

Beschlussvorlage

Organisationseinheit Amt für Nahverkehr und Straßen	Datum 17.05.2018	Drucksachen-Nr. 2018/096
--	---------------------	------------------------------------

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungsart	↓ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss Kreistag	nicht öffentlich öffentlich	18.06.2018 23.07.2018

Tagesordnungspunkt 1.1
Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn
Beschlussvorschlag

1. Der Landkreis Konstanz unterstützt die Bemühungen des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen-Stadtbahnhof.
2. Die Stichstrecke des Eigenbetriebs EVU seehäsele des LKR Konstanz von Stahringen nach Stockach und optional eine Erweiterung nach Stockach-Hindelwangen soll bei der Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn mit einbezogen werden.
3. Die Geschäftsführung des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn, namentlich Herr Verbandsdirektor Wilfried Franke, wird beauftragt, mit DB-Netz und gegebenenfalls weiteren betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Finanzierungsvereinbarung zur Vergabe der Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung mit Kostenschätzung) für die Elektrifizierung der o. g. Strecken und die infrastrukturelle Umsetzung des Vorzugskonzeptes der Region zu verhandeln. Zudem wird die Geschäftsführung des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn, namentlich Herr Verbandsdirektor Wilfried Franke, beauftragt, mit dem Land über deren Mitfinanzierung bei den nötigen Infrastrukturausbauten inklusive der Planungskosten für die Referenzvariante zu verhandeln.
4. Es wird eine Finanzierungsvereinbarung zwischen DB-Netz, den beiden Landkreisen Konstanz und Bodenseekreis sowie dem Land Baden-Württemberg angestrebt.
5. Die Kosten für die Planung einer elektrifizierten Vorzugsvariante betragen für die Leistungsphasen 1 und 2 voraussichtlich ca. 3,8 Mio. Euro. Der Landkreis Konstanz stimmt der Verteilung der Kosten für die o.g. Planung im Verhältnis von 60 % (Bodenseekreis) zu 40 % (Landkreis Konstanz) auf Grundlage der Streckenlänge von rund 42 km im Bodenseekreis und rund 28 km im Landkreis Konstanz zu.
6. Auf dieser Grundlage wird einer Kostenübernahme in der Größenordnung von ca. 1,52 Mio. Euro für die o. g. Planung zugestimmt und es werden Mittel in dieser Höhe in den Haushalt 2019 eingestellt (Anteil Bodenseekreis: 2,28 Mio. Euro).

7. Die Wirtschaftskammern im Interessenverband werden gebeten, eine angemessene Mitfinanzierung zu prüfen.

Sachverhalt

Hinweis:

Nachfolgend handelt es sich um eine gemeinsame Vorlage für die Kreistage Konstanz und Bodenseekreis zur Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung mit Kostenschätzung) zu Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell.

Beratungstermine Kreistag Bodenseekreis:

- 26.06.2018 Vorberatung (nicht öffentlich) im Ausschuss für Nahverkehr
- 18.07.2018 Entscheidung (öffentlich) im Kreistag

Herr Verbandsdirektor Wilfried Franke vom Regionalverband Bodensee-Oberschwaben wird in der Sitzung des Technischen und Umweltausschusses anwesend sein, den Sachverhalt erläutern und für Fragen zur Verfügung stehen.

1. Ausgangslage:

Beim Ausbau des Schienennetzes im südlichen Baden-Württemberg droht die Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell der letzte wichtige Lückenschluss ohne Strom zu bleiben. Der Streckenabschnitt zwischen Friedrichshafen und Lindau wird mit der Elektrifizierung der Südbahn voraussichtlich bis Ende 2021 mit einer Oberleitung ausgestattet sein und auch für die Hochrheinstrecke zwischen Basel und Schaffhausen ist eine Elektrifizierung absehbar. Dagegen wurde die Elektrifizierung des verbleibenden Streckenabschnittes zwischen Friedrichshafen und Radolfzell nicht in den gerade verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen. Begründet wurde die Entscheidung vom Bund mit einer zu geringen Nachfrage nach Schienenpersonenfernverkehr und überregionalem Schienengüterverkehr. Da somit die Elektrifizierung der Strecke keinen überregionalen Nutzen erzielen würde, handelt es sich nach Meinung des Bundes um eine Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs, die nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden kann.

In der „Elektrifizierungskonzeption für das Schienennetz in Baden-Württemberg“, die von der Landesregierung verabschiedet und am 02.05.2018 von Minister Hermann in Stuttgart vorgestellt wurde, ist die Bodenseegürtelbahn in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf/Lückenschlüsse“ eingestuft worden. Mit dieser Konzeption möchte das Land vorbereitet sein und die möglichen Projekte priorisiert haben, wenn der Bund sein im Koalitionsprogramm aufgeführtes Förderprogramm zur Elektrifizierung von Bahnstrecken auflegt. Im Elektrifizierungskonzept des Landes ist die Bodenseegürtelbahn gemeinsam mit der seehäsele-Strecke nach Stockach aufgeführt. Wann und wie der Bund sein Sonderprogramm auflegen wird, ist noch nicht entschieden.

2. Sachverhalt:

Unter der o. g. Ausgangslage muss die weitere Planung zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zügig vorangetrieben werden, um rechtzeitig bereit zu sein, in ein entsprechendes Sonderprogramm aufgenommen zu werden.

Die im Auftrag vom Interessenverband Bodenseegürtelbahn untersuchten Konzepte mit Hybrid- bzw. Batteriefahrzeugen auf der Strecke Friedrichshafen-Radolfzell sind im Hinblick auf eine Durchbindung insbesondere der schnellen Verkehre (Ulm-Basel) und im Hinblick auf die Einstufung dieser Strecke in den „Vordringlichen Bedarf/Lückenschluss“ im Elektrifizierungsprogramm des Landes nur als Übergangslösung sinnvoll.

Des Weiteren muss an einer Angebotsverbesserung auf dem Streckenabschnitt zwischen Friedrichshafen und Radolfzell gearbeitet werden. Derzeit gibt es zwei Konzepte, die im Rahmen des Projekts Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn in einer erweiterten Studie untersucht worden sind:

- Das *Referenzkonzept* (Zielkonzept 2025 des Landes) sieht die Elektrifizierung mit einem stündlichen IRE (Interregio-Express), einer stündlichen RB (Regionalbahn) zwischen Radolfzell und Friedrichshafen sowie einer stündlichen RB-Verdichtung (= nicht durch Landesstandards abgedeckt, Finanzierung offen) zur Hauptverkehrszeit zwischen Markdorf und Friedrichshafen vor.

- Das *Vorzugskonzept* der Region sieht neben dem stündlichen IRE zwei stündliche RB-Leistungen im angenäherten Halbstundentakt (= nicht durch Landesstandards abgedeckt, Finanzierung offen) zwischen Singen und Friedrichshafen vor.

Der Interessenverband Bodenseegürtelbahn favorisiert als Zielzustand das Vorzugskonzept. Die Firma sma und Partner AG aus Zürich wurde deshalb mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt, welches die Mehrkosten ermitteln sollte, die bei der Umsetzung des Vorzugskonzepts gegenüber dem Referenzkonzept zu erwarten wären.

Daraus ergab sich folgendes Ergebnis:

- Das Referenzkonzept (Landesstandard Baden-Württemberg) mit 1 x IRE und 1 x RB pro Stunde benötigt Infrastrukturergänzungen in Höhe von 4,6 Mio. Euro.

- Das Vorzugskonzept der Region mit 1 x IRE und 2 x RB pro Stunde benötigt zusätzliche Infrastrukturergänzungen in Höhe von 36,5 Mio. Euro und Betriebskosten von 6,8 Mio. Euro pro Jahr.

Die Fahrplankonzeption der sma und die daraus folgenden, nötigen Infrastrukturergänzungen für das Referenz- und das Vorzugskonzept wurden von der DB Netz im Rahmen einer fahrplantechnischen Untersuchung mit Datum vom 05.04.2018 im Grundsatz bestätigt. Grundlage für die Umsetzung der genannten Konzepte ist eine elektrifizierte Strecke.

Als nächster konkreter Schritt sollte daher die Beauftragung der Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung mit Kostenschätzung) für die Elektrifizierung und die nötigen Infrastrukturergänzungen erfolgen. Dies muss in enger Abstimmung mit der DB Netz (zur Konkretisierung der Infrastrukturmaßnahmen als Grundlage für die Betriebsprogrammstudie [Fahrbarkeit über 24 Stunden, Einhaltung der Knotenzeiten]) und dem Land (im Hinblick auf eine spätere GVFG-Förderung) erfolgen.

Die Kosten für die Planung einer elektrifizierten Vorzugsvariante betragen nach ersten Verhandlungen mit DB Netz für die Leistungsphasen 1 und 2 voraussichtlich ca. 3,8 Mio. Euro. Grundlage für die Berechnung sind die geschätzten Baukosten von ca. 100 Mio. Euro (ca. 50 Mio. Euro für Infrastrukturausbauten, ca. 50 Mio. Euro Elektrifizierungskosten) und die entsprechenden Planungskosten von 25 % der Baukosten. Innerhalb der Planungskosten fallen 15 % für die Leistungsphasen 1 und 2 an, also rund 3,8 Mio. Euro.

In einem Gespräch am 27.04.2018 haben sich die Landräte Hämmerle und Wölfle grundsätzlich darauf verständigt, dass die Landkreise Konstanz und Bodenseekreis die Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 gemeinsam übernehmen sollten. So soll der Bodenseekreis 60 % und der Landkreis Konstanz 40 % der entsprechenden Kosten übernehmen.

Als Verteilungsschlüssel wurde die Streckenlänge der zu elektrifizierenden Strecken zu Grunde gelegt. Die Streckenlänge von Radolfzell nach Friedrichshafen-Stadtbahnhof beträgt 58,8 km. Davon entfallen auf den Landkreis Konstanz 17,2 km und auf den Landkreis Bodenseekreis 41,6 km. Beim Landkreis Konstanz kommt noch die Stichstrecke der Seehäselbahn nach Stockach (+ 9,0 km) zuzüglich einer optionalen Erweiterung nach Stockach-Hindelwangen (+ 2 km) hinzu, so dass die Streckenlänge im Landkreis Konstanz insgesamt 28,2 km beträgt. Insgesamt ergeben das rund 70 km, von denen rund 42 km auf den Bodenseekreis und rund 28 km auf den Landkreis Konstanz entfallen. Dies entspricht genau einer Verteilung von 60 % (Bodenseekreis) zu 40 % (Landkreis Konstanz).

3. Beschlussvorschlag:

Der Bodenseekreis und der Landkreis Konstanz unterstützt die Bemühungen des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen

Radolfzell und Friedrichshafen-Stadtbahnhof sowie der Stichstrecke der Seehäsele-Bahn nach Stockach zuzüglich einer optionalen Erweiterung nach Stockach-Hindelwangen.

Die Landkreise beauftragen die Geschäftsführung des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn, namentlich Herr Verbandsdirektor Wilfried Franke, mit DB-Netz und gegebenenfalls weiteren betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Finanzierungsvereinbarung zur Vergabe der Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung mit Kostenschätzung) für die Elektrifizierung der o. g. Strecken und die infrastrukturelle Umsetzung des Vorzugskonzeptes der Region zu verhandeln. Die Kosten für die Planung einer elektrifizierten Vorzugsvariante betragen für die Leistungsphasen 1 und 2 voraussichtlich ca. 3,8 Mio. Euro. Zudem wird die Geschäftsführung des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn, namentlich Herr Verbandsdirektor Wilfried Franke, beauftragt, mit dem Land über deren Mitfinanzierung bei den nötigen Infrastrukturausbauten inklusive der Planungskosten für die Referenzvariante zu verhandeln.

Es wird eine Finanzierungsvereinbarung zwischen DB-Netz, den beiden Landkreisen Konstanz und Bodenseekreis sowie ggfs. dem Land Baden-Württemberg angestrebt.

Beim Bodenseekreis und Landkreis Konstanz sind die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zum Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zu schaffen.

Der Bodenseekreis/Landkreis Konstanz stimmt der Verteilung der Kosten für die o. g. Planung im Verhältnis von 60 % (Bodenseekreis) zu 40 % (Landkreis Konstanz) auf Grundlage der Streckenlänge von rund 42 km im Bodenseekreis und rund 28 km im Landkreis Konstanz zu. Auf dieser Grundlage stimmt der Bodenseekreis/Landkreis Konstanz der Kostenübernahme in der Größenordnung von ca. 2,28/1,52 Mio. Euro für die o. g. Planung zu.

Die Wirtschaftskammern im Interessenverband werden gebeten, eine angemessene Mitfinanzierung zu prüfen.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Planung einer elektrifizierten Vorzugsvariante betragen für die Leistungsphasen 1 und 2 voraussichtlich ca. 3,8 Mio. Euro. Bei einer Verteilung der Kosten für die o. g. Planung im Verhältnis von 60 % (Bodenseekreis) zu 40 % (Landkreis Konstanz) auf Grundlage der Streckenlänge von rund 42 km im Bodenseekreis und rund 28 km im Landkreis Konstanz beträgt der Kostenanteil für den Landkreis Konstanz ca. 1,52 Mio. Euro für die o. g. Planung (Anteil Bodenseekreis = 2,28 Mio. Euro).

Grundlage für die Berechnung sind geschätzte Baukosten von ca. 100 Mio. Euro und entsprechende Planungskosten von 25 % der Baukosten. Innerhalb der Planungskosten fallen 15 % für die Leistungsphasen 1 und 2 an, also rund 3,8 Mio. Euro.

Bei einer Umsetzung des Vorzugskonzeptes mit 1 x IRE und 2 x RB pro Stunde würden neben weiteren Planungskosten dann auch noch Kosten für die benötigten zusätzlichen Infrastrukturergänzungen in Höhe von 36,5 Mio. Euro (Land trägt nur Referenzkonzept = 4,6 Mio Euro) und Betriebskosten von 6,8 Mio. Euro pro Jahr auf die Landkreise zukommen.

Anlagen

Keine.