Landratsamt Biberach

Vorbericht

Vorlage Nr. 25-007-2020

Ziffer 2 der Tagesordnung
VF-05-2020

Dezernat 2
Verkehrsamt
Peter Hirsch

Verwaltungs- und Finanzausschuss
öffentlich am 02.12.2020

Öffentlicher Personennahverkehr: Regio-S-Bahn, Vorstellung des Ergebnisses der Untersuchung zusätzlicher Halte auf der Südbahn zwischen Ummendorf und Aulendorf sowie weiteres Vorgehen

Beschlussvorschlag:

1. Das Ergebnis der Studie wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Umsetzung der zwei zusätzlichen Halte Hochdorf und Unteressendorf wird weiterverfolgt.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit dem Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller und dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV

   a) über die Realisierung der zusätzlichen Halte zu verhandeln;

   b) die zur vertieften Abklärung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der tatsächlichen Fahrbarkeit sowie zur Überprüfung der Fördermöglichkeiten notwendige Nutzen-Kosten-Untersuchung und die fahrplantechnische Prüfung durch die DB Netz AG zu beauftragen.

Sachverhalt

1. Vorbemerkung

Die Planungen für die Regio-S-Bahn (RSB) sahen für die Südbahn anfänglich zwei stündliche Leistungen vor, die in Ummendorf enden sollten. Vereinzelt sollte eine Regionalbahn gemäß dieser Planung bis Aulendorf verlängert werden. Die Errichtung zusätzlicher Halte zwischen Ummendorf und Aulendorf wurden sowohl in der Hauptstudie von 2010 als auch in der vom Landkreis Biberach in 2014 zusätzlich beauftragten Studie als unwirtschaftlich verworfen. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass allein die zusätzlich zu bestellende und kommunal zu finanzierende Betriebsleistung für eine ganztags stündlich verkehrende Regio-S-Bahn zwischen Ummendorf und Bad Schussenried rund 1,8 Mio. Euro pro Jahr kosten würde.

Im Zielkonzept 2025 des Landes Baden-Württemberg ist festgelegt, wie viele Züge pro Abschnitt künftig verkehren sollen. Im Abschnitt Biberach – Aulendorf sieht das Konzept drei Leistungen pro Stunde und damit eine neue, ganztags stündlich verkehrende Regionalbahn vor.

In einem Spitzengespräch im Verkehrsministerium Anfang 2019 erhielt die Kreisverwaltung die Zusage, dass die im Zielkonzept 2025 zusätzlich vorgesehene Regionalbahn zur Regio-S-Bahn bis Aulendorf ausgebaut werden darf. Mit dieser Zusage hat sich der wichtige Parameter einer kommunalen Mitfinanzierung der Betriebsleistung wesentlich geändert, da mit dieser Festlegung das Land die Betriebskosten für die zusätzliche Regionalbahn tragen wird. Diese positive Entwicklung war Anlass für eine erneute Untersuchung möglicher Halte zwischen Ummendorf und Aulendorf, da nun nur noch die Frage der Fahrbarkeit sowie die Höhe der Investitionskosten von Bedeutung sind. In der Sitzung des Verwaltungs- und Finanzausschusses am 23. Oktober 2019 wurde über diese Entwicklung berichtet.

2. Einflussfaktoren auf das Fahrplanangebot der Südbahn

Für die Fahrplanerstellung, das Fahrplanangebot und die Bestellung der Verkehrsleistung ist das Land als Aufgabenträger für den SPNV zuständig.

Die zukünftige Entwicklung des Angebotes auf der Südbahn wird durch verschiedene Projekte und Organisationen geprägt:

- Das Zielkonzept 2025 des Landes für den SPNV in Baden-Württemberg;
- das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm (Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm);
- die Elektrifizierung der Südbahn und damit die Aktivitäten des Interessenverbands Südbahn (IVS);
- das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller.

Der Landkreis ist Mitglied im Interessenverband Südbahn und in der Vorstandschaft des Vereins Regio-S-Bahn Donau-Iller. In beide Gremien werden die Interessen des Landkreises eingebracht.

Der IVS vertritt die Interessen der Gemeinden, Städte, Landkreise und der IHKs von Ulm bis Lindau. Der IVS hat politisch und finanziell maßgeblich dazu beigetragen, dass die Südbahn elektrifiziert wird. Durch dieses herausragende Engagement hat er sich ein Mitspracherecht bei der Erstellung des zukünftigen Fahrplanangebots erarbeitet – er vertritt die kommunalen Gesamtinteressen der IVS-Mitglieder.

Der Landkreis ist Mitbegründer des Vereins Regio-S-Bahn Donau Iller. Die Geschäftsstelle des Vereins arbeitet eng mit der Vorstandschaft und der Arbeitsebene zusammen. Es wurde eine Arbeitsgruppe mit regionalen Vertretern eingerichtet, die mit dem Verkehrsministerium über die Umsetzung der Regio-S-Bahn verhandelt.

3. Ergebnis der Untersuchung zusätzlicher Halte auf der Südbahn zwischen Ummendorf und Aulendorf

Mit der Untersuchung wurde die Fachfirma SMA aus Zürich beauftragt. SMA hat bereits bei der Erstellung der Vor- und Hauptstudie der Regio-S-Bahn mitgearbeitet und die vom Landkreis in 2014 beauftragte Studie durchgeführt. Neben der SMA war der Geschäftsführer des Vereins Regio-S-Bahn, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und das Verkehrsamt beteiligt.

Bei der Untersuchung mussten zwei Fahrplankonzepte berücksichtigt werden, weil sich das Land bis zum Abschluss der Untersuchung noch nicht festgelegt hatte, welches von den zwei möglichen Fahrplankonzepten in Abhängigkeit von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm inklusive des neuen Bahnhalts in Merklingen tatsächlich realisiert werden soll. Die beiden Fahrplankonzepte unterscheiden sich in den Fahrlagen und in den Zeiten. Bereits während der Untersuchung zeichnete sich ab, dass nicht fünf, sondern nur zwei neue Halte möglich sein werden. Es wurden daher mit Hochdorf und Unteressendorf die zwei Halte detailliert untersucht, die insgesamt den größten Nutzen und das größte Potenzial aufweisen.

Im Arbeitskreis ÖPNV wurde die Untersuchung und das Ergebnis durch SMA vorgestellt. Für die anschließende fachliche Diskussion standen der Geschäftsführer des Vereins der Regio-S-Bahn und ein Vertreter des IVS zur Verfügung.

Da zwei Fahrplankonzepte berücksichtigt werden mussten, kam die Untersuchung auch zu zwei Ergebnissen:

1. Im Falle der Realisierung des Fahrplankonzepts I würde die Errichtung der zwei weiteren Halte insgesamt zu einer Verschlechterung gegenüber der Referenz führen (siehe Sensitivitätsanalyse im Handout). Das bedeutet, die zwei zusätzlichen Halte würden sich insgesamt negativ auf die Attraktivität in diesem Streckenabschnitt auswirken.

2. Im Falle der Realisierung des Fahrplankonzepts II (oder gleicher Struktur auf der Südbahn) wirken sich die zwei neuen Halte dagegen positiv auf die Attraktivität des SPNVs aus.

Nach einer ausführlichen Diskussion stimmte der Arbeitskreis dem Verwaltungsvorschlag zu. Im Falle der Umsetzung des Fahrplankonzeptes I sollten die zwei Halte nicht weiterverfolgt werden. Die Verwaltung und die Regio-S-Bahn sollen sich dafür einsetzen, dass das Fahrplankonzept II zum Tragen kommt, damit die zwei Halte weiterverfolgt werden können. In diesem Fall müssen in weiteren Schritten eine Nutzen-Kosten-Untersuchung und eine fahrtechnische Untersuchung durch die DB Netz AG beauftragt und durchgeführt werden.

4. Kosten für die Weiterverfolgung und die Realisierung der zwei Halte

Es fallen weitere Kosten für die Untersuchung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der Überprüfung der Fahrbarkeit durch die DB Netz AG an.

Bei einer Realisierung der zwei Halte fallen Kosten für die Planung und Bau der zusätzlichen Halte an. Vorbehaltlich des Nachweises der Wirtschaftlichkeit werden die Kosten für die Planung und Errichtung der Infrastruktur nach einem Schlüssel zwischen Bund, Land und der Region aufgeteilt. Basis ist das Bundes-GVFG. Der Anteil des Bundes setzt sich dabei zusammen aus 75 Prozent der reinen Investitionskosten und einem Zuschuss zu den Planungskosten in Höhe von 10 Prozent der Investitionskosten. Von den so nicht vom Bund gedeckten Gesamtkosten übernimmt das Land 57,5 Prozent und die Region 42,5 Prozent.

Dies führt beim Bau von zwei Haltepunkten mit geschätzten Gesamtkosten von 4,6 Millionen Euro (Grobkostenschätzung ± 50 Prozent inkl. 25 Prozent Planungskosten) zu Kosten für die Region in Höhe von 626.000 Euro.

Durch die zwei neuen Halte entsteht beim Eisenbahnverkehrsunternehmen durch zusätzliches Bremsen, Beschleunigen und Halten (Stationsentgelte) ein erhöhter Aufwand von rund 130.000 Euro/Jahr. Trassengebühren für die Zugfahrt fallen nicht an, weil der Zug nicht extra bestellt werden muss (3. Zugleistung des Zielkonzepts 2025). Die Kostentragung der zusätzlichen Kosten für den Bahnbetrieb ist derzeit noch nicht geklärt.

5. Aktuelles Ergebnis zu den Fahrplankonzepten des Landes

Wenige Tage nach Abschluss der Untersuchung und Vorstellung des Ergebnisses im Arbeitskreis ÖPNV fand eine Sitzung des Interessenverband Südbahn statt. In dieser Sitzung wurde durch den Abteilungsleiter des Verkehrsministeriums, Herrn Hickmann, zusammen mit der NVBW das zukünftige Fahrplankonzept auf der Südbahn vorgestellt. Demnach soll ein „Hybridkonzept“ aus den beiden Fahrplankonzepten 1 und 2 umgesetzt werden. Dieses Fahrplankonzept soll im betroffenen Streckenabschnitt dem Fahrplankonzept 2 entsprechen.

6. Fazit und weiteres Vorgehen

Durch diese erfreuliche Entwicklung und der Umsetzung des Fahrplankonzeptes 2 kann die Realisierung der zusätzlichen Halte weiterverfolgt werden. Aus Sicht der Verwaltung besteht eine realistische Chance auf Umsetzung, sofern die Nutzen-Kosten-Analyse und die Prüfung der Fahrbarkeit zu positiven Ergebnissen führt.

Die Verwaltung schlägt in Abstimmung mit dem Arbeitskreis ÖPNV vor, dass jetzt zusammen mit dem Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller und dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV über die Realisierung der zwei zusätzlichen Halte verhandelt wird. In einem nächsten Schritt soll die Nutzen-Kosten-Untersuchung sowie die Fahrbarkeitsstudie durch die DB Netz beauftragt und durchgeführt werden.

7. Frage der Durchbindung der zukünftigen Regionalbahn von Ulm bis Friedrichshafen

Das Thema einer Durchbindung der Regionalbahn von Ulm bis Friedrichshafen ist nicht Gegenstand der Untersuchung, wurde aber gleichwohl im Arbeitskreis ÖPNV diskutiert, da es Auswirkungen auf die Regio-S-Bahn hat.

Im IVS wurde einstimmig beschlossen, dass die Regionalbahn in Aulendorf gebrochen wird und dort eine Anschlusssicherung stattfindet. Würde die Regionalbahn durchgebunden, müsste in Aulendorf in einen weiteren Bahnsteig investiert werden (Investitionskosten rd. 10 Mio. Euro). Die Regionalbahn müsste sich zudem auf der Strecke von den schnelleren Zugprodukten auf der Südbahn überholen lassen. Dies würde dazu führen, dass die Regionalbahn insgesamt sehr unattraktiv würde. Nur mit dem Fahrplankonzept 2, welches eine Brechung der Regionalbahn (zukünftig dann Regio-S-Bahn) in Aulendorf vorsieht, sind die zwei neuen Halte überhaupt möglich.

Die Regio-S-Bahn soll eine eigene Marke werden und entsprechend werden die Züge auch gekennzeichnet. Es besteht die Zusage, dass die Regionalbahn Ulm – Aulendorf zur Regio-S-Bahn ausgebaut werden darf. Dieser Zug soll dann ebenfalls entsprechend gekennzeichnet werden. Bei einer Durchbindung wäre diese Kennzeichnung nicht möglich, die Wahrnehmung als eigene Marke und eigenständiges (kommunales) Produkt wäre nicht gegeben.

Der Arbeitskreis ÖPNV kam deshalb ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die Brechung der Regionalbahn in Aulendorf für den Landkreis Biberach, die Regio-S-Bahn und insbesondere auch für die südlichen Kreisgemeinden vorteilhaft ist, da nur in diesem Fall die zusätzlichen Halte realisiert werden können.

Anlage:
Handout Arbeitskreises ÖPNV (Anlage 1, öffentlich)