



Planungsausschuss am 30. November 2022

- öffentlich -

Vorlage zu TOP 4

**Projekte im Bereich des Schienenverkehrs und Radschnellweg
- Sachstandsbericht der Verwaltung**

Kenntnisnahme

1. Aktuelle Radverkehrsprojekte

Radschnellverbindung Friedrichshafen-Baindt (RS 9)

Nachdem die Machbarkeitsstudie für die RS 9 bereits 2019 abgeschlossen werden konnte, gestaltet sich die darauf aufbauende „Linienbestimmung und Abschnittsbildung“ deutlich schwieriger. Die Machbarkeitsstudie zeigte auf, dass die technische Umsetzung einer Radschnellverbindung theoretisch möglich ist, aber in der Praxis noch geprüft werden muss. Die Studie bescheinigt dem Vorhaben außerdem ein hohes Potenzial und wirtschaftlichen Nutzen. Mit der Umsetzung der Radschnellverbindung können viele Fahrten, die vorher mit dem Auto durchgeführt wurden, auf den Radverkehr verlagert und somit Treibhausgas- und Schadstoffemissionen reduziert werden. Sie leistet damit einen großen Beitrag für die nötige Mobilitätswende.

In der Praxis der tiefergehenden „Linienbestimmung und Abschnittsbildung“ haben sich jedoch Probleme ergeben, die nicht unbedingt absehbar waren. So ist die ursprüngliche Nutzung von Bahnflächen parallel der Südbahn zwischen dem Haltepunkt FN-Löwental und FN-Stadtbahnhof nicht mehr möglich. Wie die Bahn uns mitteilte, habe die Verabschiedung des Klimaschutzprogramms 2030 im Bundeskabinett und die bahneigene Dachstrategie „Starke Schiene“ zu einer Änderung der bisherigen Betrachtungsweise der Bahn auf potenziell entbehrliche Grundstücke geführt. So werden auf Basis dieser neuen Sachlage Flächen auf Betriebsnotwendigkeit bis zum Jahr 2030 überprüft und keiner Verwertung zugeführt. Daher hat der Vorstand der DB Netz AG aufgrund eigener Planungen, aktueller und neuer Bedarfe nun entschieden, die ursprünglich erteilte Zustimmung zum Flächenverkauf für den geplanten Radschnellweg zurückzunehmen.

Auch in Weingarten konnte die in der Machbarkeitsstudie identifizierte Vorzugstrasse (zentral im Zuge der L 313) bisher nicht bestätigt werden. Hier wünscht vor allem das Regierungspräsidium als Baulastträger eine stärkere Berücksichtigung der heutigen Funktion der hochbelasteten L 313 und daher eine Verschiebung der Trasse der RS9 an den westlichen Stadtrand (hier vor allem im Zuge des Öschweges).

Der Trassenverlauf in Meckenbeuren hat ebenso mit der o.g. Problematik bzgl. der Nutzung von Bahngrundstücken zu kämpfen. Bei anderen Themen konnten teilweise gute Lösungen gefunden werden.

Die Gemeinderäte in Baindt und Baienfurt hatten noch vor der Sommerpause die vorgeschlagene Linie beraten und positive Beschlüsse gefasst. In der Stadt Ravensburg wird noch in diesem Jahr über die Linie abgestimmt. Hier hat man, ergänzt durch einige zusätzliche Untersuchungen, die Vorzugstrasse aus der Machbarkeitsstudie als die optimalste Lösung identifiziert.

Für die o.g. „Linienbestimmung und Abschnittsbildung“ und die weiteren Planungsschritte wurden Fördermittel beim Bund und Land beantragt und in Höhe von knapp 3 Mio. Euro bewilligt. Die Förderquote von Bund und Land beträgt 87,5 %. Die restlichen Kosten werden unter den Baulastträgern aufgeteilt. Die Radschnellverbindung Friedrichshafen-Baindt ist ein Gemeinschaftsprojekt von den Landkreisen Ravensburg und Bodenseekreis sowie den Städten Friedrichshafen, Ravensburg und Weingarten sowie den Gemeinden Meckenbeuren, Baienfurt und Baindt. Koordiniert wird das Vorhaben bis einschließlich der Linienbestimmung durch den Regionalverband. Im Anschluss übernehmen die jeweils zuständigen Baulastträger die Planung und Umsetzung in den einzelnen Abschnitten.

2. Aktuelle Schienenprojekte

Bodenseegürtelbahn

Ende September wurde dem Interessenverband Bodenseegürtelbahn von der DB Netz AG die sogenannten Vorplanungshefte übergeben, d.h. die Ergebnisse der Vorplanung für die Elektrifizierung und den Infrastrukturausbau der Strecke zwischen Friedrichshafen und Radolfzell. Nach Beschlüssen in den Kreistagen Bodenseekreis und Konstanz sowie den Anliegerkommunen entlang der Strecke im Herbst 2018 hatten die beiden Landkreise im Januar 2019 einen Vertrag mit der DB Netz AG abgeschlossen, die Grundlagenermittlung und Vorplanung mit Kostenschätzung (Planungsphasen 1 und 2) zum Projekt aufzunehmen.

Erstellt wurde die Vorplanung für zwei Referenzvarianten und eine Vorzugsvariante. Die Referenzvarianten berücksichtigen jeweils eine stündliche Verbindung mit einem IRE (Interregio-Express) und einer RB (Regionalbahn). Eine Referenzvariante ist ergänzt durch eine stündliche RB-Verdichtung zur Hauptverkehrszeit zwischen Markdorf und Friedrichshafen. Die Vorzugsvariante beinhaltet eine Erweiterung dieses Verkehrskonzepts. Neben dem stündlichen IRE sollen die RB zwischen Radolfzell und Friedrichshafen im Halbstundentakt verkehren.

Die Kosten für die genannten Varianten liegen nach aktueller Schätzung der DB Netz AG in einer Bandbreite von 270 Mio. Euro (Referenzvariante 7) bis 590 Mio. Euro (Vorzugsvariante). Der Kostenüberschlag aus dem Jahr 2019 für die Vorzugsvariante lag noch bei 350 Mio. Euro. Die Mehrkosten begründen sich einerseits durch zusätzlich erforderliche Leistungen, die sich im Zuge der Vorplanung ergeben haben. Dazu gehören u. a. der Ausbau des Brandbühltunnels bei Radolfzell und weitere benötigte zweigleisige Abschnitte. Andererseits kommen laut DB Netz AG die derzeitigen Marktpreisentwicklungen hinzu.

Der Interessenverband geht davon aus, dass nur mit der Vorzugsvariante langfristig ein deutlich verbessertes und zuverlässigeres Fahrplanangebot auf der Bodenseegürtelbahn realisiert werden kann. Sie umfasst von den untersuchten Alternativen das umfangreichste Ausbaupaket. Kreuzungsstellen und zweigleisige Abschnitte sollen zukünftig die vorhandene Infrastruktur erweitern. Insgesamt ist vorgesehen, mehr als 20 km der Strecke zweigleisig auszubauen. Die Elektrifizierung und Bahnstromversorgung ermöglichen einen klimafreundlichen elektrischen Bahnverkehr auf der Strecke. Der Ausbau der Stationen schafft die nötigen Voraussetzungen für längere Züge und ein barrierefreies und komfortables Reisen. Neue Haltepunkte kommen ebenfalls hinzu. Ergänzend sind Maßnahmen an sonstigen Gewerken wie etwa der Leit- und Sicherungstechnik erforderlich.

Die Finanzierung des Ausbaus und der Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn erfolgt im Rahmen des Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (Bundes-GVFG), das eine Kostenteilung zwischen Bund, Land und Region vorsieht. Der Eigenanteil der Region würde nach der aktuellen Kostenschätzung auf fast 120 Mio. Euro ansteigen. Die Mitglieder des Interessenverbandes sind sich einig, dass man sich damit auf ein Investitionsniveau bewegt, welches die Leistungsfähigkeit von zwei Landkreisen deutlich übersteigt. Eine Einigung mit dem Land zur Gesamtfinanzierung des Projektes steht noch aus. Am 22. Dezember wird ein Steuerungskreis von Interessenverband und Landesverkehrsministerium tagen, der sich mit der aktuellen Kostenschätzung und einer zumutbaren Lastenverteilung für alle Seiten beschäftigt.

Um das Projekt weiter voranzubringen, steht vorbehaltlich der Erörterungen im Steuerungskreis der Variantenentscheid sowie die Einigung auf einen Finanzierungsvertrag für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4) zwischen Land, DB Netz AG und Interessenverband an. Begleitet werden soll das Projekt mit einer frühen und umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung, zu der u.a. auch eine eigene Projektseite (Homepage) gehört.

Parallel läuft die vom Regionalverband beauftragte „Standardisierten Bewertung“ für die Strecke durch das Büro ptv. Diese wird benötigt, um die ausstehende Entscheidung bzgl. Referenz- oder Vorzugsvariante durch zu ermittelnde Potenziale untermauern zu können. Später wird diese Nutzen-Kosten-Untersuchung auch für den Antrag zum Bundes-GVFG benötigt. Die Kosten für die „Standardisierte Bewertung“ übernehmen der Bodenseekreis und der Landkreis Konstanz.

Bodo-Ringzug

Am 22. Februar 2022 wurde offiziell der Interessenverband bodo-Ringzug gegründet. Mitglieder sind die Landkreise Ravensburg, Lindau und Bodenseekreis sowie Städte und Gemeinden, die an der Bahnstrecke Leutkirch – Aulendorf – Ravensburg – Friedrichshafen – Lindau liegen. Weiteres Mitglied ist der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, der auch die Geschäftsführung innehat. Der Vorstand des Interessenverbandes besteht aus dem Landrat des Landkreises Ravensburg (Harald Sievers) als Vorsitzenden sowie seinen beiden Stellvertretern Lothar Wölfle (Landrat Bodenseekreis) und Dieter Krattenmacher (Bürgermeister Kißlegg).

Gemeinsam wollen die Mitglieder darauf hinwirken, dass die Bahnstrecken zwischen Allgäu, Schussental und Bodensee zielgerichtet weiterentwickelt werden, um noch mehr Fahrgäste durch attraktive, konkurrenzfähige Verbindungen und Angebote für den Umstieg vom Auto auf den Zug zu gewinnen. Der besondere Fokus liegt dabei auf einer stündlichen Verbindung zwischen dem württembergischen Allgäu und dem Mittleren Schussental bis zum Bodensee, wozu voraussichtlich die Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Kißlegg und Aulendorf notwendig werden wird.

Am 20. Juni 2022 unterzeichnete Verkehrsminister Winfried Hermann und Vertreter der Region in Stuttgart eine Absichtserklärung für die weitere Zusammenarbeit. Hier wurden auch wesentliche Punkte der anstehenden Untersuchungen aufgezählt:

- die Betrachtung der verkehrlichen Anforderungen im Mehrfachoberzentrum Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten sowie der östlichen Bodenseegürtelbahn Friedrichshafen - Lindau,
- die Abstimmung mit weiteren SPNV-Planungen an den regionalen Schnittstellen (u.a. Regionalexpressverkehre, Betriebsprogramm 2030 Regio-S-Bahn Donau-Iller, Betriebsprogramm 2030 Bodenseegürtelbahn),
- die Berücksichtigung technischer und betrieblicher Maßnahmen zur Steigerung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

Um für die weiteren Realisierungsschritte gemeinsam zielgerichtet vorzugehen, wurde in der Absichtserklärung vereinbart, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, um die genaue Definition der Projekte festzulegen und einen Zeitplan dafür aufzustellen. Darin sollen der Bedarf für den Ausbau der Infrastruktur festgestellt, verschiedene Varianten bewertet und eine erste grobe Nutzen-Kosten-Untersuchung erstellt werden. Die Machbarkeitsstudie soll auch die Vorgaben des Landes, insbesondere zum SPNV-Zielkonzept berücksichtigen. Das Land wird die Hälfte der zuwendungsfähigen Kosten der Machbarkeitsstudie übernehmen (max. 75.000 Euro), deren Ergebnisse spätestens in eineinhalb Jahren vorliegen sollen.

Aktuell läuft die Ausschreibung zu der Machbarkeitsstudie, die gemeinsam mit Land und Interessenverband abgestimmt wurde. Eine Vergabe ist Anfang 2023 vorgesehen. Gleichzeitig wurde im Rahmen des gerade veröffentlichten „SteFanS-Gutachten“ (Strategie für emissions-

freie Fahrzeuge auf nicht elektrifizierten Strecken) unsere Zielrichtung bzgl. der Strecke Aulendorf-Kißlegg bestätigt: Dort wurde der Elektrifizierung der Strecke der Vorzug gegenüber dem Einsatz von Batterie-Hybrid-Zügen gegeben.

Südbahn und BOB

Mit dem Fahrplanwechsel ab 11. Dezember wird das Expressangebot auf der Südbahn nochmal ausgeweitet, sodass ein tägliches, halbstündliches Expressangebot mit den Linien RE 5 (Friedrichshafen-Stuttgart) und IRE 3 (Lindau-Ulm) bis in die Abendstunden besteht. Ein solches dichtes Expressangebot im Nahverkehr gibt es bislang auf keiner kompletten Strecke in Baden-Württemberg.

Der RE 5 hat im Knoten Friedrichshafen stündlich optimale Anschlüsse nach Radolfzell und Lindau. Auch in Ulm bestehen gute Anschlüsse ins Donautal, Bayern und auch alle zwei Stunden zum Fernverkehr auf die Neubaustrecke. Da das Land davon ausgeht, dass der RE 5 auch in dieser Taktlage ein hoch attraktives Angebot mit der entsprechenden Nachfrage sein wird, werden diese Züge auch weiterhin durchgehend mit den bekannten Lok-Wagen-Zügen mit Doppelstockwagen gebildet. Der IRE 3 bedient vor allem die Knoten in Lindau-Reutin und in Aulendorf, in Ulm besteht zudem ein guter Anschluss an den Fernverkehr. Die beim IRE 3 eingesetzten Triebzüge der Baureihe 425 verfügen über etwas mehr als 200 Sitzplätze. Diese Kapazität ist nach Rückfrage beim Land auch bei den meisten Fahrten des heutigen RE 5 absolut ausreichend. In besonders nachfragestarken Zeiten sollen zudem auch Lok-Wagen-Zügen mit Doppelstockwagen (z.B. Abfahrt um 17:19 und 18:19 ab Ulm nach Basel und Lindau) zum Einsatz kommen. Auch am Wochenende werden Züge verstärkt und verkehren nicht nur in Einfachtraktion 425, sondern in Doppeltraktion 425 und damit mit über 400 Sitzplätze und ausreichend Platz für Fahrräder.

Die kann jedoch nur funktionieren, wenn die DB Regio ihren verkehrsvertraglichen Verpflichtungen nachkommt und die Kapazitäten entsprechend bereitstellt. Das Landesministerium für Verkehr ist diesbezüglich auf den DB Konzern zugegangen und es konnten konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation vereinbart werden (zusätzliche Fahrzeuge, mehr Personal auf den Zügen und in Werkstätten etc.). Zudem soll die NVBW im regelmäßigen Austausch mit den Verantwortlichen der DB Regio stehen und die Umsetzung überwachen.

Unter der Voraussetzung besser Leistungen seitens DB Regio kann das Fahrplanjahr 2023 ein sehr gutes Jahr werden, mit kürzeren Fahrzeiten, besseren Takten und mehr Zügen. Insbesondere früh am Morgen sowie in den Abend- und Nachstunden steigt dadurch das Angebot im ÖPNV in Oberschwaben auf ein neues Niveau.

Problematisch gestaltet sich jedoch die Zukunft der BOB mit ihrem Streckennetz zwischen Aulendorf und Friedrichshafen. Hier hat das Land eine Ausschreibung gestartet, deren Umfang an Zugkilometern und den weiteren Bedingungen sehr überraschend ist. So soll das Los, das den heutigen BOB-Verkehr beinhaltet, auf 8,5 Mio. Zugkilometer vergrößert werden. Das ist das Siebzehnfache der heutigen 550.000 jährlichen Zugkilometer der BOB. Zudem wird verlangt, dass der Gewinner die Eisenbahngesellschaft SWEG Stuttgart GmbH kaufen und zusätzlich eine weitere Werkstatt neu bauen muss. Aufgeschreckt durch die große Empörung aus der Region ist das Landesverkehrsministerium jetzt jedoch in einen engen Austausch mit der BOB eingetreten, um eine alternative Lösung für das Angebot im Schienenpersonennahverkehr in der Region zu entwickeln.