

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Cem Özdemir, Dr. Anna Christmann, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Beate Müller-Gemmeke, Margit Stumpp, Gerhard Zickenheiner, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Der Bahnknoten Ulm im Deutschlandtakt

Der Bahnhof Ulm spielt als Regionalverkehrsknoten und Verknüpfungsbahnhof zwischen Fern- und Regionalverkehr eine wichtige Rolle für das östliche Baden-Württemberg und die Bodenseeregion. Er ist maßgeblicher Bestandteil des gerade in Bau befindlichen Bahnprojekts Stuttgart-Ulm und ICE-Systemhalt an einer der großen Fernverkehrstrassen Deutschlands. Daher wird er im Zielfahrplan für den Deutschlandtakt 2030 auch merkbar umstrukturiert und mit neuen und geänderten Relationen bedacht. Der kürzlich erschienene dritte Fahrplanentwurf offenbart den aktuellen Stand der Planungen.

Neue Planungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) lassen nach Ansicht der Fragesteller vermuten, dass der geplante Neubau des Bahnhofs aus Kostengründen nicht umgesetzt werden soll. Hier werden Versprechen und konkrete Planungsvorhaben, die von der Stadt Ulm unterstützt wurden, untergraben (vgl. <https://www.stimme.de/suedwesten/wirtschaft/wi/Bahn-sagt-Neubau-des-Hauptbahnhofs-in-Ulm-ab-Stadt-kaempft;art19071,4291953>).

Auf verschiedenen Strecken rund um den Ulmer Hauptbahnhof finden aktuell umfangreiche Baumaßnahmen statt. Die Elektrifizierung der Südbahn ist ein wichtiger Schritt, der sich auch in den Fahrzeiten niederschlagen sollte. Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wird voraussichtlich früher als der Bahnhof in Stuttgart fertig (<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.neubaustrecke-schnelle-zuege-nach-ulm-doch-2022.6e90e03b-8fd4-4c6e-95e7-39a122a7e38d.html>). Allerdings ergeben sich hier Einschränkungen durch lange eingleisige Strecken, die eine volle Nutzung der Strecke nicht ermöglichen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist für den als Taktknoten geplanten Bahnhof eine klar definierte Taktminute angedacht und im Fahrplan erkennbar umgesetzt, und wenn ja, welche, und gibt es eine Unterscheidung zwischen Fern- und Regionalverkehr?
2. Wird mit dem Vermerk in der Präsentation Akteurskonferenz vom 15. Juli 2020 auf Seite 155 die Realisierung des Knotens Ulm als Taktknoten de facto aus der Planung gestrichen?

Warum widersprechen sich nach Ansicht der Fragesteller hier die Planungsunterlagen (vgl. S. 38 und S. 166)?

3. Falls Ulm als Taktknoten beibehalten werden soll, gibt es hier Planungen, die Taktminuten von Regional- und Fernverkehr wieder zu vereinigen?
4. Welche Knotenzeiten in anderen Bahnhöfen verhindern die Orientierung der Regionalverkehrsverbindungen an den Fernzügen in Ulm?
5. Gibt es Kantenfahrzeiten, die einen Taktknoten in Ulm verhindern oder erschweren (bitte Fahrzeit und Relation angeben)?
6. Wie lange sind die Umsteige- und Wartezeiten vom Fernverkehr zu den Hauptrelationen des Regionalverkehrs (Friedrichshafen, Lindau, Kempten, Weißenhorn, Regensburg, Ingolstadt, München –Regio –, Aalen, Stuttgart – Regio –, Sigmaringen) und umgekehrt (bitte einzeln aufschlüsseln)?
7. Wie lange sind die geplanten Standzeiten der Regionalzüge im Bahnhof Ulm, und stehen die Fahrzeuge die gesamte Standzeit am Bahnsteig?
8. Sind für Linien, die im Ulmer Hauptbahnhof gemäß des dritten Gutachterentwurfs des Deutschlandtaktes enden, Durchbindungen geplant?
9. Ist am Ulmer Hauptbahnhof ein Stärken und/oder Schwächen von Zügen vorgesehen (bitte einzeln nach Linie angeben)?
10. Welche Linien halten auf welchen Gleisen im Ulmer Hauptbahnhof, und für welche Gleise sind Doppelbelegungen vorgesehen (bitte qualitativen Gleisbelegungsplan angeben)?
11. Wenn Doppelbelegungen an Bahnsteiggleisen vorgesehen sind, wie viele Doppelbelegungen pro Tag sind im Ulmer Hauptbahnhof geplant?
12. Welches Fahrzeugmaterial soll im Knoten Ulm zum Einsatz kommen, und in welchen Konfigurationen sollen die Fahrzeuge verkehren?
13. Welche Bahnsteiglänge wird für die vorgesehenen Fahrzeuge hierfür benötigt (bitte einzeln nach Linie angeben)?
14. Wie hoch war der Anteil der pünktlichen Züge im Bahnhof Ulm im letzten Jahr, und wie gedenkt man, mit deutlich mehr Zugfahrten bei unveränderter Infrastruktur eine zufriedenstellende Pünktlichkeit zu gewährleisten (bitte für Fernverkehr und Regionalverkehr getrennt angeben)?
15. Welche Gründe gibt es für den Entfall des fünften Bahnsteigs in Ulm (vgl. Drucksache Landtag Baden-Württemberg 15/1365), und kann unter Berücksichtigung von geplanten Konzepten (z. B. S-Bahn Donau/Iller) die absehbare Steigerung von Zugfahrten im Ulmer Hauptbahnhof trotzdem aufgenommen werden?
16. Sollten die Kapazitäten nicht ausreichen, ist ein zügiger Ausbau der Bahnhofskapazitäten geplant?
17. Hat die im Rahmen der Debatte um Stuttgart 21 (S 21) von Seiten der DB AG erfolgte Zusage, den Ulmer Hauptbahnhof (insbesondere das Bahnhofsgebäude und den Innenstadtanschluss) umzubauen, Bestand, und wenn ja, wie sollen diese Maßnahmen aussehen (zeitliche Planung mit angeben)?
18. Für den Fall, dass kein Gebäudeneubau mehr von Seiten der DB AG geplant ist, warum wurden die Planungen dahingehend entgegen der zuvor getätigten Zusage eingestellt?
19. Hat die Bundesregierung bzw. die Bahn AG geprüft, ob ein Umbau des Hauptbahnhofs in städtischer Regie möglich ist, und wenn ja, welche Kosten würden dabei in etwa auf die Stadt zukommen?
20. Hat die Bundesregierung bzw. die Bahn AG eine Vorstellung von der zeitlichen Perspektive (bitte Zeithorizont skizzieren)?

21. Wie könnte nach Vorstellung der Bundesregierung bzw. der Bahn AG notfalls eine vom Bauvolumen reduzierte Umbauvariante aussehen, die den städtischen Finanzen Rechnung trägt?
Plant der Bund, sich an der Finanzierung des Projekts zu beteiligen?
22. Wann ist die Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen HBF fertiggestellt, befindet sich der Bau im Zeitplan?
23. Erfolgt die Elektrifizierung der Südbahn im vorgesehenen Kostenrahmen (bitte ursprünglich geplante und aktuell prognostizierte Kosten angeben)?
24. Welches Fahrplankonzept ist nach Fertigstellung der Elektrifizierung auf der Südbahn Ulm – Friedrichshafen geplant (Fahrzeugtyp, Linien und Halte angeben)?
25. Wie viele Fernverkehrszüge verkehren im Fahrplanjahr 2020 pro (Stand Januar 2020) auf der Südbahn (Linie angeben)?
26. Wie viele Fernverkehrszüge sollen nach aktuellem Plan gemäß dem Deutschlandtakt pro Tag auf der Südbahn verkehren (Fernverkehrstyp und Linie angeben)?
27. Wenn keine Fernverkehrszüge mehr im Deutschlandtakt auf der Südbahn geplant sind, wie erklärt die Bundesregierung die Differenz zum Fahrplanjahr 2020 (Stand: Januar 2020)?
28. Wie viele Fernverkehrszüge sollen nach der Elektrifizierung auf der Südbahn pro Tag verkehren (Linien mit angeben)?
29. Wie viele Regionalverkehrszüge sollen nach der Elektrifizierung auf der Südbahn pro Tag verkehren (Linien mit angeben und Vergleich zu aktuellen Zahlen)?
30. Wie hoch ist die Zeitersparnis durch die Elektrifizierung und die Geschwindigkeitserhöhungen für Fernverkehrszüge zwischen Ulm und Friedrichshafen sowie Friedrichshafen und Lindau?
31. Wie hoch ist die Zeitersparnis durch die Elektrifizierung und die Geschwindigkeitserhöhungen für Regionalverkehrszüge zwischen Ulm und Friedrichshafen sowie Friedrichshafen und Lindau?
32. Werden nach Inbetriebnahme der Elektrifizierung auf der Südbahn weiterhin alle Halte zwischen Friedrichshafen und Lindau in gleicher Anzahl bedient, die auch zuvor bedient worden sind (bitte angeben, wenn Halte seltener bedient werden)?
33. Sind bauliche Maßnahmen auf der Brenzbahn geplant, und ist eine Elektrifizierung für diese Strecke vorgesehen (Maßnahmen mit Zeit- und Kostenplan auflisten)?
34. Sind zwei Zugfahrten je Richtung je Stunde (auf dem südlichen Teilstück sogar drei) auf der Brenzbahn mit der bestehenden Infrastruktur fahrbar?
Wie viele Kreuzungsbahnhöfe stehen zur Verfügung?
Mit welchen Kreuzungs- und Pufferzeiten wurde der Betrieb geplant (bitte Bildfahrplan der Strecke beilegen)?
35. Wie sind die Fahrzeugumläufe für das Fahren in Lastrichtung im Teilstück Langenau-Sontheim geplant?
Wie viel Kapazität zum zeitweisen Abstellen von Fahrzeugen besteht in Sontheim?

36. Weshalb verlassen die Züge nach Aalen den Bahnhof Ulm in einem Abstand von lediglich elf Minuten bzw. kommen in diesem Abstand dort an?
Warum orientiert sich der Halbstundentakt am kleineren Knoten Aalen und nicht am Fernverkehrsanschluss und Taktknoten Ulm?
37. Zu welchem Zeitpunkt ist die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm geplant?
38. Zu welchem Zeitpunkt ist die Inbetriebnahme des Bahnhofs Merklingen auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm geplant?
39. Wie viele Züge sollen pro Tag direkt nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm über diese Strecke verkehren (vor Fertigstellung von S 21, bitte Linien angeben)?
40. Wie viele dieser Züge halten im Bahnhof Merklingen (bitte Linien angeben)?
41. Wie viele Züge können die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm aufgrund des langen eingleisigen Abschnittes im Alaufstieg nach Inbetriebnahme maximal befahren (für eine Stunde angeben, jeweils in beide Richtungen)?
42. Werden nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm weiterhin alle Halte zwischen Friedrichshafen und Lindau in gleicher Anzahl bedient, die auch zuvor bedient worden sind (bitte auch angeben, wenn Halte seltener bedient werden), und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 6. Oktober 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion