Landratsamt
Biberach

Vorbericht

Vorlage Nr. 51-002-2015

Ziffer 4 der Tagesordnung
Ziffer 10 der Tagesordnung
KT-01-2015VF-01-2015

Dezernat 5
Verkehrsamt
Peter Hirsch

Verwaltungs- und Finanzausschuss
öffentlich am 11.03.2015
Kreistag
öffentlich am 18.03.2015

Schienenverkehr, Sachstandsbericht zu den Projekten auf den Schienenstrecken im Landkreis Biberach

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Sachverhalt

1. Vorbemerkung

Durch den Landkreis Biberach laufen drei Bahnstrecken, die Südbahn, die Donaubahn und die Illertalbahn. Die Südbahn als überregionale Nord-Südverbindung und zugleich Fernverkehrsstrecke hat für den Landkreis Biberach die höchste verkehrspolitische Bedeutung, dicht gefolgt von der überregionalen Ost-Westverbindung, der Donaubahn. Die Illertalbahn spielt eine untergeordnete Rolle, wobei sie für den Bereich des Illertals wichtige Anschlussmöglichkeiten zu den Oberzentren Ulm, Memmingen und Kempten bietet. Allerdings besteht im Landkreis Biberach mit dem Bahnhof Tannheim nur ein Zugang zu diesen Bahnstrecken.

Auf allen Bahnstrecken laufen Bestrebungen, die Infrastruktur und das Verkehrsangebot mittel- bis langfristig zu verbessern. Wesentliche Projekte dabei sind die Elektrifizierung der Südbahn, der Aufbau eines regionalen S-Bahnverkehrs auf allen drei Strecken und infrastrukturelle Ertüchtigungen sowie Verbesserungen des Schienenverkehrs auf der Donaubahn.

2. Sachstand zu den einzelnen Bahnprojekten

2.1 Südbahn, Elektrifizierung

Das Projekt ist in 5 Planungsabschnitte (PA) unterteilt. Die Bahn (DB Netze) geht davon aus, dass bis Mitte 2015 alle PA planfestgestellt sind und damit auf der Gesamtstrecke die Baureife erreicht sein wird.

Noch bis Herbst 2014 gingen die Bahn, das Land und der Interessenverband Südbahn (IV-S) davon aus, dass wenn in 2015 die Baureife erreicht wird, die Maßnahme zum sogenannten Bezugsfall wird und der Bund dann mit dem Land die in Rede stehende Finanzierungsvereinbarung abschließen wird. Eine Neubewertung wäre damit entfallen. Auszug aus dem BVWP, Stand 05.05.2014 (siehe Randnummer 24):

1. Vordringlicher Bedarf

a) Laufende und fest disponierte Vorhaben (Fortsetzung)

lfd. Nr.	Vorhaben	Status im neuen BVWP
10	NBS/ABS Erfurt – Leipzig / Halle	Bezugsfall (VDE Nr. 8.2)
11	ABS Leipzig – Dresden	Bezugsfall (VDE Nr. 9)
12	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (1. Baustufe)	Bezugsfall (Mitte-Deutschland-Verbindung, MDV)
13	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/ Dresden	Bezugsfall (Franken-Sachsen-Magistrale, FSM)
14	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL	Bezugsfall
15	ABS Köln – Aachen	Bezugsfall: Köln – Düren, Aachen – Grenze D/B nicht Bezugsfall: Düren – Aachen
16	ABS/NBS Hanau – Nantenbach	Bezugsfall (Schwarzkopftunnel)
17	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier	Bezugsfall (nur Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland, POS Nord: Ludwigshafen – Saarbrücken und Rheinbrücke bei Kehl) Kehl – Appenweier (POS Süd) nicht Bezugsfall (noch nicht begonnen)
18	ABS Mainz – Mannheim	Bezugsfall
19	ABS Fulda – Frankfurt am Main	Bezugsfall
20	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	Bezugsfall (nur NBS Wendlingen – Ulm) ABS Ulm – Augsburg (Vmax-Erhöhung Neu Ulm – Neuoffingen nicht im Bezugsfall (noch nicht begonnen)
21	ABS Augsburg – München (1. Baustufe)	Bezugsfall
22	ABS München – Mühldorf – Freilassing (1. Baustufe)	Bezugsfall (ABS 38; nur soweit auch in Bedarfsplanüberprüfung 2010 im Bezugsfall: 2-gleisiger Ausbau Ampfing – Mühldorf – Tüßling, ESTW Burghausen, 3-gleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg) nicht Bezugsfall (soweit auch in Bedarfsplanüberprüfung 2010 nicht Bezugsfall, da bis Ende 2015 kein weiterer Baubeginn zu erwarten ist; 2-gleisiger Ausbau Markt Schwaben – Ampfing und Abschnitte Tüßling – Freilassing sowie Elektrifizierung der Gesamtstrecke)
23	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München	Bezugsfall
24	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (1. Baustufe)	nicht Bezugsfall (es sei denn, Baubeginn bis Ende 2015) (Südbahn)
25	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. Baustufe)	Bezugsfall (Rheintalbahn; siehe auch N15; z.T. nicht im Bezugsfall)

Mitte November 2014 fand im Landratsamt des Bodenseekreises ein Informationsgespräch des IV-S mit allen Abgeordneten entlang der Südbahn statt. Dabei wurde bekannt, dass der Bund die Südbahn neu bewerten lässt. Der Bund geht davon aus, dass die Neubewertung wiederum zu einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis führen wird, wenn auch die Kosten auf nun 226 Mio. Euro gestiegen sind. Das Ergebnis der Neubewertung soll bis Ende 2015 vorliegen.

2.2 Donaubahn

Mit dem Ziel, die Donaubahn insgesamt zu ertüchtigen, wurde im März 2014 die Interessengemeinschaft Donaubahn (IGD) gegründet. Mitglieder sind die an der Strecke anliegenden Landkreise, Städte, Gemeinden, die Regionalverbände und die Industrie- und Handelskammern. Schon im Vorgriff zur IGD haben die Regionalverbände und Landkreise zwischen Ulm und Donaueschingen den Nahverkehrsberater Grosse damit beauftragt, ein Zukunftskonzept auf der Donaubahn zu entwickeln. Grundsätzlich kann zwischen zwei Interessenlagen differenziert werden. Den von allen gemeinsam getragenen Interessen an einer Verbesserung bei den schnellen und überregionalen Produkten (IRE/RE) und den lokalen Interessen, wenn es um die langsameren Produkte geht, wie z. B. bei uns um die Regio-S-Bahn, das S-Bahn-Projekt der Breisgau-S-Bahn und der Ringzug in Tuttlingen.

Ziele der IG Donaubahn sind:

- Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Raumes
- Schaffung von optimalen Anschlüssen mit den Fern- und Nahverkehren in den Knotenpunkten
- Verbesserte Bedienqualität durch dichte, regelmäßige Verkehrshalte
- Einführung eines integralen Taktfahrplans , mit einem exakten Stundentakt
- Stärkung des nachhaltigen Tourismus entlang der Donaubahn

Aufbauend auf die o. a. Ziele sieht die Zukunftskonzeption im Landkreis Biberach folgende Verbesserungen/Maßnahmen vor:

- stündliche Bedienung von Ertingen mit den Regionalexpress-Zügen
- gewünschte Modernisierung der Bahnhofsanlagen in Riedlingen
- gute und kurze Anbindung des westlichen Landkreises an Ulm und damit an den Fernverkehr
- stündliche Durchbindung der Regio-S-Bahn bis Riedlingen
- Kreuzungsbahnhof in Zwiefaltendorf

Die von dem Nahverkehrsberater Grosse erstellte Zukunftskonzeption der Donaubahn soll nun noch hinsichtlich der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und der fahrplantechnischen Machbarkeit überprüft werden. Die drei Regionalverbände finanzieren diese ergänzende Studie.

2.3 Illertalbahn und Ausbaustrecke München Lindau

Beide Schienenwege berühren den Landkreis mit dem Bahnhalt in Tannheim. Der Ausbau der Strecke München – Lindau einschließlich deren Elektrifizierung wird von Bayern aus betreut und ist auf einem guten Weg. Die Maßnahme ist bereits Bezugsfall, obwohl der Baubeginn erst 2017 sein soll; Grundlage ist ein Staatsvertrag mit der Schweiz.

Auf der Illertalbahn gibt es seitens der bayerischen Kommunen Bestrebungen, einen Interessenverband zu gründen. Nach dem bereits ein erstes Sondierungsgespräch auf der bayerischen Seite stattgefunden hat, sollen nun in einem zweiten Gespräch die württembergischen Landkreise und der RVDI beteiligt werden.

2.4 Regio-S-Bahn

Die erste Studie auf der Südbahn sah vor, dass die Regio-S-Bahn in Ummendorf enden sollte. Der Verwaltung war es gelungen, dass eine optionale Verlängerung der Regio-S-Bahn bis Bad Schussenried in die Hauptstudie aufgenommen wurde. Im Sitzungsblock März 2013 informierte die Verwaltung zusammen mit dem RVDI über das Ergebnis der Hauptstudie. Dabei wurde vorgetragen, dass die optionale Verlängerung von Ummendorf bis Bad Schussenried nur dauerhaft in das Projekt Regio-S-Bahn aufgenommen werden kann, wenn ein entsprechender Bedarf besteht und die Kosten für eine Verlängerung verhältnismäßig sind. Die Verwaltung wurde

beauftragt, eine entsprechende Potenzialstudie durchzuführen.

Mit der Studie wurde das selbe Institut beauftragt, welches auch die Vorstudien erstellt hatte, da dort schon sehr viele Daten und Wissen vorhanden waren und die Studie dadurch schneller und kostengünstiger erstellt werden konnte. Die Stadt Bad Schussenried sowie die Anliegergemeinden Ingoldingen und Hochdorf wurden an der Studie beteiligt, wobei die Stadt Bad Schussenried sogar einen Teil der Kosten übernommen hat.

Die Potenzialstudie wurde im Februar 2014 beauftragt. Dabei wurden folgende Parameter untersucht:

- Verlängerung bis Bad Schussenried
- evtl. Reaktivierung des Bahngleises in die Stadt Bad Schussenried hinein
- zusätzliche Halte in Schweinhausen, Hochdorf, Unteressendorf und Winterstettenstadt

Die Studie machte deutlich, dass selbst wenn der Busverkehr auf die Schiene ausgerichtet würde, es nur zu einer kleinen Nachfragesteigerung käme, dem aber eine deutliche Steigerung bei den Betriebsleistungen gegenüber stehen würde. Wenn die Regio-S-Bahn von Ummendorf bis Bad Schussenried Bahnhof verlängert werden würde, dann müssten jährlich Betriebsleistungen von ca. 1,8 Mio. Euro bestellt werden. Bei einer Verbindung in die Stadt Bad Schussenried hinein, sogar 1,9 Mio. Euro, wobei die Strecke Bahnhof bis Stadtmitte zuerst reaktiviert werden müsste (Investitionskosten von rund 12 Mio. Euro). Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass angesichts des Verhältnisses, eines hohen Aufwands und einer geringen Nachfrage eine Verlängerung nicht erfolgsversprechend wäre.

Eine Verbesserung des ÖPNV in Bad Schussenried könne aber dadurch erreicht werden, dass die Anbindung der Stadt an den Bahnhof durch Busse verbessert wird. Nach dem Zielkonzept des Landes soll Bad Schussenried einen stündlichen Halt des RE von Friedrichshafen nach Ulm und zurück erhalten.

Zur weiteren Umsetzung des Projekts „Regio-S-Bahn“ soll noch in diesem Jahr ein Verein mit einer eigenen Geschäftsstelle und einem eigenem Haushalt gegründet werden. Die Geschäftsstelle soll das Projekt weiter voranbringen, die Kontakte zu den Gremien, zur Deutschen Bahn und zu den Ländern Baden-Württemberg sowie Bayern pflegen. Ferner soll die Geschäftsstelle die Vor- und Fachplanungen mit dem Ziel koordinieren, dass die Förderfähigkeit dieses Projekts auf der Südbahn bis Ende 2016 und auf der Donau- und Illertalbahn bis Ende 2017 erreicht wird. Danach soll dann die Baureife erlangt werden und in ca. 2021 sollen die Regio-S-Bahn-Züge in Betrieb gehen.

Der Landkreis sollte sich an der Finanzierung des Vereins beteiligen. Für die Geschäftsstelle fallen in drei Jahren rund 70.000 Euro, für die Vorplanung der Haltepunkte rund 100.000 Euro und für die Vorplanung der streckenbezogenen Maßnahmen rund 40.000 Euro und damit in drei Jahren zusammen rund 210.000 Euro an. Die Mittel sind im Haushalt 2015 und der mittelfristigen Finanzplanung bereits berücksichtigt. In einem der nächsten Sitzungsblöcke wird über das Konzept, die Ausgestaltung und die weitere Vorgehensweise gesondert beraten.

3. Fahrplankonzepte

Es gibt mittlerweile mehrere Fahrplankonzepte auf der Süd- und Donaubahn. Neben dem aktuellen Fahrplan gibt es auf der Donaubahn noch die Zielkonzeption des Nahverkehrsberaters Grosse, auf der Südbahn das Konzept des IV-S, das Projekt „Regio-S-Bahn“ und das Zielkonzept 2025 des Landes für den SPNV.

Hinzu kommen Übergangsfahrpläne die notwendig sind, weil der, dem heutigen Verkehr zugrunde liegende Große Verkehrsvertrag Zug um Zug ausläuft und sich z. B. auf der Südbahn die Elektrifizierung verzögert. Stuttgart 21 und die damit verbundene Neubaustrecke Stuttgart – Ulm haben natürlich ebenfalls Auswirkungen auf die zukünftigen Fahrpläne.

Grundsätzlich soll es mehr Verkehr auf der Schiene geben. Das Landeskonzept 2021 sieht nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm einen landesweiten Stundentakt von 5:00 bis 24:00 Uhr als Grundstandard vor. Eine Angebotsverdichtung über dieses Grundangebot hinaus soll zukünftig nach landeseinheitlichen, an der Nachfrage und am Potenzial orientierten und differenzierten Standardklassen erfolgen. Zwischen den Oberzentren soll es einen stündlichen Expresszug geben. Insgesamt soll es zu einer Angebotsmehrung von 20% zum heutigen Fahrplan kommen. Das Land will diesen Mehrverkehr durch Ausschreibungsgewinne und Änderungen bei den Regionalisierungsmittel finanzieren, daher steht das Landeskonzept unter einem Finanzierungsvorbehalt. Darüber hinausgehende Angebotsausweitungen sollen mit einer kommunalen Mitfinanzierung möglich sein.

Für die Südbahn wurde beim MVI eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die die einzelnen Fahrplankonzepte aufeinander abstimmen soll.

Die anstehenden Abstimmungen der Fahrplankonzepte werden wir konstruktiv und kritisch begleiten. Die Verwaltung wird, wenn das abgestimmte Fahrplankonzept vorliegt, über deren Inhalt berichten.