

Mitteilung

der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;
hier: Denkschrift 2017 des Rechnungshofs zur Haushalts-
und Wirtschaftsführung des Landes Baden-Württem-
berg
– Beitrag Nr. 15: Förderung von nichtbundeseigenen
Eisenbahnen nach dem Landeseisen-
bahnfinanzierungsgesetz**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 19. Juli 2018 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 16/4309 Abschnitt II):

Die Landesregierung zu ersuchen,

dem Landtag bis zum 30. Juni 2019 erneut zu berichten.

B e r i c h t

Mit Schreiben vom 21. Juni 2019, Az.: I-0451.1, berichtet das Staatsministerium wie folgt:

Es ist politisches Ziel des Landes, Schieneninfrastruktur auch im ländlichen Raum zu erhalten und Streckenstilllegungen zu vermeiden. Dieses Ziel erfordert es, dass die Eisenbahninfrastrukturen in einem nutzungsfähigen Zustand gehalten werden. Insbesondere bei den in o. g. Bericht nachgefragten Entwicklungsstrecken soll eine (stärkere) Nutzung der Strecken mit der Folge erhöhter Trasseneinnahmen und einer Entlastung der Straßen erreicht werden. Durch die Förderung gemäß Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) wird auch dazu beigetragen, die verkehrspolitischen Ziele des Landes zur dauerhaften Erhaltung der bestehenden Schieneninfrastruktur zu erreichen.

Die im Jahr 2019 geförderten Entwicklungsstrecken in Baden-Württemberg sind:

- Krebsbachtalbahn (Neckarbischofsheim Nord–Hüffenhardt – ca. 16,9 km)
- Kandertalbahn (Haltingen–Kandern – ca. 12,9 km)
- Stadt Pfullendorf (Altshausen–Pfullendorf – ca. 24,6 km)
- Strohgäubahn (Weissach–Heimerdingen – ca. 4,7 km)
- UEF (Amstetten–Gerstetten – ca. 20 km)

Hinsichtlich des aktuellen Standes und der Perspektiven dieser Strecken kann Folgendes mitgeteilt werden:

Krebsbachtalbahn

Momentan wird ein vom Land bestellter Ausflugsverkehr mit sechs Zugpaaren an Sonn- und Feiertagen und an zwei Mittwochsterminen im Monat gefahren. Durch die Integration der Strecke in den VRN-Tarif gibt es einen regen Ausflugsverkehr aus dem Rhein-Neckar-Raum. Eine Reaktivierung des Güterverkehrs war bislang noch nicht möglich, da es keinen geeigneten Übergabepunkt ins Cargo-Netz mehr gibt.

Derzeit laufen Untersuchungen über eine Verknüpfung der Strecke über einen kurzen Neubaubauabschnitt mit der Strecke Heilbronn–Sinsheim, wodurch neue Potenziale erschlossen würden.

Kandertalbahn

Auf der Infrastruktur des Zweckverbandes Kandertalbahn verkehren pro Jahr ca. 300 Züge an ca. 75 Betriebstagen. Im Güterverkehr liegen derzeit keine Trassenanmeldungen vor. Die Verkehrsentwicklung ist anhand der Zug- und Reisendenzahlen konstant (ca. 25.000 Reisende/a).

Prinzipiell kann in den nächsten Jahren von einer konstanten Entwicklung ausgegangen werden. Für den Güterverkehr ist eine mögliche Holzverladestelle im Bahnhof Wollbach im Gespräch. Dies ist aber abhängig von der Entwicklung der DB Ladestelle im Bahnhof Lörrach im Zusammenhang mit der Weiterführung des Autozugverkehrs. In der Region bestehen Überlegungen für eine mögliche Reaktivierung der Strecke im regelmäßigen Personenverkehr.

Stadt Pfullendorf

Die Verkehrstage im Ausflugs-SPNV wurden 2018 gegenüber 2017 von seither 15 auf nun 31 Verkehrstage verdoppelt (1. Mai bis 21. Oktober sowie 1. Advents-Samstag jeweils 3 Zugpaare/Tag). Die Ausflugszüge („RadExpress“) fahren jeden Sonn- und Feiertag. Dieser Ausflugsverkehr soll weiter intensiviert werden. Hierbei werden folgende Ansätze verfolgt:

1. Verdichtung der Fahrpläne um ein zusätzliches (viertes) Zugpaar nach erfolgter Verkürzung der Fahrzeiten infolge technischer Sicherung von Bahnübergängen
2. Ausweitung der Verkehrstage: Saisonverkehr zusätzlich an Samstagen (derzeit nur Sonn-/Feiertage)
3. Bau eines neuen Haltepunkts in Hoßkirch/Königseggsee, wo erhebliches touristisches Potenzial besteht. Spatenstich erfolgte am 30. April 2019.

Seit 2017 hat sich ebenfalls ein – noch unregelmäßiger – Güterverkehr entwickelt (Rundholztransporte von Burgweiler nach Radersdorf in Bayern – Verladebahnhöfe Burgweiler und Altshausen); 2017 wurden dabei 4 Zugpaare und 2018 drei Zugpaare gefahren (300 m-Ganzzüge). Diese zunächst sporadischen Güterverkehrstransporte im Holzverkehr sollen ausgebaut werden.

Strohgäubahn

Der historische Verlauf der Strohgäubahn umfasst den Abschnitt von Korntal bis Weissach, der jedoch vom regulären SPNV im Bereich Heimerdingen–Weissach nicht mehr befahren wird. Perspektivisch bzw. mittelfristig ist der Beitritt des

Landkreises Böblingen sowie der Gemeinde Weissach zum vorhandenen Zweckverband Strohgäubahn geplant. Derzeit erfolgen Trassensanierung und -instandhaltung auf niedrigem Niveau zwecks dauerhafter Erhaltung für den ÖPNV.

UEF (Amstetten–Gerstetten)

Aktuell wird der Streckenabschnitt Amstetten-Stubersheim einschl. der Nutzung des Rangier-/Übergabebahnhofes an mindestens 3 Tagen pro Kalenderwoche mit 5 bis 6 Güterzugpaaren befahren.

Die Strecke Amstetten-Gerstetten wird von Mai bis Oktober im Personenverkehr an Sonn- und Feiertage mit jeweils 4 Zugpaaren pro Tag und Richtung befahren. Zusätzlich verkehren auf der Gesamtstrecke an etwa 15 bis 20 Tagen bestellte Personen-Sonderzüge mit teilweise mehreren Zugpaaren pro Tag und Richtung.

Der Güterverkehr gestaltet sich dynamischer. Während die Daten der Jahre 2016 und 2018 der oben genannten Auslastung entsprechen, waren die Fahrten im Jahr 2017 mit 5 Zugpaaren an 6 Werktagen pro Kalenderwoche etwas umfangreicher.

Hinzuzufügen ist, dass das Ministerium für Verkehr bereits 2018 eine Machbarkeitsuntersuchung für die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken angestoßen hat. In einem Beteiligungsverfahren wurden von kommunalen Gebietskörperschaften sowie von Verkehrsverbänden aus regionaler Sicht Vorschläge für mögliche Reaktivierungsstrecken eingeholt. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden insgesamt 75 Strecken vorgeschlagen. Die Vorschläge wurden vom Ministerium für Verkehr 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. Danach verblieben 41 Strecken, die jetzt in 2 Phasen insgesamt 3 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: 1. Eine vertiefte Untersuchung des Fahrgastpotenzials und 2. eine Abschätzung der notwendigen Investitionskosten.

Auf der Basis der Untersuchungen wird entschieden, für welche Strecken die Reaktivierung bei Interesse der kommunalen Seite durch das Land unterstützt werden soll. Infrage kommen für eine vollständige Reaktivierung im Stundentakt oder mehr dabei Strecken, die eine 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.

Alle fünf oben genannten (Entwicklungs-)Strecken gehören zu den 41 Strecken, die in die Phase 1 aufgenommen werden. Die Datenbasis für die Entscheidung, welche der 41 Strecken in die Phase 2 übernommen werden soll, soll im 4. Quartal 2019 vorliegen.

Erst im Anschluss daran kann entschieden werden, wie mit den Strecken umgegangen wird, welche nicht in Phase 2 übernommen werden. Dabei ist zudem zu berücksichtigen, inwiefern es den Infrastrukturbetreibern gelingt, regelmäßigen Güterverkehr auf ihren Strecken zu etablieren. Darauf aufbauend würde dann eine erneute Bewertung bezüglich der Streckenkategorie durchgeführt und entschieden, inwiefern die o. g. Strecken künftig weiterhin als Entwicklungsstrecken gefördert werden.