

## **Antrag**

**des Abg. Jan-Peter Röderer u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Aktueller Sachstand beim Reaktivierungsprogramm für Bahnstrecken**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welche qualifizierten Machbarkeitsstudien aus dem Reaktivierungsprogramm inzwischen abgeschlossen sind;
2. was jeweils das Ergebnis dieser Machbarkeitsstudien war;
3. welche finanziellen Mittel für diese Machbarkeitsstudien insgesamt vom Land bereitgestellt wurden;
4. für welche dieser Strecken aus den Machbarkeitsstudien inzwischen eine Standardisierte Bewertung abgeschlossen oder begonnen wurde;
5. was die Ergebnisse dieser Standardisierten Bewertungen war (Auflistung nach Strecken);
6. welche Anträge im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) oder Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) zur Realisierung der Projekte inzwischen eingereicht wurden;
7. welche finanziellen Mittel im Rahmen des LGVFG dadurch gebunden sind;
8. in welcher Höhe bislang Betriebskostenzuschüsse durch das Land für reaktivierte Bahnstrecken bereitgestellt wurden (Auflistung je nach Strecke und Höhe der Betriebskostenzuschüsse);
9. welche Strecken, die im Rahmen des Reaktivierungsprogramms untersucht wurden, inzwischen definitiv gescheitert sind;

Eingegangen: 19.5.2025 / Ausgegeben: 20.6.2025

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

10. was die Gründe für dieses Scheitern waren (Ziffer 9);
11. wie sie den messbaren Erfolg des Reaktivierungsprogramms für die Fahrgäste im Land bewertet.

16.5.2025

Röderer, Kirschbaum, Storz, Binder, Rivoir SPD

### Begründung

Das Reaktivierungsprogramm für Bahnstrecken des Landes wurde vom Verkehrsminister vor gut fünf Jahren „auf’s Gleis gesetzt“. Da dies die üblichen Zeiten sind, bis sich bei Infrastrukturvorhaben etwas zu bewegen beginnt, ist jetzt ein guter Zeitpunkt um Bilanz zu ziehen. Was ist von der Aussage des Verkehrsministers aus dem Jahr 2022 übriggeblieben, wonach „in etlichen Regionen des Landes... Aufbruchstimmung (herrscht)“. Was ist aus den Machbarkeitsstudien geworden, welche Strecken werden real für eine Reaktivierung vorbereitet und wo sind die Bemühungen gescheitert und woran?

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. Juni 2025 Nr. VM3-0141.5-34/43/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

#### *Vorbemerkung:*

Auftakt der Reaktivierungskonzeption war die vom Ministerium für Verkehr beauftragte *Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg*<sup>1</sup> aus dem Jahr 2020, bei der 42 Strecken untersucht wurden. Im Anschluss daran wurden als zweiter Bestandteil der Reaktivierungskonzeption für 21 Einzelstrecken die Durchführung von 17 Machbarkeitsstudien gemäß den *Grundsätzen zur Förderung von Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von stillgelegten Eisenbahnstrecken in Baden-Württemberg* vom 25. Januar 2021 mit maximal 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten bis zu einem Maximalbetrag von 100 000 Euro gefördert. Entsprechend der Fragen und der Antragsbegründung der Fragstellenden beschränkt sich die folgende Stellungnahme auf die 17 Machbarkeitsstudien, die durch das Ministerium für Verkehr gefördert wurden. Alle weiteren 17 Reaktivierungsvorhaben im Land ohne landesgeförderte Machbarkeitsstudien, die sich in unterschiedlichen Phasen der Umsetzung befinden und vom Ministerium für Verkehr sowie der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) nicht minder intensiv begleitet werden, sind in der Stellungnahme nicht berücksichtigt. Zur Vervollständigung des Bildes sind diese Strecken jedoch in *Anlage 1* nachrichtlich mit ihrem aktuellen Status aufgelistet.

<sup>1</sup> Zu finden auf der Internetseite unter: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM\\_Anhang/Potenzialanalyse\\_PTV\\_Bericht\\_01.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/Potenzialanalyse_PTV_Bericht_01.pdf)

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. welche qualifizierten Machbarkeitsstudien aus dem Reaktivierungsprogramm  
inzwischen abgeschlossen sind;*

Zu 1.:

Alle 17 Machbarkeitsstudien, die im Rahmen der Grundsätze zur Förderung von Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von stillgelegten Eisenbahnstrecken in Baden-Württemberg vom 25. Januar 2021 gefördert wurden, sind abgeschlossen. Eine Auflistung der 21 Strecken, die (teilweise gemeinsam) in den 17 Machbarkeitsstudien untersucht wurden, ist in *Anlage 2* zu finden.

*2. was jeweils das Ergebnis dieser Machbarkeitsstudien war;*

Zu 2.:

Zu den zentralen Ergebnissen der Machbarkeitsstudien zählt die Prüfung der technischen Machbarkeit sowie die Berechnung der Wirtschaftlichkeit einer möglichen Reaktivierung. Als notwendiger Inhalt der landesgeförderten Machbarkeitsstudie gehörte die vereinfachte Berechnung des zu erwartenden Nutzen-Kosten-Indikators (in Anlehnung an das Verfahren der Standardisierten Bewertung). Der Nutzen-Kosten-Indikator gibt an, welchen Nutzen eine Reaktivierung im Verhältnis zu den volkswirtschaftlichen Kosten hat. Für 15 der 21 untersuchten Strecken liegt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1,0 vor. Ob ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1,0 vorliegt, lässt sich der Tabelle in *Anlage 2* (Spalte 3) entnehmen.

Eine technische Machbarkeit – teilweise mit Änderungen im Trassenverlauf – wurde darüber hinaus für alle 21 Strecken attestiert.

*3. welche finanziellen Mittel für diese Machbarkeitsstudien insgesamt vom Land bereitgestellt wurden;*

Zu 3.:

Die 17 landesgeförderten Machbarkeitsstudien wurden mit insgesamt 1 555 457,86 Euro gefördert.

*4. für welche dieser Strecken aus den Machbarkeitsstudien inzwischen eine Standardisierte Bewertung abgeschlossen oder begonnen wurde;*

Zu 4.:

Für die 21 Strecken, für die eine landesgeförderte Machbarkeitsstudie durchgeführt wurde, wurden bisher keine Standardisierten Bewertungen begonnen und folglich auch nicht abgeschlossen. Grundsätzlich erfolgt vor dem Beginn der Durchführung einer Standardisierten Bewertung zunächst die Planung der Leistungsphase 1 und 2 nach HOAI.

Für zwei Strecken ist bzw. wäre eine Standardisierte Bewertung als Nachweis für die Förderfähigkeit im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) voraussichtlich nicht erforderlich. Gemäß VwV-LGVFG ist für Vorhaben mit Gesamtkosten unter 10 Millionen Euro die fachtechnische und bauwirtschaftliche Prüfung der NVBW als Wirtschaftlichkeitsnachweis der gewählten Umsetzungsvariante ausreichend. Für drei weitere Strecken befindet sich die Standardisierte Bewertung in der Vorbereitung. Die Angaben je Strecke finden sich in Spalte 4 der Tabelle in *Anlage 2*.

5. *was die Ergebnisse dieser Standardisierten Bewertungen waren (Auflistung nach Strecken);*

Zu 5.:

Da keine Standardisierten Bewertungen für die 21 Strecken abgeschlossen wurden liegen auch keine Ergebnisse vor.

6. *welche Anträge im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) oder Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) zur Realisierung der Projekte inzwischen eingereicht wurden;*

7. *welche finanziellen Mittel im Rahmen des LGVFG dadurch gebunden sind;*

Zu 6. und 7.:

Zu den Ziffern 6 und 7 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen:

Im Rahmen der Reaktivierung der unteren Wutachtalbahn (Lauchringen–Weizen) wurden insgesamt neun Förderanträge im Rahmen des LGVFG für Teilmaßnahmen gestellt. Diese umfassen den Bau von Haltepunkten, Bahnübergang-Sicherungsanlagen sowie Verkabelungen für Tunnelausleuchtung an der Strecke.

Bislang wurden sechs der LGVFG-Anträge mit einer Fördersumme von insgesamt 1 063 346,61 Euro bewilligt. Die drei übrigen Anträge mit einer Fördersumme von insgesamt 4 028 579 Euro sind noch nicht bewilligt, da sich diese derzeit noch in der Antragsprüfung befinden.

Im Rahmen des GVFG wurden bislang keine Förderanträge eingereicht.

8. *in welcher Höhe bislang Betriebskostenzuschüsse durch das Land für reaktivierte Bahnstrecken bereitgestellt wurden (Auflistung je nach Strecke und Höhe der Betriebskostenzuschüsse);*

Zu 8.:

Es wurden bisher keine Betriebskostenzuschüsse bereitgestellt, da bisher keine der 21 Strecken erfolgreich reaktiviert wurden und sich noch nicht wieder im Betrieb befinden.

9. *welche Strecken, die im Rahmen des Reaktivierungsprogramms untersucht wurden, inzwischen definitiv gescheitert sind;*

Zu 9.:

Von den 21 Reaktivierungsstrecken lassen sich fünf Strecken aktuell als „zurückgestellt“ einordnen. Ihre Umsetzung wird derzeit aus unterschiedlichen Gründen (siehe Antwort auf Frage 10) nicht weiterverfolgt. Die Vorhaben sind damit jedoch nicht automatisch „definitiv gescheitert“ und eine langfristige Reaktivierung grundsätzlich weiter möglich. Weitere Informationen zum Status der 21 Strecken lässt sich der Spalte 5 in *Anlage 2* entnehmen.

10. was die Gründe für dieses Scheitern waren (Ziffer 9);

Zu 10.:

Gründe dafür, dass Reaktivierungsvorhaben derzeit als zurückgestellt gelten, sind ein Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1,0 und damit eine voraussichtlich fehlende Förderfähigkeit, das Verschieben von Projekten auf einen späteren Zeitpunkt wegen fehlender finanzieller oder fachlicher Ressourcen oder ein kommunaler Gremienbeschluss, das Reaktivierungsvorhaben aktuell nicht weiterzuverfolgen, zu nennen.

11. wie sie den messbaren Erfolg des Reaktivierungsprogramms für die Fahrgäste im Land bewertet.

Zu 11.:

Die Förderung der 17 Machbarkeitsstudien war ein unverzichtbarer Beitrag des Landes, um die Kommunen bei der Untersuchung einer möglichen Reaktivierung zu unterstützen. Es haben davon Strecken und potenzielle Vorhaben in allen Landesteilen profitiert. Ohne diese Förderung wären die Bestrebungen häufig nicht weiterverfolgt worden. Nun liegen zahlreiche Informationen zur technischen Machbarkeit, dem Fahrgastpotenzial, möglichen Betriebskonzepten und zur Wirtschaftlichkeit vor. Die überwiegend positiven Ergebnisse zeigen das große Potenzial im Land. Deshalb sollten Reaktivierungen weiterverfolgt werden, um weitere Regionen (wieder) an das Schienennetz anzuschließen und den Menschen ein gutes Mobilitätsangebot zu machen. Damit wird auch ein Beitrag zur Verkehrswende geleistet.

Im Land sind aktuell insgesamt drei Reaktivierungsvorhaben in der baulichen Umsetzung (vergleiche *Anlage 1 und 2*), deren Fertigstellung in den nächsten Jahren erfolgen wird. Hinzu kommen etliche Vorhaben, für die aktuell die Planung der Leistungsphasen 1 und 2 läuft. Anschließend folgt der Beginn der Standardisierten Bewertung. Damit besteht die konkrete Perspektive, dass in den nächsten Jahren weitere Strecken reaktiviert werden. Zudem gibt es ein nicht unerhebliches Potenzial an Strecken, für die vor Ort bisher noch keine Entscheidung über eine Reaktivierung getroffen wurde.

Der Erfolg von Reaktivierungen und die Bereitschaft der kommunalen Vorhabenträger, eine Reaktivierung voranzutreiben, hängen vor allem von der künftigen Förderkulisse ab. Zentral sind dabei eine ausreichende Ausstattung des Bundes-GVFG und eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund, um zusätzliche Verkehre auf den Reaktivierungsstrecken bestellen zu können. Das Ministerium für Verkehr wird sich auch weiterhin für Reaktivierungen einsetzen und die kommunalen Vorhabenträger wie bisher eng begleiten.

Hermann  
Minister für Verkehr

Anlage 1: Übersicht über die Reaktivierungsstrecken ohne landesgeförderte Machbarkeitsstudien  
in Baden-Württemberg

Strecke	Aktueller Status
Calw–Weil der Stadt	Reaktivierung im Bau
Bernhausen–Neuhausen	Reaktivierung im Bau
Ludwigsburg–Markgröningen	In Planung
Albstadt Ebingen–Onstmettingen	In Planung
Lauffen–Zaberfeld	In Planung
Karlsruhe-Neureut–Karlsruhe-Mühlburg	Laufende Machbarkeitsuntersuchung
Ettlingen West–Ettlingen Stadt	Laufende Machbarkeitsuntersuchung
Breisach–Colmar (F)	In Planung
Reutlingen–Engstingen	In Planung
Reutlingen–Nehren	In Planung
Heilbronn–Marbach	Laufende Machbarkeitsuntersuchung
Neckarbischofsheim Nord–Obergimpern–Bad Rappenau	In Planung
Obergimpern–Hüffenhardt	Reaktivierung zurückgestellt
Bad Schussenried–Bad Schussenried Stadt	Laufende Machbarkeitsuntersuchung
Rastatt–Roeschwoog (F)–Haguenau	Abgeschl. Machbarkeitsuntersuchung
Graben-Neudorf–Hochstetten	Laufende Machbarkeitsuntersuchung
Sonthheim (Brenz)–Gundelfingen	Laufende Machbarkeitsuntersuchung (SGV)

Legende:

- **Reaktivierung im Bau:** Das Reaktivierungsprojekt befindet sich in der baulichen Umsetzung.
- **In Planung:** Für das Reaktivierungsprojekt liegt mindestens der Beschluss zum Planungsbeginn vor oder es wurde bereits mit der Planung ab der Leistungsphase 1 nach HOAI begonnen. An die Leistungsphase 2 schließt sich im Regelfall die Durchführung einer Standardisierten Bewertung zum Nachweis der Förderfähigkeit an, die in der Regel zusammen mit Leistungsphase 4 abgeschlossen wird.
- **Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung:** Für das Reaktivierungsprojekt liegt eine abgeschlossene Machbarkeitsstudie (teilweise mit Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) vor, eine Grundsatzentscheidung vor Ort für weitere Schritte wurde jedoch noch nicht getroffen.
- **Laufende Machbarkeitsstudie:** Für das Reaktivierungsprojekt wird derzeit eine Machbarkeitsstudie (zum Teil mit Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) durchgeführt.
- **Reaktivierung zurückgestellt:** Für diese Strecken konnte entweder im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung kein Wirtschaftlichkeitsnachweis für eine Reaktivierung erbracht werden oder die Reaktivierung wird derzeit vor Ort politisch nicht weiterverfolgt.

Anlage 2: Übersicht über die Reaktivierungsstrecken mit landesgeförderte Machbarkeitsstudien in Baden-Württemberg

Strecke	Abgeschlossene Machbarkeitsstudie	Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1	Standardisierte Bewertung	Aktueller Status
Bad Säckingen-Schopfheim	X	Nein	Nicht begonnen	Reaktivierung zurückgestellt
Lauchingen-Weizen	X	Ja	Nicht benötigt	Reaktivierung im Bau
Halltingen-Kandern	X	Ja	Nicht begonnen	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung
Kirchheim-Weilheim		Ja	Nicht begonnen	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung
Göppingen-Bad Boll	X	Ja	Nicht begonnen	Reaktivierung zurückgestellt
Göppingen-Schwäbisch Gmünd		Nein	Nicht begonnen	Reaktivierung zurückgestellt
Balingen-Rottweil	X	Ja	Nicht begonnen	Reaktivierung zurückgestellt
Stockach-Mengen		Ja	In Vorbereitung	In Planung
(Stockach)-Krauchenwies-Sigmaringen	X	Ja	In Vorbereitung	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung
Heimerdingen-Weissach	X	Nein	Nicht begonnen	Reaktivierung zurückgestellt
Waldenburg-Künzelsau	X	Ja	In Vorbereitung	In Planung
Hechingen-Eyach	X	Ja	Nicht begonnen	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung
Singen-Ramsen (CH)	X	Ja	Nicht begonnen	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung
MA Rheinau-Ketsch- (Schwetzingen)	X	Nein	Nicht begonnen	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung*
Mannheim-Seckenheim-Edingen	X	Nein	Nicht begonnen	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung*
Leimen-Nußloch-Wiesloch	X	Nein	Nicht begonnen	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung*
Untertürkheim-Kornwestheim	X	Ja	Nicht begonnen	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung
Schelklingen-Kleingengstingen		Ja	Nicht begonnen	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung
Kleingengstingen-Gammertingen	X	Ja	Nicht begonnen	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung
Maulbronn West-Maulbronn Stadt	X	Ja	Nicht benötigt	Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung
Leutkirch-Isny	X	Ja	Nicht begonnen	In Planung
				Abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung

\* Für diese Strecken erfolgen nach der Durchführung der landesgeförderte Machbarkeitsstudie Nachuntersuchungen durch den Vorhabenträger.