

Beschlussvorlage

Organisationseinheit Nahverkehr und Schülerbeförderung	Datum 09.08.2013	Drucksachen-Nr. 2013/348/1
---	---------------------	--------------------------------------

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungsart	↓ Sitzungstermin/e
Betriebsausschuss Eigenbetrieb "EVU seehäsle"	nicht öffentlich	16.09.2013
Kreistag	öffentlich	14.10.2013

Tagesordnungspunkt 28

**seehäsle Radolfzell - Stockach;
Erweiterung der Linie nördlich von Stockach nach Hindelwangen**

Beschlussvorschlag

- 1. Eine Verlängerung der seehäsle-Strecke bis Hindelwangen wird bis auf weiteres nicht weiter verfolgt.**
- 2. Die Umsetzung dieses Zieles aus dem Nahverkehrsplan des Landkreises Konstanz wird zurück gestellt.**

Vorberatung

Der Betriebsausschuss Eigenbetrieb "EVU seehäsle" hat am 16.09.2013 vorberaten. Er empfiehlt mit großer Mehrheit (1 Nein-Stimme) Zustimmung zum Beschlussvorschlag.

Sachverhalt

Der Technische und Umweltausschuss (TUA) wurde in seiner Sitzung am 17.06.2013 darüber informiert, dass sich der Gemeinderat der Stadt Stockach mit der Weiterführung des seehäse befasst (**s. Anlage 1**).

Es sollen die nördlichen Stadtteile Hindelwangen, Zizenhausen und Hoppetenzell angeschlossen werden. Darüber hinaus wird vom Gemeinderat eine erneute Diskussion über die Aktivierung der Bahnstrecke bis Mengen für den Schienenpersonennahverkehr angeregt.

Bevor Kosten verursachende Untersuchungen seitens der Stadt Stockach veranlasst werden, bittet diese um Klärung der grundsätzlichen Haltung des Landkreises in dieser Angelegenheit sowie die fahrplantechnische Machbarkeit zu prüfen.

Da der Landkreis Konstanz in seinem Nahverkehrsplan (NVP) die „Verlängerung des SPNV Radolfzell – Stockach bis Stockach-Hindelwangen“ nur als „weiteres Ziel“, also ohne Vorgabe eines Zeithorizonts, aufgenommen hat, wäre vorab auf folgendes hinzuweisen:

- Bezüglich einer Umsetzung dieser Verlängerung wird auf einen gewissen Vorrang der im NVP mit Zeithorizont aufgenommenen Ziele sowie den im NVP enthaltenen grundsätzlichen Finanzierungsvorbehalt hingewiesen.
- Bei der Erstellung des NVP gab es nur eine Betrachtung der Fahrzeitreserven ohne Prüfung der Streckenverfügbarkeit (Belegung Bodenseegürtelbahn; eingleisiger Abschnitt Stahringen – Stockach). Dies ist jetzt durch die HzL zu prüfen.
- Die Ziele des Gemeinderats der Stadt Stockach gehen über die Festlegungen des NVP hinaus. Für eine Verlängerung über Hindelwangen hinaus müsste zunächst der NVP geändert bzw. entsprechend ergänzt werden.
- 2001 wurde von SMA & Partner AG, Zürich, ein Gutachten bzgl. einer Reaktivierung der Strecke erstellt. Eine Zusammenfassung des Ergebnisses des Gutachtens liegt als **Anlage 2** bei. Auf die Überprüfung des Gutachtens vom Juli 2004 durch den VCD im Internet wird ergänzend hingewiesen (http://www.vcd-bw.de/themen/hegaubahn/VR_Stockach-Mengen-290704.pdf). Die Studie kommt im Ergebnis eher zur Auffassung, dass die Eignung für den Fernverkehr, nicht aber für den Nahverkehr, gegeben ist.

Wegen diesen Vorgaben wurde die HzL mit der Prüfung der fahrplantechnischen Machbarkeit beauftragt. Nachdem zwischenzeitlich das Ergebnis dieser Prüfung vorliegt (**s. Anlage 3**), kann nunmehr die weitere Beratung erfolgen. Es stellt sich folgendes Ergebnis dar:

1. Mit der aktuell vorhandenen Infrastruktur sowie den zwei vorhandenen Zug-Garnituren ist eine Verlängerung bis Hindelwangen **nicht** möglich:
 - Bezogen auf den vorhandenen Grundtakt (= der durchgehend fahrende 1-h-Takt) und den morgens und mittags ergänzenden Zwischentakt (= der ½-h-Takt zu den Hauptverkehrszeiten) ist **nicht ausreichend Fahrzeit** für die Verlängerung bis Hindelwangen vorhanden.
 - Da eine **Begegnung der Züge** ausschließlich in Stahringen möglich ist, würde die verlängerte Fahrzeit des Grundtaktes zu Verschiebungen beim Zwischentakt führen, so dass nicht nur der Halbstundentakt im Fahrplan aufgegeben werden müsste (Abfahrt mit 25 Minuten Abstand zum Grundtakt), faktisch könnte der Zwischentakt nicht mehr gefahren werden. Dieser hätte nur noch 2 Minuten Wendezeit in Stockach bei einem Mindestbedarf von 4 – 5 Minuten für die Wende (unter Berücksichtigung eines kleinen Puffers sind 6 Minuten Wendezeit üblich).
 - Bei einer Verlängerung bis Hindelwangen könnte also nur noch der Grundtakt gefahren werden – aufgrund der früheren Abfahrt sowie der späteren Ankunft in Radolfzell würden sowohl **die Anschlüsse** vom seehas aus Konstanz als auch auf den seehas nach Konstanz kaum gewährleistet werden. Die Umsteigezeit wäre bei 3 bzw. 4 Minuten, bei einer vorgegebenen Mindestumsteigezeit für Radolfzell von 4 Minuten (diese Zeit ist bereits für langsamere, mobilitätseingeschränkte Fahrgäste kaum ausreichend,

selbst bei geringfügigen Verspätungen würden aber alle Reisenden die Anschlüsse verpassen...).

2. Lösungsansätze:

- Kreuzungsmöglichkeit in Wahlwies:

Die Prüfung durch die HzL hat ergeben, dass eine Kreuzungsmöglichkeit in Wahlwies nichts am Fahrzeitproblem des Grundtaktes ändern würde. Diese Variante wird daher nicht weiter verfolgt.

- Ausbau Infrastruktur Stockach + 3. Zug-Garnitur:

Die einzige Möglichkeit für eine Realisierung der Verlängerung nach Hindelwangen besteht im Einsatz einer 3. Zug-Garnitur sowie einer Anbindung des Gleises 1 im Bahnhof Stockach im Bereich des Prellbocks mit einer zusätzlichen Weiche an das Durchgangsgleis 2. Hier könnten dann die Züge kreuzen, der nach Hindelwangen weiter fahrende Zug würde dort abgestellt, bis der Gegenzug wieder nach Stockach kommt. Hier würde dann auch zusätzliche Fahrzeit zur Verfügung stehen, um den Zug noch weiter in Richtung Hoppetenzell zu verlängern (wie weit genau müsste zu gegebener Zeit noch geprüft werden). Erforderliche (Ausbau-) Maßnahmen:

Betrieb:

- o 3. Zug-Garnitur: Kosten werden noch von HzL ermittelt
- o Personalkosten: Kosten werden noch von HzL ermittelt

Infrastruktur:

- o Bahnsteig im Bhf. Stockach, Gleis 2: ca. 300.000 € (GVFG)
- o Bahnsteig im Hindelwangen: ca. 300.000 € (GVFG)
- o Weichenverbindung von Gl 1 zu Gl. 2: ca. 100.000 € (LEFG)
- o Reisendensicherung am Übergang im Bhf. Stockach: ca. 200.000 € (GVFG)
- o Signaltechnische Anpassung Stellwerk Stockach: ca. 200.000 € (LEFG)
- o Unvorhergesehenes: ca. 50.000 €

- o Summe: = 1.150.000 €
- o 20 % Planungskosten über alles (ohne Unvorherg.): ca. 220.000 €

- o Gesamt: = 1.370.000 €
- o Maximale Förderung 75 %: - 770.000 €
- o Zu finanzieren: = 600.000 €

Probleme:

- 3. Zug-Garnitur: Aufgrund neuer EU-Vorgaben („Crash-Norm“) wird der RS 1 nicht mehr gebaut, es könnte höchstens eine nicht kompatible Garnitur zum Einsatz kommen. Falls keine Gebrauchtfahrzeuge auf dem Markt sind, würde eine Aufrüstung erst mit Neuausschreibung 2023 Sinn machen.
- Ablachtalbahn: Der Ausbauzustand lässt eine Verlängerung (auch nur bis Hindelwangen) nicht zu, da die Strecke für einen Mehrzugbetrieb (Güterverkehr / Personenverkehr) nicht mit der entsprechenden Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet ist. Hier müsste noch ein „Technisch unterstützter Zugleitbetrieb“ oder eine „Streckensicherungsanlage“ eingerichtet werden. Ob die Konzession der Ablachtalbahn einen Personenverkehr überhaupt zulässt, ist derzeit nicht bekannt.

Darüber hinaus würde das fast permanent in Hindelwangen abgestellte Fahrzeug das Gleis ständig belegen und weiteren Verkehr vollständig verhindern. Es müsste **eine Ausweichmöglichkeit** für den Fall von Güterzug-Fahrten gefunden werden.

Zu den dargestellten Kosten kämen noch die Kosten für die 3. Zug-Garnitur sowie die Personalkosten hinzu. Diese **dauerhaften Betriebskosten** sowie die **einmaligen Schienen-Infrastrukturkosten** müssten vom Landkreis getragen werden. Die Stadt Stockach müsste die Kosten für die Bahnsteige in Stockach am Gleis 2 sowie in Hindelwangen tragen.

Aufgrund der erheblichen einmaligen und insbesondere auch dauerhaften Kosten für die Schaffung der technischen Voraussetzungen und den Dauerbetrieb sowie der vorrangig einzustufenden Umsetzungsmaßnahmen aus dem NVP empfiehlt die Verwaltung, die Verlängerung des seehäsele bis Hindelwangen zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiter zu verfolgen und zurückzustellen.

Finanzielle Auswirkungen

Zum jetzigen Zeitpunkt keine Kosten; ansonsten siehe Sachverhalt.

Anlagen

Anlage 1 – Schreiben der Stadt Stockach vom 10.05.2013

Anlage 2 – Auszug aus dem Gutachten zur Reaktivierung der Strecke bis Mengen (Ergebnisse und Schlussfolgerungen)

Anlage 3 – Schreiben der HzL vom 19.06.2013