



Verbandsversammlung am 21. Juli 2017

- öffentlich -

Vorlage zu TOP 6

Elektrifizierung der Südbahn und Bodenseegürtelbahn

- Sachstandsbericht

Kenntnisnahme

1. Elektrifizierung der Südbahn

Für die Elektrifizierung der Südbahn liegt das Baurecht für alle fünf Planfeststellungsabschnitte vor. Der Beschluss für den letzten Abschnitt in Bayern wird vor dem Bayerischen VGH beklagt. Dies hat jedoch keine aufschiebende Wirkung für das Gesamtprojekt. Die Einzelfinanzierungsverträge zwischen dem Land, dem Bund und der DB AG liegen vor und auch die geplanten Kosten von 222,5 Mio. € haben bis jetzt Bestand. Das Vergabeverfahren für die Umsetzung des Projekts läuft derzeit noch, ebenso die Erstellung der Ausführungsplanung. Aktuell sind von Seiten der DB Netz keine Terminrisiken erkennbar. Geplant ist für Frühjahr 2018 der Spatenstich in Baienfurt/Niederbiegen (Standort des Umrichterwerkes für die Bahnstromversorgung).

Aktuell laufen die Planungen für den Schienenersatzverkehr (SEV) während der Bauphase. Ab September 2018 sind die ersten abschnittswisen Vollsperrungen der Südbahn geplant. Der Interessenverband Südbahn (die Geschäftsführung liegt beim Regionalverband) hat das Land gebeten, direkt in die Planungen des SEV einbezogen zu werden. Hier muss es ein ausgewogenes Konzept von schnellen Direktbuslinien (von/zu den wichtigen IRE-Halten direkt nach/von Ulm) und einer feingliedrigen Bedienung der RB-Halte geben. Eine finanzielle Grundlage hierfür müsste durch die eingesparten Trassen- und Stationsgebühren vorhanden sein. Auch sehen wir bei den Planungen zum SEV einen engen Abstimmungsbedarf mit den betroffenen Verkehrsverbänden bodo und Ding.

Für das Fahrplankonzept auf der Südbahn nach der Elektrifizierung hat der Nahverkehrsberater U. Grosse im Auftrag des Interessenverbandes eine fundierte Studie zu den RB (Regionalbahn)-Verkehren auf der Südbahn erarbeitet. Dabei sollte die Frage beantwortet werden, ob eine Durchbindung oder eine Brechung der RB-Verkehre im Knoten Aulendorf von größerem Nutzen für die Fahrgäste sei.

Die in der Studie von Herrn Grosse ausgesprochene Empfehlung für eine Brechung der RB-Verkehre zwischen Ulm und Bodensee in eine RB Nord und eine RB Süd gründet sich vor allem auf zwei wesentliche Erkenntnisse: Zum einen ist nur ein geringes Potential von Pendlern im Direktverkehr RB Süd – RB Nord vorhanden, weshalb eine durchgängige RB über Aulendorf nicht zwingend ist. Zum anderen müsste eine durchgängige RB in Aulendorf vom IRE überholt werden, weshalb dort zwei neue Bahnsteigkanten erforderlich wären, da in der Gegenrichtung zeitgleich ebenfalls eine Überholung stattfindet. Die Brechung der RB in Aulendorf spart also in erheblichem Umfang Investitionskosten in einen dritten Bahnsteig und in die sich daraus ergebenden Spurplanänderungen und Anpassungen der Sicherungseinrichtungen (nach Schätzungen von DB Netz insgesamt über 10 Mio. €).

2. Bodenseegürtelbahn

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 in Planung. Dagegen wurde die Elektrifizierung des verbleibenden Streckenabschnittes zwischen Friedrichshafen und Radolfzell nicht in den gerade verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen. Begründet wurde dies 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.

Sachverhalt

Trotz dieser schwierigen Ausgangslage muss am Ziel der vollständigen Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn festgehalten werden. 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:

- Das *Referenzkonzept* (Zielkonzept 2025 des Landes) sieht die Elektrifizierung mit einem stündlichen IRE (Interregio-Express), einer stündlichen RB zwischen Radolfzell und Friedrichshafen sowie einer stündlichen RB-Verdichtung* zur Hauptverkehrszeit zwischen Markdorf und Friedrichshafen vor.
- 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 (die Geschäftsführung liegt beim Regionalverband) 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. Am 25.01.2017 wurde die entsprechende Studie „Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn – Potenzial-, Kosten- und Erlösschätzung“ in der Sitzung des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn mit folgendem Ergebnis vorgestellt:

- 1) Die Einführung eines angenäherten RB-Halbstundentaktes auf der Bodenseegürtelbahn zwischen Singen und Friedrichshafen führt gegenüber dem Referenzkonzept zu Mehrerlösen der RB von rund 2,4 Mio. Euro pro Jahr. Beim IRE ist hingegen mit Mindererlösen von ca. 0,24 Mio. Euro pro Jahr zu rechnen.

Dem gegenüber verursacht das Vorzugskonzept Mehrkosten im Betrieb von rund 9,2 Mio. Euro pro Jahr. Bei den Betriebskosten wurden die Trassengebühren, die Stationsgebühren, die Kapitalkosten für Fahrzeuge und Werkstatt, die Energiekosten, die Reinigungs- und Instandhaltungskosten, die Personalkosten und auch die Overheadkosten für Risiko und Verwaltung mit berücksichtigt.

In der Bilanz hat die Region somit für die Angebotserweiterung mit einem jährlichen Beitrag von (9,2 Mio. Euro – 2,4 Mio. Euro =) 6,8 Mio. Euro pro Jahr zu rechnen.

- 2) Die Einführung des Referenzkonzeptes bedingt Infrastrukturinvestitionskosten von rund 4,6 Mio. Euro. Demgegenüber verursacht die Vorzugsvariante Infrastrukturinvestitionskosten von rund 41,1 Mio. Euro. In der Bilanz hat die Region für die Angebotserweiterung mit einmaligen Mehrkosten von (41,1 Mio. Euro – 4,6 Mio. Euro =) 36,5 Mio. Euro zu rechnen.

Nach Auffassung der Mitglieder des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn muss ein Umsetzungskonzept wie folgt aussehen:

1. „Entdieselung“ der Bodenseegürtelbahn, d.h. Realisierung der Elektrifizierung und Prüfung alternativer, fortschrittlicher, wirtschaftlicher und oberleitungsfreier Antriebstechniken.
2. Einforderung des Landesstandards Baden-Württemberg mit 1 x IRE und 1 x RB pro Stunde (Referenzkonzept) und den dazu notwendigen Infrastrukturerergänzungen (Infrastrukturkosten 4,6 Mio. Euro).
3. Ausbau zum Vorzugskonzept der Region mit 1 x IRE und 2 x RB pro Stunde (Infrastrukturkosten zusätzlich 36,5 Mio. Euro und Betriebskosten 6,8 Mio. Euro pro Jahr).

Weiteres Vorgehen

Eine Finanzierung der Elektrifizierung und der erforderlichen Infrastrukturausbauten für einen verdichteten Takt sind nur über das GVFG-Bundesprogramm möglich. Hier würde der Bund 60% der Kosten tragen, das Land und die Region müssten je 20% aufbringen. Grundvoraussetzung für eine Förderung ist, dass das Vorhaben in einem Verdichtungsraum liegt.

Um die Bereitschaft der kommunalen Partner für eine Mitfinanzierung an der Elektrifizierung zu klären, hat die Geschäftsführung des Interessenverbandes eine einheitliche Beratungsvorlage für die Gremien erstellt. In den meisten Gremien ist diese schon behandelt worden. Dabei hat sich gezeigt, dass die Bereitschaft zur Mitfinanzierung grundsätzlich vorhanden ist, jedoch teilweise an bestimmte Voraussetzungen geknüpft wurde (z.B. Fahrplan, Infrastruktur).

Zur Klärung der weiteren Verfahrensschritte, wie z.B. der Finanzierung und Umsetzung der Vorplanung und der benötigten Standardisierten Bewertung (Wirtschaftlichkeit), laufen derzeit Gespräche mit dem Bund, dem Land und der DB AG.