



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

# Reaktivierung von Bahnstrecken – Wichtige Schritte von der Vision zur Umsetzung

Gerd Hickmann







Leiter der Abteilung 3 (Öffentlicher Verkehr)

Stuttgart, 1. Februar 2021



Mobilität und Lebensqualität.  
**Für Stadt und Land.** 

# Einführung

-  Potenzialuntersuchung des Landes zu 42 möglichen Reaktivierungsstrecken
-  Öffentliche Vorstellung der Ergebnisse am 03.11.2020
-  Sehr hohes Interesse am Thema seit Bekanntgabe Reaktivierungskonzept am 03.11.2020
  -  über 100 Presseartikel
-  viele neue regionale Initiativen und bestehende gestärkt
-  ca. wöchentlich Termine der Landesebene mit lokalen Akteuren



# Einführung

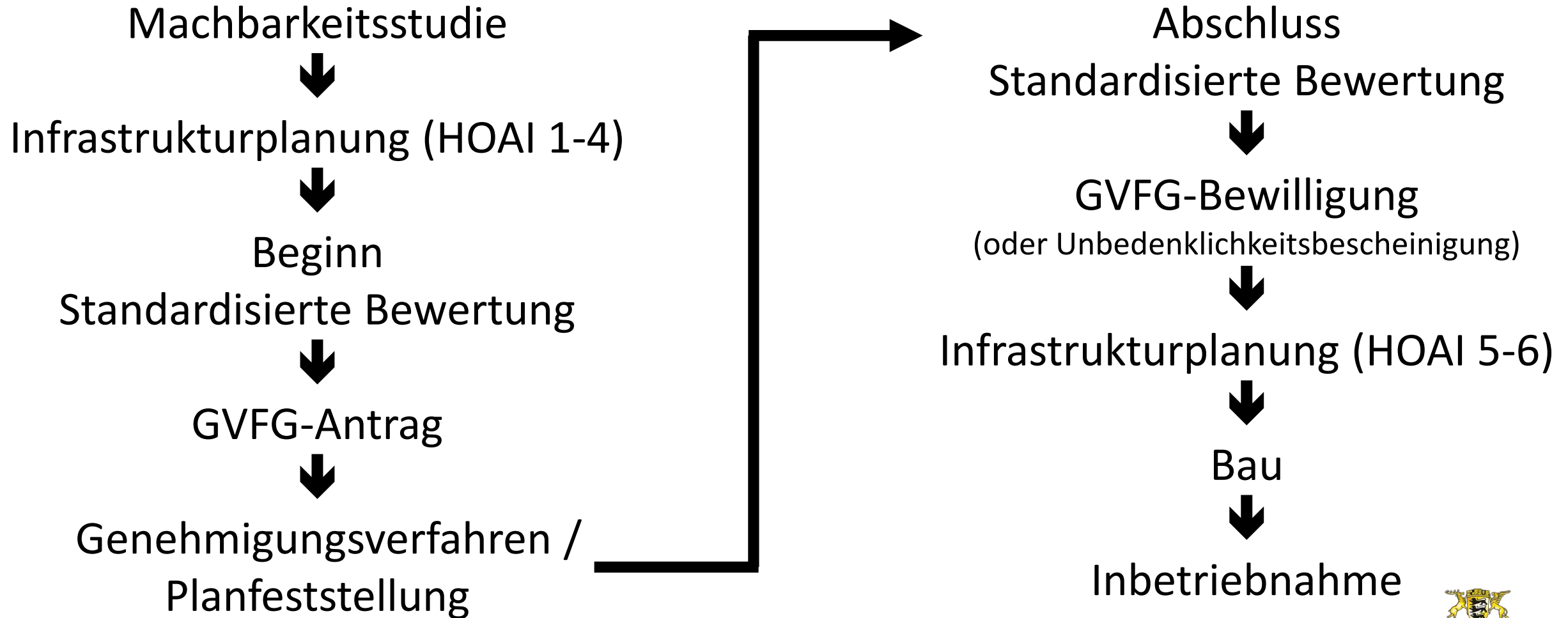
- 🚂 Das VM hat sehr viele Fragen erhalten, vieles wurde weiter geklärt
- 🚂 Förderung Machbarkeitsstudien auf den Weg gebracht
- 🚂 Ansprechpartnerstrukturen werden weiter aufgebaut (NVBW)

Deswegen Bedarf für heutige Veranstaltung auf Fachebene!



# Reaktivierung von Bahnstrecken

## Wichtige Schritte von der Vision zur Umsetzung










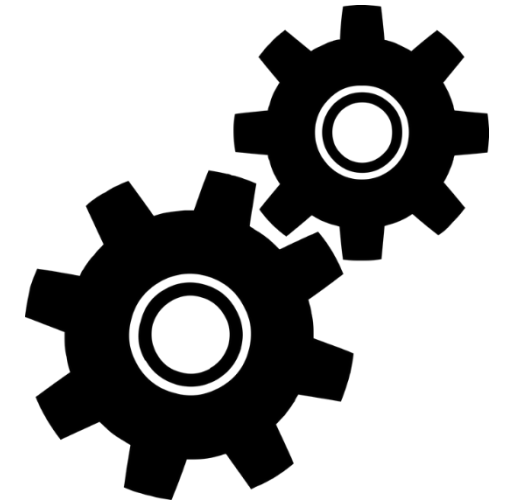
# Wichtige Schritte von der Vision zur Umsetzung

## 1. Förderung von Machbarkeitsstudien

# Förderung Machbarkeitsstudien




## Eckpunkte der Förderbedingungen

-  Fördergrundsätze des VM sind veröffentlicht  
→ Förderanträge ab jetzt möglich.
-  Für alle Strecken der Kategorien A, B und C (mind. 500 Fahrgäste) der landesweiten Potenzialuntersuchung 2020
  -  bisher ohne Machbarkeitsstudie oder
  -  vorhandene Studie veraltet
-  Förderquote: 75%, max. Förderbetrag: 100.000 €
-  Antragstellung: bis Ende 2021
-  Fertigstellung der Studie: 2 Jahre nach Bewilligung



# Förderung Machbarkeitsstudien

## Notwendige Inhalte der Studien

1. Bestandsanalyse
  -  stillgelegte Streckeninfrastruktur
  -  heutiges Busnetz
  -  Verkehrsnachfrage (ÖV und IV)
2. Mögliche Betriebskonzepte (Schiene und Bus) mit Betriebskosten
3. Infrastrukturmaßnahmen mit Kostenschätzung  
ggf. auch Berücksichtigung alternativer Ansätze (z. B. Stadtbahn)
4. Ermittlung Verkehrsnachfrage und Verlagerungseffekte
5. Abschätzung Nutzen-Kosten-Indikator (in Anlehnung an Standardisierte Bewertung)








# Förderung Machbarkeitsstudien

## Ergänzende Betrachtung des Nutzen (insbesondere ländlicher Raum)

### Ergänzend förderfähig:

-  vereinfachte Nutzen-Kosten-Berechnungen, die weitere Auswirkungen berücksichtigen (z. B. Effekte für regionale Entwicklung).  
Diese Berechnungen sind neben vereinfachter Berechnung gemäß dem aktueller Stand. Bewertungsverfahren gesondert auszuweisen!

### Hinweis:







-  Bisläng darf bei Bundes-GVFG-Vorhaben nicht von aktuell gültigem Standardisierten Bewertungsverfahren abgewichen werden
-  Derzeit ungeklärt, inwieweit beispielsweise räuml. Entwicklungspotenziale als Nutzenfaktoren zukünftig in das Verfahren einfließen können.

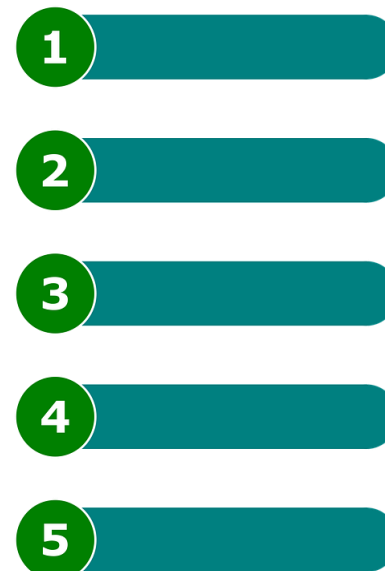




# Förderung Machbarkeitsstudien






## Vorgehen bis zur Bewilligung:

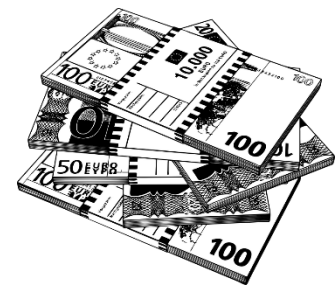
-  Ansprechpartner zur Förderung von Machbarkeitsstudien: NVBW
-  Einreichung des Förderantrags mit allen erforderlichen Inhalten bei der NVBW
-  Prüfung des Antrags durch die NVBW
-  Bewilligung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel in der Reihenfolge des Eingang der Anträge durch VM
-  Erst nach der Bewilligung: Vergabe des Auftrags (vorzeitiger Maßnahmenbeginn ist förderschädlich)
-  Förderbedingung: Berücksichtigung aller geforderten Inhalte der Fördergrundsätze



# Förderung Machbarkeitsstudien



## Vorgehen nach der Bewilligung

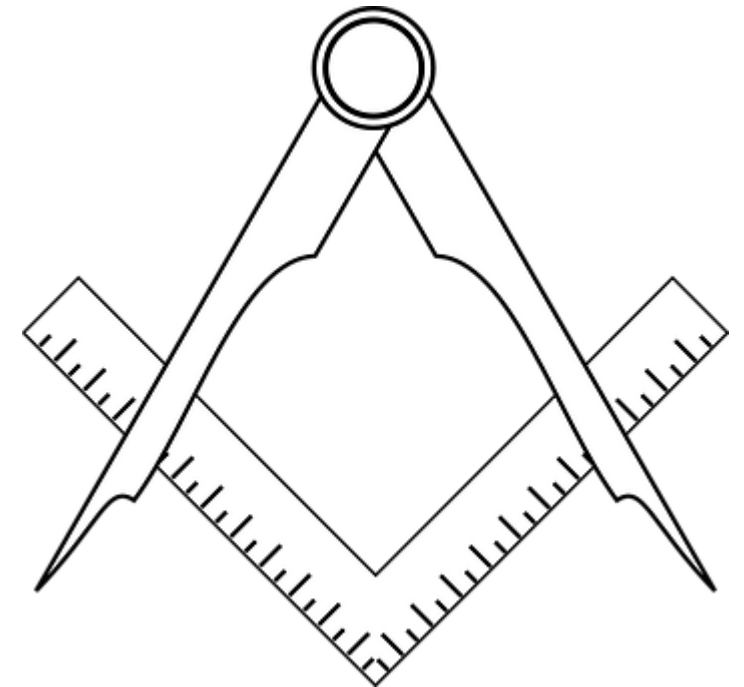
-  Bearbeitung der Studie durch den Dienstleister
-  Wichtig: Abklärung der Rahmenbedingungen des angrenzenden SPNV-Netzes mit der NVBW
-  Die NVBW steht bei Unklarheiten auch im weiteren Verlauf für Fragen zur Verfügung.
-  Spätestens nach 2 Jahren Abschluss der Untersuchung
-  Nach Bestätigung der NVBW, dass alle geforderten Details in der Studie enthalten sind, Auszahlung des restlichen Zuschusses.



# Nach der Machbarkeitsstudie

## Die weiteren Schritte nach der Machbarkeitsstudie:

-  Wenn Ergebnisse der Machbarkeitsstudie positiv, können die nächsten Schritte in Angriff genommen werden
-  Die Vorplanung des Infrastrukturausbaus bis Leistungsphase 2 HOAI ist Grundlage für die Standardisierte Bewertung








# Wichtige Schritte von der Vision zur Umsetzung

## 2. Förderung der Investitionskosten der Streckenreaktivierung

# Förderung Investitionskosten nach dem Bundes-GVFG

## Neuerungen Bundes-GVFG seit 2020:

-  stufenweise Anhebung des Fördervolumens von bislang 0,332 Mrd. € p. a. bis 2025 auf 2 Mrd. € p. a.
-  Förderschwelle für Reaktivierungen: mind. 10 Mio. €
-  Reaktivierungen und Elektrifizierungen:  
Fördersatz des Bundes bis zu 90% der
-  zusätzlich Planungskostenpauschale des Bundes 10%
-  zusätzlich Kofinanzierung des Landes:  
57,5 % der verbleibenden förderfähigen Kosten



# Förderung Reaktivierungen nach dem Bundes-GVFG

## **Mustervorhaben:**

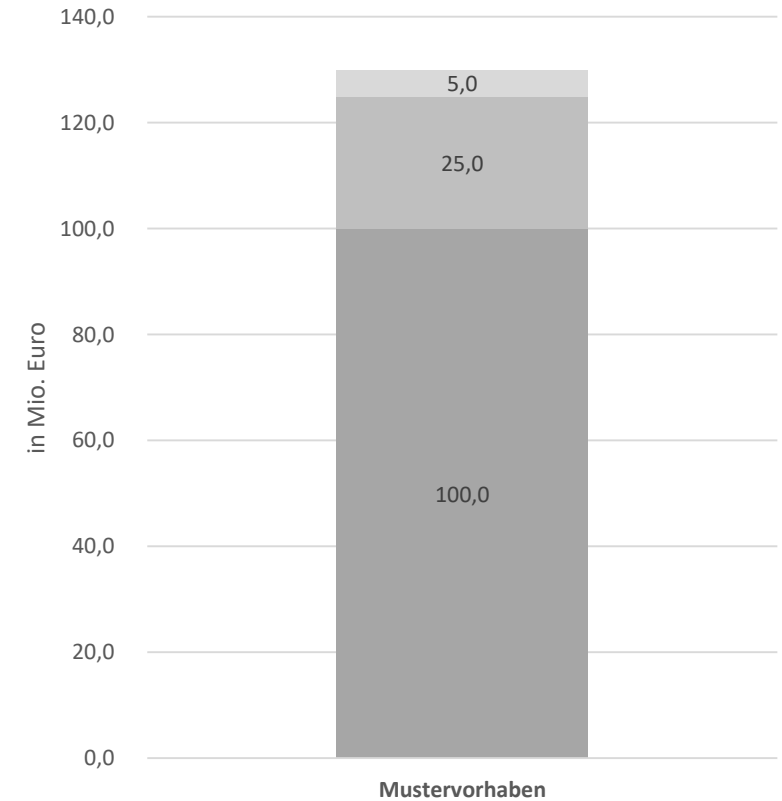
 zwf. Baukosten: 100 Mio. Euro

 Planungskosten: 25 Mio. Euro

 nicht zwf. Kosten: 5 Mio. Euro


 Gesamtkosten: 130 Mio. Euro

■ Nicht-zwf. Kosten  
■ Planungskosten  
■ zwf. K. (Baukosten)

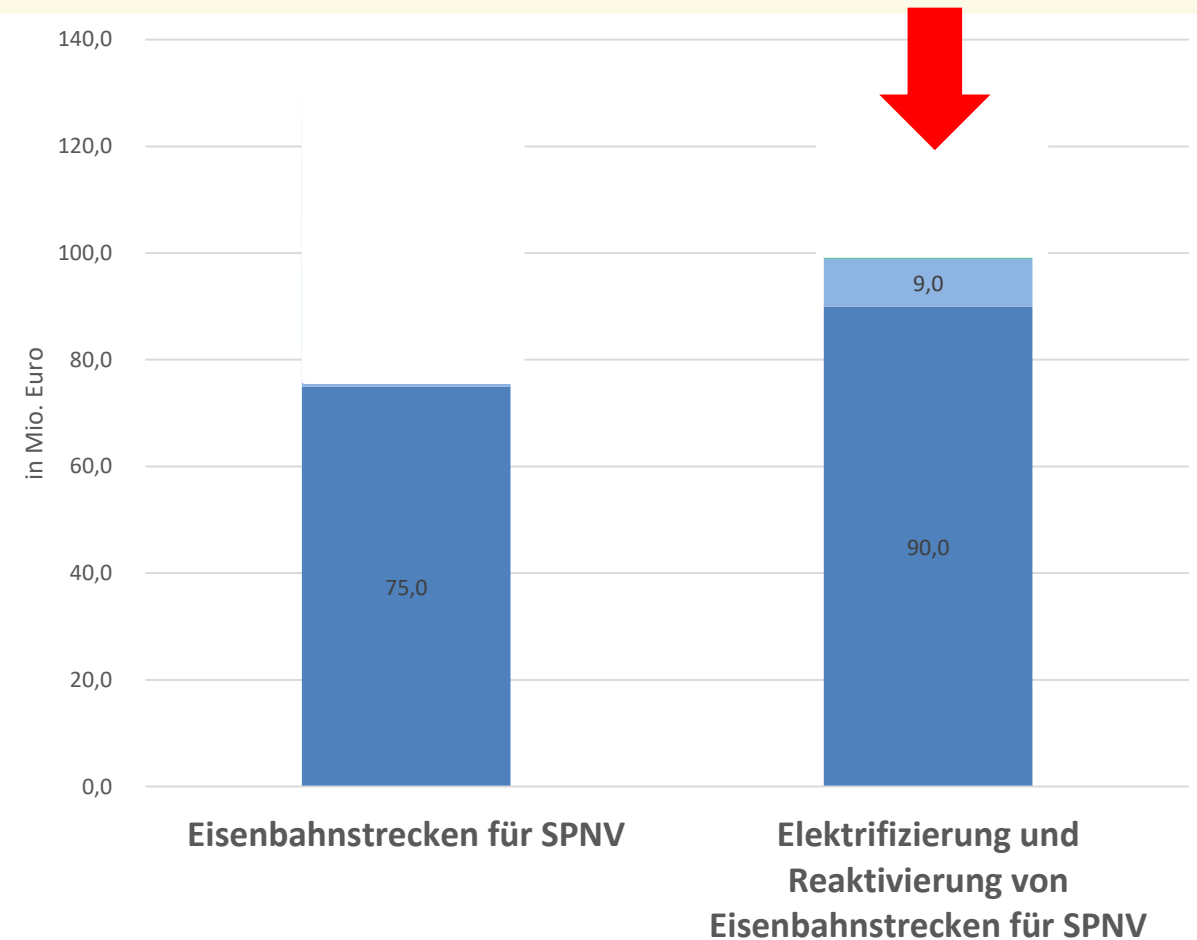





# Förderung Reaktivierungen nach dem Bundes-GVFG


 **Bund:**  
zahlt bei Reaktivierungen  
bis zu 90 % der zuwendungs-  
fähigen Kosten zuzüglich  
der Planungskosten-  
pauschale

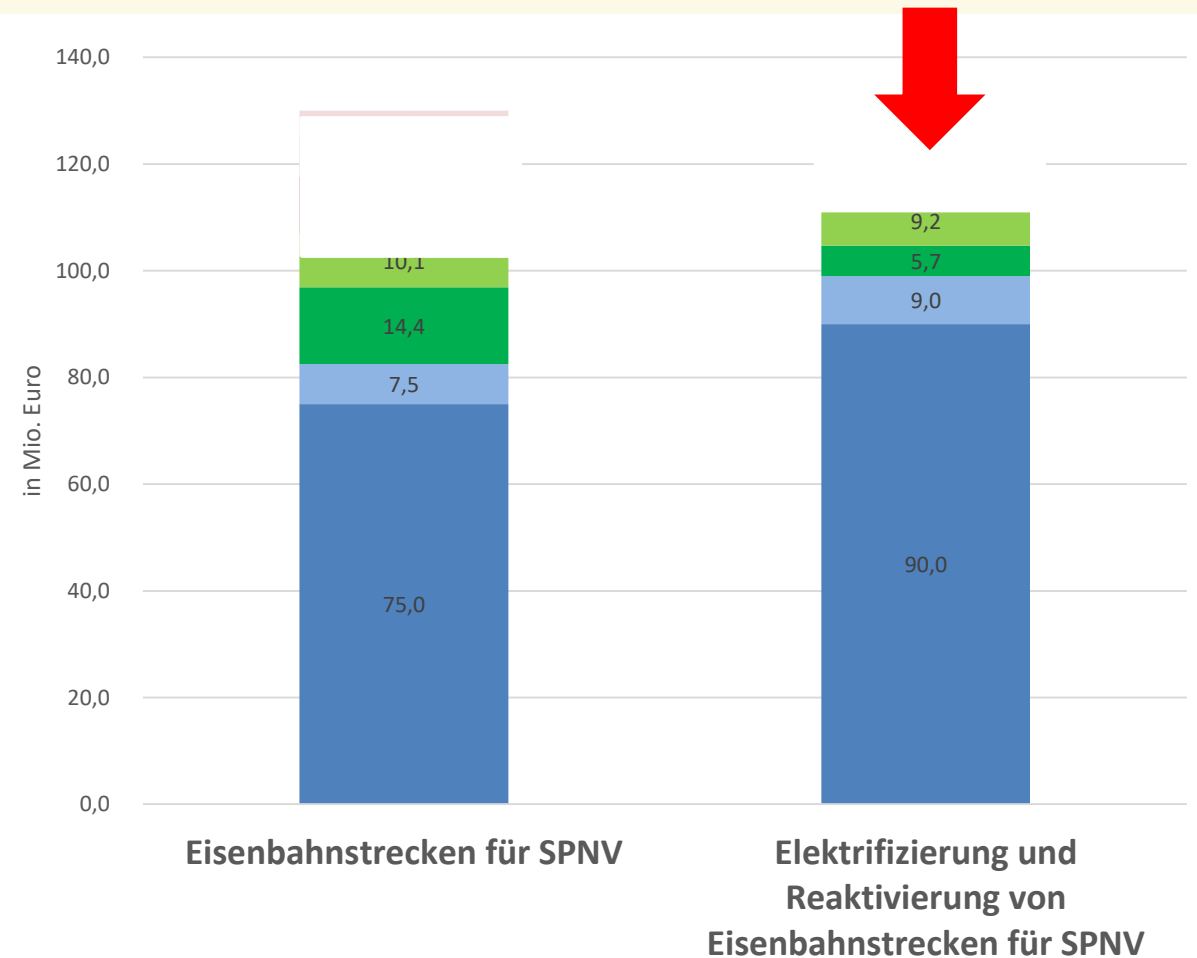
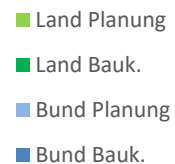
■ Bund Planung  
■ Bund Bauk.




# Förderung Reaktivierungen nach dem Bundes-GVFG


 **Bund:**  
 zahlt bei Reaktivierungen  
 bis zu 90 % der zuwendungs-  
 fähigen Kosten zuzüglich  
 der Planungskosten-  
 pauschale

 **Land:**  
 zahlt 57,5 % der vom  
 Bund nicht abgedeckten  
 Bau- und Planungskosten

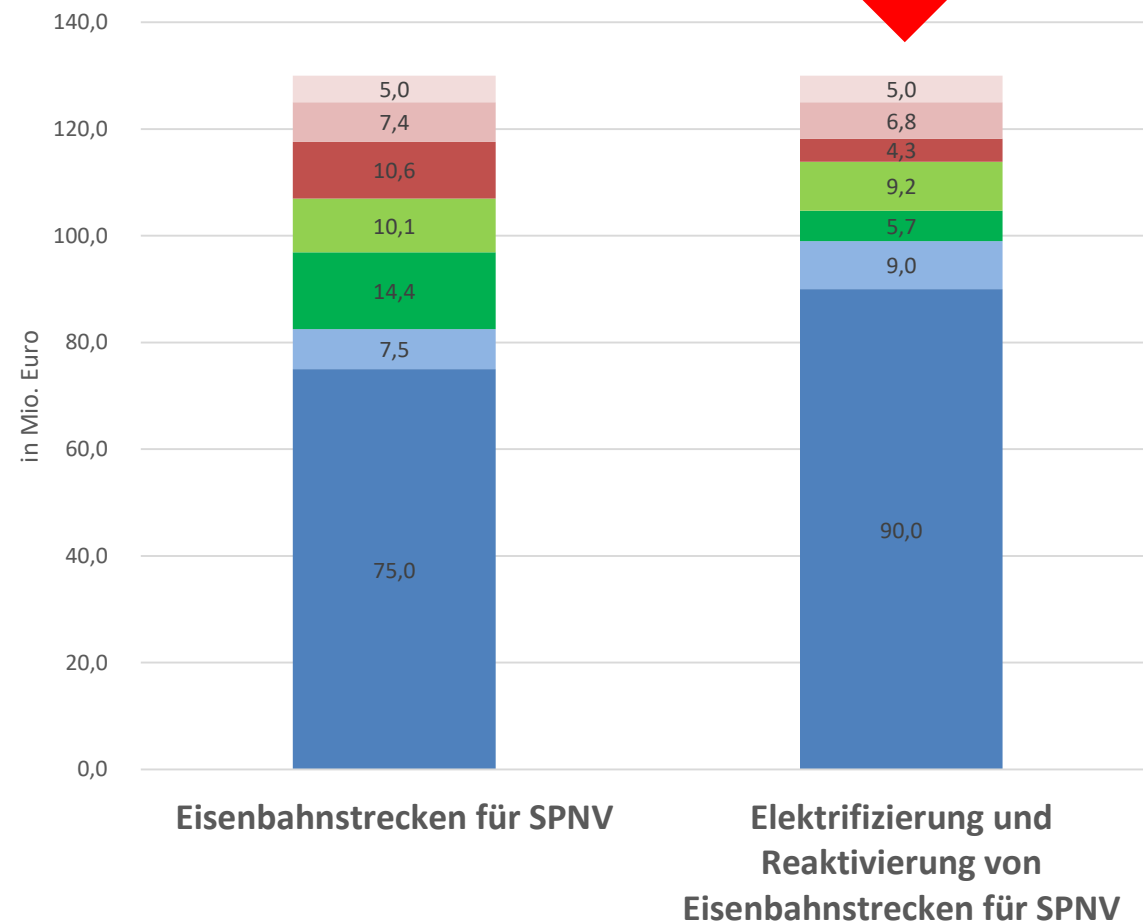


# Förderung Reaktivierungen nach dem Bundes-GVFG

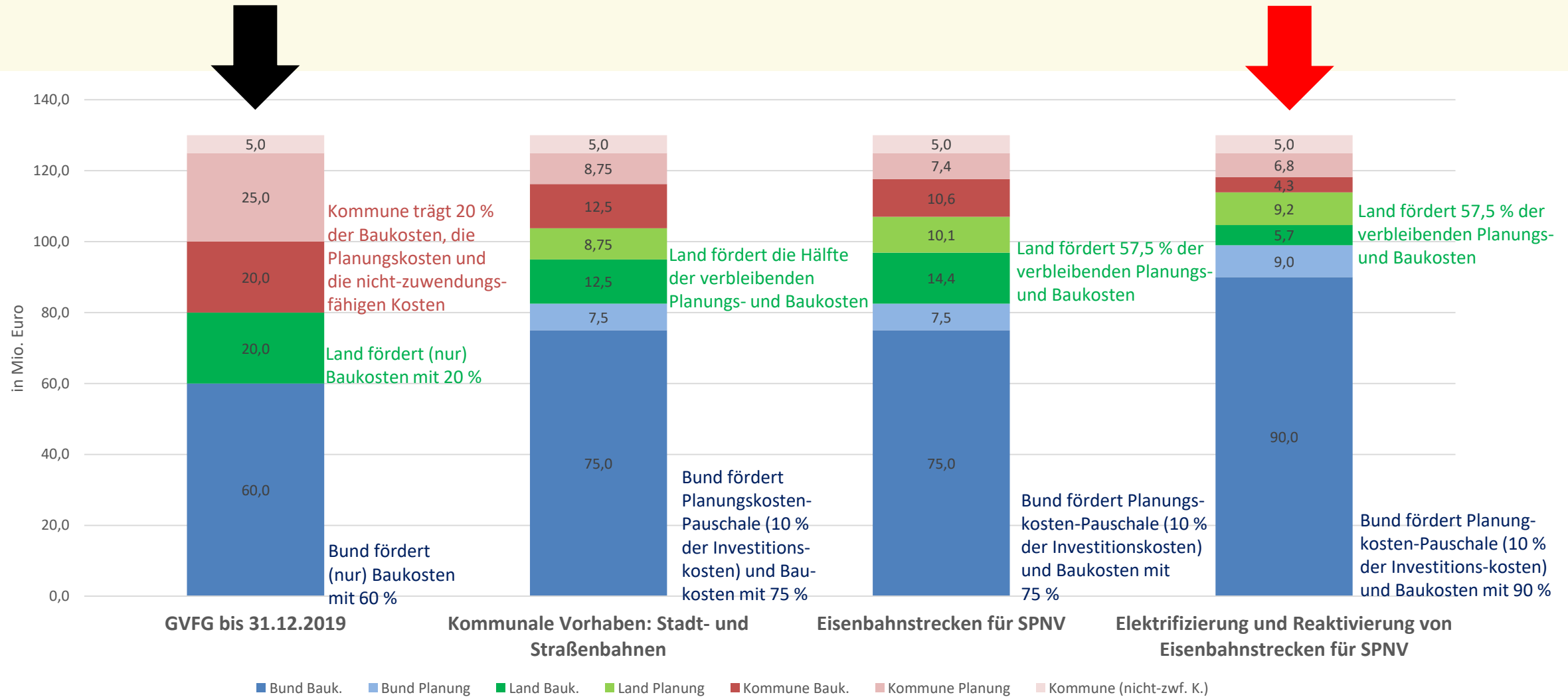
 **Bund:**  
 zahlt bei Reaktivierungen  
 bis zu 90 % der zuwendungs-  
 fähigen Kosten zuzüglich  
 der Planungskosten-  
 pauschale

 **Land:**  
 zahlt 57,5 % der vom  
 Bund nicht abgedeckten  
 Bau- und Planungskosten

- Kommune (nicht-zwf. K.)
- Kommune Planung
- Kommune Bauk.
- Land Planung
- Land Bauk.
- Bund Planung
- Bund Bauk.



# Überblick der neuen Fördersätze



# Förderung Reaktivierungen nach dem Bundes-GVFG

 Die Förderung von Investitionsvorhaben setzt den Nachweis der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit des Projekts voraus

 **Grundsatz:**

**Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren zu erbringen**


 Fortschreibung der Verfahrensanleitung:

 Bund-Länder-Arbeitskreis hat Arbeit aufgenommen

 gemeinsames Ziel: Veröffentlichung noch in diesem Jahr

 Wichtiges Ziel des Landes ist ein Nachteilsausgleich für den ländlichen Raum

 Übergangsregelung: Verfahrensanleitung 2016 mit Einzelfallentscheidung, aber

 **Risiko:** Bei der Bewilligung zählt der Inhalt der dann gegebenenfalls aktualisierten Verfahrensanleitung!

Feststellung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit einer Maßnahme

# Kurzfristige Förderung der Sanierung der technischen Sicherung von Bahnübergängen




-  Technische Sicherung von Bahnübergängen ist wichtig für Betrieb von Reaktivierungsstrecken
-  Förderung der Sanierung oder des Neu- und Ausbaus von Sicherungsanlagen an Bahnübergängen kurzfristig über das LGVFG mit bis zu 90% möglich
-  Voraussetzung ist, dass der SPNV durch die Maßnahme für Fahrgäste insgesamt attraktiver wird (Landesinteresse).






Foto: Von MdE aus der deutschsprachigen Wikipedia











# 1990er Jahre

## Eine Erfolgsgeschichte









### Seehäsele

 Aufgabenträger Landkreis	
 Stilllegung	1982
 Reaktivierung	1996
 Fahrgastzahlen je Schultag	
 1998	<b>2.600</b>
 2018	<b>3.500</b>

### Schönbuchbahn

 Aufgabenträger Zweckverband	
 Stilllegung	September 1966
 Reaktivierung	Dezember 1996
 Fahrgastzahlen je Schultag	
 Prognose (Planung)	<b>2.500</b>
 1997	<b>5.100</b>
 2015	<b>8.200</b>
 Nach <u>Ausbau und Elektrifizierung</u> seit diesem Jahr 15-Minuten-Takt	

### Ammertalbahn




 Aufgabenträger Zweckverband	
 Teil-Stilllegung	September 1966
 Reaktivierung	August 1999
 Fahrgastzahlen je Schultag	
 Prognose (Planung)	<b>5.000</b>
 2000	<b>5.500</b>
 2017	<b>8.900</b>
 <u>Ausbau und Elektrifizierung</u> bis 2022 für 15-Minuten-Takt	

# Wichtige Schritte von der Vision zur Umsetzung


3. Finanzierung des laufenden Betriebs  
zukünftig reaktivierter Eisenbahnstrecken

# Übernahme und Förderung Betriebskosten

## Grundsätzlich Bestellung und Übernahme Betriebskosten durch das Land bei zukünftigen Reaktivierungsstrecken:

 > 750:	100% Land
 500 – 750:	60% Land (40% kommunal)
 < 500:	keine Landesbeteiligung

 Maßgeblich sind die in der Standardisierten Bewertung ermittelten Nachfragewerte

 Nach Betriebsaufnahme kann eine Anpassung an die tatsächlichen Nachfragewerte erfolgen



# Übernahme und Förderung Betriebskosten entsprechend SPNV-Zielkonzept 2025

Klasse	Zahl der Fahrgäste/Tag auf dem Abschnitt	Zugangebot	Zugpaare /Woche	Anmerkung
Ia	bis 5.000	Stundentakt	129	Hochstufung in Klasse II, wenn Strecke mit zusätzlichem Expresszug bedient wird
Ib	bis 5.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Stundentakt mit HVZ-Verstärker	169	
IIa	5.000 bis 10.000	2 Zugpaare pro Stunde (Halbstundentakt)	244	RB und ggf. alternierend dazu ein Express
IIb	5.000 bis 10.000, dabei mind. 2.500 auf kurzen Distanzen*	Express stündlich RB stündlich mit HVZ-Verstärker	284	
III	10.000 bis 15.000	3 Zugpaare pro Stunde	366	Produktdifferenzierung ist variabel
IV	> 15.000	4 oder im Einzelfall 5 Zugpaare pro Stunde	≥ 460	Infrastrukturelle/fiskalische Restriktionen sind im Besonderen zu beachten. Produktdifferenzierung ist variabel




Bei Reaktivierungs-Strecken unter durchschnittlich 1.000 Fahrgästen/Tag (Pkm/km Streckenlänge) wird dabei der landesfinanzierte Leistungsumfang gegenüber dem Landesstandard 1-Stundentakt 5 – 24 Uhr in den Schwachverkehrszeiten reduziert.



# Übernahme und Förderung Betriebskosten

## Abweichungen bei Bestellung des Betriebs durch die kommunale Seite




(z.B. bei eigenen kommunalen Verkehrsunternehmen):

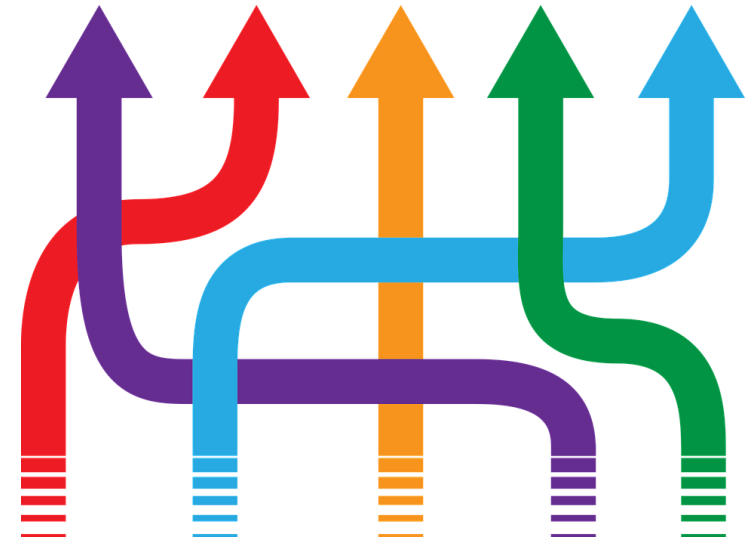
-  In diesen Fällen gewährt das Land einen pauschalierten Kostenersatz (keine Spitzabrechnung).
-  Orientierung an vergleichbaren Strecken in Aufgabenträgerschaft des Landes.
-  Bei Strecken(-abschnitten), die nach der BOStrab als Straßenbahn reaktiviert werden wird (aufgrund der grundsätzlich geringeren Betriebskosten) der Kostensatz um 25 % reduziert.

Montag bis Freitag		
12 25	12 55	13 25
12 27	12 57	13 27
12 30	13 00	13 30
12 33	13 03	13 33
12 35	13 05	13 35
12 38	13 08	13 38
12 39	13 09	13 39
12 41	13 11	13 41
12 45	13 15	13 45
12 49	13 19	13 49
12 52	13 22	13 52
12 58	13 28	13 58
12 59	13 29	13 59
13 04	13 34	14 04
13 07	13 37	14 07
13 10	13 40	14 10
13 13	13 43	14 13
13 17	13 47	14 17

# Übernahme und Förderung Betriebskosten

## Vergabe der Mittel:

-  Das Ministerium hat Mittel für bis zu 100 Kilometer Reaktivierungsstrecken fest budgetiert
-  Vergabe grundsätzlich nach zeitlicher Reihenfolge der Reaktivierungen
-  Land hat Interesse an zügiger Umsetzung von Reaktivierungen.





# Ihre Ansprechpartner zur Reaktivierung von Schienenstrecken

- 🚆 Ansprechpartner beim Land:
  - 🚆 NVBW (aktuell Stellenaufbau)
  - 🚆 VM (Referat 31)

Wir freuen uns darauf, Sie bei den Vorhaben unterstützen zu können.



# Vielen Dank!

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart  
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5830

Fax: 0711 231-5899

[poststelle@vm.bwl.de](mailto:poststelle@vm.bwl.de)

[www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de)





- ### Sehr hohes Nachfragepotenzial
- A01** Reutlingen Hbf – Engstingen (Echaztalbahn)
  - A02** Marbach (Neckar) – Heilbronn (Bottwartalbahn)
  - A03** Reutlingen Hbf – Nehren Süd (Somaschell)
  - A04** Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim Pbf (Schusterbahn)
  - A05** Breisach – Colmar
  - A06** Ludwigsburg – Markgröningen (Markgröninger Bahn)
  - A07** Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz (Albtalbahn)
  - A08** Weil der Stadt – Calw (Hermann-Hesse-Bahn)
  - A09** Göppingen – Schwäbisch Gmünd (Hohenstaufenbahn)
  - A10** Göppingen – Bad Boll (Voralbbahn)
  - A11** Göppingen – Kirchheim (Teck)
  - A12** Filderstadt – Neuhausen (Filder) (Filderbahn)

- ### Mittleres Nachfragepotenzial
- C01** Neckarbischofsheim Nord – Obergimpert – Hüffenhardt/Bad Rappenau (Krebsbachtalbahn)
  - C02** Haltingen – Kandern (Kandertalbahn)
  - C03** Engstingen – Gammertingen (Schwäbische-Alb-Bahn)
  - C04** Heimerdingen – Weißach (Strohgäubahn)
  - C05** Kirchheim (Teck) – Weilheim (Teck) (Kleine Teckbahn)
  - C06** Engstingen – Münsingen – Schelklingen (Schwäbische-Alb-Bahn)
  - C07** Lauchringen – Stühlingen (Wutachtalbahn)
  - C08** Eyach – Hechingen Landesbahn (Zollern-Alb-Bahn 4)
  - C09** Rastatt – Hagenau
  - C10** Neckarbischofsheim Nord – Obergimpert – Hüffenhardt (Krebsbachtalbahn)

- ### Hohes Nachfragepotenzial
- B01** Balingen (Württ) – Schömberg (b Balingen) – Rottweil (Zollern-Alb-Bahn 3)
  - B02** Schopfheim – Bad Säckingen (Wehratalbahn)
  - B03** Karlsruhe-Neureut – Karlsruhe-Mühlburg (Hardtbahn)
  - B04** Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn)
  - B05** Singen (Hohentwiel) – Etwilen TG
  - B06** Waldenburg (Württ) – Künzelsau (Kochertalbahn)
  - B07** Lauffen (Neckar) – Zaberfeld (Zabergäubahn)+
  - B08** Sigmaringen/Mengen – Krauchenwies – Stockach (Ablachtalbahn)
  - B09** Mengen – Krauchenwies – Stockach (Ablachtalbahn)
  - B10** Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen (Talgangbahn)

- ### Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
- D01** Altshausen – Pfullendorf (Räuberbahn)
  - D02** Leutkirch – Isny
  - D03** Balingen (Württ) – Schömberg (b Balingen) (Zollern-Alb-Bahn 3)
  - D04** Roßberg – Bad Wurzach (Roßbergbahn)
  - D05** Bühl (Baden) – Stollhofen
  - D06** Hintschingen – Blumberg-Zollhaus (Aitrachtalbahn)
  - D07** Amstetten (Württ) – Gerstetten (Lokalbahn)
  - D08** Maulbronn West – Maulbronn Stadt (Klosterstadt-Bahn)
  - D09** Rudersberg-Oberndorf – Welzheim (Wieslaftalbahn)
  - D10** Blauffelden – Langenburg



# 1990er Jahre (1)

## Erste erfolgreiche Reaktivierungen

### Drei Beispiele:

September 1996

Seehäsele

Radolfzell – Stockach

Dezember 1996

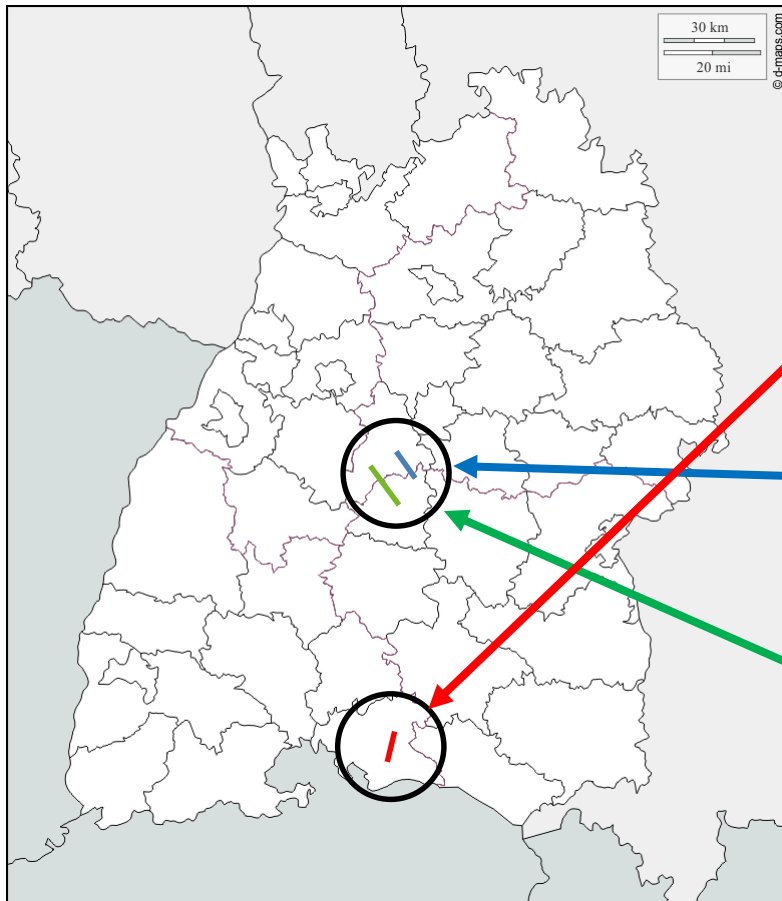
Schönbuchbahn

Böblingen – Dettenhausen

August 1999

Ammertalbahn

Tübingen – Herrenberg



Fotos: Heiko Focken

# Aktuelles Beispiel

## Hermann-Hesse-Bahn: Weil der Stadt - Calw

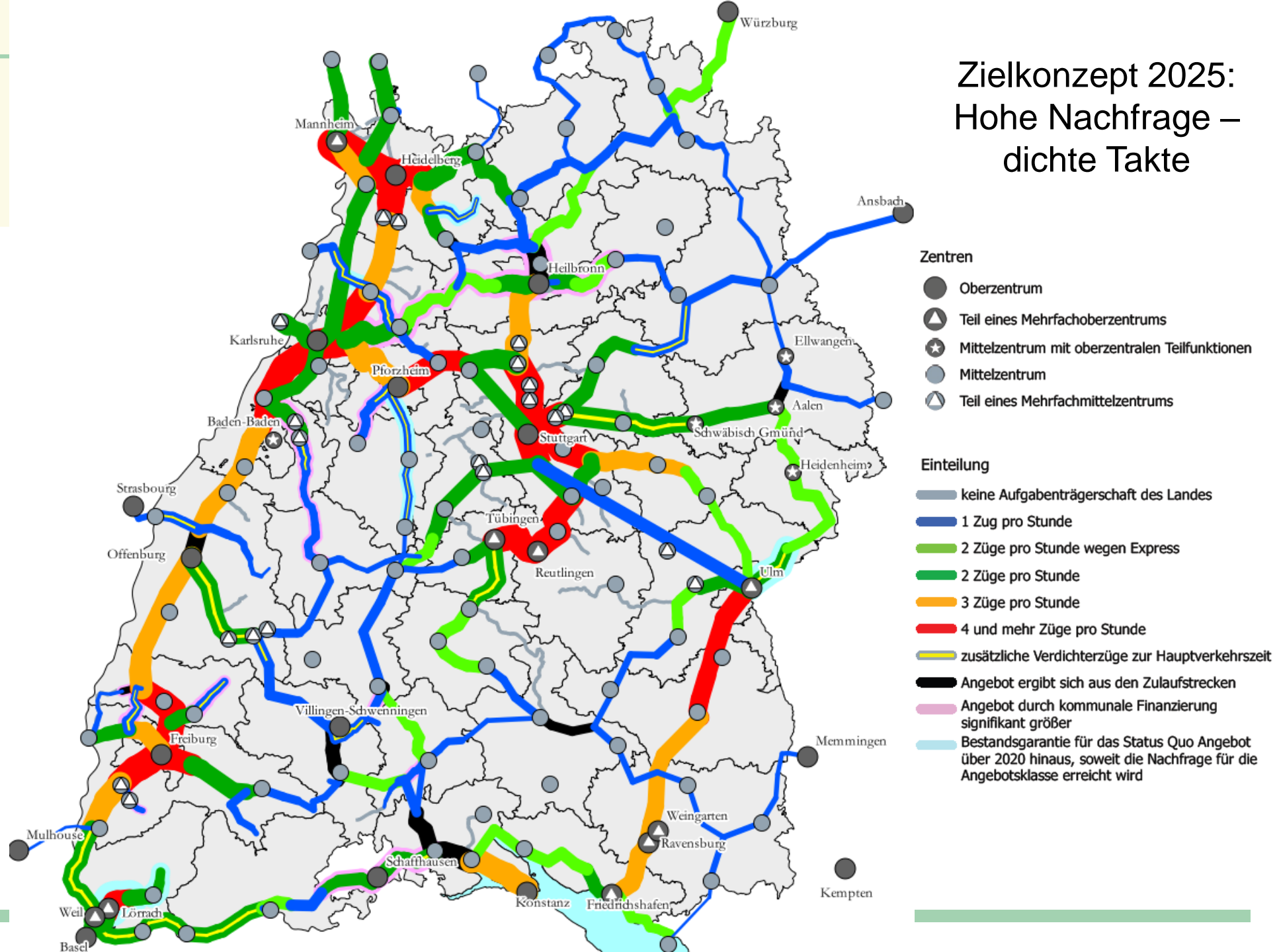
- |   |                                   |                         |
|---|-----------------------------------|-------------------------|
| 🚂 | Aufgabenträger                    | Zweckverband            |
| 🚂 | Stilllegung                       | Mai 1983                |
| 🚂 | Planungsbeginn                    | 2011                    |
| 🚂 | Beginn der Arbeiten               | 2018                    |
| 🚂 | Geplante Inbetriebnahme           | 2023                    |
| 🚂 | 2. Betriebsstufe:                 |                         |
| 🚂 | Elektrifizierung der Strecke      |                         |
| 🚂 | Verlängerung der S6 bis Calw      |                         |
| 🚂 | Im Halbstundentakt ohne Umsteigen | von Stuttgart nach Calw |



Foto: ZV HHB

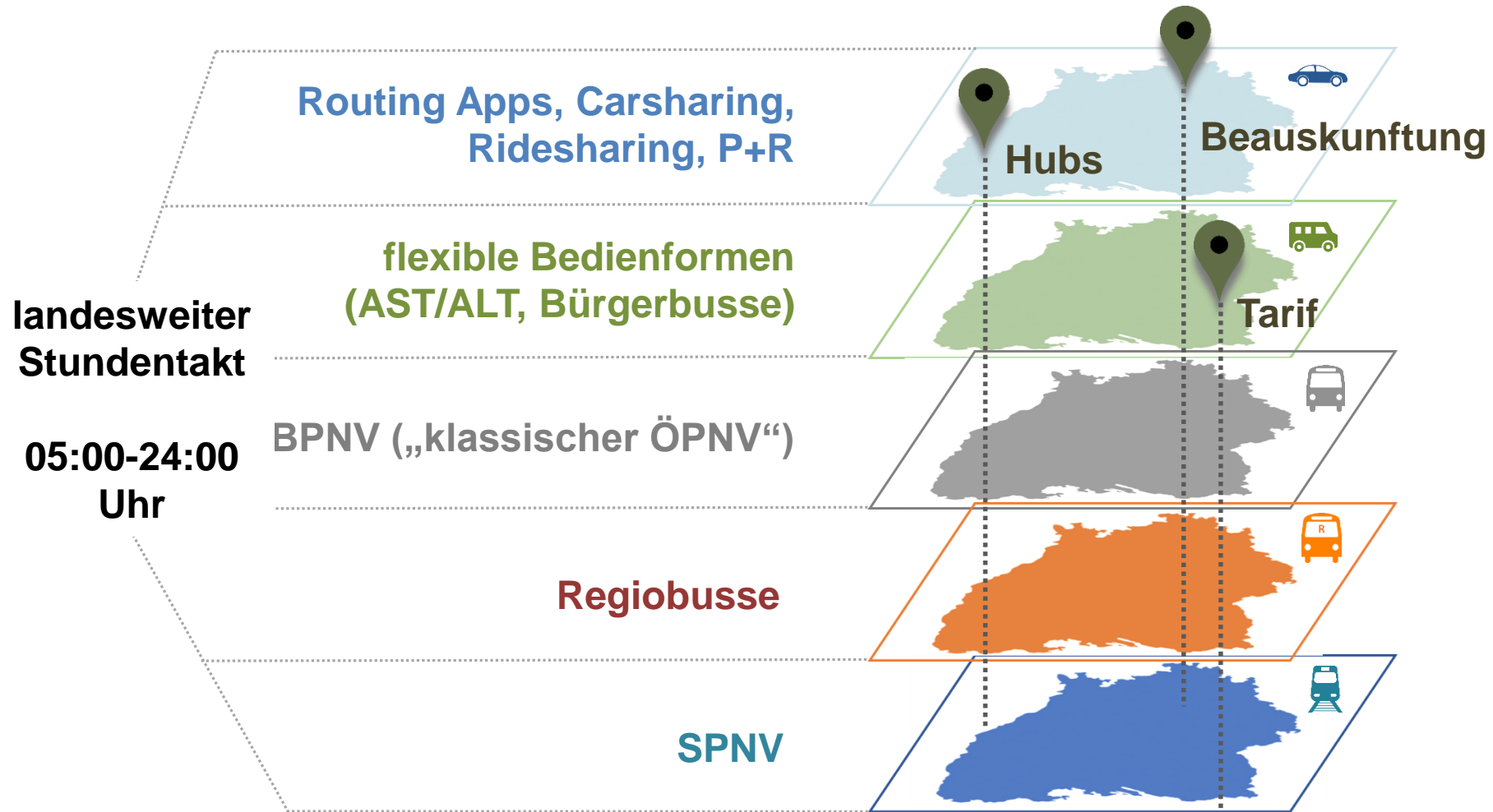
**Größte Herausforderungen:** Naturschutz und Einigkeit der Raumschaft

# Zielkonzept 2025: Hohe Nachfrage – dichte Takte








# Verlässliches Gesamtsystem des Öffentlichen Verkehrs



# Regiobus-Förderung

## Ausblick für 2020/2021

-  bestehende Förderungen
-  zukünftige Förderung Nationalpark
-  Anträge zur Förderung für 13 **neue Linien** im Jahr 2020 (einschl. 4 Linien im NLP)

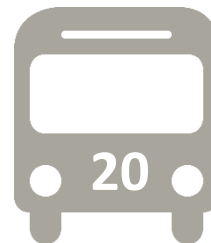
2017



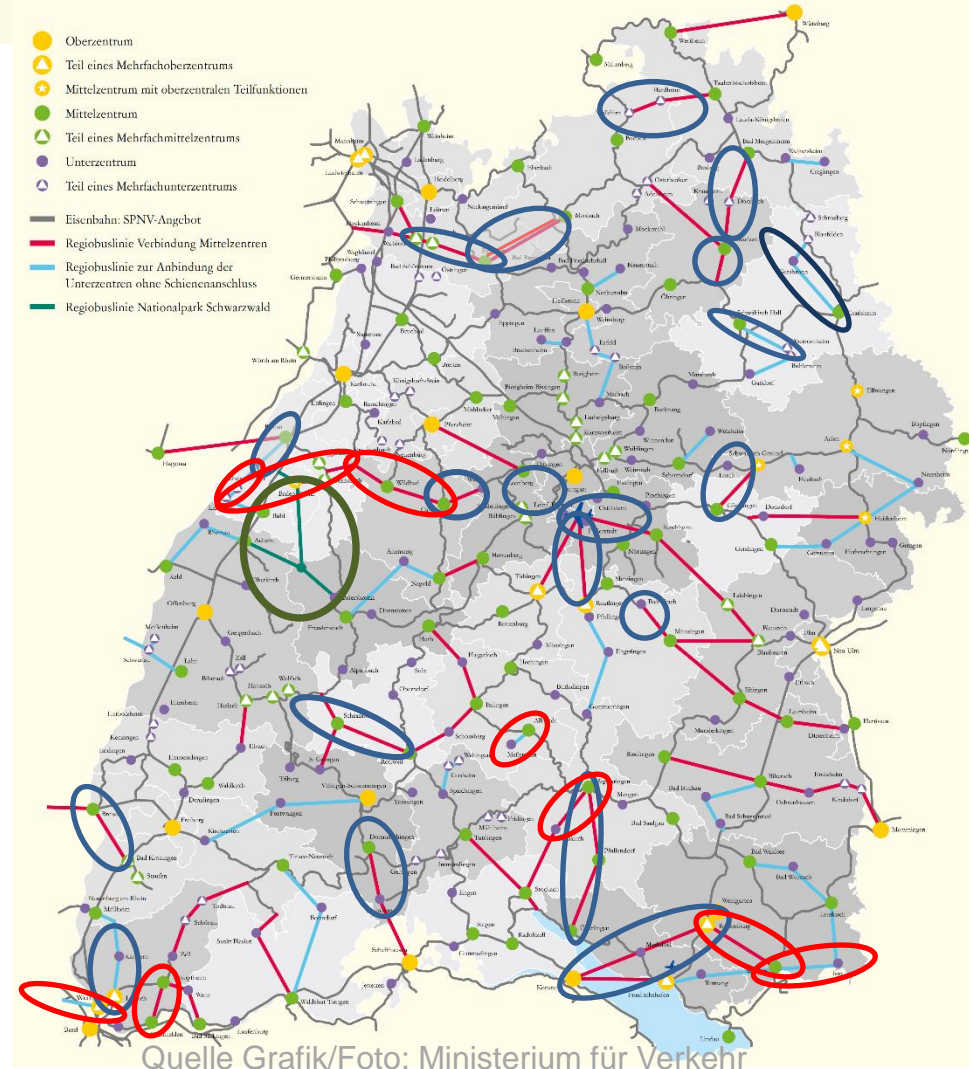
2018



2019



Anzahl Linien



Quelle Grafik/Foto: Ministerium für Verkehr

