

TOP 1: Sachstand Schienenentwicklung – DS 08 PA/2015

- a) IG Schienenkorridor Stuttgart – Nürnberg**
- b) IG Brenzbahn**

Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt die Aktivitäten der beiden Interessengemeinschaften und der Verbandsverwaltung zur Kenntnis. Die Verbandsverwaltung wird ermächtigt die unten beschriebenen Planungsleistungen zu beauftragen und stimmt der Mitgliedschaft des Regionalverbands Ostwürttemberg im Verein „Regio S-Bahn Donau-Iller“ zu.

Sachverhalt

1. Allgemeine Entwicklungen im Schienenverkehr

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Aufgrund regelmäßiger parlamentarischer Anfragen an die Landesregierung sind seit mehreren Jahren Zahlen zur Entwicklung der Fahrgastzahlen bezogen auf Kursbuchstrecken öffentlich verfügbar. Dabei kann ein stetiges Wachstum der Fahrgastzahlen auf den Strecken in Ostwürttemberg festgestellt werden. Im Durchschnitt der Jahre 2012 – 2014 haben die Fahrgastzahlen auf Rems- und Jagstbahn um 7,5% pro Jahr zugenommen. Auf der Riesbahn zwischen Aalen, Bopfingen und Nördlingen stiegen die Fahrgastzahlen um 16,7% im Jahresdurchschnitt und auf der Brenzbahn zwischen Aalen und Ulm stiegen die Fahrgastzahlen im Zeitraum 2012 – 2014 um 10,2%. Diese positive Fahrgastentwicklung, die sich ohne zusätzliche Zugfahrten und mit Ausnahme der Riesbahn ohne neuem Wagenmaterial ergibt, zeigt das Potenzial der Strecken in Ostwürttemberg eindrucklich auf.

Finanzierung des Schienenverkehrs

Am 24.9.2015 wurde im Rahmen von Bund-Länder Verhandlungen¹ die Fortführung und Erhöhung der Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des Betriebs des Schienenverkehrs vereinbart. Neben einer Erhöhung der Mittel von 7,3 Mrd. Euro auf 8 Mrd. Euro ab 2016 und einer jährlichen Erhöhung um 1,8% für die kommenden 15 Jahre wurde auch eine sukzessive Erhöhung des Anteils Baden-Württembergs über den sogenannten „Kieler Schlüssel“ vereinbart. Zusätzlich haben sich Bund und Länder dazu vereinbart, die Dynamik des Anstiegs der Trassenpreise zu begrenzen. Zur Beurteilung der genauen Ausgestaltung müssen die Gesetzgebungsverfahren abgewartet werden.

Dieser Beschluss ist für die regionalen Schienenverkehre als positiv zu beurteilen. Die ergänzenden Mittel sollten dem Land Baden-Württemberg erlauben seine Ziele der Bestellung zusätzlicher Fahrten in den Tagesrandlagen, der Angebotsausweitung im Bereich der IRE Verkehre und die Bestellung zusätzlicher RE Fahrten z.B. außerhalb der Hauptverkehrszeiten zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen Ozu erreichen. Hierbei zeichnet sich jedoch aktuell schon eine Diskussion der Prioritätensetzung zwischen verschiedenen Landesteilen ab.

2. Rems- und Jagstbahn (IG Schienenkorridor Stuttgart-Nürnberg, IG SKSN)

Aus den aktuellen Entwicklungen im Rahmen der Ausschreibungen zum Nahverkehr des Landes Baden-Württemberg wie auch aus dem neuen Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn AG haben

¹ Vgl. Beschluss aus „Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder zur Asyl- und Flüchtlingspolitik am 24. September 2015“

sich für die Remsbahn und Jagstbahn Fragestellungen aus regionaler Sicht ergeben. Diese hat der der Regionalverband Ostwürttemberg als Geschäftsstelle der IG Schienenkorridor Stuttgart – Nürnberg aufgegriffen.

Ebenfalls wurde eine Gemeinsame Sitzung mit der IG Elektrifizierung Nürnberg-Cheb in Nürnberg durchgeführt, bei welcher insbesondere die Zukunft der Neigetechnik und Fragen zum neuen Fernverkehrskonzept der DB AG im Mittelpunkt standen. Dabei wurden weitere Aktivitäten hinsichtlich der für beide Interessensgemeinschaften wichtigen Fragen zur Zukunft der Neigetechnik vereinbart. Des Weiteren wurde die Geschäftsstelle der IGSKSN zu einer Sitzung der IG Gäubahn eingeladen und dort zu den Aktivitäten der IG SKSN berichtet.

Des Weiteren laufen verschiedene Aktivitäten zur Etablierung von Car-Sharing-Angeboten an allen IC Halten, zu gemeinsamen Aktivitäten im Bereich Tourismus und Ausstattungsstandards an den Bahnhöfen und im Bahnhofsumfeld.

Ausschreibungen des Landes Baden-Württemberg²

Die heute laufenden Regionalverkehre (RE) auf Rems- und Jagstbahn sind Teil des Ausschreibungsnetz 1b „Rems-Fils“. Ergänzend ist ein 2-stündlicher IRE Aalen-Stuttgart-Karlsruhe im Netz 1c „Franken-Enz“ ausgeschrieben, der um eine Stunde versetzt zum bestehenden IC 61 (Karlsruhe-Stuttgart-Aalen-Nürnberg) verkehren wird. Diese Ausschreibungsnetzte sind im Rahmen der Vergabe der sogenannten „Stuttgarter Netze“ seit Ende 2014 in der Ausschreibung. Die Entscheidung der Vergabe soll bis Ende 2015 fallen, Betriebsbeginn ist für Juni 2019 vorgesehen (bislang war Dezember 2018 vorgesehen), da sich die Ausschreibungen für die Stuttgarter Netze verzögert haben.

Zukunftskonzept DB Fernverkehr

Am 18. März 2015 hat DB AG ihr neues Fernverkehrskonzept vorgestellt. Darin erfolgt die Abkehr von einer Geschäftspolitik, die sich rein auf ICE Verbindungen zwischen den großen Metropolen konzentriert, hin zu einer Erweiterung der Bedienung auch der „Fläche“ mit qualitativ hochwertigen IC-Angeboten.

Mit Bezug auf den Schienenkorridor Stuttgart-Nürnberg und Ostwürttemberg sind dabei folgende Ziele formuliert

ab 12/2017: Einsatz neuer Doppelstock IC-Fahrzeuge auf der IC Linie 61 (Karlsruhe – Stuttgart – Aalen – Nürnberg, über Remsbahn)

ab 12/2018: Neueinrichtung einer IC-Linie Zürich-Stuttgart- Schw. Hall- Nürnberg (über Murrbahn) mit neuen IC Doppelstockfahrzeugen

ab spätestens 2030: Verlängerung des IC 61 über Jena nach Leipzig

Durch die geplante neue IC Line auf der Murrbahn erhöht sich das IC Angebot zwischen Stuttgart und Nürnberg auf eine stündliche Verbindung. Die IC Linie über die Remsbahn bleibt aber weiterhin die schnellste Verbindung (über 10 Minuten schneller).

Insbesondere der neue IC über die Murrbahn samt Durchbindung nach Fertigstellung des Projektes Stuttgart 21 über Stuttgart Flughafen nach Zürich ist eine Abkehr vom bislang verfolgten Konzept der Führung eines ICE zwischen Zürich, Stuttgart und Nürnberg (welcher jedoch bislang nur im 2-

² Vgl Vergabekalender des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) Stand August 2015 (https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/SPNV/SPNV_Vergabekalender_150803.pdf)

Stunden-Takt mit aktuell nicht verfügbaren Neigetechnik ICE Fahrzeugen und mit einer Aufgabe der Durchbindung nach Karlsruhe geplant war). Eine direkte Anbindung der Region Ostwürttemberg mit Fernverkehrszügen an den Flughafen Stuttgart entfällt dadurch.

Der neue IC über die Murrbahn muss im Bayrischen zwischen Ansbach und Nürnberg und auf der Murrbahn zusätzlich Halte wie Murrhardt, Dombühl oder Schnellendorf bedienen, da er eine Trasse nutzen muss, die bislang von Nahverkehrszügen bedient wird. Es ist davon auszugehen, dass eine Öffnung dieser Verbindung für Nahverkehrsfahrscheine zwischen Land und Bahn verhandelt wird. Im Falle einer solchen tariflichen Lösungen hätte die IC Linie über die Remsbahn deutliche Wettbewerbsnachteile. Neben dem neuen IRE über die Murrbahn wird auch der IRE Aalen-Stuttgart-Karlsruhe zum Nahverkehrstarif zu nutzen sein. Daher ist es aus regionaler Sicht zwingen notwendig, dass die schnellen IC- und IRE Angebote zwischen Stuttgart und Nürnberg einen einheitlichen Tarif aufweisen.

In mehreren Gesprächen zwischen regionalen Vertretern und dem Vorstand Personenverkehr der DB wurden im Sommer 2015 die Möglichkeit eines stündlichen IC-Angebotes über die Remsbahn erörtert. Neben der im Vergleich mit der Murrbahn schnelleren Reisezeit würde so auch die Nahverkehrskonkurrenz durch den seitens des Landes geplanten IRE vermieden. Der Regionalverband Ostwürttemberg hatte dazu ein entsprechendes Fahrplankonzept entwickelt und zur Prüfung an DB Fernverkehr übergeben. Insbesondere aufgrund von verkehrswirtschaftlichen Erwägungen und einer langen Standzeit in Stuttgart Hauptbahnhof bei der Durchbindung in Richtung Flughafen Stuttgart und Zürich wurde seitens der DB dem grundsätzlich umsetzbaren Konzept keine Realisierungschance eingeräumt.

Durch die neue IC Verbindung über die Murrbahn stellen sich für die Region Ostwürttemberg zahlreiche Fragen, welche seitens der IG Schienenkorridor an das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) herangetragen wurden.

- Eine direkte, attraktive Verbindung der Region Ostwürttemberg an den Flughafen Stuttgart ist für die Einwohner und die Wirtschaft Ostwürttembergs von zentraler Bedeutung. Ist es nach dem Wegfall der Anbindung mit den Fernverkehrszügen über die Nahverkehrszüge gewährleistet, dass Ostwürttemberg einen umsteigefreie, schnelle und stündliche Verbindung ab Ellwangen über Aalen und Schwäbisch Gmünd an den Flughafen Stuttgart erhält?
- Werden die Nahverkehrszüge zwischen Aalen – Ellwangen und Crailsheim einen Anschluss auf die neue IC-Linie erhalten, so dass Ostwürttemberg zumindest mit einem Umstieg in Crailsheim von der neuen IC Verbindung profitieren kann.
- Wird das Land eine tarifliche Lösung garantieren, die eine Gleichbehandlung der IC/IRE Linien zwischen Stuttgart und Crailsheim auf Rems, Jagst und Murrbahn gewährleisten.

Weitere offenen Fragen im Bereich des Nahverkehrs

In der Studie zu den Perspektiven des Schienenverkehrs in Ostwürttemberg wurde die Einrichtung neuer Haltepunkte sowie die Umsetzung des Ziels eines halbstündlichen Nahverkehrsangebotes zwischen den Mittelzentren der Region Ostwürttemberg sowie einer stündlichen Verbindung für alle Halte an der Jagstbahn untersucht. Mittlerweile entsprechen diese regionalen Ziele auch den grundsätzlichen Zielen des Landes Baden-Württemberg für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs des Landes Baden-Württemberg. Mit den vorgestellten Ausbaumaßnahmen auf der Brenzbahn, dem bestehenden Angebot auf der Riesbahn bestehen hinsichtlich der Umsetzung nur noch offene Fragen für den Abschnitt Ellwangen-Crailsheim. Ergänzend wurde zwischenzeitlich

die verbesserte Anbindung des touristischen Ziels Bucher Stausee wie auch die Möglichkeit für Gleisanschlüsse von Gewerbegebieten als wichtige regionale Fragestellungen für den Schienenverkehr in Ostwürttemberg identifiziert. Nachdem die entsprechenden Rahmenbedingungen nun durch die laufenden Ausschreibungen des Landes Baden-Württemberg und das neue DB Fernverkehrskonzept vorliegen ist es angebracht hier vertiefende Überlegungen anzustellen.

Im bislang noch nicht veröffentlichten Programm „Stationsoffensive“ der DB AG ergeben sich ergänzend verschiedene Möglichkeiten der Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale in Ostwürttemberg. In Abstimmung mit den kommunalen Partnern an Rems und Jagstbahn soll dazu eine Studie durchgeführt werden, die die Umsetzungsmöglichkeiten der neuen Haltepunkte und möglicher zweigleisiger Begegnungsstellen auf der Jagstbahn aufzeigen. Sobald die entsprechenden Planungsgrundlagen nach Vergabe der Stuttgarter Netze verfügbar sind, soll hierzu eine entsprechende Studie in Auftrag gegeben werden. Die Kosten einer solchen Studie belaufen sich auf rund 16.000 Euro.

3. Brenzbahn (IG Brenzbahn)

Als Geschäftsstelle der IG Brenzbahn sowie im Rahmen der Arbeiten zur Regio-S-Bahn Donau-Iller ist der Regionalverband Ostwürttemberg intensiv in die Planungen zur Zukunft der Brenzbahn eingebunden. Im Folgenden wird der Sachstand zu den laufenden Ausschreibungen im Schienen-Personen-Nahverkehr des Landes Baden-Württemberg sowie der Stand der Planung des teilweisen zweigleisigen Ausbaus der Brenzbahn im Rahmen des Konzeptes zur Regio-S-Bahn Bahn Donau-Iller dargestellt.

Ausschreibungen des Landes Baden-Württemberg

Die Brenzbahn ist im Rahmen der Ausschreibungen des Landes Baden-Württemberg in zwei Netzen betroffen.

1. Netz 5 – Donau-Ostalb

In diesem Ausschreibungsnetz sind die heutigen IRE Verkehre zwischen Ulm und Aalen mit Neigetechnikfahrzeugen beinhaltet. In der laufenden Ausschreibung sind Gebrauchtfahrzeuge zugelassen, sodass davon auszugehen ist, dass die aktuell mit Neigetechnik verkehrenden Fahrzeuge auch zukünftig auf der Brenzbahn eingesetzt werden. Die Vertragslaufzeit wurde seitens des Landes Baden-Württemberg auf voraussichtlich 10 Jahre, also bis Dezember 2026, festgelegt. Dem Fahrplankonzept für die laufende Ausschreibung ist ein Zwei-Stunden-Takt, wie bisher, für die schnellen IRE-Züge zugrunde gelegt. Seitens des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur wurde mehrfach bestätigt, dass im Falle eines Infrastruktur-Ausbaus eine Zubestellung zu einem Stundentakt im IRE-Verkehr möglich ist.

2. Netz 12 – „Ulmer Stern“

In diesem Ausschreibungsnetz welches nach Vergabekalender im zweiten Halbjahr 2015 in die Ausschreibung gehen soll, sind die heute verkehrenden Regionalexpress (RE) auf der Brenzbahn enthalten. Ein konkretes Fahrplankonzept und die Menge Zugkilometer für diese Ausschreibung ist bislang seitens des Landes und der Nahverkehrsgesellschaft noch nicht veröffentlicht. Die Ergebnisse der unten beschriebenen Konsolidierungsstudie zeigen für diese Ausschreibung jedoch das zum Erreichen der Landesziele beste Fahrplankonzept auf, welches auch den Interessen der Region entspricht.

Planungen zum Brenzbahn-Ausbau

Die in enger Zusammenarbeit zwischen den beiden Regionalverbänden Donau-Iller und Ostwürttemberg erstellte Machbarkeitsstudie zum Zukunftsprojekt „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ und die Studie des Regionalverbands zu den „Perspektiven des Schienenverkehrs in Ostwürttemberg“ hat auch das Potential und die Perspektiven der Brenzbahn aufgezeigt. Nach dem Ergebnis der Untersuchungen könnten bereits mit einem teilweisen zweigleisigen Ausbau der Brenzbahn wesentliche Verbesserungen realisiert und weitere Fahrgastpotenziale erschlossen werden.

Der bisher zweistündige Interregio-Express (IRE) könnte mit zusätzlichen Halten stündlich verkehren. Der Regionalexpress (RE) könnte trotz systematischer Bedienung aller Stationen und zusätzlichen Halten beschleunigt werden. Die bisherigen Wartezeiten auf der Strecke ließen sich durch den Ausbau minimieren. Ein durchgängiger klarer Takt mit gleichen Abfahrtsminuten wäre damit gegeben. Des Weiteren bestünde die Möglichkeit einer Beschleunigung und Verlängerung der Regionalbahn (RB) bis Sontheim bzw. optional bis Heidenheim.

Zur Intensivierung der Zusammenarbeit aller von der Brenzbahn betroffenen Akteure hat am 17.02.2014 eine Auftaktveranstaltung stattgefunden, in der eine gemeinsame Erklärung zur Weiterentwicklung der Brenzbahn beschlossen wurde. Am 09.05.2014 ist dann die Interessengemeinschaft Brenzbahn gegründet worden, der alle Brenzbahnanlieger beigetreten sind. Ziel der IG Brenzbahn ist die Bündelung und Vertretung der Interessen der Brenzbahnanlieger gegenüber Bund, Land und DB AG.

Parallel dazu sind der Regionalverband Ostwürttemberg und der Landkreis Heidenheim im Lenkungskreis der Regio-S-Bahn Donau-Iller vertreten, da die Brenzbahn Bestandteil des Konzepts Donau-Iller ist. Für die Brenzbahn als eine von sechs auf Ulm zulaufenden Strecken ist die bestmögliche verkehrliche Verknüpfung im Knotenpunkt Ulm von erheblicher Bedeutung. Die Chancen für eine Umsetzung unserer Vorstellungen sind im Rahmen des Gesamtprojekts wesentlich größer. Zudem ergeben sich durch die überregionale Zusammenarbeit auch Synergieeffekte.

Konsolidierungsuntersuchung zur Machbarkeitsstudie

Seit Erstellung der Machbarkeitsstudie zur Regio S-Bahn Donau-Iller haben sich einige Rahmenbedingungen verändert. So ist nicht gesichert, ob die heute für die Brenzbahn eingesetzten und in der Machbarkeitsstudie unterstellten beschleunigungsstarken Fahrzeuge auch bei Neubeschaffungen zur Verfügung stehen werden. Ebenso ist die Zukunft der Neigetechnik ungewiss. Hinzu kommt, dass sich verschiedene technische Richtlinien, insbesondere hinsichtlich notwendiger Pufferzeiten, verschärft haben. Im Rahmen einer durch das Land, den Regionalverband Ostwürttemberg und den Landkreis Heidenheim gemeinsam in Auftrag gegebenen Konsolidierungsstudie wurden deshalb das Fahrplan- und Ausbaukonzept aus der S-Bahn-Studie auf der Grundlage zukünftig am Markt verfügbarer Fahrzeuge überprüft.

Durch die Konsolidierungsstudie werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie weitgehend bestätigt. Wesentliche Ergebnisse sind:

- Zentrale Elemente für die Einführung eines IRE-Studentakts sind ein zweigleisiger Ausbau zwischen Sontheim und Bergenweiler mit einer Verlegung des Haltepunkts Bergenweiler an das Ende der zweigleisigen Strecke sowie ein zweigleisiger Ausbau zwischen Langenau und Rammingen. Ebenfalls wird eine Anpassung der Signalstandorte in Herbrechtingen

(gleichzeitige Einfahrt) und ggf. Einrichtungen zur Abstellung von Fahrzeugen in Sontheim-Brenz umzusetzen sein.

- Ein zusätzlicher IRE-Halt in Herbrechtingen ist gesichert. Ein zusätzlicher Halt in Niederstotzingen oder Sontheim hängt davon ab, ob auch zukünftig Neigetechnikfahrzeuge zur Verfügung stehen.

Beim RE wird – wie bereits bisher – aufgrund des zu erwartenden niedrigeren Beschleunigungsvermögens der Fahrzeuge eine systematische stündliche Bedienung der Halte Voithwerk und Mergelstetten nicht möglich sein. Bei Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen für den IRE entspannt sich die Lage insoweit, dass über den heutigen Status Quo hinaus eine regelmäßige stündliche Bedienung eines der beiden Halte oder eine stündlich alternierende Bedienung möglich wäre. Itzelberg kann dagegen stündlich bedient werden.

Eine Verlängerung der RB von Langenau in der Hauptverkehrszeit nach Sontheim ist möglich. Für eine zusätzliche Beschleunigung der RB müsste im Bereich Langenau – Untereichingen ein weiterer Doppelspurausbau erfolgen, welcher jedoch aufgrund der Bebauung in den jeweiligen Ortslagen einen relativ hohen Aufwand erzeugt und als weitere Ausbaustufe nach der Realisierung der oben genannten Doppelspurinseln zu sehen ist.

Die Gesamtkosten für die erste Ausbaustufe betragen nach aktuellen Kostenschätzungen ca. 18,3 Mio. Euro und liegen somit weiterhin im Rahmen der mit Sicherheitszuschlag veranschlagten ca. 24 Mio. Euro für das Projekt.

Vereinfachte Vorplanung und Betriebssimulation

Mit den vorliegenden Ergebnissen der Konsolidierungsstudie kann nun in die Planungen zur Umsetzung eingestiegen werden. Für eine rasche Umsetzung der für ein deutlich verbessertes Angebot auf der Brenzbahn notwendigen Infrastrukturmaßnahmen ist es erforderlich, die Planungen weiter voranzutreiben.

Dazu soll eine Vorstudie „Vereinfachte Vorplanung zum Ausbau der Brenzbahn (2 Doppelspurinseln)“ in Auftrag gegeben werden.

Rahmen der Vorstudie bzw. Vorplanung sollen u. a. erste maßstäbliche Entwürfe für die Umsetzung von Strecken- und Haltepunktausbaumaßnahmen erarbeitet werden, sowie eine Bewertung der notwendigen Maßnahmen bei der technischen Ausrüstung und bei Planungen Dritter bewertet werden. Die Kosten für die Studie belaufen sich auf ca. 29.000 € (Stand: 15. September 2015). Auftragnehmer soll die Deutsche Bahn AG als Eigentümer der Strecke über die Planungs- und Projektgesellschaft DB International sein.

Zusätzlich ist es erforderlich, die sogenannte „Fahrbarkeit“ des Fahrplankonzepts aus der „Konsolidierungsstudie für die Brenzbahn“ durch die DB Netz AG prüfen zu lassen (sog. Testat). Dabei wird seitens des Streckeneigentümers DB Netz AG im Rahmen einer Betriebssimulation (Stresstest) testiert, dass das entwickelte Fahrplankonzept mit guter Betriebsqualität umsetzbar ist. Ein Angebot der DB Netz AG hierzu liegt aktuell noch nicht vor. Es wird von Kosten i. H. v. 10.000 € - 20.000 € ausgegangen

Der Regionalverband Ostwürttemberg wird stellvertretend die Studien in Auftrag geben. Die Vergabe erfolgt unter Kostenteilung zwischen Regionalverband Ostwürttemberg, Landkreis Heidenheim und Regionalverband Donau-Iller entsprechend der für den sich in Gründung befindlichen Verein Regio S-

Bahn Donau-Iller vereinbarten Kostenschlüssel (RV Donau-Iller 41,3%, Landkreis Heidenheim + Regionalverband Ostwürttemberg 58,7%).

Die Laufzeit der Studien ist von Oktober bis Januar 2015 vorgesehen. Mit den Erkenntnissen dieser Studien kann dann fundiert die Vergabe der konkreten Planungen gemäß Planungsphasen 1 + 2 nach HOAI, die Diskussion mit den Behörden, Gemeinden und der Bevölkerung im Bereich der zu bauenden Doppelspurabschnitte und mit der Bahn und dem Land hinsichtlich der Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen vorgenommen werden.

Gründung eines Vereins „Regio-S-Bahn Donau-Iller“

Die Weiterentwicklung der Brenzbahn kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern ist Bestandteil des Gesamtkonzepts Regio-S-Bahn Donau-Iller, das sämtliche auf Ulm zulaufenden Schienenstrecken umfasst. Die Oberbürgermeister und Landräte der neun beteiligten Stadt- und Landkreise sowie die beiden Regionalverbände sind einig darüber, dass sie sich zur Umsetzung des Gesamtkonzepts zu einer politisch starken Organisationsform zusammenschließen müssen. Des Weiteren müssen die erforderlichen Planungen auf allen betroffenen Schienenstrecken konkret angegangen und die entsprechenden Förderanträge ausgearbeitet werden.

Als Organisationsform für die künftige Zusammenarbeit wurde die Rechtsform eines Vereins mit eigener Geschäftsstelle gewählt. Die Gründung des Vereins soll am 22.12.2015 vorgenommen werden. Der Verein kann in der weiteren Umsetzung in einen Zweckverband überführt werden. Wesentliche Eckwerte des von der Arbeitsgruppe erstellten und als Anlage beigefügten Satzungsentwurfs sind:

Der Verein soll den Namen „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ führen und den Sitz im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm haben.

Vereinszweck ist die Förderung, Unterstützung und Koordination von Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Gebiet des Regio-S-Bahn-Systems. Hierzu gehören insbesondere die Finanzierung der Vorplanung der Infrastrukturmaßnahmen soweit diese nicht von den Ländern getragen werden und die Vertretung der Belange des Vereins nach außen.

Mitglieder des Vereins können alle Kreise und Anliegerkommunen im Bereich des Kooperationsraums werden. Darüber hinaus können auch Anliegerkommunen und Körperschaften entlang der Bahnstrecken außerhalb des Kooperationsraums Mitglieder werden, soweit sie ein berechtigtes Interesse haben.

Organe des Vereins sind der Vorstand, die Mitgliederversammlung und der Beirat.

Der Vorstand setzt sich aus dem Vorsitzenden und dem stellvertretenden Vorsitzenden sowie dem erweiterten Vorstand zusammen. Der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende bilden den Vorstand nach § 26 BGB, wobei je ein Vorstandsmitglied aus dem bayerischen und eines aus dem württembergischen Regionsteil kommt. Im erweiterten Vorstand ist je ein Mitglied aus den beteiligten Stadt- und Landkreisen vertreten.

In der Mitgliederversammlung sind alle Landkreise, Städte und Gemeinden in der Region Donau-Iller und im Landkreis Heidenheim vertreten, die in den Verein eingetreten sind. Unabhängig von der Anzahl der Mitgliedsstädte und Gemeinden je Landkreis hat jeder Stadt- und Landkreis jeweils nur eine Stimme, die von einem Gebietsvertreter abgegeben wird. Wie die Stimmabgabe erfolgt muss innerhalb der jeweiligen Kreise intern geregelt werden.

Im Beirat sind die Verbandsdirektoren der Regionalverbände Donau-Iller und Ostwürttemberg sowie die Vertreter der Interessengemeinschaften der Bahnstrecken Brenzbahn, Donautalbahn, Illerbahn und Südbahn vertreten. Sie nehmen an den Vorstandssitzungen mit beratender Stimme teil.

Soweit Bedarf besteht können durch den Vorstand streckenbezogene Arbeitsgruppen eingerichtet werden, sofern dies der Steigerung der Akzeptanz in bestimmten Fragestellungen und Bereichen dient. Die IG Brenzbahn wird für die Brenzbahn weiterhin die entsprechenden koordinierenden Aufgaben wahrnehmen.

Es wird eine eigene Geschäftsstelle mit Geschäftsführer/Geschäftsführerin und gegebenenfalls weiterem Personal eingerichtet. Der/Die Geschäftsführer/in werden vom Vorstand bestellt. Aufgabe der Geschäftsstelle ist die Vorbereitung und Koordinierung der weiteren Planungen bis zur Umsetzung der für die einzelnen Äste der Regio-S-Bahn geplanten Ausbauprojekte.

Die Finanzierung der Geschäftsstelle wird nach einem vereinbarten Schlüssel durch die beteiligten Landkreise übernommen. Ergänzend wurden Finanzierungsschlüssel für die Planungskosten für Streckenausbauten und neue Haltepunkte vereinbart. Die Kostenaufteilung erfolgt dabei zwischen den jeweils betroffenen Landkreisen gemäß Ihrer Streckenanteile und einem geringen Anteil der unter allen Landkreisen, die Mitglieder des Regio S-Bahn Vereins sind aufgeteilt werden.

Der Regionalverband Ostwürttemberg ist als Mitglied des Beirats und als Geschäftsstelle der IG Brenzbahn in die Sitzungen des Vereins Regio S-Bahn Donau-Iller eingebunden. Ebenfalls wird eine Mitgliedschaft als Körperschaft mit berechtigtem Interesse angestrebt. Der Mitgliedsbeitrag liegt nach aktuellem Entwurf der Beitrags- und Finanzierungsordnung des Vereins bei jährlich 100 €.