

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
UND INFRASTRUKTUR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 103452, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@mvi.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An den
Präsidenten des Landtags
von Baden-Württemberg
Herrn Guido Wolf MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart **03. Aug. 2012**

Name Herr Weinstrauch
Durchwahl 0711 231-5722
Aktenzeichen 3-3894.0/1017
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich

Staatsministerium

**Kleine Anfrage der Abg. Friedlinde Gurr-Hirsch CDU
– Bottwartalbahn
– Drucksache 15 / 2081**

Ihr Schreiben vom 13. Juli 2012

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Mittel stehen für den Ausbau von Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Infrastruktur im Haushalt 2012 zur Verfügung?*

Für Projekte zum Ausbau der SPNV-Infrastruktur sowie übrige ÖPNV-Infrastruktur-Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten unter 50 Millionen Euro sind im Staatshaushaltsplan 2012 bei Kap. 1303 Titelgruppe 94 – Infrastrukturförderung nach § 10 ÖPNVG (Landesprogramm) - Haushaltsmittel in Höhe von 65 Millionen Euro und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 60 Millionen

Euro veranschlagt. In welchem Umfang die Mittel aufgrund der Beschränkungen des § 38 Abs. 2 Landeshaushaltsordnung beziehungsweise der im Staatshaushaltsplan ausgebrachten Planvermerke zur Inanspruchnahme der Verfügungsbeträge tatsächlich für Maßnahmen zur Verbesserung der Schienenpersonennahverkehrs-Infrastruktur zur Verfügung stehen, ist im Rahmen des Haushaltsvollzugs noch festzulegen.

Für Projekte mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro sind im Staatshaushaltsplan 2012 bei Kapitel 1303 Titelgruppe 93 – Infrastrukturförderung nach dem GVFG-Bundesprogramm – Haushaltsmittel in Höhe von 78,4 Millionen Euro sowie Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 23,2 Millionen Euro veranschlagt.

2. *Welche SPNV-Projekte werden mit diesen Mitteln derzeit finanziert und welche neuen Projekte sind in den nächsten Jahren geplant?*

Die im Rahmen des Staatshaushaltsplans 2012 veranschlagten Haushaltsmittel werden überwiegend sowohl im GVFG-Bundesprogramm als auch im ÖPNV - Landesprogramm zur Abfinanzierung der bereits in der Förderung befindlichen Vorhaben verwendet. Dabei werden entsprechend der Antragstellung durch die Zuwendungsempfänger im Laufe des Haushaltsjahres einzelne Bewilligungsbescheide erteilt.

Im GVFG-Bundesprogramm sind dies insbesondere Vorhaben und Bauabschnitte der S-, Stadt- und Straßenbahnvorhaben im Bereich Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg, Heilbronn und im Bereich Rhein/Neckar.

Im ÖPNV-Landesprogramm handelt es sich um eine Vielzahl von Einzelvorhaben der DB, der kommunalen Verkehrsbetriebe, der nicht bundeseigenen Eisenbahnen und von den Regierungspräsidien bewilligte Vorhaben der kommunalen Gebietskörperschaften. Eine Auflistung der tatsächlichen Mittelempfänger in den oben genannten Förderprogrammen ist erst nach Abschluss des laufenden Haushaltsjahres möglich.

Für neu zu bewilligende Vorhaben werden die im Staatshaushaltsplan 2012 ausgebrachten Verpflichtungsermächtigungen verwendet. Eine Teilfreigabe der veranschlagten Verpflichtungsermächtigungen ist zwischenzeitlich erfolgt.

3. *Wie stellt sich die kommunale Beteiligung bei den bereits finanzierten und geplanten SPNV-Projekten jeweils dar?*

Grundsätzlich gilt für die Förderung von ÖPNV-Infrastrukturvorhaben ein Fördersatz in Höhe von 75 vom Hundert im ÖPNV-Landesprogramm und 80 vom Hundert im GVFG-Bundesprogramm (für Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro). Die Aufteilung der Förderung der zuwendungsfähigen Kosten erfolgt im GVFG-Bundesprogramm im Verhältnis 60/20 vom Hundert zwischen Bund und Land abzüglich eines Selbstbehalts (abhängig von der Gemeindegröße im Landesprogramm bzw. 500.000 Euro je eigenständigem Fördertatbestand im GVFG-Bundesprogramm). Die verbleibenden Kosten, also der Selbstbehalt sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten sind vom Zuwendungsempfänger (ggf. den kommunalen Gebietskörperschaften) zu erbringen.

Eine entsprechende Statistik über detaillierte Finanzierungsanteile bei einzelnen Vorhaben, insbesondere über kommunale Beteiligungen, liegt nicht vor. Eine Erhebung dieser Daten wäre mit einem nicht vertretbaren Aufwand durch Auswertungen einer großen Anzahl von Einzelakten sowohl beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur als auch bei den Regierungspräsidien als Bewilligungsbehörden verbunden.

4. *Wie hoch ist das Investitionsvolumen bei der sogenannten Bottwartalbahn und wie könnten die Kosten zwischen Bund, Land und Kommunen aufgeteilt werden?*
5. *Liegen ihr Wirtschaftlichkeitsberechnungen zur Bottwartalbahn vor, was sagen diese gegebenenfalls aus (mit Angabe, wie diese von ihr bewertet werden)?*

Dem Land selbst liegen bisher keine offiziellen Informationen über Planungen der kommunalen Gebietskörperschaften vor, die einen Schluss auf die voraussichtlichen Investitionskosten zur Reaktivierung der Bottwartalbahn zulassen.

Auch über Wirtschaftlichkeitsberechnungen zur Bottwartalbahn hat das Land keine eigenen Erkenntnisse und kann diese deshalb auch nicht bewerten.

Wie vom Landratsamt Ludwigsburg auf Anfrage mitgeteilt wurde, hat sich der Ausschuss für Umwelt und Technik des Kreistages in Ludwigsburg bereits im September 2011 mit der Reaktivierung der Bottwartalbahn befasst.

Als weitere Information wurde mitgeteilt, dass in den Jahren 2003 bis 2004 der Landkreis mit den anliegenden Städten und Gemeinden eine trassentechnische Untersuchung für die Bottwartalbahn durchgeführt habe. Die Untersuchung habe auch eine grobe Abschätzung des erwarteten Nutzen-Kosten-Verhältnisses beinhaltet. Danach sei das Gutachten bei einem elektrischen Betrieb der Schienenstrecke auf ein überschlägiges Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,89, im Dieselmotortrieb von 1,03 gekommen. Aufgrund des knappen Ergebnisses hätten sich die Anliegerkommunen mehrheitlich entschlossen, die umfassende standardisierte Bewertung zunächst nicht zu beauftragen. Da sowohl die weiteren Untersuchungen als auch ein Betrieb der Bahn nur dann möglich seien, wenn alle Anliegerkommunen und der Landkreis Ludwigsburg das Projekt gemeinsam trügen und finanzierten, seien keine weiteren Maßnahmen unternommen worden. Allerdings hätten die Anliegerkommunen auch entschieden, bei ihrer Bauleitplanung die Trasse freizuhalten, so dass das Projekt jederzeit wieder aufgegriffen werden könnte.

Mittlerweile wurden die Anliegerkommunen sowohl im Landkreis Ludwigsburg erneut als auch zusätzlich im Landkreis Heilbronn über ein bestehendes Interesse zur Wiederaufnahme der Untersuchungen bezüglich der Reaktivierung der Bottwartalbahn befragt. Diese Abfrage hat zu einer uneinheitlichen Rückmeldung geführt. Nachdem sich der Landkreis Ludwigsburg gegenüber weiteren Untersuchungen erst dann offen zeigt, wenn alle betroffenen Anliegerkommunen eine Untersuchung wollen, sind derzeit keine weiteren Untersuchungen oder Weiterentwicklungen geplant.

Von Seiten der Kommunen, die eine Untersuchung nicht weiter verfolgen, soll jedoch die Trasse weiterhin freigehalten werden.

Zu einer eventuellen Kostenaufteilung zwischen Bund, Land und Kommunen wird mitgeteilt, dass diese abhängig von der Höhe der zuwendungsfähigen Kosten wäre. Erst nach Kenntnis der festgestellten zuwendungsfähigen Kosten wäre die Zuordnung zu einem in Frage kommenden Förderprogramm (ÖPNV-Landesprogramm oder GVFG-Bundesprogramm) möglich.

Die jeweilige Finanzierungsaufteilung in den einzelnen Förderprogrammen ist in der Antwort zur Frage 3 dargestellt.

6. *Wie schätzt sie die Chancen für eine Realisierung der Bottwartalbahn ein?*

Die Landesregierung steht möglichen Realisierungsprojekten im Rahmen der Finanzierbarkeit grundsätzlich positiv gegenüber. Die Reaktivierung einer Bahnstrecke setzt die Bereitschaft der kommunalen Gebietskörperschaften voraus, die hierzu notwendigen Planungen zu beauftragen und zu finanzieren. Diese Bereitschaft ist offensichtlich derzeit nicht einheitlich vorhanden (siehe auch Antwort zu den Fragen 4. und 5.). Wären diese Voraussetzungen gegeben, müssten zwingend das Land und ggf. der Bund als mögliche Zuwendungsgeber im Zusammenhang mit der für eine Förderung erforderlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem standardisierten Verfahren zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit beteiligt werden. Parallel dazu wären die Erteilung des Baurechts und der Betriebsgenehmigungen zu betreiben.

Die Entscheidung über die endgültige Durchführung solcher Vorhaben kann jedoch ausschließlich von den jeweils zuständigen Gremien der kommunalen Gebietskörperschaften getroffen werden. Die Zuwendungsgeber prüfen erst aufgrund konkreter Anträge die Förderfähigkeit von Einzelmaßnahmen.

Ein entsprechender Förderantrag liegt dem Land bislang nicht vor. Über eine tatsächliche Förderung kann erst im Rahmen der zum Zeitpunkt gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen entschieden werden.

7. *Wie hoch schätzt sie im Falle einer Realisierung der Bottwartalbahn die jährlichen Kostenbeteiligungen der angrenzenden Kommunen für die Betreibung der Bottwartalbahn ein?*

Vor der Realisierung der Wiederinbetriebnahme der Bottwartalbahn wäre grundsätzlich die Aufgabenträgerschaft für deren Betrieb sowie die Feststellung und Aufteilung der hierzu notwendigen Betriebskosten zu klären. Schätzungen hierzu liegen nicht vor.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur