

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Martin Rivoir SPD**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Fahrzeuge auf der Donau-Iller-S-Bahn**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Stand bei den Planungen für die Donau-Iller-S-Bahn?
2. Bis wann rechnet sie mit der Inbetriebnahme des S-Bahn-Netzes?
3. Wie bewertet sie die Tatsache, dass nicht alle vorgesehenen Strecken elektrifiziert sind?
4. Gibt es bereits Überlegungen, welche Fahrzeuge auf der Donau-Iller-S-Bahn eingesetzt werden sollen?
5. Wie bewertet sie die Möglichkeit, die nicht-elektrifizierten Strecken mit Batterie- oder Brennstoffzellenfahrzeugen zu betreiben?
6. Was wird sie unternehmen, um den Einsatz solcher modernen Fahrzeuge auf der Donau-Iller-S-Bahn zu ermöglichen?

10. 08. 2017

Rivoir SPD

### Begründung

Die Donau-Iller-S-Bahn stellt einen Quantensprung für den öffentlichen Personennahverkehr in Ulm und um Ulm herum dar.

Da nicht alle Strecken beim Start des S-Bahn-Systems elektrifiziert sein werden, bietet sich der Einsatz von Batterie- oder Brennstoffzellenfahrzeugen auf diesen Strecken als Zukunftstechnologie an.

### Antwort

Mit Schreiben vom 4. September 2017 Nr. 3-3822.0-00/1871 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

#### *1. Wie ist der aktuelle Stand bei den Planungen für die Donau-Iller-S-Bahn?*

Die Regio-S-Bahn Donau-Iller ist ein Ländergrenzen überschreitendes Konzept, das auf die Vernetzung und Verbesserung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr in der Region Donau-Iller abzielt. Umfasst sind Strecken in Baden-Württemberg (Brenz-, Donau-, Filstal-, Südbahn, Laupheim/West-Laupheim/Stadt) und in Bayern (Bayerische Donau-, Illertal-, Mittelschwabenbahn, Senden-Weißenhorn). Die Region hat auf der Grundlage diverser Gutachten ein regionales SPNV-Zielkonzept erarbeitet und für jede der genannten Strecken konkrete Vorstellungen sowohl zum künftigen SPNV-Angebot als auch dem dadurch notwendigen Infrastrukturausbau entwickelt. Hierfür sollen in den Jahren 2017/2018 die planerischen Grundlagen geschaffen werden. Parallel dazu soll für das Gesamtprojekt eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Angriff genommen werden.

Die Aktivitäten der Region werden vom Regio-S-Bahn Donau-Iller e. V. koordiniert. Das Land unterstützt das Anliegen der Region grundsätzlich und steht mit dem Verein im Hinblick auf das künftige SPNV-Angebot und den Infrastrukturausbau im regen Austausch. Derzeit werden die infrage kommenden Finanzierungsinstrumente unter Einbeziehung des Freistaats Bayern eruiert.

#### *2. Bis wann rechnet sie mit der Inbetriebnahme des S-Bahn-Netzes?*

Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist derzeit noch nicht abschätzbar. Die Region strebt eine stufenweise Realisierung und Inbetriebnahme an.

#### *3. Wie bewertet sie die Tatsache, dass nicht alle vorgesehenen Strecken elektrifiziert sind?*

Die Landesregierung sieht hierin kein grundsätzliches Hindernis für das Projekt Regio-S-Bahn.

#### *4. Gibt es bereits Überlegungen, welche Fahrzeuge auf der Donau-Iller-S-Bahn eingesetzt werden sollen?*

Das endgültige Fahrzeugkonzept wird sich erst nach Erstellung der Betriebskonzepte (siehe Frage 1) festlegen lassen. Allerdings hat das Land Baden-Württemberg für die Brenzbahn, Donautalbahn und Filstalbahn im Rahmen der Ausschreibungen bereits Neufahrzeuge beschafft, die ab 2019 zum Einsatz kommen. Es ist deshalb zu prüfen, ob sich im Rahmen des Projektes Donau-Iller-S-Bahn die von der Region gewünschten Mehrleistungen auf diesen Strecken mit diesen Fahrzeugen erbringen lassen bzw. unter Inanspruchnahme der vertraglichen Zubestellmöglichkeiten weitere Fahrzeuge des gleichen Typs für diese Leistungen bestellt werden können.

5. *Wie bewertet sie die Möglichkeit, die nicht-elektrifizierten Strecken mit Batterie- oder Brennstoffzellenfahrzeugen zu betreiben?*

Neben dem konventionellen Diesel- und Elektroantrieb existieren – im Vollbahnbereich bislang zumeist allerdings nur in früherem Pilotstadium oder nur auf dem Papier – weitere Antriebsmöglichkeiten für Schienenfahrzeuge.

Bei den bimodalen bzw. Zweikraft-Systemen sind dies etwa Antriebe mit

- Wasserstoff-Brennstoffzellen,
- Batterien und Elektro- oder Dieselmotor als Hybrid (sog. BEMU),
- Elektro-Diesel-Hybridtechnologie,
- Dieselmotoren, welche durch Biodiesel oder Rapsöl betrieben werden,
- Motoren, welche durch Flüssiggase oder komprimierte Gase angetrieben werden (LNG, LPG, CNG),

sowie im trimodalen Bereich Antriebe bestehend aus

- Elektromotor mit Batterien und einem Diesel-Range-Extender und
- Elektromotor mit Batterien und einem Brennstoffzellen-Range-Extender.

Fahrzeuge mit klassischem Hybridantrieb bestehend aus sowohl einem Diesel- als auch einem Elektromotor wurden bereits im Fahrgastbetrieb eingesetzt und können daher als marktreif erachtet werden.

Der Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb auf der Schiene befindet sich nach Kenntnis der Landesregierung bereits in einem fortgeschrittenen Prototypenstadium und lässt eine Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt für den Einsatz im Fahrgastbetrieb innerhalb der kommenden Monate erwarten.

Daneben existieren einige Projekte zum Einsatz von elektrischen Schienenfahrzeugen, die mithilfe von Batterien nicht elektrifizierte Streckenabschnitte zu überbrücken imstande sein sollen (BEMU). Diese befinden sich jedoch zum Großteil noch im Entwicklungsprozess.

6. *Was wird sie unternehmen, um den Einsatz solcher modernen Fahrzeuge auf der Donau-Iller-S-Bahn zu ermöglichen?*

Das derzeit laufende Vergabeverfahren für die SPNV-Leistungen im Netz „Ortenau“ beinhaltet die ausdrückliche Vorgabe, lokal emissionsfreie Schienenfahrzeuge zum Einsatz zu bringen – obwohl auf einem Großteil der Strecken dieses Netzes keine Oberleitung vorhanden ist. Sollte der sich im Rahmen dieses Vergabeverfahrens erst noch zu findende Fahrzeugtyp im Ortenaunetz bewähren, ist es für die Landesregierung durchaus vorstellbar, diesen auch für die Regio-S-Bahn Donau-Iller einzusetzen, sofern sich hierfür eine geeignete Linie finden lässt (siehe auch Antwort zu Frage 4).

Hermann  
Minister für Verkehr