

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Fabian Gramling CDU**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Mobilität im Bottwartal des 21. Jahrhunderts**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die Realisierbarkeit der Wiederinbetriebnahme der Bottwartalbahn?
2. Wie kann die Streckenführung im Bereich der Bottwartalkellerei in Großbottwar und der Gemeindehalle in Kleinbottwar aussehen?
3. Welche Streckenführung steht für die Wiederinbetriebnahme der Bottwartalbahn uneingeschränkt zur Verfügung?
4. Welche Machbarkeitsstudien liegen bislang zur Streckenführung der Bottwartalbahn zwischen Marbach, Beilstein und Heilbronn vor?
5. Wie bewertet sie die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs im Bottwartal und welche Verbesserungen sind dort denkbar und möglich?
6. Wie bewertet sie die öffentlichen Nahverkehrsverbindungen zwischen den Landkreisen Ludwigsburg, Rems-Murr und Heilbronn, insbesondere für die Kommunen Steinheim a. d. Murr, Großbottwar, Oberstenfeld, Beilstein und Ilsfeld mit Blick auf Verfügbarkeit und Reisezeit und welche Möglichkeiten sieht sie zur Verbesserung der aktuellen Situation?
7. An welchen Stellen kann der öffentliche Nahverkehr im Bottwartal durch separate Busfahrstreifen attraktiver werden?

8. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, um ein Testfeld für automatisierte Shuttle-Busse zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Bottwartal einzurichten?

28. 01. 2020

Gramling CDU

#### Begründung

Die Bottwartalbahn ist ein lang- und vieldiskutiertes Projekt für die Raumschaft Marbach–Beilstein–Heilbronn. Es ist wichtig, dass die Frage um die Realisierbarkeit der Wiederinbetriebnahme der Bottwartalbahn schnellstmöglich geklärt wird, um zur Umsetzung zu kommen. Den Menschen im „Dreiländer-Eck“ zwischen den Landkreisen Ludwigsburg, Rems-Murr und Heilbronn ist eine bessere Vernetzung im öffentlichen Nahverkehr sehr wichtig. Aus diesem Grund stellt sich die Frage, welche Möglichkeiten unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der zügigen Realisierbarkeit in der Raumschaft gegeben sind.

#### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 27. Februar 2020 Nr. 3-3822.0-00/2107 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie bewertet sie die Realisierbarkeit der Wiederinbetriebnahme der Bottwartalbahn?*

Um die Mittel für Wiederinbetriebnahmen im SPNV optimal einzusetzen, hat das Land im September 2019 eine landesweit vergleichende Machbarkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben. Die Studie wird zurzeit erarbeitet.

Bereits 2018 wurden in einem Teilnahmeverfahren vorab von kommunalen Gebietskörperschaften sowie von Verkehrsverbänden Vorschläge aus regionaler Sicht für mögliche Reaktivierungsstrecken eingeholt. Nach fachlicher Prüfung wurden 41 Strecken ermittelt, die für eine potenzielle Reaktivierung infrage kommen. Die Bottwartalbahn ist eine davon.

Bei diesen Bahnstrecken werden nun voraussichtlich bis Ende 2020 in einem 2-stufigen Verfahren das Fahrgastpotenzial sowie die erforderlichen Investitionen für eine mögliche Reaktivierung untersucht. Erst nach Abschluss der Potenzialuntersuchung wird dem Land eine gutachterliche Einschätzung auch im konkreten Fall der Bottwartalbahn vorliegen. Für den Fall, dass die Bottwartalbahn als eine der aussichtsreichen Strecken eingestuft wird, könnten Fördermittel von Bund oder Land für die Investitionskosten der Reaktivierung beantragt werden, wenn die kommunale Seite sich für eine Reaktivierung entscheiden würde.

2. *Wie kann die Streckenführung im Bereich der Bottwartalkellerei in Großbottwar und der Gemeindehalle in Kleinbottwar aussehen?*

3. *Welche Streckenführung steht für die Wiederinbetriebnahme der Bottwartalbahn uneingeschränkt zur Verfügung?*

Die beiden Fragen 2 und 3 werden aufgrund des inhaltlichen Gesamtzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

---

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

Die beiden zu Frage 1 beschriebenen Phasen zur Untersuchung potenzieller Reaktivierungsstrecken sind nicht als detaillierte Machbarkeitsstudien konzipiert, sondern dienen aus Landesperspektive dazu, einen vergleichenden Gesamtüberblick über SPNV-Reaktivierungspotenziale in BW zu gewinnen. Die Zuständigkeit für eine Studie zur detaillierten Trassierung und Umsetzbarkeit der Bottwartalbahn liegt bei den betroffenen Landkreisen.

*4. Welche Machbarkeitsstudien liegen bislang zur Streckenführung der Bottwartalbahn zwischen Marbach, Beilstein und Heilbronn vor?*

Durch das Land wurden keine detaillierten Machbarkeitsstudien zur Streckenführung der Bottwartalbahn in Auftrag gegeben. Mögliche Studien, die durch die betroffenen Landkreise bzw. Kommunen durchgeführt wurden, sind direkt bei den jeweiligen kommunalen Institutionen abzufragen. Dem Land ist aus der Presse bekannt, dass aktuell eine Machbarkeitsstudie von einem Fachbüro bearbeitet wird und dass Ergebnisse im Frühsommer 2020 vorliegen sollen.

*5. Wie bewertet sie die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs im Bottwartal und welche Verbesserungen sind dort denkbar und möglich?*

*6. Wie bewertet sie die öffentlichen Nahverkehrsverbindungen zwischen den Landkreisen Ludwigsburg, Rems-Murr und Heilbronn, insbesondere für die Kommunen Steinheim a. d. Murr, Großbottwar, Oberstenfeld, Beilstein und Ilsfeld mit Blick auf Verfügbarkeit und Reisezeit und welche Möglichkeiten sieht sie zur Verbesserung der aktuellen Situation?*

Die beiden Fragen 5 und 6 werden aufgrund des inhaltlichen Gesamtzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Zurzeit wird im Auftrag des Verkehrsministeriums eine Studie durchgeführt, die sich mit der Untersuchung der Angebotsqualität und Nachfrage im ÖPNV in Baden-Württemberg befasst. Dabei wird auch das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs der Landkreise und Regionen analysiert.

Die Ergebnisse dieser Studie werden Ende 2020 erwartet und können vergleichende Einblicke in die ÖPNV-Qualität zwischen den Landkreisen geben.

*7. An welchen Stellen kann der öffentliche Nahverkehr im Bottwartal durch separate Busfahrstreifen attraktiver werden?*

Die Bestellung von Busverkehrsleistungen und damit auch die Festlegung der Fahrpläne und Linienführungen liegt in der Aufgabenträgerschaft der jeweiligen Landkreise. Das Land hat keine Kenntnisse über konkrete Straßenabschnitte mit besonderer Eignung für Busfahrstreifen im Bottwartal. Die Identifizierung und Planung dieser ist Aufgabe der zuständigen Aufgabenträger. Grundsätzlich ist die Einrichtung von separaten Busfahrstreifen und sonstigen Beschleunigungsmaßnahmen eine sinnvolle Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Das Land fördert daher Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Im Rahmen der aktuellen Neufassung der VwV-LGVFG ist geplant, dass Busbeschleunigungsmaßnahmen (Umbau von Fahrspuren des Kfz-Verkehrs und Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen) als besonders klimafreundliche Kleinvorhaben (Kostenobergrenze von 1 Million Euro zuwendungsfähiger Kosten) grundsätzlich mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten gefördert werden können.

*8. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, um ein Testfeld für automatisierte Shuttle-Busse zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Bottwartal einzurichten?*

Das Land Baden-Württemberg verfügt über ein Testfeld autonomes Fahren BW im Raum Karlsruhe–Bruchsal–Heilbronn ([www.taf-bw.de](http://www.taf-bw.de)). Auf diesem Testfeld kann jeder Fachkundige und Interessierte Forschungen, Entwicklungen und Erprobungen zum automatisierten und zum autonomen (fahrerlosen) Fahren im straßengebundenen öffentlichen, individuellen und im Güterverkehr gegen Nutzungsentgelt durchführen. Angesprochen sind hauptsächlich Forschungsinstitute und kleine und

mittelständische Unternehmen. Es wird vom Land mit 2,5 Mio. € gefördert. Ein regulärer Linienbetrieb mit automatisierten Bussen im üblichen Geschwindigkeitsbereich und auf üblichen Strecken ist derzeit technisch wie rechtlich nicht möglich. Testfelder sind daher notwendig, weil sie der Entwicklung des autonomen Fahrens zum technisch Möglichen und rechtlich Zulässigen dienen. Mit ihnen kann derzeit jedoch noch kein dauerhafter und regulärer ÖPNV betrieben werden.

Für die Einrichtung von Testfeldern gibt es keine gesetzlichen Kriterien. Es bestehen jedoch Kriterien für die Zulassung und den Betrieb von hoch- und vollautomatisierten Kraftfahrzeugen sowie für die gewerbsmäßige Personenbeförderung. Diese Kriterien in der Straßenverkehrszulassungsordnung, der Straßenverkehrsordnung und im Personenbeförderungsgesetz. Nach Kenntnis des Verkehrsministeriums gibt es in Europa keine Busse, die eine allgemeine Zulassung (Typzulassung) oder auch nur eine, regelmäßig befristete Ausnahmegenehmigung für den vollautomatisierten Fahrzustand mit Geschwindigkeiten deutlich über 15 bis 20 km/h und mit gewerbsmäßigem Fahrgastbetrieb aufweisen und alle Verkehrssituationen vorschriftsmäßig beherrschen. Der Betrieb dieser Fahrzeuge ist aktuell noch unwirtschaftlich, weil die intelligente Technik am Fahrzeug sowie an der Straße und in der Leitstelle als auch der noch notwendige Sicherheitsfahrer/-in finanziert werden müssen. Dazu gehören auch die bekannten auf öffentlichen Straßen noch in Betrieb befindlichen Testfälle in Bad Birnbach in Bayern, in Sion oder in Schaffhausen in der Schweiz. Der Testbetrieb auf dem Gelände der Charité in Berlin ist nach wenigen Wochen kürzlich eingestellt worden.

Um das Ziel des Landes eines autonomen ÖPNV zu erreichen, unterstützt die Landesregierung daher innovative Projekte. Sie müssen einen Mehrwert gegenüber den bisherigen Testfeldern und Erkenntnissen im autonomen Busverkehr aufweisen. Das Land hat z. B. im Oktober 2019 eine Absichtserklärung mit einem Konsortium aus Forschungsinstituten für Verkehrsplanung und für Fahrzeugtechnik, Busunternehmen und Fahrzeugbauern über die Projektidee „Reallabor automatisierter Buslinienbetrieb in Stadt und auf dem Land“ unterzeichnet. Es dürfte ein voraussichtliches Gesamtvolumen von mehreren Millionen Euro aufweisen. Die Projektergebnisse, die nach einigen Jahren erwartet werden, sollen die Anwendungsbereiche für einen landesweiten Einsatz umfassend beurteilen, in denen ein automatisierter Busbetrieb insb. technisch, rechtlich und wirtschaftlich zweckmäßig ist, von den Nutzenden gewünscht und akzeptiert wird und eine Verbesserung der Mobilitätsverhältnisse bei Nutzern und auf der Straße bewirkt.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor