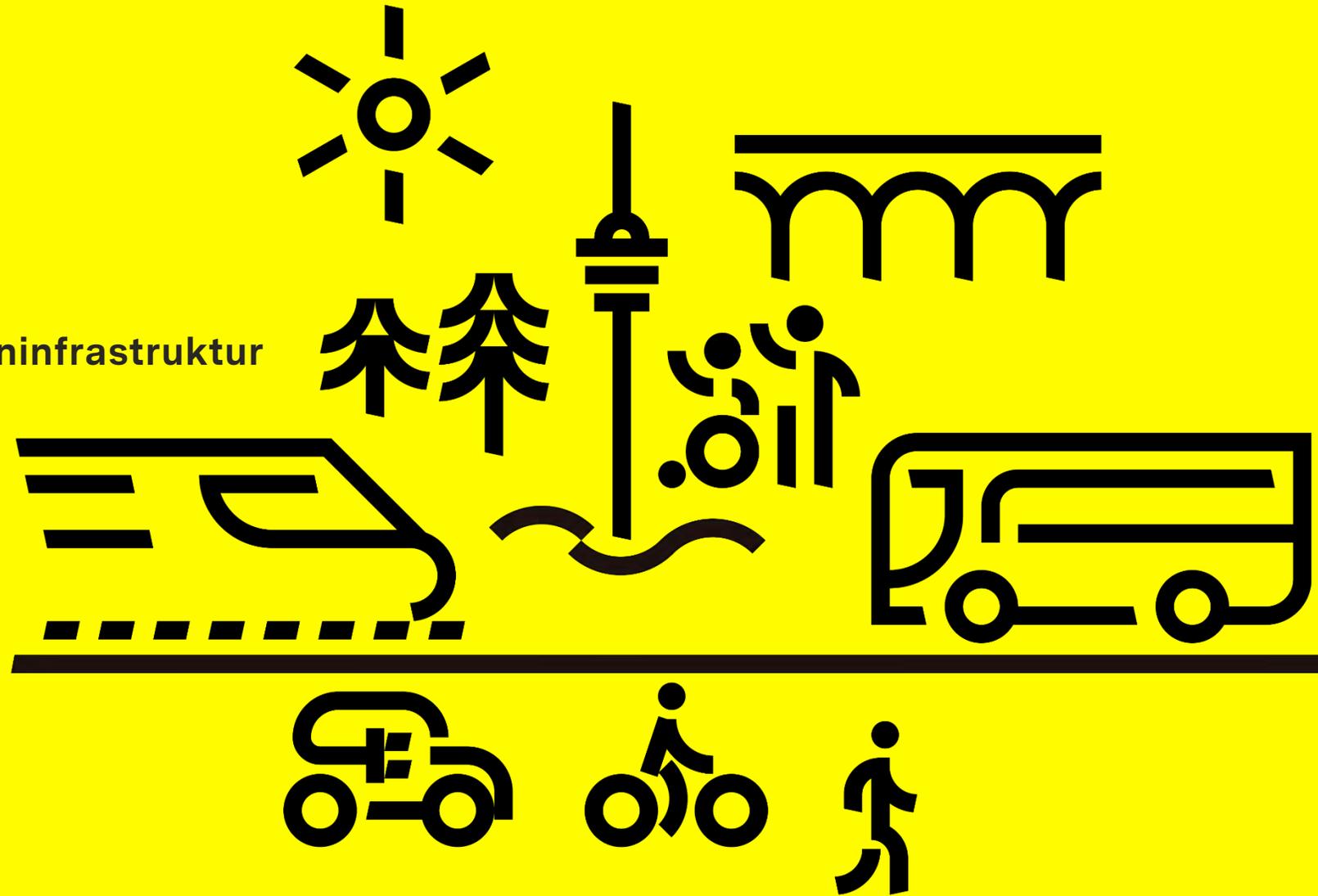


Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken

in Baden-Württemberg

Referat 37 – Eisenbahnen, Schieneninfrastruktur

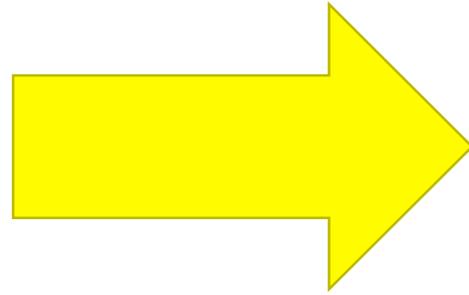


Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Unser Ziel: Verdoppelung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr bis 2030



Fotos: Philipp Hendricks



Reaktivierungen stillgelegter Strecken sind ein wichtiger Bestandteil dieser Strategie



Das Reaktivierungskonzept von Baden-Württemberg

1. Landesweite Potenzialanalyse
2. Förderung Machbarkeitsstudien
- 3. Attraktive Investitionsförderung**
- 4. Übernahme von Betriebskosten**
5. Fachliche Projektbegleitung

Attraktive Investitionsförderung

3

Förderprogramme für Streckenreaktivierungen

Das zentrale Förderprogramm:

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG

Nachrangige Förderprogramme:

- **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – LGVFG**
- **Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz – LEFG**
- **Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz – SGFFG**
- ...

Förderung Reaktivierungen nach dem Bundes-GVFG

3

Umsetzung nach Bundes-GVFG in Baden-Württemberg:

- **Reaktivierungen: bis zu 90% der zuwendungsfähigen Kosten (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 iVm. § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG)**
- **zusätzlich Planungskostenpauschale 10%**
- **Außerdem: Kofinanzierung durch Land i.H.v. 57,5 % der nicht vom Bund finanzierten zuwendungsfähigen Kosten**
- **Förderschwelle für Reaktivierungen: mind. 10 Mio. €**
- **Neue Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung seit Juli 2022**

Übernahme von Betriebskosten

4

Politische Zusage: Übernahme der Betriebskosten für die ersten 100 km
Aber: Abhängig vom Fahrgastpotential!

> 750 Pkm/km:	100 % Land
500 – 750 Pkm/km:	60 % Land / 40 % kommunal
< 500 Pkm/km:	100 % kommunal

Maßgeblich sind die in der Standardisierten Bewertung ermittelten Nachfragewerte

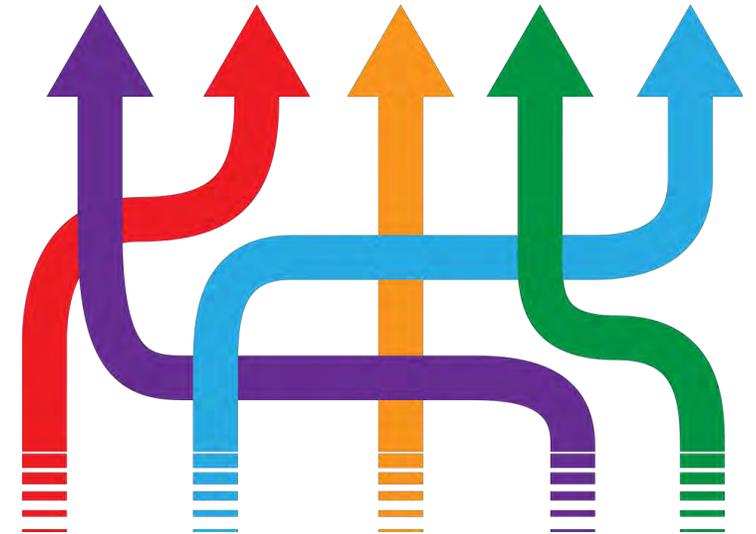
Nach Betriebsaufnahme kann eine Anpassung an die tatsächlichen Nachfragewerte erfolgen

Übernahme von Betriebskosten

4

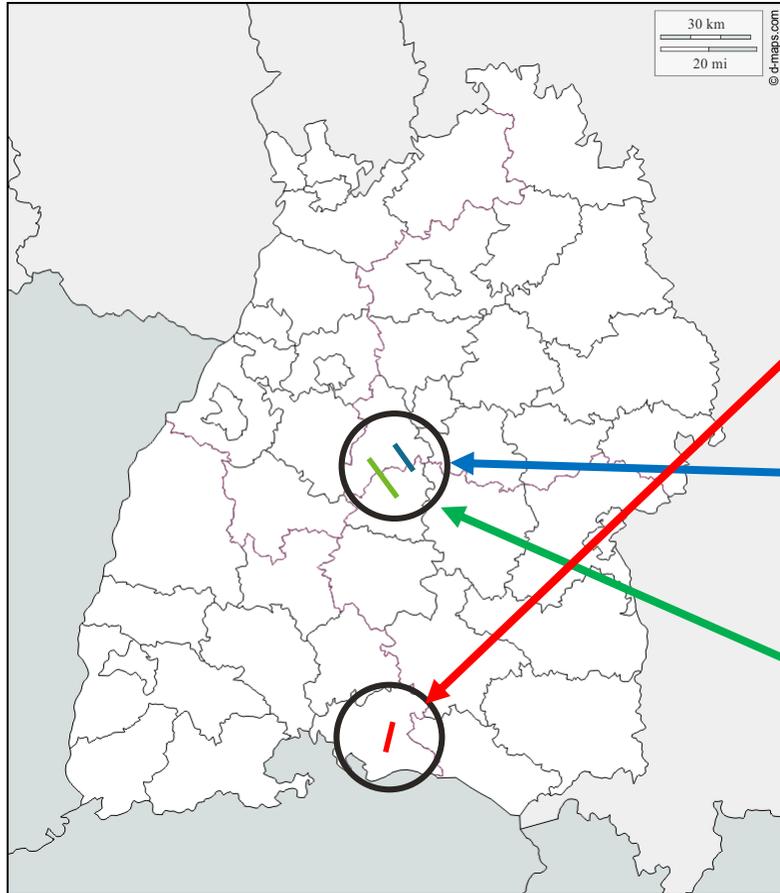
Vergabe der Mittel

- Das Ministerium hat Mittel für bis zu 100 Kilometer Reaktivierungsstrecken fest budgetiert
- Vergabe grundsätzlich nach zeitlicher Reihenfolge der Reaktivierungen/Anträge
- Land hat Interesse an zügiger Umsetzung von Reaktivierungen
- „BOStrab-Reaktivierungen“: (aufgrund der grundsätzlich geringeren Betriebskosten) Reduktion des Kostensatz um 25%



1990er Jahre

Erste erfolgreiche Reaktivierung



Drei Beispiele:

September 1996
Seehäsele
Radolfzell – Stockach

Dezember 1996
Schönbuchbahn
Böblingen – Dettenhausen

August 1999
Ammertalbahn
Tübingen – Herrenberg



Fotos: Heiko Focken



Freie Fahrt zur Reaktivierung

Die Bedingungen für Reaktivierungen sind so gut wie nie zuvor!



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr