Der Landrat

Beschlussvorlage

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Nahverkehr und Schülerbeförderung	09.06.2020	**2020/061/1**

⇩ 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 Brandbühltunnels (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 Bemessungsfahrzeug 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 Seehäsle-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 voraussichlich 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, Betriebserschwerniskosten 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 Ausgangszenarien 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

Anlage 1 - Massnahmen und Kosten

Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn für den SPNV
*) *Erläuterungen zu den einzelnen Varianten siehe unten*

				SMA - Studie	Referenzvariante Aufwärtskompatibel		Vorzugs-variante
					Mit HVZ 30/30 ***	Ohne HVZ 30/30 ***	-
Nr	**Örtlichkeit**	**Maßnahme**	**Kosten**	**SMA 02-2017**	**Ref5**	**Ref7**	**Vor ******
1	Friedrichshafen-Stadt	Durchbindung der IRE-Züge der Bodenseegürtelbahn auf die RE-Züge von/nach Stuttgart (über Filstal)	-				X
2	Friedrichshafen-Landratsamt	Einrichtung eines Kreuzungsbahnhofs	7,5		X		(X)
3	Friedrichshafen Stadt bis Friedrichshafen-Landratsamt	**Alternative zu Maßnahme 2:** Zweigleisiger Ausbau inkl. Bf. Friedrichshafen-Landratsamt (1,8 km, verkehrlich aber deutlich sinnvoller)	11,3		(X)		(X)
4	Friedrichshafen Stadt bis Manzell	**Alternative zu Maßnahme 3:** Zweigleisiger Ausbau (3,0 km, höhere Wirkung)	18,8				(X)
5	Manzell	Gleichzeitige Einfahrten (VzG-Geschw. aus RRZ, mindestens 60 km/h aus TF)	5,5		(X)	(X)	X
6	Manzell	**SMA:** Maßnahme 3 Manzell Ausbau Kreuzungsstation	2,8	X			
7	Manzell bis Markdorf	Blockverdichtung im Bereich Kluftern in beiden Fahrtrichtungen	1,0		X		
8	Kluftern bis Markdorf	Zweigleisiger Ausbau (3,4 Km)	21,3				X
9	Markdorf	Geschwindigkeitserhöhung Einfahrweiche von Friedrichshafen kommend auf 60 km/h	0,3		(X)	(X)	
10	Markdorf	Gleichzeitige Einfahrten	1,0		X	X	
11	Markdorf	Entfernung des schienengleichen Reisendenzugangs	3,0		X	X	X
12	Markdorf	Zusätzliches Stumpfgleis mit Bahnsteig	2,9		X		
13	Markdorf	**SMA:** Maßnahme 2 Markdorf Gleichzeitige Einfahrt	2,9	X			
14	Markdorf bis Bermatingen-Ahausen	Zweigleisiger Ausbau (4,1 Km)	25,6				X

Anlage 1 - Massnahmen und Kosten

Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn für den SPNV
*) *Erläuterungen zu den einzelnen Varianten siehe unten*

				SMA - Studie	Referenzvariante Aufwärtskompatibel		Vorzugs-variante
					Mit HVZ 30/30 ***	Ohne HVZ 30/30 ***	-
Nr	**Örtlichkeit**	**Maßnahme**	**Kosten**	**SMA 02-2017**	**Ref5**	**Ref7**	**Vor ******
15	Salem	**SMA:** Maßnahme 4 Salem Ausbau Kreuzungsstation	3,9	X			
16	Mühlhofen Ort	Neuer Haltepunkt	2,4		X	X	X
17	Mühlhofen Ort	**SMA:** Maßnahme 5 Mühlhofen Ort neuer Haltepunkt	2,4	X			
18	Uhldingen-Mühlhofen	Gleichzeitige Einfahrten von RRZ nach Gleis 3 und von TF nach Gleis 4	1,0		(X)	(X)	(X)
19	Uhldingen-Mühlhofen	**SMA:** Maßnahme 6 Uhldingen-Mühlhofen Ausbau Kreuzungsstation	0,0	X			
20	Uhldingen-Mühlhofen	Entfernung des schienengleichen Reisendenzugangs	5,0		(X)	(X)	X
21	Uhldingen-Mühlhofen bis Überlingen Nußdorf	Zweigleisiger Ausbau (5,6 Km)	35,0				X
22	Überlingen-Therme**)	Entfernung des schienengleichen Reisendenzugangs	5,0		X	X	X
23	Überlingen-Therme	**SMA:** Maßnahme 8 Überlingen Therme Ausbau Kreuzungsstation	14,8	X			
24	Überlingen-Ludwigshafen	Blockverdichtung in beiden Fahrtrichtungen	7,0		(X)	(X)	(X)
25	Sipplingen	Einrichtung eines Kreuzungsbahnhofs	8,7				X
26	Sipplingen	**SMA:** Maßnahme 9 Kreuzungsstation Sipplingen	8,7	X			
27	Ludwigshafen (Bodensee)	Entfernung des schienengleichen Reisendenzugangs	2,2		(X)	(X)	(X)
28	Ludwigshafen (Bodensee) bis Ludwigshafen(Bodensee)-West	Verlängerung der Zweigleisigkeit westlich von Ludwigshafen (2,0 km)	9,4		X	X	X

Anlage 1 - Massnahmen und Kosten

Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn für den SPNV
*) *Erläuterungen zu den einzelnen Varianten siehe unten*

				SMA - Studie	Referenzvariante Aufwärtskompatibel		Vorzugs-variante
					Mit HVZ 30/30 ***	Ohne HVZ 30/30 ***	-
Nr	**Örtlichkeit**	**Maßnahme**	**Kosten**	**SMA 02-2017**	**Ref5**	**Ref7**	**Vor ******
29	Ludwigshafen (Bodensee)-Stahringen	Doppelspurinsel westlich von Espasingen	5,0				
30	Ludwigshafen(Bodensee)-West bis Stahringen-Ost	Zweigleisiger Ausbau (2,6 Km)	16,3				(X)
31	Ludwigshafen (Bodensee)-Stahringen	**SMA:** Maßnahme 10 Ludwigshafen gleichzeitige Einfahrten	2,2	X			
32	Stahringen-Ost bis Stahringen	Verlängerung der Zweigleisigkeit östlich von Stahringen (inkl. Zweigleisige Ausführung des östlichen Bahnhofskopfes von Stahringen bis zum Abzweig nach Stockach)	11,3				X
33	Stahringen	Zweigleisige Ausführung des östlichen Bahnhofskopfes von Stahringen bis zum Abzweig nach Stockach	1,3		X	X	
34	Stahringen	**SMA:** Maßnahme 11 Stahringen Verlängerung Zweigleisigkeit	12,5	X			
35	(Stockach-) Stahringen – Radolfzell	Von SMA-Studie abweichende Lage der Seehäsle-Züge, umlaufbedingter Fahrzeugmehraufwand	-				
36	Stahringen-Radolfzell	Angepasste Fahrzeiten der RB-Züge	-				X
37	Brandbühl-West bis Brandbühl-Ost	Zweigleisiger Ausbau des Brandbühltunnels	15,3		X	X	(X)
38	Brandbühl-West bis Brandbühl-Ost	Aufhebung der Geschwindigkeitsrestriktion im Bereich des Brandbühltunnels	0,0		(X)	(X)	(X)
39	Brandbühl-West bis Radolfzell	Ermöglichung von Gleiswechselbetrieb in beide Fahrtrichtungen	5,0				
40	Radolfzell	Zusätzliche Weichenverbindung aus Gleis 3 zum Streckengleis nach Stahringen	0,5		(X)	(X)	(X)
41	Gesamtstrecke	Ohne Infrastrukturaufwand mögliche Geschwindigkeitserhöhungen umsetzten	0,2		X	X	X
42	Gesamtstrecke	Mit geringem Infrastrukturaufwand mögliche Geschwindigkeitserhöhungen umsetzten (z.B. Überhöhungsänderung o.Ä.)	1,0		(X)	(X)	(X)

Anlage 1 - Massnahmen und Kosten							
Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn für den SPNV *) *Erläuterungen zu den einzelnen Varianten siehe unten*				**SMA - Studie**	**Referenzvariante Aufwärtskompatibel**		**Vorzugs-variante**
					Mit HVZ 30/30 ***	**Ohne HVZ 30/30 *****	**-**
Nr	**Örtlichkeit**	**Maßnahme**	**Kosten**	**SMA 02-2017**	**Ref5**	**Ref7**	**Vor ******
43	Gesamtstrecke	Umrüstung der Stellwerke Ludwigshafen, Überlingen Therme, Uhldingen, Salem und Markdorf auf ESTW-Technik	15,0		X	X	X
		Erweiterte Maßnahmen auf Grundlage der fortgeschriebenen SMA-Studie	**Summe 1**	50	64	53	147
44	Gesamtstrecke	Elektrifizierung mit zwgl. Abschnitt Ludwigshafen bis Ludwigshafen West incl. Umgehungsleitung Radolfzell-Friedrichshafen	50,0	X	X	X	X
45	Gesamtstrecke/DB Energie	OL-Abzweig UW Singen nachrüsten und Verbindungsleitung Singen-Radolfzell	0,4		X	X	X
46	Gesamtstrecke/DB Energie	Schaltposten Radolfzell	1,5		X	X	X
47	Gesamtstrecke/DB Energie	Versorgung Maststeuerung (Trafoanlage)	1,4		X	X	X
48	Gesamtstrecke/DB Energie	Umrichterwerk Markdorf	16,5		X	X	X
49	Gesamtstrecke/DB Energie	Schaltposten Friedrichshafen	1,5		X	X	X
50	Gesamtstrecke/DB Energie	Fernwirklinie über gesamte Strecke	0,4		X	X	X
51	Gesamtstrecke/DB Energie	Anpassung 50 Hz	0,1		X	X	X
52	Gesamtstrecke/DB Station und Service	Bahnsteigmaßnahmen in Abhängigkeit Bemessungsfahrzeug	35,0		X	X	X
53	Gesamtstrecke/Sonstiges	Sonstige Gewerke (50 Hz, TK etc.)	10,0		X	X	X
		Erforderliche, in SMA-Studie unberücksichtigte, Leistungsinhalte	**Summe 2**	**50**	**117**	**117**	**117**

Anlage 1 - Massnahmen und Kosten							
Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn für den SPNV *) *Erläuterungen zu den einzelnen Varianten siehe unten*				**SMA - Studie**	**Referenzvariante Aufwärtskompatibel**		**Vorzugs-variante**
					Mit HVZ 30/30 ***	**Ohne HVZ 30/30 *****	-
Nr	**Örtlichkeit**	**Maßnahme**	**Kosten**	**SMA 02-2017**	**Ref5**	**Ref7**	**Vor ******
54	Stahringen - Hindelwangen	Elektrifizierung	10,0		X	X	X
55	Hindelwangen	Neuer Haltepunkt	1,0		X	X	X
56	Espasingen	Neuer Haltepunkt	2,5		X	X	X
57	Lipbach/Markdorf Gewerbegebiet	Neuer Haltepunkt	2,5		X	X	X
		Zusätzliche zu planende Projektinhalte	**Summe 3**	**0**	**16**	**16**	**16**
	Summe Baukosten		**Summe 1+2+3**	**100**	**197**	**185**	**280**
	Planungskostenansatz 25% der Baukosten		**Summe 4**	**25**	**49**	**46**	**70**
	davon Lph 1/2 (Kalkulationsansatz 15%)			**3,8**	**7,4**	**6,9**	**10,5**
	Summe Baukosten + Planungskosten		**Summe 5**	**125**	**246**	**232**	**350**

Legende:
X Erforderlich
(X) Optionale Maßnahmen

Varianten:
Ref 5 Referenzvariante mit HVZ-Verstärker, ohne Auswirkung auf das Betriebskonzept des Seehäsles aufgr. zweigleisigem Brandbühltunnel und IRE-Kreuzung im zweigleisigen Abschnitt westl. Ludwigshafen (fahrpl.
Ref 7 Referenzvariante ohne HVZ-Verstärker, ohne Auswirkung auf das Betriebskonzept des Seehäsles aufgr. zweigleisigem Brandbühltunnel und IRE-Kreuzung im zweigleisigen Abschnitt westl. Ludwigshafen
Vor Vorzugsvariante mit eingleisigem Brandbühltunnel ohne vorhergehende Umsetzung einer Referenzvariante (direkte Umsetzung der Vorzugsvariante)

*) alle Kosten in Mio. € ohne Bewertung der Tunnelbauwerke in Überlingen, ohne Nominalisierung und ohne Risiko und mit Annahme, dass Urw Niederbiegen und Leutkirch in Betrieb. Massnahmen 4 und 7 der SMA Studie entfallen.
**) Kosten sind wesentlich niedriger als in SMA Studie. Gründe: Kostenansätze SMA sind z.T. nicht nachvollziehbar und die Ansätze für die BÜ sind herausgenommen.
***) Takt Seehäslebahn
****) Annahme: Brandbühltunnel wird nicht zweigleisig ausgebaut (Maßnahme Nr. 37)

Anlage 2 - Kosten und Förderszenarien				
Ausbau und Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn für den SPNV	**Förderung Stand 2017**	**Förderung Stand ab 13.03.2020**		
	SMA - Studie	**Referenzvariante Aufwärtskompatibel**		**Vorzugsvariante**
		Mit HVZ	**Ohne HVZ**	
in Mio. EUR (Zahlen gerundet)	**SMA 02-2017**	**Ref5**	**Ref7**	**Vor**
Summe Baukosten	**100**	**197**	**185**	**280**
Summe zwf Baukosten	**90**	**177**	**167**	**252**
Summe zwf Kosten (inkl. 10% Plako)		**195**	**183**	**277**
Summe 10% Plako auf zwf Baukosten		**18**	**17**	**25**
Summe nzwf Baukosten (pauschal 10%)	**10**	**20**	**19**	**28**
Planungskostenansatz 25% der Baukosten	**25**	**49**	**46**	**70**
davon Lph 1/2 (Kalkulationsansatz 15%)	**3,8**	**7,4**	**6,9**	**10,5**
Summe Baukosten + Planungskosten	**125**	**246**	**232**	**350**

Basis 1 - SMA-Studie (Basis 100 Mio Baukosten)				
Zuwendungsgeber (Bau)	**SUMME**	**Bund (60%)**	**Land (20%)**	**Interessenverband (20%)**
Baukosten	**100,1**			
davon zwf Baukosten (90%)	90,1	54,1	18,0	18,0
davon nzwf Baukosten (pauschal 10%)	10,0	-	-	10,0
Planungskosten	**25,0**			
davon zwf Anteile (10% der zwf Baukosten)	-	-	-	-
davon nzwf Anteile	25,0	-	-	25,0
Gesamtkosten	**125,1**	**54,1**	**18,0**	**53,1**

Basis 2 - SMA-Studie (Basis 100 Mio Baukosten und zus. Anteilen DB Energie und DB Station&Service und 50Hz)				
Zuwendungsgeber (Bau)	**SUMME**	**Bund (60%)**	**Land (20%)**	**Interessenverband (20%)**
Baukosten	**166,9**			
davon zwf Baukosten (90%)	150,2	90,1	30,0	30,0
davon nzwf Baukosten (pauschal 10%)	16,7	-	-	16,7
Planungskosten	**41,7**			
davon zwf Anteile (10% der zwf Baukosten)	-	-	-	-
davon nzwf Anteile	41,7	-	-	41,7
Gesamtkosten	**208,6**	**90,1**	**30,0**	**88,5**

Referenzvariante 5				
Zuwendungsgeber (Bau)	**SUMME**	**Bund (75%)**	**Land (20%)**	**Interessenverband (5%)**
Baukosten	**196,6**			
davon zwf Baukosten (90%)	177,0	132,7	35,4	8,8
davon nzwf Baukosten (pauschal 10%)	19,7	-	-	19,7
Planungskosten	**49,2**			
davon zwf Anteile (10% der zwf Baukosten)	17,7	13,3	3,5	0,9
davon nzwf Anteile	31,5	-	-	31,5
Gesamtkosten	**245,8**	**146,0**	**38,9**	**60,9**

Referenzvariante 7				
Zuwendungsgeber (Bau)	**SUMME**	**Bund (75%)**	**Land (20%)**	**Interessenverband (5%)**
Baukosten	**185,3**			
davon zwf Baukosten (90%)	166,7	125,1	33,3	8,3
davon nzwf Baukosten (pauschal 10%)	18,5	-	-	18,5
Planungskosten	**46,3**			
davon zwf Anteile (10% der zwf Baukosten)	16,7	12,5	3,3	0,8
davon nzwf Anteile	29,6	-	-	29,6
Gesamtkosten	**231,6**	**137,6**	**36,7**	**57,3**

Vorzugsvariante				
Zuwendungsgeber (Bau)	**SUMME**	**Bund (75%)**	**Land (20%)**	**Interessenverband (5%)**
Baukosten	**280,0**			
davon zwf Baukosten (90%)	252,0	189,0	50,4	12,6
davon nzwf Baukosten (pauschal 10%)	28,0	-	-	28,0
Planungskosten	**70,0**			
davon zwf Anteile (10% der zwf Baukosten)	25,2	18,9	5,0	1,3
davon nzwf Anteile	44,8	-	-	44,8
Gesamtkosten	**350,1**	**207,9**	**55,4**	**86,7**

Sehr geehrter Herr Franke,

ich komme zurück auf unser Gespräch vom 3.3. Ich habe mich zwischenzeitlich mit Frau Schäuble ausgetauscht, die bei uns verantwortliche Projektleiterin für die Standardisierte Bewertung Hochrhein ist.
Wir skizzieren im Folgenden, welche Arbeitsinhalte für eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Bodenseegürtelbahn zu tun sind und geben Ihnen ein ungefähre Schätzung für den Zeit- und Kostenaufwand.

Unsere Empfehlung ist (wie am Hochrhein auch) direkt mit einer Standardisierten Bewertung einzusteigen und alle dafür relevanten Akteure direkt mit einzubeziehen.
Alternativ könnte man auch eine vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung vorab untersuchen und eine Standardisierte Bewertung anschließen,
man kann aber davon ausgehen, dass sich der Zeitaufwand dadurch insgesamt erhöhen wird.
Außerdem erscheint es bei der Bedeutung dieser Maßnahme sinnvoll, Land und Bund von Beginn an dabei zu haben.
Die folgenden Arbeitsinhalte beziehen sich deshalb auf die Durchführung einer vollständigen Standardisierten Bewertung.

<u>Arbeitsinhalte:</u>

- Aufbau einer geeigneten Verkehrsmodellierung (ÖV und mIV) für den gesamten Untersuchungsraum,
  alle ein- und ausbrechenden Verkehre sind hinreichend zu berücksichtigen
- Modellierung und Kalibrierung des Istzustandes
- Abstimmung des Ohnefalls (2030/35) mit allen zu berücksichtigen verkehrlichen Maßnahmen
- Modellrechnung Ohnefall unter Berücksichtigung der Verkehrsangebotsänderungen und der strukturellen Änderungen (Strukturdatenprognose)
- Abstimmung des Mitfalls auf Basis der vorliegenden Betriebsprogrammstudie
- Modellrechnung Mitfall
- Nachfrageprognose, Umlegungsrechnung und Überprüfung der Angebotsdimensionierungen
- Bestimmung aller gesamtwirtschaftlichen Nutzenkomponenten der Maßnahme (Verlagerungen vom mIV zum ÖV, Reisezeiteinsparungen, Emissionen etc.)
- Bestimmung aller gesamtwirtschaftlichen Kostenkomponenten (Infrastruktur und Betrieb)
- Nutzen-Kosten-Rechnung und Bestimmung des Nutzen-Kosten-Quotienten
- Umfangreiche Projektbegleitung (Fachebene, Arbeitskreissitzungen, Abstimmungsverfahren mit den Zuwendungsgebern gemäß Standardisierter Bewertung)
- Umfangreiches Berichtswesen (Erläuterungsbericht, Formblätter, Pläne)

Das Vorgehen orientiert sich an der Verfahrensvorschrift der Standardisierten Bewertung, Version 2016.
Es ist möglich, dass die aktuelle Version 2016 in Kürze einige Änderungen oder Ergänzungen erfährt, die berücksichtigt werden müssen, sobald diese im Detail bekannt sind.
Eine grundsätzliche Änderung am Verfahrensablauf erwarten wir aber nicht.

Für den skizzierten Arbeitsumfang ist mit einer Größenordnung von 120-150 TEuro zu rechnen.

In der Kalkulation unterstellen wir, dass ein Teil der Modelldaten (NVBW Erhebungsdaten, RES-Daten, PTV-eigenes mIV-Modell Validate etc.)
und die Betriebsprogramme (teilweise bereits modelliert) bei PTV vorliegen.

Es ist unterstellt, dass beim Regionalverband die Grundlagenermittlung vorliegt und direkt hier einfließen kann (Betriebsprogramm, Kostenschätzung Infrastruktur).

Wir gehen dabei davon aus, dass nicht nur die geplanten Ausbaumaßnahmen der Strecke (Vorzugskonzept), sondern auch die Elektrifizierung Teil der Nutzen-Kosten-Bewertung wird. Demgemäß müsste die Kostenschätzung sowohl die Ausbaumaßnahmen als auch die Elektrifizierung beinhalten.

Darüber hinaus ist es sinnvoll, dass die Zusammenstellung der Strukturdatenentwicklungen vor Ort erfolgt, dies haben wir hier so unterstellt.

Insgesamt muss man damit rechnen, dass für die Untersuchung mit etwa 1,5 Jahren Bearbeitungszeit zu rechnen ist.
Die Erfahrung zeigt, dass die erforderlichen Abstimmungsprozesse mit Bund, Land, DB/EBA etc. für große Maßnahmen wie diese komplex und eher langwierig sind.
Abschließend möchten wir uns für Ihre Anfrage bedanken.
Wir würden uns sehr freuen, wenn wir Sie bei dieser anspruchsvollen Aufgabe unterstützen dürfen.
Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit besten Grüßen aus Karlsruhe
Petra Strauß

ppa. Petra Strauß
Bereichsleiterin | Prokuristin
ÖV-Planung und Bewertung

PTV Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1, 76131 Karlsruhe, Germany

Tel.: +49 721 9651-221
Mobile: +49 175 7213907
Fax: +49 721 9651-299

petra.strauss@ptvgroup.com
http://consult.ptvgroup.com

PTV Transport Consult GmbH
Sitz der Gesellschaft: Karlsruhe
Geschäftsführung: Thomas Ferrero (Vors.), Ilona Lange
Amtsgericht Mannheim, HRB 715915

BODENSEEKREIS 02. Juni 2020, 17:24 Uhr

Kreistag trotzt drohender Kostenexplosion und bekennt sich klar zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn

Ausbau der Strecke Friedrichshafen – Radolfzell als „alternativlos“

Kosten steigen schon in ersten Phasen massiv: um 6,7 Millionen Euro

Räte stärken Wilfried Franke und Lothar Wölfle dennoch den Rücken

Eine der technischen Herausforderungen für die Elektrifizierung werden auch die beiden Tunnel bei Überlingen sein. | Bild: Hanspeter Walter

VON HANSPETER WALTER

Der Begriff „alternativlos“ wurde bei der Diskussion um die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn von Kreisräten gleich mehrfach verwendet und am Ende stellte sich das Gremium trotz einer massiven Kostensteigerung gegenüber den vorausgegangenen Schätzungen einhellig hinter das Projekt.

Allein die Planungskosten für die Leistungsphase eins und zwei, mit deren Finanzierung der Bodenseekreis und der Landkreis Konstanz mit Beteiligung des Landes in Vorleistung gehen wollen, werden nach den Darstellungen von Wilfried Franke, dem Geschäftsführer der Interessengemeinschaft Bodenseegürtelbahn, um 6,7 Millionen Euro teurer und steigen damit auf 10,5 Millionen Euro. Für den Bodenseekreis wären das Mehrkosten von rund 4 Millionen Euro.

▸ Der Interessenverband

„Wenn wir es nicht machen, macht es niemand." Auch diese Erkenntnis war bei der Kreistagssitzung gleich mehrfach zu hören – von Landrat Lothar Wölfle, von Geschäftsführer Wilfried Franke und von verschiedenen Kreisräten. Tatsächlich sind die Landkreise nicht zuständig und gehen mit der Planung der Ertüchtigung des Schienenverkehrs und deren Kosten in Vorleistung für Bund und Land. Fast genau zehn Jahre ist es her, dass die Landkreise Bodenseekreis, Konstanz und zahlreiche Mitstreiter am 20. Mai 2010 die Absichtserklärung zur Gründung eines Interessenverbands für die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell unterzeichneten. Beteiligt sind auch die Städte Friedrichshafen, Markdorf, Radolfzell und Überlingen, die Gemeinden Bermatingen, Bodman-Ludwigshafen, Salem, Sipplingen und Uhldingen-Mühlhofen, die Regionalverbände Bodensee-Oberschwaben und Hochrhein-Bodensee, die Industrie- und Handelskammer (IHK) Bodensee-Oberschwaben und die IHK Hochrhein-Bodensee. Jetzt liegen aussagekräftige Planungs- und Realisierungskosten für verschiedene Ausbauvarianten auf dem Tisch. (hpw)

Das Verkehrsministerium des Landes habe zwar schon eine Beteiligung an dieser Kostensteigerung signalisiert, berichtete Landrat Lothar Wölfle aus einer aktuellen Videokonferenz. Allerdings habe es dafür noch kein grünes Licht aus dem Finanzministerium gegeben.

Kreisverwaltung soll weiter mit dem Land über Kostenbeteiligung verhandeln

Ungeachtet dessen war sich der Kreistag auch darin einig, dass die Planung möglichst aktiv vorangetrieben werden sollte und bekräftigte dies mit einem ergänzenden überfraktionellen Antrag. „Der Kreistag wird sich auch an den weiteren Planungskosten beteiligen", heißt es da unter anderem. Die Kreisverwaltung möge weiter mit dem Land über die Kostenbeteiligung verhandeln und

dem Gremium anschließend einen Finanzierungsvorschlag machen.

Region soll nicht vom überregionalen Verkehr abgehängt werden

Nur ein Lückenschluss zwischen den in naher Zukunft elektrifizierten Strecken von Ulm nach Friedrichshafen auf der einen Seite und von Basel nach Radolfzell auf der anderen Seite garantiere der Bodenseeregion, später nicht vom überregionalen Schienenverkehr ganz abgehängt zu werden. Davon zeigten sich die Kreisräte überzeugt und stärkten Wilfried Franke und Lothar Wölfle mit einem einstimmigen Votum den Rücken. „Wir wollen damit auch ein Signal geben“, betonte Georg Riedmann, Fraktionssprecher der CDU.

Kosten für Vorzugsvariante sollen rund 350 Millionen Euro betragen

Gemäß dem Vertrag mit den drei betroffenen Gesellschaften der Deutschen Bahn seien von der DB Netz AG die Kosten für Planung und Realisierung mehrerer Varianten ermittelt worden. Danach beläuft sich der Bau der Vorzugsvariante auf 350 Millionen Euro. Diese hat einen Stundentakt im überregionalen Verkehr und einen Halbstundentakt im Regionalverkehr zum Ziel. Gut 100 Millionen Euro Mehrkosten gegenüber Lösungen mit der halben Frequenz im langsamen Verkehr verursachen insbesondere vier zusätzlich notwendige zweigleisige Abschnitte für den Begegnungsverkehr.

Franke: Aktuelle Hochpreisphase bei Kalkulation berücksichtigt

Zum einen habe man die Kosten nach bestem Wissen und Gewissen und auf Grundlage umfangreicher Erfahrungen ermittelt, betonte Wilfried Franke. Auf der anderen Seite lägen hier die Werte der aktuellen Hochpreisphase zugrunde. „Bei den Ausschreibungen für die Südbahn waren wir manchmal schon froh über ein einziges Angebot“, sagte Franke, um die Marktlage zu illustrieren.

Allein die komplette Planungsphase soll zehn Jahre in Anspruch nehmen

Man habe das Projekt zudem über alle Leistungsphasen durchgerechnet, um aussagekräftige Zahlen zu haben. „Ich halte nichts von einer Salamitaktik“, erklärte Franke. Reinen Wein schenkte er dem Gremium auch bei den zeitlichen Dimensionen ein. Allein die komplette Planungsphase bis zu den erforderlichen gerichtsfesten Planfeststellungsbeschlüssen werde zehn Jahre in Anspruch nehmen. Die elektrifizierte Gürtelbahn werde „nicht vor Ablauf von 15 Jahren“ in Betrieb gehen.

Blick auf die Zahlen bereitet manchen Kreisräten Sorgen

Henrik Wengert von der FWV bekannte: „Mir hat der Atem gestockt, als ich die Zahlen gesehen habe.“ De facto bedeute dies bei einem 25-prozentigen Planungskostenanteil im Extremfall, dass über die zehnjährige Planungsphase hinweg rund 86 Millionen Euro von den Kreisen getragen werden müssten. Dennoch sei das Vorhaben „alternativlos“ und ein Stopp „abwegig“, wolle man die Verkehrsprobleme im Kreis aktiv lösen.

Auch für Kreisrat Norbert Zeller (SPD) hat die Elektrifizierung weiter höchste Priorität. „Wir dürfen hier keine Zeit verlieren“, betonte Zeller. „Wir stehen auch zu der Vorzugsvariante“, sagte der SPD-Sprecher und sah darin einen Schritt zum Traum von einer Bodensee-S-Bahn.

„Ein gutes Signal für die Wirtschaft am See“ erkannte Gerhard Brugger (FDP) und konstatierte zu der Kostenexplosion: „Es isch, wie es isch.“ Über die Höhe der Planungskosten etwas verwundert zeigte sich Martin Hahn (Grüne). Allerdings sei die Ausbaustufe der Vorzugsvariante sehr wichtig für die Verlässlichkeit des Schienenverkehrs. Den Landtagsabgeordneten hatte Wilfried Franke zuvor schon um nachdrückliche Unterstützung des Vorhabens bei der Landesregierung gebeten, was die Kostenbeteiligung angeht.

Auch die AfD stehe zu der Elektrifizierung, sagte Kreisrat Detlev Gallandt. Unter der Prämisse, „die Kosten im Auge zu behalten“. Die Vorzugsvariante müsse „nicht um jeden Preis“, sein, sagte Christoph Högel (AfD) und kritisierte, dass seine Fraktion bei dem gemeinsamen Antrag der anderen nicht einbezogen worden sei. „Dazu haben wir keinen Anlass gegeben.“