

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria
Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Marcel Emmerich und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Sperrpausen im Rahmen der Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks Ulm (Nachfrage auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 21/2329)

In der Antwort auf die Kleine Anfrage „Sperrpausen im Rahmen der Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks Ulm“ können nach Ansicht der Fragestellenden Bundesregierung und Deutsche Bahn nicht begründen, warum eine Sperrung von vier Wochen – die erhebliche negative Auswirkungen auf die Pendlerinnen und Pendler in Ulm und um Ulm haben – für die Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks in Ulm Hbf erforderlich ist. Auch der verkehrliche Nutzen der Maßnahme, beispielsweise im Hinblick auf Blockteilung, Geschwindigkeitserhöhungen und Spurplanverbesserungen, bleibt unklar. Am 29. Oktober hat die DB die Inbetriebnahme abgesagt (www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-stuttgart-de/aktuell/presseinformationen/Bahn-optimiert-Sperrzeiten-im-Ulmer-Hauptbahnhof--13587522).

In der Geschichte der Eisenbahn in Deutschland ist die fast vierwöchige Sperrung eines großen Knotens zur Inbetriebnahme eines Stellwerks ohne Beispiel. So ging das Elektronische Stellwerk (ESTW) Hannover Hbf 1996 in zwei achtstündigen Nachtsperungen in Betrieb, das Stellwerk Leipzig Hbf in den Jahren 2003 und 2004 in zwei Stufen und 20- bzw. 60-stündigen Sperrungen. Das ESTW Frankfurt (Main) Hbf wurde 2005 in vier Stufen und ohne längere Sperrungen in Betrieb genommen (vgl. www.drehscheibe-online.de/ds_redaktion/anlagen/2005-11-02_inbetrieb_estw_ff.pdf?PHPSESSID=d79ce0867cae92b0b75b7d26b187c2d1).

Eine erfolgreiche Bahnstrategie des Bundes kann nur funktionieren, wenn wesentliche Sachfragen gegenüber dem Haushaltsgesetzgeber, Fachpolitikern und der interessierten Öffentlichkeit auch sachlich beantwortet werden. Wenn – wie in der vorigen Anfrage – nach Ansicht der Fragestellenden weitgehend ausweichende, an den Fragen vorbeigehende und in Teilen erkennbar sachlich unzutreffende Antworten gegeben werden, beschädigt dies nicht nur Vertrauen, sondern hemmt auch tatsächliche Lösungen. Die Fragestellenden können nicht glauben, dass die Deutsche Bahn AG und die Bundesregierung die gestellten Fragen nicht fachkundig beantworten können und stellen die Fragen nun noch dezidiierter. Mit vollständigen, aussagekräftigen Antworten ersparen sich die DB wie die Bundesregierung erneute Fragen und damit zusätzliche Arbeit für alle Beteiligten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Hauptsignale, Vorsignale, Mehrabschnittssignale, Lichtsperrsignale, Weichen und Gleisfreimeldeabschnitte sowie Gleissperren als auch Freimeldeeinrichtungen (differenziert nach Gleisstromkreisen und Achszählern) befinden sich im Stellbereich des Bestandsstellwerks Ulm Hbf?
2. Über wie viele Hauptsignale, Vorsignale, Mehrabschnittssignale, Lichtsperrsignale, Weichen und Gleisfreimeldeabschnitte sowie Gleissperren als auch Freimeldeeinrichtungen (differenziert nach Gleisstromkreisen und Achszählern) verfügt der Stellbereich der in Betrieb zu nehmenden ESTW-Z Ulm Hbf im bislang geplanten Inbetriebnahmezustand?
3. Welche Stellwerke werden als ausgelagerte Stellwerksrechner (ESTW-A) der neuen ESTW-Z parallel mit der ESTW-Z Ulm Hbf in Betrieb genommen und wie viele Hauptsignale, Vorsignale, Mehrabschnittssignale, Lichtsperrsignale, Weichen und Gleisfreimeldeabschnitte sowie Gleissperren als auch Freimeldeeinrichtungen (differenziert nach Gleisstromkreisen und Achszählern) befinden sich jeweils in die Bestandsstellwerke eingebunden, welche durch die neuen ESTW-A abgelöst werden (bitte je Bestandsstellwerk auflisten)?
4. Über wie viele Hauptsignale, Vorsignale, Mehrabschnittssignale, Lichtsperrsignale, Weichen und Gleisfreimeldeabschnitte sowie Gleissperren als auch Freimeldeeinrichtungen (differenziert nach Gleisstromkreisen und Achszählern) verfügen die im Rahmen der Inbetriebnahme der ESTW-Z Ulm Hbf in Betrieb zu nehmenden ESTW-A (welche von der ESTW-Z ferngesteuert werden) jeweils (bitte je ESTW-A auflisten)?
5. Welche Arbeiten können bereits vor der Totalsperrung durchgeführt werden, welcher Anteil dessen wird vor der Totalsperrung tatsächlich realisiert (bitte unter der Angabe, in welchem Zeitraum dies geschieht) und sofern bestimmte Anteile dessen nicht realisiert werden, warum nicht?
6. Wie viele Hauptsignale, Vorsignale, Mehrabschnittssignale, Lichtsperrsignale, Weichen und Gleisfreimeldeabschnitte sowie Gleissperren als auch Freimeldeeinrichtungen (differenziert nach Gleisstromkreisen und Achszählern) werden im Rahmen der Neubauten der ESTW-Z Ulm Hbf und der zugehörigen ESTW-A jeweils neu errichtet und wie viele dieser Elemente bleiben im Bestand erhalten (bitte je Stellwerk/Stellbereich auflisten)?
7. Wie viele Hauptsignale, Vorsignale, Mehrabschnittssignale, Lichtsperrsignale, Weichen und Gleisfreimeldeabschnitte sowie Gleissperren als auch Freimeldeeinrichtungen (differenziert nach Gleisstromkreisen und Achszählern) müssen noch im Rahmen der Totalsperrung für die Inbetriebnahme der ESTW-Z Ulm Hbf und der parallel in Betrieb genommenen zugehörigen ESTW-A jeweils neu errichtet werden (bitte je Stellwerk/Stellbereich auflisten) und sofern dies erforderlich ist, warum wurde dies nicht bereits vor der Totalsperrung umgesetzt?
8. Welchen Zeitbedarf nimmt die DB InfraGO für die Einmessung, Inbetriebsetzung und Abnahme je Stelleinheit (unterschieden nach Kategorien (Signale, Weichen, Achszähler, etc.) sortiert aufführen) für die Inbetriebnahme eines neuen Stellwerks an?
9. Inwieweit lässt sich die Einmessung, Inbetriebsetzung und Abnahme einzelner Stelleinheiten für die Inbetriebnahme eines Stellwerks parallelisieren, um den Sperrpausenbedarf zu reduzieren und welche Rolle spielen die Faktoren Personalverfügbarkeit, Materialverfügbarkeit und Marktlage dabei?

10. Wie hoch sind die Kosten für die ESTW-Z und die der zugehörigen ESTW-A jeweils und aus welchen Mitteln wird die Investition finanziert (bitte je Stellwerk nach Haushaltstiteln differenzieren und Eigenmittel separat angeben)?
11. Wurde die Planung der ETCS-Ausrüstung im Bahnhof Ulm Hbf sowie der lückenlosen Anbindung an die Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm bereits begonnen und in welcher Leistungsphase befinden sich diese jeweils sowie werden beide Ausrüstungsabschnitte zusammen oder getrennt geplant und in Betrieb genommen?
12. Wie hoch sind die Kosten für die Inbetriebnahme von ETCS im Bahnhof Ulm und aus welchen Mitteln wird diese Investition finanziert (bitte nach Haushaltstiteln differenzieren und Eigenmittel separat angeben)?
13. Wird ETCS parallel mit der Inbetriebnahme des Stellwerks in Betrieb genommen und wenn nicht, warum nicht (bitte begründen)?
14. Sofern keine gleichzeitige Inbetriebnahme von ETCS erfolgt, was sind die Gründe, welche eine parallele Inbetriebnahme von ETCS verhindern (bitte ausführlich begründen)?
15. Sofern keine gleichzeitige Inbetriebnahme von ETCS erfolgt, welche vorbereitenden Maßnahmen für die ETCS-Ausrüstung (ETCS-Ready-Maßnahmen) wurden im Rahmen des Stellwerks-Projekts im Stellbereich des ESTW Ulm Hbf ergriffen (bitte auflisten)?
16. Welche Anlagen im Stellbereich des ESTW Ulm Hbf werden nicht im Rahmen des Stellwerks-Projekts in den ETCS-Ready-Zielzustand versetzt und warum kann dies nicht umgesetzt werden (bitte begründen)?
17. Wurden die im Rahmen des Stellwerks-Projekts neu errichteten Signale für die Ausrüstung von ETCS Level 2 mit Signalen vorbereitet (beispielsweise Platz für NE14-Tafel, Dunkelschaltung) und wenn nicht, warum nicht (bitte begründen)?
18. Was ist der genaue Zeitplan zur Inbetriebnahme von ETCS im Bereich des Bahnhofs Ulm Hbf (bitte unter Angabe aller Zwischenschritte, Planungen, Teilspernungen und Sperrungen sowie Zeitpunkte der Inbetriebnahme und ggf. der Teilinbetriebnahmen)?
19. Wurden mögliche Maßnahmen geprüft, um einen sicherungstechnisch bedingten Einbruch der Fahrgeschwindigkeit nach Ausfahrt aus dem Bahnhof Ulm Hbf in Richtung Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm zu vermeiden und falls ja, was ist das Ergebnis dieser Prüfungen sowie falls nein, wieso wurde das nicht geprüft?
20. Wann wird der Geschwindigkeitseinbruch durch den ETCS-Einstieg hinter dem Bahnhof Ulm Hbf in Richtung Wendlingen beseitigt?
21. Strebt die Deutsche Bahn generell an, die ETCS-Einstiege in Knotenpunkten, wenn hinter diesen Knotenpunkten eine ETCS-Strecke anschließt, wie beispielsweise in Ulm, bereits vor dem Halt an einem Bahnhof anzuordnen, um mögliche Geschwindigkeitsrestriktionen nach dem Ausfahren aus dem Bahnhof durch den Systemwechsel von PZB zu ETCS zu vermeiden (wenn nein, bitte begründen)?
22. Welche Spurplanoptimierungen werden in den Stellbereichen der ESTW-Z Ulm Hbf sowie der zugehörigen ESTW-A vorgenommen und welche neuen Fahrmöglichkeiten (neue Fahrstraßen, jeweils unter Angabe von Start- und Zielpunkt; parallele Einfahrten/Ausfahrten, die vorher nicht möglich waren; erhöhte Weichengeschwindigkeiten; etc.) ergeben sich dadurch (die Optimierungen bitte jeweils aufführen und erläutern)?

23. Hat die Deutsche Bahn aussagekräftige Erhebungen zu den erreichten Kapazitätssteigerungen durch die Inbetriebnahme der neuen elektronischen Stellwerke erfasst und wenn nein, wie können die Vorteile der Modernisierung der Stellwerkstechnik ausgereizt werden, wenn die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Kapazität unbekannt sind, beziehungsweise wie wird der Infrastrukturbedarf ohne diese elementare Grundlage ermittelt?
24. Welche kapazitiven Effekte im Knotenpunkt Ulm ergeben sich jeweils durch den Ersatz des alten Stellwerks durch ein ESTW (beispielsweise Fahrstraßeneinstellzeiten), durch Spurplanoptimierungen (beispielsweise Reduzierung von Wartezeiten durch parallele Einfahrt) und durch Geschwindigkeitserhöhungen in Weichenbereichen (bitte jeweils Angabe um wie viel Prozent die Kapazität des Knotens hierdurch gesteigert wird)?
25. Welche Hindernisse in der Komplexität der Durchführung der Inbetriebnahme führen dazu, dass eine Teilspernung des Bahnhofs Ulm für eine stufenweise Inbetriebnahme ausgeschlossen und eine Totalspernung vorgezogen wurde (beispielsweise Personalverfügbarkeit, Abhängigkeit technischer Komponenten, Anforderungen Absetzung Altstellwerk, Zeitaufwand)?
26. Wurden vorab verschiedene Umsetzungsvarianten der Sperrpausen für die Inbetriebnahme der Stellwerke geprüft und wenn ja, welche Varianten wurden betrachtet und aus welchen Gründen (bitte Pro und Contra auflisten) hatte man sich für eine Totalspernung entschieden sowie wenn nein, wieso nicht (bitte begründen)?
27. Unter der Anpassung welcher Rahmenbedingungen ließe sich die Sperrpause für die Inbetriebnahme des ESTW Ulm Hbf verkürzen, ohne den Ausrüstungsumfang zu schmälern?
28. Worin liegt der Unterschied zwischen einer bahnbetrieblichen und einer ingenieurtechnischen Abnahme?
29. Bewertet die Deutsche Bahn die Komplexität der Inbetriebnahme des Stellwerks Ulm Hbf höher, als beispielsweise die Inbetriebnahmen von Stellwerken in großen Eisenbahnknoten wie Leipzig oder Frankfurt (Main) Hbf und wenn ja wieso (bitte begründen)?
30. Inwieweit unterscheiden sich die Inbetriebnahmen zwischen einem Stellwerk in Ulm Hbf und Stellwerken innerhalb großer Eisenbahnknoten und warum ist dementsprechend eine schrittweise Inbetriebnahme bzw. eine Inbetriebnahme mit kürzeren Totalspernungen in Ulm nicht möglich?
31. Inwieweit wirken sich neu eingeführte Gesetze, Vorschriften, Regelwerke oder Anweisungen auf die Auswahl der Art der Inbetriebnahme-Sperrpause aus, sodass die Sperrpause deutlich umfangreicher ist als noch vor einigen Jahren (beispielsweise Leipzig Hbf, Frankfurt (Main) Hbf mit nur einigen Tagen Totalspernung in den 2000er Jahren) (bitte unter Angabe der jeweiligen Gesetze, Vorschriften, Regelwerke oder Anweisungen)?
32. Inwieweit wurden die Interessen der Fahrgäste sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Auswahl der Art der Inbetriebnahme-Sperrpause in der Form der aktiven Einbindung dieser Interessen in den Entscheidungsprozess durch konkrete Beteiligungsformate wie beispielsweise Bürgerdialoge einbezogen und haben diese das aktuelle Ergebnis unterstützt oder sich dagegen ausgesprochen?
33. Für wann ist die Inbetriebnahme-Sperrpause für die ESTW-Z Ulm Hbf inklusive der zugehörigen ESTW-A nach aktuellem Stand geplant, ab wel-

chem Tag sind die Stellwerke demzufolge in Betrieb und wieso kann die Inbetriebnahme nicht bereits früher erfolgen (bitte begründen)?

34. Welche Ersatzverkehrslinien plant die Deutsche Bahn in Rücksprache mit den zuständigen Aufgabenträgern für die ausfallenden Schienenverkehre während der Inbetriebnahme-Sperrpause anzubieten (bitte getrennt nach Linien bzw. Strecken auflisten)?
35. Welche Ausweichmöglichkeiten werden für die Fahrgäste des Schienenpersonenfernverkehrs während der Inbetriebnahme-Sperrung geboten, beziehungsweise wie wird ein Anschluss an den nächsten Fernverkehrshalt ohne erhebliche Zeitverluste gegenüber eine Fahrt ab Ulm Hbf sichergestellt?
36. Welche Bahnlinien werden während der Inbetriebnahme-Sperrpause durch die Umfahrung des Ulmer Hbf weiterhin angeboten (bitte unter Angabe der Linien und des jeweiligen Fahrwegs) und welche Linien werden auf dem Schienenweg ausfallen (bitte unter Angabe der Linien und des jeweiligen Ersatzangebots)?
37. Wie viele Abnahmeprüferinnen und -prüfer stehen für diesen Stellwerkstyp aktuell zur Verfügung und wie viele waren es zu den gleichen Zeitpunkten in den Jahren 2021, 2022, 2023 und 2024?

Berlin, den 3. Dezember 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.