

Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	15.02.2022		
Geschäftszeichen	VG/VO-Fi *24		
Beschlussorgan	Hauptausschuss	Sitzung am 24.03.2022	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 082/22

Betreff: RSB-DI: Finanzierungsvereinbarung Verkehrsleistungen Südbahn
- Beschluss -

Anlagen: Kostenverteilung Anlage 1

Antrag:

1. Der Beteiligung an den Kosten für die Verkehrsleistungen auf der Südbahn für den Zeitraum ab Dezember 2022 bis Dezember 2025 und dem Abschluss einer Mitfinanzierungsvereinbarung zuzustimmen.
2. Die Bereitstellung der benötigten Haushaltsmittel in Höhe von 95.177 € für den Zeitraum von 2023 bis 2025 erfolgt aus den Zuweisungen des Landes Baden-Württemberg aus der ÖPNV-Finanzreform (§ 15 ÖPNVG) im Ergebnishaushalt bei Profit-Center 5470-750, Auftrag L75054700101, im Finanzhaushalt unter PSP-Element 7.54700009.

Jung

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, OB, Z, ZSD/HF	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT laufend 2023 - 2025	
PRC: 5470-750 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54700009		PRC: 5470-750 Auftrag: L75054700101	
Einzahlungen	78.032 €	Ordentliche Erträge	17.145 €
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	78.032 €	Ordentlicher Aufwand	17.145 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	
Saldo aus Investitionstätigkeit	0 €	Nettoressourcenbedarf	0 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2022</u>		Ergebnishaushalt 2023 – 2025.	
Auszahlungen (Bedarf):	€	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5470-750 innerhalb des Schwerpunktthemas Mobilität	17.145 €
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	0 €
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	
bzw. Investitionsauftrag 7	€		0 €
<u>2. Finanzplanung 2023 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf): über Einnahmen gedeckt	78.032 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Beschlusslage

1.1. Beschlüsse

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 30.06.2020, Angebotsmaßnahmen - Beschluss (GD 129/20)
- Gemeinderat am 23.06.2021, Kommunales Handlungsprogramm Mobilität - Bericht und Beschluss einzelner Maßnahmen (GD 172/21)
- Hauptausschuss am 10.02.2022/Gemeinderat am 16.02.2022, Regio S-Bahn Donau-Iller e.V. - Fortschreibung der Beitrags- und Finanzierungsordnung für den Zeitraum 2022 - 2024 (GD 045/22)

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats zu diesem Thema liegen nicht vor.

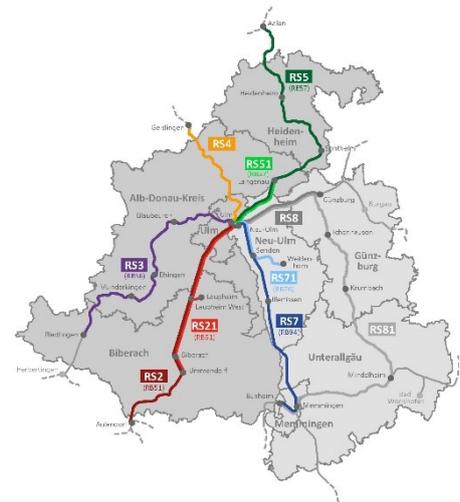
2. Zielsetzung der Region

Erklärtes Ziel der Region ist es möglichst rasch Angebotsverbesserungen auf der Schiene zu erreichen und das Regio-S-Bahn Projekt damit in der Öffentlichkeit sichtbar werden zu lassen, noch bevor auf einigen Strecken umfangreiche Infrastrukturausbaumaßnahmen umgesetzt werden.

Aus diesem Grund wurde im Oktober 2018 durch den Regio-S-Bahn-Verein ein Gutachten zur Ermittlung der möglichen kurzfristigen Angebotsausweitungen beauftragt. Eine Aussage dieser Untersuchung ist, dass die Möglichkeit besteht, bereits ohne besonderen Infrastrukturausbau, das Angebot auf der Südbahn in den kommenden Jahren auszuweiten.

Die Einführung der Regio S-Bahn Donau-Iller ist das bedeutendste Zukunftsprojekt zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in den Regionen Donau-Iller und Ostwürttemberg. Diesem Ansatz folgend wurde seitens des Gemeinderates mit dem Beschluss des Kommunalen Handlungsprogramms Mobilität (vgl. GD 172/21) dem Ausbau der Regio S-Bahn Donau-Iller die höchste Priorität zugewiesen.

Mit Aufnahme der ersten Stufen des operativen Betriebs der Regio S-Bahn ab Dezember 2021 wird demzufolge ein hoher finanzieller Aufwand auf die Stadt zukommen (s. Punkt 5).



3. Sachstand

Die Südbahn ist mittlerweile seit Ende 2021 elektrifiziert und modernisiert. Hier ist nun uneingeschränkt der Betrieb mit elektrischen Fahrzeugen und verbessertem Fahrplanangebot möglich.

Die Regionalbahnverkehre (seit Dezember 2021 Regio S-Bahn-Verkehre Linien RS 2 und RS 21) sind bisher auf der Südbahn im Ausschreibungsnetz 16a enthalten, das ursprünglich eine Laufzeit bis Ende 2023 hatte. Somit wäre ohne Änderung dieser Rahmenbedingungen ein Dieselbetrieb

unter Fahrdracht für bis zu 2 Jahre erfolgt. Auf Drängen der Region hat das Land hier einen Übergangsvertrag mit dem bisherigen Betreiber (DB Regio) verhandelt, der eine Vertragsverlängerung bis 2027, mit jährlichen Kündigungsoptionen ab 2025, vorsieht. In diesem Übergangsvertrag wurde zwischen Land und Betreiber vereinbart, den bisherigen Betrieb mit Dieselfahrzeugen ab Dezember 2021 möglichst weitgehend auf elektrische Fahrzeuge umzustellen.

Dabei war von Seiten des Landes vorgesehen, den Status quo des Fahrplanangebotes der bisherigen Regionalbahnverkehre (ab Dezember 2021 Regio S-Bahn-Verkehre) ohne nennenswerte Angebotsausweitung in den kommenden Jahren (2021 bis 2025 (evtl. bis 2027)) fortzuführen. Durch das Land war erst mit einer Neuausschreibung (frühestens ab 2025) geplant, das Fahrplanangebot auf der Südbahn im Abschnitt Ulm-Biberach(-Aulendorf), nach den Vorgaben des SPNV Landeszielkonzepts 2025 (in Form eines Halbstundentaktes auch für die Regio S-Bahn Verkehre) zu erweitern.

Anfang 2021 wurden auf Arbeitsebene intensive Gespräche mit den verschiedenen Stellen des Landes (VM, NVBW) über einen möglichen zukünftigen Angebotsumfang geführt. Dabei wurde deutlich, dass ein Halbstundentakt zwischen Ulm und Biberach grundsätzlich bereits ab Ende 2021 fahrbar ist. Dazu fehlt jedoch derzeit ein weiteres elektrisches Fahrzeug und zudem war von Seiten des Landes bis zu einer Neuausschreibung der Verkehre keine weitere Angebotsausweitung zur Erfüllung der Vorgaben aus dem Landeszielkonzept 2025 für den SPNV vorgesehen.

Daher konnte bei diesen Verhandlungen für den Fahrplan ab Dezember 2021 auf der Südbahn nur eine geringfügige Angebotsausweitung vereinbart werden, bei der neben einer durch das Land finanzierten morgendlichen Fahrt zwei Zugpaare zwischen Laupheim West und Laupheim Stadt (zw. 17-19 Uhr) als Angebotsausweitung hinzukamen. Diese Fahrten werden ab Dez. 2021 regional durch den Landkreis Biberach mitfinanziert, um überhaupt einen gemeinsamen Einstieg in das Thema verbessertes Angebot auf der Südbahn zu finden.

Gleichzeitig wurde von regionaler Seite gegenüber dem Land weiter betont, baldmöglichst ein verbessertes Angebot auf der Südbahn zu erreichen. Diese immer wieder vorgetragene regionale Zielvorstellung hat dazu geführt, dass das Land eine weitere Prüfung zugesagt und eine entsprechende Formulierung in die im März 2021 gezeichnete Absichtserklärung zur weiteren Umsetzung des Regio-S-Bahn-Projekts Eingang gefunden hat.

Aufgrund dessen kam das Verkehrsministerium erstmals Ende Juli 2021 mit einem konkreten Angebot für eine Angebotsausweitung auf der Südbahn ab Dezember 2022 auf die Region zu. Das Land bietet demnach an, zusammen mit der Region, ab Dezember. 2022 das Angebot auf der Südbahn mit drei Angebotsbausteinen nochmals deutlich auszuweiten:

- Einführung eines Halbstundentakts zwischen Ulm und Biberach(-Süd) von Mo-Fr
- Anpassung des Linienkonzepts (Linienführung über Laupheim)
- Einführung eines Nachtverkehrs (je eine Nachtabfahrt an den Wochenenden Fr/Sa und Sa/So nach 24 Uhr pro Richtung)

4. Konditionen einer Angebotsausweitung auf der Südbahn ab Dezember 2022

4.1. Angebotsausweitung Halbstundentakt von Montag bis Freitag

Es besteht ab Dezember 2022 die Möglichkeit, das Regio-S-Bahn Angebot von Montag bis Freitag zu einem Halbstundentakt auszubauen. Dies gelingt jedoch nur, wenn ein weiteres (13.) Fahrzeug (Fz.) für die derzeit in Betrieb befindliche Südbahnflotte (12 Fz.) beschafft wird. Dabei ist aus Sicht des Landes eine regionale Beteiligung unabdingbar. Ohne diese regionale

Beteiligung würde das Land eine größere Angebotsausweitung vor einer Neuausschreibung der Verkehre - also damit nicht vor 2025 - nicht realisieren.

Das Land Baden-Württemberg ist bereit, entgegen seiner ursprünglichen Planungen bereits ab Dezember 2022 einen Halbstundentakt von Montag bis Freitag auf dem Abschnitt Ulm-Biberach(-Süd) einzuführen und damit weitestgehend die Vorgaben aus dem Landeszielkonzept 2025 für den SPNV zu erfüllen. Für die Einführung eines Halbstundentaktes ist jedoch ein weiteres elektrisches Fahrzeug notwendig, das bisher in den Planungen für die Zeit von 2021 bis 2025 nicht vorgesehen war. Durch diese Angebotsausweitung (ca. 163.000 Zug-km p.a.) entstehen jährlich zusätzliche Bestellkosten von ca. 2,25 Mio. €, die zu 100 % vom das Land Baden-Württemberg getragen werden, da diese Angebotsausweitung vollständig im Rahmen des SPNV Landeszielkonzepts 2025 enthalten ist. Wird eine Neuausschreibung ab 2025 unterstellt, würde das Land damit bis dahin ca. 6,75 Mio. € in die Bestellung einer vorzeitigen Angebotsausweitung investieren.

Um diese Angebotsausweitung realisieren zu können, ist jedoch ein weiteres flottengleiches Fahrzeug (Elektrotriebwagen, DB AG BR 425) erforderlich. Da das Fahrzeug speziell für diese Verwendung ertüchtigt werden muss, entstehen dafür nicht unerhebliche Kosten, die auf einen sehr kurzen, vertraglich definierten Zeitraum (Dezember 2022 bis Dezember 2025) abgeschrieben werden müssen, da eine anschließende wirtschaftliche Weiterverwertung des Fahrzeugs derzeit offen ist.

Der Betreiber DB Regio hat in einem verbindlichen Angebot an das Land für die Bereitstellung dieses erforderlichen Triebwagens über den o. g. Zeitraum Gesamtkosten von 2,07 Mio. € aufgerufen. In diesem Gesamtbetrag sind die Fixkosten (Anschaffung und Ertüchtigung) sowie die fahrzeugabhängigen variablen Kosten (Instandhaltung, Abstellung, etc.) enthalten. Von diesen zusätzlichen Fahrzeugkosten ist das Land bereit, 50 % zu tragen (1,035 Mio.€). Die weiteren 50 % (1,035 Mio. €) werden jedoch vom Land als regionaler Mitfinanzierungsanteil gesehen. Demnach ist eine jährliche regionale Mitfinanzierung für die Bereitstellung des dazu notwendigen zusätzlichen Fahrzeugs in Höhe von ca. 350.000 € notwendig.

Damit ergibt sich zusammenfassend folgende Kostenverteilung zwischen Land und Region für eine Angebotsausweitung auf der Südbahn (Halbstundentakt Mo-Fr) für die Jahre 2023 bis 2025:

Kosten für Halbstundentakt ab Dez. 2022 für 2023 - 2025	Land Baden-Württemberg	Region
Angebotsausweitung	6,75 Mio. €	0 €
Fahrzeugbereitstellung	1,035 Mio. €	1,035 Mio. €
Gesamt	7,79 Mio. €	1,035 Mio. €

Eine Neuausschreibung der Verkehre für die Südbahn ist an die Fertigstellung von S21 gekoppelt und frühestens ab 2025 vorgesehen. Sollte es bei der Fertigstellung von S21 Verzögerungen geben, so dass die bestehenden Verkehrsverträge für die Südbahn weiterlaufen würden, ist das Land bereit, die weiteren Kosten für die Angebotsausweitungsmaßnahmen (jährlich ca. 2,25 Mio. €) alleine zu finanzieren. Die Finanzierungsbeitragung der Region ist damit auf die Jahre 2023-2025 befristet.

Mit den in das Fahrzeug getätigten Investitionen ist in der Regel ein Betrieb eines solchen Eisenbahnfahrzeuges für sechs Jahre gewährleistet. Sollte es vorher zu einer anderweitigen Nutzung des Fahrzeuges kommen (z.B. nach 2025), so hat das Land zugesagt, in einem Vertrag mit der DB AG eine Regelung aufzunehmen, dass im Falle einer wirtschaftlichen

Weiterverwendung des Fahrzeugs die durch das Land und die Region geleisteten Investitionen anteilig zurückerstattet werden.

Per Umlaufbeschluss vom 20.10.2021 wurde die Zeichnung einer Absichtserklärung zwischen Land und Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. hinsichtlich einer Angebotsausweitung auf der Südbahn unter Gremienvorbehalt beschlossen. Sobald eine Gremienbefassung zur Mitfinanzierung erfolgt ist, soll die Mitfinanzierungsvereinbarung zwischen Land und den beteiligten Regio-S-Bahn- Vorstandsmitgliedern (Alb-Donau-Kreis, Stadt Ulm und Landkreis Biberach) gezeichnet werden.

4.2. Anpassung des Linienkonzepts (Linienführung über Laupheim)

Zum Thema Linienführung und möglichen Angebotszielkonzepten hat das Land verschiedene Konzepte ausgearbeitet und mit den Vertretern der Region (RSB-DI Geschäftsstelle und Arbeitsebenen der Gebietskörperschaften) diskutiert. Die letzte Besprechung dazu fand am 23.02.2022 statt.

Danach wurde sich zwischen Land und Region darauf verständigt, das bisherige Linienkonzept (eine Linie über Laupheim Stadt und eine weitere Linie direkt über Laupheim West) vorerst beizubehalten. Beide Seiten sehen jedoch hier den Diskussionsprozess noch nicht als beendet an, da fahrplantechnische Prüfungen noch nicht vollumfänglich abgeschlossen waren und zudem die Nachfrageeffekte und die Wirtschaftlichkeit noch nicht abschließend bewertet werden konnten. Daher soll der Status quo und eine optionale Linienführung beider Linien über Laupheim weiter betrachtet und zu einem späteren Zeitpunkt, wenn entsprechende Grundlagen zur Verfügung stehen, nochmals diskutiert werden. Daher entsteht zu diesem Thema derzeit kein weiterer regionaler Mitfinanzierungsbedarf.

4.3. Einführung eines Nachtverkehrs (je eine Nachtabfahrt an den Wochenenden Fr/Sa und Sa/So nach 24 Uhr pro Richtung)

Als dritter Angebotsbaustein steht die Einführung eines sogenannten Nachtverkehrs zur Diskussion. Ein Nachtverkehr ist ein zusätzliches Angebot, das über dem derzeitigen SPNV Landeszielkonzept liegt (Bedienzeiten von 5-24 Uhr) und gemeinsam von Land und Region (50 % / 50 %) zu finanzieren ist. Da ein Nachtverkehr als dauerhaftes Angebot eingeführt werden soll, wäre hier auch bis auf Weiteres eine dauerhafte Mitfinanzierung der Region notwendig.

Grundsätzlich hat sich die Region im gemeinsamen Letter of Intend mit dem Land zur Umsetzung des Regio-S-Bahn Projekts im März 2021 dazu bereiterklärt, mit dem Land über die Einführung eines Nachtverkehrs auf den verschiedenen Strecken zu verhandeln.

Im konkreten Fall sollen im Nachtverkehr auf der Südbahn eine Fahrt von Ulm nach Aulendorf über Laupheim Stadt und in Gegenrichtung eine Fahrt von Biberach bis Ulm (ebenfalls über Laupheim Stadt) umgesetzt werden. Diese sollen so gelegt werden, dass die letzten Ankünfte des Fernverkehrs (aus Berlin/Hamburg) und des Nahverkehrs aus Stuttgart in Ulm nochmals einen Anschluss in die Region erhalten.

In einem ersten Schritt sollen die beschriebenen Nachtfahrten nur am Wochenende (Fr/Sa und Sa/So) für die Zeit von Dezember 2022 bis zur Neuvergabe der Südbahnverkehre (vgl. Dezember 2025 oder Inbetriebnahme S21) eingeführt werden. Ab 2025 soll nach der Vorstellung der Region anhand der jährlich ermittelten Fahrgastzahlen eine Überprüfung dieses zusätzlichen Angebots erfolgen.

Da noch keine genaue Anzahl der Verkehrstage für einen solchen Wochenendnachtverkehr vom Land kommuniziert wurden, kann eine erste Kostenschätzung nur anhand einer groben Ermittlung der Verkehrstage (112 Verkehrstage) durchgeführt werden. Unter Anwendung des o.g.

Kostenschlüssels ergeben sich für einen Wochenendnachtverkehr damit folgende regional zu finanzierende Anteile der Partner:

SÜDBAHN Nachtverkehr Wochenende ab Dez. 2022 <i>Biberach - Ulm - Aulendorf</i>	Regionale Mitfinanzierung pro Jahr in € (geschätzt)
Alb-Donau-Kreis	10.012
Landkreis Biberach	58.739
Stadtkreis Ulm	17.145
Gesamt	85.896

5. Kosten und Finanzierung

5.1. Kosten

Die Mitfinanzierung von Fahrzeugen ist in der Region nicht neu. In der Vergangenheit (1999 bis 2003, vgl. GD 497/98) hat sich die Region z.B. bereits an der Finanzierung neuer Fahrzeuge für den Betrieb auf der Brenzbahn und der Donaubahn mit über 6 Mio. € (18 Mio. DM, davon Ulm 5,4 Mio. DM) beteiligt.

Eine regionale Mitfinanzierung der Bereitstellung eines weiteren Triebwagens zur Umsetzung eines Halbstundentakts stellt eine einmalige Finanzierung dar, auch wenn sich diese über einen Zeitraum von drei Jahren erstreckt. Ausdrücklich geht es dabei nicht um eine (Mit-)Finanzierung der tatsächlichen Angebotsausweitungen (Zkm), da diese in den Landesstandard fallen und damit, wie dargestellt, zu 100 % durch das Land finanziert werden.

Nach Abstimmung unter den Vorstandsverwaltungen soll die einmalige Fahrzeugmitfinanzierung über den gemeinsam erarbeiteten und beschlossenen regionalen Mitfinanzierungsschlüssel für Angebotsausweitungen zwischen den regionalen Partnern geteilt werden. (s. Anlage 1). Vor diesem Hintergrund ergibt sich für die Angebotsausweitung des Halbstundentaktes nach Ziffer 4.1 nachfolgende Kostenaufteilung für die regionalen Partner:

	Kosten pro Jahr (2023, 2024, 2025)	Kosten gesamt (2023-2025)	Gesamtanteil
Alb-Donau-Kreis	47.419 €	142.258 €	13,74 %
Landkreis Biberach	219.548 €	658.645 €	63,64 %
Stadt Ulm	78.032 €	234.097 €	22,62 %
Gesamt	345.000 €	1.035.000 €	100,00 %

Für die Einführung eines Wochenendnachtverkehrs (vgl. 4.3) ergeben sich im Ergebnis der ersten Kostenschätzung unter Anwendung des o.g. Kostenschlüssels folgende regional zu finanzierende Anteile der Partner:

	Kosten pro Jahr (2023, 2024, 2025)	Kosten gesamt (2023-2025)	Gesamtanteil
Alb-Donau-Kreis	10.012 €	30.036 €	11,66 %
Landkreis Biberach	58.739 €	176.217 €	68,38 %
Stadt Ulm	17.145 €	51.435 €	19,96 %

Gesamt	85.896 €	257.688 €	100,00 %
--------	----------	-----------	----------

Eine genaue Kostenberechnung des jährlichen regionalen Anteils erfolgt noch durch das Land.

Der regionale Mitfinanzierungsbedarf ergibt sich auch aus den aktuellen Rahmenbedingungen des laufenden Verkehrsvertrags. Daher ist zu erwarten, dass mit einer Neuausschreibung der Verkehre (vgl. ab 2025) das Thema durch neue finanzielle Rahmenbedingungen neu verhandelt und vertraglich vereinbart werden muss. Zudem liegen dann auch Nachfragedaten vor, auf deren Basis der Zuschuss des Angebots nochmals überprüft und ggf. angepasst werden kann.

5.2. Finanzierung

Die Bereitstellung der benötigten Haushaltsmittel in Höhe von 95.177 € für den Zeitraum von 2023 bis 2025 erfolgt aus den Zuweisungen des Landes Baden-Württemberg aus der ÖPNV-Finanzreform (§ 15 ÖPNVG) im Ergebnishaushalt bei Profit-Center 5470-750, Auftrag L75054700101, im Finanzhaushalt unter PSP-Element 7.541000128.

6. Ausblick

Auf den weiteren Strecken sind in den nächsten Jahren ebenfalls Angebotsausweitungen geplant; inklusive der Südbahn umfassen diese folgende Maßnahmen:

Zeitraum	Bahnstrecke	Maßnahme
Dez. 2022	Südbahn	RS2 Ulm – Biberach: 1h-Takt RS21 Ulm – Laupheim Stadt – Biberach: 1h-Takt rein elektrischer Betrieb ⇔ Halbstundentakt
Dez. 2022 (geplant*)	Donaubahn	RS3: Ulm – Munderkingen: 1h-Takt mit Verdichtungen zwischen Ulm – Blaubeuren
Dez. 2022	Neubaustrecke	Wendlingen – Ulm: RE/IRE 1h-Takt
Dez. 2023	Illertalbahn/ Weißendorfer	RS7/RS71: Ulm – Weißendorfer: 30'-Takt in HVZ (in Lastrichtung)
Dez. 2025	Südbahn	RS2/21: Neuvergabe mit Angebotsaufwertungen
Dez. 2025	Illertalbahn	RS7: vsl. Realisierung von Bahnhöfen im Bereich Memmingen
Dez. 2025	Neubaustrecke	Stuttgart – Ulm: durchgehender RE/IRE 1h-Takt

Ferner wird im Zuge der Angebotsverbesserungen auf der Südbahn derzeit von SWU-Verkehr und Stadtverwaltung die Anbindung des Haltepunkts Donautal und die Erschließung des Industriegebietes Donautal geprüft (vgl. GD 129/20). Über die Ergebnisse wird im Rahmen der ÖPNV-Angebotsmaßnahmen im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt berichtet.

