

Kleine Anfrage

des Abg. Klaus Käppeler SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Zukunft der Bahnstrecke Schelklingen–Münsingen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der derzeitige Stand der Überlegungen hinsichtlich der Zukunft der Bahnstrecke Schelklingen–Münsingen?
2. Was spricht für und was spricht gegen eine Weiterführung der Bahnstrecke durch die Ermstal-Bahn-AG ENAG?
3. Wann wird voraussichtlich eine verbindliche Entscheidung über die Nutzung oder Stilllegung der Bahnstrecke getroffen?
4. Mit welchen Beteiligten bzw. mit welchen Institutionen und Ämtern wurde über welchen Gegenstand gesprochen, und welches Ergebnis wurde jeweils erzielt?
5. Welchen Kriterien folgt der Entscheidungsprozess bzw. nach welchen Gesichtspunkten wird über die Weiternutzung oder Stilllegung der Schienen entschieden, und welche Rolle spielt dabei die Schülerbeförderung?
6. Wie kann eine Ablehnung bzw. eine Entscheidung für die endgültige Stilllegung der Bahnstrecke begründet werden?

16. 12. 2003

Käppeler SPD

Antwort

Mit Schreiben vom 16. Januar 2004 Nr. 33–3824.1–0/274 beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Die Albbahn von Schelklingen nach Kleinengstingen ist eine (eingleisige) Eisenbahninfrastruktur im Eigentum der DB Netz AG. Der Abschnitt Schelklingen–Oberheutal wird von der DB Netz AG selbst als verantwortliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben, wohingegen der weitere Abschnitt Oberheutal–Kleinengstingen an die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) verpachtet wurde und von dieser betrieben wird.

Zurzeit findet kein täglicher Schienenpersonennahverkehr, jedoch saisonaler Touristikverkehr in Form des in der Bevölkerung sehr beliebten „Ulmer Spatz“ (Ulm–Kleinengstingen) statt. Der Fahrplan der Züge ist verknüpft mit dem ebenfalls sehr erfolgreichen Angebot des „Rad-Wander-Shuttle“ der HzL und ergänzenden Buslinien.

1. Wie ist der derzeitige Stand der Überlegungen hinsichtlich der Zukunft der Bahnstrecke Schelklingen–Münsingen?

Zu 1.:

DB Netz AG beabsichtigt, den Streckenabschnitt Schelklingen–Oberheutal wegen dauernder unzumutbarer Unwirtschaftlichkeit baldmöglichst an einen Dritten zu verpachten oder zu übertragen. Sofern Bemühungen um eine Verpachtung oder Übernahme der Strecke durch Dritte zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen erfolglos bleiben, beabsichtigt sie, einen Stilllegungsantrag beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu stellen.

Hinsichtlich einer Pacht- oder Übernahmelösung bestehen Kontakte zwischen der DB Netz AG und der ENAG, die – wie ausgeführt – bereits den anschließenden Streckenabschnitt gepachtet hat und betreibt. Nach den dem Ministerium für Umwelt und Verkehr vorliegenden Informationen könnte sich die ENAG zu einer Pacht auch des Streckenabschnitts Schelklingen–Oberheutal – und damit der gesamten Albbahn – entschließen. Voraussetzung hierfür ist allerdings die Sicherung von Trasseneinnahmen zum Zwecke der laufenden Instandhaltung der Strecke. Möglich wäre dies durch die Verlagerung von Schülerverkehr von der Straße auf die Schiene zwischen Engstingen und dem Schulstandort Münsingen. Da vor dem Hintergrund einer drohenden Streckenstilllegung entsprechende Überlegungen seitens des Landkreises Reutlingen und der Stadt Münsingen angestellt werden, hat die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) hierfür ein denkbares Betriebsprogramm über ca. 20.000 Zugkm/Jahr erstellt, das diese Leistungen präzisiert.

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr ist entgegen seiner sonstigen Praxis grundsätzlich bereit, die Bestrebungen der Raumschaft, Schülerverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern, mitzutragen und somit zum Erhalt nicht nur des Streckenabschnitts Schelklingen–Oberheutal, sondern der gesamten Albbahn beizutragen. Die Bereitschaft des Landes, mittels der Bestellung von Schülerverkehren zum Erhalt der Strecke beizutragen, steht unter dem Vorbehalt, dass die erforderlichen Betriebskostenzuschüsse nicht mehr als 160.000 € im Jahr betragen und seitens des Betreibers RAB, der Streckeninfrastrukturgesellschaft ENAG und den beteiligten Gebietskörperschaften verbindlich auf weitere Ansprüche gegenüber dem Land bezüglich

des Ausbaus und des Erhalts der Infrastruktur und der Fahrzeugbeschaffung verzichtet wird. Für diese Lösung sprechen weniger verkehrspolitische als strukturpolitische Erwägungen mit Blick auf die Aufgabe des Truppenübungsplatzes Münsingen, da mit Erhalt der Albbahn und des „Ulmer Spatz“ die angestrebte touristische Entwicklung der Region unterstützt werden kann.

2. Was spricht für und was spricht gegen eine Weiterführung der Bahnstrecke durch die Ermstal-Bahn-AG ENAG?

Zu 2.:

Unabhängig davon, ob die Strecke durch die ENAG oder ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben wird, spricht für den Erhalt der Strecke, dass damit die Infrastruktur für touristische Zwecke und der Zusammenhang des bestehenden Schienennetzes auf der Alb erhalten werden könnten. Strukturpolitisch wäre eine Streckenstilllegung gerade auch vor dem Hintergrund, dass bei der Konversion des Truppenübungsplatzes Münsingen der Tourismus eine bedeutende Rolle spielen soll, besonders problematisch. Dafür spricht ferner, dass dadurch die zügige Realisierung der Beseitigung des Bahnübergangs in Schmiechen im Zuge der Bundesstraße B 492 einschließlich der Ortsumfahrung Schmiechen sichergestellt werden kann. Der Bund hat seine Mitfinanzierung und Freigabe zur Ausführung dieser für die Stadt Schelklingen wichtigen Eisenbahnkreuzungsmaßnahme unter dem Vorbehalt erteilt, dass die Strecke Schelklingen–Oberheutal weiterhin für den öffentlichen Schienenverkehr vorgehalten wird.

Bei der ENAG handelt es sich um ein eingeführtes Unternehmen, das eng mit den Kommunen und den Landkreisen zusammenarbeitet. Die Kommunen und die Landkreise haben sich bislang an den Infrastrukturkosten für den Betrieb des oberen Teils der Strecke beteiligt und wollen dies auch in Zukunft tun. Die ENAG verfügt ferner über die erforderliche Kompetenz als Infrastrukturbetreiber.

Gründe, die gegen eine Weiterführung der Bahnstrecke (Pacht der Infrastruktur) durch die ENAG sprechen, sind nicht ersichtlich.

3. Wann wird voraussichtlich eine verbindliche Entscheidung über die Nutzung oder Stilllegung der Bahnstrecke getroffen?

Zu 3.:

DB Netz AG will so schnell wie möglich die Verlängerung des bestehenden Pachtvertrages und seine Ausweitung auf den Abschnitt Schelklingen–Oberheutal zu den bestehenden Konditionen mit der ENAG ratifizieren. Die Betriebsübergabe soll zum 1. April 2004 erfolgen. Kommt dies nicht zustande, beabsichtigt DB Netz AG unverzüglich die Stilllegung beim EBA zu beantragen; das EBA hat gemäß § 11 Abs. 2 AEG über den Antrag innerhalb von drei Monaten zu entscheiden.

4. Mit welchen Beteiligten bzw. mit welchen Institutionen und Ämtern wurde über welchen Gegenstand gesprochen, und welches Ergebnis wurde jeweils erzielt?

Zu 4.:

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr und die NVBW haben mit allen betroffenen Stellen, u. a. auch mit dem Landkreis Reutlingen, der DB Netz AG, der ENAG sowie der DBZugBus Regionalverkehr Alb Bodensee RAB GmbH (RAB) als Betreiberin des „Ulmer Spatz“ und der Busverkehre Gespräche geführt. Die Ergebnisse sind vorstehend und nachfolgend dargestellt.

5. *Welchen Kriterien folgt der Entscheidungsprozess bzw. nach welchen Gesichtspunkten wird über die Weiternutzung oder Stilllegung der Schienen entschieden, und welche Rolle spielt dabei die Schülerbeförderung?*
6. *Wie kann eine Ablehnung bzw. eine Entscheidung für die endgültige Stilllegung der Bahnstrecke begründet werden?*

Zu 5. und 6.:

Bei Realisierung der Übernahme der Bahnstrecke durch die ENAG gemäß genannter Randbedingungen stellt sich die Frage einer Stilllegung der Bahnstrecke nicht (mehr).

Die entscheidende Bedeutung für die Frage des Weiterbetriebs der Strecke kommt der Verlagerung der Schülerverkehre vom Bus auf die Schiene zu. Nur wenn diese Verkehre im Umfang von 20.000 Zugkm/Jahr vom Land bestellt und bezahlt werden, ist es der ENAG möglich, die Kosten für den Weiterbetrieb der Strecke zu erwirtschaften. Ohne diese Bestellung würde die Übernahme scheitern und die Stilllegung der Strecke wäre zwangsläufig.

Aus verkehrlicher Sicht und unter Controllingaspekten allein wäre die Bestellung der Schülerverkehre durch das Land nicht zu rechtfertigen. Allerdings sprechen die genannten umwelt- und strukturpolitischen Argumente dafür, gleichwohl über diese Bestellung den Erhalt der Infrastruktur zu bewerkstelligen. Ohne die Schwäbische Albbahn als Rückgrat des „Freizeit-Netz Schwäbische Alb“ wäre das Mobilitätskonzept der Region in Frage gestellt und die erfolgreichen, vom Land unterstützten Bemühungen für einen umweltverträglichen Ausflugsverkehr auf die Mittlere Alb würden einen schweren Rückschlag erleiden.

Maßgebend für die Haltung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr, die Bestrebungen der Region, Schülerverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern, mitzutragen und somit zum Erhalt der öffentlichen Schieneninfrastruktur beizutragen, ist somit das Anliegen des Ministeriums für Umwelt und Verkehr, unter Abwägung aller Gesichtspunkte eine in der Summe vorteilhafte Lösung für das Land Baden-Württemberg und die beteiligten Gebietskörperschaften zu erreichen. Dabei spielen neben den verkehrlichen und finanziellen Aspekten insbesondere die vorgenannten infrastrukturellen und strukturpolitischen Aspekte eine besondere Rolle.

In Vertretung
Mappus
Staatssekretär