



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht		
Datum	18.05.2012		
Geschäftszeichen			
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 12.06.2012	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 235/12

Betreff: Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm der Bahn AG - Abschnitt 2.5a1 Ulm Hauptbahnhof
- Stellungnahme der Stadt Ulm -
(u. a. Antrag der Grünen-Fraktion vom 26.04.2012, der Stadträte Dörfler und Keppler vom 26.05.2012 sowie der SPD-Fraktion vom 30.05.2012)

Anlagen: Antrag Nr. 70 der Grünen Fraktion (Anlage 1)
Antrag Nr. 82 der Stadträte Dörfler und Keppler (Anlage 2)
Antrag Nr. 85 der SPD-Fraktion (Anlage 3)

Antrag:

1. Die Stellungnahme der Stadt Ulm zur geänderten Planung der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm im Bereich Hauptbahnhof Ulm (PFA 2.5a1) zu beschließen.
2. Die Anträge Nr. 70/2012, 82/2012 und 85/2012 für behandelt zu erklären.

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, OB, VGV _____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Anträge aus dem Gemeinderat

- GrüneFraktion vom 26.04.2012 - Nr. 70/2012
- Stadträte Dörfler und Keppler vom 26.05.2012 - Nr. 82/2012
- SPD-Fraktion vom 30.05.2012 -Nr. 85/2012

2. Anlass - geänderten Planung der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm im Bereich Hauptbahnhof Ulm (PFA 2.5a1)

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung wurde 2010 eine neue Prognose der Verkehrszahlen für 2025 erstellt. Demnach werden die Zugzahlen im Bahnknoten Ulm gegenüber der Bedarfsplanung 2003 insbesondere im Güterverkehr zurückgehen. Damit verbunden sind auch geringere Schallemissionen.

Züge je Tag mit An- und Abfahrt im HBF Ulm	Reisezüge im Fernverkehr (ICE, EC, IC)	Regionalverkehr	Güterzüge
Betriebsszenario 2003	198	508	332
Betriebsszenario 2025	196	579	147

Die Abstellgleise des Ostbahnhofes an der Wilhelmstraße werden nach Inbetriebnahme der Wartungsanlage für Regionalzüge im Rangierbahnhof (FIBA) nicht mehr an das Streckennetz angebunden und stehen für die Stadtentwicklung zur Verfügung. Dies führt zu erheblichen Änderungen der Betriebsabläufe im Bahnhof Ulm und erfordert eine daran angepasste neue Gleisplanung. Der bisher geplante neue Bahnsteig 5 soll nun wegen der dadurch erzielten betrieblichen Verbesserungen entfallen. Teilflächen des Areals am Ostbahnhof werden für die Zeit der Baumaßnahmen der Neubaustrecke als Baustellenflächen genutzt. Die städtebauliche Entwicklung des Ostbahnhofareals ist ab 2020 möglich.

Die folgenden Planänderungen werden beantragt:

- Entfall des Ostbahnhofes zur Abstellung von Reisezügen
- Geänderte Gleisplanung für den Hauptbahnhof Ulm ohne Bahnsteig 5
- Fahrdynamische Trassierungsoptimierung der Neubaustrecke
- Abwassertechnische Änderungen
- Reduzierte aktive und passive Schallschutzmaßnahmen durch geringere Zugzahlen

Aus vorstehenden Gründen wurde eine Neuauslegung der Planung durch das Regierungspräsidium Tübingen notwendig. Die Stellungnahme der Stadt zur ursprünglichen Planung ist in GD 519/07 enthalten.

Beim Stresstest für Stuttgart 21 war der Hauptbahnhof Ulm Teil des Betrachtungsraumes. Die genaue Infrastruktur des Bahnhofes war damals noch nicht bekannt. Es wurden daher realistische Annahmen zu Störungen im Zugverlauf getroffen und damit die Anforderungen an den Stresstest auch für den Hauptbahnhof Ulm erfüllt. Ein Regio-S-Bahn-System für die Region war dabei nicht einbezogen worden.

Eine 2011 vom Regionalverband Donau-Iller in Auftrag gegebene Studie zur Machbarkeit der Re-

gio-S-Bahn Donau-Iller liegt derzeit erst in einer Vorstudie vor. Die Planänderungen zum Neubaustreckenabschnitt Hauptbahnhof Ulm machen keine Aussagen zu einer Regio-S-Bahn.

Die Wettbewerbsausschreibungen des Landes zum Regionalzugverkehr und damit verbunden die Anzahl der hierfür erforderlichen Abstellgleise im Hauptbahnhof Ulm sind derzeit ungeklärt. Zwischen DB Regio, DB Netz und DB Projektbau sind noch interne Untersuchungen notwendig, wie das Projekt City-Bahnhof Ulm mit den betriebstechnischen Notwendigkeiten der Anbindung der FIBA und ausreichender Abstellgleise kompatibel gemacht werden kann. Diese Untersuchungen sind aber lediglich von untergeordneter Bedeutung für den Bau der Neubaustrecke im Bereich des Ulmer Hauptbahnhofs. Ziel muss es daher sein, die Planfeststellung möglichst schnell durchzuführen, um mit dem Bau zügig beginnen zu können.

Die gesamte Bauzeit soll für den Planfeststellungsabschnitt sechs Jahre betragen und im Jahr 2013 beginnen.

3. Stellungnahme der Stadt Ulm zur geänderten Planung

Die Stadt Ulm begrüßt ausdrücklich das Vorhaben einer neuen schnellen Eisenbahnverbindung nach Stuttgart. Damit wird sich die Fahrzeit zum Hauptbahnhof Stuttgart und zum Flughafen wesentlich verringern. Mit den Ergebnissen des Bürgerentscheids und des Stresstests für Stuttgart 21 besteht auch für die Neubaustrecke Planungssicherheit. Die Stadt Ulm rechnet daher mit einem zügigen Baubeginn der Maßnahme.

Die Stadt Ulm nimmt zur vorliegenden Planänderung wie folgt Stellung:

Die Stadt Ulm geht davon aus, dass, wie mit der Deutschen Bahn besprochen, unabhängig vom Planfeststellungsverfahren das Prüfungsverfahren zur Entbehrlichkeit und die Entwidmung der Gleise 17 bis 20 zügig in die Wege geleitet werden.

3.1. Bahnsteig 5

Mit der Erweiterung der Donaubrücke als Teil des Planfeststellungsabschnittes 2.5a2 werden die Regionalzüge aus dem Süden im Wesentlichen an die westlichen Bahnsteige des Hauptbahnhofs Ulm geführt. Damit kommen diese Züge nicht mehr in den sog. „Bayerischen Bahnhof“ des Hauptbahnhofs. Durch den zusätzlich geplanten Bahnsteig 5 würde eine Entlastung für diese zusätzlichen Züge an den westlichen Bahnsteigen geschaffen. Der Fahrplan des Landes BW für das Jahr 2020 sieht außerdem eine Kapazitätserweiterung vor. Es muss daher nachgewiesen werden, inwieweit diese Mehrung des Regionalverkehrs erfolgen kann.

Die Bahnsteige für den Regionalverkehr sind heute doppelt belegt. Hier ist auf Grund der Bahnsteiglängen eine Kapazitätserweiterung durch längere Züge für den Regionalbahnverkehr nicht möglich. Für eine langfristige Planung sollten diese kundenunfreundlichen Zustände vermieden werden.

Die Regio-S-Bahn Donau-Iller ist ein wesentlicher Bestandteil der zukünftigen Strategie der Stadt Ulm und des Regionalverbandes Donau-Iller zur Stärkung des regionalen Schienenverkehrs und des Umweltverbundes. Dazu ist es auch erforderlich, dass der Hauptbahnhof Ulm als zentraler Knotenpunkt eine ausreichende Kapazität aufweist, um die unterschiedlichen Verkehre aller Zulaufstrecken aufnehmen zu können. Die jetzt vorgelegte Planänderung sollte diese Entwicklung nicht einschränken. Die Stadt fordert daher, dass bei den vorgesehenen Änderungen des Gleisplans und der Bahnsteige gesichert wird, dass die Regio-S-Bahn zu einem späteren Zeitpunkt - voraussichtlich ab 2020 - realisiert werden kann. Die Gleisinfrastruktur des Ulmer Hauptbahnhofs muss so ausgebaut wer-

den, dass sie den Anforderungen an einen modernen Regionalverkehr entspricht. Die Stadt Ulm fordert daher unter diesen zusätzlichen Voraussetzung den Wegfall des Bahnsteigs 5 zu prüfen.

3.2. Baustellenflächen und -logistik

Die Erschließung der Baustelleneinrichtungsfläche nördlich des Empfangsgebäudes über den Bahnhofplatz lehnt die Stadt Ulm ab. Bereits in ihrer Stellungnahme zur ursprünglichen Planung hat die Stadt Ulm dies kritisiert und die Untersuchung von Alternativen angeregt. Zwischenzeitlich wurden mit der Bahn hierzu Verhandlungen aufgenommen. Der Bahn wird der ehemalige Postbahnhof an der Zeitblomstraße als Baustellenfläche angeboten. Eine direkte Anbindung an die Neutorstraße über die Zeitblomstraße wird damit ermöglicht. Dies soll kurzfristig vertraglich fixiert werden.

Die Baustelleneinrichtungsflächen an der Schillerrampe stehen in Zusammenhang mit dem Neubau des Bahnhofsteges. Der neue Bahnhofsteg wurde bereits 2011 eröffnet. Somit kann die Baustellenfläche an der Schillerrampe reduziert werden. Es soll daher geprüft werden, ob die Anbindung an eine reduzierte Baustelleneinrichtungsfläche ausschließlich über die Gleise 88 bis 90 erfolgen und die Gleise 91 bis 93 der Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt werden können.

Die Stadt Ulm plant gemeinsam mit der SWU bis 2016 die Straßenbahn in die Wissenschaftsstadt am Eselsberg zu verlängern. Dazu wird im Bereich des hier vorgelegten Planfeststellungsabschnitts eine neue ÖPNV-Brücke über die Gleisanlagen der DB AG gespannt. Die Stadt Ulm erwartet, dass die Planungen so aufeinander abgestimmt werden, dass der Zeitplan des Straßenbahnprojektes nicht gefährdet wird. Der Bau der ÖPNV-Brücke kann zu Beeinträchtigungen des Baustellenverkehrs der DB AG führen.

Zudem werden große Teile der DB Baustellenverkehre über den Knoten Karlstraße/Neutorstraße geführt. Hier kann es zu Beeinträchtigungen des Baustellenverkehrs durch den Bau der Straßenbahnlinie 2 kommen. Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme werden der Knoten Karlstraße/Neutorstraße, die Neutorstraße und die Haltestelle Theater in der Olgastraße komplett umgebaut. Die Umsetzung dieses Projektes ist vom Ende 2013 bis 2015 vorgesehen. Beeinträchtigungen des Baustellenverkehrs sind ohne Anspruch auf Regress hinzunehmen.

3.3. Schallschutz

Die aus den neuen Zugzahlen resultierenden geringeren Schallemissionen sind mit geänderten Planungen zum Schallschutz verbunden. Die bisher vorgesehenen und von der Stadt aus städtebaulichen Gründen abgelehnten Schallschutzwände im Bereich der Neuen Straße und Zinglerstraße entfallen künftig. Der Verzicht auf diese Schallschutzwände wird ausdrücklich begrüßt. Im Bereich an der Neutorstraße und am Ostbahnhof sowie unterhalb des Michelsberges sind Schallschutzwände zur angrenzenden Bebauung vorgesehen. An ca. 60 Gebäuden würde nach der vorliegenden Planung der Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen entfallen.

Auf die Einwendungen der Stadt Ulm zu den ursprünglichen Planungen bzgl. des passiven Schallschutzes hat der Vorhabenträger zugesichert, solche Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden vor Baubeginn durchzuführen. Die Stadt Ulm geht daher davon aus, dass dies auch bei der geänderten Planung der Fall ist.

Die Stadt Ulm erneuert an diese Stelle außerdem ihre Einwände zur ursprünglichen Planung. Die Baumaßnahmen sollen in der Regel im Tageszeitraum (07:00 bis 20:00 Uhr) abgewickelt werden. Im weiteren Verfahren sind detaillierte Angaben zu Arbeiten zu treffen, die in der Nacht ausgeführt werden. Die Stadt fordert, dass grundsätzlich organisatorische Maßnahmen, wie Einschränkungen der Betriebszeiten und Einhausung lauter Aggregate zum Tragen kommen müssen. Überschreitun-

gen der zulässige Werte für den Baulärm sind nur als Ausnahmetatbestand möglich. Die Stadt und die Anwohner sind fortlaufend über die Arbeiten zu informieren.

3.4. Bodenschutz und Wasserwirtschaft

Sachlage

Dieser Planfeststellungsabschnitt tangiert auch das Gelände des ehemaligen Gaswerkes Ulm, Karlstraße 1, auf dem heute das Verwaltungsgebäude der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH steht. Auf diesem Grundstück sind gravierende Boden- und Grundwasserunreinigungen nachgewiesen worden. Das kontaminierte Grundwasser muss aus bodenschutzrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Gründen zwingend hydraulisch saniert werden. Aus diesem Grund fand bereits 2006 entlang der Ludwig-Erhard-Brücke eine Teilsanierung durch Bodenaustausch statt.

Die hydraulische Sanierung, die im Juni 2011 in Betrieb genommen wurde, ist so konzipiert, dass der Grundwasserabstrom vom Gelände durch Grundwasserentnahmen unterbunden wird. Hierzu wurden vier Entnahmehrunden, die das erste Grundwasserstockwerk (Quartär/Oberjura) erfassen, errichtet. Das abgepumpte Grundwasser wird in einer Sanierungsanlage, die im Keller des Verwaltungsgebäudes steht, auf die erforderlichen Einleitungsgrenzwerte abgereinigt und anschließend über drei Infiltrationsbrunnen, die im Zustrom auf das Verwaltungsgebäude errichtet wurden, wieder in das Grundwasser reinfiltiert. Die Infiltrationsbrunnen liegen an der Grundstücksgrenze zu den Bahnanlagen auf dem Gelände der Stadtwerke Karlstraße 1.

Notwendig ist eine langfristige, vielleicht sogar dauerhafte Grundwasserentnahme und Grundwasserinfiltration von 20 m³/h. Derzeit wird diese vorgesehene Menge noch nicht realisiert.

Begleitet wird die Hydraulische Maßnahme von einem umfangreichen Monitoring Programm, das sowohl eine Überwachung der Grundwasserstände als auch der Schadstoffkonzentrationen im Grundwasser vorsieht. Erste Auswertungen der Grundwasserstände zeigen eine Aufhöhung der Grundwasserstände im Umfeld der Infiltrationsbrunnen.

Eine Aktualisierung des Grundwassermodells soll aufzeigen, inwieweit die hydraulische Grundwassersanierung zukünftig noch optimiert werden kann.

PAK Schadensherd am Bahnsteig 4

Im Bereich des Bahnsteiges 4 sind hohe PAK- MKW und BTEX-Konzentrationen im Boden nachgewiesen. Auch im Grundwasser werden PAK- und Benzol Konzentrationen im Bereich der Prüfwerte beobachtet. Gemäß den aktuellen Planungen (zusätzlicher Bahnsteig 5 entfällt) wird nur randlich und oberflächennah in den Bahnsteig 4 eingegriffen. Durch die baulichen Maßnahmen wird der PAK Schaden nicht tangiert. Zusätzliche Maßnahmen, die für die Sanierung des PAK Schadens erforderlich sind, sind derzeit aus logistischen Engpässen nicht realisierbar.

Bodenschutzrechtliche und wasserwirtschaftliche Forderungen

Eingriffe in das Grundwasser oder in den Grundwasserschwankungsbereich im Umfeld des Verwaltungsgebäudes sind der Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht der Stadt Ulm mitzuteilen und in den entsprechenden Unterlagen dazustellen und zu beschreiben, damit im Vorfeld mögliche Auswirkungen auf die Hydraulische Grundwassersanierung erkannt werden und ggf. erforderliche weitere Maßnahmen mit der Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht der Stadt Ulm abgestimmt werden können. Sind Auswirkungen auf die laufende Hydraulische Sanierung zu erwarten, sind in Abstimmung mit der Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht der Stadt Ulm Maßnahmen zu ergreifen, um die Auswirkungen zu minimieren.

Sofern Grundwassermessstellen im Zuge der Baumaßnahmen verschlossen werden müssen, sind Ersatzmessstellen in Abstimmung mit der Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht der Stadt Ulm zu erstellen.

Werden Grundwassermessstellen im Zuge der Baumaßnahmen zerstört, sind ebenfalls Ersatzmessstellen in Abstimmung mit der Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht der Stadt Ulm zu erstellen.

Sofern durch Planänderungen am Bahnsteig 4 zukünftig in den PAK Schaden eingegriffen wird, ist dieser vollständig zu sanieren. Die erforderlichen Maßnahmen sind mit der Stadt Ulm Abteilung Umweltrecht und Gewerbeaufsicht rechtzeitig abzustimmen.

Hinweise:

In den aktualisierten Tabellen 1 a und 4 a (Anlage 01) sind nach wie vor Ableitungen über 96 Monate in die Kleine Blau vorgesehen, die aus diesem Bereich verlegt werden wird.

Die Antragsunterlagen beziehen sich auf die Paragraphen des alten WHG. Seit 01.03.2010 gilt das WHG neu.

4. **Anträge aus dem Gemeinderat**

Die Anträge nach Ziffer 1 sind hiermit behandelt.