

Kleine Anfrage

des Abg. Anton Baron AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Verkehrsinfrastruktur in Krautheim und Schöntal

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt sie den Zustand beziehungsweise die Sanierungsbedürftigkeit der Landesstraße (L) 1025 zwischen den Ortschaften Gommersdorf und Krautheim (Hauptort), zumal dort auch dementsprechende Hinweisschilder aufgestellt sind?
2. Wurde dieser Straßenabschnitt gemäß Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) für eine Sanierung vorgesehen oder ist eine außerplanmäßige Sanierung vorstellbar?
3. Ist es möglich und vorgesehen, die Straße im Zuge einer Sanierungsmaßnahme ebenfalls (bergseitig) zu verbreitern?
4. Wann wird voraussichtlich eine Sanierung und/oder Verbreiterung stattfinden?
5. Stellt diese Straße einen negativen Standortfaktor für die in den Kommunen Krautheim und Schöntal ansässigen Industrie- und Speditionsbetriebe dar, zumal Lkw auf der Bergseite teilweise in geringem Abstand zu Steinmauern und/oder mit dieser Fahrzeugseite in einem Wassergraben verkehren?
6. Ist die Streckenführung des Jagsttalradwegs zwischen dem Kloster Schöntal und der Ortschaft Bieringen direkt auf der Landesstraße unvermeidlich, touristisch sinnvoll und verkehrssicher?
7. Inwiefern ist es möglich und realistisch, für den Radweg auf diesem Abschnitt stattdessen teilweise die Bahntrasse zu verwenden und außerdem eine zwischen Gommersdorf und Krautheim vorgenommene Beseitigung der Bahntrasse zu einer Verbreiterung des angesprochenen dortigen Abschnitts der L 1025 zu nutzen?

8. Welche Erfahrungen existieren in Baden-Württemberg abgesehen vom zwischen Widdern und Mockmühl liegenden Abschnitt des Jagsttalradwegs zu der Nutzung ehemaliger Bahntrassen als Fahrradwege (bitte Auflistung sämtlicher Fälle)?
9. Welchen Status hat die Jagsttalbahn derzeit und ist eine rein touristische Wiedererschließung der Strecke realisierbar und sinnvoll, zumal eine vollwertige Reaktivierung wegen der im unteren Abschnitt vor Mockmühl überbauten Trasse ohnehin ausscheidet und sich der Krautheimer Gemeinderat gegen eine Reaktivierung ausgesprochen hat?

05. 03. 2020

Baron AfD

Begründung

Aus der Bürgerschaft der Jagsttalgemeinden Schöntal und Krautheim (Stadt) ist Verärgerung über einige infrastrukturelle Schwachstellen zu vernehmen, deren Beseitigung noch nicht angestrengt wurde. Bei einem Abschnitt der L 1025 werden etwa schwere Straßenschäden und eine für den häufigen Lkw-Verkehr zu geringe Breite beklagt, ein Problem, das durch entlang der Straße verlaufende Mauern und Wassergräben noch verstärkt wird. Es sollen einerseits hierzu der Zeitplan für die Sanierung und die Möglichkeit einer Verbreiterung, die wegen der auf der anderen Seite verlaufenden Jagst nur bergseitig erfolgen kann, erfragt werden.

Andererseits soll auch erörtert werden, inwiefern hier und auch bei einem Teilabschnitt des touristisch wertvollen Jagsttalradwegs die Bahntrasse der 1989 wegen Unfinanzierbarkeit der 13 Bahnübergänge stillgelegten Jagsttalbahn eine Weiterentwicklung behindert. Da im Gegensatz zu anderen Trassen gar kein Anschluss an andere Schienenstrecken mehr besteht, scheidet eine über touristische Zwecke hinausgehende Reaktivierung schließlich ohnehin aus. Bei einer rein touristischen Reaktivierung stellt sich hier wiederum – im Gegensatz zum beliebten Jagsttalradweg – die Frage nach der Kosten-Nutzen-Abwägung, die nach Ansicht der Mehrheit von Kommunalpolitik und der Bürgerschaft (vgl. Bürgerentscheid in Widdern) negativ ausfällt.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 20. April 2020 Nr. 2-3941.0-HLK/48 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium der Justiz und für Europa die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie beurteilt sie den Zustand beziehungsweise die Sanierungsbedürftigkeit der Landesstraße (L) 1025 zwischen den Ortschaften Gommersdorf und Krautheim (Hauptort), zumal dort auch dementsprechende Hinweisschilder aufgestellt sind?*
2. *Wurde dieser Straßenabschnitt gemäß Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) für eine Sanierung vorgesehen oder ist eine außerplanmäßige Sanierung vorstellbar?*
4. *Wann wird voraussichtlich eine Sanierung und/oder Verbreiterung stattfinden?*

Die Fragen 1, 2 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Der Zustand der Landesstraßen in Baden-Württemberg wird im vierjährigen Rhythmus durch eine Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) erhoben. Auf Grundlage der Ergebnisse der zuletzt im Jahr 2016 durchgeführten ZEB hat die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg für den Zeitraum 2017 bis 2020 unter Berücksichtigung der voraussichtlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sowie einem Erfahrungswert für durchschnittliche Kosten von Erhaltungsmaßnahmen ein Erhaltungsmanagement Landesstraßen erstellt. Das Erhaltungsmanagement Landesstraßen 2017 bis 2020 umfasst die am dringlichsten zu sanierenden 1.000 km Landesstraßen in Baden-Württemberg, aufgeteilt in insgesamt 1.174 sogenannte „erhaltungsbedürftige Abschnitte gemäß Erhaltungsprogramm“.

Im Streckenabschnitt der L 1025 zwischen Krautheim-Gommersdorf und dem Hauptort Krautheim ist keiner dieser „erhaltungsbedürftigen Abschnitte gemäß Erhaltungsprogramm“ enthalten. Aus diesem Grund sind die Voraussetzungen für die Umsetzung einer Erhaltungsmaßnahme aktuell nicht gegeben. Die L 1025 ist in diesem Streckenabschnitt auch nicht außerplanmäßig für eine Sanierung vorgesehen.

Die nächste ZEB für die Landesstraßen in Baden-Württemberg ist im Jahr 2020 vorgesehen. Auf Grundlage der Ergebnisse der ZEB 2020 ist eine Aktualisierung des Erhaltungsmanagements für die Landesstraßen in Baden-Württemberg geplant. Die Ergebnisse der ZEB 2020 sowie der Aktualisierung des Erhaltungsmanagements Landesstraßen sind hinsichtlich einer möglichen Sanierung der L 1025 zwischen Krautheim-Gommersdorf und Krautheim abzuwarten.

3. Ist es möglich und vorgesehen, die Straße im Zuge einer Sanierungsmaßnahme ebenfalls (bergseitig) zu verbreitern?

Die in der Vergangenheit abgängigen Fahrbahnrande wurden von der zuständigen Straßenmeisterei ausgebessert, sie sind aktuell aber wieder schadhaft. Die Verkehrssicherheit wird durch den Hohenlohekreis gewährleistet.

Eine Verbreiterung bzw. ein Ausbau der L 1025 im Streckenabschnitt zwischen Krautheim-Gommersdorf und Krautheim ist im Generalverkehrsplan 2010 Baden-Württemberg, Maßnahmenplan Landesstraßen, nicht enthalten. Aus diesem Grund liegen die Voraussetzungen für einen Ausbau der L 1025 derzeit nicht vor. Für den Fall, dass auf Grundlage des zukünftigen Erhaltungsmanagements für die Landesstraßen in Baden-Württemberg in diesem Abschnitt eine Sanierung der L 1025 vorgesehen ist, wird im Zuge der Planung überprüft, ob lokale Verbesserungen bei Trassierung und/oder Fahrbahnbreite zielführend sein könnten.

5. Stellt diese Straße einen negativen Standortfaktor für die in den Kommunen Krautheim und Schöntal ansässigen Industrie- und Speditionsbetriebe dar, zumal Lkw auf der Bergseite teilweise in geringem Abstand zu Steinmauern und/oder mit dieser Fahrzeugseite in einem Wassergraben verkehren?

Auf dem betreffenden Streckenabschnitt liegen derzeit keine verkehrsrechtlichen Beschränkungen vor.

6. Ist die Streckenführung des Jagsttalradwegs zwischen dem Kloster Schöntal und der Ortschaft Bieringen direkt auf der Landesstraße unvermeidlich, touristisch sinnvoll und verkehrssicher?

7. Inwiefern ist es möglich und realistisch, für den Radweg auf diesem Abschnitt stattdessen teilweise die Bahntrasse zu verwenden und außerdem eine zwischen Gommersdorf und Krautheim vorgenommene Beseitigung der Bahntrasse zu einer Verbreiterung des angesprochenen dortigen Abschnitts der L 1025 zu nutzen?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die aktuelle Planung des Regierungspräsidiums Stuttgart sieht vor, den Radweg im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen des RadNETZ Baden-Württemberg ab Ortsausgang Kloster Schöntal auf Höhe der Grabkapelle in Richtung Norden paral-

lel zur alten Bahntrasse auf dem heutigen Wirtschaftsweg verlaufen zu lassen. Der Jagsttalradweg verläuft auf genanntem Streckenabschnitt zum allergrößten Teil parallel der L 1025 auf Wirtschaftswegen. Lediglich im Bereich der Ortsdurchfahrt Kloster Schöntal verläuft der Radweg auf der Landesstraße. Innerhalb der Ortsdurchfahrt ist eine verkehrssichere Führung möglich. Am Ortsausgang von Kloster Schöntal Richtung Bieringen soll eine entsprechende Aufstellfläche für Radfahrerinnen und Radfahrer zum sicheren Queren der Landesstraße hergestellt werden.

Die Trasse der Jagsttalbahn ist eisenbahnrechtlich gewidmet. Um Grundstücke einer Umnutzung zuzuführen, müsste zunächst eine Entwidmung erfolgen mit der offiziell die bahnbetriebliche Nutzung der alten Trasse ausgeschlossen wird. Siehe im Übrigen auch Antwort zu Frage 9.

Sollte je eine lokale Verbreiterung der L 1025 im Zuge einer Sanierungsmaßnahme geboten sein, wird die Beseitigung der Bahntrasse voraussichtlich nicht notwendig werden.

8. Welche Erfahrungen existieren in Baden-Württemberg abgesehen vom zwischen Widdern und Mockmühl liegenden Abschnitt des Jagsttalradwegs zu der Nutzung ehemaliger Bahntrassen als Fahrradwege (bitte Auflistung sämtlicher Fälle)?

Eine Gesamtauflistung aller Fälle, bei denen nach erfolgter Freistellung von Bahnbetriebszwecken (§ 23 AEG) anschließend eine Umnutzung von Flächen als Radweg erfolgt ist, liegt der Landesregierung nicht vor, da Rad- und Fußwege in kommunaler Trägerschaft liegen. Folgende längere Rad- und Fußwege auf ehemaligen Bahntrassen sind dem Verkehrsministerium bekannt (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- Mosbach (Baden)–Mudau, auf Bahntrasse ca. 20 km von 28,1 km ehemaliger Streckenlänge;
- Schiltach–Schramberg, auf Bahntrasse ca. 7 km von 8,8 km ehemaliger Streckenlänge;
- Bräunlingen–Furtwangen, auf Bahntrasse ca. 20 km von 27,0 km ehemaliger Streckenlänge;
- Lenzkirch–Bonndorf, auf Bahntrasse ca. 7 km von 13,0 km ehemaliger Streckenlänge;
- Waldenburg (Württ.)–Nagelsberg, auf Bahntrasse ca. 13 km von 13,7 km ehemaliger Streckenlänge;
- Marbach (Neckar)–Heilbronn Süd, auf Bahntrasse ca. 20 km von 34,2 km ehemaliger Streckenlänge;
- Leinfelden–Waldenbuch, auf Bahntrasse ca. 10 km von 11,7 km ehemaliger Streckenlänge;
- Nagold–Altensteig, auf Bahntrasse ca. 10 km von 15,1 km ehemaliger Streckenlänge;
- Göppingen–Schwäbisch Gmünd, auf Bahntrasse ca. 23 km von 27,2 km ehemaliger Streckenlänge;
- Reutlingen Süd–Lichtenstein (Württ.), auf Bahntrasse ca. 7 km von 10,1 km ehemaliger Streckenlänge;
- Spaichingen–Reichenbach (Heuberg), auf Bahntrasse ca. 10 km von 17,7 km ehemaliger Streckenlänge.

Die private Internetseite www.bahntrassenradeln.de listet deutschlandweit Bahntrassenradwege auf (keine Garantie auf Vollständigkeit). Im Allgemeinen sind Bahntrassenradwege in vielerlei Hinsicht für den Radverkehr interessant. Sie verlaufen meist kreuzungsarm und ohne starke Steigungen und bieten vor allem im touristischen Bereich naturnahe Freizeitstrecken. Für den Alltagsverkehr sind Bahntrassenradwege häufig zu umwegig und führen auch nicht immer in die Ortszentren. Insofern muss im Einzelfall geprüft werden, ob eine Nutzung einer stillgelegten Bahntrasse sinnvoll ist oder nicht.

9. *Welchen Status hat die Jagsttalbahn derzeit und ist eine rein touristische Wiedererschließung der Strecke realisierbar und sinnvoll, zumal eine vollwertige Reaktivierung wegen der im unteren Abschnitt vor Mockmühl überbauten Trasse ohnehin ausscheidet und sich der Krautheimer Gemeinderat gegen eine Reaktivierung ausgesprochen hat?*

Die bisherige Bahntrasse der früheren Jagsttal-Schmalspurbahn im Abschnitt Widern bis Dörzbach dient rechtlich gesehen bis heute Eisenbahnbetriebszwecken und unterliegt insoweit einer öffentlich-rechtlichen Bindung. Sie ist insofern der kommunalen Planungshoheit mittels Bauleitplanung entzogen. Eine Inanspruchnahme und Umnutzung von Teilen als Weg oder Straße ist möglich, wenn eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erfolgt. Antragsberechtigt zum Verfahren nach § 23 AEG ist der jeweilige Grundstückseigentümer, die Belegenheitsgemeinde des Grundstücks und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen; zuständige Freistellungsbehörde ist das Regierungspräsidium Stuttgart als Planfeststellungsbehörde. Ergänzend ist zu sagen, dass für den Abschnitt Krautheim–Dörzbach eine bestehende Eisenbahninfrastrukturgenehmigung für den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur zugunsten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Jagsttalbahn AG vorliegt. Die Beurteilung und Einschätzung, ob eine rein touristische Wiedererschließung der Strecke realisierbar und sinnvoll ist, obliegt in erster Linie der Region und dem bzw. den Vorhabenträgern. Generell steht die Landesregierung Museums- und Touristikbahnen, insbesondere im ländlichen Raum, positiv gegenüber.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor