

**Beschlussvorlage**

Organisationseinheit Nahverkehr und Schülerbeförderung	Datum 30.03.2015	Drucksachen-Nr. <b>2015/012/1</b>
---	---------------------	--------------------------------------

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungsart	↓ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss Kreistag	nicht öffentlich öffentlich	20.04.2015 18.05.2015

**Tagesordnungspunkt 1.1**

**"seehas" Konstanz - Engen;  
Mitfinanzierung durch den Landkreis ab 2017**

**Beschlussvorschlag**

1. Das Verhandlungsergebnis mit der SBB und dem Land wird zur Kenntnis genommen.
2. Ein Halbstundentakt zwischen Singen und Engen wird als notwendig und gerechtfertigt angesehen.
3. Der Landkreis beteiligt sich in der Übergangszeit von 2017 bis 2020 an den Betriebskosten des seehas Konstanz – Engen (Teilstrecke Singen – Engen) mit jährlich maximal 743.783 €.
4. Die Finanzierungsbeteiligung des Landkreises an den Verkehren Singen - Schaffhausen wird bis 2020 wie bisher weitergeführt, wenn die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land und der Schweiz verlängert wird und das Angebot sich nicht verschlechtert.
5. Die Verwaltung wird beauftragt die entsprechende Mitfinanzierungsvereinbarung (Anlage 3) mit dem Land zu verlängern.

## **Sachverhalt**

Der Landkreis Konstanz hat bis 2006 direkt bei der DB als Betreiber des „seehas“ Konstanz – Engen Verkehrsleistungen bestellt (Kosten 1,7 Mio. €/Jahr). Seit der Aufnahme des vom Land ausgeschriebenen Verkehrs durch die SBB GmbH (2006) leistet der Landkreis einen Zuschuss i. H. v. 800.000 € pro Jahr an das Land.

Dieser Zuschuss an das Land wird als Investitionskostenzuschuss bezahlt und ist bis 2016 befristet. Der Verkehrsvertrag zwischen dem Land und der SBB hat eine Kündigungsoption ab 2016. Das Land hat nun den Verkehrsvertrag mit der SBB für die seehas-Leistungen über 2016 hinaus bis 2020 verlängert. Danach soll ausgeschrieben werden.

Künftig gilt der im „Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)“ des Landes definierte Landesstandard für die Taktdichte in Abhängigkeit der Fahrgastzahlen (s. **Anlage 1**). Soweit das Verkehrsangebot über dem Standard liegt, sind diese Leistungen durch den jeweiligen Landkreis zu bestellen oder das Angebot müsste in diesem Umfang gekürzt werden.

Die Überprüfung für den „seehas“ hat ergeben, dass das Angebot (Halbstundentakt) auf dem Abschnitt Konstanz – Singen innerhalb des Landesstandards liegt, aber für den Abschnitt Singen – Engen den Landesstandard übersteigt (ein Anspruch auf Halbstundentakt besteht nur während den Hauptverkehrszeiten von Montag – Freitag, s. **Anlage 2**). Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) hat deshalb dem Landkreis eine neue Vereinbarung über die Mitfinanzierung von Verkehrsleistungen für die Zeit 2017 bis 2020 vorgelegt (s. **Anlage 3**).

Das Verkehrsangebot des „seehas“ liegt im Abschnitt Engen – Singen demnach mit 66 Zugpaaren/Woche bzw. 96.096 Zug-km/Jahr über dem Landesstandard. Hierfür wäre eine kommunale Mitfinanzierung des Landkreises i. H. v. 775.590 € pro Jahr erforderlich.

Der TUA hat das Thema am 23.02.2015 (Drucksache 2015/012) ausführlich beraten und beschlossen, dass die Verwaltung nachverhandeln soll.

## **Verhandlung mit SBB GmbH**

Die SBB GmbH teilt mit, dass das Angebot an das Land sehr günstig sei, es ist auf Grenzkostenbasis gerechnet. Ein weiteres Entgegenkommen ist nicht darstellbar. Von dem ermittelten Zuschuss von 790.000 € entfallen allein 650.000 € auf die Trassen- und Stationspreise. Ein Ausdünnen des Halbstundentakts wäre aus Sicht der SBB sehr zu bedauern. Spielraum bestünde erst mit einer Verbesserung der Einnahmesituation auf der Strecke, was aber bestellerunabhängig ist.

## **Verhandlung mit dem Land (MVI)**

Die Verwaltung verwies auf die gemeinsamen Anstrengungen von Land und Landkreis auf der Strecke, die enormen Erfolge auf dem seehas und die vertraglichen Absprachen. Der Landkreis ist überrascht, dass eine weitere Finanzierungsbeteiligung angefragt wird. Der Mitfinanzierungsvertrag aus 2004 bezieht sich auf Investitionskosten und ist definitiv Ende 2016 beendet. Der Verkehrsvertrag mit der SBB dagegen hat lediglich ein Kündigungsrecht. Deshalb musste der Landkreis von einem Ende der Mitfinanzierung ausgehen.

Das Land (MVI) weist auf die neue Zielsetzung der Landesregierung und den angespannten finanziellen Rahmen durch die Regionalisierungsmittel hin. Es besteht kein Spielraum. Die Strecke Singen – Engen hat nicht genügend Fahrgäste, um einen Halbstundentakt zu rechtfertigen. Das Fahrplanangebot liegt somit über dem Landesstandard. Mit dem Hinweis auf den künftig stündlichen Halt der Schwarzwaldbahn in Engen (ab Fahrplanwechsel 2015/16) müsste das Land eher überlegen seehas – Leistungen zu kürzen als auszuweiten. Von der Finanzierungsbeteiligung des Landkreises ist schon der Fahrzeugfinanzierungsanteil (3,12 €) abgezogen. Die Mitfinanzierung sei daher gerechtfertigt, sowohl sachlich als auch der Höhe nach (Beteiligung beschränkt auf die Betriebskosten und die Infrastrukturkosten).

Im Verlauf des Gesprächs hat das Land jedoch folgendes Entgegenkommen gezeigt:

Der Landkreis muss anstatt der bisher kommunizierten Mitfinanzierung von 775.590 € lediglich 743.783 € pro Jahr (96.096 km x 7,74 €/km) beitragen (Korrektur des Km-Satzes um 0,08 € nach unten und Verzicht auf die Dynamisierung).

Zu folgendem weitergehenden Vorschlag der Verwaltung mit Bezug auf die bisherigen gemeinsamen Anstrengungen wurde vom MVI zugesagt, diesen intern zu prüfen:

Zwischen Land und Landkreis erfolgt eine hälftige Aufteilung der Gesamtfinanzierungskosten (incl. Investitionskosten) der den Landesstandard übersteigenden Leistungen auf der Strecke Engen – Singen. Der Mitfinanzierungsbetrag für den Landkreis würde dann 538.138 € anstatt 775.590 € pro Jahr betragen (96.096 km x 11,20 €/km : 2).

In der Sitzung des TUA am 23.02.2015 war im Zusammenhang mit einer Bezuschussung der seehas-Leistungen gefordert worden, dass der Landkreis im Sinne einer Gleichbehandlung auch den Halbstundentakt zwischen Singen und Gottmadingen (- Schaffhausen) sicherstellen und ggf. eine Finanzierung der Kosten übernehmen müsse.

Zu diesem Thema sollte aus Sicht der Verwaltung zunächst eine Gegenüberstellung der für die interne Bedienung des Landkreises wichtigsten Schienenverbindungen erfolgen, bei denen eine Kostenbeteiligung des Landkreises erfolgt:

	<b>seehas Singen – Engen</b>	<b>seehäse Radolfzell – Stockach</b>	<b>Hochrheinstrecke Singen – Gottmadingen</b>
<b>Fahrgäste / Tag u- Fahrt- richtung</b>	2.500	1.800	1.200
<b>Erschlossene Einwohner</b>	ca. 32.300 (ohne Singen)	ca. 32.100 (ohne Radolfzell)	ca. 22.700 (ohne Singen)
<b>Zuschuss</b>	800.000 €/a ggf. ab 2017 ca. 745.000 €/a	ca. 1.300.000 €/a	107.126 €/a (davon 35.563 € von Singen + Gottmadingen)
<b>Verkehrs- bedienung</b>	½-h-Takt Mo – So	1-h-Takt Mo – So ½-h-Takt in der Hauptver- kehrszeit Mo - Fr	½-h-Takt Mo - So
<b>Anspruch Verkehrs- bedienung nach Landes- standard</b>	1-h-Takt + Verdichtung zum ½-h-Takt in den Hauptverkehrszeiten	1-h-Takt	1-h-Takt

Aufgrund des im Vergleich zu Gottmadingen (incl. Bietingen) doppelt so hohen Fahrgastaufkommens auf der seehas-Strecke nach Engen erscheint der Erhalt des Halbstundentaktes zwischen Singen und Engen gerechtfertigt. Hierfür sollte zunächst bis 2020 die finanzielle Beteiligung durch den Landkreis für die Leistungen über dem Landesstandard übernommen werden. Bei einer Ausschreibung der Leistungen auf der seehas- sowie der Hochrheinstrecke durch das Land, sollten die Verkehrsbedienungen sowie die sich daraus ergebenden finanziellen Beteiligungen neu geregelt werden.

Aufgrund der Fahrgastzahlen sowie des Verkehrsangebots für Gottmadingen, im Vergleich zu Stockach (seehäse), ist eine „Garantie“ für eine durchgehende Verkehrsbedienung im ½-h-Takt nicht gerechtfertigt, da ansonsten auch zwingend eine entsprechende Erhöhung des Angebots auf der seehäse-Strecke erforderlich wäre. Es sollte aber auf jeden Fall eine Verdichtung zum ½-h-Takt in den Hauptverkehrszeiten erhalten bleiben. In so fern ist auch eine Beteiligung von Gottmadingen und Singen an den Kosten für den durchgehenden ½-h-Takt gerechtfertigt.

Die Verkehrszahlen für Gottmadingen haben sich seit 2012 (rund 950 Fahrgäste pro Tag und Fahrtrichtung) deutlich erhöht, was sicher auch auf die Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan zurückzuführen ist (Abbau schienenparalleler Verkehre Zug - Bus).

Das Angebot und die Finanzierung auf der Schienenstrecke Singen – Schaffhausen ist aber auch im Rahmen der Verhandlungen mit dem Land (MVI) angesprochen worden:

### **Finanzierung der Strecke Singen - Schaffhausen**

Seitens des MVI laufen Verhandlungen über die Finanzierung der Strecke Singen - Schaffhausen mit dem Kanton Schaffhausen. Ziel ist eine Vertragsverlängerung zu erreichen. Der Landkreis, die Stadt Singen und die Gemeinde Gottmadingen finanzieren einen Teil der Angebote mit (Größenordnung etwa 107.000 €). Der Landkreis bestätigte die Finanzierungssumme auch künftig, wenn das Angebot bestehen bleibt und die Schweiz ebenfalls zur weiteren Finanzierung steht.

**Das seit Mai 1994 bestehende und sehr bewährte Fahrplanangebot auf der Strecke Konstanz – Engen sollte auch künftig in vollem Umfang aufrechterhalten werden, zumal von weiter steigenden Fahrgastzahlen auszugehen ist.**

**Die Verwaltung empfiehlt daher, sich an der Aufrechterhaltung des „seehas“-Angebotes im heutigen Umfang in den Jahren 2017 – 2020 mit einem Betrag von maximal 743.783 € pro Jahr zu beteiligen (bei positiver Entscheidung des MVI = 538.138 € pro Jahr).**

**Auch für das Angebot auf der Strecke Singen – Schaffhausen sollte möglichst das heutige Angebot beibehalten werden, mindestens aber in dem Umfang wie auf der seehäsle-Strecke (Verdichtung zum ½-h-Takt in den Hauptverkehrszeiten).**

### **Finanzielle Auswirkungen**

Im Vergleich zur Kostenbeteiligung bis 2016 (= 800.000 €) reduziert sich die Kostenbeteiligung ab 2017 um mindestens 56.000 € auf 743.783 € pro Jahr (bei positiver Entscheidung des MVI reduziert sich die Kostenbeteiligung um rund 260.000 € auf 538.138 € pro Jahr).

Die Aufwendungen für den gesamten Zeitraum von 2017 – 2020 belaufen sich auf maximal ca. 2,97 Mio. € (bei positiver Entscheidung des MVI auf ca. 2,15 Mio. €).

### **Anlagen**

**Anlage 1** – Landesstandard für die Taktdichte nach dem „Zielkonzept 2025“ des Landes

**Anlage 2** – Berechnung des MVI zum Landkreisanteil an den Betriebskosten

**Anlage 3** – Entwurf Mitfinanzierungsvereinbarung