

Kleine Anfrage

der Abg. Jutta Niemann GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums der Justiz und für Europa

**Förderung der touristischen Nutzung der Nebenbahn
Blaufelden–Gerabronn–Langenburg**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welchen Stellenwert misst sie der touristischen Nutzung von Nebenbahnen bei?
2. Welche touristisch genutzten Nebenbahnen wurden von ihr in den letzten fünf Jahren durch welche Programme gefördert?
3. Kann die Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg für die touristische Nutzung über das Tourismusinfrastrukturprogramm, das Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum oder das LEADER-Programm des Landes Baden-Württemberg gefördert werden und ist eine Denkmalförderung für die Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg möglich?
4. Welche Fördermöglichkeiten und welche Kriterien für eine Förderung durch das Land gibt es für die Infrastruktur der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg für die touristische Nutzung darüber hinaus?
5. Welche weiteren Fördermöglichkeiten für die Infrastruktur (Bund, EU u. a.) von touristisch genutzten Nebenbahnen sind ihr bekannt?
6. Welche Fördermöglichkeiten und welche Kriterien für die Förderung durch das Land gibt es für den Betrieb der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg für die touristische Nutzung außerdem?
7. Welche weiteren Fördermöglichkeiten für den Betrieb (Bund, EU u. a.) von touristisch genutzten Nebenbahnen sind ihr bekannt?

8. Wann und in welcher Form müssen die Anträge für die jeweiligen Förderprogramme gestellt werden?

20.04.2018

Niemann GRÜNE

Begründung

Für die Reaktivierung der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg wurde von der Nahverkehrsberatung Südwest gemeinsam mit der DB Engineering & Consulting eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Diese hält eine touristische Nutzung der Nebenbahn für möglich. Damit Züge von Blaufelden bis nach Langenburg fahren könnten, müssten der Machbarkeitsstudie zufolge 631.000 Euro investiert werden. Dann könnten Fahrten mit 20 bis 30 km/h stattfinden. Möglich wären Fahrten zu attraktiven Veranstaltungen wie den Langenburger Gartentagen, Dampfzugfahrten, Schlemmer-Züge oder das private Mieten von Zügen, beispielsweise für Hochzeiten in Ludwigsruhe. Schon bei nur 6.000 bis 9.000 Fahrgästen im Jahr, von denen in der Studie ausgegangen wird, ist die Kostendeckung der Nebenbahnstrecke realistisch.

Antwort

Mit Schreiben vom 15. Mai 2018 Nr. T-7006–4368.0-16/3936 beantwortet das Ministerium der Justiz und für Europa im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau sowie dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welchen Stellenwert misst sie der touristischen Nutzung von Nebenbahnen bei?

Zu 1.:

Ein gut ausgebautes Schienennetz ist grundsätzlich für die weitere touristische Entwicklung in Baden-Württemberg hilfreich. Zum Schienennetz gehören auch Nebenbahnen. Inwieweit einzelne Nebenbahnen von Touristen genutzt werden, variiert naturgemäß sehr stark und kann daher nicht pauschal beantwortet werden.

2. Welche touristisch genutzten Nebenbahnen wurden von ihr in den letzten fünf Jahren durch welche Programme gefördert?

Zu 2.:

Innerhalb der letzten fünf Jahre wurden folgende Nebenbahnen, die auch touristisch genutzt werden, im Rahmen des Landeseisenbahnfinanzierungsgesetzes (LEFG) gefördert:

- Weil am Rhein/Haltingen–Kandern (Kandertalbahn)
- Altshausen–Ostrach–Pfullendorf (Stadt Pfullendorf)
- Amstetten–Gerstetten (Ulmer Eisenbahnfreude UEF)
- Weissach–Heimerdingen (Strohgäubahn)

- Neckarbischofsheim Nord–Hüffenhardt (ENAG-Erms-Neckar-Verkehrs AG)
- Maulbronn West–Maulbronn (Albtalverkehrs-Gesellschaft AVG)
- Lauchringen–Weizen (Bahnbetriebe Blumberg)
- Kleinengstingen–Schelklingen (ENAG Erms-Neckar-Verkehrs AG)
- Balingen–Schömberg (Hohenzollerische Landesbahn)
- Rudersberg–Oberndorf–Welzheim (Schwäbische Waldbahn)

Aus nachfolgender Tabelle sind die weiteren in den letzten fünf Jahren ausgereichten Förderungen von ausschließlich touristisch genutzten Nebenbahnen mit Angabe des betroffenen Förderprogramms aufgeführt:

Jahr	Kreis	Gemeinde	Projekt	Förderprogramm
2013	Hohenlohe-Kreis	Dörzbach	Wiederinbetriebnahme des Gleis 4 am Bahnhof Dörzbach als Schaugleis für das Jagsttalmuseum	LEADER
2015	Heidenheim	Dischingen	Härtsfeld-Museumsbahn e.V.: Weiterführung der Härtsfeld-Museumsbahn von Flutdurchlass bis Bahnhof Katzenstein mit Fertigstellungsarbeiten, 3. Bauabschnitt	Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum (ELR)

3. Kann die Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg für die touristische Nutzung über das Tourismusinfrastrukturprogramm, das Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum oder das LEADER-Programm des Landes Baden-Württemberg gefördert werden und ist eine Denkmalförderung für die Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg möglich?

Zu 3.:

Aus dem Tourismusinfrastrukturprogramm kann grundsätzlich die Errichtung, Sanierung und Modernisierung von kommunalen Tourismusinfrastrukturvorhaben gefördert werden. Gemäß der einschlägigen Förderrichtlinie können jedoch nur Schienenwege und Brückenbauwerke von Museumsbahnen gefördert werden, sofern die Strecke nicht mehr zu Verkehrszwecken benutzt wird. Nebenbahnen sind hingegen nicht förderfähig.

Gegenstand der Denkmalförderung sind ausschließlich Kulturdenkmale im Sinne des Denkmalschutzgesetzes. Bei sogenanntem „rollenden Material“ wie Lokomotiven oder Waggonen wäre für eine Denkmalförderung die Eintragung in das Denkmalsbuch notwendig oder das Material müsste mit der Geschichte der Strecke maßgeblich verbunden und zugleich für die Geschichte des Landes von Bedeutung sein. Die Nebenstrecke Blaufelden–Gerabronn–Langenburg stellt aus Sicht des Landesamtes für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart (LAD) selbst kein Kulturdenkmal dar. Einzelne Gebäude an der Strecke wie die Bahnhöfe in Blaubeuren und Langenburg sind Kulturdenkmale und kommen daher grundsätzlich für Fördermaßnahmen im Rahmen des Denkmalförderprogramms in Betracht. Dabei müssen die Maßnahmen unter anderem den denkmalpflegerischen Interessen des Denkmalschutzgesetzes entsprechen und mit dem LAD abgestimmt sein. Das Vorliegen eines Kulturdenkmals ist auch für eine evtl. Förderung durch die Denkmalstiftung Baden-Württemberg Voraussetzung.

Ziel des Entwicklungsprogramms Ländlicher Raum (ELR) ist eine nachhaltige strukturelle Entwicklung ländlich geprägter Dörfer und Gemeinden, vor allem im ländlichen Raum. Die Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg ist daher grundsätzlich im ELR förderfähig.

Für eine Förderung über LEADER muss das Projekt im Gebiet einer Lokalen Aktionsgruppe (LAG) liegen. Blaufelden, Gerabronn und Langenburg sind Teil der Lokalen Aktionsgruppe Hohenlohe-Tauber. Eine Förderung über LEADER ist für Projekte unter 600.000 Euro förderfähige Kosten (kleine Infrastrukturmaßnahme) somit grundsätzlich möglich. Welche Projekte letztendlich eine Zuwendung im Rahmen von LEADER erhalten, entscheidet die örtliche LAG.

4. Welche Fördermöglichkeiten und welche Kriterien für eine Förderung durch das Land gibt es für die Infrastruktur der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg für die touristische Nutzung darüber hinaus?

Zu 4.:

Nichtbundeseigene Eisenbahnen können für die Instandhaltung und Verbesserung ihrer Schieneninfrastruktur Fördermittel nach dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) erhalten. Hierfür stehen zehn Mio. Euro p. a. für alle antragstellenden NE-Bahnen zur Verfügung. Bahnstrecken, die ausschließlich einer touristischen Nutzung dienen und darüber hinaus kein Potenzial für eine anderweitige regelmäßige Nutzung haben, werden nach dem LEFG nicht gefördert.

5. Welche weiteren Fördermöglichkeiten für die Infrastruktur (Bund, EU u. a.) von touristisch genutzten Nebenbahnen sind ihr bekannt?

6. Welche Fördermöglichkeiten und welche Kriterien für die Förderung durch das Land gibt es für den Betrieb der Nebenbahn Blaufelden–Gerabronn–Langenburg für die touristische Nutzung außerdem?

7. Welche weiteren Fördermöglichkeiten für den Betrieb (Bund, EU u. a.) von touristisch genutzten Nebenbahnen sind ihr bekannt?

Zu 5., 6. und 7.:

Neben den unter Ziffer 3. und Ziffer 4. aufgeführten Fördermöglichkeiten sind keine weiteren Fördermöglichkeiten seitens des Landes, des Bundes oder der EU für touristisch genutzte Nebenbahnen ersichtlich.

8. Wann und in welcher Form müssen die Anträge für die jeweiligen Förderprogramme gestellt werden?

Zu 8.:

Für das Denkmalförderprogramm sind Zuwendungsanträge bis zum 1. Oktober des Jahres vor Beginn der Maßnahme beim LAD zu stellen.

Grundlage für eine ELR-Förderung ist ein Aufnahmeantrag. Dieser kann nur von Städten und Gemeinden gestellt werden. Die Aufnahmeanträge mit konkreten Projektanträgen sind in der Regel bis zum Herbst eines Jahres zu stellen. Weitere Informationen zum Antragsverfahren sowie den Antragsfristen im ELR sind auf der Internetseite der Regierungspräsidien abrufbar: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Land/ELR/Seiten/ELR-Antragstellung.aspx>

Im LEADER können Projekte im Zuge eines Projektauftrags bei der LAG eingereicht werden. Die Aufrufe der LAG Hohenlohe-Tauber werden auf der Website: <http://leader-hohenlohe-tauber.eu/> ausgeschrieben. Nach positivem Beschluss durch die LAG kann ein Antrag auf Förderung beim zuständigen Regierungspräsidium Stuttgart gestellt werden.

Bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen des Landeseisenbahnfinanzierungsgesetzes (LEFG) sind Anträge bis zum jeweiligen Jahresende für eine Förderung im darauffolgenden Jahr schriftlich beim Verkehrsministerium zu stellen.

Wolf

Minister der Justiz
und für Europa