

Antrag

der Abg. Viviane Sigg u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Zukunft des Reaktivierungsprogramms für Bahnstrecken

Antrag

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

1. für welche der Strecken aus den Machbarkeitsstudien des Reaktivierungsprogramms inzwischen eine standardisierte Bewertung begonnen oder bereits abgeschlossen wurde;
2. welche Ergebnisse gegebenenfalls diese standardisierten Bewertungen hatten (Auflistung nach Strecken);
3. inwiefern bereits Anträge im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) oder Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) zur Realisierung dieser Projekte eingereicht wurden;
4. welche finanziellen Mittel im Rahmen des GVFG oder LGVFG dadurch bereits gebunden sind;
5. sofern noch keine Anträge im Rahmen des GVFG bzw. des LGVFG eingereicht wurden, was die Gründe hierfür sind;
6. wie sich die Finanzierungsanteile bei Projekten im GVFG grundsätzlich zwischen Bund, Land und kommunaler Seite verteilen (Planungs- und Bauphase);
7. wie sich die Finanzierungsanteile bei Projekten im LGVFG grundsätzlich zwischen Land und kommunaler Seite verteilen (Planungs- und Bauphase);
8. nach welchen Kriterien sie beabsichtigt, die Reaktivierungsprojekte im Land neu zu priorisieren;
9. inwiefern die betroffenen Projekte bereits über die Absicht zur Priorisierung durch das Verkehrsministerium unterrichtet wurden;

10. bis wann die Priorisierung abgeschlossen sein soll und wie das Ergebnis der Öffentlichkeit vorgestellt werden soll;
11. inwiefern das Verkehrsministerium die Einschätzung teilt, dass bei Projekten der Schienenverkehrsinfrastruktur die langfristig verlässlichen Zusagen zur Finanzierung durch den Bund und das Land essentiell für die kommunale Seite sind, mit der Umsetzung solcher Projekte zu beginnen;
12. was sie künftig selbst unternehmen wird, um diese langfristigen Zusagen beim Reaktivierungsprogramm für Bahnstrecken in Baden-Württemberg einzuhalten und umzusetzen, gegebenenfalls auch mit eigenen Finanzmitteln aus dem Landeshaushalt.

24.8.2026

Sigg, Binder, Dr. Weirauch,
Dr. Fulst-Blei, Steinhilb-Joos SPD

Begründung

Das Reaktivierungsprogramm für Bahnstrecken des Landes wurde vom damaligen Verkehrsminister im Jahr 2020 auf's Gleis gesetzt. Angesichts der Langfristigkeit der Aufgabe, ein solches Reaktivierungsprojekt von den ersten Untersuchungen bis zur Fertigstellung voran zu treiben, ist die Verlässlichkeit der Unterstützung und vor allem der Finanzierung durch das Land eine der Haupt-Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung.

Jüngste Äußerungen der Verkehrsministerin und weiterer Vertreter des Verkehrsministeriums haben nun Zweifel an dieser Verlässlichkeit des Landes als Partner der kommunalen Seite bei solchen Reaktivierungsprojekten aufkommen lassen. Mit diesem Antrag soll nun Klarheit über das weitere Vorgehen der Landesregierung und die Perspektive für die betroffenen Projekte geschaffen werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 15. September 2026 Nr. VM3-0141.5-36/48/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Vorbemerkung:

Entsprechend der Ziffer 1 und der Antragsbegründung der Fragstellenden beschränkt sich die folgende Stellungnahme auf die 21 Strecken(-abschnitte), für die das Ministerium für Verkehr im Rahmen der Reaktivierungskonzeption 17 Machbarkeitsstudien gefördert hat. Alle weiteren Reaktivierungsvorhaben im Land ohne landesgeförderte Machbarkeitsstudien, die sich in unterschiedlichen Phasen der Umsetzung befinden, sind in der Stellungnahme nicht berücksichtigt.

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

- 1. für welche der Strecken aus den Machbarkeitsstudien des Reaktivierungsprogramms inzwischen eine standardisierte Bewertung begonnen oder bereits abgeschlossen wurde;*

Grundsätzlich erfolgt vor dem Beginn der Durchführung einer Standardisierten Bewertung zu-nächst die Planung der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI. Bisher wurde für die Kochertalbahn (Waldenburg–Künzelsau) und die Ablachtalbahn (Mengen–Stockach) im Zuge der Planung bis Leistungsphase 2 (HOAI) eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung begonnen und im Falle der Ablachtalbahn abgeschlossen. Sollten die Planungen mit den Leistungsphasen 3 bis 4 (gemäß HOAI) fortgesetzt werden, kann das Wirtschaftlichkeitsgutachten eine erste Grundlage für den Einstieg in die Abstimmungsgespräche mit dem Zuwendungsgeber Land bzw. den Zuwendungsgebern Bund und Land für eine Überarbeitung und spätere Anerkennung als vollwertige Standardisierte Bewertung darstellen.

- 2. welche Ergebnisse gegebenenfalls diese standardisierten Bewertungen hatten (Auflistung nach Strecken);*

Da keine Standardisierten Bewertungen für die 21 Strecken(-abschnitte) begonnen bzw. abgeschlossen wurden, liegen auch keine Ergebnisse im Sinne der Fragestellung vor.

- 3. inwiefern bereits Anträge im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) oder Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) zur Realisierung dieser Projekte eingereicht wurden;*

- 4. welche finanziellen Mittel im Rahmen des GVFG oder LGVFG dadurch bereits gebunden sind;*

- 5. sofern noch keine Anträge im Rahmen des GVFG bzw. des LGVFG eingereicht wurden, was die Gründe hierfür sind;*

Zu den Ziffern 3 bis 5 wir aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Für die im Zusammenhang mit der Reaktivierung stehende Grunderneuerung der Unteren Wutachtalbahn (Lauchringen–Weizen) wurde bereits ein Antrag nach dem GVFG gestellt. Zudem wurden auch mehrere Anträge nach dem LGVFG eingereicht. Für diese Maßnahmen war jeweils keine Standardisierte Bewertung erforderlich. Die Grunderneuerung des Oberbaus ist im nachrichtlichen, also (noch) nicht finanzwirksamen Teil des GVFG-Bundesprogramm 2026 bis 2030 aufgenommen. Die Mittel der landesseitigen Co-Finanzierung werden ebenfalls erst zu einem späteren Verfahrensstand gebunden. Im LGVFG wurden für Maßnahmen an Bahnsteigen und Bahnübergängen bereits ca. 1,052 Millionen Euro als Zuwendung bewilligt. Mit dieser Bewilligung wurden die Mittel gebunden. Die Förderung weiterer Maßnahmen im Rahmen dieses Gesamtvorhabens sind bereits angemeldet oder beantragt, aber noch nicht beschieden.

Weitere Förderanträge nach dem LGVFG und GVFG liegen für die Reaktivierungsvorhaben mit landesgeförderter Machbarkeitsstudie aktuell nicht vor. Der Grund ist, dass sich viele Vorhaben entweder noch vor dem Einstieg in die Planung oder zu Beginn der Planung in den Leistungsphasen 1 bis 4 befinden und damit die Voraussetzung zur Antragsstellung noch nicht vorliegen.

- 6. wie sich die Finanzierungsanteile bei Projekten im GVFG grundsätzlich zwischen Bund, Land und kommunaler Seite verteilen (Planungs- und Bauphase);*

Bei Reaktivierungsvorhaben mit Finanzierung über das Bundes-GVFG trägt der Bund bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten (bei anderen Fördertatbeständen, wie Grunderneuerungsmaßnahmen, gelten andere Fördersätze). Hinzu

kommt eine Planungskostenpauschale in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten, die mit dem Fördersatz von 90 Prozent gefördert wird. Das Land übernimmt die Kofinanzierung der nicht vom Bund geförderten zuwendungsfähigen Baukosten mit 57,5 Prozent. Zudem gewährt das Land eine pauschalierte Planungskostenförderung, die sich wie folgt berechnet: Die pauschal mit 20 Prozent (bei DB-Vorhaben: 24 Prozent) der zuwendungsfähigen Baukosten angenommenen Planungskosten werden um die Höhe der vom Bund bezuschussten Planungskosten reduziert und die verbleibende Summe anschließend mit dem Fördersatz (57,5 Prozent) vom Land bezuschusst. Der verbleibende Anteil, dessen relative Größe sich maßgeblich am Anteil der zuwendungsfähigen Baukosten und der tatsächlichen Höhe der Planungskosten bemisst, ist durch den Vorhabenträger zu tragen.

7. wie sich die Finanzierungsanteile bei Projekten im LGVFG grundsätzlich zwischen Land und kommunaler Seite verteilen (Planungs- und Bauphase);

Im LGVFG werden Vorhaben, die im Interesse des Landes oder eines anderen Aufgabenträgers des Schienenpersonennahverkehrs durchgeführt werden mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten durch das Land gefördert. In die Berechnung der zuwendungsfähigen Kosten einbezogen wird zudem eine Planungskostenpauschale in Höhe von 20 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Der Fördersatz, der auf die Planungskostenpauschale angewandt wird, entspricht dem Fördersatz der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Der verbleibende Anteil ist kommunal zu finanzieren.

8. nach welchen Kriterien sie beabsichtigt, die Reaktivierungsprojekte im Land neu zu priorisieren;

Die Priorisierung der Reaktivierungsvorhaben bezieht neben einer zeitlichen Umsetzungsperspektive die Kriterien Umsetzungsstatus und Nutzen-Kosten-Verhältnis (Verhältnis aus erwarteten Betriebskosten und erwarteter Nachfrage) ein. Für den Gesamtrahmen ist die entscheidend verschlechterte Finanzierungsperspektive bei den Betriebskosten des SPNV durch die vom Bund inzwischen abgesagte Erhöhung der Regionalisierungsmittel und durch die Erhöhung der Trassenpreise (Schienenmaut) für den Schienenpersonennahverkehr zu berücksichtigen, vgl. auch Ausführungen zu Ziffer 11.

9. inwiefern die betroffenen Projekte bereits über die Absicht zur Priorisierung durch das Verkehrsministerium unterrichtet wurden;

10. bis wann die Priorisierung abgeschlossen sein soll und wie das Ergebnis der Öffentlichkeit vorgestellt werden soll;

Zu den Ziffern 9 und 10 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Der Priorisierungsprozess der Reaktivierungsvorhaben läuft aktuell noch und soll noch im Jahr 2026 abgeschlossen werden. Das Ziel ist es, schnellstmöglich Planungssicherheit für alle Beteiligten zu schaffen. Im Nachgang ist eine gesammelte und einheitliche Kommunikation gegenüber den Vorhabenträgern beabsichtigt.

11. inwiefern das Verkehrsministerium die Einschätzung teilt, dass bei Projekten der Schienenverkehrsinfrastruktur die langfristig verlässlichen Zusagen zur Finanzierung durch den Bund und das Land essentiell für die kommunale Seite sind, mit der Umsetzung solcher Projekte zu beginnen;

Das Verkehrsministerium misst einer verlässlichen Finanzierung für Planung, Bau und Betrieb von Eisenbahnstrecken eine sehr hohe Bedeutung in allen Projektphasen, aber insbesondere auch zum Einstieg in ein Projekt zu.

Deshalb ist es umso gravierender, dass der Bund die Erhöhung der Regionalisierungsmittel und die Erhöhung von GVFG-Mitteln vor kurzem öffentlich abgesagt hat. Dies könnte sich durch Kostensteigerungen vor allem in Form von steigenden Trassenpreisen als Folge des EuGH-Urteils vom 19. März 2026 (C-770/24) nochmals verschärfen. Zudem ist eine Überzeichnung des GVFG-Bundesprogramms

für die Förderung von Planung und Bau von Verkehrsinfrastruktur angesichts einer Vielzahl von Projekten im Bundesgebiet bei gleichzeitig ausbleibender signifikanter Erhöhung der Finanzmittel absehbar.

12. was sie künftig selbst unternehmen wird, um diese langfristigen Zusagen beim Reaktivierungsprogramm für Bahnstrecken in Baden-Württemberg einzuhalten und umzusetzen, gegebenenfalls auch mit eigenen Finanzmitteln aus dem Landeshaushalt.

Das Land setzt weiterhin eigene Finanzmittel für die Reaktivierungen von Bahnstrecken ein. So erhalten alle Vorhaben mit Förderung durch das Bundes-GVFG mit der Landes-Kofinanzierung (siehe Stellungnahme zu Ziffer 6) Mittel aus dem Landeshaushalt. Bei Reaktivierungen mit Förderung nach dem LGVFG ist das Land sogar alleiniger Fördermittelgeber (siehe Stellungnahme zu Ziffer 7). Zudem werden einige Reaktivierungsstrecken als Entwicklungsstrecken mit Mitteln aus dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) bei der Instandhaltung unterstützt.

Razavi

Ministerin für Verkehr