

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

Stuttgart **19. Nov. 2020**

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

nachrichtlich

Staatsministerium

Kleine Anfrage des Abgeordneten Nico Weinmann FDP/DVP

- **Reaktivierungspotenzial stillgelegter Bahnstrecken im Raum Heilbronn**
- **Drucksache 16/9116**

Ihr Schreiben vom 27. Oktober 2020

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie viele stillgelegte Bahnstrecken gibt es in Stadt und Landkreis Heilbronn (bitte unter Angabe der Streckenabschnitte, ihrer Länge sowie des prozentualen Anteils an der Gesamtschienenstrecke)?*

In der Stadt Heilbronn und im Landkreis Heilbronn gab es folgende Streckenabschnitte inzwischen stillgelegter Bahnstrecken mit dem prozentualen Anteil an der Gesamtschienenstrecke aller jemals existierenden Bahnstrecken von 187,6 km:

Möckmühl – Jagsthausen	14,3 km	7,6 %
Bad Friedrichshall-Jagstfeld – Kochersteinfeld	17,5 km	9,4 %
Lauffen (Neckar) – Leonbronn	20,3 km	10,8 %
<u>Heilbronn Karlstor – Beilstein</u>	<u>22,9 km</u>	<u>12,2 %</u>
Gesamt	75,0 km	40,0 %

2. *Wie viele Bahnstrecken wurden im fraglichen Gebiet seit dem Jahr 2000 stillgelegt bzw. reaktiviert (bitte unter Angabe von Standort und Datum der Einstellung bzw. Reaktivierung und Begründung der Maßnahme, insbesondere Angabe der Fahrgastentwicklung im Personenverkehr auf der jeweiligen Strecke vor bzw. nach dieser Maßnahme)?*

Seit dem Jahr 2000 gab es keine Stilllegungen und Reaktivierungen.

3. *Welches Potenzial erkennt sie in der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken in Stadt und Landkreis Heilbronn in Bezug auf Güterverkehr, Tourismus und Berufspendler (bitte gegliedert nach derzeit stillgelegten Strecken)?*

Viele stillgelegte Bahnstrecken in Baden-Württemberg haben ein großes Potenzial für den alltäglichen Verkehr, für den Tourismus, aber auch für den Güterverkehr. Das erhebliche Fahrgastpotenzial belegt die landesweite Potenzialuntersuchung zu 42 stillgelegten Bahnstrecken, die das Ministerium für Verkehr am 3. November 2020 vorgestellt hat. Zahlreiche Städte und Gemeinden können damit wieder an die Schiene angebunden werden – in den Verdichtungsräumen aber auch im ländlichen Raum. Viele Strecken tragen auch zur Stärkung einer Region und der Wirtschaft gerade in ländlich geprägten Räumen bei. Eine Differenzierung nach Fahrgastgruppen (Pendler*innen, Touristen, etc.) sowie eine differenzierte Betrachtung des Potenzials für den Güterverkehr wurde innerhalb der Studie nicht vorgenommen.

In der Stadt Heilbronn und Landkreis Heilbronn bescheinigt die landesweite Potenzialuntersuchung der Bottwartalbahn Heilbronn – Beilstein – Marbach (Neckar) mit insgesamt 4.000 Fahrgästen im Durchschnitt der Gesamtstrecke an Schultagen, ein sehr hohes Potenzial. Bei der Zabergäubahn Zaberfeld – Lauffen (Neckar) liegt – unter der Voraussetzung der geplanten Weiterführung

der Züge über Heilbronn Hbf – Heilbronn Innenstadt nach Neckarsulm und weiter – der entsprechende Wert für den zu reaktivierenden Abschnitt Zaberfeld – Lauffen (Neckar) bei 1.000 Fahrgästen, was einem hohen Fahrgastpotenzial entspricht.

Die „Jagsttalbahn“ und die „Untere Kochertalbahn“ wurden nicht untersucht, da eine Reaktivierung dieser Strecken wegen teilweiser (Jagsttalbahn) bzw. vollständiger (Untere Kochertalbahn) Entwidmung und anschließender Überbauung nicht mehr möglich ist.

4. *Welche Siedlungs- und Gewerbegebiete könnten durch besagte Reaktivierungen wieder an das Schienennetz angebunden werden?*

Bei einer Reaktivierung der Bottwartalbahn zwischen Heilbronn und Marbach (Neckar) würden folgende Orte/Ortsteile in Stadt und Landkreis Heilbronn mit Ihren Wohn- und Gewerbegebieten wieder an das Bahnnetz angeschlossen: Heilbronn Südstadt, Heilbronn-Sontheim, Talheim, Ilsfeld-Schozach, Ilsfeld (Kernort), Ilsfeld-Auenstein und Beilstein (Kernort).

Bei einer Reaktivierung der Zabergäubahn zwischen Lauffen (Neckar) und Zaberfeld würden die Orte/Ortsteile Brackenheim-Heimsheim, Brackenheim (Kernstadt), Güglingen-Frauenzimmern, Güglingen (Kernort), Pfaffenhofen (Kernort), Pfaffenhofen-Weiler und Zaberfeld (Kernort) mit ihren Wohn- und Gewerbegebieten wieder an das Bahnnetz angeschlossen.

5. *Was unternimmt sie, um stillgelegte Bahnstrecken zur Ausweitung des Schienennetzes nutzbar zu machen?*

Im Rahmen der Online-Informationsveranstaltung zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken am 3. November 2020 wurden die Eckpunkte des Reaktivierungskonzepts vorgestellt:

- a) Damit die Vorhaben möglichst schnell durch die kommunalen Akteure geplant werden, wird das Land bis Ende 2023 Machbarkeitsstudien zu Reaktivierungsvorhaben mit 75 Prozent fördern. Voraussetzung dazu ist, dass die Reaktivierungsstrecken mindestens ein mittleres Fahrgastpotenzial (mindest-

tens 500 Fahrgästen je Schultag) aufweisen und bislang eine solche Machbarkeitsstudie nicht vorliegt oder mittlerweile veraltet ist. Wichtig ist, dass sich die Akteure vor Ort möglichst frühzeitig auf ein gemeinsames Vorgehen verständigen und die Streckenreaktivierungen vorantreiben. Bei der Bottwartalbahn und der Zabergäubahn ist eine solche Untersuchung nicht mehr notwendig, da hier bereits detailliertere Untersuchungen nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung in Arbeit sind.

- b) Die Investitionsförderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurde deutlich ausgeweitet und sieht nunmehr auch für Reaktivierungsvorhaben im SPNV sehr attraktive Förderkonditionen vor. Für eine Förderung ist der Nachweis eines positiven volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Reaktivierung erforderlich. Inhaltlich wird dazu auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.
- c) Bei nachfragstarken Strecken wird das Land grundsätzlich die Bestellung und die Kosten für den Betrieb der reaktivierten Bahnstrecken übernehmen. Wird ein Angebot mit mehr Zügen als dem Landesstandard gewünscht, müsste der Teil des Angebots, der über den Landesstandard hinausgeht, kommunal finanziert werden. Gerade auch um den ländlichen Raum zu stärken, übernimmt das Land bei Strecken mit einem Fahrgastpotenzial von mindestens 750 Fahrgästen je Schultag die Betriebskosten. Und bei Strecken mit einem mittleren Fahrgastpotenzial von 500 bis 750 Fahrgästen je Schultag bietet das Land eine anteilige Finanzierung der Betriebskosten in Höhe von 60 Prozent an. Das Ministerium hat Mittel für bis zu 100 Kilometer Reaktivierungsstrecken im Rahmen der Regionalisierungsmittel bereits fest budgetiert. Die Vergabe der Mittel erfolgt in zeitlicher Reihenfolge der Inbetriebnahmen.

6. *Welche Bedingungen müssen stillgelegte Bahnstrecken erfüllen, um wieder in Betrieb genommen werden zu können?*

Die wichtigste Voraussetzung ist, dass die Grundstücke der ehemaligen Bahnstrecke noch für eine Reaktivierung zur Verfügung stehen. Aus Fördersicht sollte die Bahntrasse auch nicht entwidmet sein, wie dies bei der Zabergäubahn der Fall ist. Ist die Bahntrasse entwidmet, wie bei der Bottwartalbahn, so be-

steht kein rechtlicher Bestandsschutz mehr und es handelt sich bei der Reaktivierung um einen Neubau einer Bahnanlage, für den dann im vollen Umfang aktuelles Planungsrecht und andere Förderkonditionen gelten. Ebenfalls von hoher Bedeutung ist, dass alle Anliegerkommunen gemeinsam die Reaktivierung unterstützen.

7. *Wie bewertet sie die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken im Vergleich zum Bau neuer Strecken (Wirtschaftlichkeit, Zeit- und Planungsaufwand, Nutzungsdauer, Leistungsfähigkeit, Investitionen ins Streckenumfeld, etc.)?*

Eine Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken ist oftmals finanziell günstiger und schneller zu realisieren, gerade dann, wenn Gleise und Bahnkörper noch vorhanden sind und noch verwendet werden können und die Trasse nicht entwidmet ist. Manchmal kommt eine Reaktivierung auch einem Neubau gleich, so etwa, wenn umfangreiche planerische und bauliche Maßnahmen erforderlich sind und nicht nur kleinere Instandsetzungsmaßnahmen. Ein Neubau (ggf. auch nur ein partieller Neubau) kann z.B. dann sinnvoll sein, wenn die Trasse (teilweise) einen anderen Verlauf nehmen soll, so etwa, um bestehende oder künftige Siedlungen (für den Personenverkehr) und Gewerbe- / Industriegebiete (für den Güterverkehr) besser anzudienen.

8. *Welche Maßnahmen unternimmt sie, um Planungsverfahren im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, speziell Schieneninfrastruktur, zu beschleunigen?*

Eisenbahninfrastrukturen benötigen in der Regel ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Im Bereich der Eisenbahninfrastrukturen der Eisenbahnen des Bundes hat das Land keine Zuständigkeit; Planfeststellungsbehörde ist hier das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Die Planfeststellungsbehörden für nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturen („NE-Infrastrukturen“) sind die örtlich zuständigen Regierungspräsidien des Landes. Dort werden diese Verfahren zügig und kompetent durchgeführt. In Fällen geringerer Betroffenheit besteht bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen die Möglichkeit einer Plangenehmigung anstatt einer „großen“ Planfeststellung.

Insgesamt setzt sich das Land auf Bundesebene dafür ein, dass Planungsverfahren beschleunigt werden, so z.B. zuletzt über die Mitwirkung im Bundesrat beim Gesetzgebungsverfahren eines „Investitionsbeschleunigungsgesetzes“ des Bundes. Planungsbeschleunigung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur ist letztlich eine anspruchsvolle Daueraufgabe, der sich sowohl die Planfeststellungsbehörden, aber vor allem auch die Vorhabenträger als Antragsteller intensiv widmen müssen, um zu guten Ergebnissen zu kommen.

9. *Welche Finanzierungsinstrumente in welcher Höhe hat sie bei oben benannten erfolgten Reaktivierungen eingesetzt (bitte gegliedert nach jeweiliger Strecke)?*

Wie in der Antwort auf Frage 2 dargestellt, gab es in Stadt und Landkreis Heilbronn bislang keine Reaktivierungen stillgelegter Bahnstrecken.

10. *Welche Finanzierungsinstrumente in welcher Höhe plant sie, speziell vor dem Hintergrund der aktuellen Regelungen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), für Reaktivierungen künftig einzusetzen?*

Durch die Novellierung des GVFG zum 01.01.2020 stellt der Bund den Ländern deutlich mehr Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung. Dabei wurden auch neue Fördertatbestände (beispielsweise die Reaktivierung von Schienenstrecken) eingeführt sowie eine Absenkung der Zugangsschwelle zum Bundesprogramm auf 30 Mio. Euro (für Reaktivierungen sogar auf 10 Mio. Euro) vorgenommen. Mit dem Beschluss des Ministerrates vom 13.10.2020 wurde daraufhin auch der Ko-Finanzierungsanteil des Landes für GVFG-Vorhaben auf die neuen Regularien des GVFG abgestimmt und angepasst.

Für neue Reaktivierungsvorhaben von stillgelegten und nicht entwidmeten ehemaligen SNPV-Strecken ist zukünftig vorgesehen, neben dem Bundesanteil (in Höhe von 90 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten und einer Planungskostenpauschale in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten) einen Landesanteil in Höhe von 57,5 Prozent der nach Abzug des Bundesanteils verbleibenden zuwendungsfähigen Baukosten und der Planungskosten zu finanzieren. Auf kommunaler Seite verbleibt damit lediglich ein Anteil von 42,5 Prozent der nach Abzug des Bundesanteils verbleibenden zuwendungsfähigen

Bau- und Planungskosten sowie die nicht-zuwendungsfähigen Kosten des Projekts.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, reading "Winfried Hermann". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr