



Vorbericht

Vorlage Nr. 25-004-2023

Ziffer 3 der Tagesordnung
Ziffer 11 der Tagesordnung
KT-02-2023VF-02-2023

Dezernat 2
Verkehrsamt
Peter Hirsch

Verwaltungs- und Finanzausschuss

öffentlich am 28.06.2023

Kreistag

öffentlich am 05.07.2023

ÖPNV: Regio-S-Bahn - Neue Bahnhalte Biberach Nord, Ummendorf, Hochdorf und Unteressendorf; Übernahme der Vorplanungskosten (Antrag an den Kreistag)

Beschlussvorschlag:

1. Der Übernahme der Vorplanungskosten für die zusätzlichen Bahnhalte Biberach Nord, Ummendorf, Hochdorf und Unteressendorf in Höhe von rund 260.000 Euro wird zugestimmt.
2. Die Berichte zum Bahnanschluss des Interkommunale Industriegebiets Rißtal (IGI), zur Verlängerung des Bahnhalts in Laupheim und zur Donaubahn werden zur Kenntnis genommen.
3. Die Verwaltung wird ermächtigt, mit dem Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller Verträge im Sinne der Ziffer 1 zu schließen.

Sachverhalt

1. Vorbemerkung

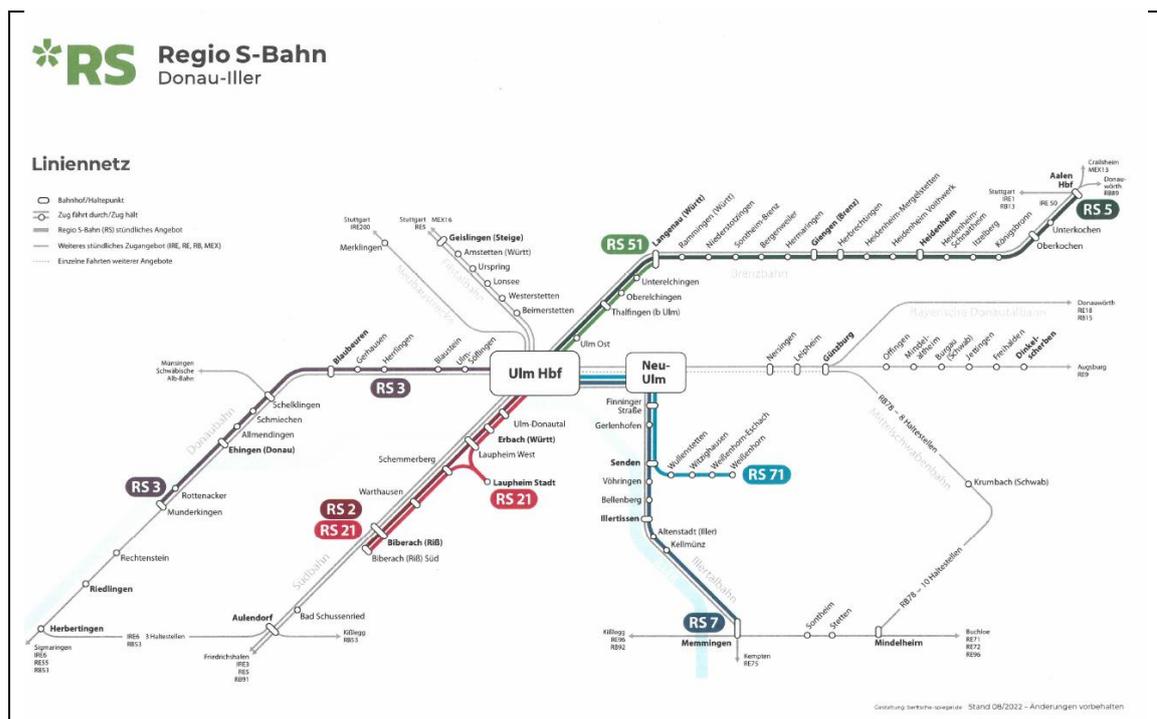
Am 24. November 2009 wurde in der Sitzung des Regionalverbands Donau-Iller (RVDI) beschlossen, auf den sechs nach Ulm zulaufenden Bahnstrecken einen S-Bahn ähnlichen Verkehr zu entwickeln.

Im Vorgriff auf einen später eventuell notwendigen Zweckverband wurde im Jahr 2015 der Verein „Regio-S-Bahn Donau-Iller e. V.“ gegründet. Zweck des Vereins ist die Förderung, Unterstützung und Koordinierung von Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Gebiet des Kooperationsraums der Regio-S-Bahn. Eine wesentliche Aufgabe des Vereins ist die Organisation und Finanzierung von Vorplanungen für notwendige Infrastrukturmaßnahmen, die nicht von Dritten (Bund, Land und DB) getragen, aber für die Regio-S-Bahn notwendig sind.

Zur Finanzierung des Vereins und der Vorplanungskosten wurde eine Beitrags- und Finanzierungsverordnung (BFO) geschaffen, die alle drei Jahre fortgeschrieben wird. Die BFO umfasst Beiträge für die Geschäftsstelle sowie für die Vorplanungskosten von Infrastrukturmaßnahmen bei Bahn-Haltepunkte und der Strecke. Die BFO wird von den zehn Vorstandskommunen (sieben Landkreise, zwei Stadtkreise und eine Stadt) nach einem festgelegten Schlüssel finanziert.

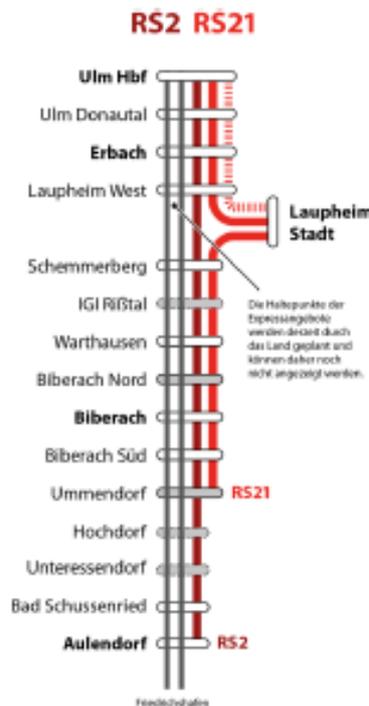
Die Vorplanungskosten für Haltepunkte bestehen aus einem Solidarbeitrag (10 Prozent) und aus einem Anliegerbeitrag (90 Prozent).

Das aktuelle Projekt Regio-S-Bahn endet gemäß Vereinssatzung auf der Südbahn in Ummendorf und auf der Donaubahn in Riedlingen. Das Ziel des Landkreises und der an den beiden Bahnstrecken anliegenden Kommunen ist die Verlängerung der Regio-S-Bahn auf der Südbahn bis Aulendorf und auf der Donaubahn bis Herbertingen. Dieses Ziel liegt außerhalb des Regio-S-Bahn-Projekts und muss deshalb vom Landkreis finanziert und vorangebracht werden. Beide Verlängerungsprojekte werden vom Verein Regio-S-Bahn mit einem sehr hohen Engagement, insbesondere durch den Geschäftsführer, unterstützt.



2. Vorplanung der zusätzlichen Halte auf der Südbahn

Auf der Südbahn sind fünf zusätzliche Bahnhalte geplant. Sie sind in der unteren Grafik des Linienbandes grau eingefärbt. Von den vier Bahnhalten, bei denen eine Vorplanung beauftragt werden soll, sind die Bahnhalte Biberach Nord und Ummendorf innerhalb und die zwei Halte Hochdorf und Interessendorf außerhalb des Projekts der Regio-S-Bahn. Der Bahnhof IGI Rißtal liegt zwar innerhalb des Regio-S-Bahn-Projekts, ist aber erst später hinzugekommen und ist damit nicht primärer Bestandteil des Regio-S-Bahn Projekts bzw. der BFO.



Die Leistungsphasen 1 bis 9 nach „Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen“ (HOAI) sollen von der SWU Ulm (Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH) ausgeführt werden. Die SWU kann vom Verein Regio-S-Bahn in einer Art Inhousevergabe beauftragt werden. Die SWU schreibt die einzelnen Leistungen und Gewerke aus. Die SWU hat bereits die Memminger-Halte und weitere Schienenprojekte sehr erfolgreich geplant und ausgeführt.

Die Bahnhalte werden über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) mit voraussichtlich rund 80 Prozent gefördert, der restliche Anteil ist lokal und damit primär vom Landkreis zu tragen.

Nach Zustimmung durch den Kreistag soll die Auftragserteilung an die SWU erfolgen. Die Verwaltung wird mit den Gemeinden abstimmen, ob auch die Vorplanungen für das Bahnhof-Umfeld mit beauftragt werden sollen. Ergebnisse der Vorplanung werden voraussichtlich im Frühjahr 2024 vorliegen.

2.1 Bahnhof Biberach Nord

Mit dem Bahnhof Biberach Nord wird ein SPNV-Anschluss geschaffen, der primär der SPNV-Erschließung der Arbeitsplätze im Gebiet Aspach dient. Der Mastabstand für die Oberleitung wurde im Rahmen der Streckenelektrifizierung bereits so ausgeführt, dass der Bahnhof auf beiden Seiten (Fahrrichtung) gebaut werden kann, ohne dass in den elektrischen Oberbau noch einmal eingegriffen werden muss. Der Landkreis hat seinerzeit die Mehrkosten für den erweiterten Mastabstand finanziert.

Die Herstellungskosten des Bahnhalts werden auf 3,9 Millionen Euro geschätzt. Die Schätzung erfolgte auf dem Preisstand 2017 (netto) unter Berücksichtigung einer Kostensteigerung von 30 Prozent. Für die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) fallen rund 90.000 Euro an. Davon trägt der Verein Regio-S-Bahn über die BFO rund 63.000 Euro und der Landkreis rund 27.000 Euro.

2.2 Bahnhof Ummendorf inklusive Wendegleis

Die Linie RS 21 wird in Ummendorf enden. Dazu muss in Ummendorf neben dem Bahnhof auch ein Wendegleis gebaut werden. Auch hier wurde schon auf der Seite, auf der das Wendegleis nicht gebaut werden soll, der Mastabstand für die Oberleitung bereits so ausgeführt, dass der Bahnhof auf dieser Seite gebaut werden kann, ohne dass in den elektrischen Oberbau noch einmal eingegriffen werden muss. Auch diese Mehrkosten wurden vom Landkreis getragen.

Die Herstellungskosten des Bahnhalts und des Wendegleises werden auf rund 10,7 Millionen Euro geschätzt. Die Schätzung erfolgte auf dem Preisstand 2017 (netto) unter Berücksichtigung einer Kostensteigerung von 30 Prozent. Für die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) fallen rund 210.000 Euro an. Davon trägt der Verein Regio-S-Bahn über die BFO rund 147.000 Euro und der Landkreis rund 63.000 Euro.

2.3 Bahnhof Hochdorf

Die Herstellung des Bahnhalts wird auf ca. 3 Millionen Euro geschätzt. Die Schätzung erfolgte auf dem Preisstand 2017 (netto) unter Berücksichtigung einer Kostensteigerung von 30 Prozent. Für die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) fallen rund 72.000 Euro an. Da der Halt außerhalb des Projekts der Regio-S-Bahn liegt, trägt der Verein keinen Finanzierungsanteil. Der Landkreis muss hier die Gesamtkosten in Höhe von 72.000 Euro tragen.

Der neue Bahnhof soll in der unmittelbaren Nähe der Wohnbebauung errichtet werden.



2.4 Bahnhof Unteressendorf

Die Herstellung des Bahnhalts wird auf rund 4 Millionen Euro geschätzt. Die Schätzung erfolgte auf dem Preisstand 2017 (netto) unter Berücksichtigung einer Kostensteigerung von 30 Prozent. Für die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) fallen rund 98.000 Euro an. Da der Halt außerhalb des Projekts der Regio-S-Bahn liegt, trägt der Verein keinen Finanzierungsanteil. Der Landkreis trägt hier die Gesamtkosten von rund 98.000 Euro.

Der neue Bahnhof soll wegen der besseren Erreichbarkeit nicht am alten Standort, sondern an einem verkehrstechnisch besseren Standort gebaut werden, so dass er aus der Siedlung gut erreichbar ist.

Der straßengebundene ÖPNV soll auf den Bahnanschluss aus dem südlichen Landkreis ausgerichtet und angeschlossen werden.



2.5 Einbindung der anliegenden Gemeinden

Wichtig ist auch die Gestaltung des Umfeldes der Bahnhöfe. Im Rahmen der Beauftragung der SWU besteht die Möglichkeit, dass die Gemeinden die SWU auch für die Planung des Umfeldes beauftragen. Damit wäre die Planung sehr effizient und effektiv, weil die SWU für den Bahnhof schon viele Daten erhoben hat (Planung aus einem „Guss“). Bereits bestehende Planungen (z. B. Ummendorf) können auch parallel weiterlaufen oder integriert werden.

3. Bahnhof IGI Rißtal - Bericht

Das IGI Rißtal soll einen Bahnhof und einen Bahnanschluss für ein Industriegleis erhalten. Grundlage ist eine vom Zweckverband IGI Rißtal bei der DB beauftragte Machbarkeitsstudie. Genaue Planungen und Aussagen dazu, wer den Bahnanschluss und das Industriegleis bauen soll, liegen derzeit noch nicht vor.

Da auf einer Eisenbahnstrecke fahrt- und betriebstechnisch nur eine bestimmte Anzahl an Halten möglich ist, wurde von der Verwaltung in Zusammenarbeit mit der Regio-S-Bahn geprüft, ob ein weiterer Halt am IGI Rißtal zukünftig möglich ist. Im Ergebnis ist im Abschnitt Laupheim – Aulendorf noch ein Halt möglich, der nun für das IGI Rißtal optional reserviert ist. Die endgültige Fahrbarkeit muss noch mit der NVBW geklärt werden.

4. Stadt- und Westbahnhof Laupheim - Bericht

In der Hauptverkehrszeit sind bereits heute und auch zukünftig höhere Sitzplatzkapazitäten und damit größere Zuggarnituren erforderlich. Da die Bahnsteige aber zu kurz sind, können bislang nur kürzere Zuggarnituren den Stadtbahnhof anfahren. Die Bahnsteige müssen daher für die längeren Zuggarnituren und wegen der Funktion des Bahnhofs als Systemkreuzung verlängert werden.

Die Verlängerung der beiden Bahnsteige ist nicht Teil des Regio-S-Bahn Projekts. Die Verlängerung sollte aber zügig, spätestens zusammen mit den neuen Bahnhöfen erfolgen. Das Land hat mitgeteilt, dass man für diese Maßnahme eher die Region als Treiber und Umsetzer sieht.

Der Westbahnhof ist Haltepunkt für den schnellen Expressverkehr (RE 5). Der Bahnhof und das Bahnhofsgebäude, explizit der Wartebereich, laden nicht zum Einstieg in den SPNV ein. Als Express- und Haltestelle der Regio-S-Bahn sollte der Bahnhof attraktiv als Mobilitätshub für Fahrgäste ertüchtigt werden.

5. Donaubahn – Bericht

Anhand neu aufgestellter und optimierter Fahrpläne kann der zukünftige Expressverkehr auf der Donaubahn in einem stabilen Stundentakt gewährt werden. Für die langsameren Produkte (Regionalbahn und Regio-S-Bahn) muss die Infrastruktur ausgebaut werden.

Wie bereits bekannt, wurden Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur der Donaubahn, explizit in die Stellwerke, kurzfristig von der DB abgesetzt und die Mittel in Maßnahmen für den Deutschlandtakt umgeschichtet. Interventionen seitens des Landes und der Landräte haben dazu geführt, dass erneut über die Ertüchtigung der Infrastruktur der Donaubahn unter den Beteiligten diskutiert wird.

Da die Anforderungen an den Infrastrukturausbau wesentlich von der Regio-S-Bahn bzw. der Regionalbahn abhängen, müssen sich die Region (Landkreise Sigmaringen, Biberach, Alb-Donau sowie die Stadt Ulm) auf ein Fahrplankonzept verständigen. Aus diesem Konzept ergeben sich dann die tatsächlichen Anforderungen an den Infrastrukturausbau. Im Rahmen einer Sitzung der IG Donaubahn unter Beteiligung des Landes, der NVBW und der DB wurden verschiedene Fahrplankonzepte diskutiert.

Primäre Anforderungen des Landkreises Biberach an das zukünftige Fahrplankonzept:

- die Regionalbahn/Regio-S-Bahn wird bis zum Bahnknoten Herbertingen verlängert, damit können in Neufra und Ertingen neue Bahnhalte realisiert werden;
- in Herbertingen können damit Umsteigemöglichkeiten auf den Bahnknoten Aulendorf genutzt werden;
- in Ehingen kann von der Regio-S-Bahn in einer guten Anschlusszeit auf das Expressangebot nach Ulm beziehungsweise von Ulm umgestiegen werden. Damit verkürzt sich die Fahrtzeit von Ertingen nach Ulm um 20 Minuten;
- Regio-S-Bahn/Regionalbahn bedienen sämtliche Unterwegshalte von Ulm bis Herbertingen;
- im Abschnitt Ulm – Blaubeuren wird ein Halbstundentakt der Regio-S-Bahn realisiert.

Die beiden aufgestellten Fahrplanvarianten 2a und 2b erfüllen diese Anforderungen. Die Landkreise Biberach und Sigmaringen haben sich für die Variante 2b ausgesprochen, weil diese Variante den Umstieg in Ehingen von der Regio-S-Bahn/Regionalbahn Herbertingen – Ehingen auf die Regio-S-Bahn Linie Ehingen – Ulm deutlich verkürzt. Bei Umsetzung der Variante 2a verlängert sich die Umsteigezeit von 18 auf 33 Minuten. Der Alb-Donau Kreis hat sich hingegen für die Variante 2a ausgesprochen, weil damit Munderkingen etwas besser angebunden ist und die Variante 2a in Ulm bessere Umsteige- und Anschlusszeiten hat.

In den kommenden Wochen werden die Beteiligten die Vor- und Nachteile der beiden Varianten herausarbeiten und sich auf eine gemeinsame Variante festlegen. Beide Varianten erfüllen die Anforderungen der Landkreise Biberach und Sigmaringen und unterscheiden sich - wie bereits ausgeführt - nur in der Umsteigezeit in Ehingen.

Ziel der Gespräche zum Infrastrukturausbau der Donaubahn ist es, die Ausführung des Infrastrukturausbaus in einem Gesamtpaket zu erreichen. Damit sollen zusammen mit der Ertüchtigung der Schienen, Weichen und Stellwerkstechnik auch gleich die zusätzlichen Bahnhalte in Ertingen und Neufra umgesetzt werden.