

Kleine Anfrage

der Abg. Friedlinde Gurr-Hirsch und Elke Brunner CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Testbetrieb auf der Krebsbachtalbahn und möglicher Regelbetrieb

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie den Testbetrieb auf der Krebsbachtalbahn vom 19. bis 30. Oktober 2015?
2. Liegen ihr die Ergebnisse der Kundenbefragung vor, die der Förderverein der Krebsbachtalbahn im Rahmen des in Frage 1 genannten Testbetriebs durchgeführt hat und wenn ja, wie bewertet sie diese?
3. Welches Nutzungspotenzial sieht sie für einen Regelbetrieb im Schienenpersonennahverkehr auf der Krebsbachtalbahn und welche Auswirkungen hätte ein solcher Regelbetrieb auf den öffentlichen Personennahverkehr in den Anrainerkommunen?
4. Welchen Teil der Erhaltungskosten der Gleisinfrastruktur tragen die Anrainerkommunen und welcher Teil wird vom Land, beispielsweise über das Schienenwegesicherungsprogramm, bezuschusst?
5. Welche Voraussetzungen müssen für eine Wiederaufnahme des Regelbetriebs auf der Krebsbachtalbahn vorliegen?
6. Wie unterstützt sie konkret die Planungen und Vorbereitungen für die Wiederaufnahme des Betriebs?

7. Welche Chance sieht sie für einen zukünftigen Regelbetrieb, insbesondere vor dem Hintergrund der Zusage des Bundes, die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) über das Jahr 2019 hinaus auf dem bisherigen Niveau fortzuführen und die Regionalisierungsmittel auf jährlich 8 Milliarden Euro zu erhöhen?

17. 11. 2015

Gurr-Hirsch, Brunner CDU

Begründung

Vom 19. bis 30. Oktober 2015 fand auf der Krebsbachtalbahn ein Testbetrieb für Pendler und Schüler statt. Presseberichten zufolge wurde das Angebot sehr gut angenommen. Ohne einen Regelbetrieb erscheint die Zukunft der Gleisinfrastruktur gefährdet, da die Anrainergemeinden die Verluste aus dem Erhalt tragen müssen. Die vorliegende Kleine Anfrage hat das Ziel, die Haltung der Landesregierung zu einer Wiederinbetriebnahme und die von ihr in Angriff genommenen unterstützenden Maßnahmen in Erfahrung zu bringen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 5. Januar 2016 Nr. 3-3822.0-00/1704 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie bewertet sie den Testbetrieb auf der Krebsbachtalbahn vom 19. bis 30. Oktober 2015?*

Dem Ministerium liegen positive Reaktionen u. a. der Presse vor. Obwohl für einen Probetrieb keine Schulzeiten angepasst werden konnten, wurde das auf den Schülerverkehr ausgerichtete Zugangebot gut angenommen.

2. *Liegen ihr die Ergebnisse der Kundenbefragung vor, die der Förderverein der Krebsbachtalbahn im Rahmen des in Frage 1 genannten Testbetriebs durchgeführt hat und wenn ja, wie bewertet sie diese?*

Die Rückmeldungen der Kundenumfrage sind überwiegend positiv. Die Schülerinnen und Schüler schätzen das größere Platzangebot und die Laufruhe des Zuges. Von Grundschullehrern wurde die Bitte vorgetragen, dass die Grundschülerinnen und Grundschüler weiter mit dem Bus befördert werden sollen.

3. *Welches Nutzungspotenzial sieht sie für einen Regelbetrieb im Schienenpersonennahverkehr auf der Krebsbachtalbahn und welche Auswirkungen hätte ein solcher Regelbetrieb auf den öffentlichen Personennahverkehr in den Anrainerkommunen?*

Im Rahmen des Probetriebs nutzten etwa 300 Personen pro Tag die Züge der Krebsbachtalbahn. Das Potenzial einer im Regelbetrieb reaktivierten Krebsbachtalbahn kann in drei Bereichen liegen:

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

- Schülerverkehr,
- Zubringerverkehr zur S-Bahn Rhein-Neckar in Neckarbischofsheim Nord und
- Ausflugsverkehr aus der Rhein-Neckar-Region.

Eine umfassende Untersuchung des möglichen Fahrgastaufkommens wäre vor konkreten Überlegungen in jedem Fall erforderlich.

Der Busverkehr müsste in enger Abstimmung mit den Landkreisen und den Verkehrsverbänden neu strukturiert werden. Schienenparallele Fahrten könnten sowohl auf der Krebsbachtalbahn selbst als auch im Schülerverkehr parallel zur S-Bahn Rhein-Neckar im Abschnitt Meckesheim-Neckarbischofsheim entfallen. Zugleich müsste die Zubringerfunktion des Busses zur Schiene gestärkt werden.

4. Welchen Teil der Erhaltungskosten der Gleisinfrastruktur tragen die Anrainerkommunen und welcher Teil wird vom Land, beispielsweise über das Schienenwegesicherungsprogramm, bezuschusst?

Die Krebsbachtalbahn erhält zur Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur Landeszuwendungen nach dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in Höhe von 75 % der bewilligten zuwendungsfähigen Kosten. Als Landeszuwendung wurden an die Krebsbachtalbahn in den Jahren 2014 und 2015 jeweils 150.000 Euro gewährt. Nach Informationen des Landes leisten die Anrainergemeinden für die Gleisinfrastruktur einen jährlichen Zuschuss in Höhe von 70.000 Euro.

5. Welche Voraussetzungen müssen für eine Wiederaufnahme des Regelbetriebs auf der Krebsbachtalbahn vorliegen?

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat die Krebsbachtalbahn als Entwicklungsstrecke mit möglichem Zukunftspotenzial eingestuft und unterstützt daher finanziell den Infrastrukturerhalt (vgl. Ziff. 4). Die im Probetrieb erzielten Nutzerzahlen sind für die Aufnahme eines Regelbetriebes deutlich zu niedrig. Voraussetzung für eine Realisierung wäre somit zunächst eine gutachterliche Nachfrageprognose. Daneben müssen die Kosten für den Betrieb und die Infrastruktur ermittelt werden.

6. Wie unterstützt sie konkret die Planungen und Vorbereitungen für die Wiederaufnahme des Betriebs?

Die Landesregierung sieht ein mögliches Nachfragepotenzial im Personen- wie im Güterverkehr. Daher wurde die Strecke in den Katalog der „Strecken mit Verkehrlichem Entwicklungspotenzial“ eingeordnet. Die Landesregierung hat durch die unter Punkt 4 dargestellten Zuwendungen den Erhalt der Strecke ermöglicht und mit dem Probetrieb das weitere Potenzial der Strecke ausgelotet.

7. Welche Chance sieht sie für einen zukünftigen Regelbetrieb, insbesondere vor dem Hintergrund der Zusage des Bundes, die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) über das Jahr 2019 hinaus auf dem bisherigen Niveau fortzuführen und die Regionalisierungsmittel auf jährlich 8 Milliarden Euro zu erhöhen?

Die Landesregierung steht möglichen Streckenreaktivierungen im Schienenverkehr grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Solche Reaktivierungen sind regelmäßig mit erheblichen Kosten für die Infrastrukturen und den Zugbetrieb verbunden. Sie müssen im konkreten Fall durch die erreichbaren Verkehrseffekte gerechtfertigt sein, d. h. durch Fahrzeitgewinne, Erreichbarkeitseffekte, Verkehrsverlagerungen, Entlastung des Straßennetzes.

Streckenreaktivierungen setzen in Baden-Württemberg bislang regelmäßig die Übernahme anteiliger Investitionskosten sowie der laufenden Betriebskosten durch die kommunale Seite voraus. Ob zukünftig größere finanzielle Spielräume für ein Engagement des Landes entstehen, hängt u. a. von der endgültigen Ausstattung des Landes mit Regionalisierungsmitteln des Bundes und der Entwicklung der Infrastrukturkosten der DB ab. Bisher wurden im Rahmen der Revision der Regionalisierungsmittel nur Umfang und künftige Dynamisierung der Regionalisierungsmittel geregelt. Da die Verteilung unter den Ländern jedoch noch einer Verordnung des Bundes – mit Zustimmung des Bundesrates – vorbehalten ist, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abzuschätzen, in welchem Umfang dem Land künftig mehr Mittel zur Verfügung stehen werden.

Die Fortsetzung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes betrifft Schienengroßvorhaben mit Investitionen über 50 Mio. Euro. Die Krebsbachtalbahn kann daher davon nicht profitieren.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur