

## Beschlussvorlage

Organisationseinheit Nahverkehr und Schülerbeförderung	Datum 09.06.2020	Drucksachen-Nr. <b>2020/061/1</b>
---	---------------------	--------------------------------------

⇩ Beratungsfolge	⇩ Sitzungsart	⇩ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	22.06.2020
Kreistag	öffentlich	27.07.2020

### Tagesordnungspunkt 7

#### **Ausbau und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Friedrichshafen - Radolfzell**

#### Beschlussvorschlag

1. Der Kreistag des Landkreises Konstanz sieht in Ausbau und Elektrifizierung eine bedeutende infrastrukturelle Maßnahme des Öffentlichen Verkehrs.
2. Der Landkreis Konstanz wird sich grundsätzlich auch an den weiteren Planungskosten angemessen beteiligen.
3. Die Kreisverwaltung wird beauftragt, die Verhandlungen zur Beteiligung an den Planungskosten mit dem Land Baden-Württemberg fortzusetzen.
4. Über die Höhe zusätzlicher Planungskosten soll die Kreisverwaltung in Abstimmung mit der Geschäftsführung des Interessenverbandes BSGB nach Abschluss dieser Verhandlungen einen Kosten- und Finanzierungsvorschlag vorlegen.
5. Die Ziffer 37 (*zweigleisiger Ausbau des Brandbühl-tunnels (Brandbühl-West bis Brandbühl-Ost) als erforderliche Maßnahme in der Vorzugsvariante (siehe Anlage 1 zur Sitzungsvorlage)*) ist nicht als optionale, sondern als erforderliche Maßnahme in der Vorzugsvariante aufzunehmen.

#### Vorberatung

Der Technische und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 22.06.2020 vorberaten; er empfiehlt einstimmig den Beschlussvorschlag.

## **Sachverhalt**

### **1. Ausgangslage:**

Vor dem Hintergrund der Beschlüsse der Kreistage Bodenseekreis und Landkreis Konstanz zur Planung der Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung einschließlich Kostenschätzung) für die Bodenseegürtelbahn (BSGB) im Abschnitt Friedrichshafen - Radolfzell im 3. Quartal 2018 wurde mit der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH bis zum 14.01.2019 der „Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 für die Infrastrukturmaßnahme Ausbau und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn für den SPNV“ verhandelt und geschlossen. Das Finanzierungsvolumen dieses Vertrages beträgt 3,8 Millionen Euro, davon Leistungsphase 1 mit 0,8 Mio. Euro als Fixbetrag.

### **2. Sachverhalt:**

#### **I. Aktueller Sachstandsbericht**

Die zugrunde gelegten Kosten zum damaligen Zeitpunkt basierten auf der SMA-Studie im Auftrag des Bodenseekreises (Zukunft der Bodenseegürtelbahn – Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn. Potenzial-, Kosten- und Erlösschätzung. Ergebnisdokumentation. Zürich / 02. Februar 2017: Infrastrukturkosten Vorzugsvariante: 41,10 Millionen Euro). Die monetäre Bewertung der in dieser Studie benannten Kostenpositionen durch die DB Netz AG bis Ende 2018 (Referenz: Südbahn) ergab eine erforderliche Gesamtsumme in Höhe von 50 Millionen Euro. Hinzu kamen die in der SMA-Studie nicht berücksichtigten Kosten für die Oberleitungsanlage in Höhe von weiteren 50 Millionen Euro, damit Baukosten von insgesamt 100 Millionen Euro und anteilige Planungskosten von insgesamt 25 Millionen Euro.

Nicht darin enthalten waren die Kostenanteile DB Energie GmbH für die Herstellung der Bahnstromversorgung sowie der DB Station & Service AG, wegen noch nicht vorliegender Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg über das zu Grunde zu legende Bemesungsfahrzeug zur Auslegung der Verkehrsstationen.

Wesentlich ist auch, dass in den Kreistagen beschlossen wurde, zwei Ausbauvarianten zu prüfen und zu planen. Zum einen die Referenzvariante mit einem stündlich schnellen und einem stündlich langsamen Zug je Richtung und zum anderen die Vorzugsvariante mit einer Verdichtung des langsamen Verkehrs zu einem Halbstundentakt. Weil die Vorzugsvariante über den Landesstandard hinausgeht (siehe Zielkonzeption 2025), wird in der SMA-Studie davon ausgegangen, dass hierfür jährlich ein Betriebskostenzuschuss durch die kommunalen Gebietskörperschaften von 6,8 Millionen Euro erforderlich würde (Preisstand 2017). Vor diesem Hintergrund wurde in den Gremien beschlossen, die Entscheidung, ob letztendlich die Referenzvariante oder die Vorzugsvariante angestrebt werden soll, erst nach Abschluss der Leistungsphase 2 und vor der Beauftragung der Leistungsphase 3 zu treffen.

Im Vertragsjahr 2019 erfolgten die Grundlagenermittlung und der Start der Vorplanung auf Basis der in der Leistungsphase 1 erstellten Betriebsprogrammstudie. Diese Studie ermittelt die aus den Anforderungen der Betriebsprogramme heraus erforderlichen Ergänzungen und Anpassungen an der bestehenden Infrastruktur. Die Referenzvariante ist in unterschiedliche Teilvarianten mit zur Vorzugsvariante differenzierter Kompatibilität, unterschiedlicher Fahrlagen der Seehäse-Züge und Betrachtung der Option mit bzw. ohne HVZ-Verdichter dargestellt (HVZ = Hauptverkehrszeit). Die Vorzugsvariante ist als eigenständige Variante mit dem verdichteten Betriebsprogramm entsprechend betrachtet und dargestellt.

In den Varianten sind die jeweiligen infrastrukturellen Teilmaßnahmen mit Kostenansätzen aus DB-Referenzprojekten hinterlegt. Im Ergebnis sind die zu erwartenden Kosten, aufgeteilt in Baukosten und Planungskosten gesamt und anteilig für die jetzt anstehende Leistungsphase 2 ausgewiesen (siehe Anlage 1).

Per Beschluss der Sitzung des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn am 20.11.2019 in Radolfzell erging der Auftrag zur Planung der Referenzvarianten 5 (mit HVZ-Verstärker) und 7 (ohne HVZ-Verstärker) sowie der Vorzugsvariante an die DB Netz AG:

Dies führt jeweils zu folgenden Gesamtkosten:

- Vsl. Gesamtkosten Referenzvariante 5: 246 Mio. EUR
- Vsl. Gesamtkosten Referenzvariante 7: 232 Mio. EUR
- Vsl. Gesamtkosten Vorzugsvariante: 350 Mio. EUR

Davon

- Vsl. Gesamtplanungskosten Referenzvariante 5: 49,3 Mio. EUR
- Vsl. Gesamtplanungskosten Referenzvariante 7: 46,3 Mio. EUR
- Vsl. Gesamtplanungskosten Vorzugsvariante: 70,0 Mio. EUR

Davon

- Vsl. Planungskosten Referenzvariante 5: 7,4 Mio. EUR Lph 1+2
- Vsl. Planungskosten Referenzvariante 7: 6,9 Mio. EUR Lph 1+2
- Vsl. Planungskosten Vorzugsvariante: 10,5 Mio. EUR Lph 1+2

Die Zusammensetzung der Bau- und Planungskosten kann der Anlage 1 entnommen werden.

Der erhebliche Kostenunterschied der beiden Referenzvarianten gegenüber der Vorzugsvariante resultiert im Wesentlichen aus den dort zusätzlich zu berücksichtigenden zweigleisigen Abschnitten.

In Summe erhöhen sich die Gesamtkosten der Vorzugsvariante gegenüber der SMA-Studie von ursprünglich 125 Mio. EUR auf 350 Mio. EUR, davon Baukosten von 100 Mio. EUR auf 280 Mio. EUR sowie die Planungskosten von 25 Mio. EUR auf 70 Mio. EUR. Dies bedeutet, dass die Planungskosten für die Leistungsphasen 1 und 2 in der Vorzugsvariante von bislang 3,8 Mio. auf 10,5 Mio. EUR steigen und damit noch **6,7 Mio. EUR** zusätzlich zu finanzieren sind.

Aufgrund des erweiterten Planungsinhalts ist mit einem Abschluss der Vorplanung bis voraussichtlich 12/2021 zu rechnen.

## II. Kosten Leistungsphasen 3 und 4:

Im regulären Planungsfortgang kann nach Vorliegen der Ergebnisse aus der Vorplanung der Entscheid über die schlussendlich weiterzuführende Variante getroffen werden. Auf Basis der im Moment als erste Grundlage angesetzten Baukosten ergeben sich für die weiterführenden Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) die folgenden anteiligen Planungskosten:

- Vsl. Kosten Referenzvariante 5: 19,7 Mio. EUR
- Vsl. Kosten Referenzvariante 7: 18,5 Mio. EUR
- Vsl. Kosten Vorzugsvariante: 28,0 Mio. EUR

Die Planungskostenverteilung erfolgt in Anlehnung an die in der HOAI hinterlegten Prozentpunkte für die Leistungsphasen 3 und 4, anteilig der Gesamtplanungskosten.

Die Kosten beinhalten auch die gesamthaften Eigenleistungen der DB für das Projektmanagement, die voraussichtlich ebenfalls innerhalb der DB zu erbringenden Planungskosten und darüber hinaus erforderliche Fachgutachten.

### III. Kosten Leistungsphasen 6 und 7:

Nach Vorliegen des Planrechts und einer gesicherten Finanzierung – aktuell im Rahmen des Bundes-GVFG-Programms geplant – können die Gremienbeschlüsse für die Projektrealisierung eingeholt werden. Neben den in der Entwurfsplanung berechneten Baukosten wären die hierfür erforderlichen Planungskosten freizugeben.

Unter den in Punkt II. beschriebenen Prämissen ergeben sich für die weiterführenden Leistungsphasen 6 und 7 (Vorbereitung und Mitwirkung bei der Vergabe) die folgenden anteiligen Planungskosten:

- Vsl. Kosten Referenzvariante 5: 6,9 Mio. EUR
- Vsl. Kosten Referenzvariante 7: 6,5 Mio. EUR
- Vsl. Kosten Vorzugsvariante: 9,8 Mio. EUR

Die Planungskostenverteilung erfolgt in Anlehnung an die in der HOAI hinterlegten Prozentpunkte für die Leistungsphasen 6 und 7.

Die Kosten beinhalten auch – wie unter Punkt II. aufgeführt – die Kosten für Eigenleistungen der DB.

### IV. Kosten Leistungsphasen 5, 8 und 9:

Die übergeordneten koordinativen Projektmanagementleistungen zur Erstellung der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5) für das Gesamtprojekt im Sinne einer terminlichen und kostentechnischen Steuerung sowie die Leistungen der Leistungsphasen 8 und 9 im Sinne einer Projektleitung (Bauoberleitung) während der Realisierung und Objektbetreuung, während der Gewährleistungszeit sowie zur Dokumentation wird mit folgenden anteiligen Planungskosten bewertet:

- Vsl. Kosten Referenzvariante 5: 15,3 Mio. EUR
- Vsl. Kosten Referenzvariante 7: 14,4 Mio. EUR
- Vsl. Kosten Vorzugsvariante: 21,7 Mio. EUR

Die Kosten der Leistungsphase 5 im Sinne der zeichnerischen und berechnungstechnischen Erstellung der Ausführungsplanung sowie die Erstellung der Dokumentation (Lph 9) werden nach derzeitigem Stand als Baukosten über die potentiellen Auftragnehmer der Bauleistungen abgebildet.

### V. Finanzierung und Fördermittel

#### A) Förderbedingungen GVFG mit Stand 13.03.2020

Die nachfolgenden Erläuterungen zu den Fördermöglichkeiten aus dem GVFG-Bundesprogramm sind dem am 13.03.2020 in Kraft getretenen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz entnommen.

Ein erster Schritt im Antragsverfahren war die Aufnahme in die Kategorie „c“ nach GVFG. Das Vorhaben wurde 2018 in die Kategorie „c“ des Bundesprogramms aufgenommen (Vorhabennummer: 08 G 184 S; Gesamtkosten 140 Mio. EUR).

Grundvoraussetzung für Zuwendungen aus dem GVFG-Bundesprogramm ist die endgültige Aufnahme in die Kategorie „a“ (Kat. „a“) gemäß § 6 Abs.1 GVFG. Dies geschieht durch entsprechende Antragstellung des Vorhabenträgers (in der Regel ein EIU = Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB – in diesem Fall die DB Netz AG) und Erteilung eines „Vorbescheids zur Programmaufnahme“ durch das EBA (Eisenbahn-Bundesamt).

Die Förderfähigkeit nach GVFG ist an einige Bedingungen geknüpft. So muss die Infrastrukturmaßnahme zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden führen (§ 1)

und dem Bau oder Ausbau der Verkehrswege des öffentlichen Nahverkehrs dienen (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 11); des Weiteren müssen die zuwendungsfähigen Kosten über 30 Mio. EUR liegen (§ 6). Der Bund könnte dieses Vorhaben mit einem Fördersatz von bis zu 75% fördern. Die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken kann mit bis zu 90% der zuwendungsfähigen Kosten vom Bund gefördert werden. Aufgrund noch nicht erfolgter Abstimmungen zu den Kriterien für diesen Fördersatz gehen wir bei der BSGB weiterhin von bis zu 75% aus. Erste Details hierzu wurden in einer Telefonkonferenz der beiden Landkreise mit dem Verkehrsministerium am 25. Mai besprochen. Hierüber wird in der Sitzung berichtet.

Weiterhin gehen wir zuzüglich von einer Landesförderung von 20 % aus. D.h. auf der kommunalen Ebene wären schließlich nur 5 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten zu finanzieren.

Ein wichtiger Bestandteil des Antragsverfahrens ist die sogenannte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), d.h. der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens in Form einer Standardisierten Bewertung eines Vorhabens, darzulegen durch einen Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) > 1. Die NKU wird in der Regel vom Besteller einer Infrastrukturmaßnahme beauftragt und ist eines der entscheidenden Kriterien für die Förderfähigkeit nach GVFG. Die Beauftragung ist zeitlich so vorzusehen, dass eine möglichst hohe Planungssicherheit zu Umfang und Kosten der Maßnahme besteht. Das Ergebnis der NKU muss zum Zeitpunkt der Einreichung des Kat. „a“-Antrages vorliegen, also nach Leistungsphase 4.

Weitere Voraussetzungen hängen mit Planungsaspekten zusammen und sind insbesondere von den EIU zu berücksichtigen. Hierzu zählt der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, eine einwandfreie Planung, aber auch die Berücksichtigung der Belange von Mobilitätseingeschränkten Personen.

Daneben gibt es einige Themen, die politisch beeinflusst sind. Das Vorhaben muss z.B. in einem Nahverkehrsplan vorgesehen sein und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigen. Im Übrigen bedarf das Vorhaben der Zustimmung des beteiligten Landes und muss mit anderen städtebaulichen Maßnahmen abgestimmt sein.

Des Weiteren sind 10% der zuwendungsfähigen Kosten als Planungskosten zuwendungsfähig. Diese müssen zusammen mit dem Vorhaben beantragt und können nur einmalig gefördert werden.

Schließlich muss die Maßnahme als dringend erforderlich angesehen werden und die übrige Finanzierung muss gewährleistet sein. Dies betrifft die Komplementärfinanzierung, die Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Baukosten sowie der übrigen Planungskosten. Hierzu wird ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag geschlossen.

Im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms fallen in der Regel auch nicht zuwendungsfähige Baukosten an. Der genaue Umfang und die Höhe sind abhängig vom jeweiligen Vorhaben. Bei der BSGB können das Ablösungsbeträge für Straßenüberführungen, Kosten für Telekommunikationskabel, Betriebserschwerungskosten und künstlerische Verkleidung von Stützwänden und Mauern sein. Außerdem gehören auch Begrenzungen auf Höchstbeträge für bestimmte Infrastrukturanlagen oder nicht zuwendungsfähige Anteile aufgrund eines Kostenteilungsschlüssels (zuwendungsfähig/nicht zuwendungsfähig) dazu. Eine abschließende Aufzählung ist hier nicht möglich, u.a. weil der erforderliche Planungsfortschritt nicht erreicht ist und Feststellungen erst nach Vorliegen des Zuwendungsbescheides erfolgen.

Alle bisher aufgeführten Voraussetzungen für das Vorhaben „Ausbau und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn“ sieht DB Netz als gegeben an.

## B) Vorläufige Übersicht GVFG-Finanzierung inkl. Schätzung zuwendungsfähiger Kosten (siehe Anlage 2)

Auf Grundlage der vorläufigen Gesamtkostenschätzung wurden für die einzelnen Varianten die jeweiligen Finanzierungsanteile ermittelt. Um die Kostenentwicklung nachvollziehen zu können, wird nachfolgend nochmals auf die Ausgangsszenarien der SMA-Studie ohne (Basis

1) und mit Kostenanteilen der DB (Basis 2) eingegangen.

Die Basis 1 und Basis 2 resultieren aus der Kostenschätzung der SMA-Studie. Basis 1 entspricht den vorläufigen Kosten, die auch die Grundlage des Finanzierungsvertrags für die Leistungsphasen 1 und 2 abbilden. Basis 2 wurde mit den erforderlichen Anteilen der DB Energie und DB Station & Service sowie den in der SMA-Studie nicht berücksichtigten Anteilen der DB Netz ergänzt.

In beiden Fällen wurde die zum damaligen Zeitpunkt geltende Förderung der zuwendungsfähigen Baukosten angenommen. Anteil Bund 60%, Anteil Land 20 %, Anteil Interessenverband Bodenseegürtelbahn 20%.

Für die Referenzvarianten 5 und 7 sowie für die Vorzugsvariante wurde die seit 13.03.2020 in Kraft getretene Förderung der zuwendungsfähigen Baukosten in Höhe von Anteil Bund 75%, Anteil Land 20 %, Anteil Interessenverband Bodenseegürtelbahn 5% unterstellt.

Zusätzlich ist die Förderung der Planungskosten mit pauschal 10% der zuwendungsfähigen Kosten möglich.

Auf Grundlage der vorläufigen Gesamtkostenschätzungen ergibt sich daraus ein rechnerischer Ansatz des Finanzierungsanteils des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn in Höhe von:

- Basis 1: 53,1 Mio. EUR
- Basis 2: 88,5 Mio. EUR
- Referenzvariante 5: 60,9 Mio. EUR
- Referenzvariante 7: 57,3 Mio. EUR
- Vorzugsvariante: 86,7 Mio. EUR

Erfahrungsgemäß benötigt man für die Planung eines solchen Großprojektes ca. 10 Jahre und für die anschließende Bauphase ca. 4 Jahre. D.h. die Finanzierung der o. a. Summen erstreckt sich ebenfalls über solche Zeiträume.

### C) Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

Wie bereits unter Punkt V.A) angeführt, ist bei Infrastrukturprojekten nach GVFG zwingend eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Damit wird nachgewiesen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen mindestens gleich groß ist wie die Kosten. Diese Untersuchung erfolgt in der Regel auf Basis erster gesicherter Vorplanungsergebnisse einschließlich Kostenschätzung, d.h. sinnvollerweise im Zuge der Bearbeitung der Leistungsphase 2. Vor diesem Hintergrund ist beabsichtigt, die Firma PTV Transport Consult GmbH in Karlsruhe mit der NKU zu beauftragen. Dies macht insofern Sinn, als die PTV auch die NKU für den Abschnitt Basel – Singen erarbeitet und deshalb Synergien genutzt werden können. Die PTV rechnet mit einem Auftragsvolumen zwischen **120.000 bis 150.000 EUR**. Näheres können Sie der Anlage 3 entnehmen.

### D) Förderung Land Baden-Württemberg

Es gibt bereits einen Finanzierungsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und den beiden Landkreisen Bodenseekreis und Konstanz aus Februar/März 2019. Demgemäß finanziert das Land ein Viertel der Planungskosten der Leistungsphasen 1 und 2 mit. Eine absolute Obergrenze ist darin nicht genannt. Der Interessenverband Bodenseegürtelbahn verhandelt hinsichtlich einer weitergehenden Beteiligung mit dem Land. Über den aktuellen Verhandlungsstand wird in den Sitzungen berichtet.

## E) Förderantrag Interreg VI

Es ist beabsichtigt, sobald als möglich einen Antrag auf Bezuschussung des Projektes Bodenseegürtelbahn aus dem künftigen Interreg VI Programm Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein, Förderperiode 2021 bis 2027, zu stellen. Ein solcher Antrag kann voraussichtlich gegen Ende dieses Jahres oder dann im Jahr 2021 gestellt werden. Ein Rechtsanspruch auf eine Förderung besteht selbstverständlich nicht. Es sei an dieser Stelle allerdings der Hinweis gegeben, dass für Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinstrecke 5 Mio. EUR aus dem letzten Interreg-Programm gewährt worden sind.

## Finanzielle Auswirkungen

Es steht die Entscheidung zur Übernahme folgender Kosten an:

Wie dargelegt wurde bereits begonnen, mit dem Land über die Planungskosten zu verhandeln. Eine abschließende Entscheidung des Landes erfordert eine ressortübergreifende Abstimmung und steht daher noch aus.

Wenn kein weiteres Entgegenkommen des Landes zu erwarten ist, würde folgendes gelten:

Wenn die Planungskosten für die Leistungsphasen 1 und 2 in der Vorzugsvariante von bislang 3,8 Mio. auf 10,5 Mio. Euro steigen würden, dann müssten noch 6,7 Mio. Euro zusätzlich finanziert werden. Bei einer Aufteilung der Kosten zwischen dem Bodenseekreis (60 %) und dem Landkreis Konstanz (40 %) analog der bisherigen Vorgehensweise würde beim Bodenseekreis ein Anteil in Höhe von 4,02 Mio. Euro verbleiben; der Landkreis Konstanz müsste **2,68 Mio. Euro** übernehmen.

Für die erforderliche Nutzen-Kosten-Untersuchung werden entsprechend dem Angebot von PTV Mittel in Höhe von bis zu 150.000 Euro benötigt. Hiervon entfallen auf den Bodenseekreis 90.000 Euro, auf den Landkreis Konstanz **60.000 Euro**.

Im aktuellen Haushaltsplan 2020 sind im THH 4 Mittel in Höhe von 570.000 EUR für die Maßnahme „Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn“ vorgesehen. Diese werden jedoch bereits für die laufenden Planungen benötigt. Für die nun zusätzlich entstehenden Kosten stehen somit keine Mittel zur Verfügung.

## Anlagen

Anlage 1 - Maßnahmen und Kosten

Anlage 2 - Kosten und Förderszenarien

Anlage 3 - Angebot PTV für Nutzen-Kosten-Untersuchung

Anlage 4 – Artikel Südkurier v. 02.06.2020