

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Alter Eisenbahntunnel Pforzheim-Ispringen
als Fahrradtunnel**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Sind ihr (Eisenbahn-)Tunnel bekannt, die zu Fahrradtunneln umfunktioniert wurden?
2. Wie steht sie allgemein zu Vorhaben, alte (Eisenbahn-)Tunnel als Fahrradtunnel zu nutzen, anstatt diese zu verfüllen?
3. Wie bewertet sie die Idee, den alten Eisenbahntunnel zwischen Pforzheim und Ispringen, der in Zukunft nicht mehr genutzt wird, als Fahrradtunnel umzufunktionieren, anstatt diesen zu verfüllen?
4. Ist es technisch und statisch möglich, den alten Eisenbahntunnel zwischen Pforzheim und Ispringen als Fahrradtunnel umzufunktionieren?
5. Wie stellt sich das Verhältnis der Kosten für die Verfüllung des Eisenbahntunnels zwischen Pforzheim und Ispringen und die sofortigen und langfristigen Kosten dar, um den alten Eisenbahntunnel zwischen Pforzheim und Ispringen als Fahrradtunnel umzufunktionieren?
6. Wie hoch schätzt sie die langfristigen Kosten für die Instandhaltung eines solchen Fahrradtunnels?
7. Sieht die Landesregierung in einem solchen Projekt ein Vorhaben, dass sie bei Umsetzung und Instandhaltung für förderfähig hält?
8. Falls ja, in welcher Höhe sind Förderungen für die Umsetzung und Instandhaltung dieses Fahrradtunnels erwartbar?

29. 11. 2017

Dr. Rülke FDP/DVP

Begründung

Durch den Bau eines neuen modernen Eisenbahntunnels zwischen Pforzheim und Ispringen wird der alte Eisenbahntunnel für den Schienenverkehr zwischen Pforzheim und Ispringen nicht mehr genutzt. Aufgrund zahlreicher Anregungen aus der Pforzheimer Bevölkerung, den alten Eisenbahntunnel als Fahrradtunnel zu nutzen, wendet sich der Fragesteller mit dieser parlamentarischen Initiative an die Landesregierung.

Antwort

Mit Schreiben vom 28. Dezember 2017 Nr. 4-0141.5/310 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Sind ihr (Eisenbahn-)Tunnel bekannt, die zu Fahrradtunneln umfunktioniert wurden?

Von einzelnen (Eisenbahn-)Tunneln, die zu Fahrradtunneln umfunktioniert wurden, hat das Land Kenntnis. In Baden-Württemberg ist der (Straßen-)Tunnel unter dem Schlossberg in Tübingen bekannt. Auf der privaten Internetseite www.bahntrassenradwege.de sind zahlreiche Bahntrassenradwege im In- und Ausland aufgeführt – teilweise auch unter Nutzung von Tunneln.

2. Wie steht sie allgemein zu Vorhaben, alte (Eisenbahn-)Tunnel als Fahrradtunnel zu nutzen, anstatt diese zu verfüllen?

Ein Potenzial sowohl im Alltags- und auch im Freizeitradverkehr besteht in der verstärkten Nutzung von nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigten entwidmeten Bahntrassen. Entsprechende Trassen sind für den Radverkehr aufgrund ihrer meist direkten und steigungsarmen Führung grundsätzlich sehr attraktiv. Eisenbahntunnel sind zentrale Elemente dieser Strecken.

Als Maßnahme der RadSTRATEGIE ist daher die systematische Prüfung der Potenziale einer verstärkten Nutzung von entwidmeten Bahntrassen als Radverkehrsverbindungen enthalten, die aktuell und in absehbarer Zukunft für den Schienenverkehr nicht mehr benötigt werden. In diesem Zusammenhang sind u. a. Fragen der Baulast, des Naturschutzes und einer möglichen späteren erneuten Nutzung der Trasse für den Schienenverkehr zu klären. Die systematische Prüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

3. Wie bewertet sie die Idee, den alten Eisenbahntunnel zwischen Pforzheim und Ispringen, der in Zukunft nicht mehr genutzt wird, als Fahrradtunnel umzufunktionieren, anstatt diesen zu verfüllen?

4. Ist es technisch und statisch möglich, den alten Eisenbahntunnel zwischen Pforzheim und Ispringen als Fahrradtunnel umzufunktionieren?

5. Wie stellt sich das Verhältnis der Kosten für die Verfüllung des Eisenbahntunnels zwischen Pforzheim und Ispringen und die sofortigen und langfristigen Kosten dar, um den alten Eisenbahntunnel zwischen Pforzheim und Ispringen als Fahrradtunnel umzufunktionieren?

6. Wie hoch schätzt sie die langfristigen Kosten für die Instandhaltung eines solchen Fahrradtunnels?

Die Fragen 3, 4, 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Von einer geplanten Umwidmung des alten Eisenbahntunnels zwischen Pforzheim und Ispringen zu einem Fahrradtunnel hat das Land bislang keine Kenntnis. Daher können weder die technische und statische Realisierbarkeit bewertet noch die Kosten eingeschätzt werden.

7. Sieht die Landesregierung in einem solchen Projekt ein Vorhaben, das sie bei Umsetzung und Instandhaltung für förderfähig hält?

Eine Fördermöglichkeit für den Bau und Ausbau verkehrswichtiger Radverkehrsinfrastruktur besteht grundsätzlich nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Auch die erstmalige Ertüchtigung eines bestehenden (Eisenbahn-)Tunnels zur Nutzbarkeit für den Radverkehr ist grundsätzlich förderfähig. Im konkreten Einzelfall ist dies jedoch zu prüfen.

8. Falls ja, in welcher Höhe sind Förderungen für die Umsetzung und Instandhaltung dieses Fahrradtunnels erwartbar?

Förderungen nach LGVFG werden in Höhe von 50 % der zuwendungsfähigen Kosten zum Zeitpunkt der Antragstellung gewährt.

Hermann
Minister für Verkehr