



Planungsausschuss am 29. März 2023

- öffentlich -

Vorlage zu TOP 3

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

Kenntnisnahme

1. Aktuelle Schienenprojekte

Bodenseegürtelbahn

Nach der Übergabe der sogenannten Vorplanungshefte an den Interessenverband Bodenseegürtelbahn zum 30.09.2022 durch DB Netz AG lag auch die aktuelle Kostenschätzung vor: 590 Mio. Euro soll die Elektrifizierung und der Infrastrukturausbau der Strecke zwischen Friedrichshafen und Radolfzell in der Vorzugsvariante kosten. Die Mehrkosten gegenüber einer ersten Schätzung (350 Mio. Euro im Jahr 2019) begründen sich laut DB Netz AG 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.

Die Kosten der Vorplanung werden voraussichtlich 10.501.800 Euro betragen. Hiervon übernimmt der Bodenseekreis 4.725.810 Euro, der Landkreis Konstanz 3.150.540 Euro und das Land Baden-Württemberg 2.625.450 Euro.

Im Rahmen des Steuerungs- und Lenkungskreises am 22.12.2022 wurde festgehalten, dass nur die Vorzugsvariante (stündlich IRE, halbstündlich RB) zu einem verbesserten und zuverlässigen Angebot führen kann. Teilnehmer des Lenkungskreises sind der Amtschef des VM, Berthold Frieß, die Landräte des Bodenseekreises und des Kreises Konstanz, Lothar Wölfle und Zeno Danner, der Bevollmächtigte der Deutschen Bahn für Baden-Württemberg, Thorsten Krenz, sowie der Verbandsdirektor des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben, Dr. Wolfgang Heine.

Gleichzeitig wurde im Lenkungskreis übereinstimmend festgestellt, dass die Kostensteigerungen einen enormen Kraftakt und eine gewaltige Herausforderung darstellen und die Suche nach machbaren Finanzierungswegen noch nicht abgeschlossen ist. Im nächsten Lenkungskreistermin sollen dann weitere Details zur Landes-Kofinanzierung vorliegen. Bis dahin müssen auch Einsparpotenziale („Chancen“) und weitere Finanzierungswege einzelner Vorhabensbestandteile durch die DB ermittelt werden. So existieren grundsätzlich Einsparungsmöglichkeiten bei Straßen- und Eisenbahnüberführungen (Einsparpotentiale bei ca. 30 Mio. €). Gleichzeitig sind die Bundesfördertöpfe wie LuFV, DSD etc. v.a. durch die DB intensiv zu prüfen. Die Finanzierung sollte dann nicht ausschließlich über das Bundes-GVFG-Vorhaben laufen. Eine Einigung über die Gesamtfinanzierung muss vor Beginn der Leistungsphasen 3 und 4 erzielt werden.

Parallel findet z.Z. eine EBWU (eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung) für die Bodenseegürtelbahn statt um prüfen zu können, ob mit den vorliegenden Planungen eine zufriedenstellende Betriebsqualität erzielt werden kann. Diese wird mittlerweile bei allen Ausbauprojekten im Land durchgeführt.

Die Projektwebseite „die-bodenseeguertelbahn.de“ soll Ende März online gehen und u.a. Einblick in die wesentlichen Vorplanungsergebnisse geben.

Bodo-Ringzug

Für den bodo-Ringzug wurde Anfang des Jahres die Machbarkeitsstudie beauftragt. Durchführen wird die Studie das Büro TTK (TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH) gemeinsam mit der DB Engineering & Consulting und der PTV Transport Consult GmbH. Mit der Machbarkeitsstudie soll der Bedarf für den Ausbau der Infrastruktur festgestellt, verschiedene Varianten bewertet und eine erste grobe Nutzen-Kosten-Untersuchung erstellt werden. Der besondere Fokus liegt dabei auf einer stündlichen Verbindung zwischen dem württembergischen Allgäu und

dem Mittleren Schussental bis zum Bodensee, wozu die Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Kißlegg und Aulendorf notwendig werden wird.

Die Kosten für die Studie belaufen sich auf 177.833,60 Euro brutto. Das Land Baden-Württemberg bezuschusst die Machbarkeitsstudie mit 75.000 Euro. Die IHK Bodensee-Oberschwaben übernimmt 10.000 Euro beizusteuern. Die übrigen 92.833,60 Euro tragen die drei Landkreise Ravensburg (66%), Bodenseekreis (26%) und Lindau (8%).

Am 14.03. fand ein erster Kickoff-Termin zu der Machbarkeitsstudie statt. Dort wurden bereits erste Grobkonzeptionen der Betriebskonzepte diskutiert.

Südbahn

In der Sitzung des Interessenverbandes Südbahn am 01.02.2023 wurde einstimmig beschlossen, den Interessenverband auch nach der erfolgten Elektrifizierung bestehen zu lassen. Es ist einhellig die Meinung vertreten worden, dass mit der neuen Infrastruktur (Stuttgart 21, NBS Wendlingen-Ulm) und den sich daraus ergebenden Fahrplankonzepten noch viele Themen auf die Mitglieder zukommen werden, die einen Fortbestand des Interessenverbandes sinnvoll erscheinen lassen. Zudem wurde in der Sitzung die Verbandsspitze neu gewählt: Vorstandsdirektor Heine als Nachfolger von Herrn Franke als Geschäftsführer des Interessenverbandes, Herr Reithmeier von der Mobility Solutions GmbH aus Ravensburg als Nachfolger von Herrn Grieshaber als Mitglied des Vorstandes und Landrat Sievers als Nachfolger von Landrat Wölfle als Sprecher des Vorstandes.

Im Beisein von Herrn Frieß (Ministerialdirektor im Verkehrsministerium) und Herrn Krenz (Konzernbevollmächtigter der DB AG für B-W) wurden in der Sitzung Franke und Wölfle im Rahmen eines kleinen Festaktes verabschiedet.

Der Fahrplanwechsel im Dezember ist größtenteils gut über die Bühne gegangen. Dabei wurde das Expressangebot auf der Südbahn noch mal ausgeweitet, sodass ein tägliches, halbstündliches Expressangebot mit den Linien RE 5 (Friedrichshafen-Stuttgart) und IRE 3 (Lindau-Ulm) bis in die Abendstunden besteht. Leider ist die Pünktlichkeit auf der Südbahn aktuell noch ungenügend. Gründe hierfür seien laut Bahn u.a. der Umbau des Bahnhofs Friedrichshafen, die andauernden Personalprobleme und die unzureichende Materialausstattung in den Werkstätten. Immerhin sind jetzt alle versprochenen Triebwagen der Baureihe 425 im Einsatz.

Zollernalbbahn

Die Elektrifizierung der Strecke Albstadt-Ebingen – Sigmaringen (Zollernalbbahn Süd) legt den Grundstein für eine umweltfreundliche Mobilität und höhere Angebotsqualität. Damit wird auch die Voraussetzung zur Verknüpfung mit der Regionalstadtbahn Neckar-Alb (Zollernalbbahn Nord) und zur Sicherstellung der umsteigefreien Anbindung des ländlichen Raums an den Ballungsraum Stuttgart auch nach der Fertigstellung des neuen Stuttgarter Tiefbahnhofs geschaffen.

Der Landkreis Sigmaringen hatte mit der DB Netz AG einen Vertrag über die Leistungsphasen 1 und 2 (Vorplanung) geschlossen. 4,76 Mio. Euro investiert der Landkreis in die Vorplanung, das Land unterstützt den Kreis dabei mit 1,19 Mio. Euro (20%). Am 15.03.2023 wurden die Ergebnisse im Umwelt-, Kultur- und Schulausschuss des Kreistages vorgestellt. Von Bedeutung sind diese Ergebnisse insbesondere für die Erstellung der bereits in Auftrag gegebenen „Standardisierten Bewertung“, welche auf Basis der Vorplanung erstellt wird und als wichtige

Voraussetzung und Grundlage für weitere Entscheidungen und den Erhalt der Fördergelder nach dem GVFG gilt.

Die aktuelle Kostenschätzung (2023) liegt bei ca. 170,4 Mio. Euro (Summe Baukosten und Planungskosten).

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass für eine zielgerichtete und ergebnisorientierte Fortführung ab Leistungsphase 3 eine Zusammenführung beider Maßnahmen bzw. der jeweiligen Verkehrsabschnitte ZAB Süd und ZAB Nord gibt. Hierzu soll ein übergeordneter Lenkungs-kreis unter Federführung des Landes eingesetzt werden.

Donaubahn

Auf der Donaubahn haben die konkreten Planungen für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Herbertingen – Mengen und für den neuen Betriebsbahnhof Inzigkofen begonnen. Spürbare Verbesserungen am Fahrplan soll es ab 2026 geben. Umgesetzt wird der durchgängige Stundentakt zwischen Ulm und Sigmaringen, außerdem werden die Züge um 15 Minuten versetzt fahren, so dass es am Knoten Tuttlingen bessere Anschlüsse an die Gäubahn geben wird.

Offen ist allerdings weiterhin, wann digitale Signaltechnik auf der Strecke Einzug hält und wie diese finanziert wird. Die DB hatte angekündigt, bis auf weiteres nicht in die geplante Erneuerungen von Stellwerken zu investieren. Da die Donaubahn keine Hauptstrecke mit Fernverkehr sei, gibt es keine Gelder aus dem Bedarfsplan Schiene des Bundes. Auch die Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sind nur für Instandhaltungen im Bestandsnetz und nicht für Aus- und Neubauvorhaben vorgesehen. Für die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur müssen daher andere Finanzierungsquellen aufgetan werden. Hierzu soll eine neue Lenkungsgruppe zur Donaubahn einberufen werden, der Vertreter des Ministeriums, der Bahn und der Region angehören.

2. Aktuelle Straßenprojekte

B 30 neu Friedrichshafen-Ravensburg

Jahrelange Untersuchungen zur B 30 neu zwischen Friedrichshafen und Ravensburg hatten 2018 ergeben, dass aufgrund von sehr hohen naturschutzfachlichen und naturschutzrechtlichen Konflikten der Varianten West und Mitte die Variante Ost eine rechtssichere und somit realisierbare Variante darstellt. Die Ministerien des Bundes und des Landes folgten der Argumentation des Regierungspräsidiums Tübingen für die favorisierte Ostvariante.

Die Unterlagen zur Voruntersuchung wurden zuletzt nochmals überarbeitet und dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg zur Weiterleitung an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr übersandt. Als nächster Verfahrensschritt steht das Linienbestimmungsverfahren an, für das auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen ist.

Gleichzeitig werden bereits vorbereitende Schritte für die nächste Planungsphase, die Entwurfsplanung, unternommen. Im September 2022 fand in der Raumschaft eine Verkehrszählung statt. Derzeit werden die Daten ausgewertet und auf dieser Grundlage der Planungshorizont des Verkehrsgutachtens auf das Jahr 2035 fortgeschrieben. Seit Anfang 2022 laufen die Untersuchungen und Kartierungen von Fauna und Flora und es werden verschiedene Planungsleistungen an externe Gutachter ausgeschrieben.

Aktuell werden im Bereich der geplanten Aus- und Neubaustrecke Geländeaufnahmen sowie geologische Kleinbohrungen zur Baugrunderkundung durchgeführt.

B 30 Ortsumgehungen Enzisreute und Gaisbeuren

Die beiden Projekte befinden sich in der Vorplanung, mit der Ende 2022 begonnen wurde. In dieser werden zielführende Trassenalternativen herausgearbeitet und miteinander verglichen. Alle verkehrlichen, wirtschaftlichen und raumstrukturellen Aspekte und deren Auswirkungen auf die Umwelt werden ermittelt und beurteilt. Ergebnis der Vorplanung ist die Auswahl einer Vorzugsvariante, die dann in den nächsten Planungsstufen weiter ausgearbeitet wird.

Derzeit erfolgt die Sichtung der Planunterlagen aus der Vergangenheit. Dies dient vor allem der Vermeidung von Informationsverlust sowie der Abschätzung des Erhebungs- und Untersuchungsumfangs. Dabei ist es wichtig zu betonen, dass die Trasse aus der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 aus dem Jahr 2016 lediglich eine mögliche Lösung darstellt. Da sich seitdem die räumlichen, rechtlichen und fachlichen Vorgaben vielfach geändert haben, sind in einem ersten Planungsschritt, der sogenannten Grundlagenermittlung, die vorhandenen örtlichen Gegebenheiten abzuprüfen. Das Regierungspräsidium bereitet im nächsten Schritt dann die Vergabe der wichtigsten Planungsbeiträge vor. Dazu zählen unter anderem die umweltfachliche Raumanalyse und eine Verkehrsuntersuchung. In letzterer werden alle relevanten Verkehrsströme sowie Quell- und Zielverbindungen analysiert. Das Ergebnis dieser Verkehrsuntersuchung ist die Grundlage für alle weiteren notwendigen Planungsschritte wie beispielsweise für die Lärm- und Schadstoffgutachten sowie die Umweltverträglichkeitsuntersuchung.

B 31 Meersburg/W-Immenstaad

In die Planung der B 31 Meersburg/W-Immenstaad (Umfahrung Hagnau), mit der im Jahr 2015 begonnen wurde, ist die Verwaltung eng involviert und bringt ihr Fachwissen ein. Der Verbandsdirektor ist Mitglied des politischen Begleitkreises, weitere Mitarbeiter der Verwaltung arbeiten im Facharbeitskreis Verkehr und Umwelt mit. Die Planung wird mit einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung unterstützt, mehrere Informationsveranstaltungen fanden bisher statt.

In einem umfangreichen und gesetzlich vorgeschriebenen Prozess wurden zahlreiche Trassenvarianten für die B 31 untersucht. Letztlich erfolgte die Abwägung zwischen der Variante AB1 (Korridor Süd, seenah, Ausbau Bestandstrasse) und B1 (Korridor Mitte, Neubau). Beide Varianten sind nach Aussage des Regierungspräsidiums Tübingen (RP) technisch machbar und aus fachlich-rechtlicher Sicht ist eine Genehmigung vorstellbar. Unter rein umweltfachlichen Aspekten stellt die Variante AB1 den verträglicheren, d.h. risiko- und konfliktärmeren Lösungsansatz dar. Jedoch sind nicht nur umweltfachliche, sondern auch weitere Aspekte, u.a. die verkehrliche Zielerfüllung und die Wirtschaftlichkeit, zu berücksichtigen. Der lange Tunnel bei Variante AB1 würde hohe Kosten (Investition und Betrieb) mit sich bringen und die Ortsdurchfahrt von Stetten könnte durch die neue B 31 nicht entlastet werden. In Abwägung der maßgeblichen Belange gelangte das RP zu der Empfehlung der Variante B1. Dieser Vorschlag wurde über das Ministerium für Verkehr dem zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Prüfung vorgelegt, welches der Empfehlung zustimmte.

Auf Grundlage der Gutachten zu Umwelt und Verkehr wird z.Z. die Umweltverträglichkeitsstudie fertiggestellt. Der nächste Planungsschritt ist das Linienbestimmungsverfahren nach §16 FStrG. Derzeit werden noch die dafür notwendigen Unterlagen fertiggestellt. Das RP ist auch bereits in

die Entwurfsplanung eingestiegen, u.a. mit der Vermessung der Vorzugsvariante B1, der Erhebung der Fauna, der Vorbereitung der Baugrunduntersuchung und der Vorbereitung von EU-Vergaben und weiterer notwendiger Leistungen. Zudem wird an der naturschutzfachliche Optimierung der Variante B1 gearbeitet, wie vom Bundesverkehrsministerium in seinem Zustimmungsschreiben zur Variante B1 gefordert wurde. Hier werden insbesondere im Weingartenwald Möglichkeiten gesehen. In der Entwurfsplanung wird die Vorzugsvariante B1 in größerem Detaillierungsgrad konkretisiert. Die Entwurfsplanung wird dann mit dem sog. Gesehenvermerk – also der Zustimmung des Bundes zur Planung – abgeschlossen. Im Anschluss folgt die Genehmigungsplanung.

B 31 Friedrichshafen Waggershausen-FN/B30 alt (Riedleparktunnel)

Die Planungen zur Erweiterung des Riedleparktunnels befassen sich derzeit mit der Grundlagenermittlung. Zusammen mit der B 30 Friedrichshafen-Ravensburg und B 31 Meersburg/W-Immenstaad wurde aktuell die Vermessung vergeben. Um weitere Synergien zu nutzen wurde zusammen mit der B 30 Friedrichshafen-Ravensburg die Verkehrsuntersuchung für den Raum vergeben.

B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)

Die B 32 stellt eine wichtige überregionale Verbindung dar und fungiert als Autobahnzubringer zur A 96 bei Wangen im Allgäu. Seit den 1990er-Jahren gibt es Planungen, den Ost-West-Verkehr künftig nicht mehr durch die Innenstadt von Ravensburg zu führen, sondern die B 32 nach Süden an den Rand der Kernstadt zu verlegen und mit einen rund zwei Kilometer langen Tunnel unter dem Höhenzug „Molldiete“ hindurchführen.

Die Maßnahme ist im aktuellen Bedarfsplan 2016 im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Da sich jedoch die rechtlichen und fachlichen Vorgaben aus den 1990er-Jahren vielfach geändert haben, müssen alle Gutachten und Unterlagen nach einer ausführlichen Grundlagenermittlung erneuert und plausibilisiert sowie alternative Streckenführungen neu betrachtet und bewertet werden.

Ende 2019 hat das Regierungspräsidium Tübingen mit der erneuten Planung begonnen. Derzeit werden die Daten aus den im April 2021 durchgeführten Verkehrserhebungen ausgewertet. Darüber hinaus finden zurzeit die Erhebungen der projektspezifisch relevanten Arten/Artengruppen im Untersuchungsgebiet statt.

Die Kosten für die Maßnahme werden mit 107,7 Mio. Euro (Stand 2014) beziffert.

B 311n/B 313 Mengen-Meißkirch

Die Gesamtmaßnahme ist in die zwei Teilprojekte B 311n/B 313 Vilsingen-Engelswies sowie B 311n/B 313 Sigmaringen-Mengen untergliedert. Ursprünglich hatte das Ministerium für Verkehr des Landes den Planungsbeginn für diese Maßnahme frühestens im Jahr 2025 vorgesehen. Um die Planungen früher starten zu können und zügig voranzubringen, hat der Landkreis Sigmaringen die Durchführung und Finanzierung der Planungen für das Land übernommen. Sieben Kommunen und die IHK Bodensee-Oberschwaben beteiligen sich mit einem jährlichen pauschalen Zuschuss für die Dauer von 10 Jahren an den Planungskosten.

Mit dem Planungsprozess wurde im Juni 2020 begonnen. Abgeschlossen wurde bis jetzt das Fachgutachten Flora/Biotop und Forst. Im Verkehrsgutachten wurden nach dem Aufbau des

Analysemodells fünf Planfälle (sog. Prognoseplanfälle) festgelegt und ebenso wie der Prognosefall berechnet.

Ziel ist es, Ende des 2. Quartals 2023 alle technischen Fachgutachten (Verkehrsuntersuchung, Technische Planung, Baugrunduntersuchung) abzuschließen. Diese dienen dann als Grundlage für den zweiten Teil der Umweltverträglichkeitsstudie (Variantenvergleich und Risikoanalyse, Artenschutzprüfung und FFH-Verträglichkeitsprüfung), welche Ende des Jahres abgeschlossen sein soll.

Um die Öffentlichkeit frühzeitig zu beteiligen und Hinweise und Wünsche aus der Raumschaft so weit möglich in die Planung einfließen zu lassen, hat der Landkreis Sigmaringen für den Dialog drei feste Gremien eingerichtet, die in den nächsten Jahren kontinuierlich beteiligt werden: Einen Beratenden Begleitkreis sowie Facharbeitskreise zu den Themen Verkehr und Umwelt. In diesen drei Gremien ist auch der Regionalverband vertreten.