



Beschlussvorlage

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung	12.01.2024	2023/197

⇩ Beratungsfolge	⇩ Sitzungsart	⇩ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	22.01.2024

Tagesordnungspunkt 7

**Agglo-S-Bahn Konstanz/Kreuzlingen;
Ergebnis der vereinfachten Kosten-Nutzen-Analyse**

Beschlussvorschlag

Der Landkreis beteiligt sich an einer Fahrplanstudie, die ein fahrbares Konzept für die Ergebnisse der im Zuge der vereinfachten Kosten-Nutzen-Analyse entwickelten Modelle einer Agglo-S-Bahn erstellen soll.

Historie und Sachverhalt

Der Landkreis hat sich an einer Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) „light“ zur Machbarkeit einer Agglo-S-Bahn, die durch die Verlängerung des Seehas in die Schweiz umgesetzt werden soll, beteiligt. Das Projekt ist eines der Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen, bei der auch der Landkreis Konstanz Mitglied ist. Auf die Drucksachen-Nr. 2019/139, 2020/159/1, 2021/211 und 2022/298 wird verwiesen.

Die Untersuchung wurde von dem Ingenieurbüro Ramboll durchgeführt. Ende 2023 wurde von diesem der Abschlussbericht vorgestellt.

Im Rahmen der Studie wurden drei definierte Ausbauvarianten (Mitfälle) einer Agglo-S-Bahn untersucht. Der Untersuchungsmaßstab wurde dabei an die Standardisierte Bewertung 2016+ angelehnt, die dann heranzuziehen ist, wenn Schienenprojekte vom Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden sollen.

Ausgehend von der zuvor durchgeführten Machbarkeitsstudie hat das Büro Ramboll drei Ausbauvarianten untersucht. Diese umfassen

- einen neuen S-Bahn-Halt Sternenplatz,
- die Verlängerung des Seehas (bis Münsterlingen-Scherzungen oder -Spital) sowie
- die Einführung eines halbstündlichen Shuttles von Radolfzell oder Allensbach ausgehend durchgebunden in Konstanz auf die S14 nach Weinfelden.

Die Einzelmaßnahmen wurden dabei kombiniert untersucht.

Hierfür sind in der Schweiz und in Deutschland große Investitionen in die Bahninfrastruktur erforderlich, insbesondere eine zweigleisige Rheinbrücke und eine zweigleisige Bahnüberführung Sternenplatz mit Bahnsteigen.

Zwei der bewerteten Ausbauvarianten (Mitfall III und V) weisen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 auf und lassen somit eine Förderwürdigkeit gemäß GVFG erwarten:

Ramboll - Agglo-S-Bahn Kreuzlingen-Konstanz

Ergebnisse (TEUR)	Mitfall III	Mitfall IV	Mitfall V
	Variante Allensbach	Variante B1 von Agglo-S-Bahn Studie	Variante B1 optimiert
Saldo Fahrgastnutzen ÖPNV	8.053	9.027	8.354
Saldo ÖPNV-Fahrgeld	297	364	339
Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	-3.906	-5.697	-4.131
Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall	-931	-1.067	-749
Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall	0	0	0
Saldo der Unfallfolgekosten	-173	-250	-253
Saldo der CO ₂ -Emission	-80	-120	-93
Saldo der Schadstoffemissionskosten	-2	-2	-2
Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte	443	491	482
Summe monetär bewerteter Einzelnutzen	3.701	2.746	3.947
Saldo Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur	3.572	4.125	3.031
Nutzen-Kosten-Differenz	129	-1.379	916
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,04	0,67	1,30
Unterstellte Angebotsveränderungen	<ul style="list-style-type: none"> - Durchbindung Spangenzug Basel – St. Gallen - S-Bahn-Halt Sternenplatz - Verlängerung seehas bis Münsterlingen-Scherzungen - halbstündl. Shuttle ab Allensbach durchgebunden auf S14 Weinfelden 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchbindung Spangenzug Basel – St. Gallen - S-Bahn-Halt Sternenplatz - Verlängerung seehas bis Münsterlingen Spital - halbstündl. Shuttle ab Radolfzell durchgebunden auf S14 Weinfelden (unterschiedliche Haltepolitik) 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchbindung Spangenzug Basel – St. Gallen - S-Bahn-Halt Sternenplatz - Verlängerung seehas bis Münsterlingen-Scherzungen - halbstündl. beschleunigter Shuttle ab Radolfzell durchgebunden auf S14 Weinfelden

Tabelle 23 Ergebnisse KNA light (in TEUR, verfahrenskonform zum Preisstand 2016) inkl. Angebotsveränderungen

Aufgrund des positiven Ergebnisses hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg das in der KNA „light“ unterstellte Zug-Mengengerüst bereits zum Deutschlandtakt angemeldet.

Für den Fall, dass das Projekt in diesem Zuge in den Bundesverkehrswegeplan, und hier gegebenenfalls sogar in den „vordringlichen Bedarf“ angemeldet würde, würden sowohl die weitere Fortführung des Projekts als auch dessen Finanzierung vollständig vom Bund übernommen. Ob dies geschieht, ist jedoch völlig unklar; selbst bei einer Aufnahme in das Programm ist eine Umsetzung nicht garantiert.

Alternativ könnte eine Förderung des Projekts über das Bundes-GVFG angestrebt werden. Dann würden vom Bund bis zu 90 % der förderfähigen Investitionskosten und ein Teil der Planungskosten des Projekts übernommen. Die restlichen Kosten müssten zwischen dem Land und den kommunalen Beteiligten aufgeteilt werden. Voraussetzung für eine solche Förderung wäre eine positive „ausführliche“ KNA, die derjenigen, die als „light“-Version bereits durchgeführt wurde, ähnelt.

Beide Umsetzungsmöglichkeiten erfordern jedoch, dass zunächst untersucht wird, ob die in der KNA „light“ unterstellten Fahrplankonzepte überhaupt praktisch umsetzbar sind. Denn in der KNA „light“ sind bislang nur theoretische Fahrplanmodelle hinterlegt. Entsprechend empfiehlt das Büro Ramboll, als nächsten Schritt eine solche Fahrplanstudie zu beauftragen.

Der Agglo-Verein und die Stadt Konstanz streben eine Fortführung des Projekts in dieser Form an. Auch mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg wurde bereits Kontakt aufgenommen um zu evaluieren, ob hier eine Beteiligung möglich wäre. Zum aktuellen Zeitpunkt ist unklar, was eine solche Studie kosten und wie die genaue Kostenaufteilung durchgeführt würde. Das kann erst dann bestimmt werden, wenn nach einer Ausschreibung Angebote hierfür vorliegen. Für den Haushalt 2024 sind für eine Fahrplanstudie incl. deren Vorbereitung 30.000 EUR eingeplant.

Die Verwaltung empfiehlt, sich an der Vorbereitung und an der Fahrplanstudie selbst zu beteiligen. Diese bietet nämlich nicht nur die Chance, das Projekt Agglo-S-Bahn zu Ende zu führen. Mit den Projektbeteiligten ist abgesprochen, dass die Aufgabenstellung der Fahrplanstudie so ausgelegt werden könnte, dass die gesamte Seehas-Strecke untersucht würde. Das böte die Möglichkeit, die zukünftige Entwicklung des Seehas als „Seehas 2.0“ durch den Landkreis entscheidend mitzugestalten. Im Zuge der Diskussionen über den Standort des neuen Klinikums im Landkreis wurde beispielsweise der Wunsch geäußert, einen neuen Haltepunkt einzurichten. Im Vorgang der Studie würde außerdem bei den Städten und Gemeinden des Landkreises angefragt, ob darüber hinaus noch weitere Anliegen in Bezug auf den Seehas vorliegen. Ob und wie zusätzliche Haltepunkte und eine mit der Agglo-S-Bahn einhergehende Taktverdichtung umgesetzt werden könnten, würde dann gesammelt in der Fahrplanstudie untersucht werden. Diese sollte nach der Abfrage bei den Gemeinden vorbereitet werden, so dass die Erstellung der Studie noch im Laufe des Jahres 2024 begonnen werden könnte.

Zuletzt ist zu betonen, dass für eine erfolgreiche Realisierung der Agglo-S-Bahn auch die Abhängigkeiten zwischen den beteiligten Ländern entscheidend sind. Bei diesem grenzüberschreitenden Vorhaben ist sowohl für Deutschland als auch für die Schweiz das Bekenntnis des jeweils anderen Partners zum Projekt für die landesinterne Weichenstellung relevant. Die Haltung der deutschen Seite gegenüber der Agglo-S-Bahn hat einen großen Einfluss auf die Projekteingabe des Kantons Thurgau für das Strategische Entwicklungsprogramm für Eisenbahninfrastruktur (STEP) der Schweiz und die Bewertung des Projekts von Schweizer Seite durch den Bund.

Die Frage, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe sich der Landkreis an Kosten für den Ausbau einer Agglo-S-Bahn beteiligt, wäre mit einer Beteiligung an einer Fahrplanstudie explizit noch nicht entschieden. Aktuell sieht die Verwaltung keinen Spielraum, neben dem Projekt Bodenseegürtelbahn weitere Schieneninfrastrukturprojekte maßgeblich finanziell zu unterstützen.

Herr Gerald **Hamöller**, Bereichsleiter Verkehrsplanung im Büro Ramboll, wird in der Sitzung online zugeschaltet sein und die Ergebnisse der KNA „light“ vorstellen.

Anlagen

Anlage 1 – Ergebnisbericht KNA light Agglo-S-Bahn

Art der Aufgabe

- Staatliche Aufgabe Selbstverwaltungsaufgabe - Pflichtaufgabe
 Selbstverwaltungsaufgabe - Freiwillige Aufgabe

Auswirkungen auf beschlossene Ziele und Kennzahlen (siehe Strategietabelle)

keine Auswirkungen

Auswirkungen auf:

Strategie-Nr.: 93 Handlungsfeld: Zukunftsorientierter Nahverkehr

Leistungsziel: Sämtliche Aufgaben, die zur Sicherstellung des Mobilitätsangebots erforderlich sind, werden wahrgenommen

Maßnahme: Abgestimmtes strategisches Fahrplankonzept im Schienenverkehr auf 2028 bezogen. Intensivere Beteiligung bei Planungen und Ausschreibungen.

Finanzielle Auswirkungen

Aufwendungen bzw. Auszahlungen	Betrag	HH-Jahr/e
--------------------------------	--------	-----------

<input checked="" type="checkbox"/> einmalig <input type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> mehrjährig	30.000 EUR	2024...
---	------------	---------

Zuschüsse oder (Gegen-)Finanzierung	Betrag	HH-Jahr/e
-------------------------------------	--------	-----------

<input type="checkbox"/> einmalig <input type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> mehrjährig		...
--	--	-----

Nettoauswirkungen	30.000 EUR
-------------------	------------

Mittel sind im Haushalt/Entwurf (HHJahr/e ...) veranschlagt

...