

Antrag

der Abg. Peter Hofelich u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Ausbau von Nebenbahnen in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche finanziellen Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) und dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sie für den Ausbau von Nebenbahnen einsetzen will;
2. welche Erkenntnisse dazu geführt haben, dass aus den 41 in Frage kommenden Nebenbahnen die Zahl von 15 zu fördernden Bahnen ausgewählt werden soll;
3. welches die Kriterien sind, die bei der Auswahl der 15 ausgewählten Strecken angelegt werden;
4. inwiefern diese Kriterien den potenziellen Bahnbetreibern bekannt sind und ob diese immer einheitlich bleiben;
5. welche Investitionskostenanteile durch das Land (über GVFG und LGVFG) bei den 15 ausgewählten Strecken vorgesehen sind und ob diese gleichmäßig über alle Projekte verteilt werden sollen;
6. welchen Stellenwert sie einer Reaktivierung und einem Neubau einer Strecke beimisst, die in der Lage wäre, zusammen mit einer Nutzung der Neubaus Strecke (NBS) von Wendlingen bis zum Flughafen, den südlichen tangentialen Verkehr um die Stadt Stuttgart aufzunehmen;
7. welchen Stellenwert sie in diesem Zusammenhang der Reaktivierung der Bahnstrecke Göppingen–Bad Boll und deren Weiterführung bis Kirchheim beimisst.

16. 03. 2020

Hofelich, Rivoir, Binder, Kenner, Gall SPD

Eingegangen: 16. 03. 2020 / Ausgegeben: 15. 05. 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“.

Begründung

Der Ausbau bzw. die Reaktivierung von Nebenbahnen ist ein wichtiger Beitrag für die öffentliche Verkehrsinfrastruktur vor allem im ländlichen Raum. Er rückt aber auch aufgrund des fortschreitenden Klimawandels wieder verstärkt in den Fokus der Öffentlichkeit.

Mit dem Antrag soll erfragt werden, wie eine Finanzierung für die Reaktivierung von Nebenbahnen in Baden-Württemberg durch den Bund und das Land gewährleistet werden kann.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 7. Mai 2020 Nr. 3822.0-00/1999 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche finanziellen Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) und dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sie für den Ausbau von Nebenbahnen einsetzen will;*
- 5. welche Investitionskostenanteile durch das Land (über GVFG und LGVFG) bei den 15 ausgewählten Strecken vorgesehen sind und ob diese gleichmäßig über alle Projekte verteilt werden sollen;*

Frage 1 und Frage 5 werden aufgrund ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Höhe der finanziellen Mittel, welche für Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des GVFG bzw. des LGVFG verwendet werden, hängt von den durch die entsprechenden Vorhabenträger eingereichten Projekten und den darin enthaltenen zuwendungsfähigen Kosten ab. Die geförderten Infrastrukturmaßnahmen und die entsprechenden Zuwendungen werden dabei inhaltlich nicht weiter unterschieden (Hauptbahnen, Nebenbahnen, ÖPNV o. ä.).

Reaktivierungen und Elektrifizierungen von Schienenstrecken werden durch den Bund nach dem novellierten Bundes-GVFG ab einer Mindestvorhabengröße von 10 Mio. Euro zuwendungsfähigen Kosten grundsätzlich mit bis zu 90 % gefördert. Planungskosten werden in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten ebenfalls gefördert. Gleichartige Fördertatbestände können zusammengefasst werden. Die Ausgestaltung der Mit-Finanzierung solcher GVFG-Vorhaben durch das Land wird derzeit noch erarbeitet und steht noch nicht im Detail fest.

Unabhängig von der Vorhabengröße ist eine Förderung durch das Land nach dem LGVFG mit grundsätzlich 50 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten zzgl. einer Planungskostenpauschale in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten möglich. In Einzelfällen – insbesondere, wenn das Vorhaben im Interesse des Landes oder eines anderen Aufgabenträgers des SPNV nach § 2 Abs. 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durchgeführt wird oder wenn das Vorhaben einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz leistet – kann ein erhöhter Fördersatz von 75 % zugrunde gelegt werden.

2. welche Erkenntnisse dazu geführt haben, dass aus den 41 infrage kommenden Nebenbahnen die Zahl von 15 zu fördernden Bahnen ausgewählt werden soll;

Um die Mittel für Reaktivierungen von Schienenstrecken optimal einsetzen zu können, hat das Land eine vergleichende Studie in Auftrag gegeben. Vorgeschaltet wurden im Herbst 2018 vom Ministerium in einem Beteiligungsverfahren von kommunalen Gebietskörperschaften sowie von Verkehrsverbänden Vorschläge aus regionaler Sicht für mögliche Reaktivierungsstrecken eingeholt. Dabei wurden insgesamt 75 Strecken vorgeschlagen. Nach fachlicher Prüfung blieben 41 Strecken übrig, die für eine Reaktivierung grundsätzlich infrage kommen könnten. Diese Strecken werden aktuell im Rahmen der Studie insbesondere hinsichtlich des Fahrgastpotenzials untersucht. Weitere zwei Strecken wurden nachträglich in die Studie integriert.

Eine erste fachliche Einschätzung der 41 Untersuchungsstrecken ergab, dass bei etwa 15 Strecken aufgrund des voraussichtlichen Fahrgastpotenzials detailliertere Untersuchungen in einer zweiten Stufe sinnvoll sind. Damit ist noch nicht ausgesagt, wie viele Strecken aufgrund eines zu erwartenden positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die Umsetzung grundsätzlich förderfähig sind. Die Zahl 15 ist zudem keine verbindliche Anzahl, sondern nur eine grobe Voreinschätzung, von der je nach Ergebnis des ersten Untersuchungsschrittes nach oben oder unten abgewichen wird.

3. welches die Kriterien sind, die bei der Auswahl der 15 ausgewählten Strecken angelegt werden;

Für eine vertiefte Untersuchung zur Reaktivierung von Schienenstrecken im täglichen Verkehr und einem ganztägigen Angebot mindestens im Stundentakt gemäß dem Zielkonzept 2025 der Landesregierung kommen grundsätzlich Strecken infrage, die an Schultagen eine durchschnittliche Nachfrage von mindestens 1.000 Fahrgästen (Reisendenkilometer je Kilometer Streckenlänge) erwarten lassen.

Zu einer weitergehenden Förderung der Umsetzung von Reaktivierungsstrecken durch das Land müssen grundsätzlich neben dem durchschnittlichen Fahrgastpotenzial von mindestens 1.000 Fahrgästen je Schultag auch die zu erwartenden Investitionskosten bei einem volkswirtschaftlichen Bewertungsverfahren einen Nutzen-Kosten-Index > 1 erwarten lassen. Weitere Fördervoraussetzungen nach Bundes-GVFG oder LGVFG müssen für die jeweilige Förderung zudem erfüllt sein.

4. inwiefern diese Kriterien den potenziellen Bahnbetreibern bekannt sind und ob diese immer einheitlich bleiben;

Alle Institutionen, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens im Herbst 2018 Vorschläge für zu untersuchende Strecken gemacht haben, wurden nach Abschluss der Auswertung der Vorschläge mit Schreiben vom 10. Mai 2019 darüber informiert, welche ihrer Vorschläge in die Reaktivierungsuntersuchung übernommen wurden und welche (unter Angabe der Gründe) nicht. In diesem Schreiben wurde auch auf die o. g. Kriterien Fahrgastpotenzial und Nutzen-Kosten-Index für eine Förderung von Reaktivierungsstrecken hingewiesen.

6. welchen Stellenwert sie einer Reaktivierung und einem Neubau einer Strecke beimisst, die in der Lage wäre, zusammen mit einer Nutzung der Neubaus Strecke (NBS) von Wendlingen bis zum Flughafen, den südlichen tangentialen Verkehr um die Stadt Stuttgart aufzunehmen;

Der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger der S-Bahn Stuttgart hat hierzu eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Erste Ergebnisse wurden im Verkehrsausschuss der Region im Januar 2018 vorgestellt und es wurde beschlossen, die Untersuchung zu vertiefen. Die vertiefte Untersuchung ist derzeit in Arbeit, mit Ergebnissen ist voraussichtlich Ende 2020 zu rechnen. Eine Bewertung des Stellenwertes einer solchen Verbindung ist erst nach Auswertung dieser Untersuchung möglich.

7. welchen Stellenwert sie in diesem Zusammenhang der Reaktivierung der Bahnstrecke Göppingen–Bad Boll und deren Weiterführung bis Kirchheim beimisst.

Im Rahmen der laufenden Untersuchung werden sowohl die Reaktivierung der Strecken Göppingen–Boll und Kirchheim (Teck)–Weilheim (Teck), als auch die Reaktivierung beider Strecken in Verbindung mit einem Lückenschluss untersucht. Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Untersuchungsergebnisse vorliegen, kann noch keine Aussage zum Stellenwert einer Reaktivierung dieser Strecken im Vergleich zu den übrigen untersuchten Strecken erfolgen.

Hermann
Minister für Verkehr