

Kleine Anfrage

der Abg. Friedlinde Gurr-Hirsch CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Stadtbahn im Zabergäu

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Wertigkeit misst sie der Zabergäubahn im Ausbau des schienengebundenen Personennahverkehrs bei?
2. Wie schätzt sie die Kosten-Nutzen-Faktor-Bewertung aus dem Jahre 2003 ein und ist diese fortzuschreiben angesichts veränderter Entwicklungen, wie beispielsweise verlagerte Siedlungsschwerpunkte, höhere Treibstoffkosten oder die Zunahme innerörtlichen Verkehrs?
3. Wie hoch ist das Investitionsvolumen und wie könnten die Kosten zwischen Bund, Land und Kommunen aufgeteilt werden?
4. Wird im Falle einer Realisierung des Schienenbauprojekts die Qualität der Busanbindung betroffen sein?

05.08.2011

Gurr-Hirsch CDU

Begründung

Die Zabergäubahn wurde vonseiten der SPD und Bündnis 90/Grüne im Landtagswahlkampf mehrfach als wichtiges Infrastrukturprojekt beworben und die Finanzierung der Baukosten bei einer Regierungsbeteiligung in Aussicht gestellt. Für die Bürgerinnen und Bürger der angrenzenden Gemeinden ist die Strategie der neuen Landesregierung daher von besonderem Interesse.

Antwort

Mit Schreiben vom 1. September 2011 Nr. 3-3890.0/1422 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Wertigkeit misst sie der Zabergäubahn im Ausbau des schienengebundenen Personennahverkehrs bei?

Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Wirtschaftsraum Heilbronn geht auf ein Gutachten zurück, das im Auftrag der Stadt und des Landkreises Heilbronn 1993 erstellt wurde. Anlass war die verkehrspolitische Zielsetzung, die im Individualverkehr für den Raum Heilbronn prognostizierten Verkehrszuwächse zumindest teilweise durch einen verbesserten ÖPNV aufzufangen. Das positive Ergebnis der Untersuchungen war Grundlage des von der Stadt und des Landkreises Heilbronn verabschiedeten „ÖPNV-Leitbildes Heilbronn“, welches im Kern die Einführung eines Stadtbahnsystems nach dem sogenannten Karlsruher Modell vorsah.

Die kommunalen Gebietskörperschaften haben sich dafür entschieden, zunächst den Ausbau der Strecke Karlsruhe–Eppingen–Heilbronn mit Anbindung der Heilbronner Innenstadt umzusetzen. Diese ist bereits seit einigen Jahren für den Stadtbahnbetrieb ausgebaut und in Betrieb. Auch die Strecke Heilbronn–Weinsberg–Öhringen ist seit Dezember 2005 für den Stadtbahnbetrieb wiedereröffnet.

Die Stadt und der Landkreis Heilbronn konzentrieren sich bei der weiteren Umsetzung des „ÖPNV-Leitbildes Heilbronn“ nunmehr auf den Ausbau des sogenannten Nordosts Heilbronn Innenstadt–Bad Friedrichshall/Jagstfeld–Bad Rappenau/Sinsheim bzw. Neckarelz. Die Planungen und die Finanzierungsverhandlungen hierzu laufen.

Nach Kenntnis der Landesregierung ist die Reaktivierung der Zabergäubahn nach wie vor Bestandteil des „ÖPNV-Leitbildes Heilbronn“. Kommunalpolitische Entscheidungen zur Umsetzung dieses konkreten Ziels sind ihr nicht bekannt.

2. Wie schätzt sie die Kosten-Nutzen-Faktor-Bewertung aus dem Jahre 2003 ein und ist diese fortzuschreiben angesichts veränderter Entwicklungen, wie beispielsweise verlagerte Siedlungsschwerpunkte, höhere Treibstoffkosten oder die Zunahme innerörtlichen Verkehrs?

Inwieweit die vorliegende standardisierte Bewertung als Grundlage für einen künftigen Infrastrukturausbau der Strecke herangezogen werden kann, wäre zu gegebener Zeit im Zusammenhang mit der beabsichtigten Umsetzung des Vorhabens zwischen Antragsteller und Zuwendungsgeber abzustimmen.

3. Wie hoch ist das Investitionsvolumen und wie könnten die Kosten zwischen Bund, Land und Kommunen aufgeteilt werden?

Im fortgeschriebenen „ÖPNV-Leitbild Heilbronn“ waren im Jahr 2000 Kosten in Höhe von rd. 22 Mio. € für den Infrastrukturausbau genannt. Inwieweit diese Kosten fortzuschreiben sind, wäre im Zusammenhang mit der weiteren, detaillierten Planung des Vorhabens zu ermitteln.

Schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt hat der Bund als Hauptzuschussgeber angedeutet, dass er die Reaktivierung der Zabergäubahn im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms nicht fördern wird. Aus Sicht des Landes Baden-Württemberg kam eine Förderung aus dem GVFG-Landesprogramm aufgrund der schwierigen Situation sowohl bei den Mitteln für den Infrastrukturausbau als auch bei den Betriebskosten unabhängig vom Zeitpunkt des seinerzeitigen Stilllegungstermins ebenfalls nicht in Frage. An dieser Situation haben sich bislang auch keine Änderungen ergeben.

Die Landesregierung hat sich im Rahmen ihrer integrierten Verkehrspolitik unter anderem zum Ziel gesetzt, den Anteil umweltverträglicher Verkehrsarten zum

Beispiel auch durch die Reaktivierung von Schienenstrecken zu steigern. Die Frage, ob sich im Rahmen der Umsetzung dieses Ziels spezielle Fördermöglichkeiten für die Reaktivierung von Schienenstrecken ergeben werden, bedarf noch weiterer Prüfung.

4. Wird im Falle einer Realisierung des Schienenbauprojekts die Qualität der Busanbindung betroffen sein?

Die Entscheidung über die Qualität der Busanbindungen im Fall einer Realisierung des Schienenbauprojekts liegt beim Stadt- und Landkreis als Aufgabenträger für Busverkehre.

Dr. Splett

Staatssekretärin