

Antrag

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und
der Abg. Jürgen Filius u. a. GRÜNE**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Bau eines fünften Bahnsteigs im Ulmer Hauptbahnhof

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie der aktuelle Stand des Planfeststellungsverfahrens beim Planfeststellungsabschnitt 2.5a1 (Bahnhof Ulm) ist;
2. inwiefern ihr neue Erkenntnisse zu den notwendigen Kapazitäten des Bahnknotens Ulm für ein künftiges S-Bahn-Konzept in der Region Donau-Iller vorliegen;
3. ob und welche Stellungnahmen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur Frage des Baus eines fünften Bahnsteigs am Ulmer Hauptbahnhof vorliegen;

II.

sich nachdrücklich für den Bau eines fünften Bahnsteigs im Ulmer Hauptbahnhof und die zügige Verwirklichung des S-Bahn-Konzeptes einzusetzen, damit die Region Donau-Iller auch künftig die Option auf die problemlose Umsetzung eines S-Bahn-Konzeptes behält.

19. 06. 2012

Rivoir, Haller, Binder, Drexler, Maier SPD

Filius, Schwarz, Raufelder, Marwein, Renkonen, Tschenk GRÜNE

Begründung

Mit dem Umbau des Ulmer Hauptbahnhofs im Rahmen des Baus der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm wird die Infrastruktur des Bahnknoten Ulm ertüchtigt und modernisiert. Um den Ulmer Hauptbahnhof auch für die Aufgaben einer steigenden Nahverkehrsnachfrage nach Einführung eines S-Bahn-Systems Donau-Iller vorzubereiten, ist der Bau oder zumindest die bauliche Vorbereitung eines fünften Bahnsteigs im Ulmer Hauptbahnhof zwingend notwendig.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 12. Juli 2012 Nr. 3–3824.1–0–01/225 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Staatsministerium und dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. wie der aktuelle Stand des Planfeststellungsverfahrens beim Planfeststellungsabschnitt 2.5a1 (Bahnhof Ulm) ist;

Das ursprüngliche Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2.5a1 wurde am 18. Juni 2007 eingeleitet. Das Regierungspräsidium Tübingen hat den Anhörungsbericht im Dezember 2009 an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übergeben. Die DB Netz AG hat zwischenzeitlich ihre Planung verändert. Wesentliche Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung sind:

Auf die geplante Wiederanbindung des Ostbahnhofs soll durch den Bau einer Abstellanlage (FIBA Ulm) im Bereich des Rangierbahnhofs verzichtet werden. Der Spurplan wurde verändert, teilweise werden Gleisanlagen neu geordnet. Von besonderer Bedeutung ist, dass auf den geplanten Bahnsteig 5 westlich der bestehenden Bahnsteige und die geplante Verlängerung und Verbreiterung der Fußgängerunterführung verzichtet werden soll. Diese Änderungen bedingen auch Änderungen beim Lärmschutz. Mit der neuen Planung sind geringere Lärmemissionen verbunden, daher sollen die Lärmschutzwände in der Höhe und teilweise in der Länge verringert werden und örtlich auch komplett entfallen.

Nachdem noch kein Planfeststellungsbeschluss vorliegt, setzt das EBA das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Plänen fort. Derzeit führt dementsprechend das Regierungspräsidium eine ergänzende Anhörung durch.

2. inwiefern ihr neue Erkenntnisse zu den notwendigen Kapazitäten des Bahnknoten Ulm für ein künftiges S-Bahn-Konzept in der Region Donau-Iller vorliegen;

Die Landesregierung hat Zweifel, dass die mit den Planungsüberlegungen von DB Fernverkehr abgestimmte Angebotskonzeption 2020 (neue Bezeichnung: Zielkonzept ITF Baden-Württemberg) – ergänzt um die langfristigen Planungen der bayerischen Seite – auf der veränderten Infrastruktur und insbesondere ohne einen weiteren Bahnsteig umsetzbar ist. Diese Zweifel bestehen aufgrund von Ergebnissen der von der Firma SMA & Partner AG im Auftrag des Landes durchgeführten konzeptionellen Planung seit 2009. Sie wurden auch im Rahmen einer von der Region Donau-Iller im Jahr 2011 veranlassten konzeptionellen Untersuchung zur Weiterentwicklung des SPNV in der Region Donau-Iller bestätigt.

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

Aktuell hat sich das Land mit der DB Netz AG darüber verständigt, weitere vertiefende Untersuchungen zum Knoten Ulm aufzunehmen. Dabei hat die DB Netz AG eine Fahrbarkeitsprüfung des o. g. Angebotskonzepts auf Basis der Infrastruktur, deren Umsetzung mit der aktuell im Anhörungsverfahren befindlichen Planänderung beantragt wird, durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in den letzten Tagen Vertretern des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) vorgestellt und müssen gemeinsam mit den Gutachtern der SMA überprüft werden. Daneben ist das Land der Auffassung, dass von der DB Netz AG auch Aussagen zur Weiterentwicklung des SPNV in der Region Donau-Iller getroffen werden müssen.

3. ob und welche Stellungnahmen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur Frage des Baus eines fünften Bahnsteigs am Ulmer Bahnhof vorliegen;

Im Zuge des in Ziff. I. 1. beschriebenen, derzeit laufenden ergänzenden Anhörungsverfahrens sind bisher Äußerungen verschiedener Institutionen und einzelner privater Einwander eingegangen. Im Einzelnen handelt es sich um

- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
- IHK Ulm
- IHK Schwaben
- Stadt Ulm
- SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH
- Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
- Polizeidirektion Ulm
- Regionalverband Donau-Iller des BUND
- PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg e. V.
- VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e. V.
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW)

Alle diese Äußerungen üben Kritik am Verzicht auf den Bahnsteig 5.

Die Stellungnahmen des Regionalverbands Donau-Iller und des Landratsamts Alb-Donau-Kreis liegen noch nicht vor; es ist dabei jedoch ebenfalls mit kritischen Stellungnahmen zum Verzicht auf Bahnsteig 5 zu rechnen.

II.

sich nachdrücklich für den Bau eines fünften Bahnsteigs im Ulmer Hauptbahnhof und die zügige Verwirklichung des S-Bahn-Konzeptes einzusetzen, damit die Region Donau-Iller auch künftig die Option auf die problemlose Umsetzung eines S-Bahn-Konzeptes behält.

Aus Sicht der Landesregierung muss die – im Übrigen mit der DB Fernverkehr abgestimmte – Angebotskonzeption 2020 (neue Bezeichnung: Zielkonzept ITF Baden-Württemberg) – auch unter Berücksichtigung der langfristigen Planungen der bayerischen Seite – auf der neu geplanten Infrastruktur für den Bereich des PFA 2.5a1 umsetzbar sein. Dementsprechend hat das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr seine Bedenken fristgerecht in das Planfeststellungsverfahren eingebracht. Dabei hat es auch gefordert, dass der Bahnhof Ulm nach dem Umbau die notwendigen Kapazitäten besitzt, um den langfristigen verkehrlichen Zielsetzungen der Länder Baden-Württemberg und Bayern – auch unter Beachtung der regionalen Vorschläge zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs wie das S-Bahn-Konzept der Region Donau-Iller – sowie des Schienenpersonenfernverkehrs und im Güterverkehr zu entsprechen.

Die Landesregierung wird auch zukünftig ihre Möglichkeiten nutzen, die Fahrbarkeit des Zielkonzepts ITF Baden-Württemberg zu sichern und auf eine insgesamt leistungsfähige, zukunftsorientierte Infrastruktur hinzuwirken.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur