

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Martin Rivoir SPD**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Finanzierung des Betriebs eines S-Bahn-Systems  
in der Region Donau-Iller**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hoch werden die aus Regionalisierungsmitteln und dem Landeshaushalt zu finanzierenden Betriebskosten für das geplante S-Bahn-System in der Region Donau-Iller sein?
2. Wie hoch sind die jetzigen jährlichen aus Regionalisierungsmitteln und dem Landeshaushalt finanzierten Betriebskosten für den Betrieb des regionalen Nahverkehrs im baden-württembergischen Teil des Streckennetzes des geplanten S-Bahn-Systems?
3. Liegt ihr bereits ein Konzept darüber vor, welche stufenweisen Schritte unter betrieblichen und finanziellen Aspekten bei der Inbetriebnahme des S-Bahn-Systems Donau-Iller geplant sind?
4. Liegt ihr bereits ein Zeitplan für die Umsetzung des Konzepts eines S-Bahn-Systems Donau-Iller vor?
5. Liegen ihr bereits Erkenntnisse über die notwendigen Kosten des Infrastrukturausbaus des S-Bahn-Systems Donau-Iller vor?

01.02.2013

Rivoir SPD

## Begründung

Der Aufbau eines S-Bahn-Systems Donau-Iller ist für die Region Ulm ein zentrales Projekt des Ausbaus der öffentlichen Infrastruktur und des Nahverkehrs. Für seine Realisierung bedarf es zeitnaher Anstrengungen aller Akteure im Land, in der Region und in den Kommunen. Leider sind zum jetzigen Zeitpunkt die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen und auch des Betriebs dieses Systems völlig ungeklärt.

## Antwort\*)

Mit Schreiben vom 3. März 2013 Nr. 3-3822.0-00/806 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

### *1. Wie hoch werden die aus Regionalisierungsmitteln und dem Landeshaushalt zu finanzierenden Betriebskosten für das geplante S-Bahn-System in der Region Donau-Iller sein?*

Koordiniert durch den Regionalverband Donau-Iller wurden im Jahr 2009 in dieser Region Aktivitäten zur Weiterentwicklung des dortigen SPNV-Angebots aufgenommen. Basierend auf einer Mitte 2010 abgeschlossenen Vorstudie wird aktuell an einer vertiefenden Angebots- und Betriebsstudie gearbeitet. Ein Abschlussbericht zu dieser Untersuchung, die von ihrer Bewertungstiefe her einer Machbarkeitsstudie entspricht, liegt bislang noch nicht vor.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat im September 2012 zu einem Mitte 2012 präsentierten Planungsstand gegenüber dem Regionalverband Stellung bezogen. Inwieweit die in der Stellungnahme enthaltenen Anregungen von der Region und den Gutachtern berücksichtigt wurden, ist dem Ministerium noch nicht bekannt. Ebenfalls nicht bekannt ist, ob sich durch mögliche Anregungen der weiteren Beteiligten (Landkreise, Kommunen, Städte) Änderungen an dem Planungsstand von Mitte 2012 ergeben haben, die sich auf den Umfang des geplanten Verkehrsangebots auswirken.

Dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur liegen nur Angaben darüber vor, welche Betriebsleistungen in der Angebots- und Betriebsstudie mit Planungsstand Mitte 2012 für den dort dargestellten Zielzustand angenommen werden. Bei der Darstellung der auf Baden-Württemberg entfallenden zukünftigen Verkehrsleistungen wird in der Studie bisher allerdings nicht nach den Produktgruppen „Regio-S-Bahn“ (regionaler Nahverkehr, also langsames Zugsystem) und „Eilzug“ (schnelleres Zugsystem, heutige RE- und IRE-Züge) unterschieden. Für beide Zugsysteme zusammen wird in der Studie für den baden-württembergischen Teil des Untersuchungsraums für den Zielzustand ein Verkehrsangebot von 5,1 Mio. Zugkilometer/Jahr zugrunde gelegt.

Hinsichtlich der in der Studie bisher vorgesehenen Angebotserweiterungen bei dem nicht zur eigentlichen S-Bahn gehörenden schnelleren Zugsystem (RE- und IRE-Züge) besteht noch Klärungsbedarf, da die regionalen Planungen im Zusammenhang mit der Regio-S-Bahn Donau-Iller deutlich über die bisher vom Land im Rahmen des Angebotskonzepts 2020 vorgesehenen Angebotserweiterungen hinausgehen.

Die Höhe der Betriebskosten nach Realisierung des – aktuell noch nicht definitiv festgelegten – Zielzustandes hängt außerdem nicht nur von dem Umfang des Verkehrsangebots ab. Die Preise, die von Eisenbahnverkehrsunternehmen bei einer Ausschreibung geboten werden, werden maßgeblich auch von der jeweiligen Wettbewerbsslage, aber auch von der konkreten Ausgestaltung des Fahrplans, den geforderten Fahrzeugen u. a. beeinflusst.

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Aus all diesen Gründen ist es derzeit nicht möglich, die ggf. zu erwartenden Betriebskosten für ein S-Bahn-System in der Region Donau-Iller anzugeben.

*2. Wie hoch sind die jetzigen jährlichen aus Regionalisierungsmitteln und dem Landeshaushalt finanzierten Betriebskosten für den Betrieb des regionalen Nahverkehrs im baden-württembergischen Teil des Streckennetzes des geplanten S-Bahn-Systems?*

In den zum Planungsstand Mitte 2012 dieses Projektes vorgelegten Unterlagen ist der Untersuchungsraum für Baden-Württemberg mit den Strecken im Zulauf auf Ulm bis zu folgenden Stationen angegeben: Geislingen, Aalen, Aulendorf und Herbertingen. Hinzu kommen anteilmäßig die aus Richtung Bayern zulaufenden Verkehre, die in ein derartiges System integriert werden sollen. Davon relevant sind die RB-Leistungen der Illertalbahn auf baden-württembergischem Gebiet.

Auf den o. g. Strecken fielen im Jahr 2012 für die Verkehrsleistungen, die aus fachlicher Sicht dem „regionalen Nahverkehr“ und damit ggf. einem zukünftigen S-Bahn-System zugeordnet werden können, Betriebskosten von ca. 28 Mio. Euro an.

*3. Liegt ihr bereits ein Konzept darüber vor, welche stufenweisen Schritte unter betrieblichen und finanziellen Aspekten bei der Inbetriebnahme des S-Bahn-Systems Donau-Iller geplant sind?*

*4. Liegt ihr bereits ein Zeitplan für die Umsetzung des Konzepts eines S-Bahn-Systems Donau-Iller vor?*

Dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sind Überlegungen der Region für erste Umsetzungsschritte (Zwischenstufe 2017+) sowie weitere Entwicklungsschritte hin zu einer vollständigen Realisierung eines langfristigen Zielkonzeptes bekannt. Bei den Umsetzungsschritten handelt es sich zunächst vor allem um Infrastrukturmaßnahmen. Ein solcher Ausbau der Infrastruktur macht eine entsprechende Ausweitung der Verkehre fahrplantechnisch möglich. Ein konkretes Stufenkonzept auch unter Berücksichtigung der betrieblichen Aspekte und einschließlich eines konkreten Zeitplans liegt dem Ministerium bisher nicht vor.

Bevor ein solches konkretes Stufenkonzept einschließlich der dafür jeweils notwendigen Infrastrukturmaßnahmen entwickelt wird, sollte zudem der angestrebte Zielzustand konkret feststehen, um in jedem Fall die Aufwärtskompatibilität der einzelnen Ausbaumaßnahmen gewährleisten zu können. Wie unter Ziffer 1 bereits dargestellt, ist dieser Zielzustand bisher noch nicht definitiv festgelegt.

Ein Finanzierungskonzept für die in der – noch nicht abgeschlossenen – Angebots- und Betriebsstudie nach bisherigem Planungsstand vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen und für die Kosten des späteren S-Bahn-Betriebs liegt dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur nicht vor. Das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller ist bislang weder für das GVFG-Programm des Bundes noch des Landes angemeldet.

*5. Liegen ihr bereits Erkenntnisse über die notwendigen Kosten des Infrastrukturausbaus des S-Bahn-Systems Donau-Iller vor?*

Nach Schätzungen der Gutachter werden für den – noch nicht definitiv festgelegten – Infrastrukturausbau eines solchen S-Bahn-Systems insgesamt 73 Mio. Euro (Grobkosten ohne Risikozuschlag) bzw. 110 Mio. Euro (Grobkosten mit 50 % Risikozuschlag) benötigt. Davon müssten 38 Mio. Euro bzw. 58 Mio. Euro auf baden-württembergischem Gebiet, der Rest auf bayerischem Gebiet investiert werden.

Die Planungen für die Regio-S-Bahn Donau-Iller setzen auf weiteren Infrastrukturmaßnahmen wie z. B. der Elektrifizierung der Südbahn auf. Diese in anderen Zusammenhängen geplanten Maßnahmen werden kostenmäßig bei dem Konzept Regio-S-Bahn nicht berücksichtigt.

Bei der Entwicklung dieses Konzeptes wurde außerdem davon ausgegangen, dass die Bahnsteigkapazitäten im Ulmer Hauptbahnhof um einen weiteren Bahnsteig erweitert werden. Im Zusammenhang mit der von der DB Netz AG beantragten Änderung zum Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 2.5a1 Ulm Hbf des Bereichs Wendlingen–Ulm der Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart–Augsburg wird derzeit geprüft, ob die langfristige Angebotskonzeption des Landes Baden-Württemberg und die entsprechenden langfristigen Planungen der bayerischen Seite auch ohne einen solchen fünften Bahnsteig umgesetzt werden können. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Es bestehen nach wie vor Zweifel, ob die Auffassung der DB Netz AG zutrifft, dass im Zuge der Realisierung der Neubaustrecke im Ulmer Hauptbahnhof kein zusätzlicher Bahnsteig notwendig wird.

Die Planungen für die Regio-S-Bahn Donau-Iller sind von der DB Netz AG in diese Fahrbarkeitsprüfungen – auch mangels eines hinreichend konkreten Planungsstands – nicht mit einbezogen worden. Welche zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen im Hauptbahnhof Ulm eigens für dieses S-Bahn-Projekt möglicherweise erforderlich werden, kann auf der Grundlage der aktuellen Prüfungen nicht abschließend beurteilt werden. Genau so wenig sind die für solche Infrastrukturmaßnahmen ggf. anfallenden Kosten bekannt.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur