

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Sperrung des Ulmer Hauptbahnhofs

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Was ist ihr über die komplette Sperrung des Ulmer Hauptbahnhofs bekannt und seit wann ist sie darüber informiert?
2. Welche Maßnahmen ergreift sie, um die Bahn dazu zu bewegen, die Zeit der Sperrung zu verkürzen bzw. die notwendigen Arbeiten im Rahmen einer Teilsperre durchzuführen?
3. Wie beurteilt sie die Notwendigkeit der vorgesehenen Baumaßnahmen?
4. Welche Maßnahmen ergreift sie, um die Bahn dazu zu bewegen, einen reibungslosen und hochwertigen Schienenersatzverkehr (SEV) zu organisieren?
5. Wie ist sie als Bestellerin des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in die Planung des SEV eingebunden?
6. Welche Strafzahlungen bzw. Rückvergütungen erwartet sie aufgrund der nicht stattgefundenen Kilometerleistung?

21.8.2025

Rivoir SPD

Begründung

Die fast vierwöchige Sperrung des Ulmer Hauptbahnhofs ist eine schwere Belastung für die Region, zumal zeitgleich auch eine Brücke an der B 10 abgerissen wird. Das Land als Aufgabenträger des SPNV sollte Interesse daran haben, dass die Sperrzeit minimiert wird bzw. die Arbeiten während einer Teilsperre durchgeführt werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 15. September 2025 Nr. VM3-0141.5-34/75/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Was ist ihr über die komplette Sperrung des Ulmer Hauptbahnhofs bekannt und seit wann ist sie darüber informiert?*

Zu 1.:

Die formelle Information der Verkehrsunternehmen als Vertragspartner der Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO AG erfolgte im Rahmen der notwendigen Fristen. Die Sperrung des Hauptbahnhofs Ulm im Frühjahr 2026 dient dazu, das elektronische Stellwerk Ulm in Betrieb zu nehmen und die abgängige Alttechnik außer Betrieb zu nehmen. Die neue Stellwerkstechnik erlaubt flexiblere Bedienhandlungen und beispielsweise auch schnellere Einfahrten in den Bahnhof aus Richtung der Schnellfahrstrecke. Die Inbetriebnahme dieses Stellwerks wurde bereits mehrfach in den vergangenen Jahren verschoben und ist nun, im Vorgriff der Inbetriebnahme des Projekts „Stuttgart 21“ nicht mehr verschiebbar.

- 2. Welche Maßnahmen ergreift sie, um die Bahn dazu zu bewegen, die Zeit der Sperrung zu verkürzen bzw. die notwendigen Arbeiten im Rahmen einer Teilsperrung durchzuführen?*

Zu 2.:

In den vergangenen Jahren hat die Landesregierung auf unterschiedlichen Wegen und auf allen Ebenen gegenüber der Deutschen Bahn AG und der DB InfraGO AG eine verbesserte und verlässlichere Baustellenplanung und -abwicklung eingefordert. Im Zentrum der Forderungen der Landesregierung stehen hierbei insbesondere die Bedürfnisse der Fahrgäste für einen trotz einer notwendigen hohen Bautätigkeit im Netz verlässlichen und planbaren Betrieb. Auch beim diesjährigen Bahngipfel der Landesregierung mit der Deutschen Bahn AG war ein verbessertes Baustellenmanagement ein zentrales Thema. Auch mit Blick auf die Baumaßnahme im Knoten Ulm wurde gegenüber der Deutschen Bahn AG auf unterschiedlichen Ebenen eine Überprüfung und Optimierung der Baumaßnahme eingefordert. Abschließend ist festzustellen, dass die Landesregierung gegenüber der DB InfraGO AG als Unternehmen im Eigentum des Bundes keine Weisungsbefugnis besitzt und auch regulatorisch über keinerlei rechtliche Zuständigkeit verfügt. Die nun festgesetzte Sperrdauer ist nach Auskunft der DB InfraGO AG unverrückbar.

- 3. Wie beurteilt sie die Notwendigkeit der vorgesehenen Baumaßnahmen?*

Zu 3.:

Aus Sicht des Landes ist es dringend geboten, die neue Stellwerkstechnik in Betrieb zu nehmen, um störanfällige Alttechnik außer Betrieb zu nehmen und mehr Flexibilität im täglichen Betrieb zu erhalten. Durch schnellere Ein- und Ausfahrten über die Schnellfahrstrecke entstehen zudem Puffer um Verspätungen zu reduzieren, was das Land als Besteller des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) begrüßt. Aus Kreisen der DB InfraGO AG war zu vernehmen, dass die Länge der Sperrung zum Teil den rechtlichen Vorgaben zur Inbetriebnahme derartiger Technik in Deutschland geschuldet sei. Da das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des SPNV für die rechtlichen Fragenstellungen der Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes nicht zuständig ist, kann diese Aussage nicht abschließend bewertet werden. Das Land verweist hier an das Bundesministerium für Verkehr bzw. das Eisenbahnbundesamt.

- 4. Welche Maßnahmen ergreift sie, um die Bahn dazu zu bewegen, einen reibungslosen und hochwertigen Schienenersatzverkehr (SEV) zu organisieren?*

Zu 4.:

Die DB InfraGO AG beteiligt sich nicht an der Organisation des Ersatzverkehrs. Für den SPNV sind die vom Land beauftragten Verkehrsunternehmen für die Or-

ganisation des Schienenersatzverkehrs zuständig. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) entwirft zusammen mit den beteiligten Verkehrsunternehmen derzeit ein umfassendes SEV-Konzept. Um diese Arbeiten bewerkstelligen zu können, wurden im Rahmen des Aktionsplans Qualität sowie des Verkehrsvertrags 2.0 zusätzliche personelle Ressourcen geschaffen. Die Umsetzung der Planung, wie beispielsweise die Bereitstellung von Bussen, die Ausschilderung von Haltestellen, die Beauskunftung der Fahrten etc. ist alleinige Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Für den eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr der DB Fernverkehr AG wird in der Regel kein Schienenersatzverkehr angeboten, da dies dort nicht für notwendig erachtet wird.

5. Wie ist sie als Bestellerin des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in die Planung des SEV eingebunden?

Zu 5.:

Das Land Baden-Württemberg ist über die NVBW in die Planung der Ersatzverkehre eingebunden.

6. Welche Strafzahlungen bzw. Rückvergütungen erwartet sie aufgrund der nicht stattgefundenen Kilometerleistung?

Zu 6.:

Bei derartigen Situationen erhält das Land die variablen Bestellerentgelte der nicht gefahrenen Züge zurückerstattet. In welcher Höhe dies erfolgen wird, kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden, da noch nicht abschließend geklärt ist, welche Linien an welchen Bahnhöfen enden werden. Fest steht jedoch, dass die Rückerstattungen nicht ansatzweise die Kosten für Ersatzbusse decken werden und erhebliche Zusatzkosten in Millionenhöhe auf das Land zukommen werden. Das Ministerium für Verkehr hat daher die DB InfraGO AG aufgefordert, sich in diesem Fall an den Kosten des Schienenersatzverkehrs zu beteiligen.

Hermann

Minister für Verkehr