

**Beschlussvorlage**

Organisationseinheit Nahverkehr und Schülerbeförderung	Datum 09.03.2017	Drucksachen-Nr. <b>2017/056</b>
---	---------------------	------------------------------------

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungsart	↓ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	03.04.2017

**Tagesordnungspunkt 2.1**

**Elektrifizierung der seehäse-Infrastruktur Stahringen-Stockach**

**Beschlussvorschlag**

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Gutachten über den Nutzen, Machbarkeit, Kosten und Fahrplanauswirkungen einer Elektrifizierung der seehäse-Infrastruktur in Auftrag zu geben.

## Sachverhalt

Die Südbahn wird 2021 elektrifiziert sein, die Hochrheinbahn ist auf einem guten Weg die Finanzierung einer Elektrifizierung sichern zu können und der Interessenverband Bodenseegürtelbahn setzt alle Hebel in Bewegung um die dann verbliebene Diesellücke (Radolfzell – Friedrichshafen) zu schließen.

Mit der Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn sind erhebliche Kosten für die Region verbunden, im Sinne der weiteren Verbesserung der Schienenverkehre entspräche sie aber auch den zuletzt angemeldeten Wünschen und Forderungen unseres Landkreises.

Bei einer durchgehenden Elektrifizierung der Schienenstrecke von Basel über Friedrichshafen bis Ulm würde dann als einziger nicht elektrifizierter „Rest-Zipfel“ unsere seehäsl-Infrastruktur von Stahringen (km 8,022) bis Stockach (km 17,846) übrig bleiben (**s. Anlage**). Für diese 9,824 Kilometer sollte dann ebenfalls über eine Elektrifizierung nachgedacht werden, da das seehäsl ansonsten künftig auf rund der Hälfte seiner Strecke (8 Kilometer von Radolfzell bis Stahringen) dieselbetrieben unter einem Fahrdraht fahren würde. Die Streckenführung ist relativ unkompliziert, weil keine Tunnel vorhanden sind.

Der Betrieb der Strecke könnte für die Anwohner an der Strecke leiser und emissionsärmer erfolgen. Durch eine einheitliche Antriebsform könnten sich Vorteile ergeben im Falle eines gemeinsamen Betreibers von Bodenseegürtelbahn und seehäsl. Darüber hinaus wäre zu prüfen, ob durch spurtstärkere Elektro-Triebwagen ein Fahrzeitgewinn erfolgt, mit dem eine Verlängerung der seehäsl-Strecke bis Hindelwangen möglich wird.

Eine Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn ist nicht vor 2026 zu erwarten – da dies der frühestmögliche Zeitpunkt für eine Elektrifizierung der Hochrheinbahnstrecke ist, müsste eher von einem viel späteren Zeitraum ausgegangen werden. Dies bedeutet, dass auch für die bis 2023 an die HzL vergebene seehäsl-Leistung in jedem Falle nochmals eine Anschlussvergabe ohne Elektroantrieb erfolgen muss.

Dennoch müsste bereits jetzt, zusammen mit den Aktivitäten einer Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn eine Prüfung erfolgen, ob eine Elektrifizierung unserer seehäsl-Infrastruktur in diesem Zusammenhang Sinn macht. Das Konzept der Bodenseegürtelbahn wurde vom Planungsbüro sma erstellt. Sma hat auch die Verlängerung auf der Ablachtalbahn bis Mengen untersucht. Dort müsste somit die beste Datengrundlage vorhanden sein, um mit möglichst geringem Aufwand auch Aussagen bzgl. einer Elektrifizierung der seehäsl-Strecke machen zu können.

**Die Verwaltung schlägt deshalb vor, ein Gutachten über den Nutzen, Machbarkeit, Kosten und Fahrplanauswirkungen einer Elektrifizierung der seehäsl-Infrastruktur in Auftrag zu geben. Aufgrund der bereits beim Planungsbüro sma vorhandenen Grunddaten wäre hierfür eine Zusammenarbeit mit sma anzustreben.**

## Finanzielle Auswirkungen

Zunächst nur die Kosten des Gutachtens. Im Wirtschaftsplan sind keinerlei Aufwendungen eingeplant, da die Aufgabenstellung nicht absehbar war.

## Anlagen

Anlage 1 - Streckenübersicht