

# **Absichtserklärung**

des

**Landes Baden-Württemberg,  
vertreten durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg**

und dem

**Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V.**

zur weiteren Umsetzung des Projekts

**Regio-S-Bahn Donau-Iller**

Stand 18.03.2021

## **1) Vorbemerkung**

Im Rahmen des Projektes Regio-S-Bahn Donau-Iller soll in der Region Donau-Iller mit dem Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm und Teilen der Region Ostwürttemberg mit dem Landkreis Heidenheim und Teilen des Ostalbkreises – im Folgenden die Region genannt – ein S-Bahn-artiges System etabliert werden, um die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs deutlich zu erhöhen und die Region im Bereich Mobilität nachhaltig, modern und zukunftsfähig aufzustellen. Mit der Gründung des Vereins „Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V.“ im Dezember 2015 hat die Region die Ernsthaftigkeit ihrer Bestrebungen unterstrichen.

Erklärtes Ziel des Landes Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Verkehr – im Folgenden das Land genannt - und der Region, vertreten durch den Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller, ist es, das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller zügig zusammen mit dem Freistaat Bayern umzusetzen.

Hinsichtlich der Projektumsetzung konnten für den baden-württembergischen Teil in der Vergangenheit bereits einige Meilensteine, wie eine Kooperationsvereinbarung 2017 und der Schulterschluss mit Bayern und damit verbunden die Beauftragung einer gemeinsamen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Juli 2019 erreicht werden.

Aus Sicht des Landes und der Region handelt es sich beim Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller nicht nur um ein (langfristiges) infrastruktur-gestütztes Zukunftsprojekt. Das Land und die Region wollen daher das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller zukünftig durch die Umsetzung von kurz-, mittel-, und langfristigen Maßnahmen vorantreiben.

Um für die weiteren Realisierungsschritte ein gemeinsames zielgerichtetes Vorgehen zu bewirken, werden in der vorliegenden Erklärung sowohl wesentliche Punkte festgehalten, bei denen seitens der Unterzeichner bereits Einigkeit besteht, als auch offene Punkte, die noch einer Klärung bedürfen.

Es obliegt der Region als späterer potentieller Antragsteller für eine Finanzierung des Projekts im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms die Wirtschaftlichkeit im Rahmen einer Nutzen-Kosten Untersuchung (NKU) nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung nachzuweisen. Deren Erstellung wird seitens des Landes Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern zu je einem Sechstel mitfinanziert. Die von der Region gewünschten und durch das Land unterstützten zeitnahen Angebotssteigerungen im Schienenpersonennahverkehr auf einzelnen Strecken können sich auf das Ergebnis der NKU auswirken. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat sich beim

Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) für eine neutrale Berücksichtigung dieser vorgezogenen Angebotsverbesserungen in der NKU („Einfrieren des Ohnefalls“) eingesetzt und wird sich gemeinsam mit der Region gegenüber dem BMVI für eine Minimierung dieser Risiken einsetzen. Sollte seitens des BMVI keine diesbezügliche verbindliche methodische Absicherung erfolgen, verbleibt die Entscheidung über vorgezogene Angebotsverbesserungen bei der Region, sofern die Finanzierung der Mehrverkehre gesichert ist.

Die gemeinsame Erklärung steht insgesamt unter Gremien-, Haushalts- und Fördervorbehalt.

## **2) Projektbeschreibung und Projektverständnis**

Das Projekt „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ umfasst folgende Strecken in Bayern und Baden-Württemberg: Illertalbahn, „Weißenhorner“ (Senden-Weißenhorn), Mittelschwabenbahn, bayerische Donaubahn, Südbahn, Laupheim West - Laupheim Stadt, Donaubahn, Filstalbahn und die Brenzbahn (Übersichtskarte siehe Anlage). Auf diesen Strecken ist neben einer Angebotsausweitung auch ein punktueller Ausbau der Infrastruktur notwendig, um alle angestrebten Angebotsziele umsetzen zu können. Angebotsverbesserungen sind auf manchen Strecken jedoch auch ohne besondere Infrastrukturprojekte oder durch die Realisierung von Infrastrukturprojekten außerhalb des eigentlichen Regio-S-Bahn Projektes möglich. Neben Angebotsverbesserungen und dazu notwendigen Infrastrukturmaßnahmen gehören zur Umsetzung des Projektes Regio-S-Bahn Donau-Iller auch weitere Themen, wie z.B. der Aufbau einer Markenstrategie oder die Einführung eines Regio-S-Bahn Logos auf den Fahrzeugen.

## **3) Außendarstellung und Marke**

Das Land Baden-Württemberg, der Freistaat Bayern und der Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller erarbeiten derzeit eine gemeinsame Marketingstrategie und ein Logo für die Marke Regio-S-Bahn Donau-Iller. Dabei wird auch betrachtet, wie ein Logo „Regio-S-Bahn“ zukünftig auf weitere Regionen angewendet werden kann. Aufgrund der Heterogenität der eingesetzten Fahrzeuge und der bisher unterschiedlichen Farbkonzepte der beiden Bundesländer als Besteller der derzeit beauftragten Schienenverkehre auf den verschiedenen zukünftigen Regio-S-Bahn Strecken, streben das Land und die Region eine gut wahrnehmbare Außendarstellung des Regio-S-Bahn Angebots, in Form eines Logos auf den Schienenfahrzeugen, an. Das Land Baden-

Württemberg, der Freistaat Bayern und die Region setzen sich zum Ziel, das gemeinsam erarbeitete Logo bis Dezember 2021 sukzessive, sowie groß und gut sichtbar an den Schienenfahrzeugen, die auf den Linien der Regio-S-Bahn Donau-Iller zum Einsatz kommen, anzubringen.

Weiterhin sind sich das Land und die Region einig, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 das Liniennummernsystem gemäß dem Regio-S-Bahn Donau-Iller Linienkonzept auch auf der Brenz-, Donau- und Südbahn einzuführen. Dabei stehen die landesweit herausgehobene Betriebsqualität des bereits mit Neufahrzeugen betriebenen Netzes 12 „Ulmer Stern“, als auch die Elektrifizierung der Südbahn stellvertretend für die Einführung des Produkts „Regio-S-Bahn“ und das Versprechen eines attraktiven, zuverlässigen und ökologischen Schienenpersonennahverkehrs in der Region.

Mit diesen aufgezeigten Schritten erfolgt insgesamt eine deutlichere Sichtbarkeit des zusammenhängenden Angebots aus beiden Bundesländern.

#### **4) Schritte für Angebotsverbesserungen**

Das Land und die Region sind sich einig, dass nach der Inbetriebnahme des Netzes 12 mit Neufahrzeugen und dem Start der Regio-S-Bahn Donau-Iller Ende 2020 im Freistaat Bayern, ein Start auch schnellstmöglich auf den weiteren Strecken in Baden-Württemberg erfolgen soll.

Ein entscheidender Eckpunkt für den Start der Marke Regio-S-Bahn Donau-Iller sind die nachfolgend genannten verkehrlichen Maßnahmen als Angebot des Ministeriums für Verkehr an die Region:

- Ab Dezember 2021 beabsichtigen Land und Region zusätzliche Verstärkerleistungen auf der Linie RS 21 Ulm – Laupheim West – (Laupheim Stadt) in den Hauptverkehrszeiten einzusetzen. Falls die Region bis zum Juni 2021 eine verbindliche Mitfinanzierungszusage gemäß Punkt 5) erteilt, können diese Leistungen von Laupheim West nach Laupheim Stadt verlängert werden. Ab Dezember 2025 gehen diese Leistungen in den Stundentakt der Linie RS 2 Ulm – Aulendorf auf und werden nicht separat beibehalten, es sei denn, diese Leistungen werden auf dem gesamten Laufweg Ulm – Laupheim Stadt von der Region mitfinanziert.

- Darüber hinaus werden das Land und die Region weitere Angebotsverbesserungen auf der Südbahn für die zukünftigen Linien RS 2 und RS 21 untersuchen. Die Partner einigen sich in Abhängigkeit des Umfangs über eine Mitfinanzierung der Verkehrsleistungen gemäß Punkt 5).
- Ab Dezember 2022 führt das Land den Halbstunden-Takt auf der Linie RS 3 im Abschnitt Ulm – Blaubeuren ein, falls die Region bis zum Januar 2022 eine verbindliche Mitfinanzierungszusage gemäß Punkt 5) erteilt.
- Weiterhin setzen sich das Land und die Region das Ziel, zum Dezember 2022 einen Nachtverkehr auf den Linien RS 3, RS 21 und RS 51 einzuführen. Mit diesem Nachtverkehr werden von Ulm ausgehend bis 1 Uhr Abfahrten in Richtung Donau-, Süd- und Brenzbahn im Stundentakt garantiert. Die Partner einigen sich in Abhängigkeit des Umfangs über eine Mitfinanzierung der Verkehrsleistungen gemäß Punkt 5).
- Ab Dezember 2025 führt das Land die neue Linie RS 2 Ulm – Aulendorf im Stundentakt ein. Verkehrsleistungen, die die Zugzahlen pro Streckenabschnitt gegenüber dem Basisfahrplan 2019 oder gemäß dem Landeszielkonzept 2025 übersteigen, sind durch die Region gemäß Punkt 5) mitzufinanzieren.
- In Abhängigkeit der betrieblichen und technischen Machbarkeit strebt das Land Baden-Württemberg an, den stündlichen Halt des RE in Amstetten (Württemberg) mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnknotens Stuttgart (Stuttgart 21, voraussichtlich ab Ende 2025) wiedereinzuführen. Sollte diese Option zu einem früheren Zeitpunkt bestehen, wird das Land diese in Abstimmung mit der Region ergreifen. Auf der Filstalbahn zwischen Geislingen (Steige) und Ulm gilt für Verkehrsleistungen, die die Zugzahlen pro Streckenabschnitt gegenüber dem Basisfahrplan 2019 oder gemäß dem Landeszielkonzept 2025 übersteigen, die Mitfinanzierung durch die Region gemäß Punkt 5).
- Mit dem Ausbau der Brenzbahn wird das Angebot basierend auf den Planungen des GVFG-Projekts ausgeweitet. Verkehrsleistungen, die die Zugzahlen pro Streckenabschnitt gemäß dem Landeszielkonzept 2025 oder dem Basisfahrplan 2019 übersteigen, sind zukünftig durch die Region gemäß Punkt 5) mitzufinanzieren.

- Alle unter 4) genannten Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Realisierung erforderlicher Infrastrukturausbauten.

## **5) Entwicklung einer Musterfinanzierungsvereinbarung**

Das Land und die Region setzen sich zum Ziel, das Muster einer Mitfinanzierungsvereinbarung für Verkehrsleistungen zu erarbeiten. Auf dieser Basis sind alle Verkehrsleistungen, die die Zugzahlen pro Streckenabschnitt gemäß dem Landeszielkonzept 2025 oder dem Status Quo (Basisfahrplan 2019) übersteigen, durch die Region mitzufinanzieren. Eine Sicherung des Status Quo ist nicht durch die Region mit zu finanzieren. Die Verlegung von Fahrlagen stellt in diesem Zusammenhang keine Abbestellung von Verkehrsleistungen dar. Für die Filstalbahn bedarf es einer konkreten Verständigung.

Beide Partner erarbeiten das Muster der Mitfinanzierungsvereinbarung als Grundlage für die streckenspezifische Vereinbarungen bis spätestens Ende Juni 2021, damit das Land als Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr fristgerecht die Angebotsausweitungen bei den verantwortlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 beauftragen kann. Einen Entwurf der Mitfinanzierungsvereinbarung wird das Land der Region bis Ende April 2021 zur Verfügung stellen.

## **6) Ausschreibung zukünftiger Verkehre**

Die Ausschreibung von Verkehrsleistungen obliegt grundsätzlich den zuständigen Aufgabenträgern. Im Gebiet der Regio-S-Bahn Donau-Iller treten das Land Baden-Württemberg und der Freistaat Bayern weiterhin unabhängig als Aufgabenträger auf. Beide Partner verpflichten sich zur kooperativen Zusammenarbeit. Zum Ende der Vertragslaufzeiten, spätestens zum Dezember 2032, streben das Land Baden-Württemberg und der Freistaat Bayern beim Vorliegen der entsprechenden wirtschaftlichen, rechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen eine gemeinsame Ausschreibung der Verkehrsleistung der Regio-S-Bahn Donau-Iller an.

## **7) Weiterentwicklung der Infrastruktur – Prüf- und Planungsschritte**

Land und Region treiben die notwendige Anpassung der Infrastruktur gemeinsam voran. Im Rahmen des Regio-S-Bahn Zusammenschlusses betrifft dies derzeit folgende Projektbestandteile in Bezug auf Baden-Württemberg:

- Ausbau der Brenzbahn (im Sinne von Infrastrukturpaket 1 des LOI Brenzbahn vom Dezember 2020)<sup>1</sup>
- Ausbau der Donaubahn
- Kleinere Anpassungen bei Filstal- und Südbahn

Die Beauftragung der Planung erfolgt durch die Region. Für die Finanzierung der Planung gelten die Grundsätze zum GVFG sowie zur Kofinanzierung von GVFG-Projekten durch das Land. Regelungen in der Absichtserklärung der Brenzbahn vom 04. Dez. 2020 bleiben davon unberührt.

Ferner wird von der Stadt Ulm die Planung für den Ausbau und die Attraktivitätssteigerung des Hauptbahnhofs in Ulm als Herz des Regio-S-Bahn Systems gegenüber der Deutschen Bahn vorangetrieben. Das Ministerium für Verkehr sowie die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) begleiten aktiv die Planungsschritte bei den vorgenannten Projekten in betrieblicher und infrastruktureller Sicht.

Die Region wird die Planung der Infrastruktur im Rahmen des geplanten GVFG-Projekts vorantreiben und strebt an, zusammen mit dem Gutachter die notwendige Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die betreffenden Infrastrukturteile bis Mitte des Jahres 2023 zu erstellen. Die Partner verständigen sich darauf, dass der Zeitplan möglichst beschleunigt wird. Das Ministerium für Verkehr sowie die NVBW bringen sich eng in die fachliche Abstimmung ein und das Land beteiligt sich entsprechend dem Kabinettschluss vom 23. Juli 2019 mit einem Sechstel an der Finanzierung der NKU.

Land und Region streben darüber hinaus an, gemeinsam mit den Infrastrukturbetreibern sowie den betreffenden Kommunen beim Neu-, Um- oder Ausbau von Stationen innerhalb des Regio-S-Bahn-Systems einen besonderen Schwerpunkt auf die Stationsentwicklung und Schnittstellengestaltung zu legen. Die betreffenden

---

<sup>1</sup> Dieses umfasst insb. nach bisherigem Planungsstand einen zweigleisigen Ausbau Untereichelingen – Langenau, Niederstotzingen – Sontheim, Sontheim – Bergenweiler sowie Anpassungen bzw. der Neubau an Stationen (siehe oben) und die Schaffung von Abstellgleisen. Anpassungen im Laufe der Planung sind möglich.

Stationen sollen nach Möglichkeit zu attraktiven multimodalen Knoten werden, die die Attraktivität der Regio-S-Bahn Donau-Iller sowie deren vorbildliche Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern weiter fördert.

## **8) Organisation**

Die Federführung auf regionaler Seite liegt beim Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V. mit dem Geschäftsführer als Ansprechpartner.

Seitens des Landes erfolgt die Koordinierung durch Referat 37 des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg und dort durch die Leitung des Referats.

Zur Intensivierung der Zusammenarbeit und zum Projektmonitoring wird ein jährlicher Lenkungskreis auf Ebene der Unterzeichner dieser Absichtserklärung, inkl. der Mitglieder des Vorstandes des Vereins Regio-S-Bahn-Donau-Iller sowie des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eingerichtet. Dieser wird durch einen regelmäßig tagenden Jour Fixe auf Arbeitsebene vorbereitet, der auch der kontinuierlichen operativen Abstimmung zwischen Region, Land und NVBW dient. Die Organisation dieser Gremien erfolgt durch den Verein Regio-S-Bahn Donau-Iller. Hinsichtlich der Öffentlichkeits- und Pressearbeit zu dem Projekt beabsichtigen alle Unterzeichner eine enge Abstimmung. Zum geeigneten Zeitpunkt ist ferner im Hinblick auf die infrastrukturellen Planungen eine frühzeitige Bürgerbeteiligung vorgesehen.



## **9) Unterschriften**

### **Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:**

---

Ort, Datum

Minister für Verkehr Winfried Hermann MdL

## **Regio-S-Bahn Donau-Iller**

---

Ort, Datum

Vorsitzender Oberbürgermeister Gunter Czisch