

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/3233 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Antwort auf die Kleine Anfrage „Sperrpausen im Rahmen der Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks Ulm“ können nach Ansicht der Fragestellenden die Bundesregierung und Deutsche Bahn (DB) 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 (ESTW) in Ulm Hauptbahnhof (Hbf) erforderlich ist. Auch der verkehrliche Nutzen der Maßnahme, beispielsweise im Hinblick auf die Blockteilung, Geschwindigkeitserhöhungen und Spurplanverbesserungen, bleibt unklar. Am 29. Oktober 2025 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 Hannover Hbf 1996 in zwei achtstündigen Nachtsperren 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, den 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 dezidierter. Mit vollständigen, aussagekräftigen Antworten ersparen sich die DB wie die Bundesregierung erneute Fragen und damit zusätzliche Arbeit für alle Beteiligten.

1. Wie viele Hauptsignale, Vorsignale, Mehrabschnittssignale, Lichtsperrsignale, Weichen und Gleisfreimeldeabschnitte sowie Gleissperren als auch Freimeldeeinrichtungen (bitte nach Gleisstromkreisen und Achszählern differenzieren) befinden sich im Stellbereich des Bestandsstellwerks Ulm Hbf?
2. Über wie viele Hauptsignale, Vorsignale, Mehrabschnittssignale, Lichtsperrsignale, Weichen und Gleisfreimeldeabschnitte sowie Gleissperren als auch Freimeldeeinrichtungen (bitte nach Gleisstromkreisen und Achszählern differenzieren) verfügt der Stellbereich des in Betrieb zu nehmenden ESTW-Z Ulm Hbf im bislang geplanten Inbetriebnahmezustand?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beantwortet die im Rahmen des parlamentarischen Fragerechts angefragten Sachverhalte gegenüber dem Deutschen Bundestag grundsätzlich öffentlich, transparent und vollständig, um dem verfassungsrechtlich verbrieften Aufklärungs- und Informationsanspruch des Deutschen Bundestages zu entsprechen.

Soweit erfragte Informationen Umstände betreffen, die aus Gründen des Staatswohls geheimhaltungsbedürftig sind, hat die Bundesregierung zu prüfen, ob und auf welche Weise die Geheimhaltungsbedürftigkeit mit dem parlamentarischen Informationsanspruch in Einklang gebracht werden kann, und gegebenenfalls alternative Formen der Informationsvermittlung zu suchen, die das Informationsinteresse des Parlaments unter Wahrung der berechtigten Geheimhaltungsinteressen der Regierung befriedigen (BVerfGE 124,161,193).

Nach sorgfältiger Abwägung ist die Bundesregierung zu der Auffassung gelangt, dass die Beantwortung der Fragen 1 und 2 nicht öffentlich erfolgen kann.

Durch die Offenlegung der Anzahl signaltechnischer Einrichtungen im Stellbereich der in Betrieb zu nehmenden Elektronischen Stellwerks-Zentrale (ESTW-Z) Ulm Hauptbahnhof würde ein Sicherheitsrisiko entstehen, weil dadurch Sabotagen und Angriffe auf diese Infrastrukturen ermöglicht würden. Infolge einer Abwägung der Informationsrechte des Deutschen Bundestages mit den Belangen des Staatswohls der Bundesrepublik Deutschland sind die erbetenen Informationen der DB InfraGO AG daher als „VS-Vertraulich“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.*

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 (bitte nach Gleisstromkreisen und Achszählern differenzieren) sind jeweils in die Bestandsstellwerke eingebunden, welche durch die neuen ESTW-A abgelöst werden (bitte je Bestandsstellwerk auflisten)?

* Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS-Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

4. Über wie viele Hauptsignale, Vorsignale, Mehrabschnittssignale, Lichtsperrsignale, Weichen und Gleisfreimeldeabschnitte sowie Gleissperren als auch Freimeldeeinrichtungen (bitte nach Gleisstromkreisen und Achszählern differenzieren) 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 derer wird vor der Totalsperrung tatsächlich realisiert (bitte angeben, in welchem Zeitraum dies geschieht), und sofern bestimmte Anteile derer nicht realisiert werden, warum nicht?
6. Wie viele Hauptsignale, Vorsignale, Mehrabschnittssignale, Lichtsperrsignale, Weichen und Gleisfreimeldeabschnitte sowie Gleissperren als auch Freimeldeeinrichtungen (bitte nach Gleisstromkreisen und Achszählern differenzieren) 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 bzw. Stellbereich auflisten)?
7. Wie viele Hauptsignale, Vorsignale, Mehrabschnittssignale, Lichtsperrsignale, Weichen und Gleisfreimeldeabschnitte sowie Gleissperren als auch Freimeldeeinrichtungen (bitte nach Gleisstromkreisen und Achszählern differenzieren) 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 bzw. Stellbereich auflisten), und sofern dies erforderlich ist, warum wurde dies nicht bereits vor der Totalsperrung umgesetzt?
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)?
24. Welche kapazitativen 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 angeben, 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 Teilsperrung des Bahnhofs Ulm für eine stufenweise Inbetriebnahme ausgeschlossen und eine Totalsperrung vorgezogen wurde (beispielsweise Personalverfügbarkeit, Abhängigkeit von technischen Komponenten, Anforderungen Absetzung Altstellwerk, Zeitaufwand)?
26. Wurden vorab verschiedene Umsetzungsvarianten der Sperrpausen für die Inbetriebnahme der Stellwerke geprüft, wenn ja, welche Varianten wurden betrachtet, aus welchen Gründen (bitte Pro und Kontra auflisten) hatte man sich für eine Totalsperrung entschieden, und 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?
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 Totsperrungen 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 Totsperrung in den 2000er-Jahren; bitte die jeweiligen Gesetze, Vorschriften, Regelwerke oder Anweisungen angeben)?
33. Für wann ist die Inbetriebnahme-Sperrpause für die ESTW-Z Ulm Hbf inklusive der zugehörigen ESTW-A nach aktuellem Stand geplant, ab welchem 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, bzw. wie wird ein Anschluss an den nächsten Fernverkehrshalt ohne erhebliche Zeitverluste gegenüber einer Fahrt ab Ulm Hbf sichergestellt?
36. Welche Bahnlinien werden während der Inbetriebnahme-Sperrpause durch die Umfahrung des Ulmer Hbf weiterhin angeboten (bitte die Linien und den jeweiligen Fahrweg angeben), und welche Linien werden auf dem Schienenweg ausfallen (bitte die Linien und das jeweilige Ersatzangebot angeben)?

Die Fragen 3 bis 7, 9, 10, 24 bis 27, 29 bis 31 sowie 33 bis 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist für die Inbetriebnahme des neuen Elektronischen Stellwerks (ESTW) in Ulm die notwendige Sperrung des Ulmer Hauptbahnhofs neu organisiert. Es wurde im Januar 2026 während einer Teilsperre des Hauptbahnhofs in einem Zeitraum von rund einer Woche an Weichen, Gleisen und Oberleitungen gearbeitet. Der Bahnhof konnte in dieser Zeit laut DB AG eingeschränkt von Zügen angefahren werden.

Die DB AG kann bis zum vollständigen Abschluss der Planungen keine Auskunft zu den weiteren gestellten Fragen geben.

8. Welchen Zeitbedarf nimmt die DB InfraGO für die Einmessung, Inbetriebsetzung und Abnahme je Stelleinheit (bitte unterschieden nach Kategorien [Signale, Weichen, Achszähler etc.] sortiert aufführen) für die Inbetriebnahme eines neuen Stellwerks an?

Nach Auskunft der DB AG sind Stellwerke nicht direkt vergleichbar. Des Weiteren sind Zeit- und Sperrpausenbedarfe von zahlreichen Faktoren abhängig, die sich von Stellwerk zu Stellwerk teils stark unterscheiden.

11. Wurde die Planung der ETCS-Ausrüstung (ETCS = European Train Control System) im Bahnhof Ulm Hbf sowie der lückenlosen Anbindung an die Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm bereits begonnen, in welcher Leistungsphase befinden sich diese jeweils, und werden beide Ausrüstungsabschnitte zusammen oder getrennt geplant und in Betrieb genommen?
12. Wie hoch sind die Kosten für die Inbetriebnahme des ETCS im Bahnhof Ulm, und aus welchen Mitteln wird diese Investition finanziert (bitte nach Haushaltstiteln differenzieren und Eigenmittel separat angeben)?
13. Wird das ETCS parallel mit der Inbetriebnahme des Stellwerks in Betrieb genommen, und wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
14. Sofern keine gleichzeitige Inbetriebnahme des ETCS erfolgt, was sind die Gründe, welche eine parallele Inbetriebnahme des ETCS verhindern (bitte ausführlich begründen)?
15. Sofern keine gleichzeitige Inbetriebnahme des ETCS erfolgt, welche vorbereitenden Maßnahmen für die ETCS-Ausrüstung (ETCS-Ready-Maßnahmen) wurden im Rahmen des Stellwerkprojekts im Stellbereich des ESTW Ulm Hbf ergriffen (bitte auflisten)?
16. Welche Anlagen im Stellbereich des ESTW Ulm Hbf werden nicht im Rahmen des Stellwerkprojekts in den ETCS-Ready-Zielzustand versetzt, und warum kann dies nicht umgesetzt werden (bitte begründen)?
17. Wurden die im Rahmen des Stellwerkprojekts neu errichteten Signale für die Ausrüstung des ETCS Level 2 mit Signalen vorbereitet (beispielsweise Platz für NE-14-Tafel, Dunkelschaltung), und wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
18. Was ist der genaue Zeitplan zur Inbetriebnahme des ETCS im Bereich des Bahnhofs Ulm Hbf (bitte alle Zwischenschritte, Planungen [Teilsperren und Sperrungen] sowie Zeitpunkte der Inbetriebnahme und ggf. der Teilinbetriebnahmen angeben)?

Die Fragen 11 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG kann nach eigener Auskunft hierzu aktuell keine konkreten Auskünfte erteilen. Dies ist erst möglich, wenn die Planung zum dem Zugsteuerungs- und Sicherungssystem „European Train Control System“ (ETCS) vorliegt. Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 21/2329 verwiesen.

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, wenn ja, was ist das Ergebnis dieser Prüfungen, und wenn nein, wieso wurde das nicht geprüft?
20. Wann wird der Geschwindigkeitseinbruch durch den ETCS-Einstieg hinter dem Bahnhof Ulm Hbf in Richtung Wendlingen beseitigt?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurden entsprechende Maßnahmen bereits vor Inbetriebnahme der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm geprüft. Diese sind aber nicht umsetzbar. Der Geschwindigkeitseinbruch kann daher erst mit der ETCS-Ausrüstung im Knoten Ulm Hbf aufgehoben werden.

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 Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) zu ETCS zu vermeiden (wenn nein, bitte begründen)?

Nach Auskunft der DB AG kann hierzu keine generelle Antwort gegeben werden.

Im Beispiel Ulm ist die Anordnung des ETCS-Einstiegs vor dem Bahnhof Ulm erst nach Erneuerung des Stellwerks und einer entsprechenden ETCS-Ausrüstung möglich. Dann verbleiben aber weitere Strecken, die im Zulauf auf den Knoten zunächst noch keine ETCS-Ausrüstung haben, was im Ergebnis bedeutet, dass es im Zuge des Flächenrollouts auf längere Sicht immer wieder Übergänge zwischen PZB und ETCS geben wird, die im Rahmen der Gegebenheiten jeweils sachlich bestimmt anzuordnen sind.

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 Start- und Zielpunkt; parallele Einfahrten bzw. Ausfahrten, die vorher nicht möglich waren; erhöhte Weichengeschwindigkeiten etc. angeben) ergeben sich dadurch (bitte die Optimierungen 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, bzw. wie wird der Infrastrukturbedarf ohne diese elementare Grundlage ermittelt?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist die Inbetriebnahme des ESTW Ulm die Voraussetzung für die Umsetzung verschiedener Spurplananpassungen. Diese werden in späteren Signalbauzuständen umgesetzt. Der Zielzustand des Infrastrukturausbaus wurde definiert und liefert eine Vielzahl von Verbesserungen wie paralleler Fahrmöglichkeiten und Geschwindigkeitserhöhungen. Eine Bewertung für die Zwischenzustände nimmt die DB AG nicht vor.

28. Worin liegt der Unterschied zwischen einer bahnbetrieblichen und einer ingenieurtechnischen Abnahme?

Nach Auskunft der DB AG ist bei der bahnbetrieblichen Abnahme die Prüfung auf Einhaltung der Bahnregelwerke gemeint, wohingegen eine ingenieurtechnische Abnahme die Prüfung der ausgeführten Bauleistungen umfasst.

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?

Nach Auskunft der DB AG fließen die Interessen der Interessensgruppen und Interessenvertreter bei Baumaßnahmen in die Planung mit ein.

37. Wie viele Abnahmeprüferinnen und Abnahmeprüfer stehen für diesen Stellwerkstyp aktuell zur Verfügung, und wie viele waren es zu den gleichen Zeitpunkten in den Jahren 2021, 2022, 2023 und 2024?

Es stehen derzeit unverändert seit dem Jahr 2021 elf Abnahmeprüfer zur Verfügung.

