

Antrag

der Abg. Elke Zimmer u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Maßnahmen zur Resilienz nichtbundeseigener Eisenbahnen im Land Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welchen Beitrag nichtbundeseigene Eisenbahnen zur Resilienz des Bahnverkehrs in Baden-Württemberg leisten können;
2. welche nichtbundeseigene Bahnstrecken es in Baden-Württemberg gibt;
3. welche Verkehre auf diesen Strecken unterwegs sind;
4. welchen Investitions-, Elektrifizierungs- und Ausbaubedarf die Landesregierung für diese Strecken sieht;
5. welche Fördermittel das Land für die Sanierung und Modernisierung nichtbundeseigener Eisenbahnen in Baden-Württemberg im Doppelhaushalt 2018/2019 zur Verfügung stellt;
6. welche Bau- und Sanierungsmaßnahmen aus diesen Fördermitteln in welcher Höhe maßgeblich finanziert werden;
7. welche weiteren Projekte im Land derzeit geplant sind und aus diesen Fördermitteln realisiert werden;
8. zu welchen Einschränkungen es anlässlich der Sanierungsmaßnahmen für Nutzer kommen kann.

22. 12. 2017

Zimmer, Katzenstein, Renkonen, Hentschel,
Lede Abal, Marwein, Niemann GRÜNE

Eingegangen: 29.12.2017/Ausgegeben: 07.02.2018

*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“.

Begründung

Die Deutsche Bahn AG hat deutschlandweit nach den Sturmereignissen „Xavier“ und „Herwart“ in diesem Herbst eingestanden, dass es vermehrt Nachbesserungsbedarf bei der Vegetationskontrolle gäbe. Das wird bei der Bahn als ausreichende Maßnahme zur Verbesserung der Resilienz des Bahnsystems verstanden. Allerdings gehört zur Resilienz auch eine vernünftige Grundlage durch die Ausführung von Sanierungsmaßnahmen im Bereich von Brücken-, Oberbaumaßnahmen sowie der Elektrifizierung von Strecken.

Das Land Baden-Württemberg erarbeitet derzeit einen Aktionsplan zur Luftreinhaltung für seine Städte und möchte weiterhin Vorreiter bei moderner Mobilität sein. Es investiert in eine ÖPNV-Offensive, die das Umdenken in der Bevölkerung verstärken und dem motorisierten Individualverkehr in Stadt und Land Alternativen bieten soll. Dies setzt eine funktions-, leistungs- und – bei einzelnen technischen Ausfällen – widerstandsfähige Schieneninfrastruktur voraus, die zum allergrößten Teil in der Verantwortung der Deutschen Bahn AG liegt.

Um zumindest optimale Bahnverhältnisse in dem nichtbundeseigenen Schienensystem zu erlangen, sollte das Land Baden-Württemberg weiterhin ausreichend in diese Schieneninfrastruktur investieren.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 26. Januar 2018 Nr 3-3825.0-00/160 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welchen Beitrag nichtbundeseigene Eisenbahnen zur Resilienz des Bahnverkehrs in Baden-Württemberg leisten können;

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Baden-Württemberg sind ein wichtiger Baustein im Schienenverkehrsnetz des Landes. Sie erschließen Regionen, die nicht an das bundeseigene Schienennetz angeschlossen sind und leisten damit einen Beitrag zur einem umweltfreundlichen Verkehr. Der Landesregierung ist bewusst, dass die Instandhaltung der Infrastruktur der nicht bundeseigenen Bahnen von zentraler Bedeutung für einen funktionierenden Verkehr auf diesen Strecken ist. Sie unterstützt daher die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) seit vielen Jahren bei dieser Aufgabe auf Basis des Landeseisenbahnfinanzierungsgesetzes (LEFG).

2. welche nichtbundeseigene Bahnstrecken es in Baden-Württemberg gibt;

3. welche Verkehre auf diesen Strecken unterwegs sind;

In der folgenden Tabelle sind die in Baden-Württemberg von nichtbundeseigenen Eisenbahnen betriebenen Strecken und der darauf stattfindende Verkehr dargestellt:

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

EBO-/ESBO-Strecke

NE-Strecke	EIU	Verkehrsart *
Karlsruhe–Bad Herrenalb	AVG	P
Busenbach–Ittersbach	AVG	P
Knielingen–KA Neureut	AVG	G
KA Neureut–Linkenheim (Friedrichstr.)	AVG	P
Bruchsal–Odenheim	AVG	P
Ubstadt–Menzingen	AVG	P
Ettlingen Stadt–Ettlingen West	AVG	P
Söllingen–Grötzingen	AVG	P
Grötzingen–Eppingen–Heil- bronn	AVG	P
Pforzheim–Wildbad	AVG	P
Rastatt–Freudenstadt	AVG	P
Maulbronn West–Maulbronn	AVG	T
Rastatt–Wintersdorf	AVG	G
Eyach–Hechingen	HzL	G
Hechingen–Gammertingen	HzL	P
Kleinengstingen–Gammer- tingen	HzL	P
Gammertingen–Sigmaringen	HzL	P
Sigmaringendorf–Hanfertal	HzL	G
Hüfingen–Bräunlingen	HzL	G
Balingen–Schömburg	HzL	G
Mannheim–Heidelberg (1.000 mm)	MVV Verkehr Gmbh	P
Handschuhsheim Nord- Weinheim	MVV Verkehr Gmbh	P
Weinheim–KA Käfertal (ohne hessisches Gebiet)	MVV Verkehr Gmbh	P
MA Käfertal–Heddesheim (1.000 mm)	MVV Verkehr Gmbh	P
Achern–Ottenhöfen	SWEG Schienenwege GmbH	P
Biberach–Oberharmersbach	SWEG Schienenwege GmbH	P
Riegel–Breisach	SWEG Schienenwege GmbH	P
Gottenheim–Riegel	SWEG Schienenwege GmbH	P
Bad Krozingen–Staufen	SWEG Schienenwege GmbH	P
Staufen–Münstertal	SWEG Schienenwege GmbH	P
Bühl–Stollhofen/Söllingen/ Schwarzach	SWEG Schienenwege GmbH	G
Trossingen–Trossingen Stadt	Stadtwerke Trossingen	P
Korntal–Heimerdingen	WEG	P
Nürtingen–Neuffen	WEG	P

Tübingen–Herrenberg	ZV ÖPNV im Ammertal	P
Böblingen–Dettenhausen	ZV Schönbuchbahn	P
Schorndorf–Oberndorf	ZV Verkehrsverband Wieslauf-talbahn	P
Stahringen–Stockach	Landkreis Konstanz Seehäsle	P
Metzingen–Urach	ENAG	P
Neckarbischofsheim Nord–Hüffenhardt	ENAG	T
Schelklingen–Kleingstingen	ENAG	P
Rossberg–Bad Wurzach	Stadt Bad Wurzach	G
Mengen–Stockach	Ablachtal-Bahn GmbH	G
Neresheim–Sägmühle (1.000 mm)	Härtsfeld-Museumsbahn EV	T
Lauchringen–Weizen	Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co.KG	P
Blumberg Zollhaus–Weizen	Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co.KG	T
Hintschingen–Zollhaus Blumberg	Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co.KG	P
Ochsenhausen–Warthausen (750 mm)	Öchsle-Bahn AG	T
Amstetten–Gerstetten	UEF Eisenbahn Verkehrs-GmbH	P
Amstetten–Oppingen (1.000 mm)	Gemeinde Amstetten	T
Oberndorf–Welzheim	Schwäbische-Wald-Bahn GmbH	T
Haltingen–Kandern	ZV Kandertalbahn	T
Altshausen–Pfullendorf	Stadt Pfullendorf	P

* P = Personen- und Güterverkehr

G = Güterverkehr

T = Touristikverkehr

4. welchen Investitions-, Elektrifizierungs- und Ausbaubedarf die Landesregierung für diese Strecken sieht;

Die nichtbundeseigenen Schienenstrecken im Land befinden sich in einem guten Zustand. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen führen alle erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen mit eigenen Mitteln, unterstützt durch Mittel des Landes (s. u.) aus. Soweit die Strecken nicht elektrifiziert sind, werden diese Strecken in die laufenden Überlegungen des Landes zu einem Elektrifizierungskonzept einbezogen. Für einige Strecken, z. B. Kaiserstuhlbahn, Schönbuchbahn, Ammertalbahn oder Ermstalbahn ist die Elektrifizierung bereits in Planung oder zum Teil bereits entschieden.

5. welche Fördermittel das Land für die Sanierung und Modernisierung nichtbundeseigener Eisenbahnen in Baden-Württemberg im Doppelhaushalt 2018/2019 zur Verfügung stellt;

Nichtbundeseigene Eisenbahnen können für die Instandhaltung und Verbesserung ihrer Schieneninfrastruktur Fördermittel nach dem LEFG erhalten. Hierfür stehen – wie in den vergangenen Jahren auch – im Landeshaushalt 2018/2019 acht Millionen Euro aus originären Landesmitteln zur Verfügung. Es ist vorgesehen, jährlich ab 2018 zwei Millionen Euro zusätzlich aus Regionalisierungsmitteln bereitzustellen (Gesamtbetrag: 10 Mio. Euro).

6. welche Bau- und Sanierungsmaßnahmen aus diesen Fördermitteln in welcher Höhe maßgeblich finanziert werden;

7. welche weiteren Projekte im Land derzeit geplant sind und aus diesen Fördermitteln realisiert werden;

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

LEFG-Mittel können vor allem für die laufende Instandhaltung der Bahnanlagen von nichtbundeseigenen Bahnen verwendet werden. Gefördert werden insbesondere Bau- und Sanierungsmaßnahmen an Schienen, Weichen, Schwellen, Unterbau, Brücken, Dämmen, Signalanlagen und Zugsicherungsanlagen. Außerdem stehen diese Mittel auch bei plötzlich auftretenden Problemen zur Verfügung, welche schnell behoben werden müssen (z. B. Reparatur von Schienenbrüchen).

8. zu welchen Einschränkungen es anlässlich der Sanierungsmaßnahmen für Nutzer kommen kann.

Bei den unter 3. genannten Strecken handelt es sich um Nebenbahnen, die hauptsächlich eingleisig ausgeführt sind. Findet auf den Strecken regelmäßiger Personenverkehr (P) statt, so muss bei längeren Sperrungen durch größere Baumaßnahmen immer der Betrieb durch Schienenersatzverkehr (SEV) erbracht werden. Kleinere Maßnahmen können auch in Nacht- oder Wochenendsperrungen durchgeführt werden. Bei touristischen Bahnen werden meist Sperrfenster außerhalb der Saison genutzt.

Hermann

Minister für Verkehr