

Auszug aus

Denkschrift 2017

zur Haushalts- und Wirtschaftsführung
des Landes Baden-Württemberg

Beitrag Nr. 7

Förderung von Museumsbahnen



Baden-Württemberg

RECHNUNGSHOF

Förderung von Museumsbahnen (Kapitel 0712 und 0803)

Ein landeseinheitliches Konzept für die Förderung von Museumsbahnen gibt es nicht. Um das Kulturgut „Museumsbahnen“ zu stärken, sollte das Land eine Gesamtstrategie entwickeln und einheitliche Fördervoraussetzungen schaffen.

1 Ausgangslage

Baden-Württemberg sieht sich nach dem Museumsbahnen-Portal der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH im Internet als Land der Museumsbahnen. Danach gibt es in Baden-Württemberg „so viele und so unterschiedliche historische Bahnen wie sonst nirgendwo in Deutschland“. Allein 19 Museumsbahnen sind danach in Betrieb. Das Land gewährt Zuwendungen für den Ausbau und die Instandsetzung der Bahntrassen, die Sanierung von Gebäuden und Brücken sowie die Instandsetzung von Fahrzeugen. Neben den Förderprogrammen des Landes

- Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum,
- Tourismusinfrastrukturprogramm und
- Denkmalförderung

wird auch aus dem EU-Programm

- LEADER (Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale) gefördert. Weitere Fördermittel stellt die Denkmalstiftung Baden-Württemberg zur Verfügung.

Die Förderprogramme haben unterschiedliche Ziele. So soll der ländliche Raum gestärkt oder die touristische Entwicklung gefördert oder es sollen Kulturdenkmale erhalten werden.

Prüfgegenstand war die Förderung ab 2006 von sechs ausgewählten Museumsbahnen mit Zuwendungen von zusammen 6,7 Mio. Euro:

- Sauschwänzlebahn,
- Schwäbische Waldbahn,
- Jagsttalbahn,
- Schwäbische Alb-Bahn,
- Öchsle-Bahn,
- Härtsfeld-Museumsbahn.

Davon entfallen auf das EU-Programm LEADER 0,6 Mio. Euro und auf die Landesprogramme Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum 1,0 Mio. Euro, das Tourismusinfrastrukturprogramm 4,6 Mio. Euro und die Denkmalpflege 0,5 Mio. Euro. Zuwendungsempfänger sind in der Regel Kommunen, Letzt-empfänger sind auch Vereine oder privatrechtliche Gesellschaften.

2 Prüfungsergebnisse

2.1 Der Begriff Museumsbahn ist nicht definiert

Für Museumsbahnen (historische Bahnen) gibt es keine allgemeingültige Definition. Die Abgrenzung zu den Tourismusbahnen ist nicht klar. Das Land hat für seine Förderziele bisher keine einheitliche Definition vorgenommen, was eine Museumsbahn bzw. eine Tourismusbahn ist und was diese jeweils auszeichnet.

Die Schwäbische Waldbahn, die Jagsttalbahn und ein Teilabschnitt der Schwäbischen Alb-Bahn sind in ihrer Sachgesamtheit Kulturdenkmale nach § 2 Denkmalschutzgesetz. Auf der Jagsttalbahn findet jedoch seit der Stilllegung 1988 kein Eisenbahnbetrieb mehr statt.

Die Sauschwänzle- und die Öchsle-Bahn sind besondere Kulturdenkmale nach § 12 Denkmalschutzgesetz und im Denkmalbuch eingetragen.

Die Härtsfeld-Museumsbahn hat keinen denkmalrechtlichen Status. Lediglich die Lokomotive 11 ist nach § 2 Denkmalschutzgesetz eingestuft.

2.2 Landeskonzert für Museumsbahnen fehlt

Das Land fördert den Erhalt und den Aufbau von Museumsbahnen seit mehr als 25 Jahren aus verschiedenen Programmen, die sich in Zielen und Fördergegenständen unterscheiden. Ein Landeskonzert für den Erhalt der Museumsbahnen als technisch kulturelles Erbe gibt es nicht. Einheitliche Fördergrundsätze, die aufzeigen, welche Ziele angestrebt werden, bestehen nicht. Bezeichnend ist, dass der überwiegende Teil der geförderten Bahnen auf Initiativen von Bahnfreunden oder Vereinen vor Ort zurückgeht und daher deren Existenz einen gewissen Zufälligkeitscharakter hat.

Der mittelfristige Investitionsbedarf der bisher geförderten Museumsbahnen ist nicht bekannt. Allein bei drei der geprüften Museumsbahnen besteht nach Einschätzung der Fördermittelempfänger und des Rechnungshofs mittelfristig zur betriebsbereiten Instandhaltung ein Investitionsbedarf von insgesamt mehr als 10 Mio. Euro.

2.3 Museumsbahnen sind selten in Betrieb

Museumsbahnen werden überwiegend von Ostern bis Oktober an Wochenenden mit einem Fahrplan und unter der Woche mit Sonderfahrten auf Bestellung betrieben. 2015 wurden von den Betreibern der geprüften Bahnen nach eigenen Angaben bzw. Veröffentlichungen folgende Betriebstage durchgeführt:

- Schwäbische Alb-Bahn 26 Tage,
- Schwäbische Waldbahn 29 Tage,
- Härtsfeld-Museumsbahn 40 Tage,
- Öchsle-Bahn 72 Tage,

- Sauschwänzlebahn 119 Tage.

Auf der Jagsttalbahn findet bis heute kein Betrieb statt.

2.4 Mehrere staatliche Stellen befassen sich mit der Förderung von Museumsbahnen

Die „Förderlandschaft“ ist unübersichtlich, eine Gesamtdarstellung der Förderungen des Landes für Museumsbahnen gibt es nicht. Für die jeweiligen Förderverfahren sind unterschiedliche Förderrichtlinien und verschiedene Bewilligungsstellen zuständig. Für das Landesprogramm Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum sowie für das EU-Programm LEADER ist das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und für das Tourismusinfrastrukturprogramm des Landes ist heute das Ministerium der Justiz und für Europa zuständig. Bewilligungsstellen sind in jedem Regierungspräsidium jeweils zwei Referate. Die L-Bank prüft die Verwendungsnachweise und zahlt die Zuwendungen aus. Die Denkmalförderung ist unter dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau im Landesamt für Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Stuttgart angesiedelt. Es führt das gesamte Förderverfahren der Denkmalpflege durch.

Von den Antragstellenden wird regelmäßig kein verbindliches Gesamtsanierungskonzept mit entsprechendem Zeitplan für die Durchführung der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen an den Gleisanlagen oder Bauten gefordert. Eine ingenieurtechnische Prüfung der Anträge und der Verwendungsnachweise durch eine staatliche Beratungsstelle (vergleichbar der Krankenhausbauberatungsstelle beim Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg), die die Angaben realistisch einschätzen kann, wird in den Verwaltungsvorschriften der Förderprogramme nicht gefordert. Lediglich im Bereich der Tourismusförderung ist eine solche Prüfung ab einer Zuwendung von 1,5 Mio. Euro vorgesehen. Ein Regierungspräsidium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass es über keine bahningenieurstechnischen Kenntnisse verfüge und deshalb technische Sachverhalte nicht beurteilen könne. Regelmäßige Sachberichte der Zuwendungsempfänger zum Umsetzungsstand der bewilligten Maßnahme sind ebenfalls nicht vorgesehen.

2.5 Die Förderung aus dem EU-Programm LEADER kann zu erheblichen Problemen führen

Über die Festlegung und den Einsatz von Fördermitteln aus dem EU-Programm LEADER entscheiden aufgrund des Bottom-Up-Ansatzes grundsätzlich die örtlichen LEADER-Aktionsgruppen. Die Förderung komplexer Maßnahmen wie der Ausbau von Museumsbahnen aus den streng reglementierten Förderprogrammen der EU kann, wie das Beispiel der Härtsfeld-Museumsbahn zeigt, für das Land erhebliche Probleme aufwerfen.

Die Weiterführung der Härtsfeld-Museumsbahn von „Iggenshausen bis Streckenpunkt Flutdurchlass“ ist ein Teilabschnitt des Bauabschnitts von „Sägmühle bis Bahnhof Katzenstein“ und wurde zunächst aus dem EU-Programm LEADER gefördert. Die Maßnahme konnte wegen der Größe des Projekts und den erforderlichen ehrenamtlichen Arbeitsstunden nicht innerhalb der Förderperiode 2007 bis 2013 fristgerecht umgesetzt werden. Um

Beanstandungen der EU zu vermeiden, entschied das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz, die bisherige Förderung aus dem EU-Programm LEADER durch Landesmittel aus dem Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum zu ersetzen.

2.6 Förderverfahren und Durchführung teilweise mangelhaft

Auch bei der Prüfung der einzelnen Förderverfahren stellte die Finanzkontrolle Mängel fest.

2.6.1 Planung und Umsetzung von Maßnahmen unzureichend

Zuwendungsempfänger und ihre Planungsbüros schätzten teilweise die Kosten für geplante Maßnahmen zu gering ein. Neue dringendere Maßnahmen wurden vorgezogen und aus den bewilligten Mitteln bezahlt. Bewilligte Maßnahmen wurden dann nicht ausgeführt. Durchführungszeiträume konnten nicht eingehalten werden. Zuwendungsempfänger hatten Schwierigkeiten bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen.

Beispiel 1:

Für die Sanierung des Strümpfelbach-Viadukts der Schwäbischen Waldbahn bewilligte das Regierungspräsidium ursprünglich Zuwendungen aus zwei Förderprogrammen von mehr als 200.000 Euro bei veranschlagten Gesamtkosten von 405.000 Euro. Nach der Abrechnung betragen die tatsächlichen Gesamtkosten mehr als 800.000 Euro.

Abbildung 1: Strümpfelbach-Viadukt nach der Sanierung



Die ursprünglich vorgesehene und geförderte Sanierung der Pfeiler und Fundamente konnte nicht ausgeführt werden. Die Fördermittel wurden stattdessen zum Ausgleich der enormen Kostensteigerungen der anderen Teilmaßnahmen verwendet.

Beispiel 2:

Die Härtsfeld-Museumsbahn ist bis Bahnhof Sägmühle in Betrieb. Der weitere Ausbau bis Bahnhof Katzenstein sollte in drei Teilabschnitten durchgeführt werden. Bei der Vorbereitung und Planung des Wiederaufbaus der Bahnstrecke unterblieben notwendige Voruntersuchungen zum Entwässerungssystem, und Planungsarbeiten wurden nicht richtig beurteilt. Die Kostenschätzungen waren unrealistisch. Eine Nachfinanzierung wurde beim zweiten Teilabschnitt notwendig, damit die Maßnahme überhaupt fortgeführt werden konnte. Beim dritten 2015 geförderten Teilabschnitt wurden die Kosten für den Schüttbahnsteig mit Schirmhalle zum zweiten Mal und die Kosten für den Flutdurchlass zum dritten Mal bei den zuwendungsfähigen Kosten berücksichtigt.

Abbildung 2: Standort des seit 2006 geplanten Schüttbahnsteigs mit Schirmhalle beim Haltepunkt Iggenhausen



Im Juli 2016 war mit dem Bau des Schüttbahnsteigs und der Schirmhalle noch nicht begonnen worden. Die ersten zwei Teilabschnitte sind bis heute nicht funktionsfähig und für den Museumsbahnbetrieb nicht freigegeben.

Beispiel 3:

Der Betreiber der Sauschwänzlebahn erhielt über die Stadt Blumberg in den letzten Jahren regelmäßig Zuwendungen für zahlreiche Oberbaumaßnahmen an der Sauschwänzlebahn. Der Betreiber zog in jedem Jahr dringende Maßnahmen vor und finanzierte diese mit den Mitteln der ursprünglich bewilligten Maßnahmen. Dies war laut Betreiber erforderlich, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten.

2.6.2 Gutachten und Kostenschätzungen nicht verlässlich

Über die Sanierung von Viadukten kann nur auf der Grundlage umfassender Gutachten und verlässlich eingeschätzter Kosten entschieden werden. Diese Voraussetzungen wurden nicht immer erfüllt.

Widersprüchliche Gutachten:

Zwischen 2002 und 2016 erstellte ein Brückensachverständiger insgesamt fünf Gutachten zur notwendigen Sanierung des Laufenmühle-Viadukts der Schwäbischen Waldbahn. Zusätzlich wurden drei weitere Gutachten zur Statik und zu den Materialkennwerten des Betons von drei anderen Büros erstellt. Für die angesetzten Lasten und Geschwindigkeiten werden die zulässigen statischen Werte nicht überschritten. Der Spannungsnachweis der Brücke wurde erbracht. Ein Ingenieurbüro empfiehlt trotzdem, die tatsächlichen Lasten genauer zu definieren, die sich durch schwerere Lokomotiven, längere Züge und höhere Geschwindigkeiten ergeben. Dies ist bisher nicht geschehen. Die Schwäbische Waldbahn GmbH begründet dies damit, dass das Bauwerk keine Schäden aufweise, die auf eine Überbeanspruchung hinweisen.

In den neuesten Gutachten wird das Viadukt mit der schlechtesten Gesamtnote 4 bewertet. Danach liegen gravierende Schäden an Bauwerksteilen vor, und eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich. Diese Bewertung widerspricht dem Ergebnis der statischen Berechnung und der beabsichtigten wirtschaftlichen Sanierung.

Ziel des Denkmalschutzes ist der Erhalt der Originalsubstanz und des Originaltragwerks. Umfangreiche Sanierungskonzepte, die die Folge hoher Verkehrslastansätze sind, laufen diesem Ansinnen und damit dem Denkmalschutz zuwider. Es ist nicht die Aufgabe des Landes, mithilfe der Denkmalförderung eine verkehrliche Erhöhung auf die vom Betreiber gewünschten, maximalen Streckenlasten und Geschwindigkeiten zu fördern.

Fragwürdige Kostenschätzungen:

Für die Sanierung des Laufenmühle-Viadukts stellte die Schwäbische Waldbahn GmbH 2012 einen Antrag auf Zuwendungen aus dem Tourismusinfrastrukturprogramm. Die Sanierung sollte nach der Empfehlung des Gutachtens bis 2015 durchgeführt werden. Die Gesamtkosten wurden mit 0,3 Mio. Euro geschätzt.

Da die Maßnahme nicht mehr in das Förderprogramm 2013 aufgenommen werden konnte, wurde auf der Grundlage einer weiteren Kostenschätzung erneut ein Antrag auf Förderung mit Gesamtkosten von 1,1 Mio. Euro gestellt. Bewilligt wurden daraufhin Fördermittel von 0,5 Mio. Euro.

2014 teilte die Stadt Welzheim mit, dass die bei Antragstellung genannten Kosten nicht ausreichen würden. Ein Jahr später beantragte die Stadt Welzheim für die gleiche Maßnahme erneut Zuwendungen aus Mitteln der Denkmalpflege. Die Gesamtkosten betragen laut einer Kostenberechnung von Bauingenieuren nunmehr 2,9 Mio. Euro.

Nach einer erneut vorgelegten Kostenberechnung von 2016 sollen die Gesamtkosten zwischen 2 Mio. Euro und 2,1 Mio. Euro betragen. Da die Gründung und die Fundamente bis jetzt nicht untersucht wurden, ist nicht absehbar, welche Kosten zukünftig für weitere Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich werden. Mit der Sanierung des Laufenmühle-Viadukts wurde bisher noch nicht begonnen.

2.6.3 Einhaltung der Zweckbindungsfristen fraglich

Die Zweckbindungsfrist für bauliche Anlagen beträgt nach dem Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum und nach dem EU-Programm LEADER 15 Jahre. Nach dem Tourismusinfrastrukturprogramm beträgt sie 20 Jahre. Bei der Schwäbischen Alb-Bahn ist die Einhaltung der Zweckbindungsfrist bei der geförderten Gleisinfrastruktur zum Lokschuppen in Münsingen aufgrund der vertraglichen Konstellation fraglich. Vertragsparteien des Infrastrukturanschlussvertrags sind das Infrastrukturunternehmen Erms-Neckar-Bahn AG und das Eisenbahnverkehrsunternehmen Schwäbische Alb-Bahn GmbH. Der Vertrag kann ohne besondere Gründe jederzeit gekündigt werden. Weder die Stadt Münsingen als Zuwendungsempfänger noch der Schwäbische Alb-Bahn e. V. als Letztempfänger der Zuwendung haben vertraglich gesicherte Nutzungsrechte an der Gleisanlage. Das Regierungspräsidium hält es zur Absicherung der Nutzung für ausreichend, dass der Schwäbische Alb-Bahn e. V. ein Gesellschafter der Schwäbischen Alb-Bahn GmbH ist.

Bei anderen Zuwendungsempfängern oder Letztempfängern erscheint die Einhaltung der Zweckbindungsfrist nicht gesichert, da sie wahrscheinlich nicht in der Lage sind, den erforderlichen Eigenfinanzierungsanteil aufzubringen. Beispielsweise führte die finanzielle Situation eines Betreibers dazu, dass Maßnahmen, für die Fördermittel bewilligt wurden, nicht wie vorgesehen umgesetzt werden konnten oder Sanierungsmaßnahmen auf drei Förderjahre aufgeteilt werden mussten. Der Betreiber war zur Abdeckung seiner Jahresverluste auf finanzielle Hilfe von Dritten angewiesen. Ein anderer Betreiber hat bewilligte Zuwendungen aus der Denkmalpflege für Sanierungen wegen Kostensteigerungen einvernehmlich zurückgegeben und 2015 erneut beantragt. Der Betreiber ist auf finanzielle Hilfe von Dritten als Mehrheitsgesellschafter angewiesen.

2.6.4 Zuwendungsempfänger verletzen ihre Mitteilungspflicht

Zuwendungsempfänger müssen unverzüglich mitteilen, wenn sich herausstellt, dass der Verwendungszweck mit der bewilligten Zuwendung nicht zu erreichen ist.

Verschiedene Zuwendungsempfänger verletzen diese Mitteilungspflicht. So verwendete beispielsweise die Gemeinde Dischingen die Zuwendungen für die Härtsfeld-Museumsbahn bei zwei Teilabschnitten zur Deckung von Mehrausgaben und setzte deshalb nicht alle bewilligten Bauwerke um. Bei einem dieser Förderverfahren teilte sie dies dem Regierungspräsidium nicht mit, rief aber 90 Prozent der bewilligten Mittel ab. Auch im Verwendungsnachweis, der gleichzeitig als Antrag für die Schlusszahlung gilt, unterließ

die Gemeinde eine entsprechende Mitteilung. Bei dem anderen Förderverfahren teilte sie die eingetretenen Änderungen erst vier Wochen bevor der Verwendungsnachweis hätte vorgelegt werden müssen mit und beantragte gleichzeitig eine Nachfinanzierung.

2.6.5 Nachweis von Eigenleistungen bei der Denkmalförderung widersprüchlich

Bei der Denkmalförderung können Eigenleistungen des Zuwendungsempfängers mit einem festgelegten Stundensatz beim denkmalbedingten Mehraufwand berücksichtigt werden. Die Eigenleistungen sind lediglich durch eine Bestätigung z. B. des Architekten glaubhaft zu machen. Erhöhte Eigenleistungen können verminderte Material- oder Sachkosten ausgleichen und so eine Kürzung der Zuwendung vermeiden.

Ein Verein machte von dieser Möglichkeit Gebrauch. Bei der geförderten betriebsfähigen Aufarbeitung einer Lokomotive machte er im Verwendungsnachweis mehr als 10.000 Stunden Eigenleistung geltend, annähernd doppelt so viel wie ursprünglich vorgesehen. Demgegenüber verringerten sich die Kosten für Material und Fremdleistungen um 27.000 Euro.

Bei der Prüfung wurde die Liste „Arbeitsnachweise 2013“ für alle Arbeitseinsätze des Vereins vorgelegt. Daraus ist erkennbar, an welchen Tagen namentlich genannte Ehrenamtliche tätig waren. Jedoch sind darin nicht die namentliche Zuordnung zur Tätigkeit und die dafür aufgebrauchte Zeit dokumentiert. Demgegenüber legte der Verein dem Landesamt für Denkmalpflege mit dem Verwendungsnachweis eine detaillierte Aufstellung über die an den einzelnen Tagen geleisteten Arbeitsstunden an der Lokomotive mit namentlicher Nennung vor. Danach arbeiteten 2013 beispielsweise an 50 Tagen Ehrenamtliche an der Lokomotive, die nach der Liste „Arbeitsnachweise 2013“ an diesen Tagen gar nicht anwesend waren. Teilweise wurden mehr als zehn Stunden Arbeitszeit je Tag geltend gemacht. Auch wurden gegenüber dem Landesamt für Denkmalpflege im Vergleich zu den bei der Prüfung vorgelegten Unterlagen mehr Arbeitstage für die Lokomotive angegeben.

2.6.6 Vergabevorschriften unzulänglich eingehalten und geprüft

Zuwendungsempfängern wird im Bewilligungsbescheid auferlegt, die Vergabevorschriften einzuhalten, wenn die Zuwendung mehr als 25.000 Euro beträgt (ab 2015 bei Aufträgen mit einem Gesamtauftragswert von mehr als 100.000 Euro, die überwiegend durch Zuwendungen finanziert werden).

Teilweise hielten Zuwendungsempfänger die Vergabevorschriften nicht ein. Die beteiligten staatlichen Dienststellen prüften das Einhalten der Vergabevorschriften bei Landesförderungen nicht. Das Ministerium der Justiz und für Europa sowie die Regierungspräsidien Freiburg und Stuttgart verweisen bei der Förderung im Bereich der Tourismusinfrastruktur auf die vertragliche Vereinbarung mit der L-Bank, die Einhaltung der Vergabevorschriften stichprobenweise zu prüfen. Die L-Bank macht demgegenüber geltend, es bestehe zwischen ihr und dem Land keine Vereinbarung, die Einhaltung der

Vergabevorschriften zu prüfen. Eine solche Prüfung sei deshalb auch nicht Bestandteil der Verwendungsnachweisprüfung.

Bei Zuwendungen aus EU-Programmen prüft die L-Bank die Einhaltung der Vergabevorschriften. So führte die L-Bank bei der Prüfung des Verwendungsnachweises der Förderung der Weiterführung der Härtsfeld-Museumsbahn aus dem EU-Programm LEADER wegen Verletzung der Vergabevorschriften eine Finanzkorrektur von 9.000 Euro durch. Nachdem die Förderung aus dem EU-Programm LEADER durch Landesmittel ersetzt wurde, sah das Land im Rahmen des Ermessens von einer Rückforderung der Zuwendung ab.

Das Landesamt für Denkmalpflege führt aus, die Prüfung der Einhaltung der Vergabevorschriften sei nicht von ihm zu leisten und verweist auf die Selbsterklärung der Zuwendungsempfänger im Verwendungsnachweis.

3 Empfehlungen

3.1 Landesweites Förderkonzept „Museumsbahnen“ erstellen

Das Land sollte wegen des Einsatzes der hohen Fördermittel und den zum Teil sehr wenigen Betriebstagen auf den Museumsbahnen überdenken, ob es seine bisherige Förderpraxis beibehält. Dies ist umso dringlicher, da nach Einschätzung des Rechnungshofs und der Betreiber in den nächsten Jahren ein großer Investitionsbedarf zur Sanierung und zum Unterhalt der Museumsbahnen erforderlich wird, bei dem manche Betreiber nicht in der Lage sein werden, den Eigenanteil zu leisten.

Jedenfalls muss eine Gesamtstrategie für die Museumsbahnlandschaft Baden-Württemberg entwickelt werden, die den Rahmen für die Förderungen des Landes setzt.

Das Land sollte definieren, welche Bedingungen erfüllt sein müssen, um als Museumsbahn anerkannt zu werden.

3.2 Sachgerechte Vorgaben für Museumsbahnen festlegen

Das Land sollte in den Förderrichtlinien die Voraussetzungen für die Förderung von Museumsbahnen einheitlich festlegen. Von Zuwendungsempfängern sollte bei Antragstellung neben den allgemeingültigen Fördervoraussetzungen ein verbindliches Gesamtanierungskonzept mit einem verbindlichen Zeitplan und einem verbindlichen Finanzierungskonzept gefordert werden.

An den Nachweis von anrechenbaren Eigenleistungen sollten höhere Anforderungen gestellt werden. Kostenverschiebungen zwischen angesetzten Eigenleistungen und anderen Kosten sollten nur nach vorheriger Genehmigung möglich sein.

Ein Förderverfahren sollte erst dann abgeschlossen werden, wenn die Maßnahme wie bewilligt umgesetzt wurde. Sofern die Umsetzung nicht innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens möglich ist oder auf unbestimmte Zeit

verschoben wird, sollte die Zuwendung gekürzt oder zurückgefordert werden.

Werden die in der Regel über mehrere Jahre andauernden Sanierungsmaßnahmen einer Museumsbahn oder die aufwendigen Instandsetzungen bei Fahrzeugen gefördert, sollte in regelmäßigen Abständen ein Sachstandsbericht über den Stand der Umsetzung gefordert werden.

3.3 Fachtechnische Prüfung einheitlich durchführen

Die fachtechnische Prüfung der Förderanträge und der Verwendungsnachweise sollte wie beim Öffentlichen Personennahverkehr der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH übertragen werden. Bei denkmalgeschützten Bahnen muss sie das Ergebnis der denkmalfachlichen Prüfung berücksichtigen. Durch die Fachkompetenz für Schieneninfrastruktur bei der Nahverkehrsgesellschaft würde sichergestellt, dass eine realistische Beurteilung der Maßnahmen, ihrer Kosten und Ausführungsfristen in den Förderanträgen und Verwendungsnachweisen erfolgt.

3.4 Förderung aus einer Hand

Um die Bedeutung des Kulturguts „Museumsbahnen“ zu stärken und deren Förderung transparent zu gestalten, sollte die Vielfalt der Fördermöglichkeiten überdacht werden.

Aus den bisher eingesetzten Mitteln sollte ein eigenständiges Programm für die Förderung von Museumsbahnen geschaffen werden.

4 Stellungnahme der Ministerien

Das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz als federführendes Ressort teilt im Einvernehmen mit dem Ministerium der Justiz und für Europa und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau mit, dass kein Bedarf bestehe, die bisherige Förderpraxis zu ändern.

Die Ministerien halten eine Begriffsdefinition für Bahnen, die aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden, wegen der bundesrechtlichen Zuständigkeit und Regelung (§ 1 Absatz 4 Allgemeines Eisenbahngesetz) für nicht zweckmäßig. Eine Unterscheidung zwischen diesen beiden Zwecken erscheine nicht sachgerecht, da daraus keine Folgerungen gezogen werden könnten. Gegenstand der Denkmalförderung seien ausschließlich Kulturdenkmale im Sinne des Denkmalschutzgesetzes. Der Begriff der Museumsbahn spiele dabei keine Rolle. Auch im Hinblick auf die Tourismusförderung erscheine angesichts der dort eindeutigen Definition des Fördergegenstands eine einheitliche Begriffsdefinition nicht notwendig.

Ein landesweites Förderkonzept für historische oder touristische Bahnen wäre im Hinblick auf damit etwa angestrebte regionale Verteilungsaspekte nur bei einem Betrieb durch das Land selbst denkbar. Dies sei wegen der

unterschiedlichen Ansätze und Zielrichtungen der Förderschienen nicht opportun.

In der Regel würden die Bahnen mit hohem ehrenamtlichem Engagement von Vereinen betrieben. Eine Professionalisierung des Betriebs zu fordern, wäre ein Schlag ins Gesicht des Ehrenamts.

Es könnten denkmalpflegerische, touristische oder strukturelle Gründe für eine Förderung sprechen. Ein landesweites Förderkonzept würde die Vieltätigkeit der Projekte und Träger ohne erkennbaren Nutzen einengen. Wegen der unterschiedlichen Ansätze und Zielrichtungen der Förderprogramme sei eine Konzentration der Förderung auf ein Ressort weder sinnvoll noch zielführend.

Die Antrags- und Verwendungsnachweisprüfung durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH hemme Vorbereitung und Betrieb der vereinsgetragenen historischen oder touristischen Bahnen. Von einer Erweiterung des Geschäftsfeldes der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH werde daher abgesehen.

5 Schlussbemerkung

Der Rechnungshof verkennt nicht den hohen ehrenamtlichen Einsatz beim Betrieb und Unterhalt von Museumsbahnen. Er fordert weder eine Professionalisierung des Betriebs noch eine regionale Verteilung der Fördermittel.

Die Empfehlungen zielen ausschließlich darauf ab, ein langfristig tragfähiges Landeskonzept zu erstellen, an dem die Förderung künftig zielorientiert ausgerichtet werden kann.

Die von den Ministerien aus § 1 Absatz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes abgeleitete bundesrechtliche Zuständigkeit für die Definition einer Museumsbahn ist nicht maßgebend. Der Rechnungshof empfiehlt zu definieren, welche Bedingungen eine Museumsbahn erfüllen muss, um als solche vom Land gefördert werden zu können.

Der Rechnungshof sieht trotz der unterschiedlichen Ansätze und Zielrichtungen der Förderprogramme die Möglichkeit, Voraussetzungen für die Förderung von Museumsbahnen einheitlich festzulegen und die besonderen Perspektiven der Denkmalförderung dabei zu berücksichtigen.

Die Einbindung des landesinternen fachspezifischen Sachverständigen der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH hemmt nicht die Vorbereitung und den Betrieb der geförderten Bahnen. Stattdessen zeigt sie die Mängel bei der Planung und der Umsetzung auf und vermindert so die festgestellten Risiken.