

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Michael Preusch und Dr. Albrecht Schütte CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fördermöglichkeiten im Rahmen der Reaktivierung der Krebsbachtalbahn mit der Anbindung an die Stadtbahn Nord in den Landkreisen Rhein-Neckar und Heilbronn

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Inwieweit werden nach einer möglichen Realisierung der Krebsbachtalbahn Busverbindungen zur Anbindung an die Bahn gefördert?
2. Wie lange und unter welchen Bedingungen, z. B. auch bei geringerer Auslastung als prognostiziert, ist die Übernahme der laufenden Betriebskosten durch das Land gewährleistet?
3. Welche Fördermaßnahmen/Förderquoten stehen für eine mögliche Unterquerung der Strecke in Bad Rappenau zur Verfügung, sollte diese notwendig sein und wie wird diese Notwendigkeit derzeit beurteilt?
4. In welcher Höhe und unter welchen Voraussetzungen gibt es von Bund bzw. Land (Beteiligung jeweils in Prozent) Zuschüsse zur Schaffung von querungsfreien Eisenbahnkreuzungen?
5. Werden im Rahmen der Förderprogramme auch alternative Verkehrsmittel wie Elektrobusse geprüft?
6. Bis wann sind Förderanträge zur Reaktivierung zu stellen und ab wann werden diese nicht mehr berücksichtigt (Deadline)?

25.7.2022

Dr. Preusch, Dr. Schütte CDU

Begründung

Die Förderprogramme von Bund und Land zur Reaktivierung von Bahnstrecken bieten auch in Baden-Württemberg eine Perspektive zur Verbesserung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV). Unter den verschiedenen Projekten finden sich auch drei Projekte im Landkreis Heilbronn, eines davon bietet die Möglichkeit der Verbindung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar mit dem Heilbronner Verkehrsverbund. Für alle an der Finanzierung Beteiligten ist eine Abschätzung der Kosten und damit einhergehende Fördermaßnahmen wesentlich. Diese Punkte soll die Kleine Anfrage zu den Fördermöglichkeiten adressieren.

Antwort

Mit Schreiben vom 11. August 2022 Nr. VM3-0141.5-19/82/2 nimmt das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Inwieweit werden nach einer möglichen Realisierung der Krebsbachtalbahn Busverbindungen zur Anbindung an die Bahn gefördert?

Bei der Nutzung und Konzipierung von neuen oder bereits vorhandenen Schienenverbindungen ist es wichtig, den öffentlichen Verkehr auf der Straße (ÖSPV) mitzudenken. Durch eine Abstimmung der SPNV- und der ÖPNV-Verbindungen können Anschlusssicherungen ermöglicht und mögliche verkehrliche Nachteile durch die Einführung einer neuen Schienenverbindung vermieden werden – etwa durch abgestimmte Zu- und Abbringerleistungen mit dem Bus oder entsprechende Substitutionsleistungen. Für die Planung und Bestellung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen sind gemäß dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes in erster Linie die kommunalen Aufgabenträger zuständig. Insofern obliegt es diesen, zu bewerten und zu entscheiden, ob und wie sie eine Anbindung der Krebsbachtalbahn mit Busanschlüssen sicherstellen möchten.

Der Landkreis Heilbronn als Aufgabenträger für den Busverkehr hat mitgeteilt, dass nach einer möglichen Realisierung der Krebsbachtalbahn, entsprechend der Verfahrensweise an allen in den letzten 20 Jahren in Betrieb genommenen Stadtbahnstrecken im Landkreis Heilbronn, das Bussystem im Umfeld der Krebsbachtalbahn neu konzipiert und mit den Bahnverbindungen harmonisiert werde. Dabei werde darauf geachtet, dass das heute vom Landkreis bestellte Kilometervolumen im von der Neuordnung betroffenen Raum erhalten bleibe. Aufgrund des frühen Planungsstandes zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn existierten aber noch keine Busfahrpläne oder Überlegungen zu Takten oder zur Bedienung einzelner Verbindungen.

Das Ministerium für Verkehr hat 2015 das Förderprogramm „Regiobusse“ aufgelegt. Die Regiobuslinien sollen die abseits liegenden Mittel- und Unterzentren an das Schienennetz anbinden sowie Lücken im Schienennetz zwischen benachbarten Ober- und Mittelzentren schließen. Da beide Tatbestände bei einem Vorhaben zur weiteren Anbindung der Krebsbachtalbahn nicht einschlägig erscheinen, dürfte eine mögliche Regiobuslinie ausscheiden. Gleichwohl obliegt es den kommunalen Aufgabenträgern, entsprechende Vorhaben zu beantragen, die dann im Einzelfall geprüft und beurteilt werden müssen.

2. Wie lange und unter welchen Bedingungen, z. B. auch bei geringerer Auslastung als prognostiziert, ist die Übernahme der laufenden Betriebskosten durch das Land gewährleistet?

Frage 2 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam mit Frage 6 beantwortet.

3. Welche Fördermaßnahmen/Förderquoten stehen für eine mögliche Unterquerung der Strecke in Bad Rappenau zur Verfügung, sollte diese notwendig sein und wie wird diese Notwendigkeit derzeit beurteilt?

Die Kostenfolgeregelungen des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz, EBKrG) haben sich in den letzten Jahren zugunsten der Kommunen entwickelt. Dies kommt im Ergebnis nach der Einschätzung der Landesregierung auch der Stadt Bad Rappenau zugute.

Nach Auskunft der ENAG ist für den Bahnübergang „Wimpfener Straße“ keine Änderung zu erwarten, da dieser bereits mit einem Halbstundentakt auf der Schiene befahren wird. Am Bahnübergang „Hinter dem Schloss“ werden sich die Schließzeiten vermutlich geringfügig verlängern. Er soll aber mittel- bis langfristig durch eine Über- oder Unterführung ersetzt werden. Durch die Neufassung des EBKrG werden die Kosten für eine solche Maßnahme (Eisenbahn des Bundes/Kommunale Straße) zur Hälfte vom Bund, zu einem Drittel durch die Eisenbahn des Bundes und zu einem Sechstel durch das Land getragen. Für die Dringlichkeit einer Kreuzungsmaßnahme wird auch die erwartete Schließdauer mitberücksichtigt.

4. In welcher Höhe und unter welchen Voraussetzungen gibt es von Bund bzw. Land (Beteiligung jeweils in Prozent) Zuschüsse zur Schaffung von querungsfreien Eisenbahnkreuzungen?

Die Kostenaufteilung hängt davon ab, ob ein bestehender Bahnübergang (BÜ) durch eine höhenfreie Querung ersetzt wird oder eine höhenfreie Querung erstmals geschaffen wird.

a) Bestehender BÜ wird durch höhenfreie Querung ersetzt (§ 3 Nummer 1 EBKrG)

Die Kostenfolge regelt § 13 EBKrG. Ein staatlichen Zuschuss für kreuzungsbedingte Kosten ist nicht erforderlich, weil bei Gemeindestraßen die Gemeinde nach § 13 Absatz 2 EBKrG keine Kosten trägt.

b) Neue höhenfreie Querung wird angelegt, wo es vorher keinen BÜ gab

Die Kostenfolge regelt § 11 EBKrG. Beteiligte sind die Träger der Baulast des jeweiligen Verkehrsweges. Hier kann es sein, dass eine Gemeinde, wenn eine Gemeindestraße neu hinzukommen soll, Kosten der Kreuzungsanlage zu tragen hat. Gleiches kann bei der Neuanlage einer Eisenbahnstrecke der Fall sein.

Dann kann eine staatliche Förderung in Form von Zuschüssen nach § 2 Nummer 10 Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) in Frage kommen.

5. Werden im Rahmen der Förderprogramme auch alternative Verkehrsmittel wie Elektrobusse geprüft?

Die im Rahmen der Grundsätze zur Förderung von Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von stillgelegten Eisenbahnstrecken in Baden-Württemberg durchgeführten und vom Land kofinanzierten Machbarkeitsstudien beinhalten in der Regel eine Annahme, nach der im Vergleichsfall Elektrobusse eingesetzt werden.

6. Bis wann sind Förderanträge zur Reaktivierung zu stellen und ab wann werden diese nicht mehr berücksichtigt (Deadline)?

Das Land hat Mittel für den Betrieb von bis zu 100 Streckenkilometern noch zu reaktivierender Strecken in seiner derzeitigen Haushaltsplanung budgetiert. Die Vergabe dieser Mittel erfolgt grundsätzlich nach der zeitlichen Reihenfolge der Reaktivierungen. Die Übernahme der Betriebskosten durch das Land erfolgt dabei unter den folgenden Rahmenbedingungen: Bei nachfragestarken Strecken wird das Land grundsätzlich die Bestellung und die Kosten für den Betrieb der reaktivierten Bahnstrecken gemäß dem Landesstandard (mindestens Stundentakt) über-

nehmen. Wird ein Angebot mit mehr Zügen als dem Landesstandard gewünscht, so ist der Teil des Angebots, der über den Landesstandard hinausgeht, durch die kommunale Seite mitzufinanzieren. Um insbesondere die ländlichen Räume zu stärken übernimmt das Land bei Strecken mit einem Fahrgastpotenzial von mindestens 750 Fahrgästen je Schultag die Betriebskosten im Rahmen des Landesstandards. Bei Strecken mit einem mittleren Fahrgastpotenzial von 500 bis 750 Fahrgästen je Schultag übernimmt das Land eine anteilige Finanzierung der Betriebskosten in Höhe von 60 Prozent. Die Übernahme der Betriebskosten ist dabei zeitlich nicht begrenzt.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor