



Tischvorlage zu TOP 1: Aktuelle Entwicklungen auf den Schienenstrecken der Region

Planungsausschuss am 07. Oktober 2014

Übersicht verkehrlicher Entwicklungen

- Bundesverkehrswegeplan 2015 – Zeitplan und Schienenprojekte in der Region
 - Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg
 - Elektrifizierung der Südbahn (Ulm – Friedrichshafen – Lindau)
 - Elektrifizierung München – Memmingen – Lindau (ABS 48)
- Neues Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg
- Aktuelle Entwicklungen auf den Strecken im bayerischen Regionsteil
- Regio-S-Bahn Donau-Iller

Bundesverkehrswegeplan 2015 – Schienenprojekte in der Region

Bundesverkehrswegeplan 2015 - Zeitplan

- Aktueller Stand der Arbeiten für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015
 - Beginn der Konzeptionsphase 2011
 - Ende: Beschlussphase des BVWP durch das Bundeskabinett und der neuen Ausbaugesetze: ab Mitte 2015 bis Ende 2016

- Umfassende Beteiligung und Einreichung von Projektvorschlägen für die Bundesverkehrswege

- **Beschluss Planungsausschuss vom 09. April 2013:**
 - Der Regionalverband unterstützt die Vorschläge der Länder, die Elektrifizierung und partiell zweigleisigen Ausbauabschnitte der Bahnstrecken
 - Ulm – Aalen (Brenzbahn)
 - Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf (Illertalbahn)
 - Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen – Immendingen (Donaubahn)beim Bund zur Bewertung vorzuschlagen.

- Generell gilt:
 - Alle in den Ausbaugesetzen und aktuellen Bedarfsplänen aufgelisteten Projekten bei denen bis spätestens Ende 2015 kein substanzieller Baubeginn erfolgt ist, werden als nicht realisiert unterstellt (nicht im Bezugsfall) und müssen für die Aufnahme in den BVWP 2015 erneut untersucht und einer Neubewertung unterzogen werden.

„Alte Projekte“ (aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2004)

Lfd Nr.	Vorhaben	Maßnahmenbeschreibung	Status im neuen BVWP 2015
Vordringlicher Bedarf			
a) Laufende und fest disponierte Vorhaben			
20	ABS/NBS Stuttgart – Ulm - Augsburg	Wendlingen - Ulm	gesetzt
		ABS Ulm – Augsburg (V _{max} -Erhöhung Neu-Ulm – Neuoffingen)	Neue Prüfung, da noch nicht begonnen
24	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (1. Baustufe)	Elektrifizierung Südbahn	Neue Prüfung, da noch nicht begonnen, es sei denn, Baubeginn bis Ende 2015
b) Neue Vorhaben			
23	ABS Neu-Ulm – Augsburg	3-gleisiger Ausbau	Neue Prüfung, da noch nicht begonnen
27	ABS München – Lindau – Grenze D/A (Allgäubahn)	(Baubeginn erst 2017; letzte Bewertung 2006; Staatsvertrag mit der Schweiz; Vorfinanzierung durch die Schweiz, Finanzierungsvereinbarung Bund – DB Netz AG bereits 2008)	Gesetzt
Internationale Projekte			
7	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (2. Baustufe)		Neue Prüfung, da noch nicht begonnen

„Neue Projekte“ (Vorschläge der Länder und der Region Donau-Iller für den BVWP 2015)

Vorhaben	Maßnahmenbeschreibung
ABS München – Memmingen – Lindau (Variante Zweigleisigkeit Buchloe – Türkheim)	2-gleisiger Ausbau Buchloe – Türkheim
ABS Ulm – Aalen (Brenzbahn)	2-gleisiger Ausbau Langenau – Rammingen und Bergenweiler – Sontheim-Brenz, Elektrifizierung Ulm – Aalen samt geschwindigkeits-erhöhendem Ausbau durch Beseitigung von Langsamfahrstellen
ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)	2-gleisiger Ausbau Friedrichshafen – Lindau und Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau Verbindungskurve Friedrichshafen
ABS Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf (Illertalbahn)	2-gleisiger Ausbau Neu-Ulm – Memmingen und Elektrifizierung der Gesamtstrecke
ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	3-gleisiger Ausbau Neu-Ulm – Neuoffingen, $V_{\max} = 200$ km/h
ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg (Variante Burgau)	Neubaustrecke Burgau - Augsburg
ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg (Variante Dinkelscherben)	3-gleisiger Ausbau Dinkelscherben – Gessertshausen – Augsburg
ABS/NBS Stuttgart – Ulm (– Augsburg) (Variante)	Verbindungskurve von der NBS zur Bestandsstrecke im Ulmer Norden
Knoten Ulm	Verweis auf BVWP 2003, keine weiteren Angaben

Projekt: Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm

- Aktueller Stand der Bauarbeiten
 - Bauarbeiten an der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm verlaufen nach Plan, geplante Inbetriebnahme Dezember 2021
 - Tunnelanschlag Alabstiegstunnel (Dornstadt – Ulm Hbf) im März 2014
 - Anhörungsverfahren der Planfeststellungsverfahren PfA 2.1.a/b (Albvorland) sowie PfA 2.5.a1 (Ulm Hbf) abgeschlossen. Beschlussfassung durch das Eisenbahn Bundesamt dauert an.

- Haltepunkt für den schnellen Regionalverkehr auf der NBS bei Merklingen
 - RVDI hat am 20. März 2006 zusammen mit dem Alb-Donau-Kreis zunächst die Option für einen zusätzlichen Halt auf der Schwäbischen Alb gefordert. Option ist in den Plänen enthalten.
 - Ergebnis neuer Potenzialanalyse des Landkreises (2014): Nutzen-Kosten-Indikator > 1,0 (optimistische Variante)
 - Gespräch mit Minister Winfried Hermann mit Vertretern des Alb-Donau-Kreises und den Gemeinden Berghülen, Heroldstatt, Hohenstadt, Laichingen, Merklingen, Nellingen und Westerheim am 11. September 2014 in Stuttgart
 - Förderung des Landes setzt einen Mitfinanzierungsanteil der kommunalen Gebietskörperschaften an Bau- und Planungskosten voraus.
 - Nächster Planungsschritt: Machbarkeitsstudie geplant (Auftraggeber: Alb-Donau-Kreis)

Projekt: ABS 48 (München - Memmingen – Lindau – Landesgrenze)

- Planungsfortschritt
 - Unterteilung des Gesamtprojektes in 20 Planfeststellungsabschnitte
 - Gegenwärtig: Entwurfsplanung für das Gesamtprojekt (Erstellung der Unterlagen für die Genehmigungsplanung zur Einreichung des Baurechtsverfahrens bis Ende 2014)
 - Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 VwVfG über die geplanten Baumaßnahmen und Auswirkungen des Projekts ab Anfang 2015

- Regionale Dialogforen
 - Installation von regionalen Dialogforen in 2. Hälfte 2014
 - Landräte, Bürgermeister der anliegenden Kommunen, regionale Abgeordnete des Bundes- und des Landtages, sowie Vertreter der IHK, Verbände und Bürgerinitiativen diskutierten in Vertretung der Öffentlichkeit zusammen mit Vertretern der DB AG über weitere Schritte

- Neue Haltepunkte Ungerhausen und Westerheim
 - Berücksichtigung der vorgesehenen neuen Regio-S-Bahn-Haltepunkte an der Illertalbahn einschließlich der Halte in Ungerhausen und Westerheim bei der bautechnischen Bearbeitung
 - Nach Auskunft durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft ist eine Aufnahme in das laufende Projekt der Elektrifizierung nicht möglich (eigenständiges Planfeststellungsverfahren vorgesehen)

Projekt: Elektrifizierung der Südbahn (Ulm – Friedrichshafen)

- Elektrifizierung der Südbahn im BVWP 2015 **nicht** als Bezugsfall gesetzt, außer Baubeginn bis Ende 2015
- Voraussetzung für Baubeginn 2015: Unterzeichnung einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Land
- Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung seitens des Bundes erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens, d. h. Vorliegen des Baurechts
- Stand des Planfeststellungsverfahrens
 - Auslage Genehmigungsunterlagen in allen fünf Planfeststellungsabschnitten (PfA)
 - Erörterungstermine für die PfA 1-3 fanden bereits statt, für PfA 4-5 noch in 2014 geplant
 - Baurecht für die Gesamtstrecke in Form von Planfeststellungsbeschlüssen könnte nach aktuellen Angaben der Deutschen Bahn bis Ende des 1. Quartals 2015 vorliegen

Projekt-Zuordnung	Terminübersicht Planfeststellung				
	PfA 1	PfA 2	PfA 3	PfA 4	PfA 5
Prozess-Schritte					
Erörterungstermin	Jul 2012	Apr 2014	30.07.2014		
2. Auslegung der Bestandsunterlagen	bis Jan 2014	entfällt	entfällt	entfällt	entfällt
Bearbeitung der Einwendung (2. Auslegung)	Feb 2014	entfällt	entfällt	entfällt	entfällt
Erörterungstermin (2. Auslegung)	entfällt	entfällt	entfällt	entfällt	entfällt
Abschlussbericht der Anhörungsbehörde	Mrz 2014	Jul 2014			
Beschluss - erteilt	Vom EBA auf Nov. 2014 verschoben				
Beschluss - bestandskräftig (ohne PÄ)	Dezember 14	Dezember 14	April 15	Juni 15	Mai 15

Quelle: DB Netze
(Stand: 30.06.2014)

Neues Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg

Neues Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg

Überblick

- Für die Aufrechterhaltung des heutigen SPNV-Angebotes wendet das Land Baden-Württemberg in 2014 Eigenmittel in Höhe von 84 Mio. € auf
- „Großer Verkehrsvertrag“ (ca. 60% der aller vom Land bestellten SPNV-Leistungen) mit der Deutschen Bahn aus dem Jahr 2003 läuft im September 2016 aus. Weitere Verkehrsverträge sind bis 2016 ebenfalls neu zu vergeben.

In den kommenden Jahren müssen fast sämtliche SPNV-Leistungen im Land Baden-Württemberg neu ausgeschrieben werden.

- Landeskabinett hat am 06. Juni 2014 die „Zukunftskonzeption zum Ausbau und zur Neuvergabe des Schienenpersonennahverkehrs“ beschlossen.
- Land legt mit dem „Zielkonzept 2025“ seine langfristigen Vorstellungen für die Gestaltung des künftigen SPNV-Angebotes in Baden-Württemberg mit Neuordnung der Vergabernetze fest.
- Land definiert Standards zur Bestellung des künftigen Angebotes auf den einzelnen Streckenabschnitten nach landeseinheitlichen Kriterien
- Alles steht unter Finanzierungsvorbehalt des Landes

Neues Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg

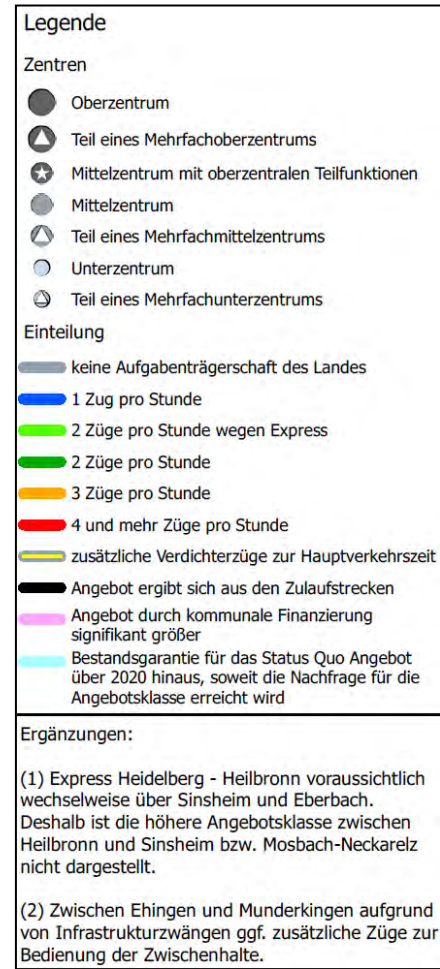
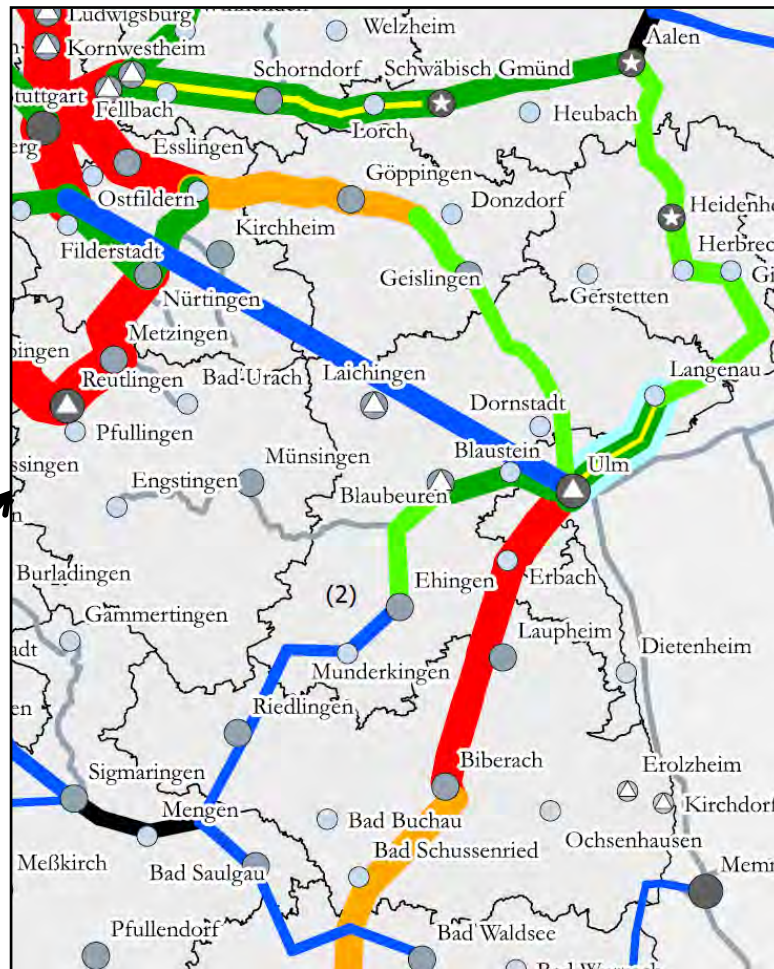
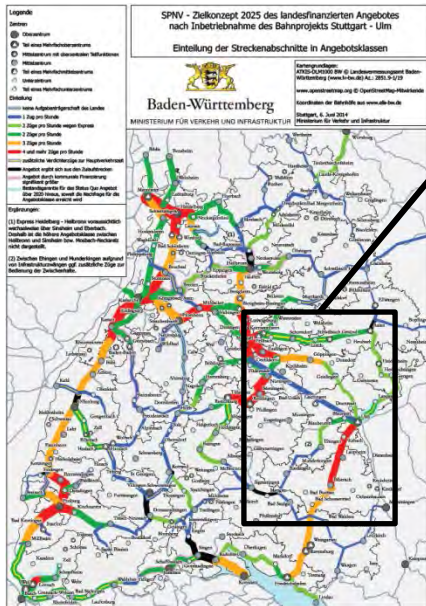
Definierte Landesstandards

- **Mindeststandard:** Landesweiter Stundentakt von 5:00 Uhr bis 24:00 Uhr auf allen Strecken (Wochenenden: 7:00 Uhr bis 24:00 Uhr)
Einschränkung: Auf Strecken des Grundangebotes mit geringer Nachfrage können im Früh- und Abendverkehr Schienenersatzleistungen (Busse, Rufbusse) zum Einsatz kommen.
- **Angebotsverdichtungen** über den Mindeststandard hinaus **nach eindeutig festgelegten Kriterien** bzw. nach regionaler Mitfinanzierung
Einteilung der Streckenabschnitte in Angebotsklassen nach prognostiziertem Fahrgastaufkommen.
Auf Strecken mit hoher Nachfrage ist ein dichteres Angebot vorgesehen.
- **Systematisches stündliches Expresszugnetz** zwischen den Oberzentren des Landes und benachbarter Länder und Mittelzentren, die derartige Teilfunktionen wahrnehmen

Klasse	Zahl der Fahrgäste/Tag auf dem Abschnitt	Zugangebot	Zugpaare /Woche	Anmerkung
Ia	bis 5.000	Stundentakt	129	
Ib	bis 5.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Stundentakt mit HVZ-Verstärker	169	Hochstufung in Klasse II, wenn Strecke mit zusätzlichem Expresszug bedient wird
IIa	5.000 bis 10.000	2 Zugpaare pro Stunde (Halbstundentakt)	244	RB und ggf. alternierend dazu ein Express
IIb	5.000 bis 10.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Express stündlich RB stündlich mit HVZ-Verstärker	284	
III	10.000 bis 15.000	3 Zugpaare pro Stunde	366	Produktdifferenzierung ist variabel
IV	> 15.000	4 oder im Einzelfall 5 Zugpaare pro Stunde	≥ 460	Infrastrukturelle/fiskalische Restriktionen sind im Besonderen zu beachten. Produktdifferenzierung ist variabel

Neues Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg

Streckenabschnitte nach Angebotsklassen:



Geplante Vergabe des SPNV durch das Land Baden-Württemberg

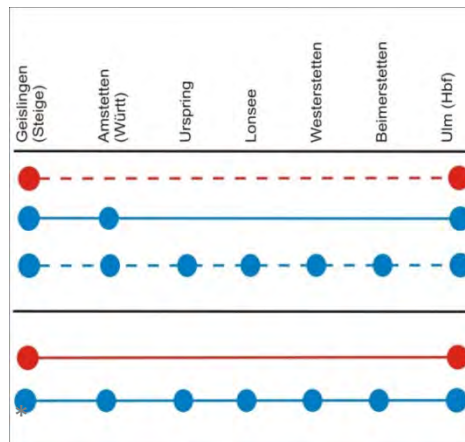
Netz	Bezeichnung	Vergabe- beginn	Inbetrieb- nahme	Fhrg	Randbedingungen Infrastruktur	Anmerkungen
1b	Rems – Fils	1. Hj. 2014	Dez. 2018	Neu	S21/ NBS Wendlingen - Ulm	
2	Stuttgart – Ulm – Bodensee	2. Hj. 2014	Dez. 2016	Gebr.	Elektrifizierung Südbahn vorgesehen	Dieselbetrieb bis Elektrifizierung
5	Donau – Ostalb	2. Hj. 2014	Dez. 2016	Gebr.		Derzeit NeiTech
12	Ulmer Stern	1. Hj. 2015	Dez. 2018	Neu		Gemeinsame Aus- schreibung mit Bayern
16a/b	Aulendorfer Kreuz	1. Hj. 2015	Dez. 2016	Gebr.	Umfang und Laufzeit abhängig Elektrifizierung Südbahn	Gemeinsame Aus- schreibung mit Bayern



Ausschreibung „Stuttgarter Netze“ (Vergabenetz 1b „Rems – Fils“)

- Beteiligungsverfahren zur Ausschreibung der „Stuttgarter Netze“ im Juli 2014
- Verschlechterung des Angebotes auf der Schiene zwischen Ulm und Geislingen
 - Künftig nur mehr stündliches, statt wie heute nahezu ganztägig halbstündliches Angebot für Amstetten
 - Wegfall des aktuellen halbstündlichen HVZ-Angebotes für Urspring und Lonsee
 - Nur mehr zwei statt drei Nahverkehrsverbindungen pro Stunde von Ulm nach Geislingen

Heutiges SPNV-Angebot



- IRE zweistündlich
- RE stündlich
- RB stündlich mit zwei Ausnahmen

Ausschreibungskonzept (vsl. Dez. 2018 – Dez. 2028)



- IRE stündlich
- RB stündlich
- * schlanker Anschluss von RB auf IRE

- Gemeinsame Stellungnahme des Regionalverbandes Donau-Iller, des Alb-Donau-Kreises und der betroffenen Anliegerkommunen an Herrn Minister Winfried Hermann (Sondersitzung in der Geschäftsstelle des Regionalverbandes Donau-Iller am 14.07.2014)



Gemeinsame Forderung der halbstündlichen Bedienung aller Halte zwischen Geislingen (Steige) und Ulm, z. B. durch Verlängerung der Linie Stuttgart – Süßen bis Ulm (Hbf)

Aktuelle Entwicklungen auf der Brenzbahn (Ulm – Aalen)



- Heutiges Angebot auf der Brenzbahn
 - Zweistündlicher Express (IRE) zw. Ulm und Aalen
 - Stündlicher Regionalexpress (RE) zw. Ulm und Aalen in unterschiedlichen Lagen
 - Stündliche Regionalbahn (RB) zw. Ulm und Langenau mit Bedienung aller Halte
- Geplantes SPNV-Angebot auf der Brenzbahn nach dem „Zielkonzept 2025“
 - Stündlicher Express (IRE) zw. Ulm und Aalen
 - Regionalbahn (RB) zw. Ulm und Aalen mit Bedienung aller Halte
 - Verdichterzüge zur Hauptverkehrszeit zw. Ulm und Langenau
 - Umsetzung hängt ggf. von Infrastrukturmaßnahmen ab
- Voraussichtliche Folge:
 - Verlangsamung des heutigen RE
 - Verringerung des aktuellen Angebotes für Langenau aufgrund Ersatz der ganztägigen Regionalbahn durch Verdichterzüge nur zur Hauptverkehrszeit
- Forderung der Region
 - Stündlicher Express (IRE) zw. Ulm und Aalen
 - Stündlicher Regional-Express (RE) zw. Ulm und Aalen im exakten Takt
 - Stündliche Regionalbahn (RB) zw. Ulm und Langenau bzw. Sontheim (Brenz)
 - Voraussetzung: Bau von zwei Doppelspurabschnitten
- Weitere Gespräche und Abstimmungen auf Fachebene zwischen Interessengemeinschaft Brenzbahn und MVI.

Ausführliche Datengrundlage liegt noch nicht vor.

Vergabebeginn:

- Netz 5 in 2. Hj. 2014 (Donau-Ostalb)
- Netz 12 in 1. Hj. 2015 (Ulmer Stern)

Aktuelle Entwicklungen auf der Donaubahn (Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen)

- Heutiges Angebot auf der Donaubahn
 - Stündlicher Express (IRE) zw. Ulm und Sigmaringen, im weiteren Verlauf zwei-stündlich in Richtung Tuttlingen
 - Stündliche Regionalbahn (RB) zw. Ulm und Ehingen, in Einzellagen verlängert bis Munderkingen
 - Verdichtertzüge zur Hauptverkehrszeit zwischen Ulm und Schelklingen



- Geplantes SPNV-Angebot auf der Donaubahn nach dem „Zielkonzept 2025“
 - Stündlicher Express Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen – Donaueschingen (– Neustadt)
 - Zwei Züge pro Stunde zwischen Ulm und Blaubeuren
 - Zwei Züge pro Stunde zwischen Ulm und Ehingen wg. Express
(zw. Ehingen und Munderkingen aufgrund von Infrastrukturzwängen ggf. zusätzliche Züge zur Bedienung der Zwischenhalte)

- Voraussichtliche Folge
 - Positiv: Stündlicher Express über Sigmaringen hinaus bis Neustadt
 - Negativ: Wegfall HVZ-Verdichter Ulm – Schelklingen

- Forderung der Region
 - Stündlicher Express Ulm – Sigmaringen – Tuttlingen – Donaueschingen (– Neustadt)
 - Stündliche Regionalbahn zwischen Ulm und Riedlingen
 - Stündliche Regionalbahn zwischen Ulm und Blaubeuren mit Bedienung aller Halte

- Arbeitsgruppe auf Fachebene für weitere Abstimmungen zwischen Interessengemeinschaft Donaubahn und MVI.

Ausführliche Datengrundlage liegt noch nicht vor.

Vergabebeginn:

- Netz 5 in 2. Hj. 2014

(Donau-Ostalb)

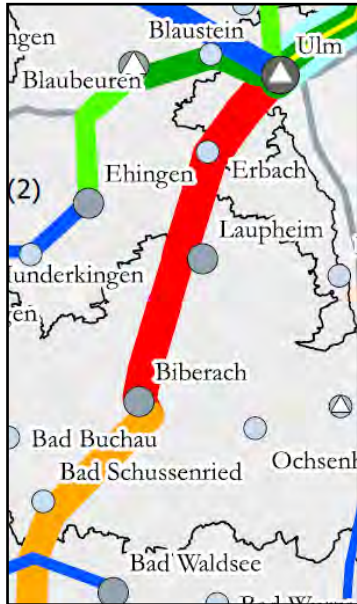
- Netz 12 in 1. Hj. 2015

(Ulmer Stern)

Projekt: Instandsetzung Bahnhof Rottenacker

- Gemeinsame Forderung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), der Gemeinde Rottenacker, des Alb-Donau-Kreises und des Regionalverbandes Donau-Iller
- Vor-Ort-Termin mit Vertretern der DB Station&Service AG und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg am 17. Oktober 2013 in Rottenacker
- Instandsetzungsarbeiten des Bahnsteiges 1 haben bereits begonnen
- **Regelmäßige Bedienung des Bahnhalts Rottenacker ab 14. Dezember 2014**

Aktuelle Entwicklungen auf der Südbahn (Ulm – Friedrichshafen)



Ausführliche Datengrundlage liegt noch nicht vor.

Vergabebeginn:

- Netz 2 in 2. Hj. 2014 (Stuttgart – Ulm - Bodensee)
- Netz 12 in 1. Hj. 2015 (Ulmer Stern)
- Netz 16a/b in 1. Hj. 2015 (Aulendorfer Kreuz)

- Heutiges Angebot auf der Südbahn
 - Stündlicher Express Ulm – Lindau (2-stündl. Durchbindung im Knoten Ulm in/von Richtung Stuttgart)
 - 2-stündlicher Sprinter zwischen Ulm und Basel
 - Stündliche Regionalbahn zwischen Ulm und Biberach
 - Regionalbahn im 2-stündlichen Rhythmus zwischen Ulm und Aulendorf mit HVZ-Verdichter zwischen Ulm und Biberach bzw. Aulendorf
- Nach alter Landeskonzeption für Baden-Württemberg nur ein Express zwischen Ulm und Friedrichshafen sowie *optional* ein zweites schnelles zweistündliches Produkt → **Verschlechterung zu heutigem Angebot**
- Geplantes SPNV-Angebot auf der Südbahn nach dem „Zielkonzept 2025“
 - Zwei Expresszüge pro Stunde zwischen Ulm und Friedrichshafen
 - Vier und mehr Züge pro Stunde zwischen Ulm und Biberach inkl. Express
 - Drei Züge pro Stunde zwischen Biberach und Friedrichshafen inkl. Express
- Das vorgestellte Landeskonzept entspricht vom Leistungsumfang dem „Regionalen SPNV-Zielkonzept“. Keine weitere Angaben bezüglich der Struktur vorliegend.
- Arbeitsgruppe für weitere Abstimmungen zwischen Interessenverband Südbahn und MVI.

Aktuelle Entwicklungen auf den Strecken im bayerischen Regionsteil

Aktuelle Entwicklungen auf den Strecken im bayerischen Regionsteil

- Änderung „Langfriststrategie Bayern 202X“
 - Geplanter Einsatz schwächerer Züge auf der Illertalbahn (zwei- statt dreimotorige Fahrzeuge) erfordert Anpassung der Regio-S-Bahn Donau-Iller an die geänderten Rahmenbedingungen
- Senden – Weißenhorn
 - Fahrgastnachfrage auf der Linie Weißenhorn – Ulm übertrifft die prognostizierten Zahlen schon im 1. Jahr
 - Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten beseitigt
 - Verstärkung der Regionalbahnen in den Spitzenstunden um je ein weiteres Fahrzeug
- Umbau Bahnhof Senden
 - Verkehrliche Aufgabenstellung liegt vor (Realisierung bis 12/2017 wird vrsl. eingehalten)

Regio-S-Bahn Donau-Iller

„Regio-S-Bahn Donau-Iller“



- Strategiegespräch der Landräte und Oberbürgermeister über weiteres Vorgehen zur Umsetzung der „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ im Februar 2014
- Installation der Arbeitsgruppe „Umsetzung der Regio-S-Bahn Donau-Iller“ zur Erarbeitung einer Entscheidungsvorlage bezüglich einer Organisationsform
 - Diskussion der künftigen organisatorischen Zusammenarbeit für eine rasche Umsetzung der durch die Regio-S-Bahn Donau-Iller angeregten Maßnahmen
 - 3 Sitzungen der Arbeitsgruppe mit Vertretern der Landkreise Alb-Donau-Kreis, Biberach, Günzburg, Heidenheim, Neu-Ulm, Ostalbkreis Unterallgäu der Städte Memmingen, Neu-Ulm und Ulm und der Regionalverbände Donau-Iller und Ostwürttemberg
- Nächstes Strategiegespräch der durch die Regio-S-Bahn Donau-Iller verbundenen Landräte und Oberbürgermeister am 21. Oktober 2014
- Weitere Schritte: Gespräche mit den zuständigen Ministerien der Länder Bayern und Baden-Württemberg
- Neues SPNV-Konzept 2025 des Landes Baden-Württemberg bedingt Anpassung der Regio-S-Bahn-Konzeption