

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Reaktivierung der Zabergäubahn**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Schritte hat die Landesregierung hinsichtlich einer Reaktivierung beziehungsweise einem Weiterbau der Zabergäubahn bislang unternommen (bitte differenziert nach den Streckenabschnitten Lauffen bis Zaberfeld, Zaberfeld bis Leonbronn und Leonbronn bis Bretten)?
2. Welche Schritte hin zu einer Reaktivierung beziehungsweise einem Weiterbau der Zabergäubahn sind von Anliegergemeinden, möglichen Betreibern und ggf. interessierten Dritten nach Kenntnis der Landesregierung hinsichtlich einer Reaktivierung der Zabergäubahn bislang unternommen worden (bitte differenziert nach den Streckenabschnitten Lauffen bis Zaberfeld, Zaberfeld bis Leonbronn und Leonbronn bis Bretten)?
3. Aus welchem Grund hat die Landesregierung in dem vom Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg in Auftrag gegebenen Gutachten „Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg – Vergleichende relationsbezogene Ermittlung des Fahrgastpotenzials?“ aus Oktober 2020 (abrufbar auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr) ausschließlich den Streckenabschnitt von Lauffen bis Zaberfeld untersuchen lassen?
4. Welche Erkenntnisse oder eigene Einschätzungen hat die Landesregierung zur Wirtschaftlichkeit einer Reaktivierung der Strecke von Lauffen bis Leonbronn?
5. Welche Erkenntnisse oder eigenen Einschätzungen hat die Landesregierung zur Wirtschaftlichkeit eines möglichen Weiterbaus der Zabergäubahn bis nach Bretten?

Eingegangen: 3.12.2021 / Ausgegeben: 1.2.2022

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

6. Sind die Trassen der Zabergäubahn in den Abschnitten von Lauffen bis Zaberfeld bzw. von Zaberfeld bis Leonbronn noch eisenbahnrechtlich gewidmet?
7. Hält die Landesregierung es für möglich und gegebenenfalls auch für sinnvoll, die Strecke der Zabergäubahn im Falle einer Reaktivierung neben der Nutzung für Personenverkehr auch für eine Nutzung im Bereich des lokalen Güterverkehrs zum Beispiel durch Einzelwagenverkehre zu nutzen?

3.12.2021

Dr. Jung FDP/DVP

#### Begründung

Verkehrsminister Winfried Hermann hat sich einem Bericht des SWR vom 16. Februar 2021 („Kampf um die Zabergäubahn: Eine Chance auf Reaktivierung?“) dahingehend eingelassen, dass die Zabergäubahn als wirtschaftlich einzustufen sei, wenn man sie nach den Maßstäben für Stadtbahnen bewerte. Mit dieser Kleinen Anfrage soll nun der Frage nachgegangen werden, welche Schritte im Hinblick auf eine mögliche Reaktivierung der Zabergäubahn seither unternommen worden sind bzw. welche Schritte die Landesregierung hierzu plant.

Antwort\*)

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Schritte hat die Landesregierung hinsichtlich einer Reaktivierung beziehungsweise einem Weiterbau der Zabergäubahn bislang unternommen (bitte differenziert nach den Streckenabschnitten Lauffen bis Zaberfeld, Zaberfeld bis Leonbronn und Leonbronn bis Bretten)?*

Die Initiativen zur Reaktivierung der Zabergäubahn sind vom Landkreis Heilbronn ausgegangen. Nach Kenntnis der Landesregierung ist eine Reaktivierung seit Mitte der 1990er-Jahre Bestandteil des ÖPNV-Leitbildes des Landkreises Heilbronn. Der Landkreis hat gemeinsam mit den Nachbarkreisen die Strecken (Bretten-)Eppingen-Heilbronn-Öhringen sowie Heilbronn-Neckarelz/Sinsheim als Stadtbahn ausgebaut und dafür in der Summe gemeinsam mit den Anliegerkommunen einen dreistelligen Millionenbetrag investiert. Auf Bitten des Bundes wurde die Reaktivierung der Zabergäubahn vor Jahren abgetrennt als eigenes (Teil-)Projekt innerhalb des ÖPNV-Leitbildes aufgeführt. Sie ist nach wie vor in Kategorie C des GVFG-Bundesprogrammes enthalten.

Im Laufe der Jahre wurden mehrere Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen analog der jeweils geltenden Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung durchgeführt. Die zuletzt auf Bitte des Landes 2018 aktualisierte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat jedoch bisher noch keinen positiven Wert ergeben. Nach Kenntnis der Landesregierung versucht der Landkreis in Abstimmung mit den Anliegerkommunen gemeinsam mit dem für die Erstellung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beauftragten Ingenieurbüro, durch weitere Optimierungsmaßnahmen die Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Große Hoffnungen liegen deshalb aber auch auf der vom Bund angekündigten Fortschreibung der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung, die nach Aussagen des Bundes in der ersten Jahreshälfte 2022 fertiggestellt und dann Grundlage für alle künftigen Fördermaßnahmen seitens des Bundes (und des Landes) sein wird.

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

Die bisherigen Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung haben ergeben, dass eine Reaktivierung als bundeseigene Eisenbahn durch die Eigentümerin Deutsche Bahn AG schlechtere Wirtschaftlichkeitswerte ergibt, als wenn die Strecke von der DB AG an Dritte abgegeben und im sogenannten Standard für nicht-bundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn), gleichwohl aber als Eisenbahnstrecke nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, ausgebaut würde. Eine Reaktivierung als reine Straßenbahn würde indes noch schlechtere Werte aufweisen. Da eigene Bestrebungen des Landkreises, insoweit mit der DB AG zu einer Einigung zu kommen, gescheitert sind, hat der Landkreis die Landesregierung um Unterstützung gebeten. Mittlerweile laufen deshalb Gespräche des Ministeriums für Verkehr dazu mit Vertreter/-innen der DB AG.

Der Streckenabschnitt Zaberfeld–Leonbronn hatte nach Auskunft des Landkreises in allen bisherigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu einer deutlichen Verschlechterung der Werte beigetragen und wurde deshalb zuletzt nicht weiterverfolgt. Die Verlängerung nach Bretten wurde aus dem politischen Raum angeregt, verursacht allerdings auf den ersten Blick erhebliche Kosten und würde beim inzwischen fortgeschrittenen Reaktivierungsprojekt Lauffen–Zaberfeld zudem zu Verzögerungen führen.

2. *Welche Schritte hin zu einer Reaktivierung beziehungsweise einem Weiterbau der Zabergäubahn sind von Anliegergemeinden, möglichen Betreibern und ggf. interessierten Dritten nach Kenntnis der Landesregierung hinsichtlich einer Reaktivierung der Zabergäubahn bislang unternommen worden (bitte differenziert nach den Streckenabschnitten Lauffen bis Zaberfeld, Zaberfeld bis Leonbronn und Leonbronn bis Bretten)?*

Der Landkreis Heilbronn hat die Landesregierung immer wieder aktuell über die Ergebnisse der von ihm in Auftrag gegebenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen informiert. Eine eigene Untersuchung hat die Landesregierung hierzu nicht in Auftrag gegeben.

3. *Aus welchem Grund hat die Landesregierung in dem vom Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg in Auftrag gegebenen Gutachten „Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg – Vergleichende relationsbezogene Ermittlung des Fahrgastpotenzials?“ aus Oktober 2020 (abrufbar auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr) ausschließlich den Streckenabschnitt von Lauffen bis Zaberfeld untersuchen lassen?*

Die Betrachtung bezieht sich auf den geplanten Reaktivierungsabschnitt bis Zaberfeld, wie er auch vom Landkreis Heilbronn untersucht wird. Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Weiterbau nach Bretten liegt nach Kenntnis der Landesregierung nicht vor.

4. *Welche Erkenntnisse oder eigenen Einschätzungen hat die Landesregierung zur Wirtschaftlichkeit einer Reaktivierung der Strecke von Lauffen bis Leonbronn?*

Anknüpfend an die Antwort auf Frage 1: Bisher gibt es eine Standardisierte Bewertung nach dem Verfahren 2016 für den Abschnitt bis Zaberfeld. Auftraggeber war der Landkreis Heilbronn. Der Nutzen-Kosten-Quotient liegt etwas unter 1.

5. *Welche Erkenntnisse oder eigene Einschätzungen hat die Landesregierung zur Wirtschaftlichkeit eines möglichen Weiterbaus der Zabergäubahn bis nach Bretten?*

Eine Verlängerung bis Bretten wurde bisher nicht näher untersucht. Da es sich hierbei um einen Neubau handelt, dürften die Investitionen nach Einschätzungen der Landesregierung voraussichtlich deutlich höher sein als im Reaktivierungsabschnitt.

6. Sind die Trassen der Zabergäubahn in den Abschnitten von Lauffen bis Zaberfeld bzw. von Zaberfeld bis Leonbronn noch eisenbahnrechtlich gewidmet?

Ja.

7. Hält die Landesregierung es für möglich und gegebenenfalls auch für sinnvoll, die Strecke der Zabergäubahn im Falle einer Reaktivierung neben der Nutzung für Personenverkehr auch für eine Nutzung im Bereich des lokalen Güterverkehrs zum Beispiel durch Einzelwagenverkehre zu nutzen?

Grundsätzlich hält die Landesregierung die Nutzung der Zabergäubahn auch für den Güterverkehr für sinnvoll, sofern dafür ein Bedarf besteht. Dies setzt voraus, dass die reaktivierte Zabergäubahn nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung betrieben wird. Zusätzlich zur Strecke müsste allerdings auch eine Reaktivierung bzw. ein Neubau der entsprechenden Gleisanschlüsse erfolgen, da alle für den Güterverkehr ehemals genutzten Anlagen stillgelegt bzw. zurückgebaut wurden.

Hermann

Minister für Verkehr