

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Finanzen

**zu der Mitteilung der Landesregierung
vom 27. September 2018
– Drucksache 16/4873**

**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**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen:

- I. Von der Mitteilung der Landesregierung vom 27. September 2018 – Drucksache 16/4873 – Kenntnis zu nehmen.
- II. Die Landesregierung zu ersuchen,
 1. künftig in allen Förderfällen vor Erteilung einer Zuwendung von dem Zuwendungsempfängenden ein plausibles Betriebskostenkonzept zu fordern. Das Konzept soll einen groben Aufschluss geben über die erwarteten laufenden Kosten und Einnahmen sowie einen Überblick zu den insgesamt erforderlichen Maßnahmen für den Zeitraum von etwa 10 Jahren nach Abschluss der geförderten Investitionsmaßnahme;
 2. im Rahmen der Entscheidung über eine Projektförderung eine fachtechnische Prüfung durch eine geeignete Stelle zu beauftragen, wenn Zweifel an dem vom Zuwendungsempfängenden vorgelegten technischen Umsetzungsplan bestehen oder detailliertere statistische Analysen notwendig sind.

15. 11. 2018

Der Berichterstatter:

Dr. Rainer Podeswa

Der Vorsitzende:

Rainer Stickelberger

Bericht

Der Ausschuss für Finanzen beriet die Mitteilung Drucksache 16/4873 in seiner 35. Sitzung am 15. November 2018. Als *Anlage* ist diesem Bericht ein Antrag von Abgeordneten der Grünen und der CDU für eine Beschlussempfehlung des Ausschusses an das Plenum beigefügt.

Der Berichterstatter legte dar, der Rechnungshof habe die Förderung von Museumsbahnen geprüft und u. a. angeregt, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) die fachtechnische Prüfung der Förderanträge zu übertragen. Die Landesregierung begründe in der vorliegenden Mitteilung ausführlich ihre Einschätzung, dass die Nachteile eines solchen Verfahrens die Vorteile deutlich überwiegen würden. Er könne die Argumentation der Landesregierung nachvollziehen und stimme dem von den Regierungsfractionen vorgelegten Antrag zu.

Ein Abgeordneter der CDU führte aus, der Rechnungshof habe in Bezug auf die Museumsbahnen eine einheitliche Definition und eine Gesamtstrategie vermisst. Ferner sei vom Rechnungshof festgestellt worden, dass die beantragten Maßnahmen noch wesentlich kostenintensivere Infrastrukturmaßnahmen für einen Bahnbetrieb voraussetzten. Darauf basiere der vorliegende Antrag der Regierungsfractionen. In Abschnitt II Ziffer 1 dieser Initiative gehe es nur um eine grobe Schätzung der erwarteten Einnahmen und Ausgaben sowie der Investitionen.

Es habe sich auch gezeigt, dass die Bewilligungsstelle zum Teil nicht über das erforderliche Fachwissen in Belangen der Statik verfüge. Deshalb sei die Formulierung hinsichtlich einer Einbindung der NVBW etwas unglücklich gewesen. Es sei nicht darum gegangen, den Fahrplan der Museumsbahnen zu analysieren und zu prüfen, wie sich dessen Anbindung an den Gesamtfahrplan der regelmäßig verkehrenden öffentlichen Bahnen gestalte. Wenn es im Rahmen der Entscheidung über eine Projektförderung jedoch etwa um eine Eisenbrücke, ein Viadukt oder um Schienen gehe, werde eine geeignete Stelle benötigt – vielleicht in einem Regierungspräsidium –, die sich beispielsweise mit Fragen der Statik auskenne und zu Rate gezogen werden könne.

Ein Abgeordneter der Grünen merkte an, seine Fraktion teile die Einschätzung der CDU und habe deshalb den Antrag mit erarbeitet.

Ein Abgeordneter der SPD brachte vor, beim Thema Museumsbahnen bewege man sich im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit, Tourismusförderung, Ehrenamt und lokal wichtigen Projekten. Die SPD halte das Begehren der Antragsteller für vernünftig, in allen Förderfällen vor Erteilung einer Zuwendung von den Zuwendungsempfängenden ein plausibles Betriebskostenkonzept über einen Zeitraum von zehn Jahren zu fordern. Seine Fraktion erachte es auch als in Ordnung, dass mit der Formulierung „eine geeignete Stelle zu beauftragen“ in Abschnitt II Ziffer 2 des Antrags eine gewisse Flexibilität belassen werde, wengleich der Regierung mit dieser vagen Wortwahl ein Vertrauensvorschuss entgegengebracht werde. Dazu sei die SPD-Fraktion bei diesem Punkt aber bereit.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP betonte, fachtechnische Prüfung und Vorlage eines plausiblen Betriebskostenkonzepts seien unbedingt erforderlich. Er rege allerdings an, über eine Förderung aus einer Hand nachzudenken, um die Antragstellung nicht unnötig zu erschweren. So hemme es das Engagement, wenn nicht klar sei, an welche Stelle sich ein Förderantrag zu richten habe.

Ein Vertreter des Rechnungshofs dankte den Regierungsfractionen für ihren Antrag und fügte hinzu, darin sehe er einen großen Fortschritt. Allerdings fehlten nach wie vor einheitliche Kriterien für die Förderung der Museumsbahnen. Die Landesregierung spreche in ihrer Mitteilung zwar von einer Gesamtstrategie, doch sei auch davon die Rede, dass sich diese dem Einzelfall unterordne. Er würde gern die Gesamtstrategie sehen, die sich tatsächlich auch noch dem Einzelfall unterordne. Daher erkenne er an dieser Stelle noch einen gewissen Nachbesserungsbedarf.

Die NVBW verfüge über hohen Sachverstand und würde auch, was die Museumsbahnen angehe, zusätzliche Kompetenz einbringen. Es sei mitnichten zu erwarten, dass die NVBW die Museumsbahnen zu kritisch beäuge.

Er hielte es für wünschenswert, in Abschnitt II Ziffer 2 des Antrags den Halbsatz ab den Worten „wenn Zweifel an dem ...“ zu streichen. Um nämlich Zweifel zu hegen, bedürfe es bereits eines gewissen Sachverständs. Wer kompetent sei, könne eher eine Einschätzung abgeben und Zweifel begründen.

Der Abgeordnete der CDU unterstrich, Museumsbahnen würden aus verschiedenen Programmen gefördert. Ein eigenständiges Förderprogramm für Museumsbahnen wäre ein schwer vorhersehbarer Posten. Auch müsste dann die Förderung aus anderen Programmen explizit ausgeschlossen werden. Es sei kaum möglich, jemandem, der ein Café in einer Museumsbahn einrichte, die Inanspruchnahme von Mitteln aus dem Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum oder aus der Denkmalförderung zu verbieten. Dies bilde den Hintergrund für den Wortlaut des Antrags der Regierungsfractionen. Auch handle es sich in der Summe um kleine Beträge. Letztlich müsse das Regierungspräsidium als Genehmigungsbehörde das Ganze zusammenfügen. Dies werde auch erwartet.

Wenn jemand im Café einer Museumsbahn Reparaturen vornehmen oder die Inneneinrichtung einer Museumsbahn gestalten wolle, werde nicht noch eine technische Analyse durch eine Behörde benötigt, die sich beispielsweise gut mit der Tragfähigkeit von Gleisen auskenne. Es gehe darum, dass das Regierungspräsidium mit Augenmaß handle. Insbesondere nach den nun schon geführten Diskussionen habe er zumindest für die nächsten Jahre keine Sorge, dass sich wieder Zustände einstellten, wie sie vom Rechnungshof in dessen Denkschriftbeitrag zu Recht aufgearbeitet worden seien.

Der Vorsitzende hielt auf Nachfrage fest, dass die Antragsteller dem Vorschlag des Rechnungshofvertreters auf Streichung eines Halbsatzes nicht folgten, sodass es bei dem Antragstext in der ursprünglich vorgelegten Fassung bleibe.

Daraufhin stimmte der Ausschuss dem Antrag der Regierungsfractionen (*Anlage*) einstimmig zu.

21. 11. 2018

Dr. Podeswa

Anlage

**Zu TOP 4
35. FinA/15. November 2018**

**Landtag von Baden-Württemberg
16. Wahlperiode**

Antrag

**der Abg. Thekla Walker u. a. GRÜNE
der Abg. Tobias Wald u. a. CDU**

**zu der Mitteilung der Landesregierung vom 27. September 2018
– Drucksache 16/4873**

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

Der Landtag wolle beschließen:

- I. Von der Mitteilung der Landesregierung vom 27. September 2018 – Drucksache 16/4873 – Kenntnis zu nehmen.
- II. Die Landesregierung zu ersuchen,
 1. künftig in allen Förderfällen vor Erteilung einer Zuwendung von dem Zuwendungsempfangenden ein plausibles Betriebskostenkonzept zu fördern. Das Konzept soll einen groben Aufschluss geben über die erwarteten laufenden Kosten und Einnahmen sowie einen Überblick zu den insgesamt erforderlichen Maßnahmen für den Zeitraum von etwa 10 Jahren nach Abschluss der geförderten Investitionsmaßnahme;
 2. im Rahmen der Entscheidung über eine Projektförderung eine fachtechnische Prüfung durch eine geeignete Stelle zu beauftragen, wenn Zweifel an dem vom Zuwendungsempfangenden vorgelegten technischen Umsetzungsplan bestehen oder detailliertere statistische Analysen notwendig sind.

15. 11. 2018

Walker, Bay, Lindlohr, Niemann, Dr. Rösler, Saebel, Salomon GRÜNE

Wald, Klein, Kößler, Mack, Paal, Dr. Schütte CDU