

Kleine Anfrage

des Abg. Tobias Wald CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Stadtbahn Baden-Baden (Wahlkreis 33)

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist es zutreffend, dass das Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit dem Bund Gespräche über die Förderung einer Anbindung der Innenstadt von Baden-Baden an das Schienennetz führen wird?
2. Ist es zutreffend, dass Schienenverkehrswege laut dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nur dann förderfähig sind, wenn sie auf einem „besonderen Bahnkörper“ (getrennt von der Straße) geführt werden?
3. Ist die Annahme zutreffend, dass für das Vorhaben mit einer Förderung durch den Bund in Höhe von 60 Prozent und durch das Land in Höhe von 20 Prozent gerechnet werden kann und mithin die Kommune den Rest selbst zu finanzieren hat?
4. Ist es zutreffend, dass nur die förderfähigen Kosten bezuschusst werden bzw. um welche Bestandteile handelt es sich dabei?
5. Genügt es für die Förderung, wenn im Rahmen der Standardisierten Bewertung für die innerstädtische Trasse ein Faktor von knapp über 1,0 erreicht wird?
6. Gibt es eine Rangliste der zu fördernden Projekte auf der Basis der besten Ergebnisse bei den Standardisierten Bewertungen?
7. Ist es möglich, dass der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) bzw. die Albtal Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) den Betrieb der Stadtbahn in Baden-Baden übernehmen können?
8. Welchen Einfluss hat ein bestehendes Busnetz mit vergleichsweise guten Taktzeiten auf die Standardisierte Bewertung?

9. Welche Fördermöglichkeiten gibt es für die Umstellung von Bussen auf Elektroantrieb?

10. Inwieweit werden sogenannte stromübertragende Induktionsschleifen auf Straßen für den Busverkehr auf ihre Zukunftsfähigkeit getestet?

11.08.2017

Wald CDU

Begründung

In der Stadt Baden-Baden ist nach einem Pressegespräch eine Debatte über Sinn und Unsinn einer Stadtbahntrasse in die Innenstadt entstanden. Auslöser sind unter anderem Ankündigungen des Referatsleiters Schienenpersonennahverkehr im Verkehrsministerium, das Land Baden-Württemberg wolle Gespräche mit dem Bund führen und schauen, ob Finanzmittel für das Projekt fließen könnten. Zitat in verschiedenen Medien: „Ich fände das auch persönlich sehr reizvoll.“ Auch der Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbunds begrüßte eine Linie von Karlsruhe in die Baden-Badener Innenstadt mit den Worten: „Das wäre ein Traum.“ Der KVV würde die Innenstadt „sehr gerne mit unseren Wagen bedienen“. Und die Stadtverwaltung kündigte an, sich für die Realisierung der Innenstadt-Trasse einzusetzen, wenn – wie angekündigt – das Land sich für die Finanzierung starkmacht. Diese parlamentarische Initiative soll Klarheit schaffen hinsichtlich Finanzierung und Realisierung einer möglichen Stadtbahn in die Innenstadt.

Antwort

Mit Schreiben vom 7. September 2017 Nr.32-3894.0/1290 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Ist es zutreffend, dass das Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit dem Bund Gespräche über die Förderung einer Anbindung der Innenstadt von Baden-Baden an das Schienennetz führen wird?

Nein. Solche Gespräche werden derzeit nicht geführt.

2. Ist es zutreffend, dass Schienenverkehrswege laut dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nur dann förderfähig sind, wenn sie auf einem „Besonderen Bahnkörper“ (getrennt von der Straße) geführt werden?

Ja. Diese Voraussetzung ergibt sich aus § 2 Abs. 1 Nr. 2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

3. Ist die Annahme zutreffend, dass für das Vorhaben mit einer Förderung durch den Bund in Höhe von 60 Prozent und durch das Land in Höhe von 20 Prozent gerechnet werden kann und mithin die Kommune den Rest selbst zu finanzieren hat?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Im Rahmen des GVFG-Bundesprogrammes können ÖPNV-Schienenverkehrswege in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten von mehr als 50 Mio.

Euro gefördert werden. Der Förderanteil des Bundes beträgt „bis zu 60 Prozent“, vgl. § 4 Abs. 1 Satz 2 GVFG der als zuwendungsfähig anerkannten Kosten. Im Übrigen sind die üblichen Förderanteile für ÖPNV-Vorhaben nach dem GVFG-Bundesprogramm korrekt dargestellt.

4. Ist es zutreffend, dass nur die förderfähigen Kosten bezuschusst werden bzw. um welche Bestandteile handelt es sich dabei?

Nur die als zuwendungsfähig anerkannten Investitionskosten können bezuschusst werden. Planungskosten kommen für eine Förderung in der Regel nicht in Betracht. Welche Kosten zuwendungsfähig sind, ergibt sich insbesondere aus der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-GVFG). Die Höhe der zuwendungsfähigen Kosten wird im Rahmen einer fachtechnischen Prüfung ermittelt, die regelmäßig Bestandteil des Zuwendungsverfahrens ist.

5. Genügt es für die Förderung, wenn im Rahmen der Standardisierten Bewertung für die innerstädtische Trasse ein Faktor von knapp über 1,0 erreicht wird?

Fördervoraussetzung ist der Nachweis eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses, das im Rahmen einer sogenannten standardisierten Bewertung ermittelt wird. Der Nutzen-Kosten-Faktor muss über 1,0 liegen.

6. Gibt es eine Rangliste der zu fördernden Projekte auf der Basis der besten Ergebnisse bei den Standardisierten Bewertungen?

Nein.

7. Ist es möglich, dass der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) bzw. die Albtal Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) den Betrieb der Stadtbahn in Baden-Baden übernehmen können?

Die Albtal Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) käme als Verkehrsunternehmen für die Erbringung von Verkehrsleistungen grundsätzlich in Frage, der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) dagegen nicht.

8. Welchen Einfluss hat ein bestehendes Busnetz mit vergleichsweise guten Taktzeiten auf die Standardisierte Bewertung?

Im Rahmen der Standardisierten Bewertung wird ermittelt, welchen gesamtwirtschaftlichen Mehrwert das geplante Vorhaben (sogenannter Mitfall) gegenüber dem Status quo (sogenannter Ohnefall) hat. Bei der Definition des Ohnefalls wird auch das bestehende ÖPNV-Angebot berücksichtigt.

9. Welche Fördermöglichkeiten gibt es für die Umstellung von Bussen auf Elektroantrieb?

Die Landesregierung fördert im Rahmen der Landesinitiative III Marktwachstum Elektromobilität die Anschaffung von Elektro- und Hybridbussen. Busunternehmen mit Sitz in Baden-Württemberg, die Busse im Nah- oder Regionalverkehr betreiben, können von einer Anteilsfinanzierung profitieren. Gefördert werden die Mehrkosten des Elektro- oder Hybridbusses bei Anschaffung, im Vergleich zu einem gleichartigen Bus mit konventionellem Antrieb, mit 50 %, maximal 100.000,00 Euro für Elektrobusse und 60.000,00 Euro für Hybridbusse, bzw. die Kosten der Umrüstung auf einen elektrischen Antrieb.

10. Inwieweit werden sogenannte stromübertragende Induktionsschleifen auf Straßen für den Busverkehr auf ihre Zukunftsfähigkeit getestet?

Projekte im Zusammenhang mit stromübertragenden Induktionsschleifen auf Straßen wurden bislang nicht durch die Landesregierung gefördert bzw. getestet.

Die Landesregierung investiert derzeit in den flächendeckenden Ausbau von induktiven Ladesystemen.

Im Zuge des Forschungsprojektes „PRIMOVE“ von Oktober 2012 bis Juni 2016 in Mannheim wurden Elektrobusse während des Fahrgastwechsels im Bereich der regulären Haltestellen induktiv nachgeladen und über lange Relationen auf deren Einsatztauglichkeit erprobt.

In enger Zusammenarbeit zwischen dem kommunalen Verkehrsunternehmen Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), der Stadt Mannheim, Bombardier Transportation GmbH sowie dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) wurde der Einsatz auf den üblichen Umläufen der RNV-Buslinie 63 getestet.

Das Projekt wurde mit 3,3 Millionen Euro vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

Die im Rahmen des Projekts attestierten Erfahrungen hinsichtlich Technik, öffentlicher Resonanz und Wirtschaftlichkeit sollen dazu dienen, den Einsatz der „PRIMOVE“-Technologie künftig für das gesamte Verkehrsgebiet der RNV vorzubereiten und zur Anwendung zu bringen

Hermann

Minister für Verkehr