

Beschlussvorlage

Organisationseinheit Nahverkehr und Schülerbeförderung	Datum 22.06.2010	Drucksachen-Nr. 2010/038/1
---	---------------------	--------------------------------------

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungsart	↓ Sitzungstermin/e
Betriebsausschuss "EVU seehäslle"	öffentlich	19.07.2010

Tagesordnungspunkt 2

**seehäslle - Gleisumbau in Stockach, km 17,600 - 17,846;
Vergabe der Bauarbeiten**

Beschlussvorschlag

Der Auftrag für den Gleisumbau auf der seehäslle-Strecke, km 17,600 – 17,846 in Stockach, wird an die Fa. Leonhard Weiss unter Berücksichtigung des Nebenangebots 1 zum Angebotspreis von 173.250,92 € (brutto) vergeben.

Sachverhalt

Für den Anschlussbereich der seehäse-Strecke in Stockach an die Ablachtalbahn ist Sanierungsbedarf festgestellt worden. Da dieser Abschnitt nicht für den seehäse-Betrieb benötigt wird, wurde in der Sitzung des Betriebsausschusses vom 19.04.2010 die Entscheidung über die Vergabe der Sanierungsarbeiten zurück gestellt und um detailliertere Darstellung des Sachverhalts gebeten. Nachfolgend werden die Informationen entsprechend der in der Sitzung vom 19.04.2010 aufgeworfenen Fragen zu den rechtlichen Vorgaben sowie dem Umfang für eine „ausreichende Sanierung“ zusammengefasst:

Der Pachtvertrag zwischen DB und Landkreis über die Strecke Stahringen – Stockach beinhaltet die Verpflichtung, die Infrastruktur der Strecke für den öffentlichen Verkehr vorzuhalten und für den öffentlichen Verkehr zu betreiben. Die Einheitlichkeit der Eisenbahninfrastruktur als Voraussetzung für einen diskriminierungsfreien Zugang der DB AG und Dritter ist beizubehalten. Es gelten die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben.

In diesem Fall gelten die gleichen gesetzlichen Vorgaben wie im Jahr 2006, als der Landkreis mit Unterstützung des Innenministeriums sowie des Eisenbahnbundesamtes als Aufsichtsbehörden gegenüber der DB durchgesetzt hat, dass die Zufahrtsgleise zur Tankanlage im Bahnhof Radolfzell für das seehäse instand gehalten und zur Verfügung gestellt werden müssen:

Gem. § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verpflichtet, seine Eisenbahninfrastruktur in betriebsbereitem Zustand zu halten und gem. § 14 Abs. 1 AEG i.V.m. § 3 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen seiner Betriebspflicht ist ein EIU verpflichtet, bei sich abzeichnenden technischen Mängeln unverzüglich eine Entscheidung darüber zu treffen, ob Instandsetzungsarbeiten vorgenommen werden. Fällt die Entscheidung negativ aus, ist zwingend und unverzüglich ein Antrag nach § 11 AEG auf „Stilllegung der Infrastruktur“ zu stellen. Kommt das EIU seiner Verpflichtung nicht oder nicht ausreichend nach, kann die Aufsichtsbehörde nach § 5a AEG das EIU zur Instandsetzung verpflichten.

Für den Bereich im Anschluss an den Bahnhof Stockach wurde nun festgestellt, dass zahlreiche der vorhandenen Holzschwellen bereits verfault sind und das Schotterbett durch Pflanzenbewuchs stark verunreinigt ist. Der von der HzL gestellte Eisenbahnbetriebsleiter hat deshalb bis zu einer Sanierung des Abschnitts die Nutzung auf „Streckenklasse C2“ eingeschränkt (die seehäse-Strecke sowie die anschließende Ablachtalbahn bis Schwackenreute sind als Streckenklasse CE ausgewiesen).

Die Streckenklasse legt die maximal zulässige Radsatzlast und Meterlast einer Strecke fest:

Streckenklasse	Radsatzlast	Meterlast	Bemerkung
A	16,0 t	5,0 t/m	
B1	18,0 t	5,0 t/m	
B2	18,0 t	6,4 t/m	
C2	20,0 t	6,4 t/m	
C3	20,0 t	7,2 t/m	
C4 / CE	20,0 t	8,0 t/m	
CM2	21,0 t	6,4 t/m	
CM3	21,0 t	7,2 t/m	
CM4	21,0 t	8,0 t/m	
D2	22,5 t	6,4 t/m	
D3	22,5 t	7,2 t/m	
D4	22,5 t	8,0 t/m	Standard für Neu- u. Ausbaustrecken
E	25,0 t	8,8 t/m	nur in Schweden

Begrenzender Faktor für die Radsatzlast ist die Tragfähigkeit von Ober- und Unterbau, sie wird hierbei vor allem von der Belastbarkeit der Brücken bestimmt.

Nach Auskunft der HzL ist bei der seehäse-Strecke in den Bereichen ohne Brücken der Sanierungsaufwand unabhängig von der Streckenklasse. Der Oberbau besteht aus Standard-schienen und Betonschwellen. Soweit noch Holzschwellen vorhanden sind, werden diese, sobald sie morsch sind, durch Betonschwellen ersetzt. Bei entsprechendem Zustand des Schotterbetts ist eine neue Planumschutzschicht (Trennschicht zwischen Schotter und Erdboden um Regenwasser abzuleiten, damit der Untergrund nicht aufweicht) einzubauen. Unter diesen Voraussetzungen ist die Erhaltung der Infrastruktur und ggf. ihre Sanierung vom Aufwand her immer gleich, egal ob es sich um eine Streckenklasse CE oder D4 handelt.

So ist bei der im Anschluss an den Bahnhof in Stockach geplanten Maßnahme auch nur die Sanierung von Schwellen und Schotterbett vorgesehen. An der in dem Sanierungsabschnitt liegenden Brücke sind keine Maßnahmen erforderlich.

Es bietet sich jedoch an, im Rahmen der geplanten Arbeiten auch den Fahrbahnbelag am Bahnübergang Aachenstraße zu erneuern. An Bahnübergängen gehört laut Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) der Fahrbahnbelag 2,25 m links und rechts der Schiene zur Eisenbahn-anlage und somit in den Zuständigkeitsbereich des EIU. Da es sich bei der Erneuerung des Fahrbahnbelags um reine Unterhaltungsarbeiten und nicht um die „Einrichtung einer technischen Sicherung“ handelt, erfolgt nach EKrG keine Beteiligung des Straßenbaulastträgers an diesen Kosten.

Zu der Option, den aktuellen Zustand zu belassen und eine „Rüge“ der Aufsichtsbehörde zu riskieren, wäre anzumerken, dass darüber nachgedacht werden könnte, wenn keine Nutzung des Streckenabschnitts stattfinden würde. Es liegt aber bereits eine konkrete Trassen-Anfrage für Fahrten zum Kieswerk Sauldorf-Schwackenreute vor. Eine Erkundungsfahrt mit einer Lokomotive zum austesten der Infrastruktur hat bereits stattgefunden. Dass die ursprünglich bereits ab Mai/Juni vorgesehenen Güterzug-Fahrten noch nicht erfolgt sind liegt daran, dass sich bei der Erstellung des Infrastrukturanschlussvertrages zwischen Ablachtal-bahn und EVU seehäse herausgestellt hat, dass die DB Netz AG bei dem Verkauf der Ablachtal-bahn versehentlich ein „Verbindungsstück“ von 24 Metern zwischen Ablachtal-bahn und seehäse-Strecke nicht mit verkauft hat. Die daraus resultierenden Probleme sind aber zwischenzeitlich geklärt, so dass ab sofort Güterzug-Fahrten stattfinden können.

Die Trassenpreise für die Befahrung der Strecke Stahringen (km 8,022) – Stockach (Trapez-tafel km 17,846) ergeben sich aus dem entsprechenden Preiskatalog des EVU seehäse. Die Preise gelten sowohl für Fahrten ab/bis Stumpfgleis Bf. Stockach als auch für Fahrten ab/bis Eigentumsgrenze Richtung Meßkirch (Trapeztafel):

Zugart	Preis pro Fahrt
Güterzüge bis 1.200 t Brutto-Gewicht des Wagenzuges	46,26 €
Güterzüge über 1.200 t Brutto-Gewicht des Wagenzuges	53,21 €
Nahverkehrszug	39,76 €
Sonderreisezug	46,07 €
Sonderreisezug Dampf	55,32 €

Der Trassenpreis wird pauschal pro Fahrt auf der seehäse-Strecke berechnet. Bei einer Um-rechnung fallen für einen Nahverkehrszug gerundet 4,00 € pro Bahn-Kilometer und für einen Güterzug 4,70 € (bis 1.200 t) bzw. 5,40 € (über 1.200 t) pro Bahn-Kilometer an Trassenge-bühren an. Stationsgebühren fallen bei Güterzügen nicht an.

Allein aus dem Betrieb des seehäse ergeben sich für den Infrastrukturabschnitt Stahringen - Stockach Trassengebühren i.H.v. rund 650.000 € pro Jahr. Für den Landkreis handelt es sich um einen durchlaufenden Posten, aufgrund der getrennten Buchführung für Betrieb und Infrastruktur handelt es sich aber letztendlich auch um Einnahmen beim EIU, die grundsätz-lich für die Unterhaltung und Sanierung der Infrastruktur zur Verfügung stehen. Bei einer

wöchentlichen Hin- und Rückfahrt eines Güterzuges kämen pro Jahr zwischen 4.810 € und 5.534 € als tatsächliche Einnahmen aus Trassengebühren hinzu.

Sachverhalt aus der Sitzungsvorlage vom 19.04.2010:

Der an die seehäse-Pachtstrecke in Stockach anschließende Streckenabschnitt der Ablachtal-Bahn wird seit 2009 mit Mitteln des Konjunkturprogramms des Landes saniert. Bereits im Laufe des Jahres 2010 sollen hier wieder Güterzüge des Kieswerkes Schwackenreute und der Fa. Tegometall von und nach Radolfzell verkehren.

Der Eigenbetrieb „EVU seehäse“ ist für den betriebsbereiten Zustand seiner Schienenstrecke verantwortlich, um einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten. Bei einer in diesem Zusammenhang durchgeführten Überprüfung des an den Bahnhof Stockach anschließenden, für den seehäse-Betrieb nicht benötigten Streckenbereichs, wurde Sanierungsbedarf festgestellt.

Im Abschnitt km 17,600 – 17,846 (beginnend kurz vor dem Bahnübergang Aachenstraße, **s. Anlage**) ist aufgrund des Zustandes der vorhandenen alten Holzschwellen ein Gleisumbau erforderlich. Bis zur Sanierung musste für diesen Abschnitt eine Achslastbeschränkung angeordnet werden. Im Rahmen der geplanten Arbeiten soll auch der Fahrbahnbelag am Bahnübergang Aachenstraße erneuert werden.

Die Sanierungsarbeiten wurden öffentlich ausgeschrieben. Aufgrund der in der Vergangenheit erfolgten Hinweise der Gemeindeprüfungsanstalt (GPA) zur Annahme von Pauschalangeboten wurden diese nicht zugelassen.

Es gingen **vier** Angebote in einer Preisspanne von 173.250,92 € (brutto) bis 246.575,14 € (brutto) ein. Von 2 Bietern wurden Nebenangebote eingereicht, die alle gewertet werden konnten. Die Wertung der Nebenangebote ergab keine Veränderung in der Rangfolge.

Nach Prüfung und Wertung der Angebote schlägt die Verwaltung vor, den Auftrag an die Fa. Leonhard Weiss, Göppingen, unter Berücksichtigung des Nebenangebots 1 (Gewährung von 4 % Nachlass auf das Hauptangebot) zum Angebotspreis von 173.250,92 € (brutto) zu vergeben.

Der Eigenbetrieb ist vorsteuerabzugsberechtigt.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Gleisumbauarbeiten i. H. v. 145.589,01 € (netto) beinhalten bereits die Kosten für die erforderlichen Schwellen sowie die Erneuerung des Fahrbahnbelags am Bahnübergang Aachenstraße. Hinzu kommen noch die Kosten für die Schotterbeprobung (ca. 800 €, netto).

Da die Arbeiten auf einem derzeit nicht befahrenen Streckenabschnitt erfolgen, fallen keine Kosten für HzL-Personal (Streckenposten etc.) an. Die Gesamtkosten betragen somit rund 146.500 € (netto).

Die erforderlichen Mittel für die Maßnahme sind im Wirtschaftsplan 2010 eingestellt.

Anlagen

Lageplan