

Sachstandsbericht Regio-S-Bahn Donau-Iller

Anm.: Im März 2017 wurde erstmals ein umfassender Sachstandsbericht im Kreistag des Alb-Donau Kreises vorgelegt. Dabei wurden neben dem gesamten Regio-S-Bahn Projekt mit allen Strecken in Bayern und Baden-Württemberg, auch die weiteren Rahmenbedingungen für die Arbeit des Vereins und der Geschäftsstelle dargestellt. Der hier folgende 2. Sachstandsbericht knüpft an diese sehr umfassenden Darstellungen an und fokussiert sich dabei auf die den Alb-Donau-Kreis betreffenden Strecken sowie die Gesamtprojektentwicklung.

Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller

Der Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. wurde Ende 2015 ins Leben gerufen, um das Gesamtprojekt der Regio-S-Bahn Donau-Iller weiter voranzutreiben und umzusetzen. Seit Mitte 2016 hat der Verein eine eigenständige Geschäftsstelle, die alle weiteren Arbeiten und Themen zur Umsetzung des Regio-S-Bahn Konzeptes bündelt und koordiniert. Der Verein entwickelt sich seit seiner Gründung positiv und hat mit Stand 15.02.2019 insgesamt 92 institutionelle Mitglieder.

Wesentliche Aufgabe des Vereins ist die Koordination und Finanzierung der Vorplanungen für die einzelnen Maßnahmen im Bereich Infrastrukturausbau und den Bau der neuen Halte.

Daneben ist die Geschäftsstelle des Vereins zentrale Koordinationsstelle zwischen den Akteuren in der Region und den Mitgliedern des RSB-DI Vereins sowie den beteiligten Fachinstitutionen bei den Ländern sowie externen Gutachtern. Gegenüber diesen Projektpartnern vertritt die Geschäftsstelle die Interessen der Mitglieder des Vereins im Rahmen der Umsetzung des Regio-S-Bahn Konzeptes. Zudem unterstützt und berät die Geschäftsstelle alle Mitglieder in fachlichen Fragen bei der Umsetzung des RSB-DI Konzeptes sowie bei Projekten der Mitglieder mit Bezug zum Regio-S-Bahn Projekt.

Eine erste Arbeitsperiode des Vereins war auf drei Jahre angelegt (2016-2018). Mit Ablauf des Jahres 2017 zeigte sich, dass die Arbeiten an der Projektumsetzung über das Jahr 2018 hinaus fortgesetzt werden müssen. Der Vorstand des Regio-S-Bahn Vereins hat daher beschlossen, den Verein über das Jahr 2018 fortzuführen und gleichzeitig der Geschäftsstelle den Auftrag erteilt, für einen weiteren Zeitraum von drei Jahren (2019-2021) eine Fortschreibung der Finanzierung des Vereins und der Projektumsetzung vorzubereiten.

In der Vorstandssitzung im Oktober 2018 wurden der Ulmer OB Gunter Czisch und der Landrat des Landkreises Neu-Ulm, Torsten Freudenberger, als Vorsitzender und stellvertretender Vorsitzender des Vereins für eine weitere Amtszeit von drei Jahren bestätigt.

Sachstandsbericht zu den einzelnen Strecken

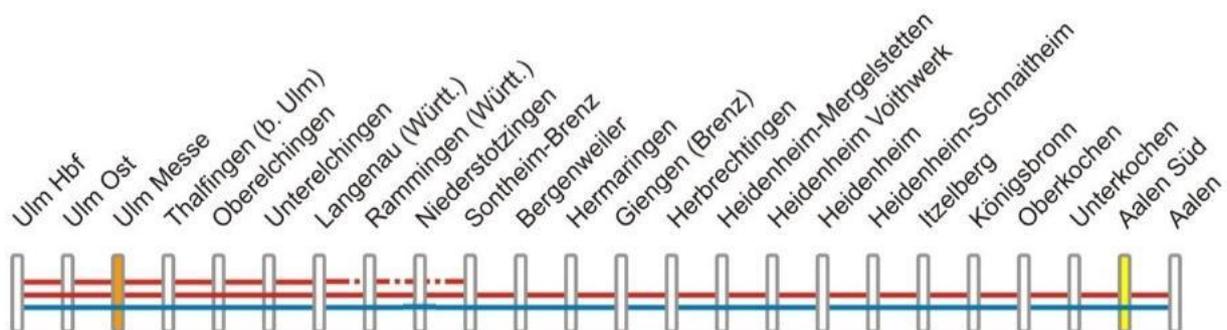
Nachfolgend werden die Strecken jeweils einzeln dargestellt. Dabei erfolgt eine Gliederung nach den Punkten: Angestrebtes regionales Angebotskonzept, Infrastrukturausbaubedarf, aktueller Sachstand und anstehende Punkte sowie Anmerkungen. Dabei werden nur die Strecken behandelt, zu denen sich seit dem letzten Sachstandsbericht (03-2017) im Rahmen des Regio-S-Bahn Projektes nennenswerte Veränderungen ergeben haben.

Zu Beginn erfolgt jeweils eine linienartige Darstellung der Strecken. Durch verschiedene Farben für Linien und Halte sind die unterschiedlichen Angebote und geplanten neuen Halte ersichtlich. Die zusätzlich dargestellten „optionalen Halte“ (gelb) sind derzeit nicht Bestandteil der geplanten Regio-S-Bahn Donau-Iller. (Evtl. werden diese ggf. im Rahmen anderer Projekte/Finanzierungen realisiert. (z.B. Klingenstein, Aalen-Süd))

Legende:

	Bahnhof/Haltepunkt		stündlich
	neuer Haltepunkt		zweistündlich
	neuer Haltepunkt (Option)		Verstärkerleistung
	Fernverkehr		Zug hält an
	Express (IRE/RE)		Zug fährt durch
	Regio-S-Bahn (RSB/RB)		

Brenzbahn



Angestrebtes regionales Angebotskonzept:

- Stündliche Regio-S-Bahn Ulm – Langenau (bzw. Sontheim-Brenz (min. zur HVZ))
- Stündliche Regio-S-Bahn Ulm – Aalen
- Stündlicher Express Ulm – Aalen (heute nur zweistündlich)

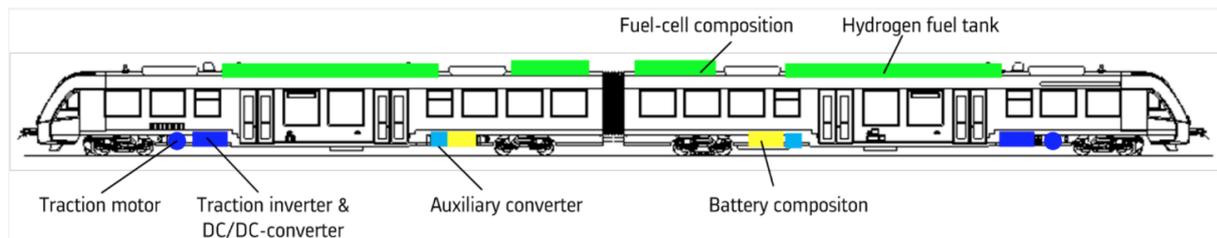
Aktueller Stand Infrastrukturausbaubedarf:

- Partiiell zweigleisiger Ausbau zwischen Langenau – Rammingen und Sontheim-Brenz – Bergenweiler (derzeit in Überprüfung)
- Wendegleis in Sontheim-Brenz für Verstärkerfahrten
- Neue Haltepunkte Ulm-Messe und (ggf. Aalen-Süd)
- Ertüchtigung Kreuzungsbahnhof Herbrechtingen

Aktueller Sachstand und anstehende Punkte:

Um die bisherige Infrastrukturplanung abzusichern, wurde bei DB Netz zusammen mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) im ersten Halbjahr 2017 eine fahrplantechnische Prüfung in Auftrag gegeben. Die wesentlichen Inhalte der fahrplantechnischen Prüfung sind:

- Angebotszielkonzept der Region und des Landes für die Brenzbahn
- Unterschiedliche Fahrzeugkonzepte für die schnellen und langsamen Angebote
- Prüfung der zukünftigen Notwendigkeit eines Neigetechnikeinsatzes
- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten innovativer neuer Antriebskonzepte (Wasserstoff /Akku-Hybrid)



Durch die weitere Entwicklung im Hinblick auf die Elektrifizierung von Bahnstrecken, wurde im Verlauf des Jahres 2018 der Untersuchungsauftrag noch um eine Untersuchung zum Einsatz von elektrischen Fahrzeugen erweitert.

Die fahrplantechnische Prüfung ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Trotzdem liegen erste Zwischenergebnisse vor, die nachfolgend dargestellt sind:

- Fahrzeuge mit innovativen Antrieben reichen bisher nicht an die Fahrleistungen der klassischen Fahrzeuge heran
- Es besteht die Möglichkeit die Angebotsziele der Region und des Landes für die Brenzbahn evtl. auch ohne Neigetechnikeinsatz zu erreichen
- Zur Erteilung des Fahrplanteinsatzes sind noch Korrekturen an der bisherigen Infrastrukturplanung notwendig

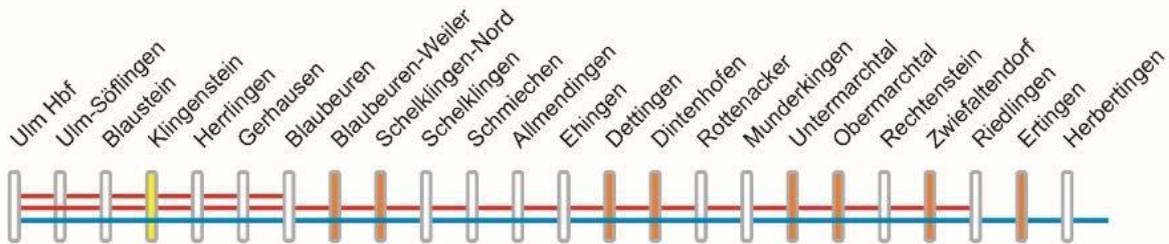
Daraufhin wurden durch den Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller Anfang 2018 notwendige Anpassungsplanungen an der Infrastrukturplanung in Auftrag gegeben. Diese sind mittlerweile weitgehend fertig gestellt, so dass DB Netz auf dieser Basis die fahrplantechnische Prüfung weiter durchführen kann.

Ergebnisse dieser Prüfung sind in der ersten Jahreshälfte 2019 zu erwarten. Auf dieser Basis können dann weitere Planungsschritte für den Ausbau der Brenzbahn (LP 1+2) erfolgen.

Anmerkungen:

Der Vorstand des RSB-DI Vereins hat bei seiner Sitzung im Herbst 2018 beschlossen, mit dem Ostalbkreis und der Stadt Aalen Gespräche zu führen, wie man gemeinsam das Projekt Regio-S-Bahn vorantreiben kann. Ein entsprechender Termin befindet sich derzeit in Abstimmung.

Donaubahn



Angestrebtes regionales Angebotskonzept:

- Stündliche Regio-S-Bahn bis Riedlingen (statt wie bisher nur bis Ehingen bzw. Munderkingen)
- Stündliche Regio-S-Bahn bis Blaubeuren (ganztäglich)
- Stündlicher Express Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen (mit neuem Halt in Ertingen)

Infrastrukturausbaubedarf (aktueller Stand, derzeit in Überprüfung):

- Modernisierung Bahnhof Blaubeuren (gleichzeitige Einfahrten) (Vorabmaßnahme außerhalb des Regio-S-Bahn Projektes)
- Zweigleiser Ausbau Blaubeuren - Blaubeuren-Weiler
- Ausbau/Reaktivierung Kreuzungsbahnhof Zwiefaltendorf
- Neue Haltepunkte in: Obermarchtal, Untermarchtal, Dintenhofen, Dettingen, Schelklingen-Nord, Blaubeuren-Weiler, Zwiefaltendorf und Klingenstein (optional)

Aktueller Sachstand und anstehende Punkte:

Ende 2017 wurde eine durch das Land und die IG Donaubahn finanzierte Betriebsprogrammstudie durch die Fa. SMA aus Zürich abgeschlossen. Leider waren die Ergebnisse nicht geeignet, um darauf belastbare Schritte für die weitere Umsetzung des Regio-S-Bahn Konzepts aufzusetzen.

Weiterhin war von Seiten des Landes ungeklärt, wie sich die Zukunft des Einsatzes von Neigetechnikfahrzeugen auf der Donaubahn darstellen wird.

Daher wurde mit der NVBW bereits Ende 2017 vereinbart, in einer besonderen Untersuchung mögliche Realisierungsschritte für das Regio-S-Bahn Konzept herauszuarbeiten. Durch personelle Engpässe bei der NVBW und im Verkehrsministerium (VM) haben sich die Beauftragung dieser Leistungen und die Bearbeitung leider mehrfach verzögert, so dass bis Ende 2018 keine weiteren Ergebnisse vorlagen.

Der Regio-S-Bahn Verein hat sich in mehreren Schreiben an die NVBW und das VM gewandt und immer wieder einen Fortgang der Arbeiten und die Klärung der offenen Fragen eingefordert. Daraufhin wurde im August 2018 durch ein Schreiben von Seiten des VM vorgeschlagen, die gemeinsamen Arbeiten für die Donaubahn wieder zu intensivieren, ohne jedoch mitzuteilen, in welcher Form dies erfolgen könnte.

Auf der Sitzung der IG Donaubahn im Sommer 2018 wurde von Seiten des VM zudem eine Studie in Aussicht gestellt, die die Chancen und Risiken einer Elektrifizierung der Donaubahn betrachten soll.

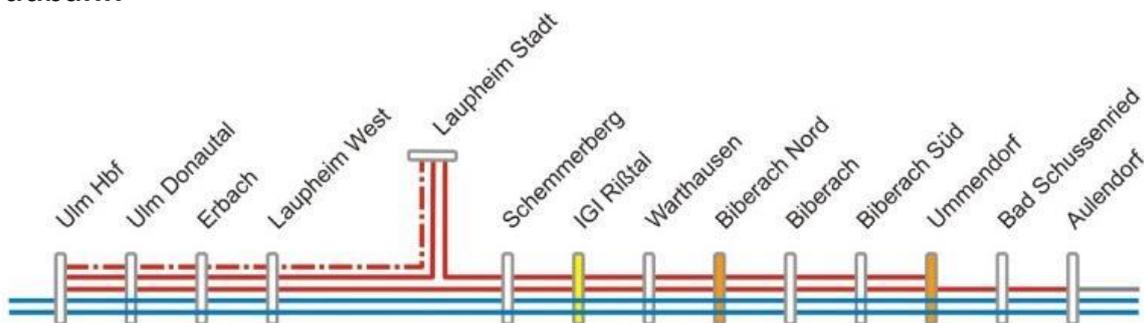
Trotz mehrfacher Nachfragen aus der Region wurde eine solche Untersuchung von Seiten des Landes bis Ende 2018 nach aktueller Informationslage nicht gestartet.

Durch personelle Veränderungen bei der NVBW Ende 2018 konnte nun zusammen mit der RSB-DI Geschäftsstelle eine Wiederaufnahme der verschiedenen Arbeiten vollzogen werden.

Derzeit ist nun für die Donaubahn eine Betriebsprogrammuntersuchung in Bearbeitung, die gezielt auch Realisierungsschritte für das Regio-S-Bahn Konzept erarbeiten soll. Daneben sollen mit dieser Untersuchung weiteren Fragen, wie die Potentiale einer Elektrifizierung der Donaubahn und der zukünftige Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen, geklärt werden.

Erste Ergebnisse sind in der ersten Jahreshälfte 2019 zu erwarten. Im Anschluss könnte dann eine weitere Untersuchung zum Infrastrukturausbaubedarf (analog der Brenz- und Südbahn) erfolgen.

Südbahn



Angestrebtes regionales Angebotskonzept:

- Stündliche Regio-S-Bahn Donau-Iller Ulm – Aulendorf
- Stündliche Regio-S-Bahn Donau-Iller Ulm – Laupheim Stadt – Ummendorf
- Stündliche Regio-S-Bahn Donau-Iller Ulm – Laupheim Stadt (min. in der HVZ)
- Zwei stündlich schnelle Expresszüge zwischen (Stuttgart –) Ulm und Friedrichshafen (– Lindau)

Infrastrukturausbaubedarf:

- Neue Haltepunkte in Biberach-Nord und Ummendorf (optional IGI Rißtal)

Aktueller Sachstand und anstehende Punkte:

Von Seiten des Vereins musste leider 2017 festgestellt werden, dass im Zuge der Elektrifizierungsarbeiten keine Berücksichtigung der zukünftig geplanten Halte in Biberach-Nord und Ummendorf erfolgt. Die Gefahr bestand, dass hier Masten der Elektrifizierung so aufgestellt werden, dass ein nachträglicher Bau von Bahnsteigen an den geplanten Stellen erschwert oder sogar unmöglich geworden wäre.

Daher hat der Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller Ende 2017 eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt, die die Lage der zukünftigen Halte klären und mögliche Vorleistungen im Rahmen der derzeit laufenden Elektrifizierung der Südbahn ermitteln sollte.

Diese Ergebnisse lagen Anfang 2018 vor und wurden der DB Projektgesellschaft, die die Elektrifizierung durchführt, zur Verfügung gestellt. Die Gutachter haben Kosten von ca. 25T€ ermittelt, die derzeit für Vorleistungen im Rahmen der Elektrifizierung notwendig sind. Im Gegensatz dazu würden Kosten in Höhe von 500-600 T€ anfallen, wenn die gleichen Maßnahmen im Nachhinein erfolgen würden.

Leider sahen sich die Projektträger Land und DB nicht in der Lage diese Kosten in Höhe von 25T€ in ihren Projektfinanzierungen abzubilden (Gesamtprojektvolumen ca. 250-300 Mio. €). Trotzdem konnte mit dem Land eine hälftige Teilung der Kosten vereinbart werden. Der LK Biberach hat sich kurzfristig als regionaler Vertreter bereit erklärt, eine Kostenüberübernahmeerklärung abzugeben.

Mit der o.g. Untersuchung wurde gleichzeitig der bauliche Aufwand insgesamt untersucht, so dass hier erste Zahlen vorliegen, die durch das beauftragte Büro derzeit so aufbereitet werden, dass diese in eine erste Wirtschaftlichkeitsberechnung im Rahmen einer Standardisierten Bewertung einfließen können.

Gesamtprojektentwicklung

Hinsichtlich der Gesamtprojektentwicklung konnten 2017 und 2018 zwei wichtige Meilensteine erreicht werden. Bereits Ende 2017 konnte mit dem Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg eine Kooperationsvereinbarung hinsichtlich der weiteren Umsetzung des Regio-S-Bahn Projektes unterzeichnet werden. Das Land misst darin der Konzeption zur Regio-S-Bahn Donau-Iller einen hohen Stellenwert bei und sieht dadurch vielversprechende Chancen, Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen.

Im September 2018 konnte nach vorbereitenden Gesprächen auch auf bayerischer Seite mit dem dortigen Verkehrsministerium eine entsprechende Kooperationsvereinbarung, die sich an die im Jahr zuvor geschlossene Vereinbarung in Baden-Württemberg anlehnt, abgeschlossen werden.

Darüber hinaus haben Ende 2018 und Anfang 2019 mehrere Gespräche zwischen den Landesministern zum Gesamtprojekt Regio-S-Bahn Donau-Iller stattgefunden. Regionales Ziel ist es nun, dass die beiden Länder im Schulterschluss gemeinsam auf den Bund zugehen und dort das länderübergreifende Gesamtprojekt für eine Bundes-GVFG Förderung anmelden.

Diese Abstimmung der beiden Länder hinsichtlich des Gesamtprojektes ist auch notwendige Grundlage, um darauf weitere Arbeiten hinsichtlich einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Standardisierte Bewertung) aufzusetzen. Sobald hier eine Klärung herbeigeführt werden konnte, soll noch in 2019 ein Start der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgen.

Derzeit stehen die Zeichen gut, dass hier in der ersten Jahreshälfte weitere Weichenstellungen bei der länderübergreifenden Zusammenarbeit und dem gemeinsamen Zugehen auf den Bund vorgenommen werden können.

Hochfahren des Regio-S-Bahn Konzeptes

In 2018 wurden im Kreis des Regio-S-Bahn Vorstandes mehrfach diskutiert, wie das Regio-S-Bahn Konzept stufenweise hochgefahren werden kann, so dass Angebotsverbesserungen möglichst bald für die Bürger und Fahrgäste sichtbar werden. Dieser Wunsch wurde vor allem vor dem Hintergrund geäußert, dass notwendige Infrastrukturprojekte, bei aller Bemühung aus der Region, noch einige Jahre Zeit in Anspruch nehmen werden.

Auch mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg wurde diese Frage erörtert. Dort wurde das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller bisher als langfristiges infrastrukturgestütztes Zukunftsprojekt eingestuft, weshalb man für Angebotsausweitungen vor der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen bisher keine Notwendigkeit gesehen hat.

Aus regionaler Sicht handelt es sich beim Regio-S-Bahn Projekt jedoch nicht nur um ein infrastrukturgestütztes Zukunftsprojekt. Daher sind nach regionaler Einschätzung mindestens drei verschiedene Handlungsstränge parallel zu entwickeln:

- 1) Angebotsausweitungen ohne Infrastrukturausbau,
- 2) Angebotsausweitungen mit Infrastrukturausbau außerhalb des RSB-DI Projektes und
- 3) Angebotsausweitungen mit Infrastrukturausbau innerhalb des RSB-DI Projektes.

Bisher wurden in den durchgeführten Studien zum Regio-S-Bahn Projekt keine Konzepte entwickelt, wie stufenweise Angebotsausweitungen aussehen könnten und wie sich dazu die wirtschaftlichen Aspekte darstellen würden.

Daher hat der Vorstand des Vereins Regio-S-Bahn Donau-Iller auf seiner Sitzung im Oktober 2018 beschlossen, durch ein Gutachten die verschiedenen Möglichkeiten auf den einzelnen Strecken des Regio-S-Bahn Konzeptes zu untersuchen. Ende 2018 wurde ein Gutachter mit der Untersuchung beauftragt, ein Auftaktworkshop dazu hat bereits stattgefunden. Die beiden Länder begleiten über ihre jeweiligen SPNV Bestellerorganisationen die Bearbeitung des Gutachtens und waren zum Auftakttermin eingeladen.

Im Laufe des Jahres 2019 sind hier die verschiedenen Ergebnisse zu erwarten. Diese sollen dann als Grundlage dienen, um mit den Stellen des Landes auf den einzelnen Strecken Stufenkonzepte für eine möglichst zeitnahe ersten Angebotsausweitung zu vereinbaren. Daneben soll weiterhin geprüft werden, wie diese ersten Schritte der Projektumsetzung vollzogen werden können, ohne weitere Projektschritte (mittel- bis langfristig) dadurch zu gefährden.

Aus regionaler Sicht ist der im Juni 2019 in Kraft tretende neue Verkehrsvertrag auf der Brenz- und Donaubahn ein erster Grundstein für das weitere Hochfahren des Regio-S-Bahn Konzepts. Dabei kommt es zu einem Betreiberwechsel, zum Einsatz einer vollkommen neuen Fahrzeugflotte und zu überarbeiteten Fahrplänen.

Diese Dinge werden in der öffentlichen Wahrnehmung eine deutliche Veränderung darstellen und damit sichtbar einen neuen Abschnitt für die Brenz- und Donaubahn einläuten. Einen ähnlichen Wechsel wird es vsl. 2023 auf der Südbahn geben, wenn dort nach der Elektrifizierung ebenfalls ein neuer Verkehrsvertrag mit neuen Fahrzeugen in Kraft treten soll.

Ob und ggf. wie dieser Wechsel im Zusammenhang mit dem Regio-S-Bahn Projekt kommuniziert werden kann, wird derzeit noch zw. Land und Region abgestimmt.