



## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Annette Karl SPD**  
vom 14.09.2020

### Aktueller Status Einführung Regio-S-Bahn Donau-Iller (RSBDI)

Die Regio-S-Bahn Donau-Iller ist eine S-Bahn im Verkehrs- und Tarifverbund DING (Donau-Iller-Nahverkehrsverbund) im Großraum Ulm und Neu-Ulm. Kernstück ist der Ulmer Hauptbahnhof, welcher als Drehkreuz zwischen den S-Bahnlinien, dem Regionalverkehr und dem Fernverkehr fungieren soll.

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Welche Teilstrecken im zukünftigen Bereich der RSBDI werden aktuell befahren (bezogen auf den bayerischen Teil)? ..... 2
- 1.2 Durch welche Betreiber werden diese aktuell befahren (bezogen auf den bayerischen Teil)? ..... 2
- 1.3 Wie lange laufen die entsprechenden Verträge (bezogen auf den bayerischen Teil)? ..... 2
  
- 2.1 Welche Teilnetze bzw. Netze werden ausgeschrieben? ..... 2
- 2.2 Wann werden die Teilnetze bzw. Netze ausgeschrieben? ..... 3
- 2.3 Durch wen werden die Teilnetze bzw. Netze ausgeschrieben? ..... 3
  
3. Wie erfolgt die Abstimmung für Durchmesserlinien zwischen Bayern und Baden-Württemberg? ..... 3
  
- 4.1 Werden gemeinsame Ausschreibungen für die Verkehre der RSBDI durchgeführt? ..... 3
- 4.2 Wie soll nach den Vorstellungen der Staatsregierung das Konzept der RSBDI umgesetzt werden, falls beide betroffenen Bundesländer getrennte Ausschreibungen mit langer Laufzeit durchführen? ..... 3
  
- 5.1 Welche Bahnsteighöhe sieht Bayern als Standard im zukünftigen Netz der RSBDI an? ..... 3
- 5.2 Wie stimmt die Staatsregierung diese Zielvorstellung mit Baden-Württemberg ab? ..... 4
  
6. Wie versucht die Staatsregierung mit der Weiterentwicklung von Vergabernetzen (und einem damit verbundenen Fahrzeugeinsatzkonzept) eine strategische Verknüpfung dieser Themen und damit eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen? ..... 4
  
- 7.1 Wird vonseiten der Staatsregierung in Abstimmung mit der Landesregierung in Baden-Württemberg ab Dezember 2020 mit der Einführung neuer Linienbezeichnungen begonnen und startet die RSBDI zu diesem Zeitpunkt? ..... 4
- 7.2 Falls dies nicht der Fall ist, welche Voraussetzungen müssen für den Start noch erfüllt werden? ..... 4
- 7.3 Falls nicht, durch wen müssen die Voraussetzung erfüllt werden? ..... 4

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

# Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr  
vom 03.11.2020

## 1.1 Welche Teilstrecken im zukünftigen Bereich der RSBDI werden aktuell befahren (bezogen auf den bayerischen Teil)?

Zum Bereich der Regio-S-Bahn Donau-Iller (RSDI) werden folgende Strecken auf bayerischem Gebiet gezählt:

- Ulm Hbf – Aalen (die Stationen Thalfingen, Oberelchingen und Unterelchingen liegen auf bayerischem Gebiet),
- Ulm Hbf – Günzburg,
- Günzburg – Mindelheim,
- Mindelheim – Memmingen – Tannheim,
- Ulm Hbf – Memmingen,
- Senden – Weißenhorn.

## 1.2 Durch welche Betreiber werden diese aktuell befahren (bezogen auf den bayerischen Teil)?

- Ulm Hbf – Aalen: Die IRE-Züge werden durch die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH angeboten, die übrigen Züge durch die SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG (Netze 5 / Donau – Ostalb und 12 / Ulmer Stern).
- Ulm Hbf – Günzburg: Auf dieser Strecke verkehren Züge der DB Regio AG und von Agilis (E-Netz Augsburg Übergang und E-Netz Regensburg).
- Günzburg – Mindelheim: DB Regio (D-Netz Ulm).
- Mindelheim – Memmingen – Tannheim: DB Regio und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (D-Netz Ulm und Netz 16a / Aulendorfer Kreuz, Teilstück Memmingen – Tannheim).
- Ulm Hbf – Memmingen: DB Regio (D-Netz Ulm).
- Senden – Weißenhorn: DB Regio (D-Netz Ulm).

## 1.3 Wie lange laufen die entsprechenden Verträge (bezogen auf den bayerischen Teil)?

Die Verkehre auf den Strecken der Regio-S-Bahn Donau-Iller sind derzeit in den folgenden Verkehrsverträgen kontrahiert:

- D-Netz Ulm: Vertragsende im Dezember 2032 (Strecken Ulm Hbf – Memmingen, Senden – Weißenhorn, Mindelheim – Memmingen, Günzburg – Mindelheim).
- E-Netz Augsburg Übergang: Vertragsende im Dezember 2022; anschließend Augsburger Netze, Los 1: Vertragsende im Dezember 2034 (Strecke Ulm Hbf – Günzburg).
- E-Netz Regensburg: Vertragende im Dezember 2022; anschließend E-Netz Regensburg/Donautal: Vertragsende im Dezember 2036 (Strecke Ulm Hbf – Günzburg).
- Netz 5 Donau – Ostalb (Federführung Baden-Württemberg): Vertragsende im Dezember 2026 (Strecke Ulm Hbf – Aalen).
- Netz 12 Ulmer Stern (Federführung Baden-Württemberg): Vertragende im Dezember 2032 (Strecke Ulm Hbf – Aalen).
- Netz 16a Aulendorfer Kreuz (Federführung Baden-Württemberg): Vertragsende in Bayern im Dezember 2021 (Strecke Memmingen – Tannheim).

## 2.1 Welche Teilnetze bzw. Netze werden ausgeschrieben?

Die Verkehre, welche derzeit in den Verkehrsverträgen D-Netz Ulm, E-Netz Augsburg Übergang bzw. Augsburger Netze Los 1, Regensburg/Donautal (Vergabeverfahren läuft aktuell) und Netz 12 Ulmer Stern kontrahiert sind bzw. werden, sind langfristig in den

entsprechenden Verkehrsverträgen gebunden und stehen somit vorerst nicht zur Ausschreibung an.

Die Verkehre, die in den Verkehrsverträgen Netz 5 Donau – Ostalb und Netz 16a Aulendorfer Kreuz kontrahiert sind, stehen dagegen zur Ausschreibung an, da diese Verkehrsverträge in wenigen Jahren enden.

## **2.2 Wann werden die Teilnetze bzw. Netze ausgeschrieben?**

Die Netze 5 und 16a sind baden-württembergische Ausschreibungsnetze. Dementsprechend werden diese Vergaben vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg vorbereitet. Nähere Informationen zu dessen Vergabeplanungen liegen hier derzeit nicht vor.

## **2.3 Durch wen werden die Teilnetze bzw. Netze ausgeschrieben?**

Die Netze 5 und 16a werden durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg ausgeschrieben. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) wird bei diesen Vergabeverfahren als Juniorpartner beteiligt sein.

## **3. Wie erfolgt die Abstimmung für Durchmesserlinien zwischen Bayern und Baden-Württemberg?**

Die NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH und die BEG stimmen sich bei der Konzeption von Wettbewerbsprojekten in grenznahen Räumen eng ab. Ob grenzüberschreitende Linien wie mögliche Durchmesserlinien im Raum Ulm konzipiert werden, wird im Rahmen dieser Abstimmung entschieden. Aktuell sind die Verkehrsleistungen auf bayerischer Seite bis mindestens 2029 in Verkehrsverträgen oder laufenden Wettbewerbsprojekten gebunden. Mögliche Liniendurchbindungen sind aber eine langfristige Option.

## **4.1 Werden gemeinsame Ausschreibungen für die Verkehre der RSBDI durchgeführt?**

Die unter 1.3 genannten Verkehrsverträge wurden bzw. werden alle gemeinsam von BEG und Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg vergeben. Bei den Netzen 5, 12 und 16a hat Baden-Württemberg die Federführung, bei den Netzen D-Netz Ulm, E-Netz Augsburg Übergang bzw. Augsburger Netze Los 1, E-Netz Regensburg bzw. E-Netz Regensburg/Donautal hat die BEG die Federführung.

## **4.2 Wie soll nach den Vorstellungen der Staatsregierung das Konzept der RSBDI umgesetzt werden, falls beide betroffenen Bundesländer getrennte Ausschreibungen mit langer Laufzeit durchführen?**

Die Aufwertung der einzelnen Linienäste kann auch in unterschiedlichen Verkehrsdurchführungsverträgen umgesetzt werden. Somit geht es hier nur um mögliche Liniendurchbindungen in Ulm. Diese können entweder nach dem Ende der Laufzeit der aktuellen Verkehrsdurchführungsverträge umgesetzt werden oder im Rahmen eines Fahrzeugtausches in den bestehenden Verkehrsdurchführungsverträgen.

## **5.1 Welche Bahnsteighöhe sieht Bayern als Standard im zukünftigen Netz der RSBDI an?**

Zwischen Freistaat und den Stationsbetreibern sind folgende Zielbahnsteighöhen vereinbart:

- Ulm Hbf – Aalen: 55 cm,
- Ulm Hbf – Günzburg: 76 cm,
- Günzburg – Mindelheim: 55 cm,

- Mindelheim – Memmingen – Tannheim: 55 cm, langfristige Umstellung auf 76 cm angestrebt,
- Neu-Ulm – Memmingen: 55 cm, langfristige Umstellung auf 76 cm angestrebt,
- Senden – Weißenhorn: 55 cm, langfristige Umstellung auf 76 cm angestrebt.

**5.2 Wie stimmt die Staatsregierung diese Zielvorstellung mit Baden-Württemberg ab?**

Der Freistaat und das Land Baden-Württemberg befinden sich wie alle Länder seit einiger Zeit mit der Deutschen Bahn und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in engem Austausch, damit ein bundesweites Bahnsteighöhenkonzept realisiert wird. Beide Länder umfassen dabei eine eigene Unterarbeitsgruppe, in der unter anderem auch die Zielvorstellungen beim Netz der Regio-S-Bahn Donau-Iller abgestimmt worden sind.

**6. Wie versucht die Staatsregierung mit der Weiterentwicklung von Vergabernetzen (und einem damit verbundenen Fahrzeugeinsatzkonzept) eine strategische Verknüpfung dieser Themen und damit eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen?**

Im Zuge der Ausschreibungen finden im Vorfeld und bei der Erstellung der Vergabeunterlagen Prüfungen über die aktuellen und künftigen Bahnsteighöhen und den Fahrzeugeinsatz statt. Hieraus können sich Notwendigkeiten zum Umbau von Bahnsteigen ergeben. Ziel ist die möglichst vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit.

- 7.1 Wird vonseiten der Staatsregierung in Abstimmung mit der Landesregierung in Baden-Württemberg ab Dezember 2020 mit der Einführung neuer Linienbezeichnungen begonnen und startet die RSBDI zu diesem Zeitpunkt?**
- 7.2 Falls dies nicht der Fall ist, welche Voraussetzungen müssen für den Start noch erfüllt werden?**
- 7.3 Falls nicht, durch wen müssen die Voraussetzung erfüllt werden?**

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 werden bayernweit Linienbezeichnungen im Schienenpersonennahverkehr eingeführt. Ab diesem Zeitpunkt wird die Linie Ulm Hbf – Memmingen als Regio-S-Bahn 7 (RS 7) und die Linie Ulm Hbf – Weißenhorn als RS 71 bezeichnet. Auf diesen Linien kommen im Zuge des Wettbewerbsprojektes „Dieselnetz Ulm“ zeitgleich auch fabrikneue Fahrzeuge zum Einsatz.

Die anderen bayerischen Linien erfüllen die Kriterien einer Regio-S-Bahn (z. B. Einsatz barrierefreier Fahrzeuge, Verbundintegration, Direktverbindung ins Zentrum der Großstadt) derzeit noch nicht und werden daher vorerst als „Regionalexpress“ oder „Regionalbahn“ bezeichnet.