

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Planfeststellungsverfahren der Schienenneubaustrecke
Wendlingen–Ulm 2.5**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Stand des Verfahrens beim Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.5 im Bereich Ulm/Dornstadt?
2. Wie viele Bahnsteige sind im Hauptbahnhof Ulm zukünftig vorgesehen?
3. Ist die Neuplanung des Gleisvorfeldes und die Anzahl der Bahnsteige kapazitätskompatibel mit der im Fahrplan 2020 vorgesehenen Anzahl von Zugverbindungen?
4. Ist diese Planung kapazitätskompatibel mit dem Vorhaben, in der Region Donau-Iller ein S-Bahn-System einzuführen?
5. Welche Kosten fallen für die Baumaßnahmen im Rahmen des PFA 2.5 an und von wem werden sie getragen?
6. Wann ist mit einem Abschluss des Genehmigungsverfahrens zu rechnen?
7. Wann soll mit dem Bau begonnen werden und wann sollen die einzelnen Baumaßnahmen fertig gestellt sein?

05.03.2012

Rivoir SPD

Antwort*)

Mit Schreiben vom 29. März 2012 Nr. 3-3824.1-0-01/198 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Staatsministerium und dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der aktuelle Stand des Verfahrens beim Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.5 im Bereich Ulm/Dornstadt?

Der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.5 der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm (NBS) gliedert sich in die Abschnitte 2.5 a1 (Bahnhof Ulm), 2.5 a2 (Donaubrücke) und 2.5 b (Bahnhof Neu-Ulm). Die Abschnitte 2.5 a2 und 2.5 b sind bereits planfestgestellt und gebaut.

Für den Abschnitt 2.5 a1 wurde am 23. Dezember 2005 der Antrag auf Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gestellt. Am 7. Mai 2007 hat das EBA das Regierungspräsidium Tübingen um Durchführung des Anhörungsverfahrens zum PFA 2.5 a1 gebeten. Der Erörterungstermin fand am 22. Juni 2009 statt. Der Anhörungsbericht wurde am 18. Dezember 2009 vom Regierungspräsidium Tübingen fertig gestellt. Im Rahmen dieses Anhörungsberichts wurden erste Planänderungen, nämlich der Entfall eines Fußgängerstegs, Ergänzungen der artenschutzrechtlichen Untersuchung und der Bauwerksplanung bei der Grundwasserwanne Süd sowie die Aktualisierung der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen bereits berücksichtigt. Bislang hat das EBA noch keinen Planfeststellungsbeschluss zum PFA 2.5 a1 erlassen.

Inzwischen sind weitere Planänderungen vorgesehen, die noch im laufenden Planfeststellungsverfahren zum PFA 2.5 a1 berücksichtigt werden sollen. Zu diesen weiteren Planänderungen hat das EBA das Regierungspräsidium Tübingen mit Schreiben vom 18. Januar 2012 um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

Diese weiteren Planänderungen beinhalten

- den Entfall des Ostbahnhofs,
- fahrdynamische Trassierungsoptimierungen der NBS-Gleise Richtung Stuttgart,
- die Anpassung der Zugzahlen infolge Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans mit Überarbeitung des Schallgutachtens einschließlich teilweisem Wegfall von Schallschutzwänden,
- abwassertechnische Änderungen sowie
- die Umsetzung eines optimierten Spurplans für den Hauptbahnhof Ulm einschließlich Wegfall des bisher geplanten Bahnsteigs 5 und daraus resultierend Wegfall der Verlängerung und teilweisen Verbreiterung der Fußgängerunterführung.

Nachdem die Planunterlagen zu diesen weiteren Planänderungen nochmals von der Vorhabenträgerin ergänzt wurden, wird das Regierungspräsidium Tübingen demnächst das Anhörungsverfahren einleiten.

2. Wie viele Bahnsteige sind im Hauptbahnhof Ulm zukünftig vorgesehen?

Nach der bisherigen Planung beim PFA 2.5 a1 war im Hauptbahnhof Ulm ein zusätzlicher Mittelbahnsteig (Bahnsteig 5) vorgesehen. Nach Auffassung der Bahn kann nach den jetzt vorgelegten Planänderungen der bisher geplante Bahnsteig 5 wegen durch einen optimierten Spurplan erzielter betrieblicher Verbesserungen entfallen. Die Konzentration aller Abstellanlagen in der neuen Fahrzeug-Instandhaltungs-, -Behandlungs- und -Abstellanlage (FIBA) führe zu erheblichen Ände-

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

rungen der Betriebsabläufe in Ulm Hbf und erfordere einen daran angepassten neuen Spurplan (sog. optimierter Spurplan).

3. Ist die Neuplanung des Gleisvorfeldes und die Anzahl der Bahnsteige kapazitätskompatibel mit der im Fahrplan 2020 vorgesehenen Anzahl von Zugverbindungen?

Über die betriebliche und verkehrliche Notwendigkeit und über die Fernverkehrsveranlassung des Bahnsteigs 5 gibt es zwischen DB und Land unterschiedliche Auffassungen.

Aufgrund der Ergebnisse der von der Firma SMA im Auftrag des Landes durchgeführten konzeptionellen Planung hat das Land große Zweifel daran, dass die mit den Planungsüberlegungen von DB Fernverkehr abgestimmte Angebotskonzeption 2020 ohne Erweiterung der Kapazität des Bahnhofs Ulm Hbf um den Bahnsteig 5 umsetzbar ist. Letztes Jahr wurde die Firma SMA von der Region Donau-Iller mit einer konzeptionellen Untersuchung zur Weiterentwicklung des SPNV in der Region Donau-Iller beauftragt. Diese Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bereits deswegen an Grenzen stößt, weil das als Bezugsfall unterstellte Angebotskonzept 2020 – ergänzt um die langfristigen Planungen der bayerischen Seite – ohne Bahnsteig 5 nicht fahrbar wäre.

Nach Mitteilung der Bahn laufen hierzu zusätzliche eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen. Durch die insgesamt geringeren Zugzahlen sei eine Bestätigung der bisherigen Untersuchungsergebnisse gegeben. Einigkeit zwischen DB und Land dürfte insoweit bestehen, dass eine abschließende Aussage zur Fahrbarkeit der Angebotskonzeption 2020 erst nach Prüfung auf der detaillierten Infrastrukturgrundlage möglich ist. Die bislang von der Bahn dem Land vorgelegten Unterlagen bestätigen die bestehenden Zweifel. Sofern diese Fragen nicht kurzfristig geklärt werden, wird sich das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Rahmen des Anhörungsverfahrens als Träger öffentlicher Belange äußern. Entsprechend der Stellungnahme wird dieses Thema dann im Anhörungsverfahren weiter zu prüfen und zu behandeln sein.

4. Ist die Planung kapazitätskompatibel mit dem Vorhaben, in der Region Donau-Iller ein S-Bahn-System einzuführen?

Wie unter Ziffer 3 ausgeführt, ist möglicherweise bereits die Angebotskonzeption 2020 und konzeptionelle Planungen der bayerischen Seite (Bezugsfall) nicht kompatibel mit der aktuellen Infrastrukturplanung (Wegfall des Bahnsteigs 5) von DB Netz. Da die im Rahmen der Untersuchung für das Projekt „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ entwickelten Planfälle Angebots Erweiterungen gegenüber dem Bezugsfall enthalten, wären diese ggfs. erst recht nicht vereinbar mit den aktuellen Infrastrukturplanungen. Konkrete Untersuchungen wurden bis zur Bestätigung der Fahrbarkeit des Bezugsfalls zurückgestellt.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wird auch der Regionalverband Donau-Iller als Träger öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Die Bahn weist darauf hin, dass die S-Bahn Donau-Iller in ihren aktuellen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen nicht berücksichtigt sei, da hierzu eine entsprechende Beauftragung zur Untersuchung mit den zugehörigen Fahrplanvorstellungen vorliegen müsse.

5. Welche Kosten fallen für die Baumaßnahmen im Rahmen des PFA 2.5 an und von wem werden sie getragen?

Nach Mitteilung der Bahn sind aus dem Gesamtwertumfang der NBS Wendlingen–Ulm für den Umbau des Bahnhofs Ulm zur Einbindung der NBS in den Bestand und die zugehörigen Folgemaßnahmen ca. 120 Mio. Euro vorgesehen. Entsprechend der Finanzierungsvereinbarung vom 2. April 2009 werden diese Kosten von Bund, Land Baden-Württemberg und der Bahn getragen.

6. Wann ist mit einem Abschluss des Genehmigungsverfahrens zu rechnen?

Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Genehmigungsverfahrens kann derzeit aus Sicht der Landesregierung keine belastbare Aussage getroffen werden. Zum einen hängt die Dauer des kommenden Anhörungsverfahrens maßgeblich davon ab, in welchem Umfang Einwendungen erhoben werden und in welchem Zeitraum diese Einwendungen von der Bahn als Vorhabenträgerin bewertet werden. Zum anderen kann von der Landesregierung keine Aussage getroffen werden, welchen Zeitraum das EBA für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nach Abgabe des Anhörungsberichts des Regierungspräsidiums Tübingen benötigen wird.

Die DB rechnet ihrerseits allerdings mit einem kurzfristigen Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für den PFA 2.4 und mit einem Planfeststellungsbeschluss für den PFA 2.5 a1 gegen Ende des laufenden Jahres.

7. Wann soll mit dem Bau begonnen werden und wann sollen die einzelnen Baumaßnahmen fertig gestellt sein?

Nach Angaben der DB könnte – ausgehend von einem Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse bis Ende des Jahres – mit dem Bau der Hauptmaßnahmen zu Beginn des Jahres 2013 begonnen werden. Da der Hauptbahnhof Ulm unter Aufrechterhaltung des laufenden Eisenbahnbetriebes umgebaut werden müsse, sei zudem eine Vielzahl kleinteiliger Baumaßnahmen notwendig, die sorgfältig aufeinander abgestimmt und miteinander koordiniert werden müssten. Mit der Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofs Ulm sei daher voraussichtlich im Jahre 2019 zu rechnen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur