



Vorbericht

Vorlage Nr. 51-001-2013

Ziffer 4 der Tagesordnung
VF-01-2013

Dezernat 5
Verkehrsamt
Peter Hirsch

Verwaltungs- und Finanzausschuss

öffentlich am 15.03.2013

Kreistag

öffentlich am 22.03.2013

Regionale S-Bahn, Vorstellung der Hauptstudie

Beschlussvorschlag:

- a) Vom Bericht über die Zielkonzeption als Ergebnis der Hauptstudie wird Kenntnis genommen.
- b) Planungskosten für die Untersuchung der zusätzlichen optionalen Halte im Landkreis Biberach werden vom Landkreis grundsätzlich getragen.
- c) Die Verwaltung wird beauftragt, dieses Projekt insgesamt und die Institutionalisierung (Zweckverband) im Sinne des Landkreises weiter voranzubringen.

Sachverhalt

1. Vorbemerkung

Am 24. November 2009 wurde bei einer Sitzung des Regionalverbands Donau-Iller (RVDI) beschlossen, dass der Regionalverband in Zusammenarbeit mit dem Land Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern ein Stufenkonzept für eine Regio-S-Bahn im Bereich Donau-Iller entwickeln soll. Ziel dabei ist es, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region des RVDI durch einen S-Bahn ähnlichen Verkehr zu verbessern und weiter auszubauen.

Im Sitzungsblock Februar 2010 wurden die Gremien des Landkreises über die Eckpunkte der Vorstudie des Stufenkonzepts ausführlich informiert. Wesentliche Inhalte waren die Verbesserung des SPNV durch einen S-Bahn ähnlichen Verkehr mit spurtstarken Fahrzeugen und mindestens einem Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit, beginnend im Knotenpunkt Ulm. Als Ergebnis der Vorstudie wurde vorgeschlagen, auf der Illertalbahn die Regio-S-Bahn bis Tannheim zu verlängern, auf der Südbahn zusätzliche Haltepunkte nur im Bereich Ulm-Biberach (Biberach Nord und Ummendorf) einzurichten. Im Abschnitt Biberach-Aulendorf wurden in der Vorstudie keine weiteren Haltepunkte vorgeschlagen, da dort geringe Nachfragepotentiale gesehen wurden. Die heutige SPNV-Angebotsdichte sollte jedoch in diesem Streckenabschnitt weitestgehend beibehalten werden. Auf der Donaubahn wurden neue Haltepunkte nur im Streckenabschnitt Ulm bis Rechtenstein vorgeschlagen. Eine Verlängerung der Regio-S-Bahn bis Riedlingen, Ertingen oder Herbertingen wurde aufgrund des geringen Nachfragepotentials wiederum nicht empfohlen. In Ertingen war ein zusätzlicher Halt des bestehenden Regional-Express vorgeschlagen.

Als nächster Schritt wurde die Angebots- und Betriebsstudie in Angriff genommen. Dabei sollten die Interessen der Landkreise berücksichtigt werden. Wir haben uns für den Landkreis Biberach insbesondere dafür eingesetzt, dass die Regio-S-Bahn auf der Donaubahn bis Riedlingen, Ertingen oder Herbertingen verlängert wird, dass auf der Südbahn eine Durchbindung bis Bad Schussenried bzw. Aulendorf erfolgt und Tannheim auf der Illertalbahn angebunden wird.

2. Vorstellung des Zielkonzepts der Hauptstudie

Nach der Hauptstudie gehen alle Prognosen davon aus, dass der Verkehr weiter ansteigen wird und die Überlastungen des Straßennetzes weiter zunehmen werden. Daher sei es aus ökonomischen und ökologischen Gründen wichtig, ein leistungsfähiges integriertes Verkehrssystem wie die Regio-S-Bahn aufzubauen. Die Machbarkeitsstudie zeigt auf, wie die Verbindungen im SPNV in unserer Raumschaft nachhaltig verbessert werden können. Die langfristig angestrebten Verbesserungen durch mehr Verbindungen würden zu einer deutlichen Zunahme bei den Fahrgästen führen. Die im Rahmen der Untersuchung ermittelten Investitionskosten für den erforderlichen Infrastrukturaufbau für das Regio-S-Bahn-Konzept im gesamten Plangebiet werden sich auf 73 Mio. Euro belaufen. Eine Unterteilung dieser Investitionskosten auf einzelne Abschnitte oder z. B. auf Landkreisebene gibt es nicht, weil dieses grundlegend nicht möglich ist. Eine Investition kann z. B. in einem Abschnitt A liegen, dient aber der Verbesserung im Abschnitt B (beispielsweise die Investition in eine Doppelspur). Die Regio-S-Bahn Donau-Iller sieht eine Steigerung des Zugangebots um insgesamt 20 % vor. Das verdichtete Angebot, zusätzliche Halte und der Einsatz moderner Fahrzeuge werden zu einer weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen führen – gegenüber heute wird von rund 33 % mehr Fahrgästen ausgegangen. Der volkswirtschaftliche Nutzen übersteigt die Kosten um den 1,7-fachen Wert. Selbst bei einem Risikozuschlag von 50 % auf die Baukosten wäre eine Wirtschaftlichkeit dieses Projekts noch immer gegeben.

Maßnahmen auf den Bahnlinien im Landkreis Biberach

1. Donaubahn

Die Planungen auf dieser Strecke haben zu einem zweistufigen Angebotskonzept geführt. Im Fokus der Verbesserungen steht dabei die Strecke Ulm – Ehingen. Die schnelle Regio-S-Bahn-Linie (S8) soll über Ehingen hinaus bis Obermarchtal geführt werden, vorausgesetzt der Busverkehr wird auf die Regio-S-Bahn in diesem Bereich ausgerichtet. Eine Verlängerung dieser S-Bahnlinie bis Riedlingen ist als Option möglich. Allerdings erfordert dieses einen zusätzlichen Ausbau der Infrastruktur zwischen Obermarchtal und Rechtenstein. Die Eilzüge sollen in Ertingen einen zusätzlichen Halt erhalten. Neben dem Neubau der zusätzlichen Stationen erfordert dieses Angebotskonzept einen knapp 3 km langen zweigleisigen Streckenausbau unmittelbar südlich von Ehingen. Im ersten Schritt wird die Regio-S-Bahn bis Munderkingen verkehren. Erst wenn der zweigleisige Ausbau südlich Ehingen erfolgt ist, kann in einem 2. Schritt die Regio-S-Bahn bis Riedlingen optional verlängert werden. Auch der Halt in Ertingen hängt unmittelbar vom zweigleisigen Ausbau ab.

2. Südbahn

Auf der Südbahn sieht das Konzept eine stündliche Regio-S-Bahn-Linie vor. Die Linie S1 soll von Ulm über Laupheim (Stadt in der HVZ), Biberach bis nach Ummendorf geführt werden. Die zweite Linie S7 wird kommend aus Ulm ab Laupheim West auf direktem Weg nach Biberach und Ummendorf gehen. Wie bisher werden Einzellagen bis Aulendorf verlängert. Neben Ummendorf ist ein neuer Halt „Biberach Nord“ (Boehringer) vorgesehen. Konzeptionell ist eine Verlängerung bis nach Bad Schussenried möglich. Damit sind weitere Stationen (Schweinhausen, Hochdorf, Unteressendorf und Winterstettenstadt) möglich. Die Verlängerung über Ummendorf hinaus kann nur erfolgen, sofern ein ausreichendes Nachfragepotential gegeben ist, die weiteren möglichen Halte realisiert werden und der Busverkehr stringent an die Regio-S-Bahn angepasst wird.

3. Illertalbahn

Auf dieser Strecke liegt natürlich das Hauptaugenmerk im Bereich Ulm und den bayerischen Gemeinden. Optional wird vorgesehen, in Tannheim eine zweite Bahnsteigkante zu bauen und dann die Regionalbahn der Mittelschwabenbahn, die heute in Buxheim endet, bis Tannheim zu verlängern. Die Regio-S-Bahn-Linie S4 soll in der Hauptverkehrszeit optional bis Tannheim zweistündlich verkehren.

Weiterführende Informationen können aus der beiliegenden Anlage entnommen werden.

Fazit

Die Installation eines S-Bahn ähnlichen SPNV ist ein zukunftsweisendes Projekt, mit dem zielführend auf die Anforderungen und Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft hinsichtlich des SPNV reagiert werden kann. Ursprüngliche Zielsetzung war, einen S-Bahn ähnlichen Verkehr auf den sechs Zulaufstrecken auf das Oberzentrum Ulm/Neu Ulm zu schaffen. Dabei sollten auch die an den Strecken liegenden Mittelzentren und die Gemeinden profitieren. Wir konnten entgegen der Vorstudie wesentliche Verbesserungen für unseren Kreis erreichen. Auf allen drei Schienenstrecken konnten weitere Halte und eine Durchbindung erreicht werden. Allerdings sind diese nur optional – sie werden erst realisiert, wenn wie z. B. auf der Donaubahn die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen wurden und wenn ein entsprechendes Nachfragepotential vorhanden ist. Dieses bedeutet, dass der ÖPNV auf das dann zukünftige SPNV-Angebot stringent ausgerichtet werden muss. Alles entscheidend wird aber sein, welchen Schienenverkehr der Aufgabenträger für den SPNV – das Land – künftig bestellen wird. Elementar ist auch die Elektrifizierung zunächst der Südbahn und dann auch der Donaubahn.

Ausblick

Als nächster Schritt soll die Wirtschaftlichkeit der neuen Haltepunkte als Voraussetzung der Bezuschussung durch das Land Baden-Württemberg untersucht und nachgewiesen werden. Die hierfür anfallenden Planungskosten soll die Raumschaft übernehmen. Ob diese Planungskosten teilweise wieder zurückerstattet werden, wird Teil der Finanzierungsverhandlungen und –gespräche sein. Das Projekt selber könnte über Bundesmittel (Bundes-GVFG) oder über das Länder-GVFG gefördert werden (Fördersätze sind prozentual unterschiedlich). Für die Förderung über den Bund ist eine standardisierte Bewertung für das Gesamtprojekt notwendig. Die Kosten dafür müsste die Raumschaft tragen. Bei einer Finanzierung über die Länder wäre im Freistaat Bayern grundsätzlich eine Fördermöglichkeit durch die vorliegende Wirtschaftsmöglichkeit schon begründet – in Baden-Württemberg sind hierfür standardisierte Bewertungen notwendig. Der RVDI führt gerade zu den Fördermöglichkeiten Gespräche.

Auf jeden Fall sind für die optionalen Verlängerungen der Regio-S-Bahn im Landkreis Biberach noch Einzelbewertungen notwendig. Diese müssen vom Landkreis angestoßen und finanziert werden. Mit welchen Kosten dabei zu rechnen ist, kann noch nicht abgeschätzt werden, da diese „speziellen“ Untersuchungen Teil der nächsten Planungsschritte sein wird.

Nach der Diskussion dieses Konzepts in den öffentlichen Gremien soll noch in diesem Jahr ein gemeinsamer Grundsatzbeschluss aller für den ÖPNV zuständigen Aufgabenträger zum Aufbau dieser Regio-S-Bahn erfolgen. Darauf aufbauend sollen dann unverzüglich die Planungen für die in der Zwischenstufe 2017+ vorgesehenen Maßnahmen begonnen werden. Weiter soll eine Fachgruppe Vorschläge erarbeiten, wie das Projekt institutionalisiert (Stichwort Zweckverband) und finanziert werden kann. Bis dahin wird die Geschäftsstelle des RVDI das Projekt weiter betreuen und die nächsten Schritte einleiten.

Herr Verbandsdirektor Markus Riethel wird in der Sitzung des Kreistags am 22. März 2013 anwesend sein und für Fragen zur Verfügung stehen.

Anlage:

Zielkonzeption aus der Hauptstudie