

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Finanzen

**zu der Mitteilung des Rechnungshofs vom 20. Juli 2017
– Drucksache 16/2415**

**Denkschrift 2017 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des
Landes Baden-Württemberg;
hier: Beitrag Nr. 15 – Förderung von nichtbundeseigenen
Eisenbahnen nach dem Landeseisen-
bahnfinanzierungsgesetz**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen:

- I. Von der Mitteilung des Rechnungshofs vom 20. Juli 2017 zu Beitrag Nr. 15 – Drucksache 16/2415 – Kenntnis zu nehmen.
- II. Die Landesregierung zu ersuchen,
 1. die bestehenden Grundsätze für die Förderung nichtbundeseigener Eisenbahnen in einer Förderrichtlinie festzuschreiben;
 2. für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben zu prüfen, ob Pauschalen vorgegeben und Zuwendungen als Festbetrag bewilligt werden können;
 3. die Förderung von Entwicklungsstrecken und Güterverkehrsstrecken in regelmäßigen Abständen darauf zu prüfen, ob und wie sich die Strecke, der Verkehr und das Frachtaufkommen entwickeln und eine weitere Förderung dazu beiträgt, die verkehrspolitischen Ziele des Landes zur dauerhaften Erhaltung der bestehenden Schieneninfrastruktur zu erreichen;
 4. dem Landtag über das Veranlasste bis 30. Juni 2018 zu berichten.

21. 09. 2017

Der Berichterstatter:

Dr. Rainer Podeswa

Der Vorsitzende:

Rainer Stickelberger

Ausgegeben: 12. 10. 2017

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Bericht

Der Ausschuss für Finanzen beriet die Mitteilung Drucksache 16/2415 in seiner 19. Sitzung am 21. September 2017. Als *Anlage* ist diesem Bericht eine Anregung des Rechnungshofs für eine Beschlussempfehlung des Ausschusses an das Plenum beigelegt.

Der Berichterstatter für den Finanzausschuss zeigte auf, im Land Baden-Württemberg gebe es 20 nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen. Diese seien 2015 und 2016 mit insgesamt je 18 Millionen € gefördert worden. Die Zuwendungen erfolgten im Wesentlichen nicht zielgerichtet, sondern nach dem Gießkannenprinzip. Für die Förderung nicht bundeseigener Eisenbahnen existiere keine Förderrichtlinie. Notwendigkeit und Dringlichkeit der Förderung spielten keine Rolle. Bei einer solchen Praxis würden Strecken gefördert, die keine Perspektive hätten. Anderen Strecken hingegen, die einer Förderung dringend bedürften, werde zu wenig Geld bereitgestellt.

Der Beschlussvorschlag des Rechnungshofs sei mit dem Verkehrsministerium abgestimmt worden. Er empfehle, diesem Vorschlag zu folgen.

Eine Abgeordnete der Grünen erklärte, ihre Fraktion schließe sich dem guten Beschlussvorschlag des Rechnungshofs an. Allerdings weise sie (Rednerin) darauf hin, dass eine Schienenstrecke, die es einmal gegeben habe und die schließlich entwidmet worden sei, als Infrastruktur im Grunde nie wieder zur Verfügung stehe. Die Entwidmung einer Strecke sei mit weitgehenden rechtlichen Schritten verbunden. Mit Blick auf den Erfolg des Landes Baden-Württemberg, die Zahl der Einwohner und der Arbeitsplätze sowie die Mobilitätsbedürfnisse wäre es wünschenswert, wenn einige Strecken, die vor drei, vier Jahrzehnten bedauerlicherweise entwidmet worden seien, nun wieder aktiviert werden könnten. Daher sei bei der Förderung der Schieneninfrastruktur eine langfristige Sicht maßgeblich. Eine solche Betrachtungsweise habe der Praxis in Baden-Württemberg schon bisher zugrunde gelegen. Dies sei selbstverständlich auch in Zukunft mit einer noch klareren Struktur der Fall.

Ein Abgeordneter der SPD brachte zum Ausdruck, insbesondere auch Tangentialbahnen könnten künftig ein Potenzial entwickeln. Dies werde heute vielleicht noch nicht in dem Maß gesehen und lasse sich dann auch nicht entsprechend quantifizieren. Solche Bahnen könnten eben auch einmal von Privatunternehmen betrieben werden.

Nach Ansicht des Rechnungshofs sollten Zuwendungen mit zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben für die Entwicklung der Strecke, des Verkehrs und des Frachtaufkommens verbunden werden. Hierbei handle es sich vor allem um quantitative Vorgaben. Es bestünden jedoch auch Gegebenheiten wie unbeschränkte Bahnübergänge, die beispielsweise nichts mit dem Frachtaufkommen zu tun hätten, sondern eine Gefahrenquelle darstellten. Derartige Sicherheitsfragen müssten bei Investitionen bedacht werden, unabhängig davon, ob sich die Bezuschussung einer Strecke sozusagen öffentlich rechtfertige. Ihn interessiere, ob solche Punkte nach Auffassung des Rechnungshofs in einer Förderrichtlinie zu berücksichtigen sein würden.

Ein Vertreter des Rechnungshofs antwortete, da auf einer sogenannten Entwicklungsstrecke kein regulärer Betrieb stattfinde, gehe dort von einem Bahnübergang auch keine Gefahr aus und bedürfe es dafür keiner Schranke. Er führte weiter aus, das Land fördere den Erhalt solcher Strecken dennoch, um den Betrieb irgendwann wieder aufnehmen zu können. Der Vorschlag des Rechnungshofs, Entwicklungsstrecken nicht mehr zu fördern, bedeute nicht, dass diese Strecken entwidmet werden sollten. Der Rechnungshof spreche nicht von Entwidmung. Vielmehr sei es Wirtschaftlichkeitsberechnungen zufolge teurer, immer wieder in den Erhalt einer nicht befahrenen Strecke zu investieren, als die Strecke stillliegen zu lassen und erst im Bedarfsfall die tatsächlich benötigten Mittel für eine Grundsanierung bereitzustellen und auch sofort den Schienenverkehr aufzunehmen.

Die Abgeordnete der Grünen erwiderte, der Abgeordnete der SPD habe sich bei seiner Frage am Schluss auf alle geförderten Strecken bezogen. Der Vertreter des Rechnungshofs habe dazu jedoch nur mit Strecken ohne Betrieb argumentiert.

Der Vertreter des Rechnungshofs betonte, eine Förderrichtlinie beziehe sich auf alle Strecken. In einer entsprechenden Richtlinie lasse sich alles aufnehmen – auch die Förderung von Bahnübergängen; diese seien betriebsnotwendig –, was bezuschusst werden könne. Über eine Richtlinie entscheide aber nicht der Rechnungshof, sondern das zuständige Ministerium. Der Rechnungshof stelle nur fest, dass keine Förderrichtlinie bestehe, und empfehle, die Grundsätze der Förderung zu vereinheitlichen.

Der Abgeordnete der SPD merkte an, nach seinem Verständnis wolle der Rechnungshof, dass Strecken, die bestimmte quantitative Kriterien nicht erfüllten, nicht mehr aus öffentlichen Mitteln gefördert würden. Er fragte, ob dies so zutreffe.

Der Vertreter des Rechnungshofs wies darauf hin, da das verfügbare Geld begrenzt sei, werde letztlich nur eine Förderquote von 30 % erzielt, obwohl 50 % möglich wären. Nach Ansicht des Rechnungshofs sollten nur diejenigen Strecken gefördert werden, auf denen tatsächlich Schienenverkehr stattfindet.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr teilte mit, 90 % der verfügbaren Mittel gingen in die Förderung von Strecken, auf denen ein regulärer Betrieb erfolge, während maximal 10 % für Strecken ohne durchgängigen, regelmäßigen Betrieb bereitgestellt würden. Das Land bezuschusse jedoch keine Strecken, auf denen überhaupt kein Betrieb existiere.

Nach Aussage der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg hätten einige Strecken durchaus Zukunftspotenzial. Dieses sei derzeit aber nicht genau bekannt. Aus den vergangenen Jahrzehnten lägen vielfältige Erfahrungen mit Strecken vor, die zunächst abgeschrieben und dann reaktiviert worden seien und sich heute als sehr erfolgreich erwiesen. Eine solche Entwicklung könne auch in Zukunft eintreten. Beispielsweise habe die Kandertalbahn, die der Rechnungshof in seinem Denkschriftbeitrag anführe, sehr wohl eine Perspektive als Teil der Regio-S-Bahn im Großraum Basel/Lörrach. Das Verkehrsministerium erachte den Erhalt solcher Strecken als sehr wichtig.

In gewissem Sinn sei die Kritik des Rechnungshofs selbstverständlich berechtigt. Entwicklungsstrecken müssten nicht zwingend betriebsfähig erhalten werden. Sie könnten unter Verzicht auf eine Entwidmung auch stillgelegt werden. Allerdings bestehe hierbei immer die Gefahr, dass die Strecke letztlich doch „weg“ sei. Daher würden Entwicklungsstrecken gefördert, wenn auch nur nachrangig. Hierbei handle es sich in der Regel lediglich um kleine Beträge, da die Betreiber oft nicht so flüssig seien, um die Kofinanzierungsmittel aufbringen zu können.

Das Verkehrsministerium stimme dem Beschlussvorschlag des Rechnungshofs zu.

Der Ausschussvorsitzende legte dar, die von seinem Vorredner erwähnte Kandertalbahn werde als Museumsbahn betrieben. Auf dieser Strecke finde kein regulärer Schienenverkehr statt. Allerdings spiele diese Strecke in der Tat bei Überlegungen eine Rolle, das S-Bahn-Netz in diesem Raum auszubauen und insbesondere den ländlichen Raum zu erschließen.

Sodann stimmte der Ausschuss dem Beschlussvorschlag des Rechnungshofs (*Anlage*) bei einigen Enthaltungen mit allen übrigen Stimmen zu.

11. 10. 2017

Dr. Rainer Podeswa

Anlage

**Rechnungshof
Baden-Württemberg**

**Denkschrift 2017
Beitrag Nr. 15/Seite 136**

Anregung

**für eine Beschlussempfehlung
des Ausschusses für Finanzen**

**zu der Mitteilung des Rechnungshofs vom 20. Juli 2017
– Drucksache 16/2415**

**Denkschrift 2017 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Landes Baden-
Württemberg;
hier: Beitrag Nr. 15 – Förderung von nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach
dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz**

Der Landtag wolle beschließen:

- I. Von der Mitteilung des Rechnungshofs vom 20. Juli 2017 zu Beitrag Nr. 15 – Drucksache 16/2415 – Kenntnis zu nehmen.
- II. Die Landesregierung zu ersuchen,
 1. die bestehenden Grundsätze für die Förderung nichtbundeseigener Eisenbahnen in einer Förderrichtlinie festzuschreiben;
 2. für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben zu prüfen, ob Pauschalen vorgegeben und Zuwendungen als Festbetrag bewilligt werden können;
 3. die Förderung von Entwicklungsstrecken und Güterverkehrsstrecken in regelmäßigen Abständen darauf zu prüfen, ob und wie sich die Strecke, der Verkehr und das Frachtaufkommen entwickeln und eine weitere Förderung dazu beiträgt, die verkehrspolitischen Ziele des Landes zur dauerhaften Erhaltung der bestehenden Schieneninfrastruktur zu erreichen;
 4. dem Landtag über das Veranlasste bis 30. Juni 2018 zu berichten.

Karlsruhe, 24. August 2017

gez. Ria Taxis

gez. Armin-Hagen Berberich