

Erläuterungen zur Südbahn und ihrer Finanzierungsmöglichkeiten

1. Allgemeines

Als Südbahn wird die zweigleisige Strecke Ulm-Friedrichshafen bezeichnet (Kursbuchstrecke 751). Sie ist ca. 104 km lang und nicht elektrifiziert. Der ca. 24 km lange, eingleisige Abschnitt zwischen Friedrichshafen und Lindau wird häufig ebenfalls zur Südbahn gezählt, ist aber eigentlich Teil der Bodenseegürtelbahn (Kursbuchstrecke 731). Auch er ist nicht elektrifiziert und kann daher nur mit dieselbetriebenen Fahrzeugen bedient werden.

Seit ihrer Inbetriebnahme im Jahre 1850 bildete die Südbahn das wirtschaftliche Rückgrat für die Region Bodensee-Oberschwaben. Sie schuf Anfang des 20. Jahrhunderts die Voraussetzung für die Entwicklung Friedrichshafens zur Industriestadt sowie den Erfolg zahlreicher oberschwäbischer Unternehmen.

War schon der Bau der Südbahn durch ein breites Bündnis aus Politik, Handel und Gewerbe sowie bürgerlichen Gremien und Engagement zustande gekommen, so begleiteten diese Akteure auch die weitere Entwicklungsgeschichte der Strecke und trieben vielfältige Verbesserungen voran. Schon Anfang der 1960er-Jahre setzte sich z.B. die IHK Bodensee-Oberschwaben für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Friedrichshafen-Lindau sowie die bereits 1927 von der Deutschen Reichsbahn vorgesehene Elektrifizierung ein. Die Vorteile lagen auf der Hand: Die Fahrzeiten der durchlaufenden Züge von Stuttgart nach Lindau könnten durch den Wegfall der Umspannzeit in Ulm und der Erhöhung der Anfahrbeschleunigung deutlich verkürzt werden.

2. Bundesverkehrswegeplan 2003 und Bedarfsplan Schiene 2004 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Die Ausbaustrecke Ulm – Lindau – Grenze Deutschland/Österreich ist mit dem Bau von Begegnungsabschnitten zwischen Friedrichshafen und Lindau (veranschlagte Investitionskosten 51 Mio. €¹) Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege und mit dem weiteren Maßnahmenumfang (durchgehende Elektrifizierung der Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau und Erhöhung der Strecke Ulm – Friedrichshafen für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h mit Investitionskosten von 216 Mio. €) als internationales Projekt berücksichtigt. Voraussetzung für die Finanzierung / Realisierung eines internationalen Projekts ist u.a. der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme.

¹ Diese Maßnahme sollte bereits im Rahmen des Anti-Stau-Programms verwirklicht werden.

3. Internationale Studie / Nutzen-Kosten-Untersuchung

Im Rahmen einer internationalen Studie (D/A/CH unter Federführung des BMVBS)² wurde der Ausbau der Südbahn der erforderlichen gesamtwirtschaftlichen Einzelbewertung unterzogen. In gleicher Weise wurden auch die Strecken Stuttgart - Schaffhausen - Zürich („Gäubahn“) und München - Memmingen - Lindau (- Bregenz – Zürich, „Allgäubahn“) untersucht. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass bei der Südbahn mit einem Wert von 2,2 bis 2,4 die zu erwartenden Nutzen mehr als doppelt so hoch liegen wie die entsprechenden Kosten. Neben den oben genannten, im Bedarfsplan Schiene verankerten Maßnahmen haben die Gutachter zusätzlich auch den zu erwartenden güterverkehrlichen Nutzen beim Bau einer Verbindungskurve in Friedrichshafen (Vbk) untersucht.

Die Ergebnisse für die Südbahn lauten:

▪ <u>Investitionskosten zum Preisstand 2005:</u>	
Elektrifizierung	91 Mio. €
2-gl. Ausbau Friedrichshafen - Lindau	93 Mio. €
Ausbau 160 km/h	12 Mio. €
Verbindungskurve Friedrichshafen	30 Mio. €

Summe:	226 Mio. €
abzüglich ASP ³ -Anteil	- 51 Mio. €

▪ Nutzen-Kosten-Verhältnis:

	Südbahn	Südbahn mit Vbk	nur Vbk
Nutzen- bzw. Kostenkomponente	Barwert 2002 (Mio €)		
Summe Nutzen	416,3	489,5	73,2
Investitionskosten	189,3	221,0	31,7
NKV	2,2	2,2	2,3
<u>Territoriale Aufteilung (nur Deutschland)</u>			
Summe Nutzen	455,0	529,7	
Investitionskosten	189,3	221,0	
NKV	2,4	2,4	

² Quelle: Schlussbericht der internationalen Studie "Bewertung von Investitionen zum Ausbau deutscher Eisenbahnstrecken im Zulauf zur NEAT", Juli 2006

³ ASP = Anti-Stau-Programm

4. Fazit

- Nachdem der Bund den abschnittswisen zweigleisigen Ausbau zwischen Langenargen und Lindau seinerzeit mit insgesamt 51 Mio. € in das sogenannte Anti-Stau-Programm aufgenommen hatte, schien ein erster Durchbruch gelungen. Bis zum heutigen Tag ist aber kein Fortschritt zu verzeichnen. Die Finanzierung ist weiterhin ungeklärt.
- Mit der internationalen Studie ist nunmehr der erforderliche Nachweis der Wirtschaftlichkeit der weiteren Ausbaumaßnahmen erbracht.
- Damit erfüllt auch der Teil des Südbahnausbaus, der im Bedarfsplan Schiene als internationales Projekt geführt wird, grundsätzlich die Voraussetzungen, um wie ein Projekt des Vordringlichen Bedarfs behandelt zu werden.
- Als nächsten Schritt erwarten wir nun eine Aussage des BMVBS, wie und wann es die Ausbaumaßnahmen auf der Südbahn umzusetzen beabsichtigt.

5. Finanzierungsmodell

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich der Bund aus Haushaltsgründen nicht in der Lage sieht, die genannten Investitionen alle vor 2017 zu finanzieren.

Um die Realisierung der Maßnahmen voran zu bringen schlägt das Innenministerium folgenden Weg vor:

- (1) Zwischen DB AG und Region/Land wird für das Gesamtprojekt eine Planungsvereinbarung über die Durchführung der Leistungsphasen 1 - 4 der HOAI (also bis zur Erlangung des Baurechts) abgeschlossen. Als Grundlage für weitere Entscheidungen im Detail soll in einem ersten Schritt die ergänzende Grundlagenermittlung und die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) dienen. Die Region finanziert die Planungen vor. Sobald und soweit seitens des Bundes eine entsprechende Finanzierung der Planungsleistungen erfolgt ist, erstattet die DB Netz AG diesen Betrag in der entsprechenden Höhe zurück.
- (2) Bund, Land, Region und DB AG sind sich einig, dass die Streckenelektrifizierung und Bahnstromversorgung zwischen Ulm und Lindau einschließlich der erforderlichen Maßnahmen zur Ertüchtigung der Strecke Ulm – Friedrichshafen für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h vorrangig zu entwickeln und nach Möglichkeit bis zum Fahrplanwechsel 2011/12 zu realisieren sind.
- (3) Der Bund erklärt sich bereit, hinsichtlich der in Absatz 2 genannten Maßnahmen nach Vorliegen des erforderlichen Baurechts eine Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG abzuschließen und die erforderlichen Zuwendungen des

Bundes als Baukostenzuschuss (BKZ) gemäß Baufortschritt bereit zu stellen. Das Land erklärt sich damit einverstanden, dass bis zu 50 vom Hundert der Zuwendungen zu Lasten der in der Sammelvereinbarung SV 5 ausgewiesenen Quote für Investitionen in Bundesschienenwege des Nahverkehrs in Baden-Württemberg gehen. Die Finanzierung in Höhe von 91 Mio. €⁴ erfolgt damit je zur Hälfte aus Bedarfsplanmitteln nach § 8 Abs. 1 BSchwAG und aus Nahverkehrsmitteln nach § 8 Abs. 2 BSchwAG.

- (4) Eine Entscheidung über die Realisierung der weiteren Maßnahmen wird seitens des Bundes und der DB Netz AG nach Abschluss der Leistungsphase 4 und erst dann endgültig getroffen, wenn die finanziellen Handlungsmöglichkeiten beim Bund gegeben sind.
- (5) Hierüber wird zwischen allen Beteiligten eine „Rahmenvereinbarung“⁵ abgeschlossen.
- (6) Die Beteiligten berufen einen Lenkungskreis, in dem die erforderlichen Verfahrensschritte und weiteren Entscheidungen abgestimmt werden. Das Gesamtprojektmanagement wird von der DB Netz AG wahr genommen; sie benennt einen Projektleiter, der dem Lenkungskreis berichtet.

Ziel sollte daher sein, die Zustimmung des Bundes zu diesem Vorgehen zu erhalten. In der Folge müsste der Bund das Projekt mit einem Finanzvolumen in Höhe von rd. 45 Mio. € in seine neue Fünfjahresplanung 2006 - 2010 für Neu- und Ausbauprojekten im Schienennetz des Bundes aufnehmen. Diese neue Fünfjahresplanung, jetzt neu benannt als „Investitionsrahmenplan (IRP) für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“, wird das BMVBS dem Vernehmen nach bis Ende diesen Jahres abgeschlossen haben und bekannt geben.

Mit obigem Finanzierungsvorschlag wird der Bund - auch bei Berücksichtigung seiner derzeitigen Haushaltslinie - nicht überfordert. Politisch steht der Bund bereits mit seiner Zusage in Höhe von 51 Mio. € aus dem Anti-Stau-Programm in der Pflicht. Der „Engpass im Netz“ ist bei aktueller Betrachtung die fehlende Elektrifizierung mit allen damit einhergehenden Nachteilen für den Schienenpersonenfernverkehr, den Güterverkehr und den SPNV. Mit dem vorliegenden Finanzierungsvorschlag werden die zugesagten Mittel lediglich im Einvernehmen mit dem Land und der Region von dem Teilprojekt „Bau von Begegnungsabschnitten zwischen Friedrichshafen und Lindau“ auf das wichtigere Teil-Projekt „Elektrifizierung“ der gesamten Strecke von Ulm über Friedrichshafen bis nach Lindau umgelenkt.

⁴ Der Bund ist hier zunächst nur hinsichtlich der Finanzierung der Elektrifizierung i.H.v. 91 Mio. € gefordert; die Maßnahmen zur Ertüchtigung der Strecke Friedrichshafen - Ulm für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h (mit Investitionskosten i.H.v. 12 Mio. €) können von der Bahn bereits über die bestehenden Sammelvereinbarungen SV 1 und SV 5 finanziert werden.

⁵ Das Innenministerium hat bereits einen Entwurf einer Rahmenvereinbarung erstellt, der bei einem positiven Votum des Bundes alsbald auf Fachebene weiter verhandelt werden könnte.

6. Vorfinanzierung der Planungsleistungen

Mittels einer Planungsvereinbarung zwischen DB Netz AG und Region⁶ sollten alsbald die erforderlichen planerischen Voraussetzungen für den Ausbau der Südbahn geschaffen werden. In einem ersten Schritt müssten für das Gesamtprojekt die ergänzende Grundlagenermittlung und die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) in Auftrag gegeben werden.

In Abhängigkeit der Ergebnisse der Vorplanung müsste sodann eine Planungsvereinbarung über die Leistungsphasen 3 und 4 (also bis zur Erlangung des Baurechts) erfolgen, wobei zu gegebener Zeit die - zwischen Bund, Bahn, Land und Region abzustimmende - Entscheidung zu treffen ist, ob der Planungsauftrag über das Gesamtprojekt oder beschränkt auf einzelne Maßnahmenteile erfolgen soll.

Ausgehend von der Annahme, dass sich die Planungskosten im Rahmen der vom Bund gewährten Planungskostenpauschale für Bauvorhaben in Höhe von 13 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten bewegen werden, ergeben sich voraussichtlich nachfolgende Kostenansätze und Modellrechnungen⁷:

<u>Planungsvereinbarung Leistungsphasen 1 und 2</u> Gesamtprojekt mit Baukosten i.H.v. 226 Mio. € Planungskosten: ca. 1,2 Mio. €		
<u>Planungsvereinbarung Leistungsphasen 3 und 4</u> (Entwurfs- und Genehmigungsplanung: gem. HOAI 35 v.H. der Planungskosten)		
<u>Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung</u> Baukosten: 103 Mio. € Planungskosten: 4,7 Mio. €	<u>2-gleisiger Ausbau FN - Lindau</u> Baukosten: 93 Mio. € Planungskosten: 4,3 Mio. €	<u>Verbindungskurve Friedrichshafen</u> Baukosten: 30 Mio. € Planungskosten: 1,4 Mio. €

⁶ DB Netz AG setzt voraus, dass die Raumschaft gesamthaft durch eine vertragsführende Stelle vertreten wird.

⁷ Die Kostenangabe von rd. 1,2 Mio. € für die Erbringung der Leistungsphasen 1 und 2 basiert auf einer inoffiziellen Auskunft auf Arbeitsebene. Es könnte auch ein höherer Mitteleinsatz erforderlich werden. Eine genaue Kalkulation kann erst nach einer entsprechenden Beauftragung erfolgen. Als Berechnungsgrundlage für die Höhe der Planungskosten bei den Leistungsphasen 3 und 4 wurde ein prozentualer Ansatz in Höhe von 13 % der Investitionskosten herangezogen. In dieser Höhe erstattet der Bund der Bahn die Planungskosten pauschal. Die tatsächlich angefallenen Planungskosten können jedoch je nach planerischer Aufgabenstellung deutlich höher ausfallen und auch 20 % erreichen. Die Planungskosten würden bei 20 %-Punkten auf rd. 16 Mio. € ansteigen.

Planungskosten Leistungsphase 3 u. 4 für das Gesamtprojekt:
ca. 10,4 Mio. €

Das Land geht davon aus, dass sich die Region hier finanziell einbringt⁸ und die Finanzierung im Rahmen der Planungsvereinbarung(en) übernimmt.

7. Resümee

Mit dem dargestellten Verfahrens- und Finanzierungsmodell⁹ könnte ein wichtiger Schritt in Richtung zeitnaher Realisierung des Ausbaus der Südbahn erfolgen. Durch ein finanzielles Engagement der Region ginge ein wichtiges politisches Signal an den Bund, gemeinsam mit dem Land und der Region jetzt die Weichen für einen zukunftsfähigen Ausbau der Südbahn zu stellen und seinerseits die Bereitschaft zur Finanzierung des angedachten Bundesanteils zu erklären.

⁸ Bei einer Finanzierung allein der Investitionen für die Elektrifizierung der Südbahn über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), müsste die Region rd. 27 Mio. € an Eigenmittel aufbringen.

⁹ Spätestens bis zum Abschluss einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung sind weitere wichtige Fragestellungen zu klären und zu regeln:

1. Bei welchen Maßnahmeteilen ist mit nicht zuwendungsfähigen Kosten zu rechnen? Wie hoch sind sie voraussichtlich und wer trägt sie?
2. Da die Elektrifizierung vorrangig realisiert werden soll, ist die Planung so weit möglich auf einen künftigen 2-gleisigen Ausbau im Abschnitt Friedrichshafen - Lindau abzustimmen, damit keine sogenannten „verlorenen Investitionen“ entstehen. Gleichwohl können solche aus heutiger Sicht nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Das Risikopotenzial ist im Rahmen der Planungen zu identifizieren und zu quantifizieren. DB Netz AG wird die Forderung erheben, von diesen Kosten freigestellt zu werden.
3. DB Netz AG wird eine betriebswirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsrechnung (Betrachtungszeitraum: 20 Jahre) durchführen und von Land/Region verlangen, dass sie vertraglich die Wirtschaftlichkeit für DB Netz sicherstellen (durch Zahlung eines sog. Wirtschaftlichkeitsausgleichs oder durch Bestellung entsprechender Mehrverkehre).