

Beratungsunterlage

öffentlich	Gemeinderat	31.07.2018	Beratung und Beschlussfassung
------------	-------------	------------	-------------------------------

Bodenseegürtelbahn - Beteiligung der Stadt an den Ausbauplanungskosten - Beratung

Vorangegangene Beratung:

GR - Ö – 30.05.2018

1. Ausgangslage:

Beim Ausbau des Schienennetzes im südlichen Baden-Württemberg droht die Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell der letzte wichtige Lückenschluss ohne Strom zu bleiben. Der Streckenabschnitt zwischen Friedrichshafen und Lindau wird mit der Elektrifizierung der Südbahn voraussichtlich bis Ende 2021 mit einer Oberleitung ausgestattet sein und auch für die Hochrheinstrecke zwischen Basel und Schaffhausen ist eine Elektrifizierung absehbar. Dagegen wurde die Elektrifizierung des verbleibenden Streckenabschnitts zwischen Friedrichshafen und Radolfzell nicht in den gerade verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen. Begründet wurde die Entscheidung vom Bund mit einer zu geringen Nachfrage nach Schienenpersonenfernverkehr und überregionalem Schienengüterverkehr. Da somit die Elektrifizierung der Strecke keinen überregionalen Nutzen erzielen würde, handelt es sich nach Meinung des Bundes um eine Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs, die nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden kann.

In der „Elektrifizierungskonzeption für das Schienennetz in Baden-Württemberg“, die von der Landesregierung verabschiedet und am 02.05.2018 von Minister Hermann in Stuttgart vorgestellt wurde, ist die Bodenseegürtelbahn in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf/Lückenschlüsse“ eingestuft worden. Mit dieser Konzeption möchte das Land vorbereitet sein und die möglichen Projekte priorisiert haben, wenn der Bund sein im

Koalitionsprogramm aufgeführtes Förderprogramm zur Elektrifizierung von Bahnstrecken auflegt. Im Elektrifizierungskonzept des Landes ist die Bodenseegürtelbahn gemeinsam mit der Strecke der Seehäsele-Bahn nach Stockach aufgeführt. Wann und wie der Bund sein Sonderprogramm auflegen wird, ist noch nicht entschieden.

2. Sachverhalt:

Unter der o.g. Ausgangslage muss die weitere Planung zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zügig vorangetrieben werden, um rechtzeitig bereit zu sein, in ein entsprechendes Sonderprogramm aufgenommen zu werden.

Die im Auftrag vom Interessenverband Bodenseegürtelbahn untersuchten Konzepte mit Hybrid- bzw. Batteriefahrzeugen auf der Strecke Friedrichshafen-Radolfzell sind im Hinblick auf eine Durchbindung insbesondere der schnellen Verkehre (Ulm-Basel) und im Hinblick auf die Einstufung dieser Strecke in den „Vordringlichen Bedarf/Lückenschluss“ im Elektrifizierungsprogramm des Landes nur als Übergangslösung sinnvoll.

Des Weiteren muss an einer Angebotsverbesserung auf dem Streckenabschnitt zwischen Friedrichshafen und Radolfzell gearbeitet werden.

Derzeit gibt es zwei Konzepte, die im Rahmen des Projekts Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn in einer erweiterten Studie untersucht worden sind:

1. Das Referenzkonzept (Zielkonzept 2025 des Landes) sieht die Elektrifizierung mit einem stündlichen IRE (Interregio-Express), einer stündlichen RB (Regionalbahn) zwischen Radolfzell und Friedrichshafen sowie einer stündlichen RB-Verdichtung* zur Hauptverkehrszeit zwischen Markdorf und Friedrichshafen vor.
2. Das Vorzugskonzept der Region sieht neben dem stündlichen IRE zwei stündliche RB-Leistungen im angenäherten Halbstundentakt* zwischen Singen und Friedrichshafen vor.

(* = nicht durch Landesstandards abgedeckt, Finanzierung offen)

Der Interessenverband Bodenseegürtelbahn favorisiert als Zielzustand das Vorzugskonzept. Die Firma sma und Partner AG aus Zürich wurde deshalb mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt, welches die Mehrkosten ermitteln sollte, die bei der Umsetzung des Vorzugskonzepts gegenüber dem Referenzkonzept zu erwarten wären. Daraus ergab sich folgendes Ergebnis:

1. Das Referenzkonzept (Landesstandard Baden-Württemberg) mit 1 x IRE und 1 x RB pro Stunde benötigt Infrastrukturergänzungen in Höhe von 4,6 Mio. Euro.
2. Das Vorzugskonzept der Region mit 1 x IRE und 2 x RB pro Stunde benötigt zusätzliche Infrastrukturergänzungen in Höhe von 36,5 Mio. Euro und Betriebskosten von 6,8 Mio. Euro pro Jahr.

Die Fahrplankonzeption der sma und die daraus folgenden, nötigen Infrastrukturergänzungen für das Referenz- und das Vorzugskonzept wurden von der DB Netz im Rahmen einer fahrplantechnischen Untersuchung mit Datum vom 05.04.2018 im Grundsatz bestätigt. Grundlage für die Umsetzung der genannten Konzepte ist eine elektrifizierte Strecke.

Als nächster konkreter Schritt sollte daher die Beauftragung der Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung mit Kostenschätzung) für die Elektrifizierung und die nötigen Infrastrukturergänzungen erfolgen. Dies muss in enger Abstimmung mit der DB Netz (zur Konkretisierung der Infrastrukturmaßnahmen als Grundlage für die Betriebsprogrammstudie (Fahrbarkeit über 24 Stunden, Einhaltung der Knotenzeiten)) und dem Land (im Hinblick auf eine spätere GVFG-Förderung) erfolgen.

3. Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten für die Planung einer elektrifizierten Vorzugsvariante betragen für die Leistungsphasen 1 und 2 voraussichtlich ca. 3,8 Mio. Euro. Grundlage für die Berechnung sind die geschätzten Baukosten von ca. 100 Mio. Euro (ca. 50 Mio. Euro für Infrastrukturausbauten, ca. 50 Mio. Euro Elektrifizierungskosten) und die entsprechenden Planungskosten von 25 % der Baukosten. Innerhalb der Planungskosten fallen 15 % für die Leistungsphasen 1 und 2 an, also rund 3,8 Mio. Euro.

Die Kosten für die Planung einer elektrifizierten Vorzugsvariante betragen für die Leistungsphasen 1 und 2 voraussichtlich ca. 3,8 Mio. Euro. Der Anteil des Bodenseekreises beträgt voraussichtlich 2,28 Mio. Euro. Diese 2,28 Mio. Euro sollen zur Hälfte vom Landkreis und zur anderen Hälfte von den anliegenden Städten und Gemeinden gemäß Einwohnerschlüssel finanziert werden. Für die Stadt Markdorf ergibt sich eine voraussichtliche Beteiligung von rund 102.000,- €.

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat beschließt, sich unter dem Vorbehalt der Beteiligung aller weiteren Städte und Gemeinden entlang der Bodenseegürtelbahn an den Planungskosten für den Ausbau der Bodenseegürtelbahn für die Leistungsphasen 1 und 2 gemäß Einwohnerschlüssel zu beteiligen und stellt die notwendigen Mittel im Haushaltsplan 2019 zur Verfügung.