Noch ist nicht Endstation für die Kochertalbahn. Die Stadt Künzelsau übernimmt bis auf weiteres die Trägerschaft für das umstrittene Projekt. Foto: dpa

Stadt hat bei Kochertalbahn vorerst den Hut auf

HOHENLOHE *Ministerium: Wechsel der Trägerschaft vom Kreis auf die Stadt Künzelsau wirkt sich nicht schädlich auf Zuschüsse aus*

Von unserer Redakteurin
Tamara Ludwig

HOHENLOHE Der Kreis beteiligt sich weiter an den Kosten, hat aber nicht mehr den Hut auf: So lässt sich das Resultat der Kreistagssitzung im April zusammenfassen, in der es zum letzten Mal vor der Kommunalwahl um die mögliche Reaktivierung der Kochertalbahn zwischen Waldenburg und Künzelsau ging.

Der Hohenlohekreis teilt sich die Hälfte der Kosten für die nun folgende Infrastrukturplanung samt Standardisierter Bewertung mit der Stadt Künzelsau. Das sind geschätzte 450 000 Euro für beide Seiten (wir berichteten). Dass der Kreis aber – auch weil Kupferzell und Waldenburg sich nicht beteiligen wollen – die Projektträgerschaft abgeben will, warf zwei Fragen auf: Wer übernimmt sie: Die Stadt Künzelsau, die Künwerke oder der Gewerbepark Hohenlohe? Und: Könnte sich ein Trägerwechsel negativ auf die in Aussicht stehenden Zuschüsse auswirken? Schließlich ist der Öffentliche Nahverkehr Sache des Kreises.

Nach dem Kreistagsbeschluss sei die Stadt Künzelsau auf das Verkehrsministerium zugegangen, „um zu prüfen, ob eine Projektträgerschaft durch die Stadt möglich ist“ ohne diese Zuschüsse zu gefährden, sagt Hauptamtsleiterin Carmen Class auf *HZ*-Nachfrage. „Inzwischen liegt ein positiver Bescheid vor.“ Die sich daraus ergebenden Fragen würden in einer Vereinbarung zwischen Kreis und Stadt abschließend geklärt, so Class weiter.

Frage Das Verkehrsministerium sowie die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg erklären dazu: Im Falle Künzelsaus „ging es primär um die Frage, ob die Stadt nun die nächsten Planungsleistungen beauftragen kann, unabhängig von der Entscheidung, wer letztlich Vorhabensträger und damit Antragsteller für die spätere mögliche Umsetzung des Projekts wird“. Konkret bedeute das laut Edgar Neumann, der die Pressestelle und Öffentlichkeitsarbeit beim Ministerium leitet: Für eine spätere Förderung des Bundes und Landes auf Grundlage des relevanten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ist es unschädlich, „wenn nun beispielsweise die Stadt Künzelsau die nächste Planungsphase beauftragt und finanziert, aber etwa der Landkreis oder ein kommunaler Zweckverband später als Antragsteller für die GVFG-Förderung auftritt und diese auch erhält“. Wie sich die kommunale Seite insbesondere bei der Planung intern refinanziere, sei kommunal abzustimmen und zu entscheiden.“

Ob das bedeutet, dass die Stadt demnach nur in der Planungsphase Trägerin sein kann und für eine Reaktivierung eine andere Lösung gefunden werden müsste, darauf erhielt die *HZ* bis Redaktionsschluss noch keine Antwort aus Stuttgart.

Sinn Auf die Frage, inwieweit das Ministerium es für sinnvoll hält, an einer Reaktivierung festzuhalten, obwohl zwei Anliegerkommunen nicht hinter dem Vorhaben stehen, schreibt Neumann: Man freue sich über die Entscheidung des Kreistags, die nächste Planungsphase zu beauftragen. Doch: „Unabhängig von der Finanzierungsfrage zeigt die Erfahrung, dass Schieneninfrastrukturprojekte vor allem dann erfolgreich sind und zügig vorankommen, wenn sie einen breiten Rückhalt in der Region und den Kommunen, aber auch bei den Bürgerinnen und Bürgern sowie in der Wirtschaft haben.“

Planung

Zwei bis drei Jahre wird es voraussichtlich dauern, bis die **Ergebnisse** der Standardisierten Bewertung samt Infrastrukturplanung für die Kochertalbahn zwischen Waldenburg und Kupferzell vorliegen. Daraus soll sich vor allem ergeben, ob eine Reaktivierung sinnvoll und wirtschaftlich wäre, unter anderem das Fahrgastpotenzial und die Trassenkosten werden ermittelt. *tak*