



Beschlussvorlage

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung	11.07.2025	2025/137/1

⇩ Beratungsfolge	⇩ Sitzungsart	⇩ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	29.06.2025
Kreistag	öffentlich	21.07.2025

Tagesordnungspunkt 9.2

Finanzierungsvereinbarung Leistungsphasen 3 und 4 der Bodenseegürtelbahn

Beschlussvorschlag

1. Der Vertreter des Landkreises Konstanz wird ermächtigt und beauftragt, den Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 für die Infrastrukturmaßnahme „Ausbau und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn für den SPNV“ mit dem DB-Konzern, dem Bodenseekreis und dem Land Baden-Württemberg zu unterzeichnen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen investiven Haushaltsmittel für die Jahre 2026 bis 2032 in den Haushalt einzustellen.
3. Der Inanspruchnahme einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung im Teilhaushalt 5 in Höhe von 9.438.000 EUR wird zugestimmt. Die Deckung erfolgt über eine nicht in Anspruch genommene Verpflichtungsermächtigung aus dem Teilhaushalt 1.

Vorberatung

Sitzung Technischer und Umweltausschuss vom 30. Juni 2025

Beschluss: einstimmig

Sachverhalt

1. Sachverhalt:

Der Landkreis Konstanz hat sich bislang an den Planungskosten der Leistungsphasen (LPh) 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Kostenschätzung) für den Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn beteiligt. Die Verwaltung hat hierzu mehrfach in den Gremien zu den Sachständen berichtet. Auf die Drucksachen-Nr. 2023/041, 2022/352, 2021/194, 2021/034 und 2024/036 wird verwiesen.

Aktuell beläuft sich das Auftragsvolumen der abgeschlossenen Leistungsphasen 1 und 2 auf insgesamt 12.801.800,00 Euro. Hierfür flossen bislang aus dem Kreishaushalt der Jahre 2019 bis 2025 Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 3.840.540,00 Euro in das Projekt. Die übrigen Kosten entfallen auf das Land Baden-Württemberg (3.200.450,00 Euro) und den Bodenseekreis (5.760.810 Euro).

Zusammengefasst sind die Finanzierungsanteile für die Leistungsphasen 1 und 2 wie folgt angefallen:

Gesamtkosten LPhen 1+2:	12.801.800,00 €
Davon Anteil Land 25 %:	3.200.450,00 €
Restanteil kommunale Seite 75 %:	9.601.350,00 €
Davon Landkreis Konstanz 40 %:	3.840.540,00 €
und Bodenseekreis 60 %:	5.760.810,00 €
abzgl. Gemeindezahlungen:	- 855.000,00 €

Die beiden Landkreise haben wie berichtet über längere Zeit intensive Verhandlungen mit dem Land Baden-Württemberg zur weiteren Finanzierung geführt. Aus Sicht der Landkreise musste die Finanzierung des Gesamtprojektes derart gestaltet sein, dass die kommunale Seite nicht überfordert wird.

Um während dieses Prozesses die Projektdurchführung nicht zu gefährden, hat sich das Land dazu bereit erklärt, notwendige Kartierungsmaßnahmen mit einem Kostenvolumen von rund 5,0 Mio. Euro vorzufinanzieren. Das Projekt konnte so während der beschriebenen intensiven Verhandlungsphase weiter vorangetrieben und eine mehrjährige Unterbrechung vermieden werden.

Das Land hat im Lenkungskreis am 29.04.2025 unter Teilnahme von Herrn Verkehrsminister Winfried Hermann MdL die Eckpunkte einer künftigen Kofinanzierung von Bundes-GVFG-Bahnprojekten seitens des Landes dargelegt.

Die Sach- und Rechtslage bei der Finanzierung von Bundes GVFG-Projekten sieht vor, dass der Bund den Ländern Bundesfinanzhilfen zur Verfügung stellt und das Land eine Kofinanzierung leistet. Anders als andere Bundesländer beteiligt Baden-Württemberg die kommunale Ebene auch an der Finanzierung von DB-Projekten zum Streckenausbau. Nach der bisherigen Regelung hätte das einen Finanzierungsanteil der kommunalen Seite in Höhe von mehr als 20 % bedeutet.

Das Land hat erkannt, dass die finanzielle Belastung der kommunalen Seite bei derartigen Infrastrukturprojekten mit den bisherigen Finanzierungsmodellen für diese nicht stemmbar ist und sich daher erheblich auf die kommunale Seite zubewegt. Aufgrund der Verhandlungen der Landräte des Bodenseekreises und des Landkreises Konstanz gemeinsam mit dem Interessenverband hat das Land der kommunalen Seite folgendes finales Angebot gemacht:

Das Land trägt ab jetzt (also nach der Vorplanung und ab der jetzt anstehenden Leistungsphase 3)

- 50 % aller nicht vom Bund getragenen Projektkosten sowie
- 100 % aller nicht vom Bund getragenen Elektrifizierungskosten.

Dabei ist hinsichtlich der die Elektrifizierung betreffenden Planungskosten zu berücksichtigen, dass das Land folgenden Modus angeboten hat:

Wenn das Projekt umgesetzt wird, übernimmt das Land alle Elektrifizierungskosten, soweit sie nicht durch die GVFG-Förderung abgedeckt werden. Dies gilt sowohl für die Bau- als auch für die Planungskosten ab Leistungsphase 3.

Bei den anstehenden Leistungsphasen 3 und 4 trägt das Land die Planungskosten zu 50 % im Wege der Vorfinanzierung, d.h., bei einer Umsetzung werden sie auf die Kofinanzierung durch das Land angerechnet.

Diese Konditionen gelten nicht rückwirkend für die Leistungsphasen 1 und 2, da sie schon begonnen wurden.

Hinsichtlich der Planungskosten für die Elektrifizierung müssen die beiden Landkreise in Höhe von 50% zunächst in eine Vorfinanzierung gehen, die dann bei Umsetzung und Förderung des Projektes nach GVFG wieder vom Land erstattet werden.

Damit reduziert sich der Kostenanteil der kommunalen Seite von ca. 21,8 % an den Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme auf ca. 12,3 %. Dieses Verhandlungsergebnis hat eine finanzielle Entlastung der kommunalen Seite um ca. 60 Mio. Euro zur Folge. Hatte die kommunale Seite (Landkreis Konstanz und Bodenseekreis) bisher mit ca. 140 Mio. Euro Kostenbeteiligung zu rechnen, reduziert sich der kommunale Kostenanteil (Region Landkreis Konstanz und Region Bodenseekreis zusammen) nun auf ca. 79,6 Mio. Euro - ausgehend von den aktuell vorliegenden Planungs- und Baukostenkalkulationen. Außerdem besteht für die kommunale Seite kein Kostentragungsrisiko in Bezug auf die Elektrifizierungsmaßnahme mehr, da diese zu 100 % von Bund und Land übernommen werden.

Die Regelung, dass die Elektrifizierungskosten zu 100 % von Bund und Land getragen werden, wird dem Umstand gerecht, dass die Elektrifizierung von Schienenstrecken im Eigentum der Deutschen Bahn nicht in der Verantwortung der Landkreise liegt.

Zwar ist ein Kostenanteil für die kommunale Seite in Höhe von knapp 80,0 Mio. € nach wie vor eine erhebliche Summe, insbesondere angesichts der derzeitigen Haushaltslagen. Gleichwohl erscheint dieses Gesamtvolumen als stemmbar, zumal sich die Summe auf mehrere Jahre verteilen wird. Bei einem Anteil von 40 % des Landkreises Konstanz (60 % des Bodenseekreises) wären dies ca. 32 Mio. Euro über alle Leistungsphasen.

Da der Landkreis Konstanz in den Leistungsphasen 1 und 2 bereits 3.840.540,00 Mio. Euro investiert hat, reduziert sich der zu erwartende Anteil des Landkreises Konstanz für die kommenden Leistungsphasen auf ca. 28 Mio. Euro nach den aktuell vorliegenden Planungs- und Baukostenkalkulationen.

Zwar ist auch in Zukunft mit weiteren Kostensteigerungen (gerade bei einer Projektlaufzeit über mehrere Jahre) zu rechnen. Allerdings ist ein Großteil der Kostensteigerungsrisiken, die bei solchen Projekten zu einem erheblichen Anteil in den Elektrifizierungsmaßnahmen stecken, der kommunalen Seite abgenommen, da die Elektrifizierungskosten nicht mehr der kommunalen Seite zur Last fallen.

Darüber hinaus gilt: Sollte der Bund im Rahmen einer möglicherweise anstehenden Weiterentwicklung des Bundes-GVFG die Finanzierungsbedingungen für DB-GVFG-Projekte weiter verbessern, hat die Bodenseegürtelbahn grundsätzlich ebenfalls die Möglichkeit, davon anteilig zu partizipieren. Der Verkehrsminister hat zugesagt, dass derartige Verbesserungen dem gesamten Projekt und damit auch dem kommunalen Kostenanteil zugutekommen. Ebenso bleibt abzuwarten, ob das angekündigte Infrastrukturpaket der Bundesregierung noch weitere finanzielle Entlastung schaffen könnte.

Die Verwaltung ist (im Einklang mit der Verwaltung des Bodenseekreises) der Auffassung, dass es trotz der aktuellen Haushaltslage keinen besseren Zeitpunkt und vor allem kein besseres Angebot seitens des Landes geben wird, um dieses für die Region wichtige Infrastrukturprojekt voranzubringen.

Das Land ist der kommunalen Seite deutlich entgegengekommen. Eine etwaige weitere Verbesserung der Bundesmittel könnte die Belastung weiter reduzieren. Die Chancen sind aktuell größer als die Risiken zu bewerten. Wenn das Projekt jetzt nicht verwirklicht wird, wird der Ausbau voraussichtlich nicht mehr kommen und die Region wird als letztes verbleibendes Dieselloch in der Bahnlandschaft abgehängt werden.

Um den Zeitplan für das Projekt zu halten und mit einer Verzögerung verbundene weitere Kostensteigerungen/Mehrkosten zu vermeiden, muss jetzt der Finanzierungsvertrag zwischen dem DB-Konzern, den beiden Landkreisen und dem Land Baden-Württemberg zu den Leistungsphasen 3 und 4 abgeschlossen werden.

Mit Abschluss dieses Vertrages wird noch keine abschließende Entscheidung über die Realisierung (einschließlich der zugehörigen Finanzierung) der Infrastrukturmaßnahme getroffen.

In den Sitzungen des Ausschusses und des Kreistages wird ein Vertreter des Verkehrsministeriums sowie des DB-Konzerns anwesend sein und für Rückfragen zur Verfügung stehen.

2. Finanzielle Auswirkungen:

a) Leistungsphasen 3 und 4

In den Leistungsphasen 3+4 sind folgende Finanzierungsanteile geplant:

aa) finale Kostenverteilung nach Abrechnung

Gesamtkosten LPhen 3+4:	47,20 Mio. Euro
Davon Anteil Elektrifizierung:	16,16 Mio. Euro
Davon Anteil Ausbau:	31,04 Mio. Euro
Anteil Land:	31,68 Mio. Euro
Restanteil kommunale Seite:	15,52 Mio. Euro
Davon Landkreis Konstanz 40 %:	6,21 Mio. Euro
Davon Bodenseekreis 60 %:	9,31 Mio. Euro

bb) Kostenverteilung in der Vorfinanzierungsphase

Da das Land aber wie beschrieben angekündigt hat, bei den anstehenden Leistungsphasen 3 und 4 die Planungskosten auch der Elektrifizierung zunächst nur zu 50 % im Wege der Vorfinanzierung zu übernehmen, muss die kommunale Seite die weiteren 50 % zunächst vorfinanzieren. Bei Umsetzung des Projektes erfolgt dann die Anrechnung bei der Kofinanzierung durch das Land. Damit müssen die beiden Landkreise zunächst höhere Anteile als oben dargestellt in den Haushalten einstellen, um die 50% Vorfinanzierung hinsichtlich der Planungskosten Elektrifizierung bereitstellen zu können (Kostenverteilung in Vorfinanzierungsphase):

Gesamtkosten LPhen 3+4:	47,20 Mio. Euro
Davon Anteil Elektrifizierung:	16,16 Mio. Euro
Davon Anteil Ausbau:	31,04 Mio. Euro
Anteil Land (zunächst):	23,60 Mio. Euro
Restanteil kommunale Seite (zunächst):	23,60 Mio. Euro
Davon Landkreis Konstanz 40 % (zunächst):	9,44 Mio. Euro
Davon Bodenseekreis 60 % (zunächst):	14,16 Mio. Euro

Der Anteil des Landkreises Konstanz verteilt sich dabei auf die kommenden Jahre in der Vorfinanzierungsphase für die LPhen 3+4 voraussichtlich wie folgt:

2026:	1.125.800 Euro
2027:	1.498.800 Euro
2028:	1.532.600 Euro
2029:	1.339.733 Euro
2030:	1.093.156 Euro
2031:	1.989.911 Euro
2032:	858.000 Euro
<hr/>	
Gesamt	9.438.000 Euro

Anlagen
Keine.

Art der Aufgabe

- Staatliche Aufgabe
 Selbstverwaltungsaufgabe - Pflichtaufgabe
 Selbstverwaltungsaufgabe - Freiwillige Aufgabe

Auswirkungen auf beschlossene Ziele und Kennzahlen (siehe Strategietabelle)

- keine Auswirkungen
 Auswirkungen auf:

Strategie-Nr.: 75 Handlungsfeld: Zukunftsorientierter Nahverkehr

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

Maßnahme: Beteiligung an Ausbau und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn

Finanzielle Auswirkungen

Aufwendungen bzw. Auszahlungen	Betrag	HH-Jahr/e
<input type="checkbox"/> einmalig <input type="checkbox"/> laufend <input checked="" type="checkbox"/> mehrjährig	9.438.000 EUR	2025 - 2032
Zuschüsse oder (Gegen-)Finanzierung	Betrag	HH-Jahr/e
<input type="checkbox"/> einmalig <input type="checkbox"/> laufend <input type="checkbox"/> mehrjährig	... EUR	...
Nettoauswirkungen	... EUR	...
<input type="checkbox"/> Mittel sind im Haushalt/Entwurf (HHJahr/e ...) veranschlagt		
...		