

TOP 8 Bahnprojekt Ulm-Stuttgart

Beschluss:

1. Die Verbandsversammlung bekräftigt die Notwendigkeit des Gesamtprojektes der Schienenneubaustrecken von Ulm bis Stuttgart (entsprechend dem Beschluss des Planungsausschusses am 12. Oktober 2010 in Biberach).

2. Die Verbandsversammlung fordert die Projektbeteiligten auf, rasch die Planfeststellungen in der Region Donau-Iller, Albabstieg (PFA 2.4) und Bahnhof Ulm (PFA 2.5.a.1) für die Ertüchtigung des Bahnhofs Ulm (wie beantragt), herbei zu führen.

Die hohe Bedeutung des Gesamtprojektes der Schienenneubaustrecken von Ulm in die baden-württembergische Landeshauptstadt Stuttgart haben die Gremien des die Ländergrenzen überschreitenden Verbandes in den vergangenen Jahrzehnten in zahlreichen Resolutionen und Stellungnahmen immer wieder zum Ausdruck gebracht. Zuletzt hat der Planungsausschuss am 12. Oktober die Notwendigkeit des Gesamtprojektes auf seiner Sitzung am 12. Oktober 2010 in Biberach festgestellt (siehe Anlage 1, Beschluss mit Begründung).

Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 18.10.2011 beantragt, aus aktuellem Anlass das Thema erneut auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Verbandsversammlung zu setzen.

Die im Rahmen des Gesamtprojektes vorgesehenen Maßnahmen sind in mehreren Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt (siehe Anlage 2). Im Bereich der Region Donau-Iller sind bislang die Abschnitte für die Erweiterung der Donaubrücke und die Tieferlegung des Bahnhofes Neu-Ulm realisiert. Der Abschnitt 2.3 betrifft die Albhochfläche und befindet sich im Bau. Für die Folgeabschnitte (PFA 2.4) Albabstieg und (PFA 2.5.a.1) Bahnhof Ulm sind zwar die Planfeststellungsverfahren seit vielen Jahren beim Eisenbahnbundesamt beantragt. Die Planfeststellungsbeschlüsse zu diesen beiden Abschnitten stehen jedoch noch aus.

Die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Ulm ist bereits heute überschritten. Verbesserungen insbesondere im Schienenpersonennahverkehr sind deshalb nicht möglich. Die im Planfeststellungsabschnitt 2.5.a.1 für den Ausbau des Bahnhofs Ulm im wesentlichen vorgesehenen Maßnahmen

- Einführung der Neubaustrecke von Stuttgart nach Gleis 1 und 2
- Umbau der Geislinger Streckengleise mit Anschluss an Gleis 3 und 4 infolge der neuen Neubaustreckentrasse

- Anbindung der NBS von Stuttgart an den westlichen Gleisbereich („Abzweigung Friedrichshafen“)
- geänderte Einführung der Aalener Strecke in den Nordkopf, angepasst an die NBS
- Neubau eines 5. Bahnsteiges westlich der bestehenden Bahnsteige mit Verlängerung der bestehenden Fußgängerunterführung und Anpassung der Gleisanlagen des Nord- und Südkopfes
- Anpassung der Gleisanlagen des Südkopfes an die 4-Gleisigkeit nach Neu-Ulm
- Neubau von Treppenanlagen und Fahrstühlen vom neuen Fußgängersteg der Stadt Ulm auf die Bahnsteige 1 bis 5

sind unabdingbar und sind nach Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen rasch zu realisieren.

Anlage 1: Sitzung der Verbandsversammlung am 12. Oktober 2010 in Biberach

Gesamtprojekt der Schienenneubaustrecken von Ulm bis Stuttgart

Beschluss

Der Planungsausschuss bekräftigt die Notwendigkeit des Gesamtprojektes der Schienenneubaustrecken Ulm bis Stuttgart.

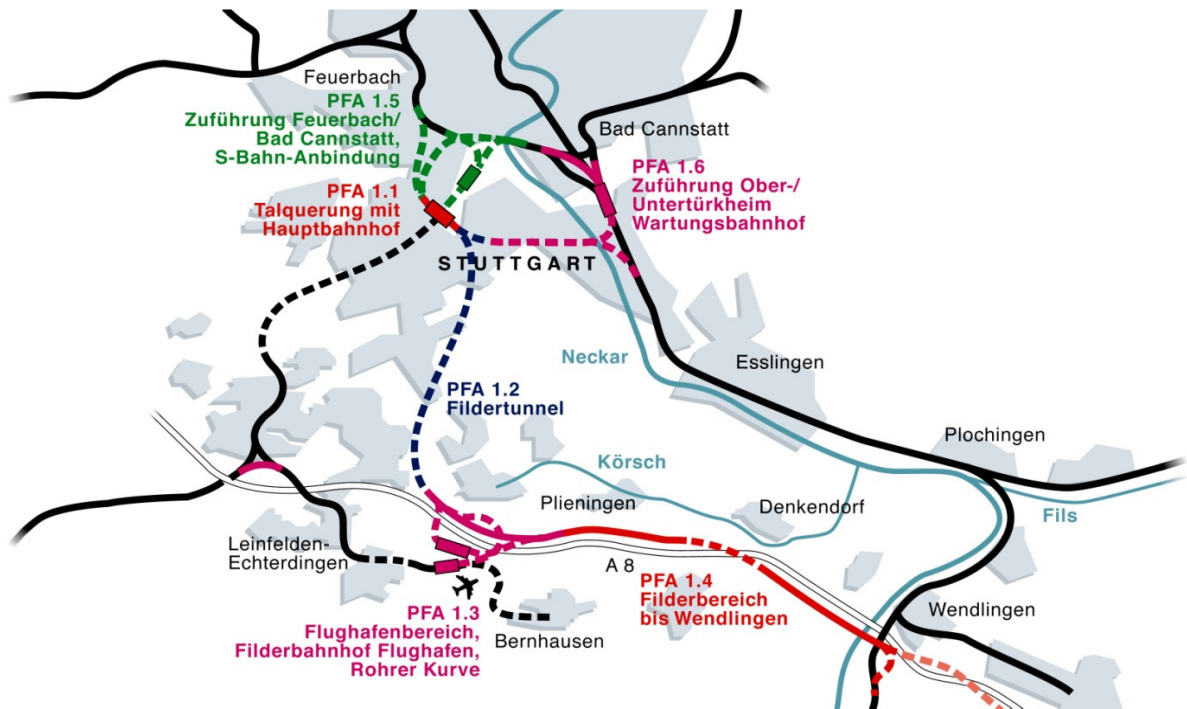
Begründung:

1. Mit dem Gesamtprojekt der Schienenneubaustrecken Ulm bis Stuttgart werden die bestehenden kapazitiven und qualitativen Engpässe auf dieser Teilstrecke der „Magistrale für Europa“ beseitigt.
2. Nach Realisierung des Gesamtprojektes der Schienenneubaustrecken Ulm bis Stuttgart wird ein Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen München und Stuttgart möglich. Dadurch ergibt sich für die Region Donau-Iller über den Bahnknoten Ulm eine deutlich verbesserte Einbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.
3. Über den neuen Fern- und Regionalbahnhof „Filderbahnhof“ wird die Region Donau-Iller sowohl im Regional- wie auch im Fernverkehr direkt mit dem Landesflughafen Stuttgart und der Landesmesse verbunden. Die Fahrzeit von Ulm zum Flughafen Stuttgart/Landesmesse verkürzt sich gegenüber heute um eine Stunde.
4. Im neuen Filderbahnhof wird ein Anschluss an die S-Bahn Stuttgart an die Filderregion mit 250.000 Einwohnern und zahlreichen Arbeitsplätzen sowie an die Gäubahn (Stuttgart – Rottweil – Singen) hergestellt.
5. Durch das Gesamtprojekt der Schienenneubaustrecken Ulm bis Stuttgart sind neue Angebotsstrukturen im Schienenpersonennahverkehr in der Region Donau-Iller möglich.
6. Die Entlastung der bestehenden Filstalbahn (Ulm – Göppingen – Plochingen – Stuttgart) durch das Gesamtprojekt der Schienenneubaustrecken Ulm bis Stuttgart ermöglicht die Realisierung der „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ auf dieser Strecke bis Geislingen.
7. Über die elektrifizierte Südbahn (geplante Inbetriebnahme zum Fahrplanjahr 2017) und die Neubaustrecke Ulm – Stuttgart werden schnelle, direkte, landesweite IRE-Verbindungen aus der Region zusätzlich ermöglicht.

Anlage 2:

Wie ist der aktuelle Stand der Planfeststellung bei der Neubaustrecke-Wendlingen-Ulm?

Für Stuttgart 21 sind 5 Abschnitte planfestgestellt, 2 Abschnitte befinden sich noch im Verfahren. Bei der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind 2 Abschnitte planfestgestellt, vier sind noch im Verfahren.



PFA 1.1: Talquerung und Hauptbahnhof
rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss

PFA 1.2: Fildertunnel
rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss

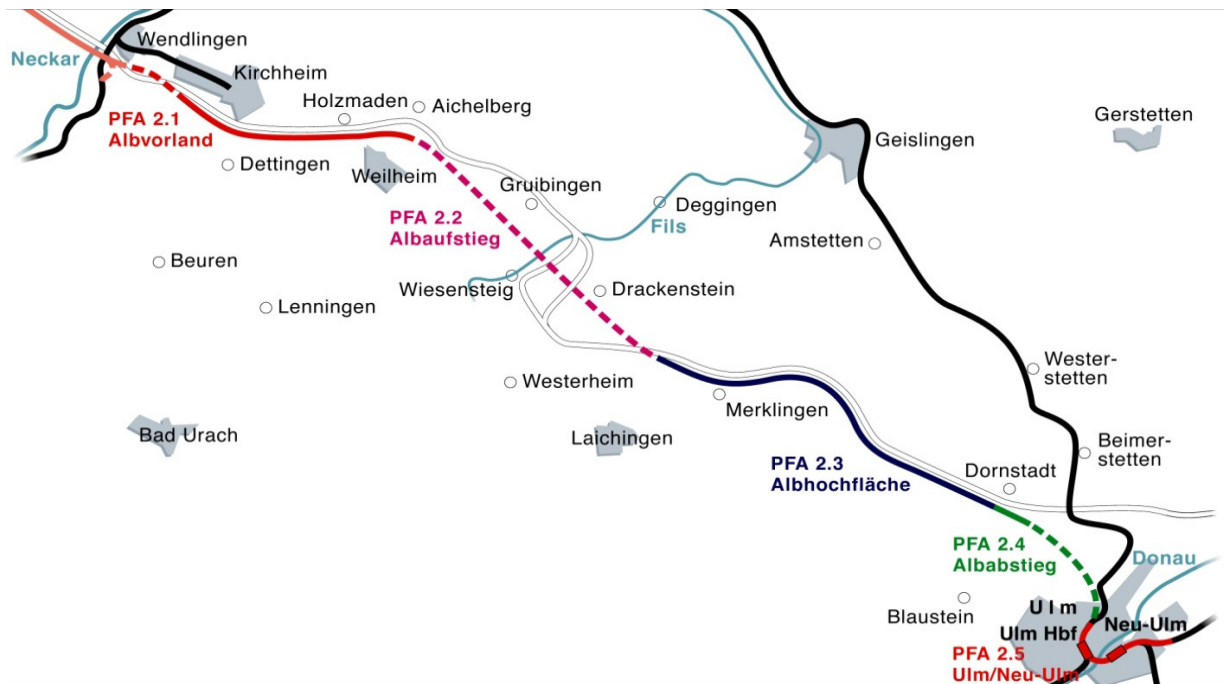
PFA 1.3: Flughafen / Rohrer Kurve
Planfeststellungsverfahren beantragt, Ausnahmegenehmigung erteilt, Auslegung soll zum Jahreswechsel 2011/2012 erfolgen

PFA 1.4: Weiterführung Wendlingen
rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss

PFA 1.5: Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt mit S-Bahn-Anbindung
rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss

PFA 1.6a: Anschluss Unter-/Obertürkheim
rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss

PFA 1.6 b: Abstellbahnhof Untertürkheim
Auslegung der Unterlagen im Juli/August 2010



PFA 2.1 a/b: 1. Teil Albvorland

Anhörung war im April/Mai 2009, Erörterung im Januar 2010

PFA 2.1 c: 2. Teil Albvorland

rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss

PFA 2.2: Albaufstieg

Planfeststellungsbeschluss erteilt (Okt. 2011)

PFA 2.3: Albhochfläche

rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss, im Bau

PFA 2.4: Albabstieg

Erörterungstermin war im Juni 2009

PFA 2.5 a1: Ulm Hauptbahnhof

Erörterungstermin war im Juni 2009

PFA 2.5 a2: Donaubrücke

In Betrieb seit 11/2007

PFA 2.5 b: „Neu-Ulm 21“

In Betrieb seit 11/2007