Voraussetzung für eine hochwertige städtebauliche Entwicklung

Um städtebauliche Entwicklungsflächen zu gewinnen, ist es überhaupt nicht notwendig, alle Gleise unter die Erde zu verlegen. Denn in Stuttgart lassen sich durch Beseitigung von zwei bereits vor vielen Jahren stillgelegten Güterbahnhöfen (Stückgut- und Frachtenbahnhof an der Wolframstraße, Innerer Nordbahnhof), durch Beseitigung des stillgelegten Bahnpostbahnhofs am Rosensteinpark sowie durch Verlegung des am Rande des Rosensteinpark vorhandenen Abstellbahnhofs und Bahnbetriebswerks nach Untertürkheim für die Verwertung durch die Immobilienwirtschaft bereits rund 80% der angeblich nur durch das Eisenbahn-Projekt Stuttgart 21 frei werdenden Gleisflächen gewinnen. Ein aktuelles Vorbild hierfür bietet München, wo zwischen Laim und dem Hauptbahnhof durch frei gewordene Güterzuggleise (ehemal. Rangierbahnhof Laim, ehemal. Umschlagbahnhof Arnulfstraße, ehemal. Stückgut- und Verladebahnhöfe) riesige Flächen einer städtebaulichen Nutzung zugeführt werden, und ebenso auch Frankfurt (Main) - beides Städte, wo ähnlich Stuttgart 21 in den 90er Jahren die Projekte München 21 und Frankfurt 21 geplant waren, aber relativ rasch auch wieder verworfen wurden.

Neben der Verwertung von eisenbahn-betrieblich nicht mehr erforderlichen Gleisflächen kommt in Stuttgart noch die mögliche Überbauung des 17-gleisigen Bahnsteigbereiches im Hauptbahnhof nach dem Vorbild von New York (Penn Station), Paris (Gare Montparnasse), Chicago (Randolph Street Station) und Bern in Betracht. Außerdem kann das vorhandene Gleisvorfeld komplett überbaut werden, wie dies beispielsweise in Chicago (Union Station), London (Liverpool Street Station) und Montreal (Gare Centrale) bereits realisiert wurde, wobei zugleich auch eine Überbauung des Bahnsteigbereichs vorgenommen wurde.

zu (2): Der Kopfbahnhof ist keineswegs veraltet und er ist wesentlich leistungsfähiger als der geplante Durchgangsbahnhof

Im heutigen Eisenbahnverkehr werden die herkömmlichen lokbespannten Züge schon längst nicht mehr eingesetzt, sondern Triebwagen-, Triebkopf- und Wendezüge. Für diese Züge spielt es keine Rolle, ob sie vorwärts oder rückwärts fahren und ob in einem bestimmten Bahnhof die Fahrtrichtung gewechselt werden muß. Das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste dauert auf jeden Fall länger als der eigentliche Fahrtrichtungswechsel, der im wesentlichen nur aus dem Aussteigen des Lokführers am einen Ende des Zuges und dem Einsteigen eines neuen Lokführers am anderen Ende besteht. Deshalb gibt es - anders als im Dampflok-Zeitalter - keine Notwendigkeit mehr, den alten Stuttgarter Kopfbahnhof durch einen neuen Durchgangsbahnhof zu ersetzen. Davon abgesehen, spricht nichts dagegen, den heutigen Kopfbahnhof zu modernisieren, insbesondere die Infrastruktur-Teile zu beseitigen, die früher zum Wechseln der (Dampf-) Lokomotiven benötigt wurden.

An zwei Beispielen aus echten Weltstädten kann gezeigt werden, dass Kopfbahnhöfe keineswegs der Vergangenheit angehören:

London besitzt insgesamt 14 Kopfbahnhöfe, und zwar u.a. die beiden Fernbahnhöfe St. Pancras und Kings Cross, die direkt nebeneinander liegen, nur durch eine Straße getrennt. Das Büro des Star-Architekten Sir Norman Foster arbeitete in den 80er Jahren einen Masterplan aus, demzufolge die genannten Kopfbahnhöfe gemeinsam durch einen riesigen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt werden sollten, um die frei werdende Fläche für eine hochwertige städtische Nutzung zu verwenden, sozusagen "London 21". Doch diese Tunnelbahnhof-Pläne für London sind schon längst "beerdigt", weil der finanzielle Aufwand selbst für die Boom-Metropole London zu groß und der städtebauliche Nutzen zu gering gewesen wäre. Stattdessen wurde der aus der Dampflokzeit stammende und verrußte Bahnhof St. Pancras vollkommen renoviert und modernisiert und um mehrere Kopfbahnsteig-Gleise erweitert, so dass er inzwischen 13 Bahnsteiggleise besitzt. Er dient seit einigen Jahren als Start- bzw. Zielbahnhof des Eurostars nach bzw. von Paris und Brüssel und soll ab 2012 auch vom ICE von Frankfurt (Main) und Köln aus bedient werden. Aus Richtung Kanaltunnel erhielt St. Pancras eine neue Zulaufstrecke, die im Stadtgebiet von London weitgehend unterirdisch verläuft. Falls es sich als wirtschaftlich sinnvoll erweisen sollte, die Eurostar-Züge über London hinaus nach Nordengland oder Schottland weiterzuführen, findet in St. Pancras problemlos der Fahrtrichtungswechsel statt. Hierfür wurde eine Gleisverbindung zwischen der vom Kanaltunnel kommenden Neubaustrecke und der bestehenden Strecke Richtung Glasgow baulich schon vorbereitet.

Paris verfügt über 6 Kopfbahnhöfe für Fern- und Regionalverkehr. Diese Kopfbahnhöfe durch unterirdische Durchgangsbahnhöfe zu ersetzen, ist in Paris überhaupt kein Thema, auch wenn zwischen den Kopfbahnhöfen Gare de Lyon und Gare du Nord vor Jahrzehnten einmal ein Verbindungstunnel zur Durchbindung von für TGV-Zügen erwogen worden war. Vielmehr wurde - sehr kostengünstig - eine Umfahrungsstrecke für Tempo 300 östlich an Paris vorbei gebaut, auf der z.B. Eurostar-Züge von London nach Südfrankreich ohne Halt an Paris vorbei fahren.

Während der heutige oberirdische Kopfbahnhof in Stuttgart 17 Bahnsteiggleise besitzt, soll der geplante unterirdische Durchgangsbahnhof nur noch über 8 Gleise mit Bahnsteigen verfügen, also eine Verringerung der Gleiszahl um rund 53% und somit mehr als eine Halbierung. Doch der mit Hilfe des Durchgangsbahnhofs mögliche Wegfall des Fahrtrichtungswechsels führt nur zu einer marginalen Verkürzung der Gleisbelegungszeit am Bahnsteig um rund 30 Sekunden, verglichen mit dem modernisierten Kopfbahnhof mit optimaler Führung der Fahrstraßen der ein- und ausfahrenden Züge. Wenn die mögliche minimale Zugfolgezeit im Durchgangsbahnhof bei ca. 5 Minuten liegt, dann beträgt sie beim Kopfbahnhof ca. 5,5 Minuten. Jedes Gleis des Durchgangsbahnhofs ist somit nur um 10% leistungsfähiger als jedes Gleis des Kopfbahnhofs. Bei gleicher Kapazität wie der heutige Kopfbahnhof müßte der Durchgangsbahnhof logischerweise 14 bis 15 Gleise statt der bisher geplanten 8 Gleise haben, was fast eine Verdopplung der Gleiszahl des Tunnelbahnhofs bedeuten und zu entsprechend höheren Investitionskosten führen würde.

zu (3): Die NBS Wendlingen - Ulm ist keineswegs notwendig, um im Korridor Stuttgart - Ulm - Augsburg eine Fahrzeitverkürzung von rund 30 Minuten zu erzielen und somit rund 2 Mio zusätzliche Reisende im Fernverkehr zu gewinnen

Die gewünschte Fahrzeitverkürzung von 30 Minuten läßt sich auch ohne NBS Wendlingen - Ulm erreichen, indem man nämlich auf der vorhandenen Strecke ICE-Züge mit Neigetechnik einsetzt, z.B. den bereits vorhandenen ICE-T oder eine neue Version des ICE 3, dessen relativ runder Fahrzeugquerschnitt bereits die Neigetechnik antizipiert. Der Vorteil von Neigezügen, enge Kurven mit einer um rund 30% höheren Geschwindigkeit als starre Züge durchfahren zu können, setzt allerdings voraus, dass die bestehenden Gleise punktuell ertüchtigt werden, insbesondere am Beginn und Ende jeder Kurve, im Bereich von Weichen und am Beginn und Ende von Gleisverschwenkungen wegen Bahnsteigen. Gegebenfalls muß in Streckenabschnitten, die besonders kleine Radien haben, eine Verbesserung des Trassenverlaufs vorgenommen werden. Dies ist vor allem im topographisch einfachen Streckenabschnitt von Ulm nach Augsburg sinnvoll. Zwischen Stuttgart,

Ulm und Augsburg können so die für den integralen Taktfahrplan geeignete Fahrzeiten ("Kantenzeiten") erreicht werden (unter 45 Minuten zwischen Stuttgart und Ulm und unter 30 Minuten zwischen Ulm und Augsburg).

Eine NBS Wendlingen - Ulm wäre dann sinnvoll, wenn sie Teil einer durchgehenden Hochgeschwindigkeitsstrecke vom heutigen Ende der NBS Mannheim - Stuttgart (nördlich Zuffenhausen) bis Augsburg wäre, so dass in den Bahnhöfen Mannheim Hbf, Stuttgart Hbf, Ulm Hbf und Augsburg Hbf volle Taktknoten entstehen würden, zwischen denen die Kantenfahrzeit jeweils 30 Minuten beträgt. Bislang ist jedoch weder zwischen Zuffenhausen und Stuttgart Hbf noch zwischen Neu-Ulm und Augsburg ein Aus- oder Neubau für Hochgeschwindigkeitsverkehr geplant. Für den integralen Taktfahrplan ist es hingegen nutzlos, wenn eine kurze Fahrzeit von knapp 30 Minuten allein zwischen Stuttgart und Ulm erreicht wird, ohne dass diese "Kantenfahrzeit" auch zwischen Mannheim und Stuttgart sowie zwischen Ulm und Augsburg möglich wird.

Im übrigen bedeutet der Gewinn von 2 Mio zusätzlichen Fahrgästen pro Jahr, dass im Tagesdurchschnitt rund 5.500 zusätzliche Reisende unterwegs sind. Für diese Zahl an Personen wird lediglich alle 2 bis 3 Stunden ein zusätzlicher Zug pro Richtung benötigt.

zu (4): Da die "Magistrale für Europa" für den Eisenbahnverkehr bedeutungslos ist, werden in diesem Zusammenhang weder S 21 noch die NBS Wendlingen - Ulm benötigt

Im Personenfernverkehr der Achse Paris - München - Wien - Bratislava /-Budapest hat die Eisenbahn niemals eine Konkurrenz-Chance gegenüber dem Flugzeug. Denn dieses überbrückt heute schon die Luftlinien-Distanz Paris - Budapest (ca. 1.200 km) in nur rund 2 Stunden, und zwar ganz ohne kostenaufwendigen Bau und Unterhalt von Tunnels, Brücken, Dämmen, Einschnitten, Gleisen, Weichen, Signalen und Oberleitungen. Degegen würde die Fahrt per Zug auf der rund 1.600 km langen "Magistrale für Europa" von Paris nach Budapest zukünftig immer noch mindestens 9 1/2 Stunden und somit 7 1/2 Stunden länger dauern als per Flugzeug, und zwar trotz eines Investitionsaufwandes von voraussichtlich mehr als 10 Milliarden EUR in die Eisenbahn-Infrastruktur. Ohnedies ist die Fortführung der "Magistrale für Europa" als Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Neu-Ulm und Attnang-Puchheim (östlich Salzburg), also auf einer Länge von über 300 km, weder in Bayern noch in Österreich ernsthaft geplant. Erst kürzlich wurden alle vier möglichen Trassenvarianten zur Durchleitung der zukünftigen ICE- und TGV-Züge dieser Magistrale durch München vom Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium und der Stadt München abgelehnt.

zu (5): Die Anbindung des Flughafens Stuttgart mit Hilfe von S 21 an den ICE-Verkehr ist weder sinnvoll noch notwendig

Die geplante Linienführung der ICE-Strecke Stuttgart - Ulm vom Tunnel-Hauptbahnhof durch den steilen Fildertunnel hinauf zum Flughafen Stuttgart und entlang der Autobahn A 8 wieder hinab ins Neckartal bei Wendlingen ist für das System Eisenbahn in der Relation Stuttgart - Ulm - Augsburg - München äußerst kontraproduktiv. Denn dadurch wird die Fahrzeit gegenüber einer idealen Neubautrasse, die vom zu modernisierenden Kopfbahnhof aus über Obertürkheim - Ostfildern nach Wendlingen verläuft, wegen des Umwegs über den Flughafen Stuttgart und der extrem ungünstigen Fahrdynamik verlängert, und zwar um 2 Minuten ohne Halt am Flughafen und um 8 Minuten mit Halt am Flughafen. Der ICE wäre zur Anbindung des Stuttgarter Flughafens ohnedies nicht zielführend, denn dieser Flughafen hat - anders als die Flughäfen Frankfurt (Main) und München - lediglich ein regionales Einzugsgebiet. Wesentlich wichtiger, als diesen Airport mit ICE-Zügen der Relation München - Augsburg - Ulm (mit eigenem Flughafen in München, Augsburg und Memmingen) zu bedienen, wären direkt verkehrende Regionalzüge aus den Siedlungsachsen Geislingen - Göppingen - Plochingen und Rottweil - Horb - Herrenberg - Böblingen zum Stuttgarter Flughafen.

In diesem Zusammenhang ist bemerkenswert, dass erst kürzlich umfangreiche Studien von der Bayerischen Staatsregierung zur Anbindung des Flughafens München durchgeführt wurden, mit dem Ergebnis, dass eine Erschließung mit Fernzügen (ICE oder TGV) nicht sinnvoll sei, obwohl dieser Airport eines der wichtigsten Drehkreuze im mitteleuropäischen Luftverkehr darstellt, indem er eine Hub-Funktion für ganz Süddeutschland, für Teile der Schweiz, für den Westen von Österreich sowie für ganz Norditalien hat und mehr als 4-mal so viele Fluggäste pro Jahr abfertigt wie der Flughafen Stuttgart. Stattdessen soll lediglich eine Express-S-Bahn das Stadtzentrum von München mit dem Flughafen verbinden.

zu (6): Leichte, schnelle Güterzüge für hochwertige Kaufmannsgüter existieren heute noch gar nicht und werden vermutlich auch zukünftig wegen fehlender Wirtschaftlichkeit niemals verkehren

Mitte der 1990er Jahre setzte die DB AG zwischen Hamburg bzw. Bremen und Stuttgart bzw. München bei Nacht einige leichte, schnelle Güterzüge ein, die unter Nutzung der beiden neuen ICE-Strecken Hannover - Würzburg und Mannheim -Stuttgart mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h fuhren. Doch aus Gründen mangelnder Wirtschaftlichkeit wurde dieser Verkehr relativ bald wieder eingestellt. Denn insbesondere der hohe

bremstechnische Aufwand (4-mal so hohe Bremskraft wie bei Güterwaggons für maximal 80 km/h) und der hohe Energiebedarf zur Überwindung des Luftwiderstandes, der mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zunimmt und sich im Vergleich zu oberirdischen Abschnitten durch 2-gleisige Tunnels noch einmal um 50% und durch 1-gleisige Tunnels sogar um 100% erhöht, ließen die Kosten drastisch ansteigen. Deshalb ist unter den jetzigen Rahmenbedingungen und erst recht angesichts des in der Zukunft zu erwartenden starken Anstiegs der Energiepreise aufgrund der bevorstehenden Verknappung des Erdöl-Angebots realistischerweise nicht mit der Einführung von leichten, schnellen Güterzügen für hochwertige Kaufmannsgüter zu rechnen.

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist die NBS Wendlingen - Ulm für herkömmliche Güterzüge ohnedies zu steil (Steigung von 25 Promille auf 14,5 km Streckenlänge und 31 Promille auf 1,5 km Streckenlänge in Nord-Süd-Richtung, 35 Promille auf 0,2 km Streckenlänge in Süd-Nord-Richtung): Wie sich durch computergestützte Fahrsimulationen bestimmen läßt, beträgt beim Einsatz einer modernen 4-achsigen E-Lok am nördlichen Albfahrtweg der NBS Wendlingen - Ulm die maximale Anhängelast nur rund 700 t, was lediglich 8 voll beladene Güterwaggons pro Zug ergibt. Bei vergleichbaren Loks sind auf der oft als zu steil kritisierten Geislinger Steige immerhin Anhängelasten von rund 900 t möglich.

Die NBS Wendlingen - Ulm dennoch zu bauen, würde bedeuten, dass bezüglich des Verkehrs mit leichten, schnellen Güterzügen für hochwertige Kaufmannsgüter eine extrem kostspielige neue Bahnstrecke "auf Vorrat" gebaut würde, ohne zu wissen, ob diese Züge jemals fahren werden. Wenn diese Strecke speziell für ICE-Züge konzipiert worden wäre, hätte sie nicht so aufwendig ausgelegt werden müssen (geringerer Tunnelanteil).

Extrem hohe Kosten des Projekts S 21 und der NBS Wendlingen - Ulm

Die DB AG nennt derzeit für S 21 Baukosten von rund 4,1 Mrd EUR und für die NBS Wendlingen - Ulm Baukosten von rund 2,9 Mrd EUR, in der Summe somit rund 7 Mrd EUR. Bezogen auf die NBS Wendlingen - Ulm betragen die Kosten pro Streckenkilometer rund 48 Mio EUR.

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH ermittelte für S 21 voraussichtliche Baukosten von 5,98 Mrd EUR mit Preisstand 2008 (VIEREGG-RÖSSLER GmbH: Ermittlung der wahrscheinlichen Kosten des Projektes Stuttgart 21, Auftraggeber: Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Gemeinderat der Stadt Stuttgart, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V., Landesverband Baden-Württemberg, Juli 2008, S. 32) und für die NBS Wendlingen - Ulm wahrscheinliche Baukosten von 4,55 Mrd EUR bei einer

Bandbreite von 4,0 bis 8,6 Mrd EUR mit Preisstand 2010 (VIEREGG-RÖSSLER GmbH: Prognose der wahrscheinlichen Projektkosten der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm und Vorschläge zur Verbesserung des Personen- und Güterzugverkehrs im Korridor Stuttgart - Augsburg, Endfassung, Auftraggeber: Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Deutschen Bundestag / Fraktion DIE GRÜNEN im Landtag von Baden-Württemberg, 10. September 2010, S. 32 - 34). Somit belaufen sich die Baukosten beider Projekte zusammen auf rund 10 Mrd EUR bis knapp 15 Mrd EUR (Preisstand 2008 bzw. 2010). Bezogen auf die NBS Wendlingen - Ulm betragen die wahrscheinlichen Kosten pro Streckenkilometer rund 76 Mio EUR.

Während die von der DB AG genannten Beträge auf Angebots- oder Ausschreibungspreisen basieren und sich somit auf einen Zeitpunkt vor Baubeginn beziehen, haben die von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH ermittelten Baukosten eine empirische Basis in Form von Endabrechnungspreisen. Denn erfahrungsgemäß liegen die endgültigen Kosten deutlich über den Angebotspreisen. Deshalb werden die tatsächlich angefallenen Kosten (Kosten laut Endabrechnung) von bereits fertiggestellten ähnlichen Projekten herangezogen, insbesondere die Kosten der ICE-Strecke Nürnberg - Ingolstadt, die ebenfalls tunnelreich ist und durch ähnliche geologische Formationen verläuft wie die NBS Wendlingen - Ulm, nämlich durch Karstgestein. Doch während die NBS Nürnberg - Ingolstadt die Fränkische Alb mit überwiegend wasserfreien Hohlräumen durchquert, nur geringe Gebirgsdrücke aufweist und die Länge aller Tunnelstrecken nur bei 27 km liegt, stoßen die Tunnels der NBS Wendlingen - Ulm bei der Querung der Schwäbischen Alb größtenteils auf wasserführende Hohlräume, haben teilweise eine sehr große Überdeckung und somit sehr hohe Gebirgsdrücke und ihre Länge beträgt insgesamt 60 km. Diese mehr als doppelt so große Tunnellänge ist zum einen auf die insgesamt schwierigere Topographie der Schwäbischen Alb, verglichen mit der Fränkischen Alb, und zum anderen darauf zurückzuführen, dass zwischen Stuttgart und Ulm im Gegensatz zur NBS Nürnberg - Ingolstadt jedes Gleis in einer separaten Tunnelröhre verlaufen soll. Deshalb ist der tunnelbautechnische Aufwand zwischen Wendlingen und Ulm sehr viel größer als zwischen Nürnberg und Ingolstadt. Allein aus Gründen der Mathematik und Logik müssen deshalb die Kosten der NBS Wendlingen - Ulm deutlich höher sein als die Kosten der NBS Nürnberg - Ingolstadt, deren Kosten von 3,1 Mrd EUR trotz aus heutiger Sicht veraltetem Preisstand schon über den Kosten von 2,89 Mrd EUR liegen, welche die DB AG aktuell für die Strecke Wendlingen - Ulm prognostiziert.