

Kleine Anfrage

des Abg. Paul Locherer und Rudolf Köberle CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Regio-S-Bahn Donau-Iller

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche aktuellen Erkenntnisse bezüglich der Realisierung der „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ liegen vor?
2. Welche Start- bzw. Endpunkte sind in dem Konzept zur Realisierung der „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ vorgesehen?
3. Wann ist mit der Inbetriebnahme der S 7 (Ulm Hauptbahnhof–Aulendorf) zu rechnen?
4. Welches Nachfragepotenzial wird dieser Strecke (Aulendorf–Ulm Hauptbahnhof) zugerechnet?
5. Welche Taktung ist für die Verbindung von und nach Aulendorf vorgesehen?
6. Müssen ggf. technische Maßnahmen (z. B. Infrastrukturausbau) an der Strecke umgesetzt werden, mit welchen Kosten wird diesbezüglich gerechnet und wer trägt diese?

22. 01. 2014

Locherer, Köberle CDU

Begründung

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist ein wichtiger Bestandteil im ÖPNV in Baden-Württemberg. 2012 hat der Regionalverband Donau-Iller ein Konzeptpapier für das Projekt „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ vorgelegt. Dieses soll dazu beitragen, das SPNV-Angebot für die Menschen entlang der Strecken weiter zu ergänzen und damit attraktiver zu gestalten. Das S-Bahn-Konzept beruht auf dem bestehenden Eisenbahnnetz. Das Konzeptpapier sieht u. a. vor, dass auf der Südbahn (Ulm–Biberach–Friedrichshafen) zwei S-Bahn-Linien eingerichtet werden sollen. Die S 1 (Geislingen–Ulm–Ummendorf) sowie die S 7 (Ulm–Ummendorf; zu Hauptverkehrszeiten bis nach Aulendorf). Die Kleine Anfrage soll über den aktuellen Sachstand bezüglich der Finanzierung und der Anbindung der Haltestelle Aulendorf an die S 7 Auskunft geben.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 17. Februar 2014 Nr. 3-3822.0-00/939 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche aktuellen Erkenntnisse bezüglich der Realisierung der „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ liegen vor?

Koordiniert durch den Regionalverband Donau-Iller wurden im Jahr 2009 regionale Aktivitäten zur Weiterentwicklung des gegenwärtigen SPNV-Angebotes in dieser Region aufgenommen. Basierend auf einer Mitte 2010 abgeschlossenen Vorstudie wurde bis Mitte des Jahres 2012 eine vertiefende Angebots- und Betriebsstudie erarbeitet. Die Zielkonzeption einer „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ wurde in ihren Grundzügen erstmals im Herbst 2012 und in einer überarbeiteten Version im November 2013 öffentlich vorgestellt.

Der Abschlussbericht zur vertiefenden Angebots- und Betriebsstudie wurde im Januar 2014 vom beauftragten Gutachter SMA den Mitgliedern des projektbegleitenden Arbeitskreises (Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH [BEG], Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH [NVBW], Regionalverband Donau-Iller, Regionalverband Ostwürttemberg) zur Bewertung übergeben.

Eine für den weiteren Fortgang des Projektes erforderliche standardisierte Bewertung, auf die das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur den Regionalverband Donau-Iller und den Gutachter SMA mit Schreiben vom 17. Mai 2013 hingewiesen hat, liegt bislang nicht vor.

2. Welche Start- bzw. Endpunkte sind in dem Konzept zur Realisierung der „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ vorgesehen?

Die Liniendarstellungen im Abschlussbericht sind bezüglich der Zielkonzeption der „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ nicht umfassend konsistent. Vor diesem Hintergrund werden die Linien der Regio-S-Bahn Donau-Iller (RSB) im Folgenden streckenbezogen dargestellt und die angegebenen Linienbezeichnungen nachrichtlich erwähnt:

Ulm–Memmingen (Illertalbahn)

- RSB S 5 Ulm Hbf–Weißenhorn
- RSB S 6 Ulm Hbf–Memmingen–Buxheim mit HVZ-RSB Ulm–Illertissen

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Ulm–Aulendorf (Südbahn)

- RSB S 1 Ulm Hbf–Ummendorf
- RSB S 7 Ulm Hbf–Aulendorf

Ulm–Sigmaringen (Donautalbahn)

- RSB S 5 Ulm Hbf–Blaubeuren
- RSB S 8 Ulm Hbf–Obermarchtal

Ulm–Plochingen (Filstalbahn)

- RSB S 1 Ulm Hbf–Geislingen (Weiterführung nach Stuttgart als Regionalzug)

Ulm–Aalen (Brenzbahn)

- RSB S 2 Ulm Hbf–Aalen
- RSB S 3 Ulm Hbf–Sontheim-Brenz

3. *Wann ist mit der Inbetriebnahme der S 7 (Ulm Hauptbahnhof–Aulendorf) zu rechnen?*

Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme einzelner Linien steht im Zusammenhang mit den grundsätzlich zu diesem Projekt zu treffenden Entscheidungen (vgl. Frage 1). Derzeit ist hierzu keine Aussage möglich.

4. *Welches Nachfragepotenzial wird dieser Strecke (Aulendorf–Ulm Hauptbahnhof) zugerechnet?*

Der im Januar 2014 vorgelegte Abschlussbericht unterscheidet bei der Bewertung der Nachfrageentwicklung zwischen *Analyse* (Jahr 2009), *Bezugsfall* (nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm) und dem *Zielzustand*.

Ausgehend von der *Analyse* (Ulm–Biberach mehr als 6.000 Personenfahrten/Tag und Biberach–Aulendorf mehr als 4.000 Personenfahrten/Tag) werden für den *Bezugsfall* im Bereich Ulm–Aulendorf Nachfragesteigerungen in einer Bandbreite von 25 % bis 50 % prognostiziert. Das Zielkonzept der Regio-S-Bahn Donau-Iller führt gegenüber dem Bezugsfall auf der Südbahn jedoch zu keiner signifikanten Änderung der Nachfrage. Allenfalls leichte Nachfragezuwächse (max. 5 %) werden durch die Verlängerung der Regio-S-Bahn über Biberach hinaus bis nach Ummendorf prognostiziert.

5. *Welche Taktung ist für die Verbindung von und nach Aulendorf vorgesehen?*

Für die Linie Ulm Hbf–Aulendorf (S 7) ist im Abschlussbericht zur Angebots- und Betriebsstudie eine stündliche Zugfolge zwischen Ulm Hbf und Ummendorf vorgesehen. Eine Weiterführung nach Aulendorf ist nur bei einzelnen Zügen geplant.

6. *Müssen ggf. technische Maßnahmen (z. B. Infrastrukturausbau) an der Strecke umgesetzt werden, mit welchen Kosten wird diesbezüglich gerechnet und wer trägt diese?*

Für die Südbahn werden im Abschlussbericht zur Angebots- und Betriebsstudie Investitionen für den neuen Haltepunkt Biberach Nord sowie die Einrichtung eines Bahnhofs in Ummendorf im Umfang von 3 Mio. Euro (Grobkosten ohne Risikozuschläge) bzw. 5 Mio. Euro (Grobkosten mit 50 % Risikozuschlag) angegeben.

Grundsätzlich ist bei Nachweis eines aus volkswirtschaftlicher Sicht positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses eine Förderung derartiger Maßnahmen im Rahmen des GVFG möglich. Allerdings enden diese Programme nach geltender Rechtslage zum Ende des Jahres 2019; eine Nachfolgeregelung steht noch aus. Die Komplementärfinanzierung ist durch andere Stellen, bei derartigen Projekten in der Regel durch die Kommunen/Regionen/Landkreise, zu übernehmen.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur