

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
Eisenbahnen nach dem Landeseisen-
bahnfinanzierungsgesetz**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 4. Februar 2021 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 16/9768 Abschnitt II):

*Die Landesregierung zu ersuchen,
dem Landtag bis zum 31. Januar 2022 erneut zu berichten.*

(Der Beschluss bezieht sich auf den Landtagsbeschluss vom 28. Februar 2018 – Drucksache 16/2715 Abschnitt II:

Die Landesregierung zu ersuchen,

- 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.)*

B e r i c h t

Mit Schreiben vom 31. Januar 2022, Az.: I-0451.1, berichtet das Staatsministerium wie folgt:

Zu Ziffer 1 bis 3:

Es ist politisches 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.

Grundsätzlich soll eine stärkere Nutzung der Strecken mit der Folge erhöhter Trasseneinnahmen und einer Entlastung der Straßen erreicht werden. Durch die Förderung gemäß Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) wird auch dazu beigetragen, die verkehrspolitischen Ziele des Landes zur dauerhaften Erhaltung der bestehenden Schieneninfrastruktur zu erreichen.

Bislang orientierten sich die Zuwendungen an der Vorschrift „Zuwendungsfähige Maßnahmen zur Erneuerung und Instandhaltung des Oberbaus, der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Fahrleitungsanlagen bei NE-Eisenbahnen nach dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz – LEFG“ (Stand 01/2017). Diese stellten die Grundlage für förderfähige Maßnahmen dar, die den antragstellenden Unternehmen als Bestandteil der jeweiligen Zuwendungsbescheide durch das Verkehrsministerium übergeben wurden.

Um künftig eine noch stärker an Rechtssicherheit orientierte Förderung zu ermöglichen, ist es hilfreich, eine entsprechende rechtliche Grundlage, z. B. in Form einer Verwaltungsvorschrift (VwV) zum LEFG zu erstellen. Mit der Erstellung dieser Rechtsgrundlage wurde 2021 begonnen.

Hinzuzufügen ist, dass das Ministerium für Verkehr landesweite Untersuchungen für die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken angestoßen hat. In dem Zusammenhang fördert es qualifizierte Machbarkeitsstudien für die entsprechende Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken, um mit den Planungen für potenziell sinnvolle Strecken möglichst schnell voranzukommen. Dazu hat das Ministerium für Verkehr im Januar 2021 Fördergrundsätze veröffentlicht. Antragsberechtigt sind Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden, Regionalverbände, Zweckverbände und andere kommunale Zusammenschlüsse in Baden-Württemberg. Die Zuschüsse des Landes betragen bis zu 75 Prozent der Kosten für die Studien. Beantragt werden muss die Förderung bis Ende 2021 und die Studien müssen zwei Jahre nach Bewilligung der Zuschüsse fertiggestellt sein.

Zuwendungsanträge können für 32 Strecken gestellt werden, die im Rahmen der landesweiten vergleichenden Potenzialanalyse, deren Ergebnisse im November 2020 vorgestellt wurden, die Kategorien

- A Sehr hohes Nachfragepotenzial (> 1.500 Fahrgäste je Schultag)
- B Hohes Nachfragepotenzial (> 750 Fahrgäste je Schultag)
- C Mittleres Nachfragepotenzial (> 500 Fahrgäste je Schultag)

erreicht haben. Die 10 Strecken der Kategorie D (< 500 Fahrgäste je Schultag), bei denen eine Nutzung vor allem im Freizeit- und Gelegenheitsverkehr zu prüfen ist, müssen zunächst durch eine weitere, eigene Potenzialanalyse ein entsprechendes Fahrgastpotenzial (der Kategorien A bis C) nachweisen, bevor die Förderung für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung des regulären Personennahverkehrs beantragt werden kann.

Der Sachstand hinsichtlich der Reaktivierung der fünf LEFG-Entwicklungsstrecken soll im Folgenden dargestellt werden:

Für die Krebsbachtalbahn zwischen Neckarbischoffsheim Nord–Hüffenhardt/Bad Rappenau (Kategorie C) ist die Erstellung einer Machbarkeitsstudie bereits abgeschlossen und vertiefte Untersuchungen zur Umsetzung des Reaktivierungsvorhabens wurden angestoßen.

Für die Reaktivierung der Kandertalbahn zwischen Haltingen–Kandern (Kategorie C) hat der Landkreis Lörrach nun eine vom Land geförderte Machbarkeitsuntersuchung als Ergänzungsstudie zu seiner laufenden Verkehrsuntersuchung des Kandertals beauftragt. Ebenso läuft für die Strohgäubahn zwischen Heimerdingen–Weissach (Kategorie C) aktuell eine vom Land geförderte Machbarkeitsuntersuchung.

Für die Bahnstrecke Amstetten–Gerstetten (Kategorie D), auf der momentan Ausflugsverkehr stattfindet, und die Räuberbahn zwischen Altshausen–Pfullendorf (Kategorie D), die aktuell durch Ausflugsverkehr und Güterverkehr genutzt wird, sind derzeit keine Machbarkeitsuntersuchungen angedacht.

Der Weiterbetrieb der Strecken ist aus Sicht des Verkehrsministeriums auch perspektivisch für den Güterverkehr sowie den Ausflugsverkehr erforderlich.