



Vorbericht

Vorlage Nr. 25-001-2022

Ziffer 2 der Tagesordnung
Ziffer 5 der Tagesordnung
KT-01-2022VF-01-2022

Dezernat 2
Verkehrsamt
Peter Hirsch

Verwaltungs- und Finanzausschuss

öffentlich am 30.03.2022

Kreistag

öffentlich am 06.04.2022

Öffentlicher Personennahverkehr: Regio-S-Bahn, Angebotsausweitung auf der Südbahn; Fortschreibung der Beitrags- und Finanzierungsordnung und Finanzierungsschlüssel zur Mitfinanzierung von Angebotsausweitungen (Antrag an den Kreistag)

Beschlussvorschlag:

Dem Kreistag wird zur Beschlussfassung vorgeschlagen:

1. Den Angebotsausweitungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 und 2022 zuzustimmen.
2. Der Mitfinanzierung der Mehrverkehrsleistungen auf der Südbahn im Abschnitt Laupheim West – Laupheim Stadt zuzustimmen.
3. Die Verwaltung zu ermächtigen, für die Angebotsausweitung auf der Südbahn zum Fahrplanwechsel 2022 eine Mitfinanzierungsvereinbarung im Sinne der Ziffer 1 abzuschließen.
4. Der Fortschreibung der Beitrags- und Finanzierungsordnung 2022 bis 2024 zuzustimmen.
5. Dem grundsätzlichen Finanzierungsschlüssel zur Mitfinanzierung von Angebotsausweitungen unter den regionalen Vorstandspartnern des Regio-S-Bahn Projekts zuzustimmen.
6. Vom Sachstandsbericht Kenntnis zu nehmen.

Sachverhalt

1. Vorbemerkung

Das vom Regionalverband Donau-Iller in 2009 ins Leben gerufene Projekt zum Aufbau einer regionalen und bundesländerübergreifenden S-Bahn auf sechs Zulaufstrecken nach Ulm nimmt immer mehr Fahrt auf. In 2015 wurde für die Umsetzung und Betreuung des Projekts der Verein Regio-S-Bahn gegründet.

Seither wurden viele Meilensteine erreicht:

- Kooperationsvereinbarungen mit den beiden Bundesländern zur Regio-S-Bahn,
- die Berücksichtigung der geplanten Bahnhalte Biberach Nord und Ummendorf im Zuge der Arbeiten zur Elektrifizierung der Südbahn,
- die Vereinbarung mit dem Land, dass die Regio-S-Bahn bis Aulendorf fahren wird,
- die vom Landkreis beauftragte Untersuchung weiterer Halte auf der Südbahn im Abschnitt Ummendorf – Aulendorf,
- mit dem Start des auf der Illertalbahn neu vergebenen SPNV-Vertrags werden die Züge als Regio-S-Bahn bezeichnet,
- die Einleitung der aktuell noch laufenden Kosten-Nutzen-Analyse,
- die Untersuchungen von möglichen Angebotsausweitungen,
- die Aufnahme des Ost-Alb-Kreises in das Projekt Regio-S-Bahn,
- die Vereinbarung eines Letter of Intent (LOI) mit dem Land Baden-Württemberg zur Umsetzung des Projekts Regio-S-Bahn,
- das Einrichten eines Jour-Fix-Termins auf Arbeitsebene mit Vertretungen der Vorstandsmitglieder, der Geschäftsstelle, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und des Verkehrsministeriums,
- die Entwicklung der Marke „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ mit dem nachfolgenden Logo:



2. Angebotsausweitung auf der Südbahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021

In der Sitzung des Verwaltungs- und Finanzausschusses am 22. Oktober 2021 hat die Verwaltung darüber informiert, dass ab Dezember 2021 auf der Südbahn, im Abschnitt Laupheim West – Laupheim Stadt, die erste Regio-S-Bahn-Verkehrsleistung in Baden-Württemberg zweimal täglich gefahren wird.

Das Konzept der Regio-S-Bahn sieht Mehrverkehrsleistungen, die über dem Landesstandard liegen, vor. Diese Mehrverkehrsleistungen sind von der Region zu finanzieren. Die Angebotsausweitung ist auf sechs Jahre angelegt und wird vom Landkreis jährlich mit rund 20.000 Euro vorfinanziert.

3. Angebotsausweitung auf der Südbahn ab Fahrplanwechsel Dezember 2022

Ab Dezember 2022 besteht die Möglichkeit, das Angebot der Regio-S-Bahn auf der Südbahn deutlich zu verbessern. Das Angebot soll so ausgeweitet werden, dass von Montag bis Freitag zwei Züge je Stunde fahren. Damit wird ein 30-Minuten-Takt geschaffen. Die beiden Regio-S-Bahnlinien RS 2 und RS 21 werden von montags bis freitags im Stundentakt von Biberach nach Ulm fahren, wobei die Linie RS 21 über Laupheim Stadt nach Ulm fahren wird.

Weiter ist vorgesehen, dass zur Anschlusssicherung ab Ulm nach Biberach, nachdem der letzte Zug in Ulm angekommen ist, noch ein Nachtverkehrsangebot am Wochenende

eingerrichtet wird. Damit würde die Möglichkeit geschaffen, mit dem letzten in Ulm ankommenden Fernverkehrszug, auf einen regionalen Zug nach Biberach und darüber hinaus (bis Aulendorf), umzusteigen. Das Nachtverkehrsangebot soll in einer Pilotphase bis zur Ausschreibung der Südbahn und damit bis maximal 2025 nur am Wochenende angeboten werden. Die Verwaltung sowie der Verein Regio-S-Bahn gehen davon aus, dass unter der Woche keine große Nachfrage besteht, noch nach 24.00 Uhr von Ulm nach Biberach zu kommen.

Das im Zielkonzept des Landes für 2025 vorgesehene bedeutend höhere Angebotsniveau für den SPNV auf der Südbahn wird damit wochentags bereits drei Jahre früher umgesetzt. Die Angebotsausweitung ist auf drei Jahre angelegt und wird insgesamt zirka 8,9 Millionen Euro kosten. Davon wird das Land rund 7,0 Millionen Euro tragen und die Region rund 1,9 Millionen Euro finanzieren.

Zur Aufteilung des regionalen Kostenanteils von rund 1,9 Millionen Euro in drei Jahren haben sich die drei betroffenen Kreise, der Alb-Donau-Kreis, Biberach und der Stadtkreis Ulm darauf verständigt, dass zur Kostenteilung die in Ziffer fünf des Beschlussvorschlags genannte generelle Mitfinanzierungsvereinbarung gleich angewendet wird. Danach trägt der Landkreis Biberach auf der Südbahn 63,64 Prozent, der Alb-Donau-Kreis 13,74 Prozent und die Stadt Ulm 22,62 Prozent bei der Erweiterung zum Halbstundentakt. Beim Nachtverkehr trägt der Landkreis Biberach 72,67 Prozent, der Alb-Donau-Kreis 9,84 Prozent und die Stadt Ulm 17,49 Prozent. Maßgeblich dabei ist die Streckenlänge, die Anzahl der Haltestellen und die Gewichtung der Einwohner je Streckenabschnitt. Danach ergeben sich bei einem Kilometersatz von 14 Euro/Kilometer (Wert an der oberen Grenze) nachfolgende Kostenanteile:

Südbahn	Regionale Mitfinanzierung Halbstundentakt (2023-2025)			Regionale Mitfinanzierung Nachtverkehr (Basisjahr 2023)		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Alb-Donau-Kreis	47.419€	47.419€	47.419€	4.821€	4.821€	4.821€
Landkreis Biberach	219.548€	219.548€	219.548€	35.612€	35.612€	35.612€
Stadtkreis Ulm	78.032€	78.032€	78.032€	8.569€	8.569€	8.569€
Gesamt	345.000€	345.000€	345.000€	49.002€	49.002€	49.002€

Für die Angebotsausweitung muss das Eisenbahnunternehmen (DB Regio) ein zusätzliches Fahrzeug beschaffen. Die regionalen Partner haben daher in einer Absichtserklärung gegenüber dem Land erklärt, die Angebotsausweitung zum Halbstundentakt anzunehmen und mitzufinanzieren. Die Zustimmung wurde unter dem Vorbehalt getätigt, dass die regionalen Gremien zustimmen. Der Verwaltungs- und Finanzausschuss wurde am 22. Oktober 2021 darüber informiert.

Nach heutigem Stand darf davon ausgegangen werden, dass das Land, mit der Umsetzung seines Zielkonzepts 2025 und damit ab 2026 ein Großteil der regionalen Mitfinanzierungskosten übernehmen wird. Die Mitfinanzierungsvereinbarung ist auf drei Jahre angelegt (siehe Anlage 1).

4. Fortschreibung der Beitrags- und Finanzierungsordnung (BFO)

Der Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. besteht aus dem Vorstand (gesetzliche Vertreter der Landkreise: Alb-Donau, Biberach, Günzburg, Heidenheim, Neu-Ulm, Unterallgäu und Ostalbkreis sowie den Städten Memmingen, Ulm und Neu-Ulm) und den 93 Mitgliedergemeinden (Anlieger an den Strecken) sowie der Geschäftsstelle.

Die Finanzierung des Vereins mit seinen primären Aufgaben von Planungsleistungen (LP 1 und 2) zur Realisierung der Regio-S-Bahn wurde in einer ersten Planungsperiode auf drei Jahre angelegt. Die ersten drei Jahre endeten am 31. Dezember 2018. Danach erfolgte eine Fortschreibung der BFO für den Zeitraum 2019 bis 2021, die zum 31. Dezember 2021

ausgelaufen ist. Die BFO soll nun für weitere drei Jahre (2022 bis 2024) fortgeschrieben werden.

Bei der weiteren Fortschreibung der BFO werden Erfahrungen aus den ersten beiden Perioden beachtet. Dabei soll die grundsätzliche Systematik einer Umlage für die Geschäftsstelle mit einem eigenen Bemessungsschlüssel, einer weiteren Umlage mit gesondertem Bemessungsschlüssel für die Vorplanung von Haltepunkten und Infrastrukturmaßnahmen sowie eine Umlage für allgemeine Projektkosten unverändert beibehalten werden. Die Fortschreibung der BFO soll zunächst nur die Umlage für die Geschäftsstelle und die Umlage der allgemeinen Projektkosten umfassen. Die Fortschreibung der Umlagen für die Planungskosten der Strecken und der Haltepunkte soll erst erfolgen, wenn dann auch tatsächlich in die Planungen eingestiegen werden kann.

Der Fortschreibung liegen übliche Preiserhöhungen für Miete, Nebenkosten und administrative Kosten zugrunde. Die Personalkosten werden entsprechend den tariflichen Bestimmungen des TVöD fortgeschrieben. Der Vorstand hat der Fortschreibung am 7. Dezember 2021 zugestimmt (siehe Sitzungsvorlage Vorstandssitzung Regio-S-Bahn, Anlage 2).

5. Finanzierungsschlüssel zur Mitfinanzierung von Angebotsausweitungen

Mit dem Fortschritt des Projekts und für eine gezielte und effiziente fachliche Begleitung sowie Umsetzung wurde im Jahr 2015 der Verein Regio-S-Bahn gegründet. Der Verein ist als Übergangslösung für eine spätere - soweit notwendig - Gründung eines Zweckverbands vorgesehen. Die Aufgabe des Vereins ist es, das Projekt fachlich weiter voranzubringen, die Interessen der Vorstandsmitglieder zu bündeln, fachlich aufzubereiten und bei den beiden Verwaltungen der Bundesländer vorzutragen. Eine wesentliche Aufgabe dabei ist es, Vorplanungsleistungen für notwendige Infrastrukturmaßnahmen (Leitungsphasen 1 und 2) einzuleiten und durchzuführen.

In der in Ziffer 4 genannten BFO sind daher Finanzierungsregelungen zu Vorplanungsleistungen bei Haltestellen, Strecken, allgemeine Planungskosten und für die Geschäftsstelle enthalten, nicht aber für die Mitfinanzierung von Angebotsausweitungen oder für den eigentlichen Bau von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Regio-S-Bahn. Das Projekt ist mittlerweile so weit fortgeschritten, dass es auf einzelnen Strecken umgesetzt werden kann und die ersten Regio-S-Bahn-Verkehrsleistungen bereits gefahren werden (vgl. Ziffern 2 und 3).

Eine regionale Mitfinanzierung von Verkehrsleistungen auf der Schiene ist immer dann angezeigt und notwendig, wenn das Regio-S-Bahn-Niveau bezüglich der Anzahl an Zügen, der Angebotszeiten oder der Taktichte über dem vom Land für die entsprechende Strecke vorgesehenen Angebotsniveau liegt.

Auf der Arbeitsebene der Vorstandsmitglieder wurde ein Finanzierungsschlüssel für die Aufteilung der Kosten von Angebotsausweitungen erarbeitet. Da die sechs vom Projekt umfassten Strecken (Illertalbahn, Südbahn, Donaubahn, Brenzbahn, Filstalbahn und Mittelschwabenbahn) sehr unterschiedlich bezüglich infrastrukturellem Ausbau und Angebotsniveau sind, wurde ein Finanzierungsschlüssel entwickelt, der objektiv und als mathematische Formel ausgestaltet ist. Der Schlüssel hat zwei Parameter, einen potenziellen Nutzeneffekt und die Streckenlänge inklusive Anzahl der Haltestellen. Ein Solidarbeitrag aller Vorstandsmitglieder an jeder Strecke wurde wegen den unterschiedlichen Ausbau- und Angebotsniveaus der einzelnen Strecken verworfen.

Die Herleitung des Nutzeneffekts erfolgt, indem je Bahnhofshaltepunkt die Anzahl der Einwohner in drei Entfernungskategorien ermittelt werden. In einem Umkreis bis zu einem Kilometer werden 50 Prozent, in einem um Umkreis von einem bis fünf Kilometer 20 Prozent und in einem Umkreis von fünf bis zehn Kilometer zehn Prozent der Einwohner als potenzielle Nutzer der Regio-S-Bahn ermittelt. Die Streckenlänge ergibt sich aus der geographischen

Lage. Beide Parameter werden zu je 50 Prozent gewichtet und für jede Strecke berechnet und dann auf die jeweilige Gebietskörperschaft (Stadt- oder Landkreis) anhand der jeweiligen Streckenlänge heruntergebrochen.

Noch nicht verständigen konnte man sich auf einen Finanzierungsschlüssel für den Infrastrukturausbau. Auch nach Abzug der Fördermittel wird ein Anteil kommunal zu finanzieren sein. Der Vorstand des Vereins hat am 7. Dezember 2021 dem Finanzierungsschlüssel für Angebotsausweitungen zugestimmt.

Die zu einer verlässlichen Angebotsausweitung notwendigen Mitfinanzierungsvereinbarungen mit dem Land werden weiterhin von den jeweils betroffenen Stadt- und Landkreise und nicht vom Verein abgeschlossen. Jede Mitfinanzierungsvereinbarung bedarf der Zustimmung der jeweiligen Gremien der betroffenen Stadt- und Landkreise.

Ergänzende Informationen zur Herleitung des Finanzierungsschlüssels und mit Beispielsberechnungen siehe Anlage 4 (Auszug aus der Sitzung des Vorstands der Regio-S-Bahn).

6. Sachstand, Zwischenbericht

6.1 Realisierung weiterer Halte zwischen Ummendorf und Aulendorf

Wie in der Sitzung des Verwaltungs- und Finanzausschusses vom 2. Dezember 2020 mitgeteilt, sind für eine Realisierung der möglichen zusätzlichen Halte Hochdorf und Unteressendorf weitere Prüfungen wie zum Beispiel eine Nutzen-Kosten-Analyse und die Überprüfung der Fahrbarkeit (Stresstest) notwendig.

Im Rahmen der Angebotsausweitung ab Dezember 2022 fanden Studien zur zukünftigen Fahrplangestaltung auf der Südbahn statt. Es wurden vier Varianten untersucht und auf der Arbeitsebene der regionalen Vertreter zusammen mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und dem Verkehrsministerium diskutiert.

Die Arbeitsebene hat sich auf das Linienkonzept der dritten Variante verständigt. Mit dieser Variante sind die zusätzlichen Halte Hochdorf und Unteressendorf und eventuell ein weiterer Halt fahrplantechnisch realisierbar.

Die Linie RS 2 wird danach stündlich direkt zwischen Ulm und Biberach und die Linie RS 21 stündlich zwischen Ulm – Laupheim Stadt – Biberach verkehren. Dieses Konzept soll bestehen bleiben, bis das Wendegleis in Ummendorf gebaut ist. Danach soll die RS 21 bis Aulendorf verlängert werden und Laupheim Stadt in der Hauptverkehrszeit eine Verstärkerleistung erhalten.

Die Verwaltung und der Verein werden nun in einem nächsten Schritt die Nutzen-Kosten-Analyse der Halte angehen.

6.2 Aktuelles zur Donaubahn

Am 22. Oktober 2021 fand ein Gesprächstermin zur Donaubahn mit Vertretern aus der Politik, des Verkehrsministeriums, der örtlichen Bürgermeister, des Vereins Regio-S-Bahn und der Landkreisverwaltung statt. Es bestand Konsens, dass das Angebot deutlich verbessert und der Bahnhof in Ertingen realisiert werden muss. Es wurde unter anderem auch das Thema Elektrifizierung der Donaubahn diskutiert. Das Ministerium teilte mit, dass aktuell eine Studie zur Wirtschaftlichkeit von batterieelektrischen oder von Wasserstoff angetriebenen Zügen im Vergleich zu einer Streckenelektrifizierung laufen würde und man das Ergebnis der Studie abwarten wolle.

Das Land signalisierte seine Zustimmung zur Verlängerung der Regio-S-Bahn über

Riedlingen hinaus bis zum Bahnknoten Herbertingen. Der Streckenanteil Riedlingen bis Herbertingen liegt allerdings außerhalb des Regio-S-Bahn Konzepts und müsste in das Konzept aufgenommen werden. Die Verwaltung wird die Aufnahme zeitnah betreiben.

Am 30. November 2021 fand eine Videokonferenz mit Landrat Dr. Schmid und Landrätin Bürkle zusammen mit dem Vorsitzenden der IG Donaubahn, Herrn Oberbürgermeister Beck, statt. Die Teilnehmer waren sich einig, dass die IG Donaubahn den Prozess zur Verbesserung der Donaubahn nun wieder deutlich und verstärkter aufnehmen muss. Noch im Frühjahr soll es ein Fachgespräch mit dem Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr, Herrn Ministerialdirigent Hickmann, zur Donaubahn geben.

Anlagen:

- Entwurf der Mitfinanzierungsvereinbarung „Angebotsausweitung Südbahn ab Dezember 2022 (Anlage 1, öffentlich)
- Fortschreibung der Beitrags- und Finanzierungsordnung (Auszug aus der Sitzungsvorlage zur 13. Sitzung des Vorstands der Regio-S-Bahn vom 07.12.2021) (Anlage 2, öffentlich)
- Finanzierungsschlüssel zur Mitfinanzierung von Angebotsausweitungen (Auszug aus der Sitzungsvorlage zur 13. Sitzung des Vorstands der Regio-S-Bahn vom 07.12.2021) (Anlage 3, öffentlich)