

Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken in Baden-Württemberg Herangehensweise und Status

Isny, 23.03.2021



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH | 



Ziele des Landes im Mobilitätssektor:



VERDOPPLUNG
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



JEDES **DRITTE** AUTO
FÄHRT KLIMANEUTRAL

VERKEHRS-
WENDE
2030



JEDE **DRITTE** TONNE
FÄHRT KLIMANEUTRAL

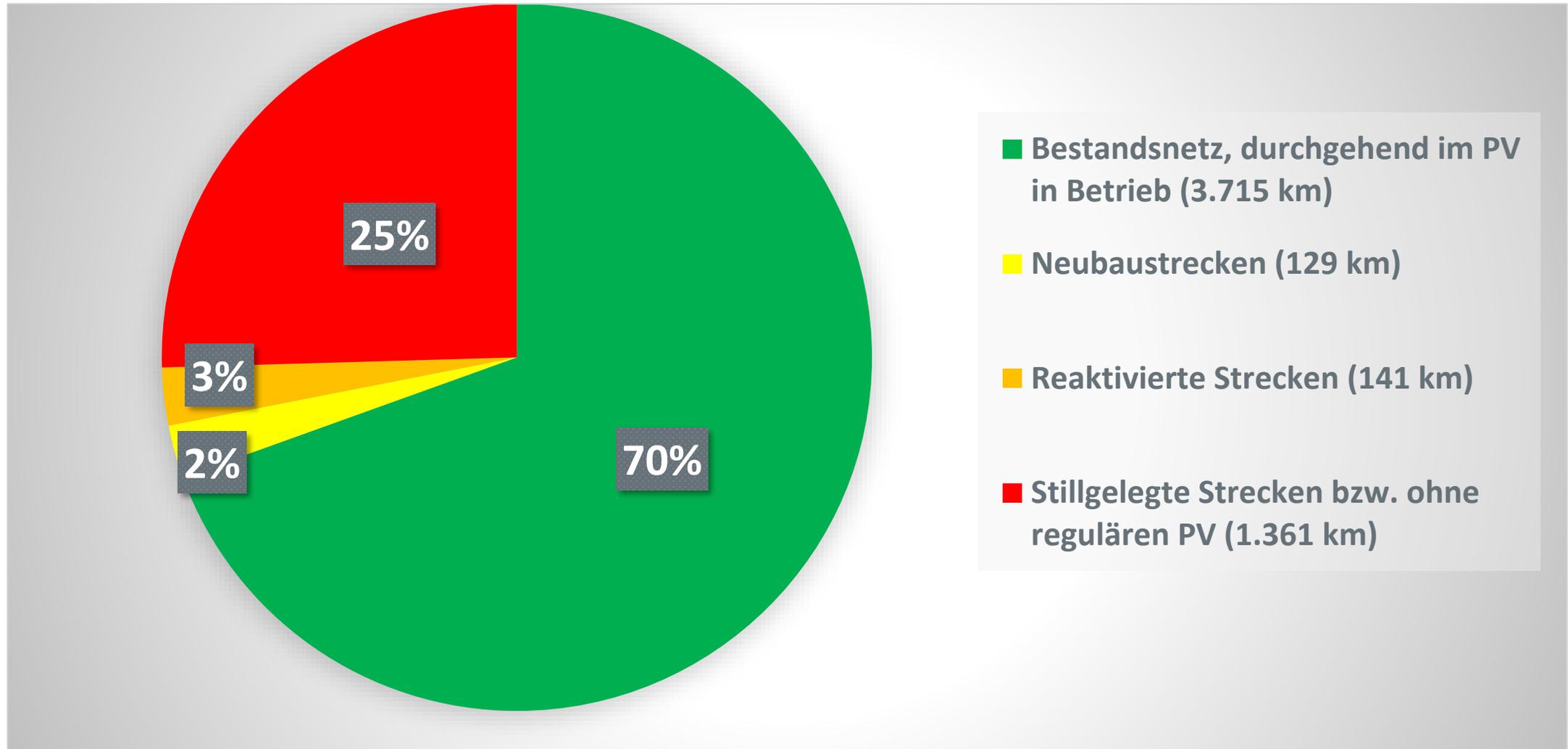


EIN **DRITTEL** WENIGER
KFZ-VERKEHR IN DEN STÄDTEN



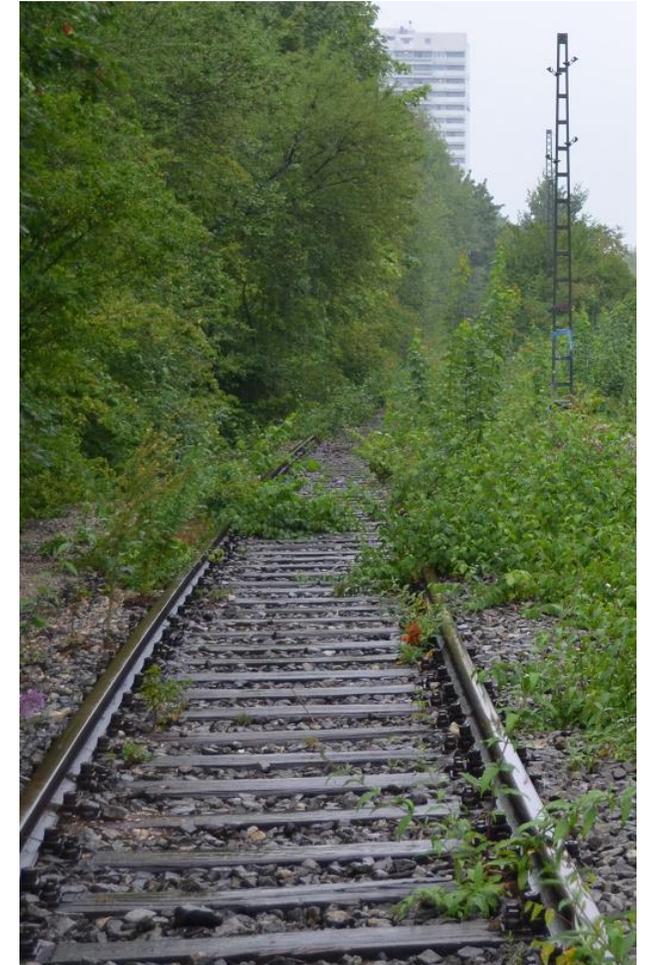
JEDER **ZWEITE WEG** SELBSTAKTIV
ZU FUß ODER MIT DEM RAD

Bahnstrecken in Baden-Württemberg



„Stillgelegt“ – eine Begriffsabgrenzung

- Grundlage ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)
- Umgangssprachlich für alle Strecken ohne regulären Verkehr
- Tatsächlich ist jedoch zu unterscheiden:
 - Strecken welche grundsätzlich in Betrieb sind, jedoch nur sporadischen Verkehr aufweisen (z.B. Museumsbahnen)
 - Strecken, welche außer Betrieb sind gem. § 11 AEG (Infrastrukturbetreiber wurde von Betriebspflicht entbunden)
 - Strecken, welche von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind (ugs. „entwidmet“) gem. § 23 AEG
- Der Zustand einer Bahnstrecke - z.B. ob Gleise vorhanden sind oder nicht – muss nicht zwangsläufig Aufschluss darüber geben, ob diese noch dem Bahnbetrieb „gewidmet“ ist.

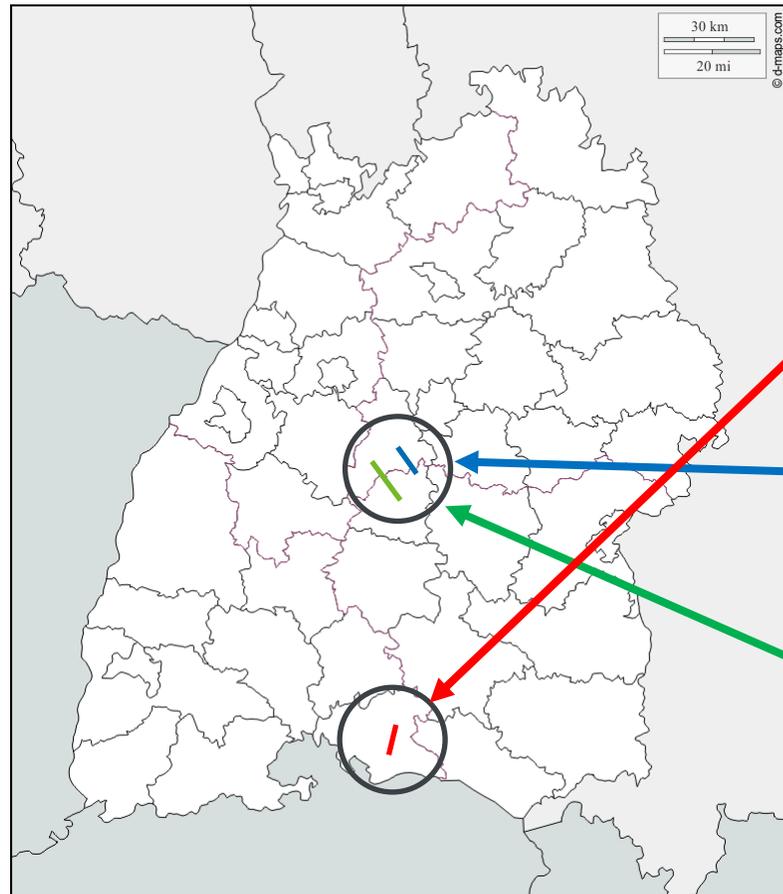


Ausgangslage

- Land gründete bereits 1962 SWEG als Auffanggesellschaft für stilllegungsbedrohte Strecken
- Erste Reaktivierung in den 1970er Jahren
- Mehrere Reaktivierungen in den 1990er Jahren
- Zwei weitere Strecken derzeit in Umsetzung
- Erhaltung von Nebenbahnen durch Bestellung von Ausflugsverkehren durch das Land
- Förderung der Erhaltung der Infrastruktur durch Förderung von NE-Bahnen (Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz, LEFG), seit 1995



Erfolgreiche Reaktivierungen seit den 1990er Jahren



Drei Beispiele:

September 1996
Seehäse
Radolfzell – Stockach



Dezember 1996
Schönbuchbahn
Böblingen – Dettenhausen



August 1999
Ammertalbahn
Tübingen – Herrenberg



Fahrgastzahlen: erfolgreicher als prognostiziert

| Seehäsele | Schönbuchbahn | Ammertalbahn |
|---|---|---|
| Strecke: Radolfzell – Stockach | Strecke: Böblingen – Dettenhausen | Strecke: Tübingen – Herrenberg |
| Stilllegung: 1982 Reaktivierung: 1996 | Stilllegung: 1966 Reaktivierung: 1996 | Stilllegung: 1966 Reaktivierung: 1999 |
| Fahrgastzahlen je Schultag: 1998: 2.600 2018: 3.500 | Fahrgastzahlen je Schultag: Prognose (Planung): 2.500 1997: 5.100 2015: 8.200 | Fahrgastzahlen je Schultag: Prognose (Planung): 5.000 1997: 5.500 2015: 8.900 |
| | Nach Ausbau und Elektrifizierung 15-Minuten Takt seit diesem Jahr | Ausbau und Elektrifizierung bis 2022 |

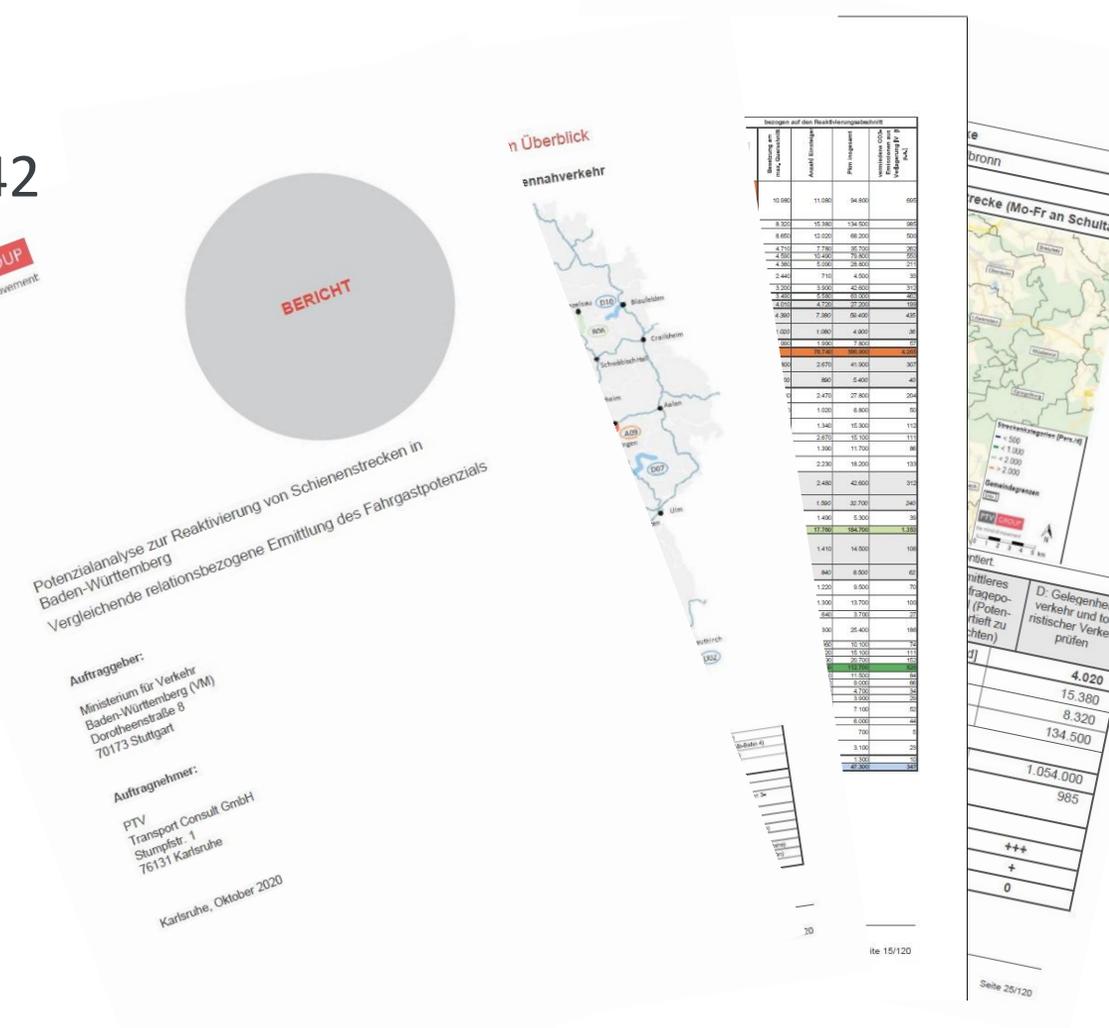
Aktuelle Reaktivierungsprojekte

- **Hermann-Hesse-Bahn (Weil der Stadt – Calw), 22,8 km**
 - Stilllegung: 1983
 - Planungsbeginn: 2011
 - Baubeginn: 2018
 - Geplante Inbetriebnahme: 2023
 - Besonderheit: Verkürzung der Strecke um ca. 3 km durch einen Neubau-Tunnel, um Schleifenfahrt zu sparen
 - 2. Betriebsstufe
 - Elektrifizierung der Strecke
 - Verlängerung der S6 bis Calw
 - Halbstundentakt von Stuttgart nach Calw



Potenzialanalyse des Landes

- Im Auftrag des Landes BW untersuchte PTV AG 42 Strecken(-varianten) (539 km)
- Auswahl der zu untersuchenden Strecken über Einreichung von Vorschlägen
- Untersucht wurden Fahrgastpotenziale auf Basis eines IV-Verkehrsmodells
- Zugrundelegung von Taktverkehren 60 min oder dichter





Sehr hohes Nachfragepotenzial

- A01** Reutlingen Hbf – Engstingen (Echaztalbahn)
- A02** Marbach (Neckar) – Heilbronn (Bottwartalbahn)
- A03** Reutlingen Hbf – Nehren Süd (Somasschell)
- 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 – Obergimpfern – Hüffenhardt/Bad Rappenau (Krebsbachtalbahn)
- C02** Haltingen – Kandern (Kandertalbahn)
- C03** Engstingen – Gammertingen (Schwäbische-Alb-Bahn)
- C04** Heimerdingen – Weißbach (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 – Haguenau
- C10** Neckarbischofsheim Nord – Obergimpfern – 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 (Wieslauffalbahn)
- D10** Blaufelden – Langenburg

Unterstützung des Landes

- Förderung von Machbarkeitsstudien
- Investitionsförderung
- Finanzierung des laufenden Betriebs



Investitionsförderung

- Reaktivierungen wurden mit einer Förderquote von 90 % ins Bundes-GVFG aufgenommen
- Das Land fördert komplementär über das Landes-GVFG
- Landesförderung bezieht die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken als BOStrab-Strecken mit ein
- Förderung der Instandhaltung über das LEFG
- Bei Maßnahmen < 10 Mio. Euro ist eine vereinfachte NKU statt einer „Standi“ ausreichend

Förderung anhand eines Musterbeispiels

- Bund: zahlt bei Reaktivierungen bis zu 90 % der zwf. Grund- und Baukosten zzgl. der Planungskostenpauschale
- Land: zahlt 57,5 % der vom Bund nicht abgedeckten Grund-, Bau- und Planungskosten
- Bei einem Projekt mit Gesamtkosten von 130 Mio. Euro, davon 100 Mio. zwf. Grund- und Baukosten, müssten durch den Antragsteller lediglich 16,1 Mio. (12 %) durch den Antragsteller übernommen werden



Tätigkeitsfeld der NVBW

- Beratung und Unterstützung von Antragstellern zu allen Reaktivierungsthemen
- Beratung zu Fördermöglichkeiten
- Bearbeitung der Förderanträge
- Begleitung von Machbarkeitsstudien
- Vernetzung von Akteuren
- Verfassen einer Informationsbroschüre zum Thema Streckenreaktivierung
- Unterstützung bei den weiteren Planungsphasen nach Abschluss der Machbarkeitsstudien
- Vermittlerfunktion zwischen Akteuren

Kontaktdaten

Yannick Schöffner
Infrastrukturentwicklung

T +49 711 23991-192
@ Yannick.Schaeffner@nvbw.de

Mathias Fischer
Infrastrukturentwicklung

T +49 711 23991-177
@ Mathias.Fischer@nvbw.de

Yannick Beutel
Infrastrukturentwicklung

T +49 711 23991-167
@ Yannick.Beutel@nvbw.de

NVBW -
Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart

