

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Friedrich Bullinger FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Touristische Bedeutung und Förderung der Reaktivierung
der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt sie die Chancen einer Reaktivierung der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg?
2. Welche Bedeutung misst sie dem touristischen Wert einer Reaktivierung für die Region Heilbronn-Franken bei?
3. Welche Möglichkeiten (Tourismusförderung, Städtebauförderung, Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum [ELR] etc.) einer Förderung/Unterstützung des Anliegens einer Reaktivierung von Seiten des Landes sieht sie?
4. Von welchen Kosten einer solchen Reaktivierung ist auszugehen?
5. Welche sonstige Möglichkeit der Unterstützung des Fördervereins „Reaktivierung der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg“ sieht sie?
6. Hält sie auch eine Nutzung im Rahmen des Schülerverkehrs zum Gymnasialstandort Gerabronn für zielführend?
7. Welche Möglichkeiten im Rahmen europäischer Förderprogramme könnten hierbei zur Anwendung gelangen?

30. 08. 2012

Dr. Bullinger FDP/DVP

Begründung

Vor geraumer Zeit wurde im Interesse der Förderung von Tourismus und Steigerung der Attraktivität im ländlichen Raum der Förderverein „Reaktivierung der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg“ gegründet und von den anliegenden Kommunen unterstützt.

Eine Reaktivierung kostet viel Geld und ist nur zielführend, wenn es zu einer Bündelung unterschiedlicher Förderinteressen kommt. Aus touristischen Gründen und auch zur Aufwertung des Radtourismus im Tauber- und Jagsttal wäre eine solche Reaktivierung für die Region Heilbronn-Franken wünschenswert.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 26. Oktober 2012 Nr. 3-3822.4-00/531 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz, dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport sowie dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie beurteilt sie die Chancen einer Reaktivierung der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg?

Die Chancen der Reaktivierung einer Eisenbahnstrecke hängen davon ab, ob ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) diese Strecke betreiben will. Nach § 6 Abs. 1 Nr. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist das Betreiben von Schienenwegen, Steuerungs- und Sicherungssystemen oder Bahnsteigen genehmigungspflichtig. Sofern die gesetzlichen Voraussetzungen (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit, Fachkunde) erfüllt sind, erteilt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur als zuständige Genehmigungsbehörde für nichtbundes-eigene EIU auf Antrag die erforderliche Genehmigung. Ein solcher Antrag liegt bislang nicht vor.

2. Welche Bedeutung misst sie dem touristischen Wert einer Reaktivierung für die Region Heilbronn-Franken bei?

Eine Reaktivierung der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg wäre nach der übereinstimmenden Einschätzung der Touristikgemeinschaften Schwäbisch Hall-Hohenlohe und Hohenlohe insbesondere für den davon angesprochenen hohenlohischen Landesteil (Landkreise Hohenlohe und Schwäbisch Hall) auch als bloßer Museumsbahnbetrieb von hoher touristischer Bedeutung. Die Bahnstrecke könnte in Vernetzung mit der Tauberbahn dazu beitragen, dass Langenburg als neben der Stadt Schwäbisch Hall bedeutendstes Tourismusziel im Landkreis Schwäbisch Hall eine bessere Erreichbarkeit bekäme. Langenburg mit Schloss, erstem deutschen Automuseum und dem neuen Wellnesspark Roseneck sowie dem Landesradfernweg „Kocher-Jagst-Radweg“ und dem Weitwanderweg „Kocher-Jagst-Trail“ hat viele BesucherInnen, RadfahrerInnen und Wanderer. Für den Landkreis Hohenlohe könnte die Nebenbahn selbst in Verbindung damit ein interessantes Ausflugsziel abgeben.

Für die Verbandsgebiete der Touristikgemeinschaft Heilbronn und des Tourismusverbandes „Liebliches Taubertal“ wird ein eher begrenzter Nutzen einer Reaktivierung der Nebenbahn angenommen. Insgesamt könnte eine reaktivierte Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg das Ausflugs- und Urlaubsangebot der Region Heilbronn-Franken positiv ergänzen.

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

3. Welche Möglichkeiten (Tourismusförderung, Städtebauförderung, Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum [ELR] etc.) einer Förderung/Unterstützung des Anliegens einer Reaktivierung von Seiten des Landes sieht sie?

5. Welche sonstige Möglichkeit der Unterstützung des Fördervereins „Reaktivierung der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg“ sieht sie?

Die Fragen 3. und 5. werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für eine Förderung des Anliegens einer Reaktivierung könnten von Seiten des Landes die nachstehenden Förderprogramme in Betracht kommen:

Für eine Förderung aus dem *Tourismusingfrastrukturprogramm* muss grundsätzlich eine überwiegend touristische Nutzung und Ausrichtung des Vorhabens bzw. der Einrichtung gegeben sein. Bei Museumsbahnen darf die Strecke nicht mehr zu Verkehrszwecken benutzt werden. Weiter ist für eine Förderung aus dem mit Mitteln aus dem Kommunalen Investitionsfonds gespeisten Tourismusingfrastrukturprogramm eine kommunale Trägerschaft mit mindestens 50 % Beteiligung erforderlich. Ein privater Verein – wie der „Förderverein Nebenbahn“ – kann demnach gefördert werden. Dies gilt auch dann, wenn die Kommunen Mitglieder in dem Verein sind. Liegen die sonstigen Fördervoraussetzungen vor (z. B. touristisches Entwicklungskonzept usw.), können bauliche Investitionen mit einem Zuschuss von bis zu 50 Prozent der förderfähigen Investitionskosten gefördert werden, wenn die antragstellende Kommune ein Prädikat nach dem Kurortegesetz Baden-Württemberg führt. Bei Kooperationsvorhaben ist es ausreichend, wenn eine der beteiligten Kommunen ein Prädikat führt, um den höheren Fördersatz zu erhalten. Von den drei bisher genannten Kommunen führt nur die Stadt Langenburg das Prädikat „Luftkurort“. Anschließende Kosten, wie z. B. laufender Unterhalt sowie das rollende Material, sind nicht förderfähig. Werden zusätzlich zur Tourismusingfrastrukturförderung noch andere öffentliche Zuwendungen gewährt, so darf die Summe aller Zuwendungen des Landes 50 Prozent der tatsächlich anfallenden zuwendungsfähigen Kosten nicht überschreiten.

Das *Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum (ELR)* als zentrales Förderinstrument für den ländlichen Raum bietet verschiedene Ansätze für die Förderung von Maßnahmen mit touristischem Bezug, sofern das kommunale Entwicklungskonzept diesen Bereich als Entwicklungsschwerpunkt identifiziert. Es steht ländlich geprägten Orten und im ländlichen Raum unter gewissen Voraussetzungen auch anderen Orten für die Förderung strukturverbessernder Maßnahmen zur Verfügung. Dazu kann die Dorfplatzgestaltung mit touristischem Bezug gehören oder die Förderung eines Beherbergungsbetriebs. Gefördert werden Investitionen wie Neubau, Modernisierung und Erweiterung oder die umfassende energetische Sanierung von Gebäuden. Die möglichen Investitionen umfassen kommunale, private und gewerbliche Projekte. Die Reaktivierung von Bahnstrecken oder Unterstützung von Museumsbahnen ist nicht Fördergegenstand des Programms. Ein Umbau von Bahnhöfen oder sonstige bauliche Anlagen werden nur in Ausnahmefällen gefördert, z. B. wenn das Projekt der Förderung des Gemeinschaftslebens dient oder eine gewerbliche Nutzung vorgesehen ist. Vereine als Antragsteller können mit privat-gewerblichen Fördersätzen gefördert werden.

Die *Städtebauförderung* kommt hingegen für die Reaktivierung einer Bahnlinie nicht in Betracht.

Schließlich ist die Förderung nach dem *Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG)* zu erwähnen. Demnach können bei nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen u. a. für den Bau und Ausbau von Schienenwegen, deren Elektrifizierung sowie für Ersatzinvestitionen und laufende Instandhaltungen Zuwendungen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt werden. Ob weitere Finanzierungsquellen des ÖPNV in Betracht kommen, hängt von der konkreten Ausgestaltung des Konzepts ab.

Hinzuweisen ist noch auf die *Gleisanschlussförderung/KLV-Förderung des Bundes*, sofern auch Güterverkehr durchgeführt werden soll. Hierzu finden sich Informationen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes (Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleis-

anschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie), Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen), das auch für die Vergabe dieser Zuwendungen zuständig ist.

4. Von welchen Kosten einer solchen Reaktivierung ist auszugehen?

Darüber kann die Landesregierung keine Aussage treffen. Insbesondere hängen die Kosten ab vom bisherigen Zustand der Eisenbahninfrastruktur und vom geplanten Ausbauniveau. Dies kann nur der Betreiber zuverlässig abschätzen.

6. Hält sie auch eine Nutzung im Rahmen des Schülerverkehrs zum Gymnasialstandort Gerabronn für zielführend?

Die Schülerbeförderung sowie die Erstattung von Schülerbeförderungskosten sind Angelegenheiten der kommunalen Selbstverwaltung. Für die Durchführung der Schülerbeförderung sind die Schulträger, für die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten die Stadt- und Landkreise zuständig.

Die Beurteilung, ob die Nebenbahn auch für den Schülerverkehr sinnvoll und wirtschaftlich genutzt werden könnte, obliegt ausschließlich der Stadt Gerabronn als Schulträger und dem Landkreis Schwäbisch Hall als Kostenträger.

7. Welche Möglichkeiten im Rahmen europäischer Förderprogramme könnten hierbei zur Anwendung gelangen?

In ausgewählten sogenannten Aktionsgebieten, die an dem EU-Programm LEADER teilnehmen, können unter anderem Projekte zur Stärkung des Tourismus umgesetzt werden. Die Förderung von Projektmaßnahmen ist nur in diesen abgegrenzten LEADER-Aktionsgebieten möglich, die zu Beginn der Förderperiode festgelegt wurden. Blaufelden, Gerabronn und Langenburg gehören keinem dieser Aktionsgebiete an.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur