



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Reaktivierungskonzept des Landes

Vorstellung der Fördermöglichkeiten von Bund
und Land zu Planung, Bau und Betrieb

Gerd Hickmann, Leiter der Abteilung 3 (Öffentlicher Verkehr)

Ministerium für Verkehr

Stuttgart, 3. November 2020



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 



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 – Haguenuau
- 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 (Wieslaufftalbahn)
- D10** Blauffelden – Langenburg

Ergebnisse der Potenzialanalyse = Wegweisung für die nächsten Schritte

Abhängig von der Kategorie:

A **B** hohes Fahrgastpotential: weitere Schritte angehen!
(Machbarkeitsstudie, Planung, Standardisierte Bewertung, Umsetzung)

C mittleres Fahrgastpotential: vor den weiteren Schritten
zunächst vertiefte Potenzialanalyse, Machbarkeitsstudie

D Prüfung eines reduzierten Betriebes
(z.B. Freizeitverkehr)

Unterstützung des Landes bei der Reaktivierung von Bahnstrecken

Wie unterstützt das Land?

 Finanzierung von Machbarkeitsstudien

 Förderung der Investitionskosten

 Finanzierung des laufenden Betriebs

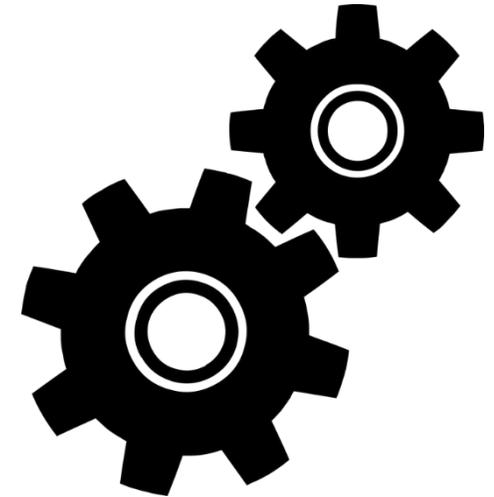


Förderung von Machbarkeitsstudien

Förderung Machbarkeitsstudien

Eckpunkte Förderbedingungen:

-  Für alle Strecken der Kategorien A, B und C
 -  bisher ohne Machbarkeitsstudie oder
 -  vorhandene Studie veraltet
-  Förderquote: 75%, max. Förderbetrag: 100.000 €
-  Antragstellung: bis Ende 2021
-  Fertigstellung der Studie: spätestens Ende 2023.
-  Fördergrundsätze werden noch dieses Jahr veröffentlicht.



Förderung Machbarkeitsstudien

Notwendige Inhalte der Studien (Fördervoraussetzung):

- 🚆 Bestandsanalyse
 - 🚆 stillgelegte Streckeninfrastruktur
 - 🚆 heutiges Busnetz
 - 🚆 Verkehrsnachfrage (ÖV und IV)
- 🚆 Mögliche Betriebskonzepte (Schiene und Bus) mit Betriebskosten
- 🚆 Infrastrukturmaßnahmen mit Kostenschätzung, ggf. auch Berücksichtigung alternativer Ansätze (z. B. Stadtbahn)
- 🚆 Ermittlung Verkehrsnachfrage und Verlagerungseffekte
- 🚆 Abschätzung Nutzen-Kosten-Indikator (in Anlehnung Standardisierter Bewertung)



Förderung der Investitionskosten der Streckenreaktivierung

Förderung Investitionskosten nach dem Bundes-GVFG

Neuerungen beim Bundes-GVFG:

-  stufenweise Anhebung des Fördervolumens von bislang 0,332 Mrd. € p. a. bis 2025 auf 2 Mrd. € p. a.
-  Reaktivierungen: bis zu 90%
-  zusätzlich Planungskostenpauschale 10%
-  Förderschwelle für Reaktivierungen: mind. 10 Mio. €



Förderung Reaktivierungen nach dem Bundes-GVFG

Mustervorhaben:

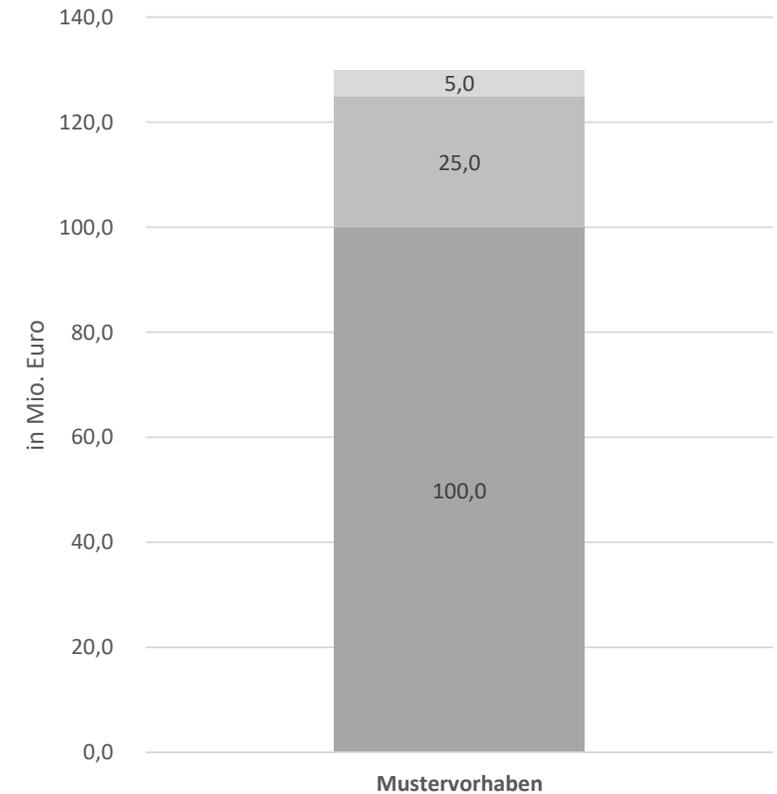
 zwf. Baukosten: 100 Mio. Euro

 Planungskosten: 25 Mio. Euro

 nicht zwf. Kosten: 5 Mio. Euro

 Gesamtkosten: 130 Mio. Euro

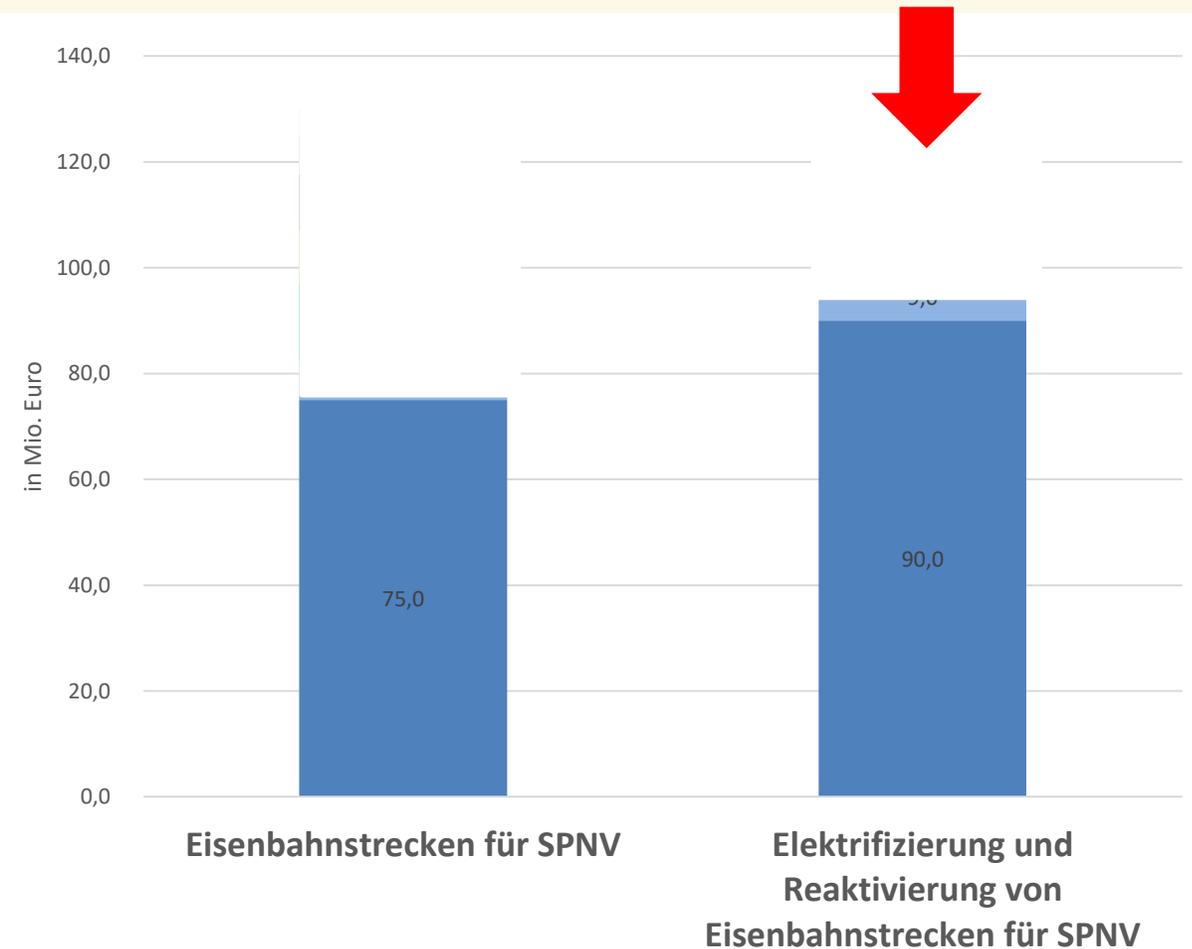
■ Nicht-zwf. Kosten
■ Planungskosten
■ zwf. K. (Baukosten)



Förderung Reaktivierungen nach dem Bundes-GVFG

 Bund: zahlt bei Reaktivierungen bis zu 90 % der zwf. Kosten zzgl. der Planungskostenpauschale

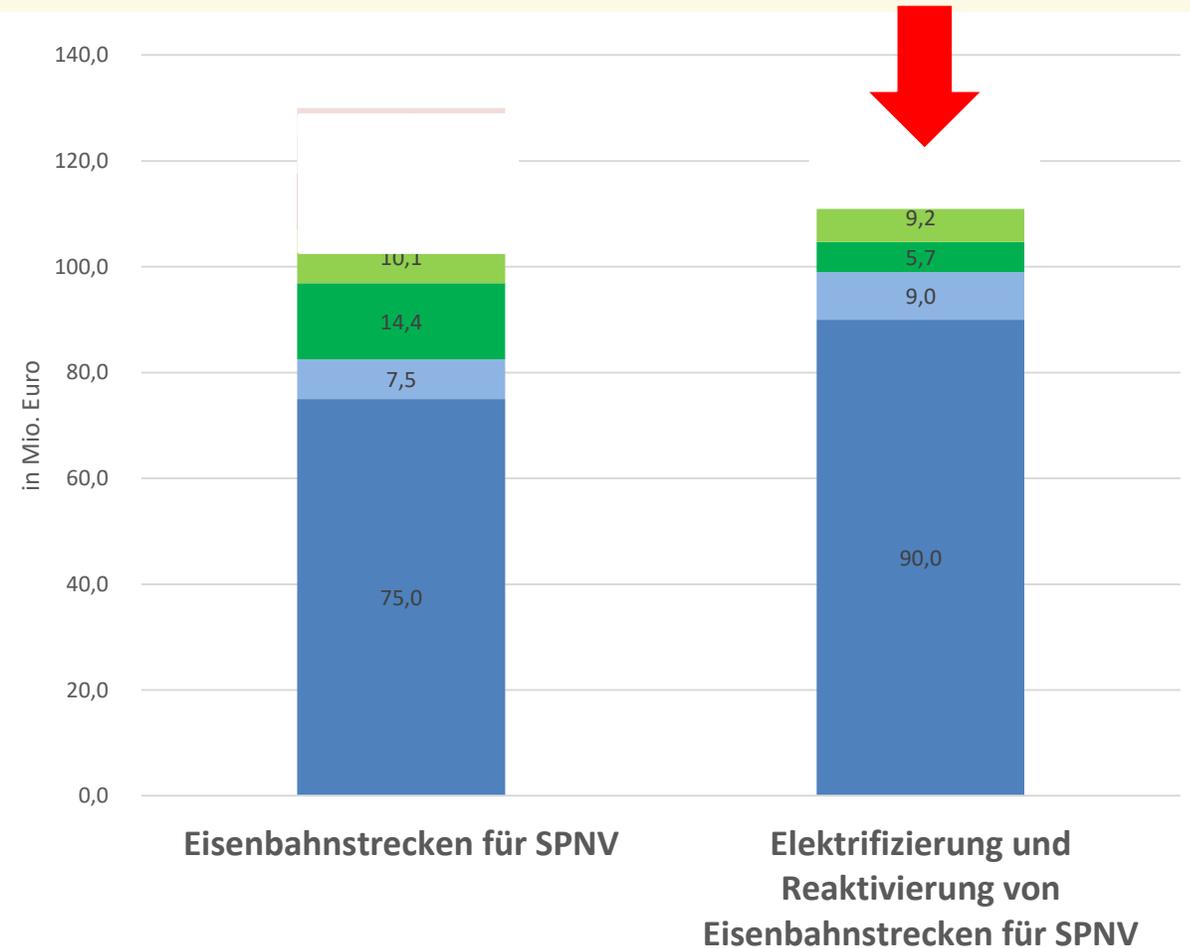
■ Bund Planung
■ Bund Bauk.



Förderung Reaktivierungen nach dem Bundes-GVFG

 Bund: zahlt bei Reaktivierungen bis zu 90 % der zwf. Kosten zzgl. der Planungskostenpauschale

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

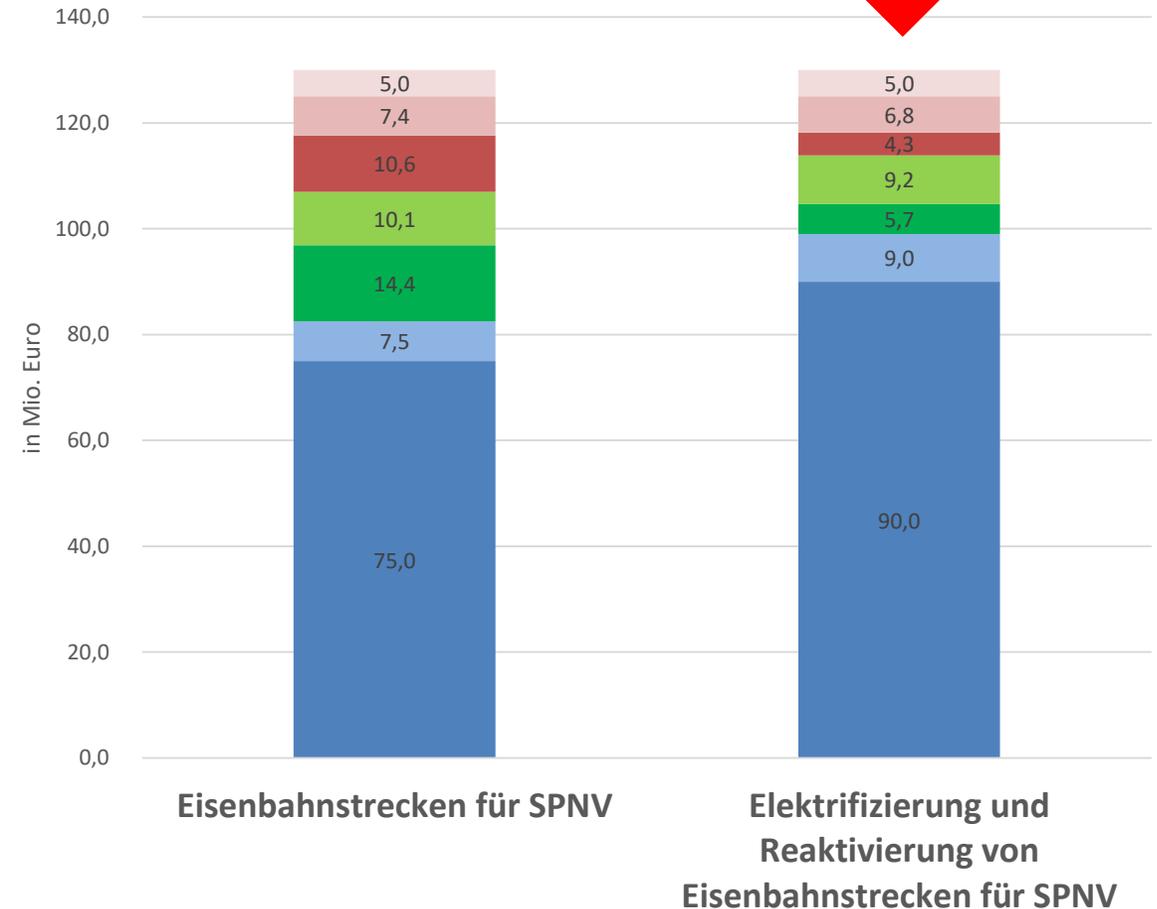


Förderung Reaktivierungen nach dem Bundes-GVFG

 **Bund: zahlt bei Reaktivierungen bis zu 90 % der zwf. Kosten zzgl. der Planungskostenpauschale**

 **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.



Förderung Reaktivierungen nach dem Bundes-GVFG

Grundsatz: Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist mit der Standardisierten Bewertung zu erbringen

Feststellung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit einer Maßnahme

 Fortschreibung der Verfahrensanleitung:

 Bund-Länder-Arbeitskreis hat Arbeit aufgenommen

 Übergangsregelung: Verfahrensanleitung 2016 mit Einzelfallentscheidung

 allgemeine Empfehlung:

Einstieg in die formale NKU frühestens mit Abschluss Lph 2 HOAI (Entwurfsplanung)

Finanzierung des laufenden Betriebs

Übernahme und Förderung Betriebskosten

Grundsätzlich Bestellung und Übernahme Betriebskosten durch das Land:

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



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 5 – 24 Uhr in den Schwachverkehrszeiten reduziert.



Übernahme und Förderung Betriebskosten

Abweichungen bei Bestellung durch kommunale Seite:

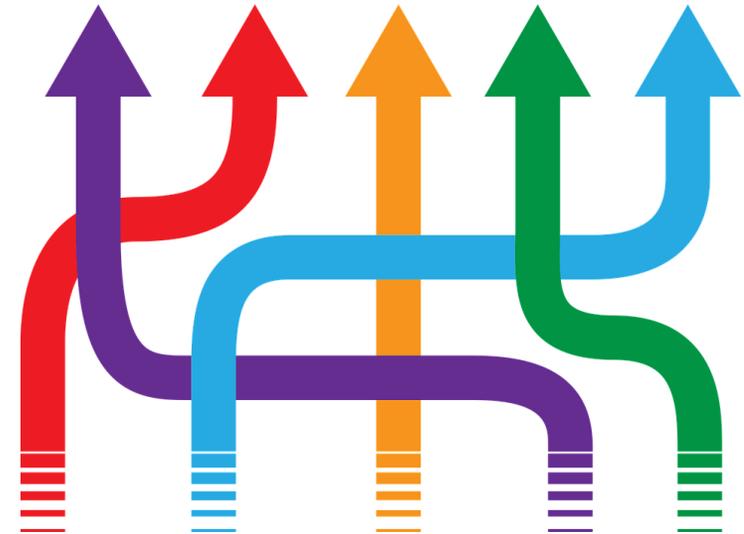
-  In diesen Fällen gewährt das Land einen pauschalierten Kostenersatz (keine Spitzabrechnung).
-  Orientierung an vergleichbaren Strecken in Aufgabenträgerschaft des Landes.
-  Bei Strecken, die nach Betriebsordnung Straßenbahn reaktiviert werden, wird (aufgrund der grundsätzlich geringeren Betriebskosten)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



Freie Fahrt zur Reaktivierung

-  Die Bedingungen für Reaktivierungen sind so gut wie nie zuvor.
-  Im Verkehrsministerium stehen in Referat 31 fachkundige Ansprechpartner gerne zur Verfügung
-  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

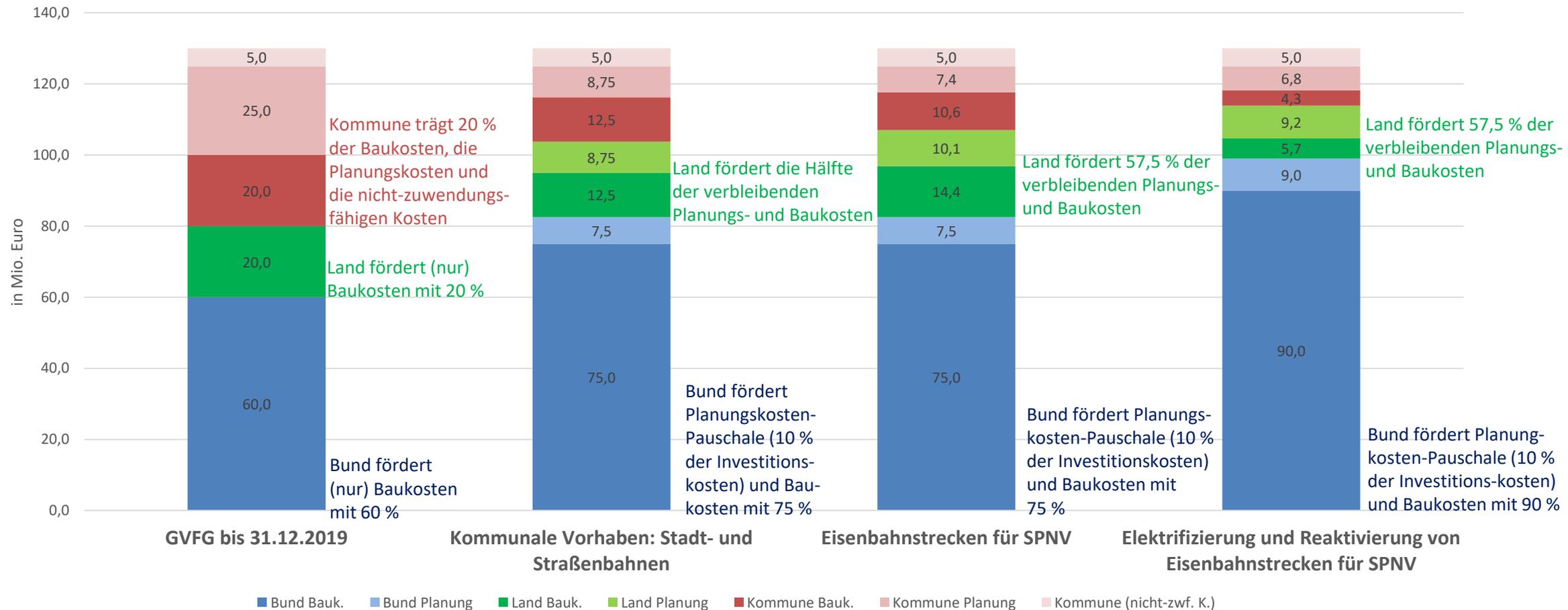
Fax: 0711 231-5899

poststelle@vm.bwl.de

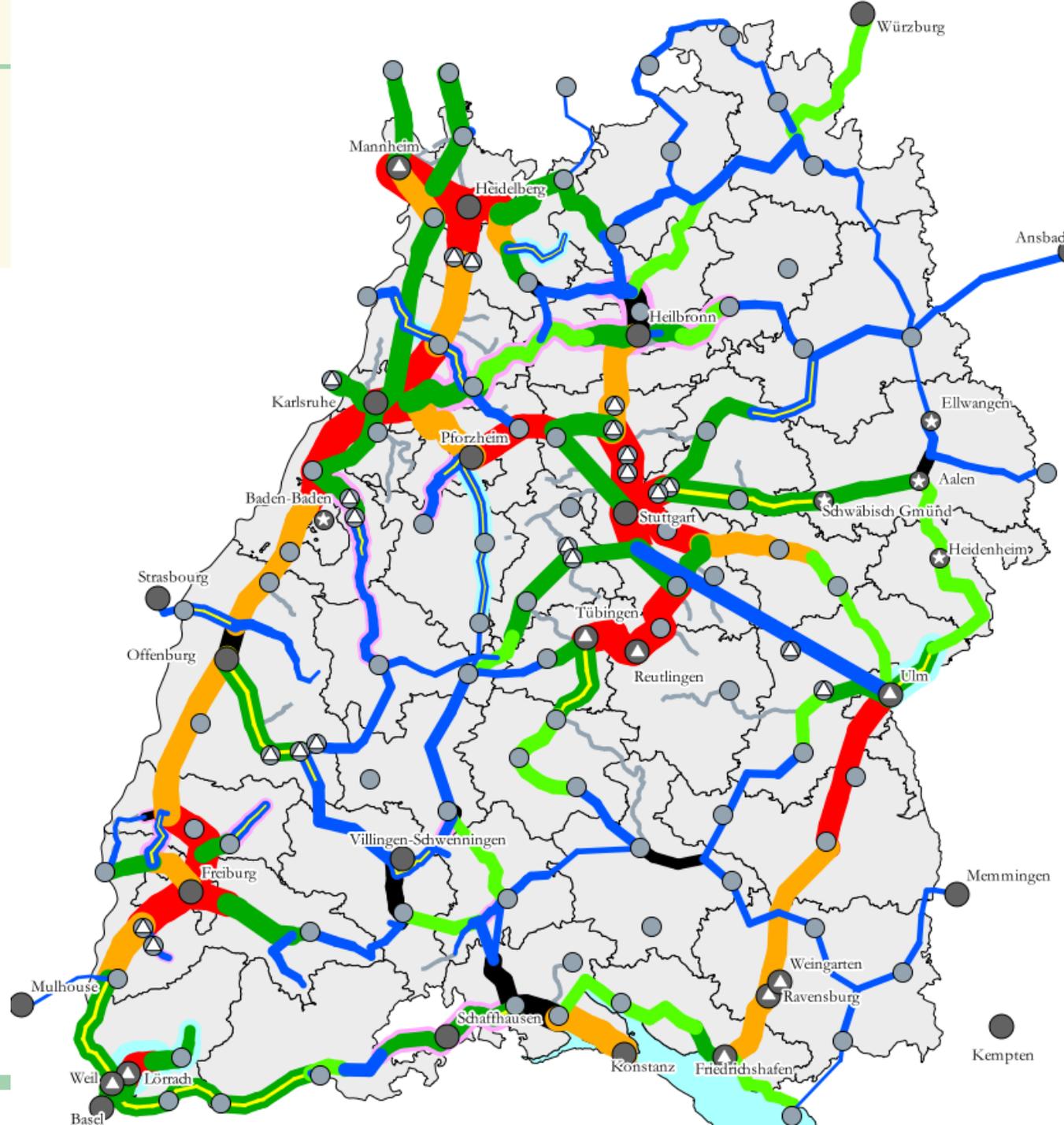
www.vm.baden-wuerttemberg.de



Überblick der neuen Fördersätze



Zielkonzept 2025: Hohe Nachfrage – dichte Takte



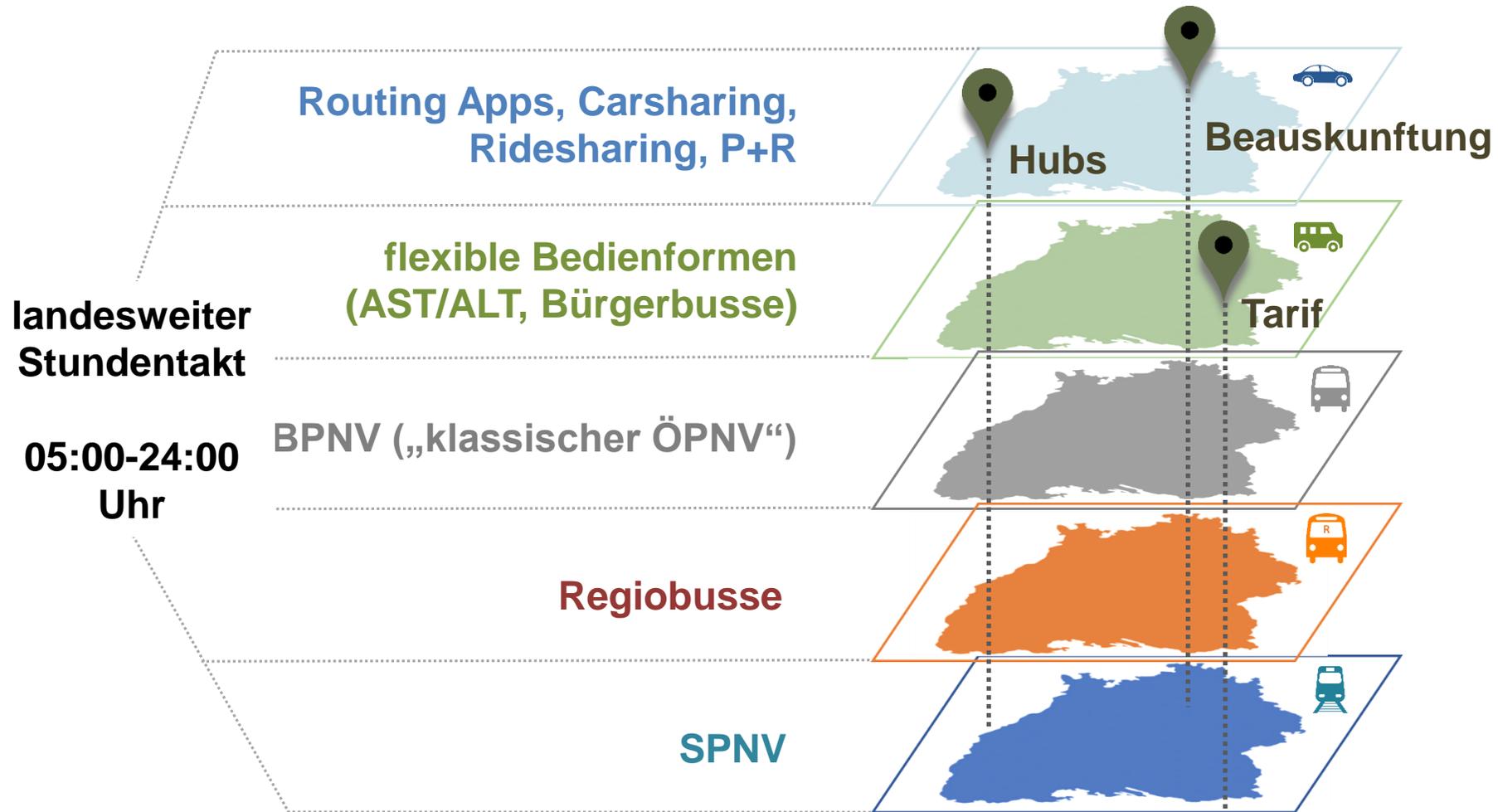
Zentren

- Oberzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachoberzentrums
- ★ Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
- Mittelzentrum
- ▲ Teil eines Mehrfachmittelzentrums

Einteilung

- keine Aufgabenträgerschaft des Landes
- 1 Zug pro Stunde
- 2 Züge pro Stunde wegen Express
- 2 Züge pro Stunde
- 3 Züge pro Stunde
- 4 und mehr Züge pro Stunde
- zusätzliche Verdichterzüge zur Hauptverkehrszeit
- Angebot ergibt sich aus den Zulaufstrecken
- Angebot durch kommunale Finanzierung signifikant größer
- Bestandsgarantie für das Status Quo Angebot über 2020 hinaus, soweit die Nachfrage für die Angebotsklasse erreicht wird

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)

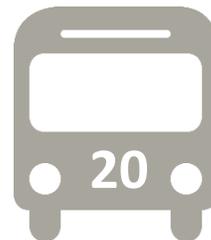
2017



2018



2019



Anzahl Linien

