



|                  |                        |                       |           |
|------------------|------------------------|-----------------------|-----------|
| Sachbearbeitung  | VGVP - Verkehrsplanung |                       |           |
| Datum            | 15.02.2013             |                       |           |
| Geschäftszeichen | VGVP-Fi/Bi             | * 13                  |           |
| Beschlussorgan   | Gemeinderat            | Sitzung am 20.03.2013 | TOP       |
| Behandlung       | öffentlich             |                       | GD 092/13 |

---

Betreff: Regionalverband Donau-Iller Vorhaben Regio-S-Bahn  
- Zustimmung

Anlagen: Ergebnisse der Hauptstudie vom 27.11.2012 (Anlage 1)

**Antrag:**

1. Den Planungen des Regionalverbands Donau-Iller in Bezug auf das Vorhaben Regio-S-Bahn wird zugestimmt.
2. Die Stadt Ulm unterstützt den Regionalverband Donau-Iller bei dessen Aktivitäten zur Umsetzung des Gesamtkonzeptes.

Feig

---

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

## **Sachdarstellung:**

### **1. Anträge / bisherige Beschlüsse**

Unerledigte Anträge oder vorhergehende Beschlüsse liegen bisher nicht vor.

### **2. Sachverhalt**

#### **2.1. Ausgangssituation**

Mit Beschluss der Verbandsversammlung des Regionalverbandes am 24. November 2009 wurde der Geschäftsstelle des Regionalverbandes Donau-Iller die Aufgabe übertragen, gemeinsam mit den beiden Ländern Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern ein Regio-S-Bahn Konzept zu entwickeln. Dieses sieht vor, alle regionalen Verkehre auf den sechs auf Ulm zulaufenden Schienenstrecken zu vernetzen und mit dem Fernverkehr bestmöglich zu verknüpfen.

Das Betriebsprogramm einschließlich Nutzen-Kosten-Verhältnis für alle auf Ulm zulaufenden Strecken wurde im Auftrag des Regionalverbands Donau-Iller unter Mitfinanzierung der involvierten Gebietskörperschaften (Stadt Ulm, Stadt Memmingen, Landkreis Alb-Donau, Landkreis Heidenheim, Ostalbkreis, Landkreis Biberach, Landkreis Neu-Ulm, Landkreis Günzburg, Landkreis Unterallgäu) durch die Gutachtergemeinschaft SMA und Partner AG/INTRAPLAN Consult GmbH (SMA/Intraplan) erarbeitet.

In sechs Arbeitskreissitzungen und mehreren Fachgesprächen in den Ministerien wurde ein Zielkonzept für den Aufbau einer eigenständigen Konzeption „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ entwickelt.

#### **2.2. Konzept Regio-S-Bahn**

Durch die geplante „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ soll eine deutliche Verbesserung der Stadt-Umland-Vernetzung im Ländergrenzen überschreitenden Nahverkehrsraum der Region Donau-Iller erreicht werden. Die wesentlichen Ziele sind:

- Ein durchgehendes, halbstündiges Angebot auf allen Schienenstrecken der Region.
- Erschließung zusätzlicher Nachfrage auf den bestehenden Strecken mit einem S-Bahn-ähnlichen Angebot durch kürzere Fahrzeiten, dichtere Zugfolgen, optimierte Abfahrtszeiten sowie der Ausbau der Kapazitäten und die Verlängerung der Betriebszeiten.
- Erschließung bisher nicht erschlossener Potentiale im Schienenpersonennahverkehr durch Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke von Senden nach Weißenhorn sowie die Reaktivierung und den Neubau zusätzlicher Haltestellen an den Strecken.
- Verbesserung der Stadt-Umland-Vernetzung und der Flächenerschließung der gesamten Region auch abseits der Schienenstrecken durch Ausrichtung des Busnetzes auf die Bahn, Verknüpfung mit der Straßenbahn im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm sowie durch den Ausbau von Park+Ride und Bike+Ride.
- Verkürzung der Fahrzeiten durch den Einsatz schnellerer Fahrzeuge und den Bau von Doppelspurabschnitten an eingleisigen Schienenstrecken für schnelle Begegnungsverkehre.

Die Merkmale der Regio-S-Bahn Donau-Iller sind zudem der Aufbau einer eigenen Marke bzw. eines eigenen Produktes.

Das Konzept der Regio-S-Bahn sieht neben der Schaffung der Voraussetzungen im Hauptbahnhof Ulm folgende Verbesserungen und Maßnahmen auf den einzelnen Bahnstrecken mit Auswirkung auf die Stadt Ulm vor:

#### **Brenzbahn Ulm – Aalen**

- Verdichtung der derzeitigen IRE-Linie zum Stundentakt
- zweigleisiger Ausbau zweier Streckenabschnitte zwischen Langenau und Rammingen sowie zwischen Sontheim-Brenz und Bergenweiler.
- Gutachternvorschlag zur Einrichtung einer zusätzlichen Station Ulm-Messe mit Bedienung durch RE-Linie und Züge der Regio-S-Bahn-Linie S3 (Ulm <> Langenau, in Lastrichtung bis Sontheim-Brenz)  
⇒ Hinweis: Aussagen zum Haltepunkt Ulm-Messe können aufgrund der Komplexität (baulicher Aufwand) erst nach Vorplanung getroffen werden, daher ist eine Aufnahme in das Gesamtpaket Regio-S-Bahn erforderlich. Halt im VEP nicht berücksichtigt.

#### **Donautalbahn Ulm – Sigmaringen**

- 30-Minuten-Takt auf der Donautalbahn zwischen Ulm und Ehingen
- zwischen Ulm und Blaubeuren stündlich verkehrende schnelle Regio-S-Bahn-Linie (S8) ohne Zwischenhalt, Verdichtung mit S5 nach Weißenhorn mit Bedienung aller Zwischenstationen
- keine Infrastrukturmaßnahmen im Gebiet der Stadt Ulm

#### **Illertalbahn Ulm – Memmingen**

- zweigleisiger Ausbau zwischen Neu-Ulm Finninger Straße und Senden
- Regio-S-Bahn bedient in der Hauptverkehrszeit halbstündlich Weißenhorn (S5) und zusammen mit dem Eilzugangebot ca. alle 20 Minuten Illertissen (S6)
- erste Ausbaustufe vsl. Ende 2013 mit Inbetriebnahme der reaktivierten Strecke Senden – Weißenhorn: Betrieb im Stundentakt von 5:00 bis 23:00 Uhr; Vergabe der Verkehrsleistungen erfolgt durch BEG vsl. im April 2013
- keine Infrastrukturmaßnahmen im Gebiet der Stadt Ulm

#### **Mittelschwabenbahn Günzburg – Krumbach – Mindelheim**

- Stundentakt auf der S4 zwischen Günzburg und Krumbach mit Verlängerung jeder zweiten Zugfahrt von Mindelheim über Memmingen nach Tannheim in der HVZ
- keine Infrastrukturmaßnahmen im Gebiet der Stadt Ulm

#### **Südbahn Ulm – Biberach – Friedrichshafen**

- S1 von Ulm nach Laupheim Stadt und Verlängerung in der Hauptverkehrszeit über die neu errichtete Südkurve bis nach Biberach und Ummendorf
- S7 von Laupheim West auf direktem Weg nach Biberach und Ummendorf
- Infrastrukturmaßnahmen im Gebiet der Stadt Ulm: Elektrifizierung wird angestrebt (s. GD 055/12, Planung der IV Südbahn)

#### **Bayerische Donaubahn Ulm – Günzburg – Augsburg/Donauwörth**

- bisheriger Halbstundentakt bleibt bestehen
- keine Infrastrukturmaßnahmen im Gebiet der Stadt Ulm

#### **Ulm – Geislingen – Stuttgart**

- heutiges Bedienungsangebot bleibt erhalten
- keine Infrastrukturmaßnahmen im Gebiet der Stadt Ulm

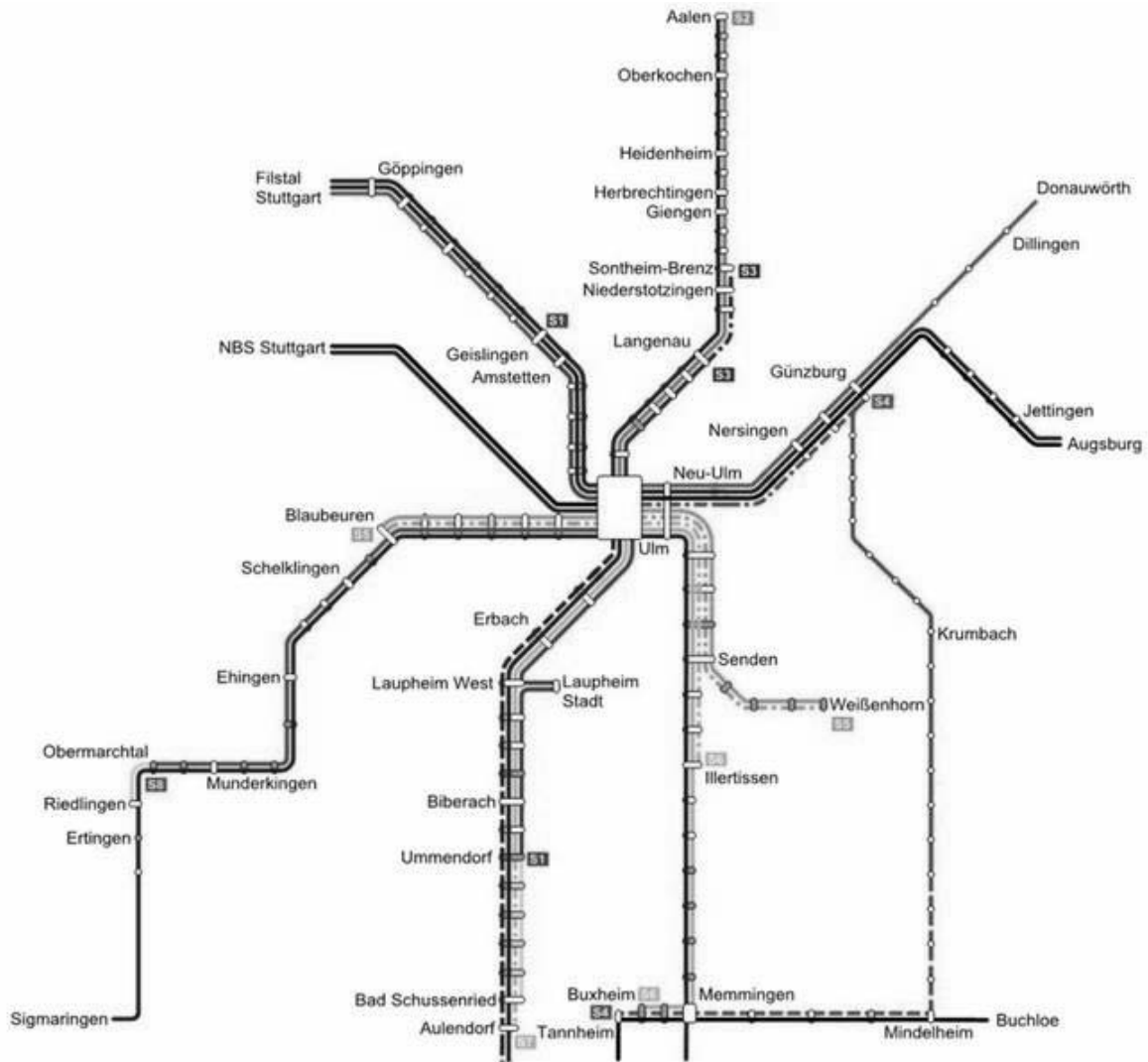


Abb. 1: Schematischer Netzplan Regio-S-Bahn, Quelle: RVDI

### 2.3. Finanzielle Auswirkungen

Eine Abschätzung der Infrastrukturkosten hat für das Gesamtprojekt Regio-S-Bahn einen Bedarf von rd. 74 Mio. € ergeben, der Anteil für die Stadt Ulm ist aufgrund unklarer Verteilung derzeit nicht bezifferbar. Das Zugangebot wird gegenüber heute um insgesamt ca. 20 % erhöht.

Im Zielzustand wird gegenüber dem Ist-Zustand eine Nachfragesteigerung um ca. 33 % erwartet. Für das Gesamtprojekt ergibt sich ein sehr guter Nutzen-Kosten-Faktor von 1,7. Selbst bei einem Risikozuschlag von 50 % auf die Baukosten ist eine Wirtschaftlichkeit des Projektes Regio-S-Bahn Donau-Iller immer noch gegeben.

### 2.4. Umsetzungszeitpunkt

Zum weiteren Vorgehen ist vom federführenden Regionalverband Donau-Iller in der letzten Sitzung des Arbeitskreises vorgeschlagen worden, nach Abstimmung mit den Ländern Anfang 2013 eine gemeinsame Grundsatzerklärung zu unterzeichnen, die politischen Mandatsträger einzubinden und eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Eine konzertierte Aktion aller beteiligten Landkreise und kreisfreien Städte setzt allerdings zunächst voraus, dass dem Konzept in den jeweiligen Gremien vorher zugestimmt wird.

Da unsere Region mit dem Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller landes- und bundesweit in Konkurrenz zu einer Vielzahl ähnlicher Projekte stehen, sind zeitnahe positive Entscheidungen bei allen beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften sehr wichtig. Natürlich wird es auch nach Abschluss der Studie notwendig sein, diese immer wieder an übergeordnete Entwicklungen anzupassen und regionale bzw. lokale Wünsche und Anregungen noch zu prüfen.

Verbesserungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Qualität des Betriebes sind auf den eingleisigen Strecken nur bedingt möglich. Dort, wo dies im Zusammenhang mit der Einrichtung neuer Halte möglich ist, wird eine rasche Umsetzung mit Zielhorizont 2017 angestrebt ("Vorstufe 2017+").

### **3. Kosten und Finanzierung**

Für Infrastrukturmaßnahmen an Schienenstrecken gibt es noch die Möglichkeit der Förderung über die Länder (für Maßnahmen bis zu 50 Mio. Euro Gesamtkosten) sowie direkt über den Bund. Derzeit finden mit den Ministerien in Stuttgart, München und Bonn Gespräche statt, welche Förderung zur Umsetzung des Projektes beantragt werden soll und welche Anforderungen hierfür erfüllt sein müssen.

Aufgrund der Handhabung bei vergleichbaren Projekten kann auch die Notwendigkeit einer Mitfinanzierung der kommunalen Seite nicht ausgeschlossen werden. Hierüber muss mit allen Beteiligten verhandelt werden. Anzumerken ist, dass vom Gesamtprojekt auf kommunaler Seite sieben Landkreise und zwei Stadtkreise betroffen sind.

Zuständig für die Finanzierung von Nahverkehrsleistungen (Betriebskosten) im Schienenverkehr sind die Länder; in Baden-Württemberg ist dies die NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH und in Bayern die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Das Land Baden-Württemberg hat allerdings bereits jetzt Probleme mit der Finanzierung von Nahverkehrsleistungen. Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass für Angebotsverbesserungen zu gegebener Zeit eine kommunale Mitfinanzierung eingefordert wird.

### **4. Hintergrundinformationen/Sonstiges**

Die aktuellen Verkehrsverträge der NVBW mit der DB AG haben eine Laufzeit bis zum Jahr 2016 und sollen neu ausgeschrieben werden.

Voraussetzung für die Realisierung der Regio-S-Bahn ist u.a. ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau der Brenzbahn, der Illertalbahn und ggf. auch der Donautalbahn. Diese werden allerdings bis zum Jahr 2016 nicht realisierbar sein. Eine Ausschreibung auf Basis der gegenwärtigen Infrastruktur würde jedoch das Angebot - je nach Laufzeit des nächsten Verkehrsvertrags - bis zum Jahr 2030 festschreiben. Seitens des MVI, Herr Minister Hermann, besteht die Zusage, während der Laufzeit des nächsten Verkehrsvertrags in Bezug auf die Regio-S-Bahn Anpassungen vorzunehmen.

Neben den voraussichtlich eher mittel- bis langfristig realisierbaren Ausbaumaßnahmen gibt es eine ganze Reihe von möglichen und auch dringend notwendigen Verbesserungsmaßnahmen, die auch kurz- oder mittelfristig realisiert werden könnten. Wesentliche Forderungen sind hier die Erhöhung von Kapazitäten zur Beförderung von Personen und Fahrrädern durch Einsatz zusätzlicher bzw. größerer Fahrzeuge und/oder Taktverdichtungen sowie die Schließung von Taktlücken und die Ausweitung der Taktzeiten bis 24:00 Uhr.

Die Erläuterung des Konzeptes erfolgt durch den Verbandsdirektor des Regionalverbands Donau-Iller, Herrn Markus Rieth.

## 5. Anlagen

Anlage 1: Ergebnisse der Hauptstudie der Regio-S-Bahn Donau-Iller, Verbandsversammlung der Region Donau-Iller, Laupheim, 27. November 2012