Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 16 / 6414**
16. Wahlperiode **07. 06. 2019**

Antrag

der Abg. Anton Baron u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Die Kochertalbahn als Beispiel für eine mögliche Reaktivierungsstrecke des Schienenpersonennahverkehrs

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Analysen der Einstufung der Kochertalbahn zwischen Waldenburg und Kupferzell als „zu untersuchende Reaktivierungsstrecke“ zugrunde liegen;

2. wie sie die Strecke qualitativ im Vergleich mit anderen derartig eingestuften Abschnitten beurteilt;

3. ob bei solchen Strecken im Allgemeinen beziehungsweise hier im Speziellen eine zeitgemäße Reaktivierung als elektrifizierte Strecke vorgesehen oder der Einsatz von Elektro-Hybrid-Zügen denkbar ist;

4. wie hoch die Einsparungen wären, wenn die Elektrifizierung gleichzeitig mit der Reaktivierung einer Strecke erfolgen würde (verglichen mit einer nachträglichen Elektrifizierung);

5. wie sie die Vorschläge bezüglich einer Ausführung als Straßenbahn und Veränderungen des Trassenverlaufs hinsichtlich der Kosten, der Bürokratie und der Praxistauglichkeit einschätzt;

6. wie sie hinsichtlich der unter Ziffer 5 benannten Faktoren die Möglichkeiten einer Ausführung als Regionalbahn oder aber einer Verlängerung der Heilbronner S-Bahn bis Künzelsau beurteilt, wahlweise stündlich oder aber im stündlichen Wechsel mit einer Linie von Heilbronn nach Schwäbisch Hall;

7. mit welchen Kosten für welche Träger eine Reaktivierung verbunden wäre, jeweils in den Varianten als nicht elektrifizierte oder als elektrifizierte Strecke sowie in der Ausführung als Straßenbahn;

Eingegangen: 07. 06. 2019 / Ausgegeben: 09. 07. 2019

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“.

8. mit welchen Mehrkosten pro Kilometer bei neu zu trassierenden Streckenabschnitten zu rechnen ist (im Falle von Veränderungen der Trassenführung);

9. welche zeitlichen Einsparungen für die Pendler und Verbesserungen hinsichtlich der Staugefahr auf der Straße andererseits konstatiert werden können (auch mit monetärer Quantifizierung, wenn möglich);

10. aus welchen Gründen das Verkehrsministerium nicht die Möglichkeiten einer Verlängerung bis Forchtenberg beziehungsweise darüber hinaus eines möglichen Lückenschlusses bis Ohrnberg mit Reaktivierung von dort bis Bad Friedrichshall (Untere Kochertalbahn) erwähnt;

11. aus welchen Gründen bei 34 weiteren Strecken von einer Reaktivierung abgesehen wird – nachdem ursprünglich 75 Strecken vorgeschlagen wurden, von denen nach fachlicher Prüfung aber lediglich 41 „für eine Reaktivierung in Frage kommen“ – und welche Strecken dies sind (bitte tabellarische Auflistung der Strecken);

12. mit welchen Methoden die unter Ziffer 11 zitierte fachliche Prüfung beziehungsweise die nunmehrige Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt wurde bzw. wird;

13. wie voraussichtlich die Finanzierung der Reaktivierungsstrecken sichergestellt wird (ausschließlich aus Landesmitteln oder kooperativ mit Bund und Kommunen beziehungsweise mit der DB Netz AG und anderen Unternehmen);

14. welche Haushaltsmittel (Höhe, Titel, Quelle) für die Reaktivierung der Strecke bereitstehen beziehungsweise voraussichtlich bereitstehen werden.

07. 06. 2019

Baron, Stauch, Stein, Palka, Dürr AfD

Begründung

Im April 2019 hat sich Verkehrsminister Winfried Hermann zu einer Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken geäußert. Viele dieser Abschnitte hätten ein hohes Fahrgastpotenzial, so Hermann. Auf der Grafik zu 41 möglichen Reaktivierungsstrecken für den Schienenpersonennahverkehr ist die Strecke Waldenburg–Künzelsau folgendermaßen klassifiziert: „Zu untersuchende Reaktivierungsstrecke. Aktuell ohne Personenverkehr.“

Im Regionalplan 2020 der Region Heilbronn-Franken wird die Strecke ebenfalls mehrfach erwähnt; neben der Trassensicherung wird auch eine mögliche Prüfung alternativer „Trassenführungen in den Bereichen Kupferzell und Künzelsau-Gaisbach […] im Falle sich konkretisierender Planungen“ angekündigt.

Bei der Bürgerinitiative „Wir bauen die neue Kochertalbahn e. V.“ und zahlreichen kommunalen und überregionalen Entscheidungsträgern sind mehrere Varianten im Gespräch: Neben einer mit der Reaktivierung verbundenen Verlängerung der Heilbronner Stadtbahnlinie Heilbronn–Öhringen-Cappel bis Künzelsau wird auch die Variante einer Ausführung als Straßenbahn angeregt, und zwar ebenfalls mit alternativer Trassierung über Künzelsau-Gaisbach, wie es bereits im Regionalplan nahegelegt wird.

Der Antrag soll genauere Informationen zu den genannten Varianten, dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und den nach Ansicht der Landesregierung bestehenden Chancen einer Verwirklichung liefern.

Weiterhin existiert die Möglichkeit einer Reaktivierung bis nach Forchtenberg, möglicherweise sogar mit Lückenschluss zwischen Forchtenberg und Ohrnberg

und Reaktivierung der Trasse zwischen Ohrnberg und Bad Friedrichshall. Hier besteht Nachfragebedarf, weil diese Varianten nicht vom Ministerium genannt werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 26. Juni 2019 Nr. 3-3822.0-00/1999*92 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Analysen der Einstufung der Kochertalbahn zwischen Waldenburg und Kupferzell als „zu untersuchende Reaktivierungsstrecke“ zugrunde liegen;

Das Ministerium für Verkehr hat im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens im Herbst letzten Jahres um Vorschläge für die Reaktivierung von nicht mehr im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betriebenen Strecken gebeten. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden insgesamt 75 Strecken vorgeschlagen, unter anderem auch die Strecke Waldenburg (Württ)–Kupferzell–Künzelsau.

Die Vorschläge wurden fachlich untersucht und auf Realisierbarkeit geprüft. Dabei wurden alle Vorschläge ausgesondert, bei denen es sich um entwidmete Strecken handelt, deren Trassen heute nicht mehr zur Wiederaufnahme des Schienenverkehrs zur Verfügung stehen oder bei denen es sich nicht um eine Reaktivierung von früheren SPNV-Strecken handelt.

Da die Trasse der Strecke Waldenburg (Württ)–Kupferzell–Künzelsau noch für eine mögliche Reaktivierung zur Verfügung steht, gehört die Strecke zu den verbliebenen 41 Strecken, die jetzt im Rahmen einer vergleichenden Machbarkeitsuntersuchung in zwei Phasen insgesamt drei Untersuchungsschritte durchlaufen sollen:

- In der Phase 1 soll für diese Strecken im Rahmen einer vereinfachten Nachfrageanalyse eine grobe Ermittlung des Fahrgastpotenzials erfolgen.
- In der Phase 2 sollen auf der Basis der Ergebnisse dieser Untersuchungen ca. 15 Strecken ausgewählt werden, für die dann parallel zwei nähere Analysen erfolgen: Eine vertiefte Untersuchung des Fahrgastpotenzials und eine Abschätzung der notwendigen Investitionskosten.

2. wie sie die Strecke qualitativ im Vergleich mit anderen derartig eingestuften Abschnitten beurteilt;

Eine Bewertung der einzelnen in die Machbarkeitsuntersuchung übernommenen Strecken ist erst nach Abschluss der 2. Untersuchungsphase möglich.

3. ob bei solchen Strecken im Allgemeinen beziehungsweise hier im Speziellen eine zeitgemäße Reaktivierung als elektrifizierte Strecke vorgesehen oder der Einsatz von Elektro-Hybrid-Zügen denkbar ist;

Die Fragestellung der sinnvollsten Traktion für einen Betrieb der für eine Reaktivierung in Frage kommenden Strecken wird erst in der 2. Untersuchungsphase der vergleichenden Machbarkeitsuntersuchung geprüft werden, sodass hierzu derzeit noch keine Aussage möglich ist.

4. wie hoch die Einsparungen wären, wenn die Elektrifizierung gleichzeitig mit der Reaktivierung einer Strecke erfolgen würde (verglichen mit einer nachträglichen Elektrifizierung);

Dem Verkehrsministerium liegen hierzu keine verallgemeinerbaren Erkenntnisse vor.

5. wie sie die Vorschläge bezüglich einer Ausführung als Straßenbahn und Veränderungen des Trassenverlaufs hinsichtlich der Kosten, der Bürokratie und der Praxistauglichkeit einschätzt;

6. wie sie hinsichtlich der unter Ziffer 5 benannten Faktoren die Möglichkeiten einer Ausführung als Regionalbahn oder aber einer Verlängerung der Heilbronner S-Bahn bis Künzelsau beurteilt, wahlweise stündlich oder aber im stündlichen Wechsel mit einer Linie von Heilbronn nach Schwäbisch Hall;

7. mit welchen Kosten für welche Träger eine Reaktivierung verbunden wäre, jeweils in den Varianten als nicht elektrifizierte oder als elektrifizierte Strecke sowie in der Ausführung als Straßenbahn;

9. welche zeitlichen Einsparungen für die Pendler und Verbesserungen hinsichtlich der Staugefahr auf der Straße andererseits konstatiert werden können (auch mit monetärer Quantifizierung, wenn möglich);

Die Fragen 5, 6, 7 und 9 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind hierzu noch keine Antworten möglich.

8. mit welchen Mehrkosten pro Kilometer bei neu zu trassierenden Streckenabschnitten zu rechnen ist (im Falle von Veränderungen der Trassenführung);

Dies ist stark abhängig von den örtlichen Gegebenheiten (Topografie, notwendige Ingenieurbauwerke wie Tunnel oder Brücken, etc.), sodass eine pauschale Aussage nicht möglich ist.

10. aus welchen Gründen das Verkehrsministerium nicht die Möglichkeiten einer Verlängerung bis Forchtenberg beziehungsweise darüber hinaus eines möglichen Lückenschlusses bis Ohrnberg mit Reaktivierung von dort bis Bad Friedrichshall (Untere Kochertalbahn) erwähnt;

Sowohl der Streckenabschnitt Künzelsau–Forchtenberg als auch die untere Kochertalbahn von Ohrnberg nach Bad Friedrichshall Hbf eignen sich nicht mehr für eine Reaktivierung, da die ehemalige Trasse in diesen Abschnitten auf weiten Teilen nicht mehr vorhanden ist bzw. die Grundstücke verkauft wurden.

11. aus welchen Gründen bei 34 weiteren Strecken von einer Reaktivierung abgesehen wird – nachdem ursprünglich 75 Strecken vorgeschlagen wurden, von denen nach fachlicher Prüfung aber lediglich 41 „für eine Reaktivierung in Frage kommen“ – und welche Strecken dies sind (bitte tabellarische Auflistung der Strecken);

Die gewünschte tabellarische Aufstellung ist in der *Anlage* beigefügt.

12. mit welchen Methoden die unter Ziffer 11 zitierte fachliche Prüfung beziehungsweise die nunmehrige Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt wurde bzw. wird;

Die Prüfung der grundsätzlichen Eignung für eine Reaktivierung der im Beteiligungsverfahren vorgeschlagenen Strecken erfolgte auf folgender Basis:

- Prüfung, ob es sich um eine ehemalige Eisenbahnstrecke handelt,
- Feststellung, ob noch eine Widmung als Eisenbahnstrecke vorliegt.

- Sofern eine Widmung als Eisenbahnstrecke nicht mehr gegeben ist:
  - Prüfung, ob es Unterbrechungen der Trasse durch Gebäude oder Straßen gibt,
  - Prüfung, ob es Unterbrechungen durch verkaufte Grundstücke gibt.

Die anstehende vergleichende Machbarkeitsuntersuchung wird europaweit ausgeschrieben. Hierbei wird nicht nur der Preis sondern auch die durch die jeweiligen Bieter vorgeschlagene Methodik ein wesentliches Entscheidungskriterium sein. Daher ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu den Methoden der Untersuchung noch keine Aussage möglich.

13. wie voraussichtlich die Finanzierung der Reaktivierungsstrecken sichergestellt wird (ausschließlich aus Landesmitteln oder kooperativ mit Bund und Kommunen beziehungsweise mit der DB Netz AG und anderen Unternehmen);

14. welche Haushaltsmittel (Höhe, Titel, Quelle) für die Reaktivierung der Strecke bereitstehen beziehungsweise voraussichtlich bereitstehen werden.

Die Fragen 13 und 14 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der Basis der Ergebnisse der vergleichenden Machbarkeitsuntersuchung wird entschieden, für welche Strecken die Reaktivierung bei Interesse der kommunalen Seite durch das Land unterstützt werden soll. In Frage kommen für eine vollständige Reaktivierung Strecken, die eine zu erwartende durchschnittliche Nachfrage von mindestens 1.000 Fahrgästen je Schultag aufweisen. Außerdem müssen die zu erwartenden Investitionskosten bei einem volkswirtschaftlichen Bewertungsverfahren einen Nutzen-Kosten-Index > 1 erwarten lassen. Die notwendigen Fakten für diese Entscheidung sollen bis Ende 2020 vorliegen.

Bau und Betrieb müssen anschließend grundsätzlich kommunal finanziert werden. Das Land kann Investitionen wie den Streckenausbau oder eine mögliche Elektrifizierung über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGFVG) fördern. Reaktivierungsvorhaben, die in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen und zuwendungsfähige Kosten von 50 Millionen Euro überschreiten, können auch durch das Bundes-GVFG gefördert werden. Für den laufenden Betrieb werden auch Mittel für die Schülerbeförderung bereitgestellt.

Die Budgetplanung für die Bestellungen des SPNV durch das Land ermöglicht eine Bestellung des laufenden Betriebs im Landesstandard gemäß Zielkonzept 2025 für den SPNV auf zu reaktivierenden Strecken von ca. 100 km Strecke, dies sind je nach Länge der Strecken ca. 5 bis 7 Strecken. Bestellungen sollten für diejenigen Strecken erfolgen, welche das beste Verlagerungspotenzial vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr erwarten lassen.

Hermann

Minister für Verkehr

Anlage

SPNV-Reaktivierungsprogramm **Nicht in die Untersuchung übernommene Strecken** **Seite 1 von 1**

Strecke bzw. Streckenabschnitt	Hinweise
Aglasterhausen – Mosbach-Neckarelz	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Bad Friedrichshall Hbf – Duttenberg	Es handelt sich um keine Reaktivierung einer SPNV-Strecke, sondern eine Nutzung eines privaten Gleisanschlusses mit angehängter Neubaustrecke. Rein innerstädtische Verbindung.
Bad Schussenried – Bad Schussenried Stadt	Sehr kurze innerörtliche Verbindung mit erkennbar nicht ausreichendem Fahrgastpotential. Zusätzlich erfordert die Beseitigung der derzeitigen Spitzkehre relativ hohe Investitionen.
Baden-Baden – Baden-Baden Stadt	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar. Die Stadt Baden-Baden lehnt eine Reaktivierung ab.
Biberach (Riß) – Maselheim	Die Strecke ist teilweise entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Dettenhausen (Württ) – Tübingen Hbf	Es handelt sich um keine Reaktivierung einer SPNV-Strecke, sondern um eine Neubaustrecke.
Ehingen (Donau) – Erbach (Württ)	Es handelt sich um keine Reaktivierung einer SPNV-Strecke, sondern um eine Neubaustrecke. Älteres gescheitertes Projekt.
Ehingen (Donau) – Riedlingen	Es handelt sich um keine Reaktivierung, da die Strecke täglich und regelmäßig im SPNV befahren wird. Es geht um eine Reaktivierung von ehemaligen Haltepunkten und Verlängerung der RB-Züge Ulm – Ehingen bis Munderkingen. Diese zusätzliche Linie wäre aber deutlich über Landesstandard.
Friedrichshafen-Fischbach – Immenstaad	Es handelt sich um keine Reaktivierung einer SPNV-Strecke, sondern eine Nutzung eines privaten Gleisanschlusses mit angehängter Strab-Neubaustrecke.
Gaildorf West – Untergröningen	Die Strecke ist teilweise entwidmet und die Trasse im Mittelabschnitt wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar. Das Endstück wird als Draisinenbahn genutzt.
Gomaringen – Reutlingen-Gönningen	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Gundelfingen – Ebringen	Es handelt sich um keine Reaktivierung, da die Strecke noch nie im SPNV befahren wurde. Güterumgehungsbahn Freiburg.
Holzgerlingen – Holzgerlingen-Buch	Es handelt sich um keine Reaktivierung, da die Strecke täglich vertaktet im SPNV befahren wird. Neuer Zwischenbahnhof statt Haltepunkt.
Horb – Rottweil	Es handelt sich um keine Reaktivierung, da die Strecke täglich vertaktet im SPNV befahren wird. Ringzug-Verlängerung mit neuen Haltepunkten.
Kappel-Gutachbrücke – Bonndorf (Schw)	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Kirchheim (Teck) – Oberlenningen	Es handelt sich um keine Reaktivierung, da die Strecke täglich vertaktet im SPNV befahren wird. Verlängerung S1 statt RB im Dieselbetrieb.
Leimen Süd – Wiesloch-Walldorf	Es handelt sich um keine Reaktivierung einer SPNV-Strecke, da es eine ehemalige Straßenbahnstrecke ist.
Meckenbeuren – Tettnang	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Möckmühl – Dörzbach	Die Strecke ist im Abschnitt Möckmühl-Widdern entwidmet und die Trasse nicht mehr verfügbar. Der restliche Streckenabschnitt könnte nur als Inselbetrieb ohne Anschluss an das übrige SPNV-Netz bedient werden.
Neu Edingen-Friedrichsfeld – Schwetzingen	Es handelt sich um keine Reaktivierung, da die Strecke noch nie im SPNV befahren wurde. Güterumgehungsbahn Mannheim.
Odenheim – Hilsbach	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Pforzheim-Brötzingen Mitte – Ittersbach	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Rastatt – Schwarzach (Baden)	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Reutlingen Süd – Eningen unter Achalm	Es handelt sich um keine Reaktivierung einer SPNV-Strecke, da es eine ehemalige Straßenbahnstrecke ist.
Schiltach – Schramberg	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Schömberg (b Balingen) – Rottweil	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Schwäbisch Gmünd – Göppingen	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Schwarzach (Baden) – Lichtenau-Ulm	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Sersheim – Vaihingen (Enz) Stadt	Die Strecke ist teilweise entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar. Reaktivierung wäre interessant gewesen, wurde aber von der Eigentümerin Stadt Vaihingen (Enz) bewusst verhindert.
Staufen (Breisgau) – Sulzburg	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.
Stollhofen – Greffen	Es handelt sich um keine Reaktivierung einer SPNV-Strecke, sondern eine Nutzung eines privaten Gleisanschlusses mit angehängter Neubaustrecke.
Stühlingen – Weizen	Erkennbar nicht ausreichendes Fahrgastpersonal wegen siedlungsferner Lage des Streckenabschnittes. Derzeit Freitzeitverkehr an Sommer-Sonntagen bestellt.
Weizen – Blumberg-Zollhaus	Aufgrund der Streckenführung keine konkurrenzfähige Fahrzeit im Vergleich zum Bus und erkennbar zu geringes Fahrgastpotential. Aktuell Museumszugbetrieb der Stadt Blumberg (Sauschwänzle-Bahn)
Walldürn – Hardheim	Die Strecke ist entwidmet und die Trasse teilweise wegen Grundstücksverkauf und/oder Bebauung nicht mehr verfügbar.