

Mitteilung

der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;
hier: Denkschrift 2017 des Rechnungshofs zur Haushalts- und
Wirtschaftsführung des Landes Baden-Württemberg
– Beitrag Nr. 15: Förderung von nichtbundeseigenen Eisen-
bahnen nach dem Landeseisenbahnfinan-
zierungsgesetz**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 17. Oktober 2019 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 16/6952 Abschnitt II):

Die Landesregierung zu ersuchen,

dem Landtag bis zum 31. Dezember 2020 erneut zu berichten.

(Der Beschluss bezieht sich auf den vorausgegangenen Landtagsbeschluss vom 28. Februar 2018 – Drucksache 16/4206 Abschnitt II:

- 1. die bestehenden Grundsätze für die Förderung nichtbundeseigener Eisenbahnen in einer Förderrichtlinie festzuschreiben;*
- 2. für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben zu prüfen, ob Pauschalen vorgegeben und Zuwendungen als Festbetrag bewilligt werden können;*
- 3. die Förderung von Entwicklungsstrecken und Güterverkehrsstrecken in regelmäßigen Abständen darauf zu prüfen, ob und wie sich die Strecke, der Verkehr und das Frachtaufkommen entwickeln und eine weitere Förderung dazu beiträgt, die verkehrspolitischen Ziele des Landes zur dauerhaften Erhaltung der bestehenden Schieneninfrastruktur zu erreichen.)*

Bericht

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2020, Az.: I-0451.1, berichtet das Staatsministerium wie folgt:

Es ist 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 im 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 gem. 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:

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

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

Krebsbachtalbahn:

Auf der Krebsbachtalbahn wird ein vom Land bestellter öffentlicher Verkehr (ÖPNV) gefahren. Von Mai bis Oktober verkehren an Sonn- und Feiertagen sowie an zwei Mittwoch-Terminen im Monat sechs Zugpaare. Die Integration der Strecke in den VRN Tarif fördert Ausflugsverkehre aus dem Rhein-Neckar-Raum. Pandemiebedingt sind die Reisendenzahlen aktuell jedoch niedriger als im Jahr 2019.

Erstmals wird 2020/2021 auch in den Monaten November bis Mai ein öffentlicher Verkehr an ausgewählten Tagen vom Land bestellt. Museumsverkehr findet nicht statt, jedoch werden vereinzelt Dampfzugfahrten durchgeführt.

Eine Reaktivierung des Güterverkehrs war bisher noch nicht möglich. Es gab aber bereits diverse Anfragen von Logistikunternehmen, jedoch wirken die hohen Trassenentgelte, die aus den weiten Wege des Zulaufes resultieren, oftmals einer Nutzungsentscheidung entgegen.

Darüber hinaus wird mit großer Unterstützung des Landkreises Heilbronn, des Rhein-Neckar-Kreises und des Neckar-Odenwald-Kreises sowie der ENAG als Infrastrukturbetreiber die Standardisierte Bewertung für die Reaktivierung der Krebsbachtalbahn erstellt. Die Untersuchungen beziehen sich auf eine Anbindung der Strecke über einen 2,5 km langen Neubauabschnitt an die Strecke Heilbronn–Sinsheim. Diese würde es ermöglichen, die Strecke mit der bestehenden Regionalstadtbahn-Linie Heilbronn–Neckarsulm–Bad Rappenau zu verknüpfen, wodurch neue Potenziale erschlossen würden.

Kandertalbahn Haltingen–Kandern

Der auf der Strecke durchgeführte Verkehr in Form von Museumsfahrten und Personenverkehr war im Zeitraum vom 1. Mai bis zum 31. Oktober 2020 geplant. Aufgrund der Regelungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie ruhte der Verkehr jedoch im Mai und Juni 2020. Die Betriebsaufnahme erfolgte dann im Juli 2020. Güterverkehr war nicht zu verzeichnen.

Wegen der Arbeiten zum Ausbau der Rheintalbahn im Bereich des Bahnhofs Haltingen wurde die Anbindung der Kandertalbahn an das Netz der DB Netz AG vorübergehend unterbrochen, sodass die Kandertalbahn zum Inselbetrieb wurde. Da die im Jahr 2020 von der DB Netz AG geforderte Summe für eine Wiederher-

stellung der Verbindung für den Zweckverband Kandertalbahn wirtschaftlich nicht tragbar ist, hat dieser beschlossen, bis auf Weiteres auf eine Wiederanbindung zu verzichten. Somit sind derzeit auch Planungen für eine Aktivierung des Güterverkehrs durch eine mögliche Holzverladestelle im Bahnhof Wollbach nicht mehr aktuell. In der Region bestehen jedoch Überlegungen für eine mögliche Reaktivierung der Strecke im regelmäßigen Personenverkehr. Derzeit wird eine vom Landkreis Lörrach beauftragte Verkehrsstudie über die mögliche Gestaltung des Schienen-Personennahverkehrs (SPNV)- und ÖPNV-Netzes im Kandertal im Falle einer Reaktivierung der Kandertalbahn erarbeitet. Im Falle einer Umsetzung würde die Anbindung an das DB-Netz wiederhergestellt, was rechtlich unproblematisch ist, da diese zusammen mit den Arbeiten zur Umgestaltung des Bahnhofs im Zuge des Rheintalbahn-Ausbaus bereits planfestgestellt wurde.

Altshausen–Pfullendorf

Derzeit wird die Strecke jährlich im Ausflugs-SPNV („RadExpress“) von 1. Mai bis Mitte Oktober befahren. Dabei kamen dieses Jahr erstmals zu den geplanten ca. 31 Fahrtagen an Sonntagen noch versuchsweise ca. 22 Verkehrstage an Samstagen hinzu. Infolge der Corona-Pandemie verschob sich auch hier der Saisonstart. Pro Verkehrstag fahren drei Zugpaare/Tag.

Seit 2019 hat sich ein – inzwischen einigermaßen verstetigter, aber immer noch unregelmäßiger – Güterverkehr entwickelt (Rundholztransporte von/nach Altshausen und Burgweiler und Altshausen nach Bayern und in die Schweiz) – 2019 wurden knapp 20.000 Tonnen befördert.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist bestrebt, die versuchsweise Verkehrstage-Ausdehnung im Ausflugs-SPNV auch auf Samstage, die 2020 in Zusammenhang mit der LGS Überlingen umgesetzt wurden, ab 2021 fortsetzen zu können.

Geplant ist eine weitere Verstetigung des Güterverkehrs. Um diesen sowie den Personenverkehr ausbauen zu können, hat das EVU der Stadt Pfullendorf folgende Maßnahmen ergriffen:

- a) Gespräche mit Forst BW zwecks Intensivierung der Holztransporte,
- b) Gespräche mit Kieswerken zu Kiestransporten von/zu den oberschwäbischen Kiesgruben im Umkreis von Ostrach,
- c) Reaktivierung des ehemaligen Containerterminals/Umschlagbahnhofs in Pfullendorf (Eigentümer: Sägewerk und holzverarbeitender Betrieb) vollzogen,
- d) Inbetriebnahme des neuen Haltepunkts Hoßkirch Königseggsee, wo erhebliches touristisches Potenzial besteht, am 27. Juli 2019,
- e) Ausweitung der Verkehrstage: Saisonverkehr zusätzlich an Samstagen (derzeit nur Sonn-/Feiertage). Im Sommer 2020 gab es bereits einige Fahrtage an Samstagen mit einer guten Nachfrage.

Strohgäubahn Weissach–Heimerdingen

Entsprechend dem Kreistagsbeschluss vom 18. Dezember 2017 saniert und unterhält der Landkreis Böblingen gemeinsam mit der Gemeinde Weissach die Schienenstrecke zwischen Weissach und Heimerdingen auf niedrigem Niveau (Museumsverkehr mit bis zu 30 km/h mit historischen Fahrzeugen [Museumszug „Feuriger Elias“] der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e. V. [GES]). Ziel ist, eine langfristige Erhaltung der Strecke bis zu ihrem früheren Endpunkt Weissach zu erreichen und dadurch eine Stilllegung des betroffenen Trassenabschnitts sowie einen damit verbundenen Verfall und eine etwaige Zweckentfremdung der Strecke zu verhindern. Damit soll die Strecke grundsätzlich für den Personenverkehr gesichert und vor einer Entwidmung (Freistellung von Bahnbetriebszwecken) geschützt werden, um auch in Zukunft die Möglichkeiten offen zu lassen, im Sinne einer nachhaltigen Mobilität Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Veränderung zu Angaben aus den Vorjahren:

- Derzeit werden jährlich mehrfach touristische Museumsverkehrsfahrten durchgeführt (ca. fünf Fahrtage pro Jahr). Dies hat sich auch im Jahr 2020 nicht verändert, da die Kernsanierung der Strecke erst Ende 2020 abgeschlossen ist (s. Punkt 3). COVID-19-bedingt sind 2020 Fahrtage ausgefallen.
- Mittelfristig sieht das Betriebskonzept der GES vor, die Fahrten auf 20 bis 30 Betriebstage jährlich auszudehnen mit einem Schwerpunkt auf öffentlichen Fahrten. Ergänzt um ein Angebot für Sonderfahrten, sowohl für Firmen als auch für Privatpersonen, ggf. auch saisonale Radwander- und Ausflugszüge.
- Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Inbetriebnahme der Werkstatt in Weissach für die Belange der historischen Schienenfahrzeuge erfolgt ist. Die dafür notwendige Übernahme der Halle für die Werkstatt von der Gemeinde Weissach durch die GES steht kurz vor dem Abschluss. Auch hier kam es zu Verzögerungen.
- Die Strecke wurde beim Aufruf des Verkehrsministeriums „Reaktivierung von SPNV-Strecken in BW“ gemeldet und ist in Phase 1 der Studie (Vereinfachte Nachfrageanalyse) aufgenommen worden.
- Der Zweckverband Strohgäubahn (ZSB) hat nach Gesprächen mittlerweile schriftlich bestätigt, dass eine Übergabe der Steuerung der Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen vom Landkreis Böblingen und der Gemeinde Weissach auf den ZSB als Eisenbahninfrastrukturunternehmen erst zum 1. Januar 2023 möglich ist. Der Grund sind Kapazitätsengpässe aufgrund der erheblichen Verzögerungen bei Maßnahmen auf dem verbandseigenen vorderen Streckenabschnitt der Strohgäubahn. Ursprünglich war diese Übergabe bereits zum 1. Januar 2021 geplant gewesen.

Auf Basis eines Gutachtens, den Inspektionsberichten der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG) sowie der Vereinbarung mit der WEG wurde die Trassensanierung und -unterhaltung auf niedrigem Niveau auf dem Streckenabschnitt Weissach-Heimerdingen im 2. Halbjahr 2018 zügig angegangen. Im Jahr 2019 wurde bekannt, dass durch die Installation einer neuen Leit- und Sicherungstechnik auf der Strohgäubahn auch die Leit- und Sicherungstechnik auf dem hinteren Streckenabschnitt Weissach-Heimerdingen zu erneuern ist, weshalb in 2019 mit der Ausführungsplanung dafür begonnen wurde. Der Abschluss dieser größeren Maßnahme steht mit zeitlicher Verzögerung (zunächst Verzögerung beim Anbieter, dann COVID-19) jetzt an. Weiterhin wurden in den Jahren 2019 und 2020 insbesondere Einzelschwellenwechsel, Weichen- und Gleisarbeiten, Vegetationskontrollen und -rückschnitte sowie die Beseitigung von Schlammstellen und die Beseitigung von Störungen am Bahnübergang vorgenommen, um den Erhalt und die Weiterentwicklung der Strecke zu sichern.

Amstetten–Gerstetten

Der Güterverkehr ist aufgrund einer internen Umstrukturierung des Güterkunden entfallen. Mit Forst BW ist die UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e. V. bezüglich der Verlagerung von Stammholztransporten auf die Schiene in Kontakt. Ebenso liegt ein Holzhackschnitzelwerk an der Strecke, das bereits einen Gleisanschluss besitzt. Auch hier gibt es Bestrebungen, erforderliche Transporte zukünftig per Schiene durchzuführen.

Im Bereich Personenverkehr sollte neben den eigenwirtschaftlich durchgeführten Dampfzugfahrten durch den Verein ab 1. Mai 2020 der Touristikverkehr mit dem Triebwagen T06 beginnen. Aufgrund der Corona-Verordnung begannen diese Verkehre in diesem Jahr erst ab 14. Juni 2020. Sie wurden bis einschließlich 1. November 2020 verlängert.

Neu in diesem Jahr sind drei Zugpaare an allen Samstagen (außer 15. August wg. Dampfzug). Es laufen Gespräche sowohl mit möglichen Güterkunden als auch über die Rückverlagerung des Schülerverkehrs im Bereich Waldhausen-Schalkstetten-Stubersheim-Amstetten durch die Schwäbische Alb-Bahn GmbH.

Hinzuzufügen ist, dass das Ministerium für Verkehr bereits 2018 eine landesweite Potenzialuntersuchung 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 schieden alle Vorschläge, bei denen es sich um entwidmete und somit nicht mehr nutzbare 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 aus. Zu den danach verbliebenen 42 Strecken erfolgte im Rahmen einer vergleichenden Nachfrageanalyse eine grobe Ermittlung des Fahrgastpotenzials. Die Ergebnisse der Untersuchung wurden im Rahmen einer virtuellen öffentlichen Veranstaltung am 3. November 2020 vorgestellt. Die untersuchten Strecken wurden, abhängig von der Höhe der zu erwartenden durchschnittlichen Fahrgastzahl an Schultagen, in 4 Kategorien eingeteilt:

- A 12 Strecken mit sehr hohem Nachfragepotenzial (> 1.500 Fahrgäste)
- B 10 Strecken mit hohem Nachfragepotenzial (> 750 Fahrgäste)
- C 10 Strecken mit mittlerem Nachfragepotenzial (> 500 Fahrgäste)
- D 10 Strecken mit einem Nachfragepotenzial < 500 Fahrgästen bei denen eine Nutzung vor allem im Freizeit- und Gelegenheitsverkehr zu prüfen wäre

Die fünf Entwicklungsstrecken wurden wie folgt eingruppiert:

- Krebsbachtalbahn: Kategorie C (740 Fahrgäste)
- Kandertalbahn: Kategorie C (680 Fahrgäste)
- Strohgäubahn: Kategorie C (640 Fahrgäste)
- Stadt Pfullendorf: Kategorie D (470 Fahrgäste)
- UEF: Kategorie D (300 Fahrgäste)

Um die Reaktivierung geeigneter Strecken voranzubringen, plant das Ministerium für Verkehr in Kürze Grundsätze zur Förderung von Machbarkeitsstudien für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken zu veröffentlichen. Vorgesehen ist, Machbarkeitsstudien bei Strecken der Kategorien A bis C der landesweiten Potenzialanalyse mit 75 % zu fördern, sofern für diese Strecken eine solche Untersuchung noch nicht vorliegt oder eine vorliegende Untersuchung veraltet ist.

Für die Krebsbachtalbahn ist eine solche Untersuchung wie oben dargestellt bereits in Arbeit. Bei der Kandertalbahn beabsichtigt der Landkreis Lörrach, seine laufende Verkehrsuntersuchung für das Kandertal durch eine Ergänzungsstudie auf das vom Land geforderte inhaltliche Niveau für geförderte Machbarkeitsstudien zu bringen. Auch bei der Strohgäubahn bestehen Überlegungen des Landkreises Böblingen, eine solche Studie erstellen zu lassen.

Bei den Strecken der Kategorie D ist zudem zu berücksichtigen, dass der Erhalt der Strecken nicht vorrangig auf den Personenverkehr fokussiert ist, sondern auch von Bedeutung ist, inwiefern es den Infrastrukturbetreibern gelingt, den bereits vorhandenen Güterverkehr auf ihren Strecken auszubauen bzw. neu zu etablieren. Positive Rahmendaten liegen überwiegend vor (z. B. Holzhackschnitzelwerk mit Gleisanschluss liegt an der Strecke). Die bisher vorliegenden Daten zeigen teilweise eine positive Entwicklung, die sich nach Einschätzung des Verkehrsministeriums auch in der Zukunft fortsetzen wird. So ist beispielsweise die Reaktivierung des Umschlagbahnhofs Pfullendorf ein deutliches Zeichen dafür.