

Mitteilung

der Landesregierung

Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags; hier: Denkschrift 2017 des Rechnungshofs zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Landes Baden-Württemberg – Beitrag Nr. 7: Förderung von Museumsbahnen

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 28. Februar 2018 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 16/2707 Abschnitt II):

Die Landesregierung zu ersuchen,

- 1. eine Gesamtstrategie für die Erhaltung des Kulturguts „Museumsbahnen“ zu entwickeln;*
- 2. eine Beschreibung des geplanten Betriebs (betriebene Strecke, Anzahl der Fahrten) sowie eine grobe Abschätzung der in den nächsten zehn Jahren insgesamt erwarteten Kosten getrennt nach Investitionen, Betrieb der Infrastruktur und Infrastruktur in jeden Förderantrag betreffend Museumsbahnen mit aufzunehmen;*
- 3. für die fachtechnische Prüfung für alle Förderanträge, die Teile einer Eisenbahnanlage betreffen, die Art der Einbindung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH zu prüfen;*
- 4. dem Landtag über das Veranlasste bis 31. Dezember 2018 zu berichten.*

Bericht

Mit Schreiben vom 27. September 2018, Az.: I-0451.1, berichtet das Staatsministerium wie folgt:

Zu Ziffer 1:

Vorbemerkung:

Die in der *Anlage* aufgeführten geförderten Bahnen bzw. Bahntrassen besitzen zwei übereinstimmende Merkmale: sie dienen nicht dem regelmäßigen, ganzjährigen Verkehr *und* deren Instandsetzung, Betrieb und Unterhaltung beruhen auf dem hohen Engagement und dem selbstlosen Einsatz zahlreicher ehrenamtlich Tätiger. Deshalb sind diese Bahnen in keiner Weise vergleichbar mit den Bahnen, die hauptamtlich betrieben werden, dem öffentlichen Personenverkehr gewidmet sind und regelmäßig ganzjährig verkehren. Die Gesamtstrategie für die nicht dem regelmäßigen Verkehr dienenden Bahnen muss das Ziel haben, das ehrenamtliche Engagement nachhaltig zu unterstützen.

Alle geförderten nicht dem regelmäßigen Verkehr dienenden Bahnen sind alt, aber nicht alle museal, d.h. Kulturdenkmale im Sinne des Denkmalschutzgesetzes. So ist die Identität des Rollmaterials mit historischen Lokomotiven und Wagen, wie sie auf den jeweiligen Strecken benutzt worden waren, nicht durchgehend gesichert bzw. Rollmaterial und Strecken sind durch Umbauten verändert worden. Insoweit geht der Begriff „Museumsbahnen“ für die Gesamtheit der in der *Anlage* aufgeführten Bahnen fehl.

Grundlegende Kriterien der Gesamtstrategie:

Die Initiative zu Instandsetzung, Betrieb und Unterhaltung solcher nicht dem regelmäßigen Verkehr dienenden Bahnen geht von den ehrenamtlichen Organisationen aus.

Dies bedeutet, dass eine Gesamtstrategie an *inhaltlich-operativen Kriterien* anknüpfen muss, die eng mit dem Ehrenamt verbunden sind und nicht auf einer (gleichmäßigen) lokalen oder regionalen Verteilung fußen kann.

- a) Zum Schutz der ehrenamtlichen Organisationen vor finanzieller und operativer Überforderung in der *investiven Phase* ist die Abschätzung der voraussichtlichen Umsetzbarkeit der investiven Maßnahme durch die ehrenamtliche Organisation die erste entscheidende Voraussetzung für eine Förderung.
- b) Der *laufende Betrieb* der nicht regelmäßigem Verkehr dienenden Bahnen kann nicht Gegenstand einer Projektförderung sein, da es sich sonst um eine Dauerfinanzierung handeln würde. Bei Antragstellung muss der nachhaltige Betrieb der zu fördernden Infrastruktur unter operativen und finanziellen Gesichtspunkten in den Grenzen der Sicherheit von Prognoseentscheidungen möglich erscheinen. Das heißt, soweit absehbar, muss die personelle und technische Kapazität der ehrenamtlichen Organisationen sowie die Deckung der Betriebskosten plausibel erscheinen. Darin besteht die zweite entscheidende Fördervoraussetzung.

Gesamtstrategie:

Damit besteht die Gesamtstrategie zur Förderung von nicht regelmäßigem Verkehr dienenden Bahnen darin,

- a) die Bewilligung unabhängig vom Durchführungsort der geplanten nicht regelmäßigem Verkehr dienenden Bahn zu bearbeiten;
- b) vor Bewilligung eine Abschätzung der Leistungsfähigkeit der ehrenamtlich Tätigen in Bezug auf die umzusetzende investive Maßnahme vorzunehmen;
- c) vor Bewilligung eine Abschätzung der Aussichten eines dauerhaften Betriebes durch Prognose der voraussichtlich zu erzielenden Einnahmen und der korres-

pondierenden Ausgaben vorzunehmen, die einen nachhaltigen Betrieb wahrscheinlich erscheinen lassen.

Diese Gesamtstrategie ordnet sich mithin den individuellen Voraussetzungen der ehrenamtlichen Organisationen und deren Projekte unter. Dies erfordert von den Bewilligungsbehörden ein Höchstmaß an Flexibilität und Rücksichtnahme auf die Besonderheiten ehrenamtlichen Engagements und der jeweiligen Projekte.

Daneben treten Kriterien aufgrund der Förderziele des Landes:

Die Förderung zur Erhaltung des Kulturgutes „Museumsbahnen“ als Kulturdenkmal durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau im Rahmen des Denkmalförderprogramms des Landes erfolgt nach folgenden inhaltlichen Vorgaben:

- i) Rollmaterial, Trasse und/oder Gebäude sind ausschließlich Kulturdenkmale im Sinne des Denkmalschutzgesetzes;
 - ii) Maßnahmen an technischen Kulturdenkmalen wie Rollmaterial sind im Denkmalbuch eingetragen oder sind originär mit der Geschichte einer Strecke maßgeblich verbunden und zugleich für die Geschichte des Landes von Bedeutung;
 - iii) die vom Eigentümer oder Unterhaltungspflichtigen beantragten Maßnahmen dienen der Erhaltung und Pflege dieser Kulturdenkmale und entsprechenden denkmalpflegerischen Erfordernissen des Denkmalschutzgesetzes;
 - iv) der Betrieb ist keine Voraussetzung der Förderung.
- a) Die Förderung durch das Ministerium der Justiz und für Europa im Tourismusförderprogramm und das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz u. a. im Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum und EU-Programm LEADER erfolgt hingegen mit Blick auf die regionalen Wirkungen und Effekte und nicht unter dem Aspekt der Erhaltung eines Kulturdenkmals. Die Ziele divergieren daher von denen des Denkmalförderprogramms. Die inhaltlichen Kriterien sind:
- i) die Nutzung der zu fördernden Infrastruktur zu regional relevanten touristischen Zwecken durch deren Betrieb;
 - ii) ihre Einbindung in ein diesen Zwecken entsprechendes Gesamtkonzept bzw. eine Entwicklungsstrategie;
 - iii) die positiven Effekte auf andere Einrichtungen der Region im Sinne positiver Regionalentwicklung;
 - iv) die Hebung der regionalen Identität und Identifizierbarkeit durch „Markenbildung“;
 - v) das Spezifikum des Förderprogramms LEADER als Voraussetzung für eine EU-Finanzierung ist der aus dem bottom-up-Prinzip erwachsende Willen der LEADER-Aktionsgruppe zur Förderung des Projektes.

Zu Ziffer 2:

Unter Beachtung der vom öffentlichen Personenverkehr abweichenden Besonderheiten der nicht dem regelmäßigen Verkehr dienenden Bahnen:

- a) der Trägerschaft von Organisationen aus ehrenamtlich tätigen Personen, die die Instandsetzung und -haltung von Trasse und Gleisen, Gebäuden und Rollmaterial sowie den Betrieb durch anhaltendes zeitliches wie finanzielles Engagement der ehrenamtlich Tätigen ermöglichen,
- b) den aus der Instandsetzung alter, zum Teil jahrzehntelang ungenutzter Infrastrukturen erwachsenden Unwägbarkeiten,
- c) dem Freizeitverhalten der Nutzenden sowie

d) den Rahmenbedingungen der Freizeitwirtschaft

und der daraus erwachsenden finanziellen wie zeitlichen Unsicherheiten für die Instandsetzung und die spätere tatsächliche Nutzung umfasst der Kosten- und Finanzierungsplan die einmaligen Investitionskosten. Soweit der nachhaltige Betrieb der Bahnen von Bedeutung ist oder die Frage der Zumutbarkeit der Erhaltung der Infrastrukturen in Rede steht, werden die Antragsteller künftig aufgefordert, die vorkalkulierten Betriebskosten darzulegen, soweit es den antragstellenden Vereinen möglich ist und deren Engagement nicht behindert. Im Ergebnis aller vom Rechnungshof geprüften nicht dem regelmäßigen Verkehr dienenden Bahnen arbeiteten die Vereine bemerkenswert kostengünstig und gewährleisteten dankenswerterweise einen jahrelangen Betrieb der geförderten Infrastrukturen.

Zu Ziffer 3:

Die Prüfung hat ergeben, dass der Aufgabenzuschnitt der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) bei der fachtechnischen Prüfung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur, die vom öffentlichen Personenverkehr abweichenden rechtlichen Vorgaben für die nicht dem regelmäßigen Betrieb dienenden Bahnen, die unterschiedlichen Maßstäbe bei der Nutzung der öffentlich und der ehrenamtlich betriebenen Bahnen sowie die unter 2. beschriebenen Besonderheiten der Trägerschaft von ehrenamtlich tätigen Personen eine Einbindung der NVBW nicht sinnvoll erscheinen lassen.

- a) Die fachtechnische Prüfung des Neu- und Ausbaus der Schieneninfrastruktur durch die NVBW bezieht sich auf Projekte, die dem Öffentlichen Personennahverkehr bzw. dem regelmäßigen öffentlichen Schienenpersonennahverkehr dienen. Ziel der zu prüfenden Maßnahmen ist eine Stabilisierung/Verbesserung des Angebotes, um eine Erhöhung der Nachfrage zu erreichen.
- b) Die gemäß der Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetze des Bundes und des Landes realisierten Vorhaben suchen eine hohe Verfügbarkeit und einen hohen Nutzungsgrad, welche nur durch professionellen Bau und Betrieb sichergestellt werden können.
- c) Die Zeit-, aber auch die Kostenpläne der auf dem Ehrenamt beruhenden Einrichtungen sind mit denen professionell gebauter, unterhaltener und betriebener, regelmäßig verkehrender öffentlicher Personenverkehre, die zum Leistungsbild der NVBW gehören, nicht vergleichbar, da sie auf der aktiven Mitarbeit der ehrenamtlich Tätigen aufbauen. Sie sind auf kostengünstiges oder kostenloses Material und unentgeltlich bzw. zu Vorzugskonditionen zur Verfügung gestellte Maschinen und Ausrüstungen angewiesen. Arbeitsleistungen der Ehrenamtlichen können nur in der Freizeit erbracht werden. Dies bedingt ein hohes Maß an Flexibilität und Rücksichtnahme auf das ehrenamtliche Engagement. Die NVBW besitzt auf diesem speziellen Feld keine Erfahrung.
- d) Zudem fußen alle nicht dem regelmäßigen Verkehr dienenden Bahnen auf der Renovierung von alter, zum Teil jahrzehntlang stillgelegter fester und rollender Infrastruktur, deren Zustand sich meist erst im Laufe der Wiederherstellung zeigt. Diese Risiken sind der Renovierung von Altbauten inhärent und schlecht abschätzbar.

Eine Verbesserung der Projektabwicklung durch eine Einbindung der NVBW ist daher nicht ohne Weiteres ersichtlich. Demgegenüber steht das nicht zu vernachlässigende Risiko, das Engagement und die Begeisterung der ehrenamtlich in ihrer Freizeit Tätigen durch bürokratische Anforderungen zu bremsen oder zum Stillstand zu bringen. In der Abwägung überwiegen die Nachteile die denkbaren Vorteile deutlich.

Anlage zu DS 2017 Nr. 7 – Förderung der Museumsbahnen

Aktualisierte Liste der „Museumsbahnen“

Von den derzeit bestehenden, nicht dem regelmäßigen ganzjährigen Verkehr dienenden Bahnen wurden Teile (Rollmaterial, Trasse, Gleise, Gebäude) gefördert:

- a) Härtsfeld-Museumsbahn („Schättere“);
- b) Öchslebahn;
- c) Schwäbische Wald-Bahn;
- d) Wutachbahn („Sauschwänzlebahn“).

Auf der Trasse der Schwäbische Alb-Bahn findet regelmäßiger Zugverkehr statt, jedoch nicht in dem geförderten Bereich des Lokschuppens des Schwäbische Alb-Bahn e. V.

Nicht gefördert wurde die Jagsttalbahn, auf deren Gleisen kein Zugverkehr stattfindet.

Daneben gibt es weitere Bahnstrecken, auf denen neben regelmäßigem ganzjährigem Betrieb auch nicht dem regelmäßigen Verkehr dienende Bahnen verkehren:

- a) Achertalbahn;
- b) Albähnle Amstetten-Oppingen;
- c) Drei-Seen-Bahn;
- d) Kaiserstuhlbahn („Rebenbummler“);
- e) Kandertalbahn;
- f) Krebsbachtalbahn;
- g) Lokalbahn Amstetten-Gerstetten
- h) Strohgäubahn („Feuriger Elisab“);
- i) Trossinger Eisenbahn.

Schließlich existieren zahlreiche alte Loks und Bahngarnituren für Fahrten auf variierenden öffentlichen Bahnstrecken oder als stationäre Ausstellungsstücke.