

Beschlussvorlage

Organisationseinheit Amt für Nahverkehr und Straßen	Datum 09.08.2018	Drucksachen-Nr. 2018/163
--	---------------------	------------------------------------

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungsart	↓ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	17.09.2018

Tagesordnungspunkt 2.1

Elektrifizierung der seehäslle-Strecke Radolfzell - Stockach

Beschlussvorschlag

1. Die um eine weitere Stufe ergänzte Potentialuntersuchung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts (VWI) vom Juli 2018 wird zur Kenntnis genommen (Anlage 1).
2. Die weitere Bearbeitung, insbesondere das verfeinerte Betriebskonzept (Stufe B), mit einer detaillierten Kosten - Nutzen - Berechnung wird wegen der Einbeziehung in das Planungskonzept „Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn“ vorerst nicht weitergeführt.
3. Die Potentialuntersuchung für die seehäslle-Strecke wird bei Bedarf als Planungs-ergänzung für die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zur Verfügung gestellt.

Sachverhalt

Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Südbahn und den enormen Anstrengungen auf der Bodenseegürtelbahn für eine Elektrifizierung ist zu überlegen, ob eine Elektrifizierung der seehäslle - Strecke sinnvoll ist. Der Verkehrsvertrag mit der HzL läuft 2023 aus. Der Landkreis muss sich schon deshalb Gedanken zur künftigen Betriebsform machen. Ziel ist es, eine Grundlage für die weitere Entscheidung über die künftige Bedienung und Fortentwicklung der seehäslle - Strecke zu bekommen. Dies erfolgt über eine vereinfachte Kosten-Nutzen-Untersuchung (ohne Berücksichtigung des verkehrlichen Nutzens).

Der Betriebsausschuss hat am 3.04.2017 beschlossen, ein Gutachten in Auftrag zu geben, dessen erster Bericht (Stufe 1) am 19.02.2018 vorgestellt wurde. Die weitere Untersuchung, bei der es insbesondere auch um die Erkenntnisse geht, wie ein positiver Kosten - Nutzen - Effekt erzielt werden kann, liegt seit Juli 2018 vor (**Anlage 1**).

In der Untersuchung der zweiten Stufe (**Anlage 1**) werden verschiedene Betriebskonzepte und deren Auswirkungen auf den Kosten - Nutzen - Faktor beschreiben (Kap. 5). Dabei wurden nicht alle möglichen Fälle mit einem aufwändigen Verkehrsmodell überprüft, sondern dargestellt, welche Voraussetzungen geschaffen werden müssen, um einen Kosten - Nutzen - Faktor größer 1,0 zu erhalten. Die Ergebnisse sind in der Tabelle 10 auf Seite 66 dargestellt.

Da bei einer reinen Elektrifizierungsmaßnahme kein Reisezeitgewinn generiert wird, kann die Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Öffentlichen Verkehr (ÖV) nur über Verkehrsmodelle erfolgen. Wegen der Komplexität ist eine überschlägige Abschätzung nicht möglich. Deshalb wurde von Durchschnittswerten bei der Berechnung ausgegangen.

Nach Recherchen der Verwaltung wird es bei einer Zuschussgewährung für Elektrifizierungsmaßnahmen nicht auf die üblichen Parameter einer standardisierten Bewertung ankommen, weil deren Parameter regelmäßig eine Förderfähigkeit ausschließen würde.

Dennoch zeigt die Untersuchung, dass ein positiver Kosten - Nutzen - Effekt erreicht werden kann. Bei einer reinen Elektrifizierung auf bestehender Strecke (Radolfzell - Stockach) müssten nur 75 Fahrten pro Tag im MIV ersetzt werden. Bei angebotenen 29 Fahrten Mo - Fr müssten auf jeder Fahrt 3 zusätzliche Fahrgäste mitfahren. Bei einer Verlängerung bis Hindelwangen müssten 245 Fahrten (9 zus. Fahrgäste) verlagert werden. Im ungünstigsten Fall sind es 1.175 Fahrten. Das bedeutet: Wenn auf jedem Kurs täglich 3 bis im schlechtesten Fall 41 Fahrgäste mehr fahren, würden es einen positiven Effekt bringen.

Die notwendigen Investitionen werden auf 9,1 Mio € bis Stockach und auf 11,7 Mio € bis Hindelwangen beziffert. Da der RS 1, der aktuell auf der Strecke fährt, nicht mehr gebaut wird, wurde für die Berechnung alternativ Kosten des ALSTO Fahrzeugs LINT54 herangezogen. Dieser hat die doppelte Kapazität des RS 1.

Ergebnis der weiteren Untersuchung:

- Eine Elektrifizierung ist grundsätzlich möglich und relativ einfach zu realisieren.
- Die Baukosten betragen bis Bf. Stockach rund 6,4 Mio. € - bis Hindelwangen 11,7 Mio €.
- Eine Hybridlösung hätte weniger Infrastrukturkosten aber höhere Betriebskosten zur Folge. Der Kosten - Nutzen - Faktor ist am geringsten.
- Mit relativ wenigen zusätzlichen Fahrgästen kann ein positiver wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden.

Das Betriebskonzept sollte nicht isoliert betrachtet werden. Eine Kombination mit den Verbesserungen auf der Bodenseegürtelbahn ist sinnvoll, auch wegen zusätzlicher Halte in Stahringen. Deshalb wurde die Elektrifizierung der seehäslle-Strecke konzeptionell in die Planungen der Bodenseegürtelbahn integriert. Die weitere Betrachtung und Entscheidung über die künftige Bedienung der Strecke, sollte über diesen Weg erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen

Keine – erst bei einer Umsetzung wie erwähnt

Anlagen

Anlage 1 - Potentialuntersuchung seehäsle