

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Verlängerung der Albgaubahn bzw. der Stadtbahnlinie S 11 von Ittersbach nach Straubenhardt

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, um eine neue Bahnstrecke zu errichten bzw. eine bestehende Strecke zu verlängern?
2. Welche Fördermöglichkeiten gibt es für den Neu- bzw. Ausbau von Bahnstrecken (unter Angabe maximaler Förderhöhen)?
3. Welche Stellen sind für Planung, Bau, Inbetriebnahme und Instandhaltung von neu- bzw. ausgebauten Bahnstrecken zuständig (auch unter Angabe der Kostenträger)?
4. Inwiefern werden ökologische Betrachtungsweisen in die Kosten-Nutzen-Rechnung bei geplanten Neu- oder Ausbauprojekten von Bahnstrecken einbezogen?
5. Inwiefern gibt es ggf. Überlegungen, zukünftig ökologische Betrachtungsweisen (stärker) in die Kosten-Nutzen-Rechnung bei geplanten Neu- oder Ausbauprojekten von Bahnstrecken einzubeziehen?
6. Inwiefern sind der Landesregierung Überlegungen und Planungen zur Verlängerung der Albgaubahn bzw. der Stadtbahnlinie S 11 von Ittersbach nach Straubenhardt bekannt (unter Angabe möglicher Streckenführungen)?
7. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis hätte eine Verlängerung der S 11 von Ittersbach nach Straubenhardt (unter Angabe der voraussichtlichen Kosten für die Verlängerung)?
8. Wie bewertet sie im Hinblick auf die angestrebte Verkehrswende und unter Betrachtung ökologischer Aspekte die mögliche Verlängerung der S 11 nach Straubenhardt?

Eingegangen: 14.02.2020 / Ausgegeben: 13.03.2020

*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“.

9. Inwieweit könnte, auch unter Betrachtung der in Frage 8 genannten Aspekte, nach Ansicht der Landesregierung eine Verlängerung der S 11 über Straubenhardt hinaus Sinn ergeben?
10. Mit welcher Bauzeit wäre bei einer Verlängerung der S 11 nach Straubenhardt und ggf. darüber hinaus zu rechnen?

13.02.2020

Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Seit einigen Jahren gibt es Überlegungen die Albgaubahn, auf der die Stadtbahnlinie 11 verkehrt, über Ittersbach hinaus nach Straubenhardt oder sogar darüber hinaus zu verlängern. Diese Kleine Anfrage soll deshalb ergründen, welche Voraussetzungen vorliegen müssten und wie die Landesregierung dieses Projekt bewertet.

Antwort

Mit Schreiben vom 9. März 2020 Nr. 3-3895.03-01/294 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, um eine neue Bahnstrecke zu errichten bzw. eine bestehende Strecke zu verlängern?

Es besteht in Deutschland die Freiheit, eine Eisenbahnstrecke zu bauen und zu betreiben. Folgende administrative Erfordernisse müssen jedoch erfüllt werden:

- Eine Eisenbahninfrastrukturgenehmigung nach § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) als Sonderform einer gewerberechtlichen Erlaubnis für das betreibende Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).

Ein solches kann jede Person des privaten oder öffentlichen Rechts sein. Sie muss zuverlässig und finanziell leistungsfähig sowie fachlich geeignet sein.

Genehmigungsbehörde ist das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg für in Baden-Württemberg befindliche Strecken nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur.

- Eine Planfeststellung nach § 18 AEG als „Baugenehmigung“. Hierzu bedarf es einer sogenannten Planrechtfertigung, d. h. der Bau muss vernünftigerweise geboten sein.

Planfeststellungsbehörden sind in Baden-Württemberg für nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur die jeweiligen Regierungspräsidien.

- Eine Sicherheitsgenehmigung nach § 7 c AEG oder eine Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebs nach § 7 f AEG, je nach Strecke.

Für § 7 c AEG ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig, für § 7 f AEG das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

2. Welche Fördermöglichkeiten gibt es für den Neu- bzw. Ausbau von Bahnstrecken (unter Angabe maximaler Förderhöhen)?

Bundes-GVFG-Förderung für Neu- bzw. Ausbau

Nach dem Bundes-GVFG, das derzeit novelliert wird, beträgt der Fördersatz bei Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart, nichtbundeseigener Eisenbahnen oder von Seilbahnen bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Bedingung ist, dass diese Vorhaben dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen bzw. Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden. In diesen Fällen sind Planungskosten zuwendungsfähig in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten. Bei bundeseigenen Eisenbahnen gilt Entsprechendes, wenn diese Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden dienen. Eine Förderung nach GVFG setzt für diese Vorhaben eine Mindestvorhabensgrenze von 30 Mio. Euro zuwendungsfähigen Kosten voraus, wobei gleichartige Fördertatbestände zusammengefasst werden können. Eine maximale Förderhöhe für ein Vorhaben ist im Bundes-GVFG nicht vorgesehen.

Reaktivierung und Elektrifizierung

Die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken kann nach dem Bundes-GVFG mit bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Bedingung ist, dass diese Vorhaben dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen bzw. Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden. Auch in diesen Fällen sind Planungskosten zuwendungsfähig in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten. Bei bundeseigenen Eisenbahnen gilt Entsprechendes, wenn es sich um Investitionen in Elektrifizierung und Reaktivierung von Schienenstrecken des Schienenpersonennahverkehrs handelt. Die Mindestvorhabensgrenze liegt bei 10 Mio. Euro zuwendungsfähigen Kosten, gleichartige Fördertatbestände können zusammengefasst werden. Eine maximale Förderhöhe für ein Vorhaben ist im Bundes-GVFG nicht vorgesehen.

Investitionen zur Kapazitätserhöhung

Bei Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur beträgt der Fördersatz nach Bundes-GVFG bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten bei Vorhaben, die dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen bzw. Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden. Planungskosten sind zuwendungsfähig in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten. Bei bundeseigenen Eisenbahnen gilt Entsprechendes, wenn diese Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden dienen. Die Mindestvorhabensgrenze liegt bei 10 Mio. Euro zuwendungsfähigen Kosten, gleichartige Fördertatbestände können zusammengefasst werden. Eine maximale Förderhöhe für ein Vorhaben ist im Bundes-GVFG nicht vorgesehen.

Förderung von Grunderneuerungen

Grunderneuerungen von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigener Eisenbahnen können nach dem Bundes-GVFG befristet bis zum Jahr 2030 und nachrangig zu den bisher genannten Vorhaben mit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Bedingung ist, dass diese Vorhaben dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen bzw. Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden. Zudem müssen die Länder nachweisen, dass die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen vollumfänglich und ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Planungskosten sind bei Grund-

erneuerungen nicht zuwendungsfähig. Die Mindestvorhabensgrenze liegt bei 10 Mio. Euro zuwendungsfähigen Kosten, gleichartige Fördertatbestände können zusammengefasst werden. Eine maximale Förderhöhe für ein Vorhaben ist im Bundes-GVFG nicht vorgesehen.

LGVFG-Förderung

Nach dem LGVFG sind der Bau, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen, insbesondere der Straßenbahnen, Eisenbahnen, Urbanen Seilbahnen, Integrierten Schnellbussysteme oder Spurbusse, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, förderfähig (§ 2 Nr. 3 LGVFG). Gegenüber dem sonstigen Verkehr ist der Vorrang dieser Verkehrsmittel sicherzustellen. Insbesondere ist bei Bahnen, die nicht auf besonderem Bahnkörper geführt werden, deren beschleunigter Verkehr grundsätzlich sicherzustellen. Daneben sind nach dem LGVFG Grunderneuerungen der genannten Verkehrswege förderfähig, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung dienen (§ 2 Nr. 4 LGVFG). Die Förderhöhe beträgt in der Regel bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten (§ 4 Absatz 1 Satz 1 LGVFG). Bei Vorhaben, die im Interesse des Landes oder eines anderen Aufgabenträgers des Schienenpersonennahverkehrs nach § 2 Absatz 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durchgeführt werden, sowie bei Vorhaben, die einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten, ist die Förderung mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten zulässig. Ein Vorhaben leistet dann einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz, wenn es Bestandteil eines Klimamobilitätsplanes ist oder wenn der besonders positive Beitrag durch einen Einzelnachweis belegt werden kann (§ 4 Absatz 1 Satz 2 und 3 LGVFG). Planungskosten sind nach dem zum 1. Januar 2020 novellierten LGVFG förderfähig. Vorgesehen ist eine pauschale Förderung von Planungskosten. Die genaue Ausgestaltung der Förderung erfolgt in der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes, die vom Ministerium für Verkehr erarbeitet wird und sich derzeit in der Anhörungsphase befindet. Eine maximale Förderhöhe für ein Vorhaben ist im LGVFG nicht vorgesehen.

LEFG-Förderung

Der Bau und Ausbau von Schienenwegen, deren Elektrifizierung sowie Ersatzinvestitionen und laufende Instandhaltungen der Bahnanlagen von Eisenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind und die eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur betreiben, werden zudem nach dem LEFG gefördert. Unter Schienenwegen sind dabei die Schienenwege von nichtbundeseigenen Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, deren Bau oder Änderung grundsätzlich Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sein können, zu verstehen. Eine maximale Förderhöhe für ein Vorhaben ist im LEFG nicht vorgesehen.

3. Welche Stellen sind für Planung, Bau, Inbetriebnahme und Instandhaltung von neu- bzw. ausgebauten Bahnstrecken zuständig (auch unter Angabe der Kostenträger)?

Je nach Betriebskonzept und Rollenverteilung der Akteure kann dies ganz unterschiedlich sein. Der Vorhabenträger entscheidet, ob er selbst plant, baut, betreibt und instand hält, oder ob er andere Personen einschaltet (z. B. Verpachtung der Strecken an ein EIU). Allgemeine Aussagen sind nicht möglich. Das Land Baden-Württemberg betreibt selbst keine Eisenbahninfrastruktur.

4. Inwiefern werden ökologische Betrachtungsweisen in die Kosten-Nutzen-Rechnung bei geplanten Neu- oder Ausbauprojekten einbezogen?

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) geht davon aus, dass ein Investitionsvorhaben im Rahmen des Planungsprozesses gegen Alternativen abgewogen wurde und im Vorfeld der NKU die ökologische Verträglichkeit geprüft ist (z. B. Minimierung der Beeinträchtigung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten). Bei

einer Nutzen-Kosten-Untersuchung werden nur solche ökologischen Aspekte einbezogen, deren Wirkungen in Geldwert ausgedrückt werden können, d. h. deren Zielerreichung in Zahlen ermittelbar sind und für deren Bewertung es eine ausreichend breite Grundlage im Sinne von gesellschaftlichem Konsens und wissenschaftlich fundierten Bewertungsansätzen gibt. Im Falle der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV sind dies die Veränderungen der CO₂-Emissionen, der Schadstoffemissionen und der Geräuschbelastung.

5. Inwiefern gibt es ggf. Überlegungen, zukünftig ökologische Betrachtungsweisen (stärker) in die Kosten-Nutzen-Rechnung bei geplanten Neu- und Ausbauprojekten von Bahnstrecken einzubeziehen?

Es gibt für das Bundes-GVFG Überlegungen, die derzeit bereits berücksichtigten Aspekte stärker zu gewichten und ggf. neue Komponenten aufzunehmen, aber noch keine Konkretisierung, um welche es sich handeln könne. Auf die bei Frage 4 aufgezeigten Ausführungen zur Monetarisierbarkeit der Auswirkungen wird ergänzend verwiesen.

6. Inwiefern sind der Landesregierung Überlegungen und Planungen zur Verlängerung der Albgäubahn bzw. der Stadtbahnlinie S 11 von Ittersbach nach Straubenhardt bekannt (unter Angabe möglicher Streckenführungen)?

Diesbezügliche Überlegungen wurden noch nicht an die Landesregierung herangetragen.

7. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis hätte eine Verlängerung der S 11 von Ittersbach nach Straubenhardt (unter Angabe der voraussichtlichen Kosten für die Verlängerung)?

Hierzu ist keine Aussage möglich. Weder ist die Auffassung des Projekts selbst bekannt, noch dessen Kosten oder Projektwirkungen. Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung ist ein kompliziertes Berechnungsverfahren, über dessen Ergebnis vorab grundsätzlich keine pauschalen Aussagen möglich sind.

8. Wie bewertet sie im Hinblick auf die angestrebte Verkehrswende und unter Betrachtung ökologischer Aspekte die mögliche Verlängerung der S 11 nach Straubenhardt?

9. Inwieweit könnte, auch unter Betrachtung der in Frage 8 genannten Aspekte, nach Ansicht der Landesregierung eine Verlängerung der S 11 über Straubenhardt hinaus Sinn ergeben?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen des engen Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Aufgabenträgerschaft für die Linie S 1/11 wird vom Landkreis Karlsruhe bzw. für den innerstädtischen Abschnitt von der Stadt Karlsruhe wahrgenommen. Derartige Planungen müssten daher gegebenenfalls vom Landkreis Karlsruhe als Aufgabenträger forciert werden. Grundsätzlich hält die Landesregierung die Erschließung von zusätzlichem Fahrgastpotenzial in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten für sinnvoll.

10. Mit welcher Bauzeit wäre bei einer Verlängerung der S 11 nach Straubhardt und ggf. darüber hinaus zu rechnen?

Eine Aussage hierüber ist der Landesregierung nicht möglich. Ergänzend wird insbesondere auf die Antworten zu Frage 3, 6, 8 und 9 verwiesen.

Hermann

Minister für Verkehr