

Regio-S-Bahn Donau-Iller

Ergebnisse der Hauptstudie

*„Von Jahr zu Jahr braucht man weniger Zeit, um über den Ozean,
aber mehr Zeit, um ins Büro zu kommen.“
(Verfasser unbekannt)*

Die Projektpartner



Vor über 30 Jahren wurde erstmals eine Untersuchung über die Verkehrsentwicklung in der Ländergrenzen überschreitenden Region Donau-Iller erstellt. Schon früh war die verkehrliche Verknüpfung der beiden auf baden-württembergischem und bayerischem Gebiet liegenden Teilräume der Region von besonderer Bedeutung. Damals wie heute wohnen mehr als die Hälfte der inzwischen ca. 966.000 Einwohner der Region in Orten mit Bahnanschluss. Das Schienennetz ist quasi das Rückgrat für die Erreichbarkeit aller Teilräume der Region im Öffentlichen Personennahverkehr. In den vergangenen Jahren wurde in die Infrastruktur investiert und das Angebot auf den einzelnen Strecken kontinuierlich verbessert. Aufgrund der starken Fahrgastzuwächse reichen die Kapazitäten dennoch vor allem in den Hauptverkehrszeiten auf vielen Schienenstrecken nicht mehr aus.

Das Zielkonzept „Regio-S-Bahn Donau-Iller 202X“

Alle Prognosen gehen davon aus, dass der Verkehr weiter ansteigen wird. Angesichts der zunehmenden Überlastungen des Straßennetzes und den damit verbundenen ökonomischen und ökologischen Auswirkungen, ist der Aufbau eines leistungsfähigen integrierten Verkehrssystems, das Menschen verbindet und Räume erschließt, erforderlich. Mit der Machbarkeitsstudie Regio-S-Bahn Donau-Iller wird aufgezeigt, wie die Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr im Verdichtungsbereich der beiden Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und Memmingen und den an diese anschließenden verdichteten Siedlungsräumen in den Tälern sowie auch die eher ländlich strukturierten Teilräumen sich nachhaltig verbessern lässt. Ausgangspunkt und Rückgrat sind die in der Region vorhandenen Bahnstrecken und das ergänzende regionale Busnetz. Die langfristig angestrebten Verbesserungen werden durch mehr Verbindungen zu einer deutlichen Fahrgastzunahme gegenüber heute auf den regionalen Schienenstrecken führen. Die im Rahmen der Untersuchung ermittelten Investitionen für den erforderlichen Infrastrukturausbau für das Regio-S-Bahn-Konzept belaufen sich auf ca. 73 Mio. Euro. Auch die abseits der Bahnlinien liegenden Gemeinden werden vom dichteren Fahrplan auf den Regio-S-Bahn Linien in der Region profitieren. Durch die Abstimmung der Fahrpläne der Regionalbusse auf die Regio-S-Bahn in den Kreuzungsbahnhöfen wird sich die Erreichbarkeit auch dieser Teilräume durch die Nutzung von Zug und Bus gegenüber heute deutlich verbessern.

Das Zielkonzept „Regio-S-Bahn Donau-Iller 202X“ ist eine Weiterentwicklung aus dem „ÖPNV-Modell Region Ulm-Neu-Ulm“ aus dem Jahre 1996. Es berücksichtigt die langfristigen Planungskonzepte der beiden Länder als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und ergänzt dieses durch die aus regionaler Sicht notwendigen Verbesserungen. Dies sind kürzere Taktfolgen, zusätzliche Halte, kürzere Fahrzeiten und mehr direkte Linien zwischen den Wohn- und Arbeitsplätzen in der Region.

Hoher Nutzen

Die „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ sieht eine Steigerung des Zugangebotes um insgesamt 20 % vor. Das verdichtete Angebot, zusätzliche Halte und der Einsatz moderner Fahrzeuge werden zu einer weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen gegenüber heute um 33 % führen. Die für den Zielzustand der Regio-S-Bahn Donau-Iller erforderlichen Investitionen belaufen sich auf etwa 74 Mio. Euro. Der volkswirtschaftliche Nutzen übersteigt die Kosten um den 1,7fachen Wert. Diese, nach einem bundeseinheitlichen Verfahren durchgeführte Berechnung, berücksichtigt beispielsweise auch das Vermeiden von Umweltschäden und Unfallfolgen durch Verlagerungen von Fahrten mit dem Pkw auf den ÖPNV, Reisezeitgewinne, sowie Kostenerhöhungen. Selbst bei einem Risikozuschlag von

50 % auf die Baukosten ist eine Wirtschaftlichkeit des Projektes Regio-S-Bahn Donau-Iller immer noch gegeben. Damit ist die grundsätzliche Bedingung für Zuschüsse des Bundes und der Länder nach den Fördergesetzen und Richtlinien gegeben.

Die Maßnahmen auf den einzelnen Bahnstrecken im Überblick

Brenzbahn Ulm - Aalen

Auf der Brenzbahn hat sich im Zuge des Planungsprozesses gezeigt, dass eine Verdichtung der derzeitigen IRE-Linie zum Stundentakt den Bedürfnissen der Fahrgäste am besten gerecht wird. Deren Realisierung erfordert den zweigleisigen Ausbau zweier Streckenabschnitte zwischen Langenau und Rammingen sowie zwischen Sontheim-Brenz und Bergenweiler. Die Station Bergenweiler muss dabei um rund 700 m nach Süden verlegt werden. Dieser Ausbau ermöglicht zusätzliche Halte der IRE-Linie in Niederstotzingen und Herbrechtingen, ohne dass sich die Fahrzeiten auf der Gesamtstrecke verlängern. Auch die etwas langsamere RE-Linie profitiert von diesem Ausbau und wird Bestandteil des Regio-S-Bahn-Konzeptes (S2). Sie kann, wenn beschleunigungsstarke Züge eingesetzt werden, ohne Fahrzeitverlängerung die zusätzliche Station Ulm-Messe und zwischen Langenau und Aalen alle Stationen stündlich bedienen. Die zweite, ebenfalls stündliche Regio-S-Bahn (S3) hält zwischen Ulm und Langenau an allen Stationen und kann in den Stoßzeiten jeweils in Lastrichtung bis Sontheim-Brenz verlängert werden. In einem ersten Schritt zur Verbesserung des Angebots auf der Brenzbahn sind längere Züge mit mehr Sitzplätzen sowie zusätzliche Fahrten der IRE-Linie am Abend möglich.

Donaubahn Ulm – Sigmaringen

Auf der Donaubahn Ulm – Blaubeuren – Ehingen – Sigmaringen haben die Planungen zu einem zweistufigen Angebotskonzept der Regio-S-Bahn geführt. Eine schnelle stündliche Regio-S-Bahn-Linie (S8) verkehrt zwischen Ulm und Blaubeuren ohne Halt und in etwa 30 Minuten versetzt zum überregionalen Eilzugverkehr, so dass zwischen Ulm und Ehingen ein schneller 30-Minuten-Takt entsteht. Zwischen Blaubeuren und Ulm ist eine weitere Regio-S-Bahn-Linie (S5) geplant, die in der Hauptverkehrszeit halbstündlich und sonst stündlich verkehrt und alle Zwischenstationen bedient. Sie ist nach Weißenhorn durchgebunden. In Blaubeuren und Ehingen werden etwa halbstündlich Anschlussknoten herausgebildet, die sich hervorragend zur Verknüpfung mit dem Busverkehr eignen. In Blaubeuren bestehen gute Umsteigebeziehungen zwischen den Regio-S-Bahn-Linien sowie zu den überregionalen Eilzügen und Regionalbussen auf die Albhochfläche.

Die schnelle Regio-S-Bahn-Linie (S8) soll über Ehingen hinaus bis Obermarchtal geführt werden. Insgesamt sechs neue Stationen könnten eingerichtet werden. Diese sind Klingenstein (optional), Schelklingen Nord, Dettingen, Dintenhofen, Rottenacker, Untermarchtal und Obermarchtal. Voraussetzung für die Verlängerung ist auch hier eine Ausrichtung der Busverkehre auf die Regio-S-Bahn. Eine Verlängerung der Regio-S-Bahn bis Riedlingen ist als Option möglich. Dies erfordert jedoch einen zusätzlichen Ausbau der Infrastruktur zwischen Obermarchtal und Rechtenstein. Die Eilzüge erhalten in Ertingen einen zusätzlichen Halt. Neben dem Neubau der zusätzlichen Stationen erfordert dieses Angebotskonzept einen knapp 3 km langen zweigleisigen Streckenausbau unmittelbar südlich von Ehingen.

Das Zielkonzept für die Donaubahn kann schrittweise realisiert werden, indem die beschleunigte Regio-S-Bahn in einem ersten Schritt bereits bis Munderkingen verkehrt, solange der zweigleisige Ausbau noch nicht realisiert ist. Auch der Halt in Ertingen hängt unmittelbar vom zweigleisigen Ausbau ab.

Illertalbahn Ulm – Memmingen

Auf dem Illertal-Korridor ist ein zweigleisiger Ausbau zwischen Neu-Ulm Finninger Straße und Senden enthalten, der die Streckenkapazität auf diesem stark befahrenen Abschnitt erhöht. Das Angebotskonzept der Regio-S-Bahn sieht auf diesem Abschnitt in den Hauptverkehrszeiten stündlich bis zu vier Regio-S-Bahn-Zugpaare und ein Eilzugpaar vor. Die Regio-S-Bahn bedient in der Hauptverkehrszeit halbstündlich Weißenhorn (S5) und zusammen mit dem Eilzugangebot ca. alle 20 Minuten Illertissen (S6). Auch ein kapazitätssteigernder, barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Senden, die Verlegung der Station Gerlenhofen zur Ortsmitte sowie eine neue Station Senden Nord sind Bestandteil des Zielkonzepts.

Der Ausbau der Strecke Senden – Weißenhorn und deren Reaktivierung für den SPNV ist Teil des Zielkonzepts und wird als erste Ausbaustufe voraussichtlich schon Ende 2013 in Betrieb gehen. Die stündliche Regio-S-Bahn-Linie (S6) Richtung Memmingen bedient im Zielkonzept zwischen Kellmünz und Memmingen vier zusätzliche Stationen. Diese sind Pless, Fellheim, Heimertingen und Memmingen-Amendingen. Sie könnte von Memmingen bis nach Buxheim verlängert werden. Neben Buxheim als Linienendpunkt würde auch eine neue Station Memmingen Klinikum eingerichtet werden. Voraussetzung für die zusätzlichen Stationen zwischen Kellmünz und Memmingen sowie die Verlängerung nach Buxheim ist eine Anpassung und Ausrichtung der Busverkehre auf das neue Bahnangebot.

Mittelschwabenbahn Günzburg – Krumbach - Mindelheim

Auf der Mittelschwabenbahn zwischen Günzburg und Krumbach beinhaltet das Regio-S-Bahn-Konzept (S4) einen ganztägigen Studentakt, der in den Hauptverkehrszeiten bis Mindelheim ausgeweitet wird. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten wird südlich von Krumbach weiterhin ein Zweistudentakt angeboten. Eine weitere Verbesserung ergibt sich durch die in den Stoßzeiten vorgesehene Verlängerung jeder zweiten Zugfahrt von Mindelheim über Memmingen nach Tannheim. Die Stationen Memmingen Klinikum und Buxheim wären somit auch aus Richtung Mindelheim direkt erreichbar.

Südbahn Ulm – Biberach – Friedrichshafen

Auf der Südbahn Ulm – Friedrichshafen sieht das Konzept zwei stündliche Regio-S-Bahn-Linien vor. Eine Linie (S1) verläuft von Ulm nach Laupheim Stadt und wird in der Hauptverkehrszeit über die neu errichtete Südkurve bis nach Biberach und Ummendorf verlängert. Die zweite Linie (S7) wird ab Laupheim West auf direktem Weg nach Biberach und Ummendorf geführt. Wie bisher werden Einzellagen bis nach Aulendorf verlängert. Neben Ummendorf ist eine neue Station Biberach Nord im Konzept enthalten. Konzeptionell möglich ist eine Verlängerung der Regio-S-Bahn-Linie bis nach Bad Schussenried bei gleichzeitiger Einrichtung weiterer Stationen südlich von Ummendorf. Diese könnten sein Schweinhausen, Hochdorf, Unteressendorf und Winterstettenstadt. Diese Verlängerung bedingt den Nachweis ausreichender Nachfragepotentiale und eine stringente Anpassung aller Busverbindungen in diesem Bereich.

Die Abstimmungsgespräche mit den Projektpartnern haben gezeigt, dass die vom Land Baden-Württemberg langfristig geplanten überregionalen Verkehre nicht den aus regionaler Sicht notwendigen Verbesserungen des Zugangebotes entsprechen. Mögliche Angebotsänderungen bei diesen Verkehren hätten jedoch auch Auswirkungen außerhalb der Region Donau-Iller. Eine rasche Klärung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Grundkonzeptionen wird im „Interessenverband Südbahn“ angestrebt.

Bayerische Donaubahn Ulm Günzburg Augsburg/Donauwörth

Das insbesondere seit 2009 weiter verbesserte Angebot auf der bayerischen Donautalbahn und auf der Strecke nach Augsburg bleibt erhalten. Hier ist ein Halbstundentakt bereits heute verwirklicht. Durch eine Verbesserung der Bedienung auf den anderen Zulaufstrecken auf das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm wird auch der gesamte Landkreis Günzburg von der Regio-S-Bahn profitieren können.

Ulm – Geislingen - Stuttgart

Auf der Strecke nach Geislingen und weiter bis Stuttgart bleibt das heutige Bedienungsangebot erhalten. Der Linienendpunkt einer Regio-S-Bahn Linie (S1) ist im Wesentlichen abhängig von einer Verlängerung der S-Bahn Stuttgart in den Landkreis Göppingen.

Die nächsten Schritte - Realisierung in Stufen

Vorstufe 2013

Aufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Weißenhorn – Senden – Ulm als Vorlaufbetrieb der Regio-S-Bahn Linie (S5) mit neuen Haltepunkten Weißenhorn Industrie, Witzighausen, und Wullenstetten.

Vorstufe 2017+

Verbesserungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Qualität des Betriebes sind auf den eingleisigen Strecken nur bedingt möglich. Dort, wo dies im Zusammenhang mit der Einrichtung neuer Halte möglich ist, wird eine rasche Umsetzung angestrebt.

Brenzbahn

Erst wenn die zweigleisig auszubauenden Abschnitte Langenau – Rammingen und Bergenweiler – Sontheim (Brenz) realisiert sind, kann die angestrebte Bedienungskonzeption realisiert werden.

Betriebliche und bauliche Maßnahmen

Bau eines Wendegleises in Langenau, als erste Stufe für den notwendigen zweigleisigen Ausbau bis Rammingen.

Realisierung des Haltepunktes Ulm Messe mit Verknüpfung der Straßenbahnlinie 1 in Ulm.

Donaubahn

Voraussetzung für die in der Zwischenstufe geplanten Verdichtungen ist, dass der Bahnhof Blaubeuren wie seit langem von der DB geplant, ausgebaut ist.

Betriebliche und bauliche Maßnahmen

Verlängerung der vorhandenen Linie Weißenhorn – Senden – Ulm als Durchmesserlinie (S5) bis Blaubeuren mit zusätzlichem Halt Klingenstein im Stundentakt.

Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn Linie (S8) Munderkingen – Ehingen – Ulm im Stundentakt mit zusätzlichen Halten in Rottenacker, Dintenhofen, Dettingen und Schelklingen Nord. Zur Verkürzung der Reisezeit verkehrt diese Linie ab Blaubeuren bis Ulm als Expresslinie ohne Halt. Die zwischen Blaubeuren und Ulm liegenden Stationen werden durch die Linie S5 bedient.

Erforderliche Planungsschritte

Als nächster Schritt ist für die vorgesehenen neuen Haltepunkte die Wirtschaftlichkeit als Voraussetzung für die Bezuschussung durch das Land Baden-Württemberg nachzuweisen. Die hierfür anfallenden Planungskosten sind zunächst aus der Raumschaft zu übernehmen. Eine Rückerstattung ist bei der Zuschussgewährung möglich.

Illertalbahn

Betriebliche und bauliche Maßnahmen

Ausbau Bahnhof Senden.

Verlegung Halt Gerlenhofen nach Gerlenhofen Ort.

Zusätzliche Züge in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 5 nach Weißenhorn.

Erforderliche Planungsschritte

Schaffung des Baurechts für den zweigleisigen Ausbau zwischen dem Haltepunkt Neu-Ulm Finninger Straße und Senden.

Südbahn

Realisierung der zusätzlichen Halte Biberach Nord und Ummendorf. Derzeit laufen Untersuchungen des „Interessenverbandes Südbahn“ wie das übergeordnete Fahrplankonzept nach Aufnahme des elektrischen Betriebes ausgestaltet werden kann. Dies kann auch Auswirkungen auf das Konzept der Regio-S-Bahn auf dieser Strecke haben.

Resümee

Bereits mit der Ausbaustufe 2017+ werden wichtige Einzelmaßnahmen des Zielkonzeptes realisiert. Das Zielkonzept ist abhängig von weiteren Projekten wie die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Fernverkehrs nach Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm im Bahnknoten Ulm und dessen Leistungsfähigkeit oder die Auswirkungen der elektrifizierten Südbahn Ulm – Friedrichshafen - Lindau. Das Zielkonzept kann schon deshalb nicht auf einen „Schlag“, sondern nur schrittweise realisiert werden. Unabhängig hiervon soll mit der Ausbaustufe 2017+ und den dort vorgesehenen Einzelmaßnahmen wichtige Verbesserungen in den nächsten Jahren erreicht werden.

Wer kümmert sich um die Umsetzung? – Wie geht es weiter?

Mit Beschluss der Verbandsversammlung am 24. November 2009 wurde der Geschäftsstelle des Regionalverbandes Donau-Iller die Aufgabe übertragen, gemeinsam mit den beiden Ländern Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern ein Regio-S-Bahn Konzept zu entwickeln. Bereits ein Jahr später konnte das positive Ergebnis der gemeinsam durch das Züricher Fachbüro SMA und Partner AG sowie INTRAPLAN Consult GmbH aus München erstellten Vorstudie vorgestellt werden. Im Januar 2011 wurde mit der auf die Vorstudie aufbauenden Zielkonzeption begonnen. In sechs Arbeitskreissitzungen und mehreren Fachgesprächen in den Ministerien wurde das heute vorgestellte Zielkonzept für den Aufbau einer eigenständigen Konzeption „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ entwickelt.

Nach der nun folgenden öffentlichen Diskussion des Konzeptes in den kommunalen Gremien ist vorgesehen, in der ersten Jahreshälfte des kommenden Jahres in einer „Gemeinsamen Grundsatz-erklärung“ aller für den ÖPNV zuständigen Aufgabenträger, den Willen für den Aufbau einer die Ländergrenzen überschreitenden eigenständigen „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ zum Ausdruck zu bringen. Darauf aufbauend sollen dann unverzüglich die Planungen für die in der Zwischenstufe 2017+ vorgesehenen Maßnahmen begonnen werden.

Damit auch zukünftig in der grenzüberschreitenden Region Donau-Iller die mit der Erstellung des „Regio-S-Bahn Konzeptes 202X“ begonnene, zielorientierte und vertrauensvolle Zusammenarbeit aller für den ÖPNV zuständigen Institutionen weiter vorangetrieben werden kann, bedarf es einer Institutionalisierung für die damit verbundenen Aufgaben und deren Finanzierung. Hierzu soll eine Fachgruppe Vorschläge erarbeiten. Bis die hierzu notwendigen Vereinbarungen und Verträge abgeschlossen sind, wird die Geschäftsstelle des Regionalverbandes Donau-Iller die nächsten Schritte gemeinsam mit den Ländern und kommunalen Partnern angehen. Dies ist auch deshalb geboten, um die Belange und Interessen der Region und ihrer Teilräume bei den anstehenden Ausschreibungen der Verkehrsleistungen durch die Länder als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr zu gewährleisten.

Ansprechpartner

Regionalverband Donau-Iller

Schwambergerstraße 35

89073 Ulm

Telefon: +49 (0)731/17608-0

Fax: +49 (0)731/1760833

e-Mail: sekretariat@rvdi.de

Internet: www.rvdi.de