

Beschlussvorlage

Organisationseinheit Amt für Nahverkehr und Straßen	Datum 05.05.2017	Drucksachen-Nr. 2017/048/1
--	---------------------	--------------------------------------

↓ Beratungsfolge Kreistag	↓ Sitzungsart öffentlich	↓ Sitzungstermin/e 22.05.2017
------------------------------	-----------------------------	----------------------------------

Tagesordnungspunkt 7

Ausbau und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn

Beschlussvorschlag

1. Der Landkreis unterstützt das Bemühen des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn, die Elektrifizierung zwischen Radolfzell und Friedrichshafen voranzutreiben und das Verkehrsangebot zu verbessern.
2. Der Landkreis ist grundsätzlich bereit, sich an den Kosten für die Elektrifizierung und der benötigten zusätzlichen Infrastruktur für die Fahrbarkeit des neuen Konzeptes, mit möglicherweise zusätzlichen Betriebskosten, zu beteiligen.
3. Eine endgültige Festlegung auf das Referenzkonzept oder das Vorzugskonzept ist erst möglich, wenn weitere Bewertungen vorliegen.
4. Die Geschäftsführung des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn wird beauftragt, Verhandlungen sowohl mit dem Land Baden-Württemberg als auch mit den Mitgliedern des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn über die Finanzierungsmöglichkeiten und entsprechende Verteilungsschlüssel aufzunehmen.

Vorberatung:

Der Technische und Umweltausschuss (TUA) hat am 03.04.2017 vorberaten. Über die aktuellen Entwicklungen (s. Ziff. 5 des Sachverhalts) wird dieser Ausschuss in seiner Sitzung am 15.05.2017 unterrichtet. Über allfällige Rückmeldungen wird in der Sitzung berichtet.

Sachverhalt

1. Hintergrund

Der Landkreis Konstanz ist seit 24.10.2011 Mitglied im Interessenverband Bodenseegürtelbahn Friedrichshafen - Radolfzell. Der Landkreis ist dem Interessenverband beigetreten um die Zusammenarbeit zum Ziel einer vorrangigen Elektrifizierung zu intensivieren um damit eine nachhaltige, leistungsfähige, wirtschaftlich sinnvolle und zukunftsorientierte Bahnstrecke zu entwickeln. Eine nachteilige Diesellücke zwischen Radolfzell und Friedrichshafen soll vermieden werden. Die derzeitige Qualität und Kapazität auf der Strecke ist mangelhaft. Zahlreiche Beschwerden von Fahrgästen machen den dramatischen Zustand deutlich. Permanente Verspätungen sind auf Dauer nicht hinzunehmen.

2. Ausgangslage

Nachdem die Südbahn voraussichtlich 2021 elektrifiziert sein wird und auch die Hochrheinstrecke zwischen Basel und Erzingen auf gutem Weg zu einer Elektrifizierung ist, droht die wichtige Strecke zwischen Radolfzell und Friedrichshafen als Lücke übrig zu bleiben. Dieser Streckenausbau ist nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden, weil der Elektrifizierung nicht die geforderte überregionale Bedeutung zukommt.

3. Konzeption

Die Ausgangslage ist daher recht schwierig. Das Ziel muss dennoch die vollständige Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn sein. Auch das Angebot und die Qualität muss verbessert werden. Der Interessenverband ist in engen Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium und hat ein Gutachten erstellen lassen, darzulegen welche Verbesserungen eine Elektrifizierung der Strecke erwarten lässt. Dabei wurden auch aufwärtskompatible Stufen untersucht.

Das Gutachten der Fa. sma wurde in der Verbandsversammlung am 25.01.2017 vorgestellt. In derselben Sitzung wurde eine Resolution gefasst. Danach soll sich das Land konsequent um den schnellen Ausbau der Bodenseegürtelbahn kümmern und die notwendigen Mittel bereitstellen.

Derzeit gibt es zwei Konzepte, die im Rahmen des Projekts Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn näher untersucht wurden:

Das **Referenzkonzept** (Zielkonzept 2025 des Landes) sieht die Elektrifizierung mit einem stündlichen IRE (Interregio-Express) und einer stündlichen RB (Regionalbahn) zwischen Radolfzell und Friedrichshafen vor.

Die vorgesehene stündliche RB Verdichtung im Raum Markdorf – Friedrichshafen ist allerdings nicht durch das Zielkonzept 2025 gedeckt (Finanzierung offen).

Das **Vorzugskonzept** der Region sieht neben dem stündlichen IRE zwei stündliche RB – Leistungen im angenäherten Halbstundentakt zwischen Singen und Friedrichshafen vor. Auch diese zweite RB – Leistung ist nicht durch das Zielkonzept 2025 gedeckt.

Der Interessenverband favorisiert das Vorzugskonzept. Die Fa. sma sollte deshalb die Mehrkosten gegenüber dem Referenzkonzept ermitteln. Dabei sollen auch Potentiale, Kosten und Erlöse betrachtet werden. Das Ergebnis lautet:

- Die Umsetzung des Vorzugskonzeptes würde bei der RB Mehrerlöse von 2,4 Mio. €/Jahr ergeben und beim IRE Mindererlöse von 240.000 €. Die Betriebskosten würden jährlich rund 9,2 Mio. € betragen. Unter dem Strich müsste die Region **6,8 Mio. € jährlich** (9,2 Mio. – 2,4 Mio. €) selbst schultern. Für das Referenzkonzept fallen keine Betriebskosten an, die die Region finanzieren müsste (Ausnahme Verdichtung HVZ Markdorf – FN).
- Die zusätzlichen Infrastrukturinvestitionskosten des Vorzugskonzeptes betragen **36,5 Mio. € (einmalig)**. Das Vorzugskonzept braucht 41,1 Mio. €, das Referenzkonzept nur 4,6 Mio. €.

Diesen Kosten müssen gedanklich noch die anteiligen Kosten der eigentlichen Elektrifi-

zierung hinzugerechnet werden. Eine frühe Kalkulation ergab ca. 50 Mio. €.

Die Mitglieder des Interessenverbandes haben am 25.01.2017 das Umsetzungskonzept wie folgt beschlossen:

1. *„Entdieselung“ der Bodenseegürtelbahn, d.h. Realisierung der Elektrifizierung und Prüfung alternativer, fortschrittlicher, wirtschaftlicher und oberleitungsfreier Antriebstechniken*
2. *Einforderung des Landesstandards Baden-Württemberg mit 1x IRE und 1 x RB pro Stunde (Referenzkonzept) und den dazu notwendigen Infrastrukturergänzungen (Infrastrukturkosten 4,6 Mio. €).*
3. *Ausbau zum Vorzugskonzept der Region mit 1 x IRE und 2 x RB pro Stunde (Infrastrukturkosten zusätzlich 36,5 Mio. € und Betriebskosten 6,8 Mio. € pro Jahr).*

4. Vorberatung im Technischen und Umweltausschuss (TUA)

Der TUA hat sich am 03.04.2017 für eine grundsätzliche Unterstützung - wie im Beschlussvorschlag dargestellt – ausgesprochen.

5. Aktuelle Entwicklungen/weiteres Verfahren

In der Zwischenzeit hat Herr **Franke**, Verbandsdirektor des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben, verschiedene Verhandlungen geführt. Im Gespräch mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und DB Netz wurde deutlich, dass der DB Netz, als Streckeneigentümerin, die Ausbauabsichten in Bezug auf die Gürtelbahn noch nicht bekannt waren. Herr Franke hat daraufhin das sma-Gutachten an die DB-Netz übergeben, damit sich diese einen Überblick über die Ausbaupläne verschaffen kann.

Vereinbart wurde ein Termin im Mai 2017, um die "verkehrliche Aufgabenstellung" (Verkehrskonzept) exakt zu besprechen. Gleichzeitig soll bis zur Sommerpause 2017 auch die "betriebliche Aufgabenstellung" (Betriebskonzept) in einem ersten Entwurf definiert werden, so dass bis zum Sommer 2017 auch eine Größenordnung der Kosten für Phase 1 und 2 (HOAI) vorhanden ist.

Bislang entstehen keine Kosten. Im Mai-Termin könnte aber ein Betrag für die weiteren vorbereitenden Arbeiten benannt werden, die dann beauftragt werden müssten. Darüber sollten die Kostenträger (u. a. auch der Landkreis Konstanz) vorher beraten.

Im Übrigen versucht Herr Franke, die „Verdichtungsraumproblematik“ hinsichtlich GVFG - Förderung mit dem Bund zu klären. Nur wenn es gelingt, darzulegen, dass sich die Bodenseegürtelbahn in einem sogenannten Verdichtungsraum befindet, ist eine Förderung nach der GVFG möglich. Ziel wäre es, bis Ende des Jahres alle Fragen zu klären bis hin zur endgültigen Größenordnung der Kosten für Phase 1 und 2, die dann gemäß Gremienbeschlüssen beauftragt werden könnten (Vertrag mit DB Netz). Möglichst bald nach dem Mai-Termin ist eine „Nutzen - Kosten – Analyse“ in Auftrag zu geben. Das Risiko, dass sich zu einem späteren Zeitpunkt herausstellt, dass sich ein Faktor kleiner 1 ergibt, sollte unbedingt vermieden werden.

Dieser aktuelle Sachstand wird dem TUA in seiner Sitzung am 15.05.2017 bekanntgegeben. Über evtl. Rückmeldungen wird in der Sitzung berichtet.

Finanzielle Auswirkungen

Derzeit noch keine. Es muss zunächst abgewartet werden, welche Ergebnisse die Verhandlungen über die Finanzierungsmöglichkeiten bringen und wie ein künftiger Verteilerschlüssel danach aussehen kann.

Anlagen

Entfällt.

