

Kleine Anfrage

des Abg. Winfried Scheuermann CDU

und

Antwort

des Innenministeriums

**Nutzung von stillgelegten Bahnstrecken
für den Radverkehr**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Auf welchen stillgelegten Bahnstrecken (Eisenbahnen des Bundes und NE-Strecken) in Baden-Württemberg wurden auf welcher Länge Radwege eingerichtet?
2. Welche der unter Frage 1 genannten Bahnstrecken sind entwidmet und welche nur stillgelegt?
3. Welche Bahnstrecken (Eisenbahnen des Bundes und NE-Strecken) sind in den vergangenen Jahren in Baden-Württemberg reaktiviert worden und wie hoch sind die täglichen Fahrgastzahlen je Strecke?
4. Auf welchen derzeit stillgelegten, aber nicht entwidmeten Bahnstrecken in Baden-Württemberg (Eisenbahnen des Bundes und NE-Strecken) gibt es derzeit Überlegungen zur Einrichtung von Radwegen?
5. Hält sie in solchen Fällen eine Entwidmung für notwendig, oder eröffnet ein Radweg auf einer nicht entwidmeten Strecke als Interimslösung die Möglichkeit, später den Bahnverkehr wieder aufzunehmen?
6. Welche Fördermöglichkeiten gibt es für die Anlage von Radwegen auf ehemaligen Bahnstrecken?

10.08.2009

Scheuermann CDU

Begründung

Radwege auf stillgelegten Bahnstrecken sind für Radfahrer aufgrund der günstigen Trassierung (geringe Steigungen) recht attraktiv. Unklar ist zur Zeit, ob für eine Nutzung als Radweg eine Entwidmung erfolgen muss. Dabei interessiert auch die Frage, ob für eine Förderung eines Radweges auf einer stillgelegten Bahnstrecke die Frage der Entwidmung eine Rolle spielt.

Antwort

Mit Schreiben vom 1. September 2009 Nr. 7-3822.4-00/498 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Wirtschaftsministerium wie folgt:

1. Auf welchen stillgelegten Bahnstrecken (Eisenbahnen des Bundes und NE-Strecken) in Baden-Württemberg wurden auf welcher Länge Radwege eingerichtet?

Zu 1.:

Im Folgenden werden – soweit bekannt – alle Bahnstrecken in Baden-Württemberg aufgeführt, deren Betrieb eingestellt wurde und auf denen auf Teilstrecken oder auf der gesamten Länge nach Stilllegung Wege als reine Radwege oder als kombinierte Geh- und Radwege angelegt worden sind. Die angegebenen Längen beziehen sich auf die Gesamtlänge der jeweils stillgelegten Strecke. Über die Länge des jeweils als Radweg genutzten Anteils liegen keine speziellen statistischen Informationen vor.

| Strecke | Länge [km] | Betreiber | Stilllegung |
|---------------------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| Aalen–Dillingen | 40,2 | NE | 1972 |
| Baden-Oos–Baden-Baden | 4,0 | DB | 1977 |
| Bad Schussenried–Riedlingen | 29,4 | DB | 1960–1969 |
| Bieberehren–Creglingen | 3,0 | DB | 1992 |
| Mannheim–Rheinau–Ketsch | 6,8 | DB | 1966 |
| Echterdingen–Neuhausen/Fildern | 10,1 | NE | 1983 |
| Furtwangen–Bräunlingen | 27,0 | NE | 1973 |
| Geislingen (Steige)–Wiesensteig | 21,2 | DB | 1969–2001 |
| Heidelberg–Schwetzigen | 8,5 | DB | 1967 |
| Jagstfeld–Ohrnberg | 22,8 | NE | 1993 |
| Kappel-Gutachbrücke–Bonndorf | 19,8 | DB | 1976 |
| Kehl–Schwarzach | 28,4 | NE | 1966–1980 |
| Laupheim–Schwendi | 13,7 | DB | 1984 |
| Leinfelden–Waldenbuch | 10,1 | DB | 1956 |
| Leutkirch–Isny | 16,0 | DB | 1976 |
| Marbach (Baden) –Bad Dürkheim | 5,4 | DB | 1966 |
| Möckmühl–Dörzbach | 39,0 | NE | 1995 |
| Mosbach–Mudau | 27,5 | DB | 1973 |
| Müllheim–Badenweiler | 7,6 | NE | 1955 |
| Nagold–Altensteig | 15,2 | DB | 1967 |

| Strecke | Länge [km] | Betreiber | Stilllegung |
|--------------------------------------|------------|-----------|-------------|
| Neckarsteinach–Schönau | 5,0 | DB | 1981 |
| Oberschefflenz–Billigheim | 8,5 | NE | 1965 |
| Odenheim–Tiefenbach | 4,4 | NE | 1975 |
| Offenburg–Altenheim | 13,5 | NE | 1957 |
| Pforzheim–Ittersbach | 19,4 | NE | 1968 |
| Reutlingen–Gönningen | 16,5 | NE | 1985 |
| Reutlingen–Kleinengstingen | 15,2 | DB | 1969–1995 |
| Schäftersheim–Bieberehren | 0,8 | DB | 1983 |
| Schiltach–Schramberg | 8,7 | DB | 1991 |
| Spaichingen–Reichenbach (Heuberg) | 17,7 | DB | 1966 |
| Schwäbisch Gmünd–Faurndau-Nord | 24,8 | DB | 1984–1985 |
| Süßen–Weißenstein | 10,4 | DB | 1981–1995 |
| Heilbronn–Sontheim–Steinheim (Murr) | 32,8 | DB | 1969–1976 |
| Waldenburg–Forchtenberg | 23,5 | DB | 1995 |
| Wiesloch–Schatthausen | 10,7 | NE | 1968–1975 |
| Wiesloch–Walldorf–Waldangelloch | 15,7 | NE | 1980–1994 |
| Zell im Wiesental–Todtnau | 18,8 | NE | 1967 |

2. Welche der unter Frage 1 genannten Bahnstrecken sind entwidmet und welche nur stillgelegt?

Zu 2.:

Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), die verkürzt oft als Entwidmung bezeichnet wird, ist erst durch die dritte AEG-Novelle im Jahr 2005 gesetzlich geregelt worden. Vor Einführung des § 23 AEG verloren Betriebsanlagen ihren Charakter als Eisenbahninfrastruktur entweder durch eine förmliche Entwidmung oder durch konkludente Entwidmung in Folge langandauernder Funktionslosigkeit.

Die unter Ziffer 1 genannten Radwege befinden sich auf ehemaligen Bahnstrecken, deren Betrieb Jahre vor Einführung des § 23 AEG eingestellt wurde, weshalb für diese Streckenabschnitte von einer Entwidmung auszugehen ist.

3. Welche Bahnstrecken (Eisenbahnen des Bundes und NE-Strecken) sind in den vergangenen Jahren in Baden-Württemberg reaktiviert worden und wie hoch sind die täglichen Fahrgastzahlen je Strecke?

Zu 3.:

Folgende Strecken wurden in den vergangenen Jahren in Baden-Württemberg reaktiviert (Wiederaufnahme der Personenbeförderung nach Stilllegung gem. § 11 AEG bzw. Einstellung des Betriebs für den Personenverkehr):

| Strecken | Fahrgastzahlen |
|---|---|
| Ammertalbahn (Herrenberg–Tübingen) | ca. 8.000 Fahrgäste an Schul-/Werktagen |
| Schönbuchbahn (Böblingen–Dettenhausen) | ca. 7.400 Fahrgäste an Schul-/Werktagen (Stand: April 2008) |
| Ermstalbahn (Metzingen–Urach) | ca. 2.500 Fahrgäste an Schul-/Werktagen |
| Schwäbische Alb-Bahn (Abschnitt Münsingen–Kleinengstingen) | ca. 170 Schüler an Schultagen (Stand: 2008 (Im Sommer verkehren im Rahmen des „Alb-Freizeit-Netzes“ auf der Schwäbischen- Alb-Bahn an Sonn- und Feiertagen Züge für den Freizeitverkehr mit durchschnittlich 453 Fahrgästen im Jahr 2008 bei insgesamt 29 Betriebstagen.) |
| Bregtalbahn (Bräunlingen–Hüfingen, Teil des Ringzugs) | ca. 600 bis 650 Fahrgäste an Schul-/Werktagen |
| Wutachtalbahn (Hintschingen–Zollhaus Blumberg; Teil des Ringzugs) | ca. 700 Fahrgäste an Schul-/Werktagen |

Darüber hinaus wurden weitere Strecken für den Museumsbahnbetrieb reaktiviert:

| | |
|--|--|
| Wutachtalbahn (Zollhaus Blumberg–Weizen) | ca. 119.000 Fahrgäste bei 83 Fahrtagen im Jahr 2008, zuzüglich 27 Sonderfahrten mit ca. 5.500 Fahrgästen |
| Öchsle-Museumsbahn (Warthausen–Ochsenhausen) | ca. 50.000 Fahrgäste bei 90 Fahrtagen im Jahr 2009 |
| Amstetten–Oppingen | ca. 1.500 Fahrgäste bei 6 Fahrtagen jährlich plus zusätzlichen Sonderfahrten |
| Härtsfeld-Museumsbahn (3 km ab Neresheim in Richtung Dischingen) | ca. 9.000 Fahrgäste bei rund 15 Fahrtagen jährlich |

4. Auf welchen derzeit stillgelegten, aber nicht entwidmeten Bahnstrecken in Baden-Württemberg (Eisenbahnen des Bundes und NE-Strecken) gibt es derzeit Überlegungen zur Einrichtung von Radwegen?

Zu 4.:

Derartige Überlegungen sind der Landesregierung lediglich für die stillgelegte Strecke Vaihingen/Enz Nord–Enzweihingen bekannt.

5. Hält sie in solchen Fällen eine Entwidmung für notwendig, oder eröffnet ein Radweg auf einer nicht entwidmeten Strecke als Interimslösung die Möglichkeit, später den Bahnverkehr wieder aufzunehmen?

Zu 5.:

Eine Stilllegungsgenehmigung nach § 11 AEG lässt den planungsrechtlichen Status der Bahnanlagen unberührt. Auch bei stillgelegten Strecken handelt es sich daher um Bahnanlagen. Da stillgelegte Eisenbahntrassen nach wie vor Bahnanlagen sind, was eine bahnfremde Nutzung der Strecke ausschließt, ist vor Eröffnung eines Radweges eine Freistellung nach § 23 AEG erforderlich.

Mit der Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG verliert die Eisenbahninfrastruktur aber ihre Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn und verdrängt den Fachplanungsvorbehalt (§ 38 des Baugesetzbuchs), stellt also planungsrechtlich die Geltung des allgemeinen Bauplanungsrechts für die betroffenen Grundstücke wieder her. Die Freistellung beseitigt damit sämtliche Wirkungen der Planfeststellung und der Plangenehmigung sowie bei Altanlagen die mit der Planfeststellung vergleichbaren Wirkungen früherer Zulassungsentscheidungen.

6. Welche Fördermöglichkeiten gibt es für die Anlage von Radwegen auf ehemaligen Bahnstrecken?

Zu 6.:

Im Rahmen des Tourismusinfrastrukturprogramms und des Sonderprogramms „Nachhaltige Tourismusinfrastruktur“ bestehen grundsätzlich Fördermöglichkeiten für die Anlage von Radwegen auf ehemaligen Bahnstrecken. Grundlagen hierfür sind die Richtlinien des Wirtschaftsministeriums über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung öffentlicher Tourismusinfrastruktureinrichtungen vom 12. April 2002 bzw. die Verwaltungsvorschrift zum Sonderprogramm „Nachhaltige Tourismusinfrastruktur“ vom 30. März 2009. Das Sonderprogramm „Nachhaltige Tourismusinfrastruktur“ ist auf die Jahre 2009/2010 beschränkt.

Wesentliche Fördervoraussetzung ist die überwiegende touristische Nutzung des Radweges.

Gefördert werden können Vorhaben in Gemeinden oder Gemeindeteilen, die als Kur- oder Erholungsort anerkannt sind, d. h. nach dem Kurortegesetz prädikatisiert sind. Vorhaben in Gemeinden oder Gemeindeteilen, die nicht als Kur- oder Erholungsort anerkannt sind, können ausnahmsweise gefördert werden, wenn die touristische Entwicklung der Kommune bzw. der Region (Entwicklung der Zahl der Beherbergungsbetriebe, der Bettenzahl und der Übernachtungszahlen, sonstige öffentliche und private Tourismusinfrastruktur, Zahl der zu erwartenden Arbeitsplätze) eine Förderung rechtfertigt.

Abhängig vom Programm und davon, ob eine Gemeinde oder ein Gemeindeteil prädikatisiert ist, kann der Fördersatz zwischen 15 % und 50 % der zuwendungsfähigen Kosten liegen. Der Zuschuss für ein Vorhaben bzw. einen selbstständigen Bauabschnitt beträgt höchstens 2,5 Mio. €. Vorhaben, deren zuwendungsfähige Kosten 50.000 € nicht übersteigen, werden nicht gefördert.

Antragsberechtigt sind Gemeinden, gemeindliche Zusammenschlüsse und Gesellschaften von öffentlichen Tourismusinfrastruktureinrichtungen, an denen Gemeinden, Gemeindeverbände oder öffentlich-rechtliche Träger mit mindestens 50 % beteiligt sind, wobei die kommunale Beteiligung mindestens 25 % betragen muss (Tourismusinfrastrukturprogramm) bzw. Gemeinden und Gemeindeverbände (Sonderprogramm „Nachhaltige Tourismusinfrastruktur“).

In Vertretung

Arnold

Ministerialdirektor