

Regio-S-Bahn Donau-Iller

Ergebnisse der Hauptstudie

**Verbandsversammlung der Region Donau-Iller,
Laupheim, 27. November 2012**

Zielsetzungen der Regio-S-Bahn Donau-Iller

Der SPNV im grenzüberschreitenden Nahverkehrsraum Ulm/Neu-Ulm erhält mit einer Regio-S-Bahn-Konzeption eine eigene Marke bzw. ein eigenes Produkt.

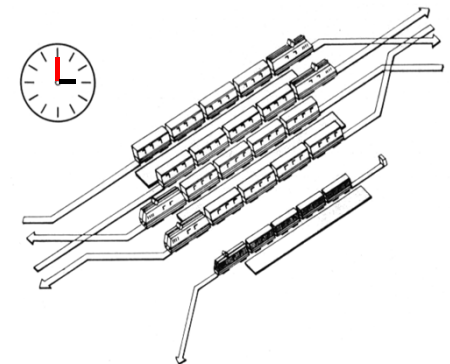


Im Zielzustand soll die Regio-S-Bahn Donau-Iller die sechs auf Ulm zulaufenden Strecken

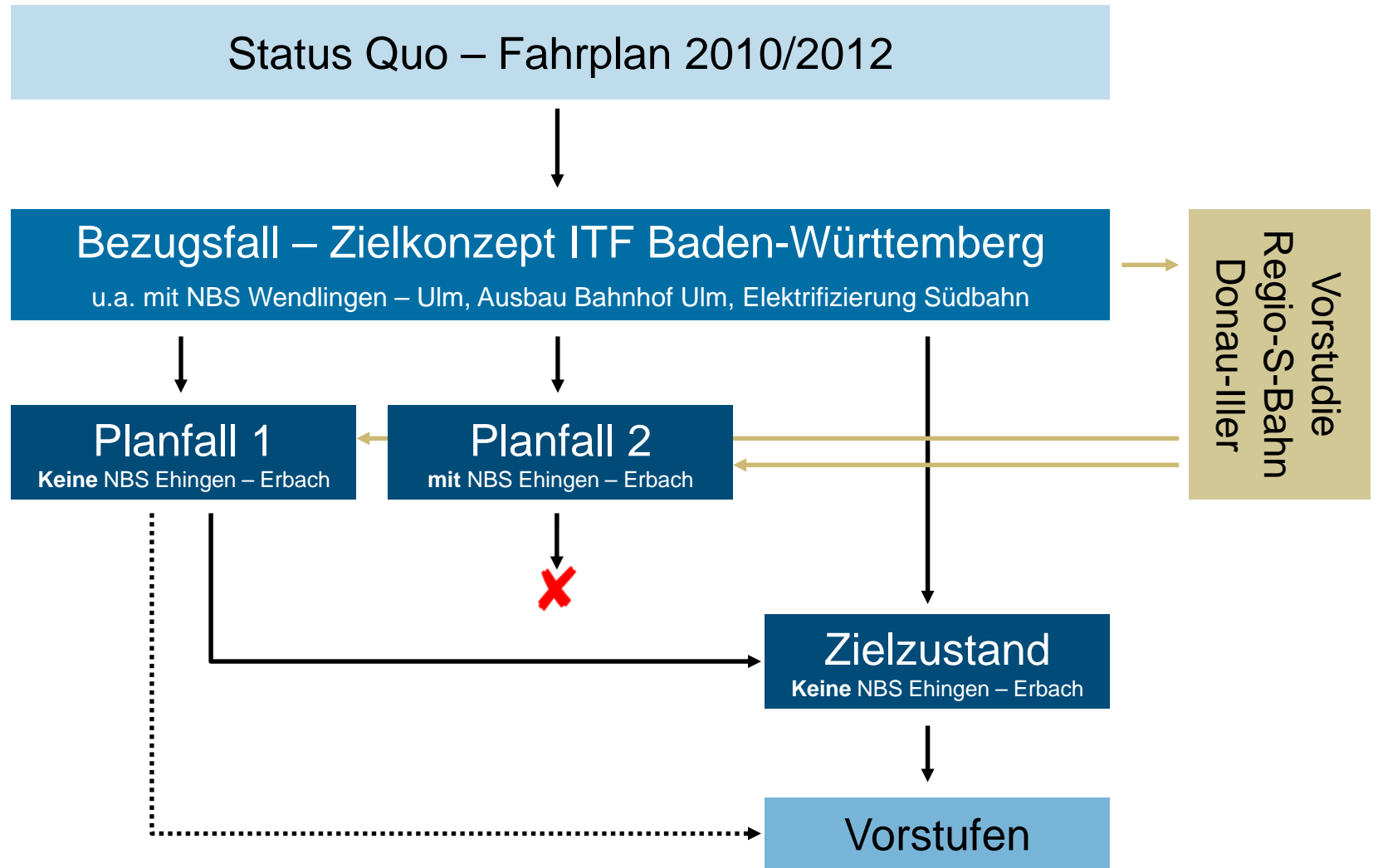
- mit sinnvollen Durchmesserlinien,
- im Halbstundentakt (mindestens zur HVZ),
- mit kurzen Reisezeiten,
- spurtstarken und attraktiven Fahrzeugen sowie
- neuen und aufgewerteten Haltepunkten bedienen.



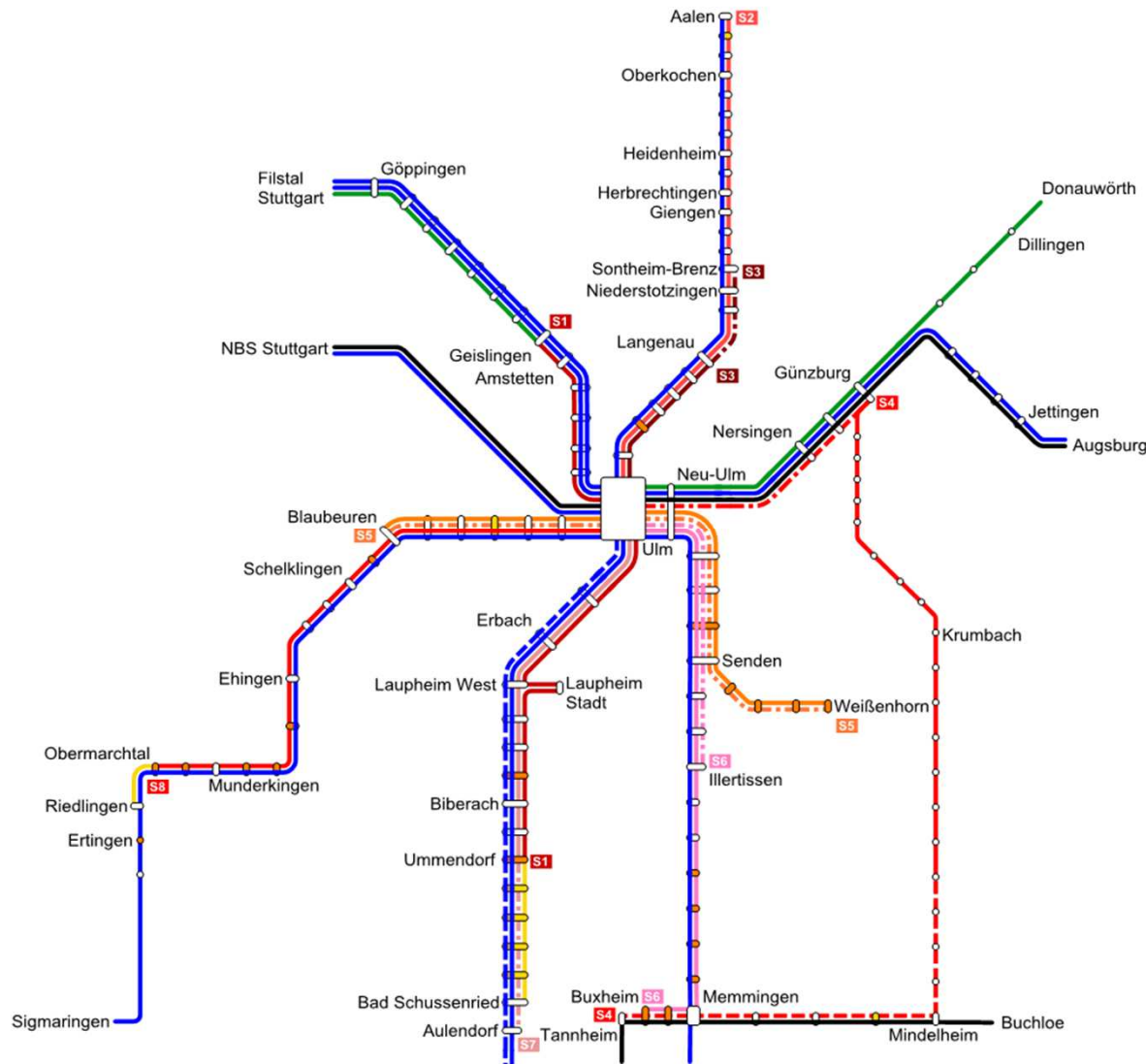
Die Regio-S-Bahn Ulm weist zudem eine abgestimmte Arbeitsteilung nach den Prinzipien des ITF mit den IRE- und RE-Produkten auf und ist in den Knotenbahnhöfen ideal mit dem Fernverkehr und dem übrigen Regionalverkehr vernetzt.



Ablauf Hauptstudie zur Regio-S-Bahn Donau-Iller



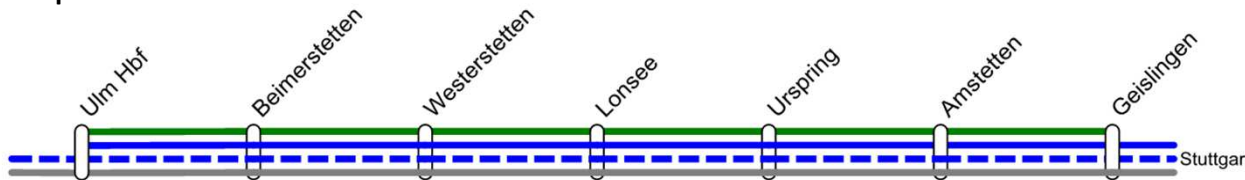
Linienetzplan zum Zielzustand



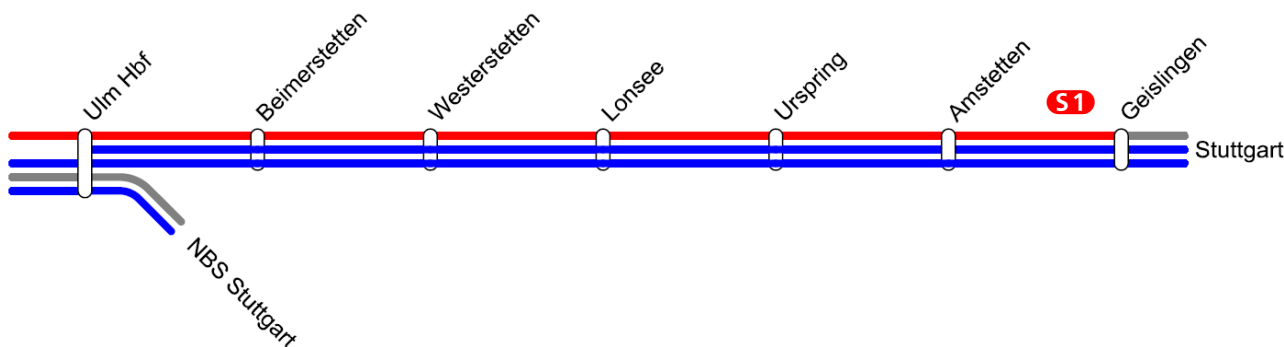
Das dargestellte überregionale Bedienungskonzept entspricht mit Ausnahme der Angebotsdichte auf der Brenzbahn den aktuellen Planungen der Länder Bayern und Baden-Württemberg zum Bezugsfall.

Legende	
	Fernverkehr
	Eilzug (IRE/RE)
	Regionalzug (RB)
	Regio-S-Bahn
	Regio-S-Bahn
	stündlich
	zweistündlich
	HVZ
	Zug hält an
	Zug fährt durch
	Bahnhof/Haltepunkt
	neuer Haltepunkt
	neuer Haltepunkt (Option)

Fahrplan 2012



Zielzustand



Angebot Zielzustand

- Der Fernverkehr verkehrt über die NBS Wendlingen – Ulm
- Der IRE verkehrt stündlich und wird in Ulm auf die Südbahn durchgebunden (Bestandteil Bezugsfall)
- Die Regio-S-Bahn-Linie S1 übernimmt die bereits heute bestehende Leistung im Abschnitt Geislingen – Ulm und wird in Ulm nach Laupheim Stadt durchgebunden
- In Geislingen Durchbindung nach Stuttgart möglich

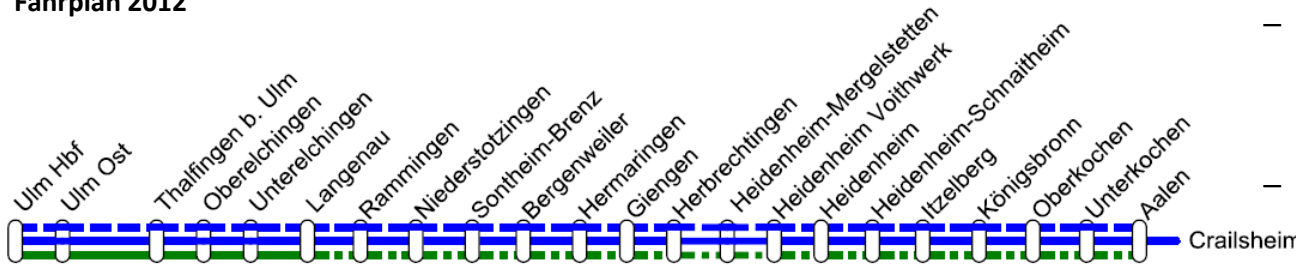
Infrastruktur

- Kein Ausbaubedarf

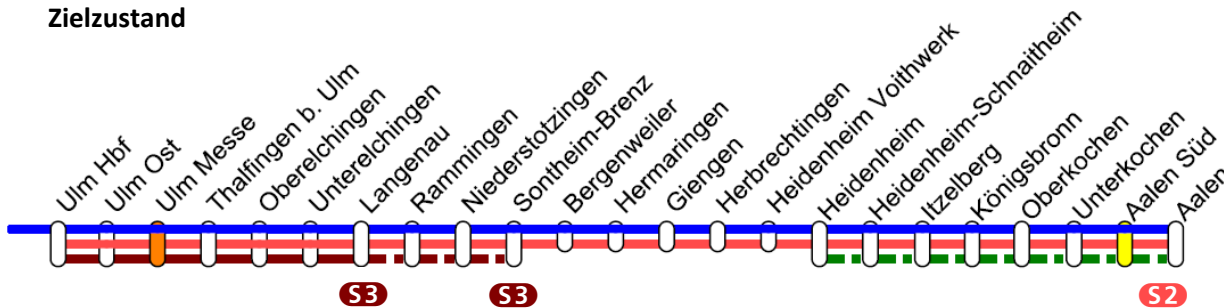
Schematische Darstellung: in der HVZ sind Abweichungen in der Haltepolitik möglich

Legende	
	Fernverkehr
	Eilzug (IRE/RE)
	Regionalzug (RB)
	Regio-S-Bahn
	stündlich
	zweistündlich
	HVZ
	Zug hält an
	Zug fährt durch
	Bahnhof/Haltepunkt
	neuer Haltepunkt
	neuer Haltepunkt (Option)

Fahrplan 2012



Zielzustand



Angebot Zielzustand

- Stündlicher IRE mit Einbindung in die Knoten 30 in Aalen und Ulm, zusätzliche Halte in Niederstotzingen und Herbrechtingen, Durchbindung auf die Donaubahn
- Stündliche Regio-S-Bahn-Linie S2 mit Einbindung in den Knoten 00 in Aalen und optimalen Anschlüssen in Ulm auf den Fernverkehr in/aus Richtung Stuttgart, Durchbindung auf RE ins Illertal (Option)
- Stündliche Regio-S-Bahn-Linie S3 Ulm – Langenau, zur HVZ Einzellagen ab/bis Sontheim-Brenz

Infrastruktur

- Zweigleisiger Ausbau: Langenau – Rammingen und Sontheim-Brenz – Bergenweiler
- Neue Station Ulm Messe
- Verlegung Station Bergenweiler 700 m Richtung Ulm

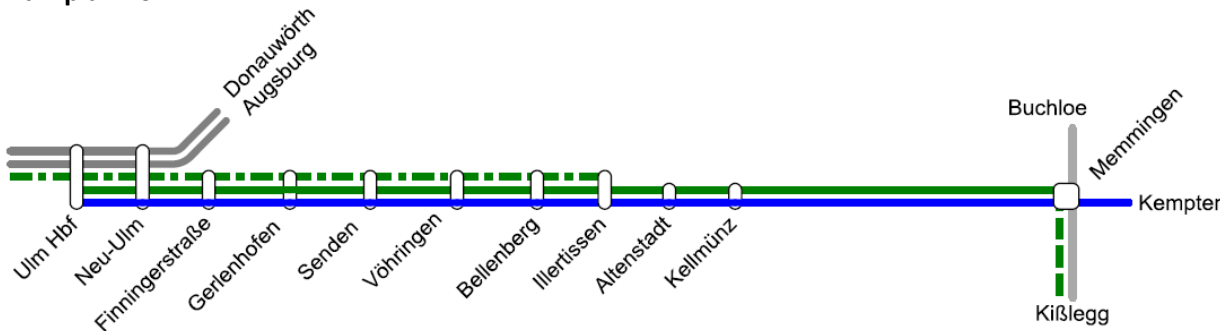
Option

- Fahrplan Brenzbahn als Ganzes um 30 Min. verschiebbar

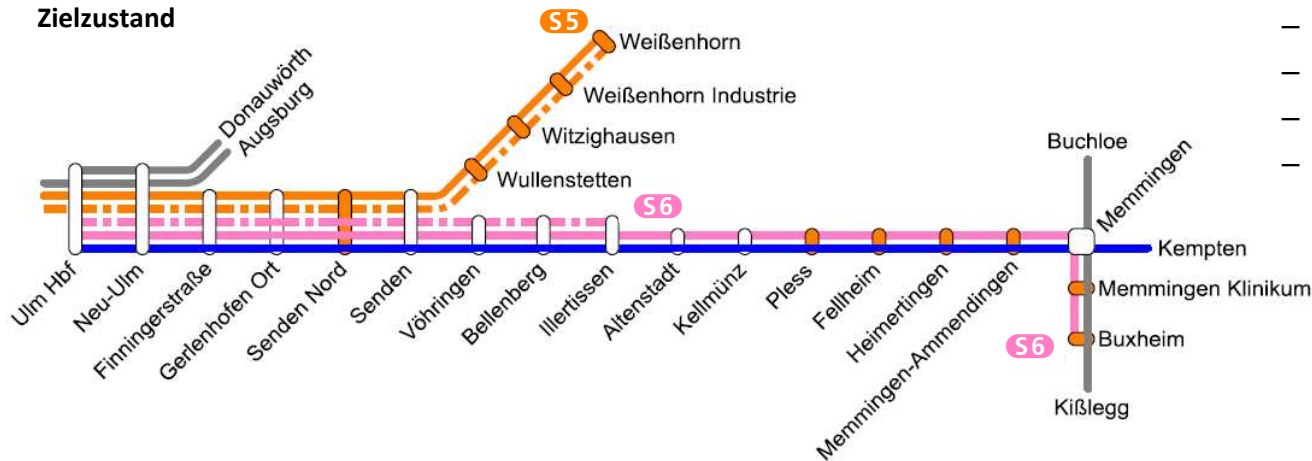
Legende	
	Fernverkehr
	Eilzug (IRE/RE)
	Regionalzug (RB)
	Regio-S-Bahn
	stündlich
	zweistündlich
	HVZ
	Zug hält an
	Zug fährt durch
	Bahnhof/Haltepunkt
	neuer Haltepunkt
	neuer Haltepunkt (Option)

Schematische Darstellung: in der HVZ sind Abweichungen in der Haltepolitik möglich

Fahrplan 2012



Zielzustand



Angebot Zielzustand

- Stündlicher RE mit Einbindung in Knoten Memmingen, in Ulm optimale Durchbindung auf S2
- HVZ-Halbstundentakt Regio-S-Bahn-Linie S5 Blaubeuren – Ulm – Weißenhorn
- Stündliche S6 Ulm – Memmingen (– Buxheim), im Nahbereich von Ulm beschleunigt
- HVZ-S6 Ulm – Illertissen, ergibt für Illertissen ca. alle 20 Minuten eine Abfahrt in Richtung Ulm

Infrastruktur

- Ausbau und Modernisierung der Strecke Senden (inkl.) – Weißenhorn (Bezugsfall)
- Verlegung Bahnhof Gerlenhofen (Bezugsfall)
- Zweigleisigkeit Finningerstraße – Senden
- Gleichzeitige Einfahrten in Kellmünz
- Neue Stationen in:

- Senden Nord
- Pless,
- Fellheim,
- Heimertingen,
- M-Ammendingen,
- Memmingen Klinikum
- Buxheim
- (inkl. Wendegleis)

Legende	
	Fernverkehr
	Eilzug (IRE/RE)
	Regionalzug (RB)
	Regio-S-Bahn
	stündlich
	zweistündlich
	HVZ
	Zug hält an
	Zug fährt durch
	Bahnhof/Haltepunkt
	neuer Haltepunkt
	neuer Haltepunkt (Option)

Schematische Darstellung: in der HVZ sind Abweichungen in der Haltepolitik möglich

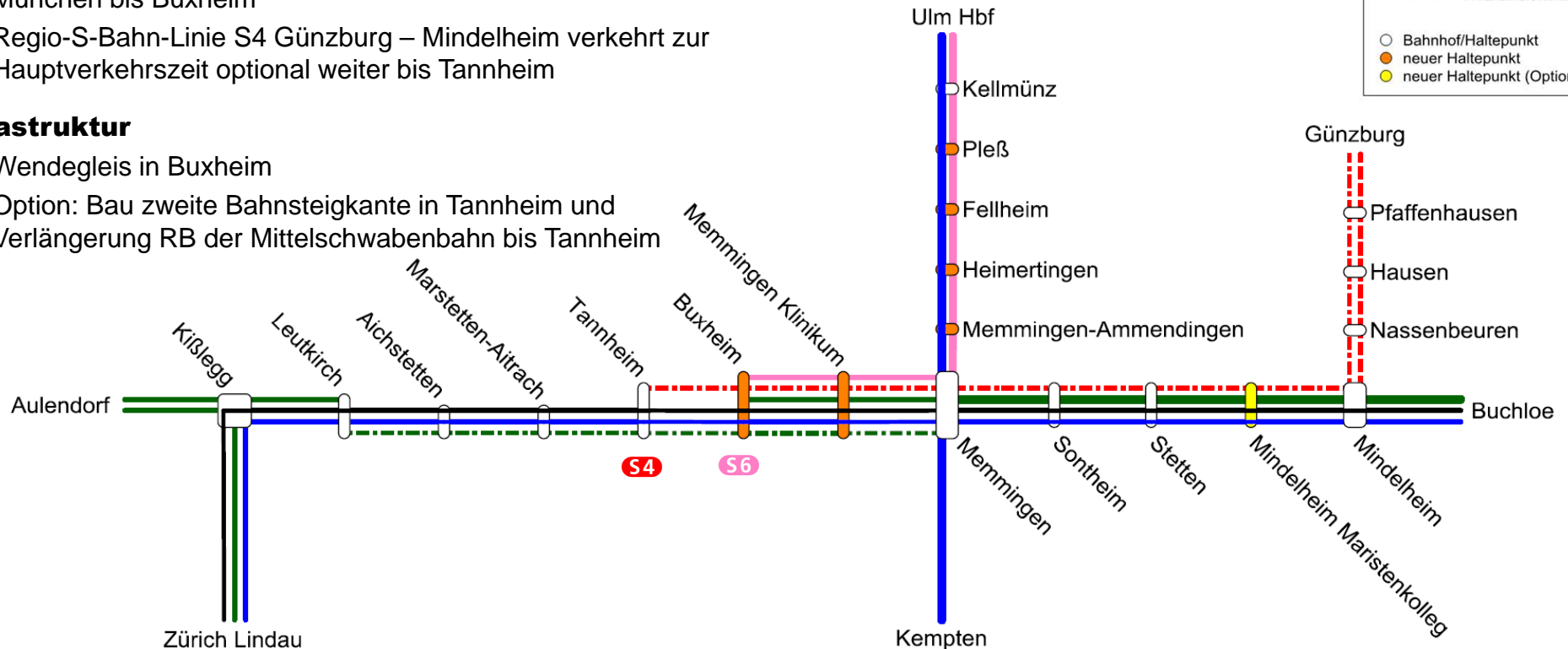
Angebot Zielzustand

- Das Angebotskonzept auf der Strecke Lindau – Kißlegg – Memmingen – München nach Inbetriebnahme der Elektrifizierung ist noch nicht abschließend festgelegt
- Regio-S-Bahn-Linie S6 Ulm – Memmingen verkehrt zweistündlich weiter bis Buxheim, in der anderen Stunde verkehrt ein R-Zug von München bis Buxheim
- Regio-S-Bahn-Linie S4 Günzburg – Mindelheim verkehrt zur Hauptverkehrszeit optional weiter bis Tannheim

Infrastruktur

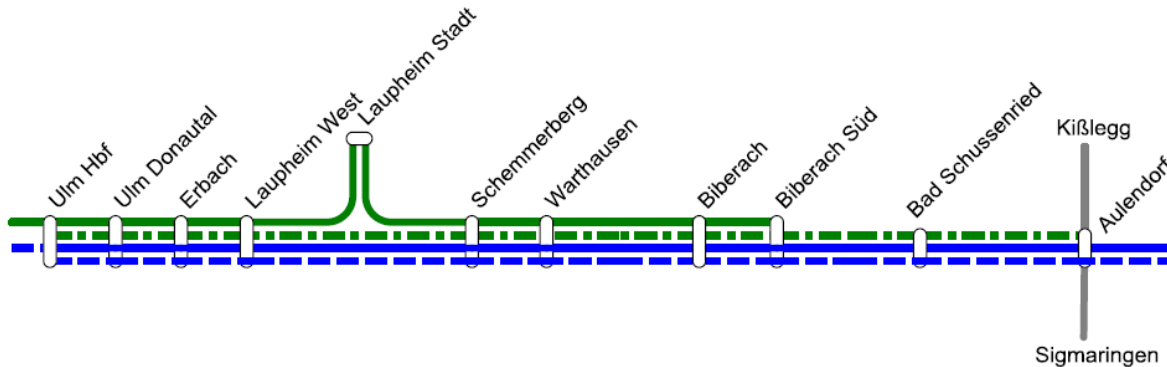
- Wendegleis in Buxheim
- Option: Bau zweite Bahnsteigkante in Tannheim und Verlängerung RB der Mittelschwabenbahn bis Tannheim

Legende	
	Fernverkehr
	Eilzug (IRE/RE)
	Regionalzug (RB)
	S-Bahn
	stündlich
	zweistündlich
	HVZ stündlich
	HVZ zweistündlich
	Bahnhof/Haltepunkt
	neuer Haltepunkt
	neuer Haltepunkt (Option)



Schematische Darstellung: in der HVZ sind Abweichungen in der Haltepolitik möglich

Fahrplan 2012



Angebot Zielzustand

- IRE und IRE-Sprinter gemäß Bezugsfall
- Direkte, stündliche Regio-S-Bahn-Linie S7 stündlich Ulm – Biberach – Ummendorf; einzelne Fahrten von/nach Aulendorf
- Regio-S-Bahn-Linie S1 im Stundentakt über Laupheim Stadt nach Biberach bzw. Ummendorf

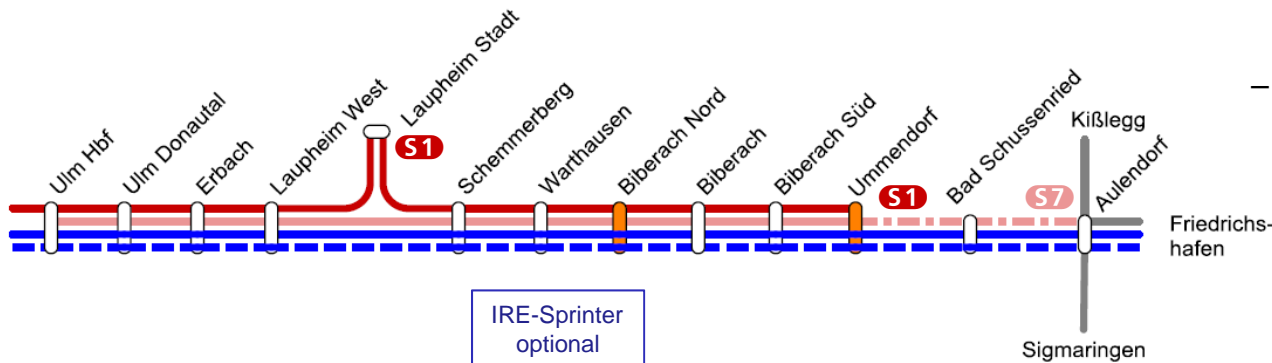
Infrastruktur

- Neue Stationen in Biberach Nord und in Ummendorf (inkl. Wendegleis)

Optionen

- Ergänzendes Angebot zwischen Ummendorf und Bad Schussenried zur Bedienung von max. 4 zusätzlichen Haltepunkten (Anpassung Bus)
- Ausgestaltung der über-regionalen Produkte (u.a. Stundentakt IRE-Sprinter und Haltepolitik IRE) abhängig vom Ergebnis der laufenden Untersuchung durch den „Interessenverband Südbahn“

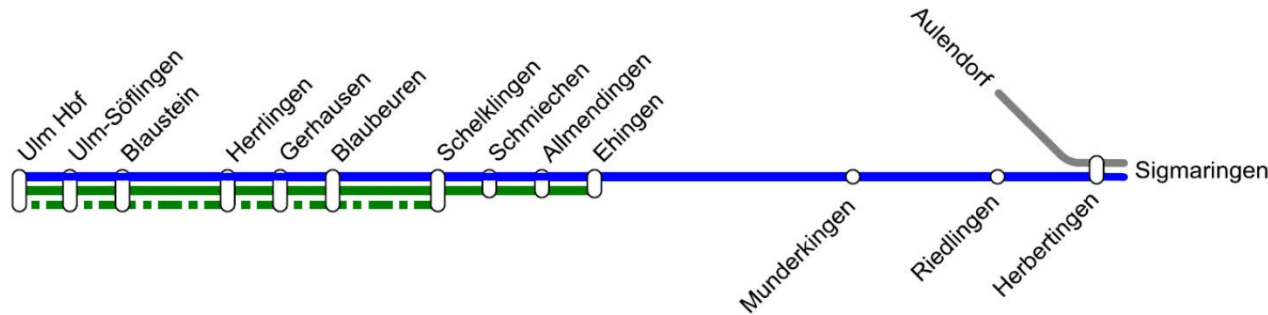
Zielzustand



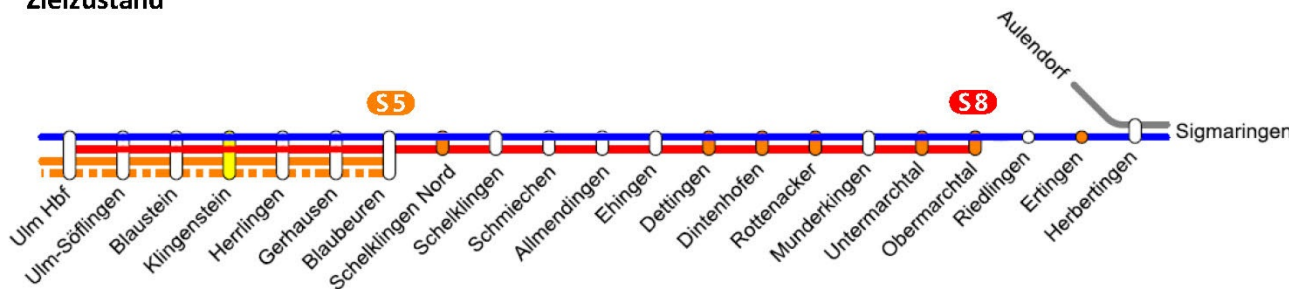
Schematische Darstellung: in der HVZ sind Abweichungen in der Haltepolitik möglich

Legende	
	Fernverkehr
	Eilzug (IRE/RE)
	Regionalzug (RB)
	Regio-S-Bahn
	stündlich
	zweistündlich
	HVZ
	Zug hält an
	Zug fährt durch
	Bahnhof/Haltepunkt
	neuer Haltepunkt
	neuer Haltepunkt (Option)

Fahrplan 2012



Zielzustand



Angebot Zielzustand

- RE mit zusätzlichem Halt in Ertingen ansonsten gemäß Bezugsfall
- RB Obermarchtal – Ulm (– Laupheim Stadt), im Nahbereich von Ulm beschleunigt und ungefähr halbstündlich versetzt zum RE
- Stündliche (HVZ halbstündliche) RB Blaubeuren – Ulm – Weißenhorn mit Übergang in Blaubeuren in/aus Richtung EHINGEN

Infrastruktur

- Zweigleisigkeit südlich EHINGEN
- Neue Stationen Schelklingen Nord, Dettingen, Dintenhofen, Rottenacker (Bahnsteig an Gleis 1), Untermarchtal, Obermarchtal (mit Wendegleis), Ertingen, Klingenstein (Option)

Optionen

- Neue Station und RB-Halt Klingenstein (für RB-Blaubeuren – Weißenhorn)
- Zweigleisiger Ausbau Obermarchtal – Rechtenstein für Verlängerung RB von Obermarchtal nach Riedlingen



Schematische Darstellung: in der HVZ sind Abweichungen in der Haltepolitik möglich

Bayerische Donautalbahn, Ulm – Augsburg und Mittelschwabenbahn

Bayerische Donautalbahn

Die Züge der Relation Ulm – Ingolstadt – Regensburg sind bis Günzburg berücksichtigt und erfahren im Regio-S-Bahn-Konzept keine Änderungen gegenüber dem aktuellen Fahrplan

Ulm – Augsburg

Die Züge der Relation Ulm – Ingolstadt – Regensburg sind bis Jettingen berücksichtigt und erfahren im Regio-S-Bahn-Konzept keine Änderungen gegenüber dem aktuellen Fahrplan

Mittelschwabenbahn

Die Mittelschwabenbahn ist ebenfalls Teil des Regio-S-Bahn-Konzepts und wird zur Hauptverkehrszeit über Mindelheim hinaus bis nach Memmingen verlängert, optional bis nach Tannheim

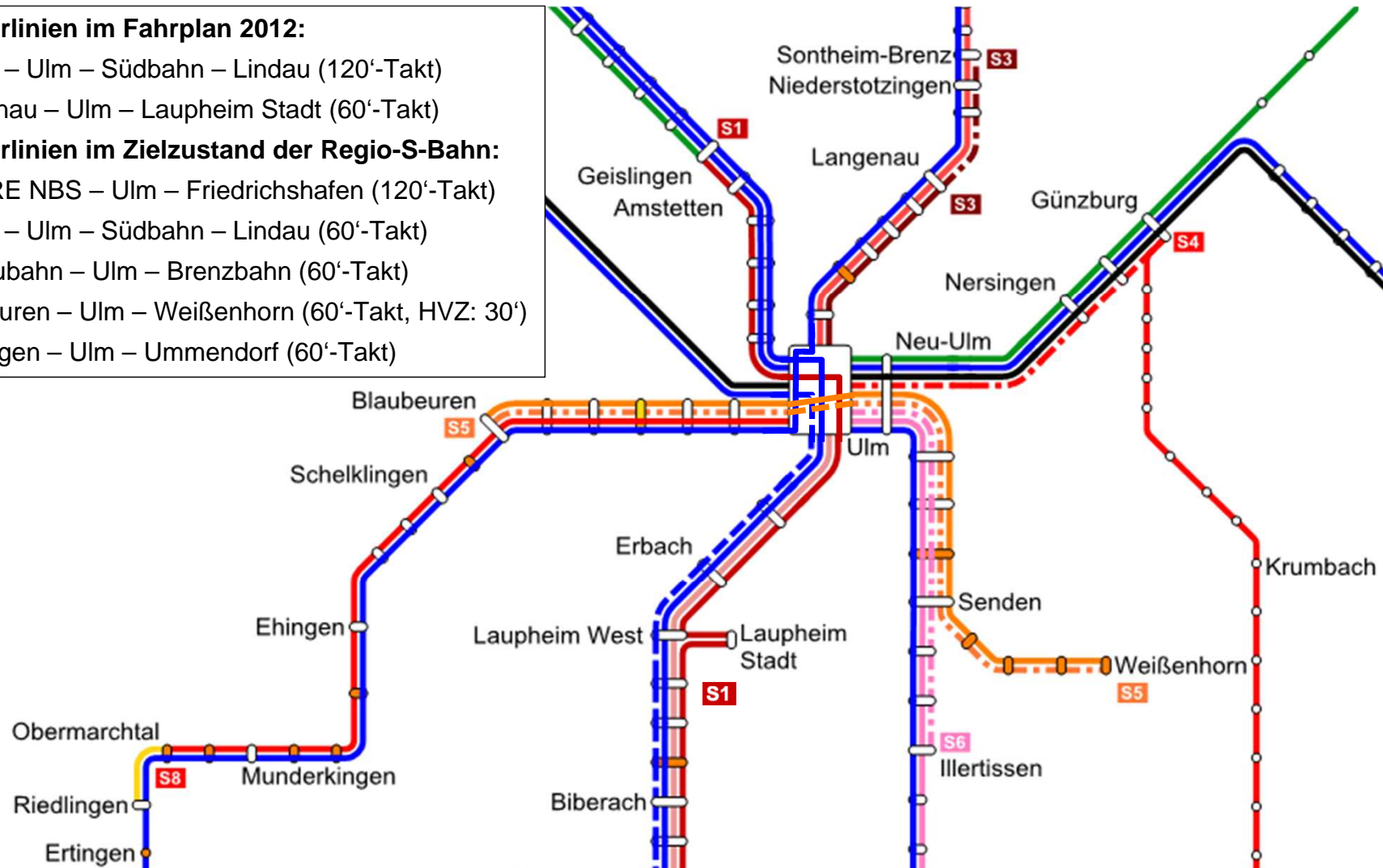
Mögliche Durchbindungen Ulm im Zielzustand

Durchmesserlinien im Fahrplan 2012:

- IRE Filstal – Ulm – Südbahn – Lindau (120'-Takt)
- RB Langenau – Ulm – Laupheim Stadt (60'-Takt)

Durchmesserlinien im Zielzustand der Regio-S-Bahn:

- Sprinter-IRE NBS – Ulm – Friedrichshafen (120'-Takt)
- IRE Filstal – Ulm – Südbahn – Lindau (60'-Takt)
- IRE Donaubahn – Ulm – Brenzbahn (60'-Takt)
- S5 Blaubeuren – Ulm – Weißenhorn (60'-Takt, HVZ: 30')
- S1 Geislingen – Ulm – Ummendorf (60'-Takt)



Mögliche Elemente einer Zwischenstufe 2017+ (1)

Illertalbahn

- Reaktivierung Senden – Weißenhorn (Inbetriebnahme Ende 2013)
- Umbau Bahnhof Senden
- Neuer Haltepunkt Gerlenhofen Ort
- Planung Zweigleisigkeit Finningerstraße – Senden



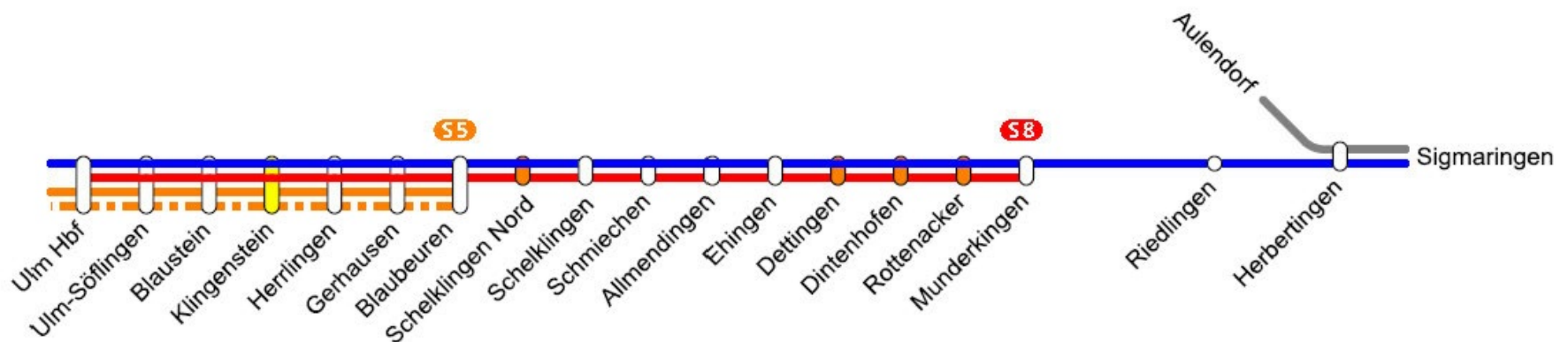
Südbahn

- Neuer Haltepunkt Biberach Nord
- ggf. Neukonzeption überregionale Produkte im Auftrag Interessenverband Südbahn

Mögliche Elemente einer Zwischenstufe 2017+ (2)

Donaubahn

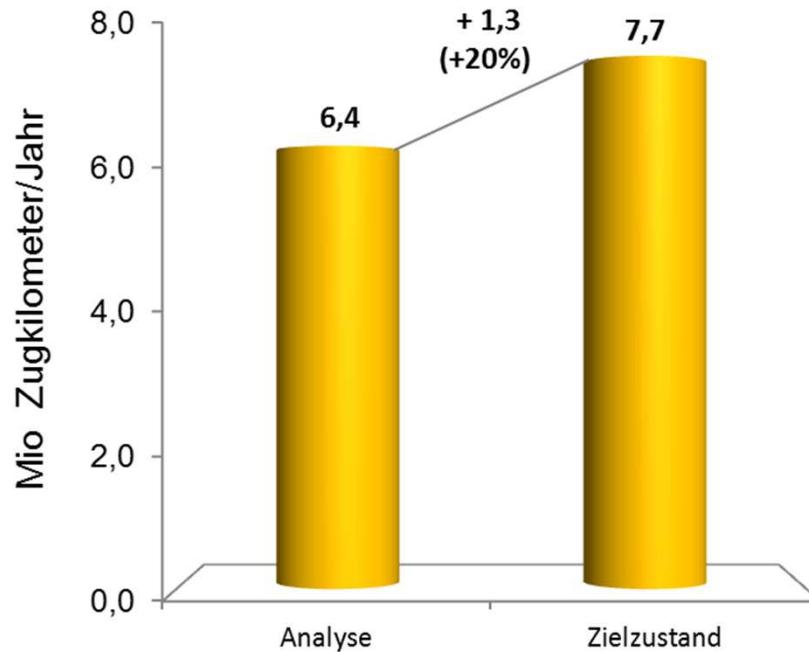
- Realisierung der neuen Halte im Abschnitt Blaubeuren – Munderkingen und Realisierung der beschleunigten RB bis Munderkingen
- Optionaler Halt Klingenstein



Brenzbahn

- Prüfung neuer Halt Ulm Messe
- Planung zweigleisige Abschnitte

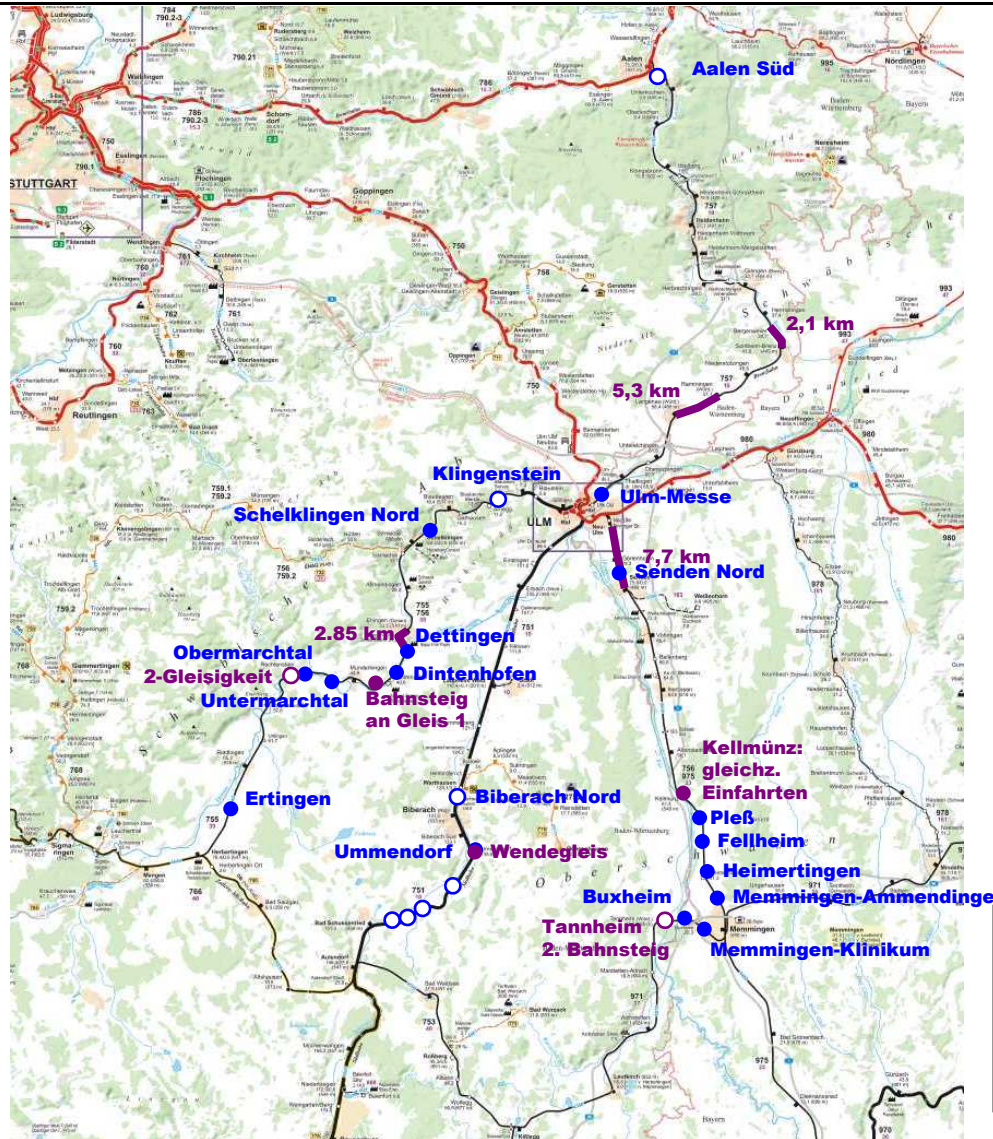
Entwicklung der Betriebsleistungen (Zugkilometer)



Der Untersuchungsraum umfasst die Strecken im Zulauf zu Ulm bis zu den folgenden Stationen: Geislingen, Aalen, Günzburg, Jettingen, Memmingen, Tannheim, Aulendorf und Herbertingen sowie die Züge der Mittelschwabenbahn.

Annahme: Gerundete Werte auf Basis eines Werktags. Der Jahreswert errechnet sich durch Multiplikation mit dem Einheitsfaktor 300, welcher die Minderleistungen an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen berücksichtigt.

Erforderlicher Infrastrukturausbau Zielzustand



Brenzbahn

- Zweigleisigkeit Bergenweiler – Sontheim-Brenz
- Zweigleisigkeit Rammingen – Langenau
- Neue Station Ulm-Messe
- Verlegung Station Bergenweiler

Illertalbahn (und angrenzende Strecken)

- Zweigleisigkeit Finningerstraße – Senden
- 7 neue Stationen
- Gleichzeitige Einfahrten in Kellmünz
- Verlegung Station Gerlenhofen

Südbahn

- 2 neue Stationen

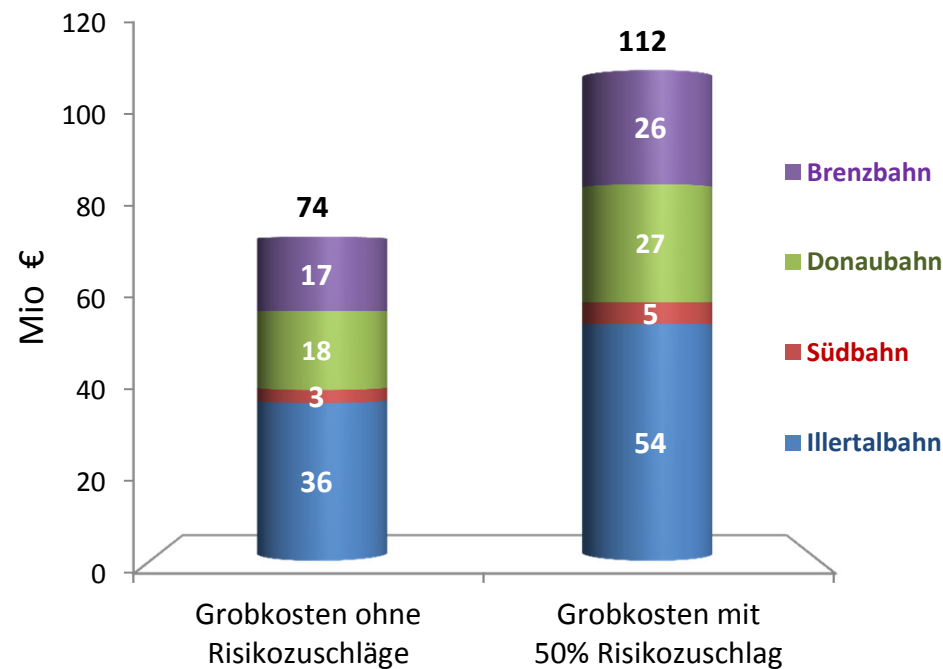
Donaubahn

- Zweigleisigkeit südlich Ehingen
- Bahnsteig in Rottenacker an Gleis 1
- 6 neue Stationen

- ● Infrastrukturmaßnahme (Strecke bzw. Knoten)
- Optionale Infrastrukturmaßnahme
- Neuer Haltepunkt
- Neuer Haltepunkt (Optionen)

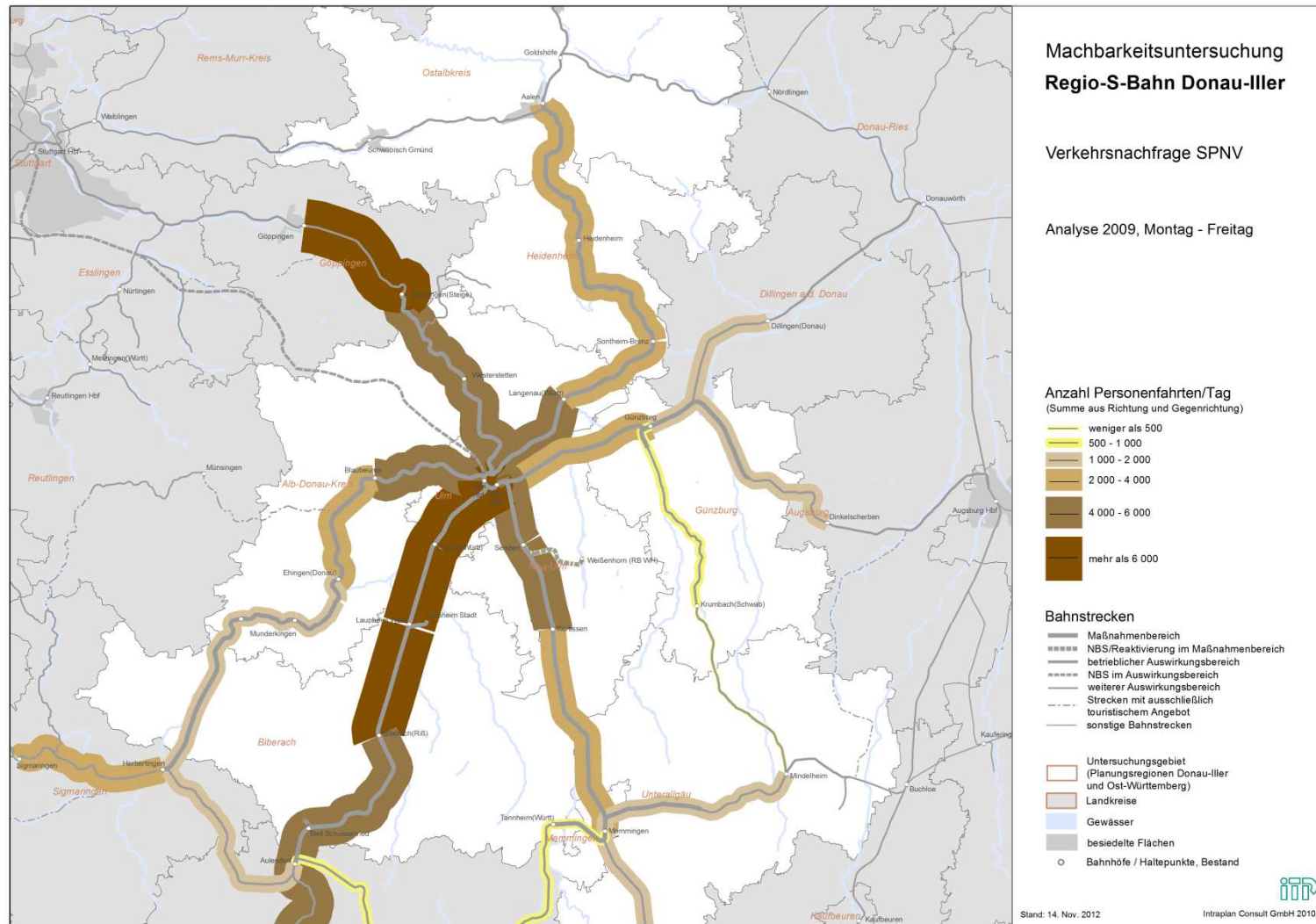
Kostenschätzung Infrastruktur Gesamtinvestitionen

Zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen der Länder Baden-Württemberg und Bayern (z.B. Reaktivierung Senden – Weißenhorn, Umbau Bf. Senden, Elektrifizierung Südbahn, Umbau Bf. Blaubeuren sind folgende Investitionen (Preisstand 2010) erforderlich:

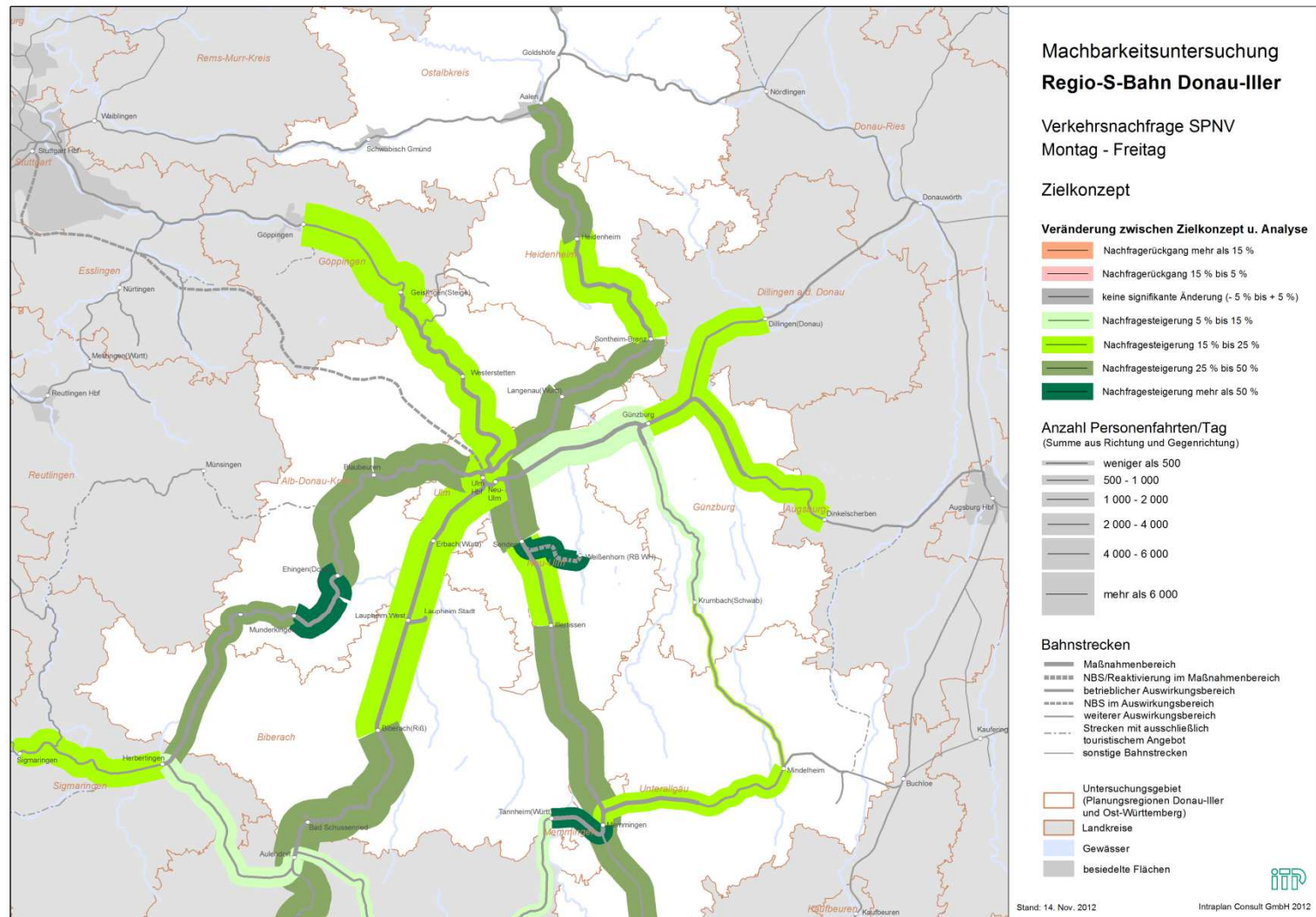


Entwicklung der Verkehrsnachfrage

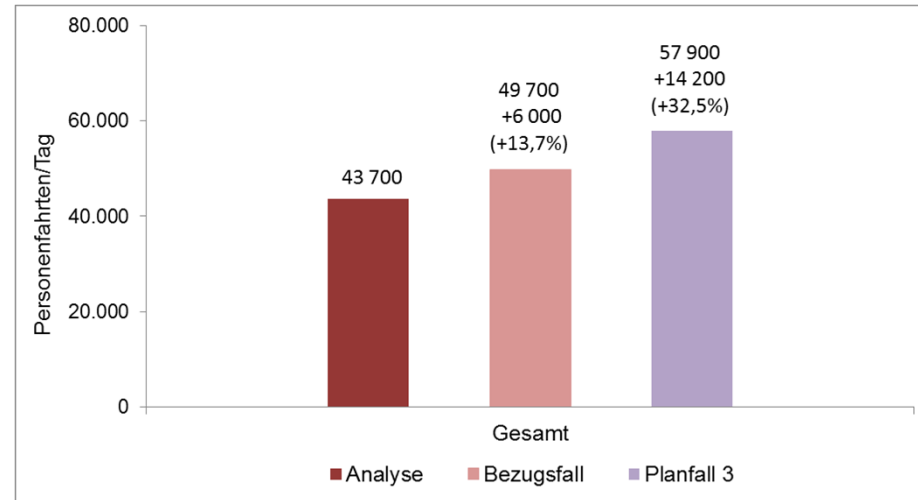
Streckenbezogene Nachfrage – Analyse 2009



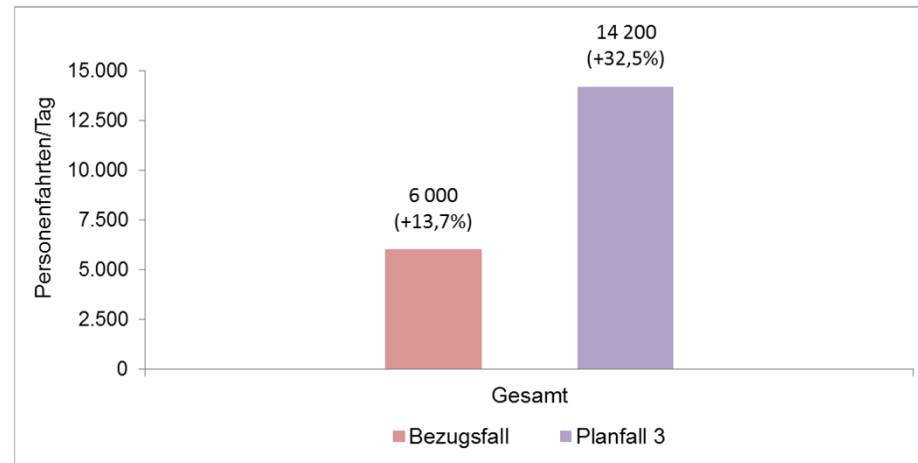
Entwicklung der Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der Maßnahmen für die Regio-S-Bahn Donau-Iller



Gesamtaufkommen
auf den relevanten Verkehrs-
beziehungen des SPNV



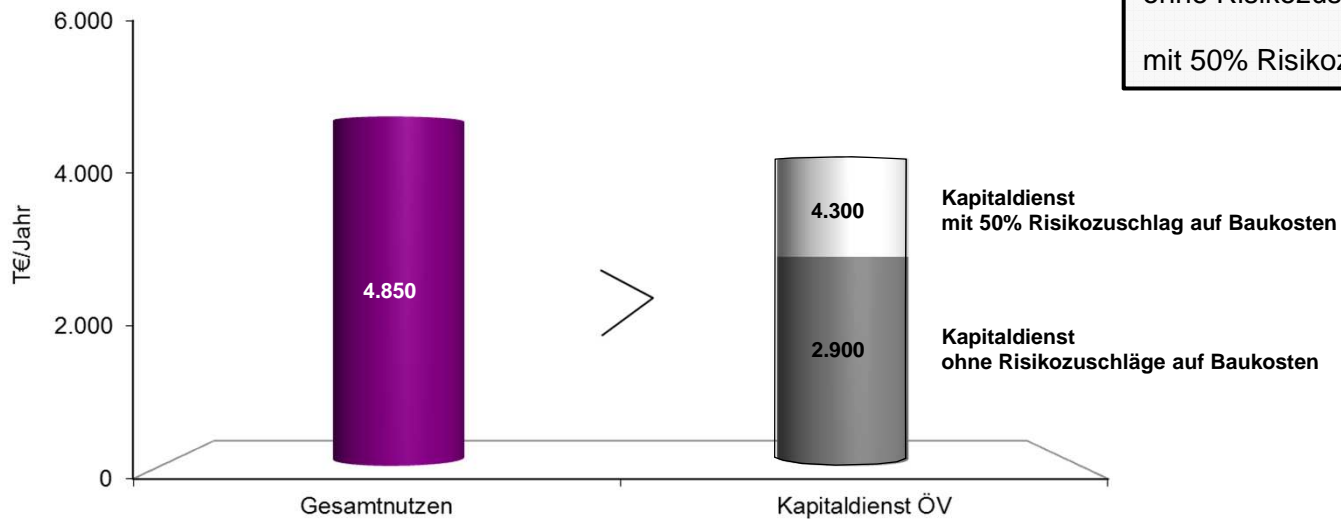
Veränderung des
Verkehrsaufkommens



Bewertung der Infrastrukturmaßnahmen

Volkswirtschaftliche Bewertung nach der Methodik der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des ÖPNV

- Unterhaltung Infrastruktur
 - Betriebskosten ÖPNV
 - Betriebskosten MIV
 - Umweltwirkungen
 - Verkehrssicherheit
 - Reisezeit
- } Nutzen
- Kapitaldienst Infrastruktur



Nutzen-Kosten-Indikator	
ohne Risikozuschläge:	1,7
mit 50% Risikozuschlag:	1,1

-
- Das Gesamtkonzept besteht aus einem Bündel von Einzelmaßnahmen. Die positive Bewertung der Gesamtkonzeptes gibt keine Auskunft über die volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der Einzelmaßnahmen.
 - Maßnahmen an den Außenästen (Illertal, Donautal) setzen die Ausrichtung der Busverkehre auf die Bahn voraus.

-
- Die Angebotsqualität in der Region Donau-Iller kann durch das Regio-S-Bahn-Konzept deutlich verbessert werden:
 - Kürzere Fahrzeiten
 - Dichtere Takte
 - Zusätzliche Haltepunkte
 - Neue Durchbindungen in Ulm
 - Die Mehrzahl der Wünsche der Gebietskörperschaften konnten in das Gesamtkonzept integriert werden.
 - Die Nachfrage im Zielzustand steigt gegenüber dem Ist-Zustand um 33%. Die durch das Regio-S-Bahn-Konzept ausgelöste Nachfragesteigerung beläuft sich auf 19%.
 - Die Steigerung der Zugkilometer um 20% steht in einem angemessenen Verhältnis zur Nachfragesteigerung.
 - Das Gesamtkonzept ist volkswirtschaftlich vorteilhaft.