

STADT FRIEDRICHSHAFEN	Ausfertigungen: Stadtbauamt, PL, SBV, SPK, STP
Sitzungsvorlage	
Drucksache-Nr. 2018 / V 00242	
Dienststelle: Stadtbauamt	28.08.2018, Unterschrift:
Aktenzeichen: SBA- Röp	
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen):	
BM Krezer _____	EBM Dr. Köhler _____
BM Köster _____	Oberbürgermeister _____

Betreff:	Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn - Finanzielle Beteiligung an Planungsphasen 1 + 2 - Genehmigung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung 2018 und von überplanmäßigen Ausgaben 2019			
Anlage:	<ul style="list-style-type: none"> – Schreiben Regionalverband vom 18.07.2018 an Mitgliedsgemeinden im Interessenverband Bodenseegürtelbahn im Bodenseekreis – Verteilungsschlüssel (Stand 09.07.2018) 			
Medien:	Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.			
MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	.pdf-, htm-Dateien	DVD	Video (VHS)	Folien (ungeeignet)

Referent und Zeitdauer: Kübler, Wolfgang / 10 Minuten

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Technischer Ausschuss/Betriebsausschuss SE	18.09.2018	Vorberatung	öffentlich
Finanz- und Verwaltungsausschuss	21.09.2018	Vorberatung	öffentlich
Gemeinderat	01.10.2018	Beschluss	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.):
TA 21.03.2011, DS-Nr. 54/2011; TA 15.11.2011, Verschiedenes;
GR 20.03.2017, Resolution ohne DS-Nr.; GR 22.05.2017, DS-Nr. 2017/V00123

<u>FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN</u>		ja	nein
Kosten:	einmalige Kosten		Betrag: 441.000 EUR
MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:			
Städt. Haushalt	VWH	VMH	Fipo: 2.7920.9870.000-0016
Zur Verfügung stehende Mittel			2019 100.000 EUR
Verpflichtungsermächtigung			2018 100.000 EUR
<i>Noch bereitzustellen: Verpflichtungsermächtigung (VE)</i>			2018 341.000 EUR
Noch bereitzustellen:	Mittel		2019 341.000 EUR
<i>Deckungsvorschlag für VE in 2018 Fipo: 2.6300.9514.000-0508,</i>			341.000 EUR
<i>Baugebiet Ittenhausen-Nord, 2. BA</i>			
Die Deckung der zusätzlichen Haushaltsmittel in 2019 kann über Verbesserungen beim Haushaltsvollzug 2018 und entsprechend höhere Rücklagemittel 2019 sichergestellt werden.			

Beschlussantrag:

1. Die Stadt Friedrichshafen unterstützt die Bemühungen des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen-Stadtbahnhof.
2. Die Stadt Friedrichshafen stimmt der Verteilung der Kosten für die o.g. Planung im Bodenseekreis auf Grundlage des beigefügten Finanzierungsschlüssels zu. Auf dieser Grundlage stimmt die Stadt Friedrichshafen der Kostenübernahme in der Größenordnung von 441.000 EUR zu.
3. Der überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung in 2018 und der zusätzlichen Mittelbereitstellung in 2019 in Höhe von 341.000 EUR sowie den Deckungsvorschlägen wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Interessenverband mitzuteilen, dass der entsprechende Finanzierungsanteil von Seiten der Stadt Friedrichshafen geleistet wird

Begründung:

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:

- 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.
- 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:

- Das Referenzkonzept (Landesstandard Baden-Württemberg) mit 1 x IRE und 1 x RB pro Stunde benötigt Infrastrukturergänzungen in Höhe von 4,6 Mio. Euro.
- 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.

In einem Gespräch am 27.04.2018 haben sich die Landräte Wölfle und Hämmerle grundsätzlich darauf verständigt, dass die Landkreise Bodenseekreis und Konstanz die Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 gemeinsam übernehmen. So soll der Bodenseekreis 60 % und der Landkreis Konstanz 40 % der entsprechenden Kosten übernehmen.

Als Verteilungsschlüssel wurde die Streckenlänge der zu elektrifizierenden Strecken zu Grunde gelegt. Die Streckenlänge von Radolfzell nach Friedrichshafen-Stadtbahnhof beträgt 58,8 km. Davon entfallen auf den Landkreis Konstanz 17,2 km und auf den Landkreis Bodenseekreis 41,6 km. Beim Landkreis Konstanz kommt noch die Stichstrecke der Seehäsele-Bahn nach Stockach (+ 9,0 km) zuzüglich einer Erweiterung nach Stockach-Hindelwangen (+ 2 km) hinzu, so dass die Streckenlänge im Landkreis Konstanz insgesamt 28,2 km beträgt. Insgesamt ergeben das rund 70 km, von denen rund 42 km auf den Bodenseekreis und rund 28 km auf den Landkreis Konstanz entfallen. Dies entspricht genau einer Verteilung von 60 % (Bodenseekreis) zu 40 % (Landkreis Konstanz).

Der Ausschuss für Umwelt und Technik des Kreistages des Bodenseekreises hat in seiner Sitzung am 04.07.2018 beschlossen, den Interessenverband Bodenseegürtelbahn, namentlich Herrn Geschäftsführer Wilfried Franke, zu beauftragen eine Finanzierungsvereinbarung mit DB Netz u.a. zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell auf Grundlage des Konzepts der Firma sma auszuhandeln. Der Bodenseekreis erwartet eine Mitfinanzierung der begünstigten Kommunen im Landkreis entlang dieses Streckenabschnitts in Anlehnung an das Finanzierungsmodell für die Südbahn.

Stand heute rechnet der Interessenverband mit Kosten für den Bodenseekreis in der Größenordnung von ca. 1,8 Mio. Euro für die Planungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung mit Kostenschätzung). Die Differenz zwischen den 1,8 Mio. Euro und den eigentlichen Anteil des Bodenseekreises von 2,28 Mio. Euro (60% von 3,8 Mio. Euro Gesamtplanungskosten) wird voraussichtlich vom Land getragen. Die Städte und Gemeinden zwischen Friedrichshafen und Sipplingen haben sich grundsätzlich bereit erklärt, dieses Projekt zu unterstützen.

Der Interessenverband schlägt vor, diese Kosten nach dem Finanzierungsschlüssel aufzuteilen, der bereits bei der Gründung des Interessenverbandes am 24.10.2011 vereinbart worden ist. Dieser geht von der jeweils hälftigen Übernahme der Kosten durch den Bodenseekreis und den Städten/Gemeinden aus sowie der Aufteilung der Kosten zwischen den Städten/Gemeinden nach der jeweiligen Einwohnerzahl. Demnach beträgt der Anteil für die Stadt Friedrichshafen (49 %) 440.917,70 EUR. Die Mittel müssen 2019 zur Verfügung stehen.

Finanzierung

Im Doppelhaushalt 2018/2019 wurde für das Jahr 2019 ein Ansatz und eine Verpflichtungsermächtigung in 2018 in Höhe von 100.000 EUR auf der Finanzposition 2.7920.9870.000-0016 (Kostenbeteiligung Elektrifizierung Bodenseegürtelbahn) bereitgestellt.

Für das Eingehen einer Verpflichtung in 2018 werden als Verpflichtungsermächtigung zusätzlich 341.000 EUR benötigt. Als Deckung wird die nicht benötigte Verpflichtungsermächtigung für die Straßenerschließung des Baugebietes Ittenhausen-Nord, Bauabschnitt 2 (Fipo: 2.6300.9517.000-0508) vorgeschlagen. Mit der Planung und Ausschreibung für das Baugebiet kann erst nach dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes begonnen werden. Der Satzungsbeschluss wird für Ende des Jahres vorbereitet.

Für die Finanzierung der zusätzlichen Haushaltsmittel in 2019 können erkennbare Verbesserungen beim Haushaltsvollzug 2018 und daraus höhere Rücklagemittel 2019 als Deckungsvorschlag herangezogen werden.

Um Beratung und Beschlussfassung wird gebeten.