



BESCHLUSSVORLAGE

Dezernat: Dezernat 3
Fachdienst: Verkehr und Mobilität
Sachbearbeitung: Florian Weixler
Fachdienstleitung:

Beratungsgremium

Kreistag

Die Sitzung ist am

13.12.2021

öffentlich

Beratungsgegenstand:

Regio-S-Bahn Donau-Iller - Mitfinanzierung von Mehrverkehren auf der Südbahn und der Donaubahn ab 2023

Beschlussantrag:

Der Kreistag stimmt dem dargelegten Vorgehen zur Mitfinanzierung zu Mehrverkehren auf der Südbahn und der Donaubahn sowie dem dafür vorgesehenen Finanzierungsschlüssel wie dargelegt zu.

Heiner Scheffold
Landrat

Sachdarstellung:

Ausgangslage

In der Sitzung am 11. März 2019 hat Herr Geschäftsführer Dr. Dümmler dem Kreistag zuletzt über den Stand der Umsetzung der Regio-S-Bahn Donau-Iller berichtet. Dabei wurde ein „stufenweises Hochfahren des Regio-S-Bahn-Konzeptes“ in Aussicht gestellt. Dies Kreisverwaltung hatte den Verein dazu gedrängt, auf allen Bahnstrecken im Kreisgebiet alle Möglichkeiten zu nutzen auch kurz- bis mittelfristig erste Angebotsverbesserungen ohne die langfristig notwendigen Infrastrukturausbauten umzusetzen („Angebotsverbesserungen auf dem Bestand“) bzw. neu ausgebaute Infrastruktur unverzüglich zu nutzen.

In der Sitzung des Verwaltungsausschusses am 1. Dezember 2021 wurde die Beteiligung an den Betriebskosten auf der Südbahn und der Donaubahn vorberaten.

Südbahn

Für den Bahnhof Erbach als einzigen Halt der Südbahn im Alb-Donau-Kreis wird derzeit eine stündliche vertaktete Regionalbahn von Ulm über Laupheim/Stadt nach Biberach/Süd und zurück angeboten. Dieser Stundentakt wird noch in der Hauptverkehrszeit durch einige zusätzliche Regionalbahn-Züge verdichtet, die jedoch ohne die Stichfahrt nach Laupheim/Stadt direkt nach Biberach verkehren und durch abweichende Abfahrts- und Ankunftszeiten keinen merkbaren Taktfahrplan gewährleisten. In Schwachlastzeiten, in Tagesrandlagen und am Wochenende besteht dieses Zusatzangebot aktuell nicht. Nur mit diesen zusätzlichen RB-Zügen besteht derzeit ein attraktiver Umstieg auf die IRE-Züge von bzw. nach Stuttgart.

Mit der Elektrifizierung der Südbahn bietet sich ab dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 die Möglichkeit, mit (dann elektrischen) Triebfahrzeugen vom Typ ET 425 das bestehende Regionalbahnangebot im Abschnitt zwischen Ulm und Biberach auf einen weitgehenden Halbstundentakt von Montag bis Freitag zwischen 5:00 Uhr und 20:00 Uhr zu verdichten. Das Land hat dazu den betroffenen Kreisen Alb-Donau-Kreis, Ulm und Biberach über den Verein ein interessantes Angebot zur Verkehrsverbesserung vorgelegt.

Die bestehenden stündlichen Regionalbahn-Züge könnten dabei zudem über 21:00 Uhr hinaus bis 24:00 Uhr bzw. bei Bedarf sogar bis 1:00 Uhr nachts ausgedehnt werden. Alle bisherigen Regionalbahn-Züge sollen als Regio-S-Bahn-Linie 2 (ohne Stichstrecke von/nach Laupheim/Stadt nach Biberach) bzw. Linie 21 (über Laupheim/Stadt) für die Fahrgäste mit entsprechender Kennzeichnung sichtbar gemacht werden.

Dieses verbesserte Angebot kann ab 11. Dezember 2022 nur durch den Einsatz eines zusätzlichen 13. Triebfahrzeugs erreicht werden, das die DB Regio im Rahmen des bestehenden Verkehrsvertrags bis Ende 2026 nicht einkalkuliert hatte und das deshalb zu einmaligen Mehrkosten im Betrieb führen wird.

Der vom Land vorgelegte Fahrplanentwurf dazu befindet sich derzeit in Abstimmung zwischen dem Verkehrsministerium, der Nahverkehrsgesellschaft BW, dem Regio-S-

Bahn e.V. und den regionalen Partnern (Alb-Donau-Kreis, Stadt Ulm, Landkreis Biberach). Insbesondere noch zu klären ist dabei, ob alle S-Bahnen einheitlich über Laupheim/Stadt geführt werden können und ob bereits ab dem Fahrplan 2023 ein Nachtverkehr nach 24:00 Uhr eingeführt werden kann.

Donaubahn

Auf der Donaubahn ist das derzeitige Angebot gekennzeichnet von einer alternierenden stündlichen Bedienung durch Regional-Express-Züge mit Halten in Ulm, Blaubeuren, Schelklingen, Ehingen und Munderkingen mit ebenfalls stündlichen Regionalbahn-Zügen mit Halten an allen Unterwegsbahnhöfen. Diese Regionalbahnen verkehren in Zwischentaktlage zu den RE-Zügen und stellen bereits heute für die RE-Halte somit einen angenäherten Halbstundentakt dar. Alle anderen Bahnhöfe, z.B. Blaustein, Herrlingen, Gerhausen und Allmendingen werden aktuell nur einmal pro Stunde und Richtung bedient.

Das Land hat nunmehr einen ersten Fahrplanentwurf vorgelegt, der eine Verdichtung des Regionalbahn-Stundentaktes zwischen Ulm und Blaubeuren zu einem weitgehenden Halbstundentakt in Aussicht stellt. Wegen bestehender infrastruktureller Zwänge der eingleisigen Strecke und einzelner Trassenkollisionen mit dem Güterverkehr muss damit gerechnet werden, dass nicht alle Regionalbahnen halbstündlich bis Blaubeuren durchgebunden werden können. Derzeit prüft die Nahverkehrsgesellschaft BW im Auftrag des Landes, wie diese Konflikte möglichst gelöst werden können. Die zur Bedienung notwendigen Diesel-Triebfahrzeuge stehen nach Aussage des Landes dann zur Verfügung.

Durch diese Taktverdichtung könnten die Bahnhöfe in Gerhausen, Herrlingen und Blaustein ab 11. Dezember 2022 werktags zweimal pro Stunde bedient werden.

Das Busprojekt des Landkreises zur Anbindung des Bahnhofs Merkklingen nimmt ebenfalls ab 11. Dezember 2022 seinen Betrieb auf und ist weitgehend auf dieses zusätzliche Zugangebot abgestimmt, z.B. am Bahnhof Herrlingen.

Finanzierung

Das Land Baden-Württemberg hat sich bereit erklärt, im Vorgriff auf den Zielzustand der „SPNV-Konzeption 2025“ die Betriebskosten der Angebotsmehrung auf der Südbahn zu tragen. Auf der Donaubahn liegt der Halbstundentakt Ulm – Blaubeuren über den Zielvorgaben 2025 des Landes und ist deshalb – wie auch ein möglicher Nachtverkehr nach 24:00 Uhr auf der Südbahn – zu 50% von der Region, also dem Alb-Donau-Kreis, dem Landkreis Biberach und der Stadt Ulm gemeinschaftlich zu finanzieren.

Zusätzlich zu diesen laufenden Kosten der Betriebsleistung steht die Bestellung der Mehrleistungen auf der Südbahn unter dem Vorbehalt, dass sich die Region zu 50% an den einmaligen Mehrkosten des 13. Triebfahrzeuges in Höhe von rd. 2 Mio. € beteiligt. Daraus resultieren für die Region insgesamt jährliche Mehrkosten in Höhe von weiteren über 300.000 € pro Jahr für die dreijährige Restlaufzeit des Verkehrsvertrags, abzüglich eventueller Restwerte nach der Nutzungsdauer.

Die Region hat sich darauf verständigt, dass die Finanzierung von Mehrverkehren streckenbezogen erfolgt, das heißt, jede Strecke einzeln betrachtet und bewertet wird. Für diese beiden Projekte hat sich die Region auf einen Finanzierungsschlüssel geeinigt, der je zu 50 % die Streckenlänge und die im Einzugsgebiet erfassten Einwohnerpotenziale berücksichtigt. Es ist avisiert, dass dieser Schlüssel auch für weitere Angebotsausweitungen zu Grunde gelegt werden kann. Die Anwendung dieses Schlüssels führt für den Alb-Donau-Kreis zu einem Kostenanteil an den Angebotsverbesserungen von voraussichtlich unter 60% auf der Donaubahn bzw. zu unter 25% auf der Südbahn.

Eine genauere Kostenermittlung ist erst nach Abschluss der Fahrplanabstimmungen und der Nachverhandlungen des Landes mit der DB Regio (auch zu den Kosten des 13. Triebfahrzeuges) möglich. In der Summe muss jedoch mit Kosten ab 2023 (zunächst bis einschl. 2025) für den Alb-Donau-Kreis von zusammen rd. 0,5 Mio. € pro Jahr gerechnet werden

Derzeit wird vom Ministerium für Verkehr eine entsprechende Mitfinanzierungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg erarbeitet. Sobald diese Vereinbarung und die noch zu erfolgende Abstimmung zum verkehrlichen Angebotsumfang vorgelegt werden, wird die Kreisverwaltung den Kreisgremien diese Angebotsverbesserungen, die Vereinbarung und die daraus resultierenden Kosten voraussichtlich in den ersten Sitzungen des Jahres 2022 erneut zur Beratung und zum Beschluss vorlegen

Beurteilung und Ausblick

Die Verbesserung des Angebots auf der Donaubahn wird für die Fahrgäste im Raum Blaubeuren und Ulm unmittelbar zu spürbaren Verbesserungen führen.

Auf der Südbahn führen die Angebotsverbesserungen für den Alb-Donau-Kreis nur zu bedingten Vorteilen, da der Halbstundentakt für den einzigen Bahnhof Erbach in der Hauptverkehrszeit bereits heute weitgehend realisiert wurde.

Ein S-Bahn-System kann aber immer nur als Ganzes betrachtet werden, weil sich die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht nur lokal messen lassen. Insofern hat jede Angebotsausweitung auch eine solidarische Komponente. Zweifelsohne ist der avisierte Halbstundentakt eine nachhaltige Verbesserung des Angebots für die beteiligten Kreise und der erste Einstieg in ein „echtes“ S-Bahn-System.

Zeitgleich mit der erstmaligen Bedienung des Bahnhofs Merklingen und dem Busprojekt auf der Laichinger Alb kommt es damit am 11. Dezember 2022 zu einer spürbaren Stärkung des ÖPNV („Quantensprung“) in weiten Teilen des Kreisgebietes und damit zu einem substantiellen Beitrag im Bereich der Nachhaltigkeit.

Kosten und Finanzierung

a) Einmalige Kosten keine

b) Lfd. Kosten noch nicht konkret zu beziffern

Haushaltsmittel werden ggf. für das Jahr 2023 ff angemeldet

Personalbedarf - Stelle

Gäste und Sachverständige: keine

Beschlussauszüge sind zu übersenden an:

FD 31 Verkehr und Mobilität 1 x

Vertagungsfähig nein

Ulm, 28. November 2021

Anlage

keine