



SITZUNGSVORLAGE

Thema:	Weiteres Vorgehen Bodenseegürtelbahn
---------------	---

frühere Beratungen:	KT 29.03.2017
---------------------	---------------

Anlagen:	keine
----------	-------

Sachvortrag:	Herr Landrat Wölfle	Dauer Sachvortrag:	10 Min.
--------------	---------------------	--------------------	---------

Beschlussvorschlag:	<ol style="list-style-type: none">1. Der Kreistag fordert die Kreisverwaltung/den Interessenverband Bodenseegürtelbahn auf, mit der Landesregierung über die Verwendung der Pönale (Strafzahlungen der DB) für die sofortige Verbesserung der Infrastruktur der Bodenseegürtelbahn zu verhandeln.2. Der Kreistag legt bei der Umsetzung des Vorzugskonzepts großen Wert darauf, dass bei der Planung der Bodenseegürtelbahn der Bau eines zweiten Gleises über möglichst große Abschnitte dauerhaft gesichert wird.3. Der Kreistag fordert die Kreisverwaltung/den Interessensverband Bodenseegürtelbahn auf, sich in kürzeren Abständen zu treffen und regelmäßig in den Kreistagen Bodenseekreis und Konstanz sowie den Regionalverbänden Bodensee-Oberschwaben und Bodensee-Hochrhein zu berichten.
----------------------------	---

Gremium	Zuständigkeit	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	17.05.2017	nicht öffentlich
Kreistag	Beschluss	31.05.2017	öffentlich

Finanzielle Auswirkungen (mit der Kämmerei abzustimmen!): ja nein

Aufwendungen/Auszahlungen

Ergebniswirksam: <input type="checkbox"/>		Investiv: <input type="checkbox"/>	
Einmaliger Aufwand	_____ Euro	Einmalige Auszahlung	_____ Euro
Jährlicher Aufwand	_____ Euro	Jährliche Auszahlungen	_____ Euro
Gesamtbetrag	_____ Euro	Gesamtbetrag	_____ Euro
Aufwand 1. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 1. Jahr	_____ Euro
Aufwand 2. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 2. Jahr	_____ Euro
Aufwand 3. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 3. Jahr	_____ Euro
Aufwand 4. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 4. Jahr	_____ Euro
		Jährliche Abschreibung	_____ Euro

Erträge/Einzahlungen

Ergebniswirksam: <input type="checkbox"/>		Investiv: <input type="checkbox"/>	
Einmaliger Ertrag	_____ Euro	Einmalige Einzahlungen	_____ Euro
Jährliche Erträge	_____ Euro	Jährliche Einzahlungen	_____ Euro
Gesamtbetrag	_____ Euro	Gesamtbetrag	_____ Euro
Ertrag 1. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 1. Jahr	_____ Euro
Ertrag 2. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 2. Jahr	_____ Euro
Ertrag 3. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 3. Jahr	_____ Euro
Ertrag 4. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 4. Jahr	_____ Euro
		Jährliche Auflösung	_____ Euro

Mittelbereitstellung im Haushalt:

Ergebnishaushalt: **Investitionshaushalt:**

Produkt: _____ Investitions-Nr. _____

Kostenstelle: _____

Sachkonto: _____

Zur Verfügung stehende Mittel: _____ Euro

ggf. noch bereit zu stellen: _____ Euro

Deckungsvorschlag:

Ergebnishaushalt: **Investitionshaushalt:**

Produkt: _____ Investitions-Nr. _____

Kostenstelle: _____

Sachkonto: _____

Medien: PowerPoint pdf-Datei CD/DVD Stick

Sofern Präsentationen erforderlich werden, teilen Sie dies der Geschäftsstelle Kreistag bitte spätestens einen Arbeitstag vor der jeweiligen Sitzung mit.

Elektronisch mitgezeichnet von:

<input checked="" type="checkbox"/> Landrat	<input type="checkbox"/> Dezernat 1	<input checked="" type="checkbox"/> Dezernat 2
<input type="checkbox"/> Dezernat 3	<input type="checkbox"/> Dezernat 4	<input type="checkbox"/>

1. Ausgangslage:

In der Kreistagssitzung vom 29.03.2017 wurde im Rahmen des Tagesordnungspunkt 4 „Weiteres Vorgehen Bodenseegürtelbahn“ folgende Beschlüsse gefasst:

1. Der Kreistag unterstützt das Bemühen des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn, die Elektrifizierung zwischen Radolfzell und Friedrichshafen voranzutreiben und das Angebot zu verbessern, wobei die Umsetzung des Vorzugskonzeptes der Region vorbehaltlich einer zufriedenstellenden und auskömmlichen Finanzierung das Ziel ist.
2. Der Kreistag ist grundsätzlich bereit, sich an den Kosten der Planungsphasen I und II HOAI für die Elektrifizierung und der benötigten zusätzlichen Infrastruktur für die Fahrbarkeit des Vorzugskonzeptes der Region sowie an den entsprechenden zusätzlichen Betriebskosten zu beteiligen.
3. Die Geschäftsführung des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn wird deshalb beauftragt, Verhandlungen sowohl mit dem Land Baden-Württemberg als auch mit den Mitgliedern des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn über die Finanzierungsmöglichkeiten und die entsprechenden Verteilungsschlüssel aufzunehmen.

Im Vorfeld dieser Kreistagssitzung hat die SPD-Kreistagsfraktion einen Ergänzungsantrag zu dem genannten Tagesordnungspunkt gestellt. Aus zeitlichen Gründen konnte der Ergänzungsantrag nicht behandelt werden, was nun nachgeholt wird.

2. Sachverhalt:

Der Ergänzungsantrag lautet wie folgt:

4. **Der Kreistag fordert die Kreisverwaltung/den Interessenverband Bodenseegürtelbahn auf, mit der Landesregierung über die Verwendung der Pönale (Strafzahlungen der DB) für die sofortige Verbesserung der Infrastruktur der Bodenseegürtelbahn zu verhandeln.**

Begründung: Im Schreiben an die SPD-Kreistagsfraktion vom 08.03.2017 verweist MD Dr. Uwe Lahl auf die neuen Verkehrsverträge, die empfindliche Kürzungen und Pönalen für die auf der Bodenseegürtelbahn aufgetretenen Qualitätsmängel vorsehen. Diese Mittel sollten direkt der Verbesserung der Infrastruktur der Bodenseegürtelbahn dienen. Denkbar wäre, den Bahnsteig des Haltepunkts Überlingen-Mitte von 120 m auf 158 m zu verlängern, um einen Halt für längere Züge zu ermöglichen (z. B. 3-fach-Traktion der Neigetech-Triebwagen BR 611/612) und/oder die Kreuzungsstation Sipplingen vorgezogen zu bauen. Dies wäre eine deutliche Verbesserung des Bahnangebots auch im Hinblick auf die Landesgartenschau 2020.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Kreisverwaltung hält es für sinnvoll, mit dem MVI über die mögliche Verwendung der Pönale zu verhandeln. Eine entsprechende Anfrage zum voraussichtlichen Umfang der Kürzungen/Pönalen wurde beim Land bereits gestellt, da diese Kenntnis maßgeblich für die Frage der Verwendung ist. Der Vorschlag, den Bahnsteig des Haltepunktes Überlingen-Mitte zu verlängern, wird allerdings kritisch gesehen. Diese Eingriffe wären unabhängig einer genaueren Betrachtung der Elektrifizierungsanforderungen (die sicher auch Umbauten/Anpassungen der Tunnel nach sich ziehen) nicht sinnvoll, da dafür erhebliche Eingriffe in den östlichen und westlichen Tunnel vonnöten sind. Hinzu kommt, wie auch beim Bau der Kreuzungsstelle Sipplingen, der zeitliche Faktor. In Anbetracht der noch zu prüfenden Details und der realistischen Zeiten für die

nötigen planungsrechtlichen Verfahren, ist eine Umsetzung bis zur Landesgartenschau 2020 illusorisch.

5. Der Kreistag fordert die Kreisverwaltung/den Interessenverband Bodenseegürtelbahn auf, zu klären, ob anstelle der störanfälligen Neigezüge und Triebwagen (insbesondere der BR 650) Doppelstock-Züge zum Einsatz kommen können.

Begründung: Die Doppelstock-Züge haben zwar geringfügig längere Fahrzeiten gegenüber den Neigezügen, dies könnte aber durch kürzere Haltezeiten ausgeglichen werden, bedingt durch den Niederflur-Einstieg. Schon heute verkehren vielfach defektbedingt Neigezüge ohne Neigetechnik. Außerdem hätten Doppelstock-Züge eine größere Fahrgastkapazität.

Stellungnahme der Verwaltung:

Unabhängig von der Verfügbarkeit der benötigten Doppelstockzüge bei DB Regio für die ganze Strecke Ulm-Basel ist davon auszugehen, dass der Fahrplan bei einem Einsatz von Doppelstockzügen nicht eingehalten werden kann. Bei der größtenteils eingleisigen Gesamtstrecke haben Fahrzeitverluste durch den Wegfall der Neigetechnik erhebliche Auswirkungen auf die genau festgelegten Kreuzungen. Dies wird auch nicht durch die (vermeintlich) kürzeren Haltezeiten durch den Niederflur-Einstieg zu kompensieren sein. Die Verwaltung empfiehlt deshalb, den Antrag nicht weiter zu verfolgen. Sollte der Kreistag eine Klärung im Sinne des Ergänzungsantrags wünschen, wird die Einholung einer Kosten-Nutzen-Analyse bei der sma und Partner AG, Zürich, empfohlen.

6. Der Kreistag legt bei der Umsetzung des Vorzugskonzepts großen Wert darauf, dass sich die Fahrzeiten des IRE nicht verlängern.

Begründung: Die SMA-Studie geht davon aus, dass die im Stundentakt fahrenden IRE-Züge Friedrichshafen trotz der Elektrifizierung zwischen Radolfzell und eine um 30% längere Fahrzeiten aufweisen, nämlich neu 50 Minuten statt der heutigen 37 Minuten. Dies ist völlig inakzeptabel.

Die zwei zusätzlichen, sinnvollen Haltepunkte in Salem und in Markdorf verursachen höchstens je drei Muten längere Fahrzeit. Die Kreisverwaltung möge deshalb prüfen, mit welchen Maßnahmen diese Fahrzeitverlängerung kompensiert werden kann (z.B. durch zusätzliche „Fliegende Begegnungsstrecken“ mit Doppelspuren insbesondere in den Zulaufstrecken zu wichtigen Bahnknoten wie Radolfzell und Friedrichshafen und/oder durch weitere Kreuzungsstationen, die eine Reduktion der Zwangshaltezeiten ermöglichen).

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Fahrzeiten des IRE verlängert sich zum einen durch die Elektrifizierung (da die Neigetechnik weg fällt, was auch durch den Einsatz von spurtstärkeren elektrischen Fahrzeugen nicht wett gemacht werden kann) und zum anderen durch den Stundentakt des IRE. Hierzu hat die sma geschrieben: "Heute im Zweistundentakt des IRE entstehen keine betrieblichen Verlustzeiten. Mit Verdichtung zum Stundentakt entsteht der Betriebshalt Ludwigshafen für die Eigenkreuzung des IRE mit langer Standzeit zur Einhaltung der Trennzeiten (keine fliegende Kreuzung). Zudem ist bei der weiteren Eigenkreuzung des IRE in Markdorf zur Einhaltung der Trennzeiten die Haltezeit zu verlängern. Des Weiteren gibt es einen Betriebshalt für eine Kreuzung mit einer RB in Überlingen." Sicher könnten die Fahrzeitverluste durch weitere Infrastrukturausbauten (bis hin zur kompletten Zweigleisigkeit) teilweise kompensiert werden. Hier kommt aber die Wirtschaftlichkeit in Form eines nötigen positiven Nutzen-Kosten-Faktors ins Spiel, der wichtig für eine Förderung nach dem GVFG-Bundesprogramm ist. Es wird deshalb empfohlen, den Antrag nicht weiter zu verfolgen.

- 7. Der Kreistag legt bei der Umsetzung des Vorzugskonzepts großen Wert darauf, dass bei der Planung der Bodenseegürtelbahn der Bau eines zweiten Gleises über möglichst große Abschnitte dauerhaft gesichert wird.**

Begründung: Die Leistungsfähigkeit der Bodenseegürtelbahn mit einer überregionalen Bedeutung (Basel, Schaffhausen, Singen, Friedrichshafen, Ulm, bzw. Lindau, Kempten, München) und regionalen Bahnbetrieb im Bodenseeraum hängt wesentlich damit zusammen, ob es neben der Elektrifizierung gelingt, möglichst über weite Abschnitte eine Zweigleisigkeit zu erreichen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Regionalverband plant, den kompletten zweigleisigen Ausbau der Bodenseegürtelbahn zwischen Lindau und Radolfzell (bzw. auf dem Gebiet des Bodenseekreises) als Ziel der Raumordnung (als Vorranggebiet „Trasse für den Schienenverkehr, Ausbau“ gem. § 11 Abs.3 Ziff.12 LplG) festzulegen und entsprechend in der Raumnutzungskarte darzustellen.

- 8. Der Kreistag fordert die Kreisverwaltung/den Interessensverband Bodenseegürtelbahn auf, sich in kürzeren Abständen zu treffen und regelmäßig in den Kreistagen Bodenseekreis und Konstanz sowie den Regionalverbänden Bodensee-Oberschwaben und Bodensee-Hochrhein zu berichten.**

Begründung: Die Dringlichkeit einer Ertüchtigung der Bodenseegürtelbahn und die Notwendigkeit, substantiell voranzukommen, erfordert eine kürzere Frequenz der Treffen des Interessensverbandes Bodenseegürtelbahn. Ansonsten kann es nicht gelingen, den notwendigen Druck aufzubauen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Dieser Forderung kommen die Kreisverwaltung, wie auch der Interessensverband Bodenseegürtelbahn und der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben gerne nach. Letzterer ist in ständigem Kontakt mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und der DB Netz und hat bereits zugesagt, jeweils zeitnah über die weiteren Fortschritte zu berichten.

3. Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit keine.