

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Das Potenzial stillgelegter Bahnstrecken im Landkreis Freudenstadt

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele stillgelegte Bahnstrecken gibt es im Landkreis Freudenstadt (mit Angabe der Streckenabschnitte, Länge sowie prozentualen Anteil der Gesamtstreckenlänge)?
2. Wie viele Bahnstrecken wurden im Landkreis Freudenstadt seit 2000 stillgelegt bzw. reaktiviert (nach Standort und Datum der Einstellung bzw. Reaktivierung und Begründung der jeweiligen Maßnahme)?
3. Welches Potenzial sieht sie in der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken im Landkreis Freudenstadt (besonders in Bezug auf Tourismus, Güterverkehr und Berufspendler)?
4. Welche Siedlungs- oder Industriegebiete im Landkreis Freudenstadt könnten durch eine Reaktivierung wieder an das Schienennetz angebunden werden?
5. Mit welchen Maßnahmen ist sie aktiv, um stillgelegte Bahnstrecken zur Ausweitung des Schienennetzes nutzbar zu machen?
6. In welcher Höhe hat sie die Finanzierungsinstrumente, die u. a. für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken vorgesehen sind, bereits eingesetzt (nach Regionalisierungsmitteln, Bundesmitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)?
7. Welche Bedingungen müssen stillgelegte Bahnstrecken erfüllen, um wieder in Betrieb genommen werden zu können?
8. Welche Kenntnisse liegen ihr über das Potenzial einer Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken im Vergleich zum Bau neuer Bahnstrecken vor (Wirtschaftlichkeit, Dauer bis zur Nutzung, Leistungsfähigkeit usw.)?

Eingegangen: 16.07.2020/Ausgegeben: 07.09.2020

*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. Wie stellt sich der aktuelle Sachstand zu einem möglichen Terminal für den Kombinierten Verkehr am Industriegleis Horb-Heiligenfeld dar?
10. Welche politischen, verwaltungsrechtlichen und finanziellen Maßnahmen unternimmt sie, um die grundsätzlich sehr langen Planverfahren im Bereich der Schieneninfrastruktur zu beschleunigen?

16. 07. 2020

Dr. Timm Kern FDP/DVP

Begründung

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Der Ausbau des Schienennetzes spielt für klimafreundliche Mobilität eine zentrale Rolle. Im Juli 2020 berichteten zahlreiche Medien über das Potenzial bislang stillgelegter Bahnstrecken. Auch bei diesem Thema darf der ländliche Raum nicht abgehängt werden. Eine gute Anbindung an das Schienennetz ist ein harter Standortfaktor für jede Region und bietet Potenzial für den ländlichen Raum.

Der Fragesteller möchte das Potenzial einer Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken für den Landkreis Freudenstadt erfragen. Darüber hinaus sollen Informationen gewonnen werden, welche Maßnahmen die Landesregierung unternimmt, um die Reaktivierung von Bahnstrecken zu fördern, welches Potenzial sie diesen Strecken beimisst und was sie konkret unternimmt, um mögliche Verfahren zu beschleunigen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 1. September 2020 Nr. 3-3822.0-00/1999 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium der Justiz und für Europa und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie viele stillgelegte Bahnstrecken gibt es im Landkreis Freudenstadt (mit Angabe der Streckenabschnitte, Länge sowie prozentualem Anteil der Gesamtstreckenlänge)?*
- 2. Wie viele Bahnstrecken wurden im Landkreis Freudenstadt seit 2000 stillgelegt bzw. reaktiviert (nach Standort und Datum der Einstellung bzw. Reaktivierung und Begründung der jeweiligen Maßnahme)?*

Die Fragen 1 und 2 werden wegen aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Landkreis Freudenstadt wurden noch nie Bahnstrecken stillgelegt. Lediglich auf der Bahnstrecke Haigerloch–Eyach der ehemaligen Hohenzollerischen Landesbahn AG wurde 1972 der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eingestellt. Von diesem Streckenabschnitt liegen 4,7 km mit dem Haltepunkt Horb-Mühlingen im Landkreis Freudenstadt. Dies entspricht 4,8 Prozent der Gesamtstreckenlänge von 98 km im Landkreis Freudenstadt. Der SPNV wurde auf dieser Strecke 2009 im Freizeitverkehr an Sonn- und Feiertagen während der Sommermonate wieder aufgenommen.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. *Welches Potenzial sieht sie in der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken im Landkreis Freudenstadt (besonders in Bezug auf Tourismus, Güterverkehr und Berufspendler)?*

Die Landesregierung sieht grundsätzlich in der Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken ein hohes Potenzial. Die Höhe dieses Potenzials variiert allerdings zwischen verschiedenen Strecken erheblich. Daher hat sie 2019 eine Potenzialuntersuchung für 43 Strecken im Land, die heute ganz oder im Personenverkehr eingestellt sind, beauftragt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden voraussichtlich im Oktober 2020 vorliegen. Vorher ist eine Aussage zu einzelnen Strecken nicht möglich.

4. *Welche Siedlungs- oder Industriegebiete im Landkreis Freudenstadt könnten durch eine Reaktivierung wieder an das Schienennetz angebunden werden?*

Im Falle einer Reaktivierung des Streckenabschnittes Eyach–Haigerloich im täglichen SPNV würde der Horber Ortsteil Mühringen wieder täglich im SPNV bedient.

5. *Mit welchen Maßnahmen ist sie aktiv, um stillgelegte Bahnstrecken zur Ausweitung des Schienennetzes nutzbar zu machen?*

Die derzeit laufende Potenzialuntersuchung hat das Ziel, die heute nicht mehr im Personenverkehr bedienten Schienenstrecken zu identifizieren, bei denen eine Reaktivierung sinnvoll ist. Aus Sicht der Landesregierung sind das Strecken, die über ihre Gesamtlänge ein durchschnittliches Fahrgastpotenzial von mindestens 1.000 Fahrgästen an Schultagen erwarten lassen.

6. *In welcher Höhe hat sie die Finanzierungsinstrumente, die u. a. für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken vorgesehen sind, bereits eingesetzt (nach Regionalisierungsmitteln, Bundesmitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)?*

Für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken wurden bisher keine Bundesmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Regionalisierungsmittelgesetz eingesetzt.

7. *Welche Bedingungen müssen stillgelegte Bahnstrecken erfüllen, um wieder in Betrieb genommen werden zu können?*

Es wird auf die Antwort des Ministeriums für Verkehr auf Frage 2 der Landtags-Drucksache 16/6168 vom 17. Mai 2019 verwiesen.

8. *Welche Kenntnisse liegen ihr über das Potenzial einer Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken im Vergleich zum Bau neuer Bahnstrecken vor (Wirtschaftlichkeit, Dauer bis zur Nutzung, Leistungsfähigkeit usw.)?*

Eine allgemeine Aussage ist nicht möglich, da dies von zahlreichen Parametern wie dem rechtlichen Status der Strecke, dem Zustand der stillgelegten Bahnanlage bzw. der Bahntrasse, der Topografie, der Zahl der Kunstbauten wie Brücken und Tunnel, etc. abhängig ist. Generell kann festgestellt werden, dass im Regelfall eine erfolgte rechtliche Entwidmung einer Bahnstrecke eine erhebliche Erschwernis für eine Reaktivierung darstellt, da in diesem Fall der Bestandsschutz verloren gegangen ist.

9. *Wie stellt sich der aktuelle Sachstand zu einem möglichen Terminal für den Kombinierten Verkehr am Industrieleis Horb-Heiligenfeld dar?*

Das Land verfolgt das Anliegen, Verkehre wo möglich und sinnvoll auf die Schiene und auf das Binnenschiff zu verlagern. Hierfür bedarf es – neben der Beseitigung von Engpässen im Schienen- und Wasserstraßennetz – auch in der Fläche Umschlagsanlagen für den Kombinierten Verkehr. Das Ministerium für Verkehr unterstützt daher das Projekt Horb-Heiligenfeld im Rahmen seiner Möglichkeiten und wird sich hälftig mit rund 74.000 Euro an den Planungskosten der Leistungsphasen 1 bis 4 zum schienenseitigen Anschluss des KV-Terminals beteiligen.

Grundsätzlich gilt, dass für den Ausbau der Schienenwege und die Förderung des Güterverkehrs der Bund zuständig ist und dieser hierfür auch Finanzierungsinstrumente zur Verfügung stellt. Zwischenzeitlich hat der Antragsteller auch einen positiven Förderbescheid des Eisenbahnbundesamtes für das Terminal erhalten. Noch ungeklärt ist die Finanzierung eines seitens des Bundes nicht förderfähigen Gleisanschlusses, hierzu laufen Gespräche und rechtliche Prüfungen, um die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sicherzustellen.

10. Welche politischen, verwaltungsrechtlichen und finanziellen Maßnahmen unternimmt sie, um die grundsätzlich sehr langen Planverfahren im Bereich der Schieneninfrastruktur zu beschleunigen?

Die Landesregierung setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für eine zügige Abwicklung von Planverfahren im Bereich der Schieneninfrastruktur ein. Im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur, wo das Land selbst die Planfeststellungsverfahren durchführt, sehen wir aktuell wenig Defizite.

Im Bereich der Eisenbahninfrastrukturen der Eisenbahnen des Bundes – hier: Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG – hat das Land derzeit nur für einen Teil der Verfahren eine – teilweise – Zuständigkeit: Bei Planfeststellungsverfahren führen die Regierungspräsidien zurzeit die Anhörungen der Träger öffentlicher Belange und sonstigen Betroffenen durch. Diese Funktion geht zum Stichtag 6. Dezember 2020 auf das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) über, das hier auch Planfeststellungsbehörde ist. Der Stichtag bezieht sich auf den Antrag des Vorhabenträgers auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, so dass für Verfahren, die bis zum Stichtag beantragt werden, auch nach dem Stichtag noch die Regierungspräsidien Anhörensbehörde sein werden.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor