



Datum: 02.07.2013
Dezernat/Amt: Amt für Kreisentwicklung und Baurecht
AZ/Bearbeiter.: 797.111 TA 003 / Herr Rupert Mayer
Vorlage: 397/2013/1

SITZUNGSVORLAGE

Thema:	Zukunft der Bodenseegürtelbahn
---------------	---------------------------------------

frühere Beratungen:	./.
---------------------	-----

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

Sachvortrag :	Herr Schültke, Herren Frei u. Niederer (sma u. partner, Zürich)	Zeitdauer (ca.):	20 Min.
---------------	---	------------------	---------

Beschlussvorschlag:	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Entscheidungsträgern beim Land Baden-Württemberg über die Realisierung für</p> <ol style="list-style-type: none">1) einen erweiterten Zielzustand mit einem zum Stundentakt verdichteten IRE inklusive der Halte Salem und Markdorf sowie mit einer zum Stundentakt systematisierten RB Singen – Friedrichshafen sowie2) einen 30´-Takt-Regioverkehr mit neuem Haltepunkt Mühlhofen Ort <p>unter Beachtung von Fahrleistungen und Infrastrukturen in Verhandlung zu treten.</p> <p>Zur vertieften Abklärung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses und zur Überprüfung der Förderungswürdigkeit von Bund und Land ist in einem nächsten Schritt die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung notwendig.</p> <p>Vor Beauftragung dieser NKU sind die möglichen, anteiligen Kosten (Verteilungsschlüssel etc.) dem Kreistag zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.</p>
----------------------------	---

Gremium	Zuständigkeit	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
Kreistag	Beschluss	16.07.2013	öffentlich

Finanzielle Auswirkungen:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
Kosten:	<input type="checkbox"/> einmalige Kosten	Betrag:	Euro
	<input type="checkbox"/> jährliche Folgekosten	Betrag:	Euro
	<input type="checkbox"/>		
Einnahmen:	<input type="checkbox"/> einmalige Einnahme(n)	Betrag:	Euro
	<input type="checkbox"/> laufende (jährlich)	Betrag:	Euro
	<input type="checkbox"/>		
Mittelbereitstellung im Haushalt:	<input type="checkbox"/> VWH	<input type="checkbox"/> VMH	
	HHSt.:		
	Bez. HHSt.:		
Zur Verfügung stehende Mittel (Planansatz und Haushaltsausgabenrest lfd. Jahr):			Euro
ggf. noch bereit zu stellen:			Euro
Deckungsvorschlag:	<input type="checkbox"/> VWH	<input type="checkbox"/> VMH	
	<input type="checkbox"/>		
	HHSt.:		
	Bez. HHSt.:		

Medien:	<input checked="" type="checkbox"/> PowerPoint	<input type="checkbox"/> pdf-Datei	<input type="checkbox"/> CD/DVD	<input type="checkbox"/> 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"/>	

Ausgangslage

In Baden-Württemberg ist grundsätzlich das Land Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Die Zugleistungen werden von der Dienstleistungsgesellschaft des Landes, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW), bestellt und mit den vom Bund zur Verfügung gestellten sogenannten Regionalisierungsmitteln finanziert. Diesbezüglich ist die NVBW auch verantwortlich für die aktuelle und künftige Angebotsplanung auf der Schiene. Diese wird in unserer Region beeinflusst durch die Elektrifizierung der Südbahn von Ulm über Friedrichshafen nach Lindau (Planfeststellung wird gerade durchgeführt) und einer beschlossenen Elektrifizierung der Hochrheinstrecke von Basel nach Singen/Radolfzell. Mit der Elektrifizierung der Südbahn bzw. der Hochrheinstrecke und den daraus resultierenden Fahrplanangeboten werden die Ankunft-/Abfahrtszeiten in den Knotenbahnhöfen Friedrichshafen und Singen festgelegt.

Bestehende Planungskonzepte

Die Bodenseegürtelbahn von Friedrichshafen nach Radolfzell/Singen verkehrt zwischen diesen beiden Knotenpunkten. Dadurch wird die Angebotsplanung auf der Strecke wesentlich determiniert. Es wurden vom Land bislang zwei Angebotsplanungen für die Zukunft konzipiert: Eine mit Dieselbetrieb ohne Elektrifizierung und eine mit elektrischem Betrieb nach erfolgter Elektrifizierung. Allerdings sehen beide Konzepte keine wesentlichen Verbesserungen des Angebots vor. Hier wird weitgehend der aktuelle Status-Quo abgebildet. Dieser beinhaltet alle zwei Stunden ein schnelles Produkt (IRE) mit nur zwei Halten im Bodenseekreis (Friedrichshafen und Überlingen) sowie eine stündlich verkehrende Regionalbahn mit Halten an allen Bahnhöfen.

Im Vergleich zum heutigen Verkehrsangebot sehen die Planungen des Landes bei der Regionalbahn sogar eine Aufgabe des beinahe exakten Stundentaktes vor. In der einen Stunde werden die Anschlüsse in Friedrichshafen, in der darauffolgenden Stunde die Anschlüsse in Singen erreicht. Dies hätte zur Folge, dass ein „Holpertakt“ entsteht, bei dem die Regionalbahn im ungefähren Abstand von 40 Minuten und dann 80 Minuten verkehrt.

Das hätte wiederum gravierende Auswirkungen auf den vertakteten Gesamt-ÖPNV im westlichen Bodenseekreis, weil alle wichtigen Busverbindungen auf den Takt der Schiene in den Bahnhöfen abgestimmt sind. Die heutigen Fahrplankonzepte aufkommensstarker Regionalbuslinien könnten in der jetzigen Form nicht aufrecht erhalten werden. Der Verlust eines überwiegenden Teils der Zuganschlüsse in den Knotenpunkten Überlingen, Salem, Markdorf und Friedrichshafen wäre die unausweichliche Folge.

Aufgabenstellung

Es ist offensichtlich, dass der Bodenseegürtelbahn sowohl bei der Angebotsplanung als auch bei der Elektrifizierung von Seiten des Landes eine niedrige Priorität eingeräumt wird. Demgegenüber ist die konsequente Weiterentwicklung des Fahrplanangebots und der Infrastruktur auf der Schiene jedoch ein wesentlicher Bestandteil des gültigen Nahverkehrsplans des Bodenseekreises. Durch zusätzliche Fahrleistungen und neue Haltepunkte sowie eine höhere Bedienfrequenz an den bestehenden Haltepunkten soll ein höheres Potenzial an Fahrgästen erschlossen werden.

Aus diesem Grund hat das Dezernat für Umwelt und Technik das Gutachterbüro SMA und Partner AG, Zürich, beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für die Angebotsverbesserung auf der Bodenseegürtelbahn zu erarbeiten. Dabei waren folgende Parameter zu beachten:

- Das schnelle Produkt IRE verkehrt im Stundentakt (anstelle des Zweistundentakts) mit zusätzlichen Halten in Salem und Markdorf (neben Überlingen und Friedrichshafen).
- Die Regionalbahn fährt ebenfalls im (durchgängigen, systematisierten) Stundentakt nach Möglichkeit mit zusätzlich neuen Halten.
- Zusätzliche Regionalbahnleistungen zur Verdichtung des Fahrplanangebots im 30-Minuten-Takt bis Markdorf resp. Überlingen während den Hauptverkehrszeiten (HVZ).

Die Aufgabenstellung beinhaltete die Planung dieses neuen verdichteten und systematisierten Angebots, die Untersuchung der Eigenschaften und Konsequenzen (insbesondere der notwendigen Infrastrukturergänzungen) sowie die Entwicklung von Zwischenstufen, die eine etappenweise Einführung des neuen Angebots ermöglichen.

Vorgehensweise

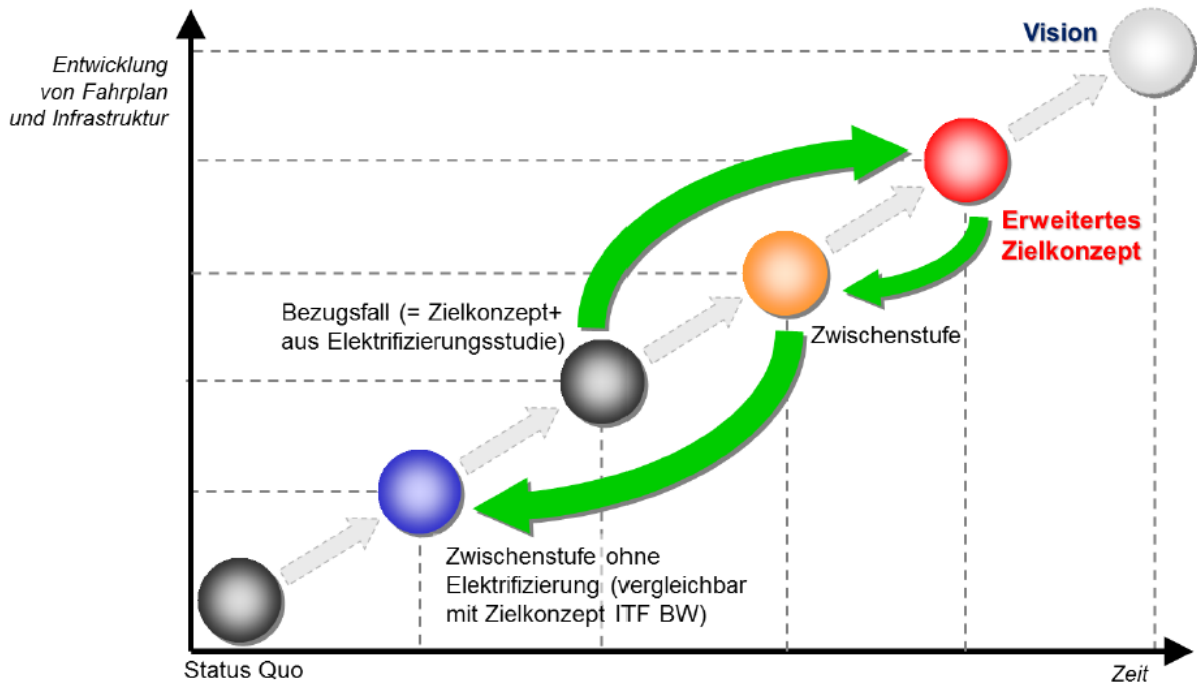
Ausgangspunkt der Untersuchung (also der sogenannte Bezugsfall) ist das „Zielkonzept+“ aus der Elektrifizierungsstudie Hochrheinstrecke und Bodenseegürtelbahn. Diese Studie wurde im Auftrag der NVBW und des Kantons Schaffhausen am 15.12.2009 fertiggestellt und veröffentlicht. Die Studie geht von einer Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, der Bodenseegürtelbahn, der Südbahn und einem Ausbau der Gäubahn aus.

Unter Anwendung der oben genannten Parameter (siehe Aufgabenstellung) wurde vom Gutachter zunächst ein Variantenspektrum von insgesamt 10 Angebotskonzepten für die Bodenseegürtelbahn entwickelt. Nach einer Variantendiskussion bzw. den Charakteristika der entwickelten Varianten zeichneten sich zwei Varianten davon als Favoriten ab. Nach Durchführung einer Potenzialabschätzung seitens des Gutachterbüros konnte eine eindeutige Bestvariante zur Durchführung der weiteren Arbeitsschritte bestimmt werden. Diese Bestvariante wurde daraufhin nochmals optimiert und im Rahmen des erweiterten Zielkonzepts als „Optimiertes Zielkonzept 1“ bezeichnet.

Ausgehend von diesem „Optimierten Zielkonzept 1“ wurden zwei Zwischenstufen entwickelt, die in der Zeitachse jeweils einen Schritt zurückgehen. Die Zwischenstufen beinhalten einen geringeren Umfang beim Fahrplanangebot. D.h. das schnelle Produkt verkehrt nur im Zweistundentakt, wie auch ursprünglich vom Land vorgesehen. Die erste Zwischenstufe beschreibt das Leistungsangebot im Dieselbetrieb, die andere den Betrieb entlang der Bodenseegürtelbahn mit elektrischer Traktion.

Bei der Optimierung des erweiterten Zielkonzepts hat sich gezeigt, dass mit den bestehenden Rahmenbedingungen und moderaten Infrastrukturmaßnahmen keine vollständig befriedigende Lösung erzielt werden kann. Deshalb wurden im Sinne einer langfristigen Perspektive zwei weiterführende Angebotskonzepte als Visionen entwickelt („Vision Zielkonzept 3+“ und „Vision 30´-Takt-Regioverkehr“). Damit wird die strategische Ausrichtung für die Bodenseegürtelbahn aufgezeigt.

Die Vorgehensweise ist im folgenden Schaubild nochmals visualisiert.



In einer weiteren Potenzialabschätzung sowie einer sich anschließenden Nutzwertanalyse wurden die drei Zukunftskonzepte (Optimiertes Zielkonzept 1, Vision Zielkonzept 3+ und Vision 30'-Takt-Regioverkehr) einer gesamthaften Bewertung unterzogen.

Schlussfolgerungen

Die Untersuchung des Gutachters hat gezeigt, dass sich für eine elektrifizierte Bodenseegürtelbahn ein erweitertes Zielkonzept entwickeln lässt, bei dem das schnelle IRE-Produkt zum Stundentakt mit zusätzlichen Halten verdichtet und die Regionalbahn zu einem Stundentakt mit zusätzlichen neuen Halten systematisiert wird (Optimiertes Zielkonzept 1).

Die Prüfung einer Zwischenstufe ohne Elektrifizierung zeigte, dass die vorhandene Infrastruktur wenig Gestaltungsspielraum lässt, um die Anschlüsse in beiden Knoten Friedrichshafen und Singen zu gewährleisten. Wenn in dieser Zwischenstufe die neuen Halte Salem und Markdorf beim schnellen IRE-Produkt sowie die neuen Haltepunkte bei der Regionalbahn umgesetzt werden, so ist nur ein zweistündlicher IRE resp. kein exakter Stundentakt der Regionalbahn realisierbar.

Die Studie hat ebenfalls gezeigt, dass bei einer elektrifizierten Bodenseegürtelbahn aufgrund der vorhandenen Infrastruktur (beschränkte Kreuzungsmöglichkeiten, Geschwindigkeitseinbrüche) die entwickelten Varianten teilweise mit Nachteilen behaftet sind. Im Sinne einer langfristigen Zielausrichtung der Bodenseegürtelbahn wurden hierfür zwei unterschiedliche Visionen entwickelt. Allerdings ist diese weitere Optimierung nur mit Umsetzung von größeren infrastrukturellen Maßnahmen und den damit verbundenen hohen Investitionskosten machbar.

Bei diesen visionären Angebotskonzepten sind zwei unterschiedliche Ansätze denkbar:

- Weiterverfolgung des Konzepts mit jeweils einem stündlichen schnellen IRE-Produkt zur Stärkung der überregionalen Verbindung Basel – Friedrichshafen – Lindau (- München)

und einer stündlichen Regionalbahn zur regionalen Bedienung und der Sicherstellung der Reiseketten in den Umsteigebahnhöfen. Hier sind die Übergänge in den Knoten Singen bzw. Friedrichshafen insbesondere auch von den Planungen der anschließenden Strecken abhängig (Vision Zielkonzept 3+).

- Einführung eines halbstündlichen Regionalbahnverkehrs (hier entfällt das schnelle, überregionale Produkt). Eine Regionalbahn im 30-Minuten-Takt ermöglicht eine systematische Bedienung aller Halte zwischen Friedrichshafen und Radolfzell/Singen bei einer gleichzeitig effizienten Betriebsabwicklung. Neben einer guten Merkbarkeit des Fahrplans für die Fahrgäste lassen sich systematische Umsteigeknoten ins ergänzende Busnetz einrichten. Aufgrund halbstündlicher Verbindungen sowie der Möglichkeit, das Halbstundenraster um 15 Minuten zu schieben, sinkt die Wichtigkeit einer Optimierung der Anschlüsse an die angrenzenden Systeme. Damit ist auch die Planungsunsicherheit bei den Anschlussstrecken von geringerer Bedeutung (Vision 30'-Takt-Regioverkehr).

Für die drei entwickelten Zukunftskonzepte (Optimiertes Zielkonzept 1, Vision Zielkonzept 3+ und Vision 30'-Takt-Regioverkehr) wurde eine Nutzwertanalyse zur gesamthaften Bewertung durchgeführt. In dieser gesamthaften Betrachtungsweise schneidet die „Vision 30'-Takt-Regioverkehr“ am besten ab.

Sitzung des Kreistags

Die Gutachter des beauftragten Büros SMA und Partner AG, Zürich, werden in der Sitzung anwesend sein und die erarbeiteten, oben skizzierten Angebotskonzepte im Detail vorstellen und für Fragen zur Verfügung stehen.

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Entscheidungsträgern beim Land Baden-Württemberg über die Realisierung für

- 1) einen erweiterten Zielzustand mit einem zum Stundentakt verdichteten IRE inklusive der Halte Salem und Markdorf sowie mit einer zum Stundentakt systematisierten RB Singen – Friedrichshafen sowie
- 2) einen 30'-Takt-Regioverkehr mit neuem Haltepunkt Mühlhofen Ort

unter Beachtung von Fahrleistungen und Infrastrukturen in Verhandlung zu treten.

Zur vertieften Abklärung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses und zur Überprüfung der Förderungswürdigkeit von Bund und Land ist in einem nächsten Schritt die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung notwendig.

Vor Beauftragung dieser NKU sind die möglichen, anteiligen Kosten (Verteilungsschlüssel etc.) dem Kreistag zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.