Kleine Anfrage

des Abg. Fabian Gramling CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Bottwartalbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die Realisierbarkeit der Wiederinbetriebnahme der Bottwartalbahn?
2. Steht die Trasse der ehemaligen Bottwartalbahn uneingeschränkt zur Wiederinbetriebnahme zur Verfügung?
3. Liegen Machbarkeitsstudien zur Streckenführung Marbach nach Heilbronn vor?
4. Mit welchen Investitionskosten muss bei der Reaktivierung der Bottwartalbahn von Marbach bis Beilstein sowie weiterführend bis Heilbronn gerechnet werden?
5. Welches Nahverkehrsangebot (Taktung) hielte sie für die Bottwartalbahn für angemessen?
6. Wie hoch schätzt sie die laufenden Betriebskosten bis Beilstein und bis Heilbronn ein?
7. Muss auf einzelnen Streckenabschnitten mit problematischen geografischen bzw. topografischen Gegebenheiten gerechnet werden und wenn ja, wie gestalten sich diese?
8. Sind besondere natur- bzw. artenschutzrechtliche Belange bei der Wiederinbetriebnahme zu beachten (mit Angabe, welcher Art und auf welchem Streckenabschnitt)?
9. Wie beurteilt sie die Entwicklungsmöglichkeiten der Kommunen entlang der Bottwartalbahn hinsichtlich Attraktivität der Wohngemeinden und Entwicklungsmöglichkeiten in Bezug auf die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum?

04. 04. 2017

Gramling CDU

Begründung

In den vergangenen Jahren gab es in der Raumschaft immer wieder Bestrebungen, die Bottwartalbahn zu reaktivieren. Da der Individualverkehr stetig zugenommen hat, besteht wieder großes Interesse an einem solchen Projekt. Die Bottwartalbahn würde hierbei für Entlastung sorgen und den Menschen in der Region die verkehrliche Anbindung nach Stuttgart und Heilbronn erleichtern.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 12. Mai 2017 Nr. 34-3894.0/1270 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit Finanzministerium und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet sie die Realisierbarkeit der Wiederinbetriebnahme der Bottwartalbahn?

Die Landesregierung steht Reaktivierungsvorhaben grundsätzlich positiv gegenüber. Grundvoraussetzung für eine landesseitige Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) oder gegebenenfalls nach dem Bundes-GVFG ist neben einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis die Sicherstellung des kommunalen Finanzierungsanteils. Dieser umfasst nach dem LGVFG 50 Prozent (Bundes-GVFG: 20 Prozent) der zuwendungsfähigen Baukosten sowie sämtliche Planungs- und nichtzuwendungsfähigen Baukosten. Bislang ist nach Informationen der Landesregierung unter den Anliegerkommunen die Meinungsbildung zugunsten einer Reaktivierung der Bottwartalbahn noch nicht abgeschlossen. Der Landkreis Ludwigsburg lotet derzeit den aktuellen Stand aus.

2. Steht die Trasse der ehemaligen Bottwartalbahn uneingeschränkt zur Wiederinbetriebnahme zur Verfügung?

Im Jahr 2004 wurde im Anschluss an die Entscheidung, das Projekt vorerst nicht weiterbetreiben zu wollen, unter den Anliegerkommunen die Absprache getroffen, die Trasse freizuhalten, damit die Planungen jederzeit wieder aufgenommen werden könnten.

3. Liegen Machbarkeitsstudien zur Streckenführung Marbach nach Heilbronn vor?

Nach Informationen der Landesregierung liegt für den Abschnitt von Marbach bis Beilstein eine – allerdings unterdessen veraltete und ggf. grundlegend zu überarbeitende – Machbarkeitsstudie vor.

4. Mit welchen Investitionskosten muss bei der Reaktivierung der Bottwartalbahn von Marbach bis Beilstein sowie weiterführend bis Heilbronn gerechnet werden?

Der Landesregierung liegen hierzu keine belastbaren Erkenntnisse vor.

Im Entwurf des Regionalverkehrsplans des Verbands Region Stuttgart vom 21. Dezember 2016, wird für die Reaktivierung des Streckenabschnitts Marbach–Beilstein mit Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur) i. H. v. 75 Mio. Euro gerechnet.

---

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

5. *Welches Nahverkehrsangebot (Taktung) hielte sie für die Bottwartalbahn für angemessen?*

Das Zielkonzept SPNV 2025 sieht für die Strecken des Bestandsnetzes je nach Nachfrage unterschiedliche Taktungen vor. Je angefangene 5.000 Fahrgäste im Tagesquerschnitt finanziert das Land auf Bestandsstrecken einen Zug pro Stunde sowie eine Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten zu einem 30 Min.-Takt, wenn die Fahrgastzahl über 2.500 Fahrgästen liegt. Die erreichbare Fahrgastzahl müsste gutachterlich ermittelt werden.

6. *Wie hoch schätzt sie die laufenden Betriebskosten bis Beilstein und bis Heilbronn ein?*

Die Höhe des Zuschussbedarfes hängt von vielen Faktoren ab, etwa von den Kosten der Infrastrukturnutzung sowie den Kosten der Fahrzeuge, deren Abschreibung über den Betriebszuschuss zu finanzieren wäre, von der Erlöseertragsfähigkeit und von dem gewählten Vergabeverfahren. So sind Zweisystemfahrzeuge, die bei einer Verknüpfung mit der Stadtbahn Heilbronn notwendig wären, in der Anschaffung teurer als konventionelle Eisenbahnfahrzeuge. In einer ersten, sehr groben Näherung würde die Landesregierung von einem nicht durch Erlöse abgedeckten Zuschussbedarf von rund 10 Euro pro gefahrenem Zugkilometer ausgehen.

7. *Muss auf einzelnen Streckenabschnitten mit problematischen geografischen bzw. topografischen Gegebenheiten gerechnet werden und wenn ja, wie gestalten sich diese?*

Der Landesregierung liegen hierzu keine belastbaren Erkenntnisse vor.

8. *Sind besondere natur- bzw. artenschutzrechtliche Belange bei der Wiederinbetriebnahme zu beachten (mit Angabe, welcher Art und auf welchem Streckenabschnitt)?*

Im Falle der Planung der Wiederinbetriebnahme der Bottwartalbahn sind die natur- und artenschutzrechtlichen Belange des Bundes- und Landesnaturschutzgesetzes zu beachten.

Gemäß dem Umweltbericht zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans des Verbands Region Stuttgart sind voraussichtlich für alle Schutzgüter erhebliche Beeinträchtigungen in größerem Umfang zu erwarten. So quert die Trasse unter anderem mehrere Landschaftsschutz- und Überschwemmungsgebiete sowie südlich von Großbottwar einen Wildtierkorridor von landesweiter Bedeutung gemäß Generalwildwegeplan Baden-Württemberg. Darüber hinaus überschneidet sich die Trasse in mehreren Bereichen mit Kernflächen/-räumen und Suchräumen des Biotopverbunds mittlerer und feuchter Standorte. Der Umweltbericht enthält keine Angaben zu Artvorkommen. Hierzu liegen zum jetzigen Planungsstadium noch keine Informationen vor.

9. *Wie beurteilt sie die Entwicklungsmöglichkeiten der Kommunen entlang der Bottwartalbahn hinsichtlich Attraktivität der Wohngemeinden und Entwicklungsmöglichkeiten in Bezug auf die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum?*

Die Orte liegen in einer landschaftlich reizvollen Umgebung. Sie sind daher bereits jetzt als Wohnstandorte mit hoher Wohnqualität attraktiv. Die Städte und Gemeinden können im Rahmen ihrer Planungshoheit bedarfsgerecht Wohnbauflächen ausweisen und entwickeln.

Hermann
Minister für Verkehr