


Reaktivierung von Bahnstrecken in Baden- Württemberg für den Personenverkehr Herangehensweise und Status

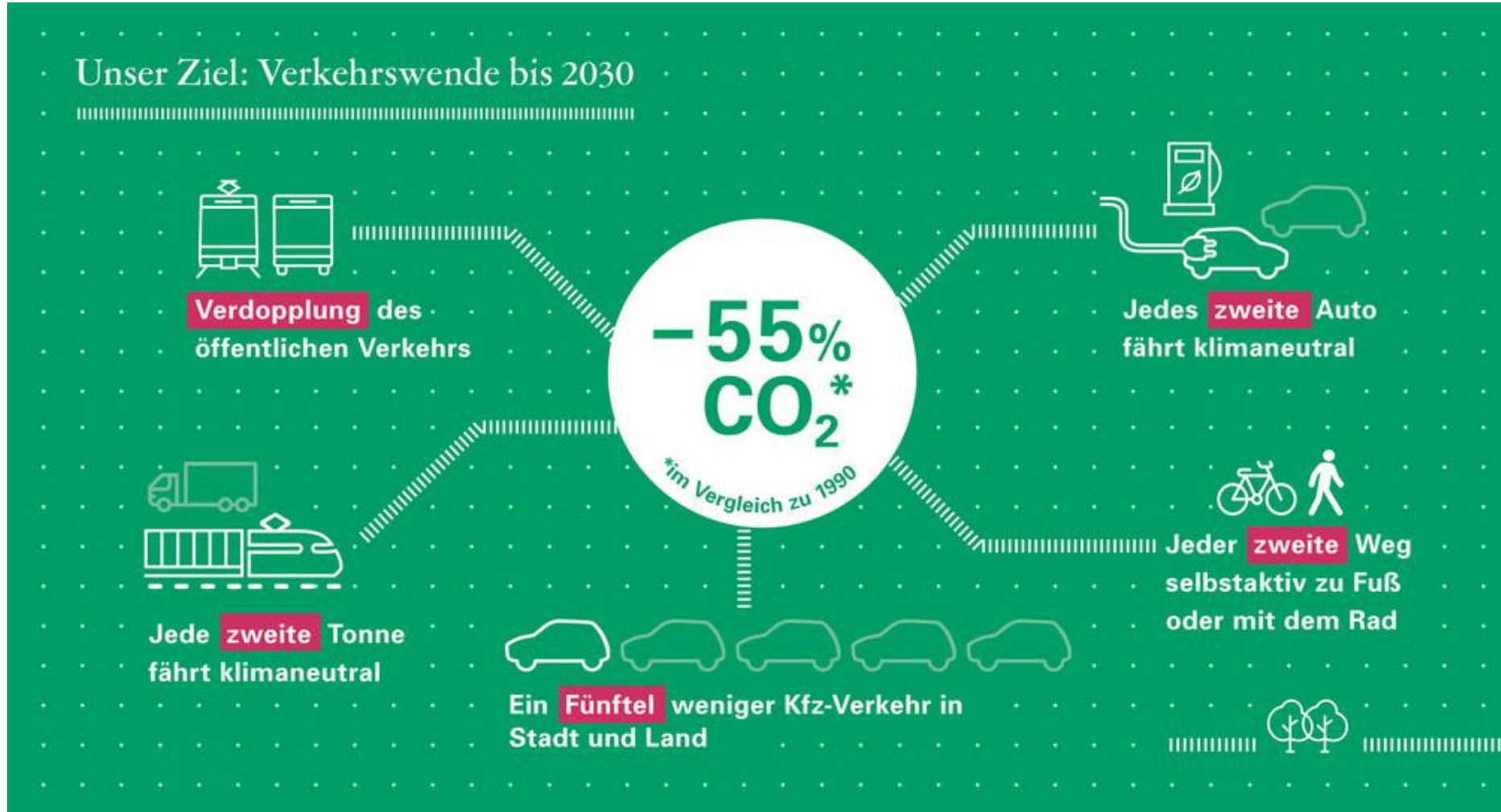
Stuttgart, 10. November 2025



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH | 



Ziele des Landes im Mobilitätssektor:



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2023.

Landesziel: Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖV bis 2030

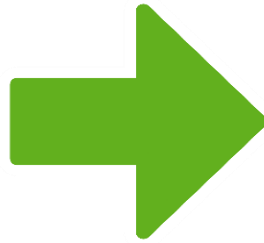
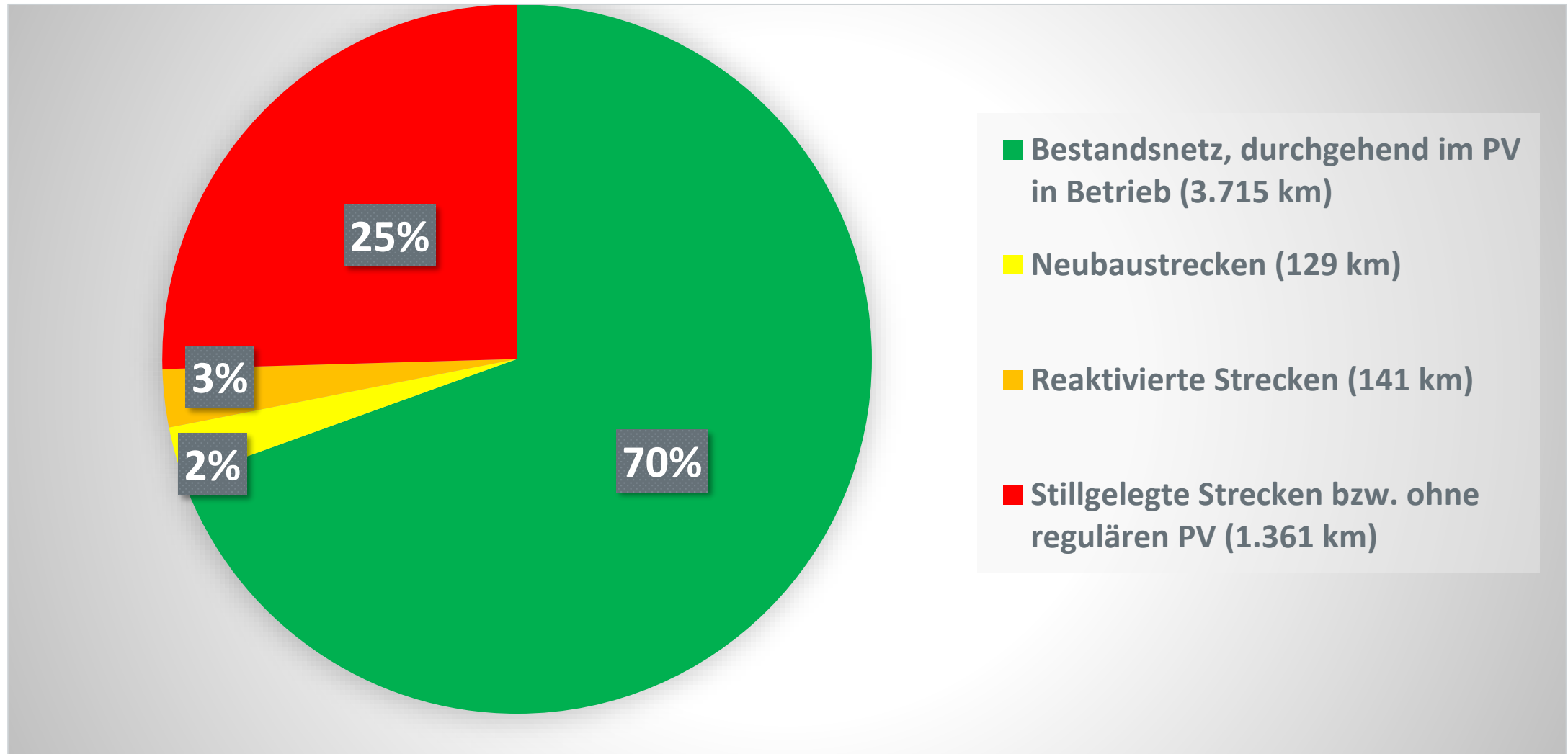


Foto: SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH

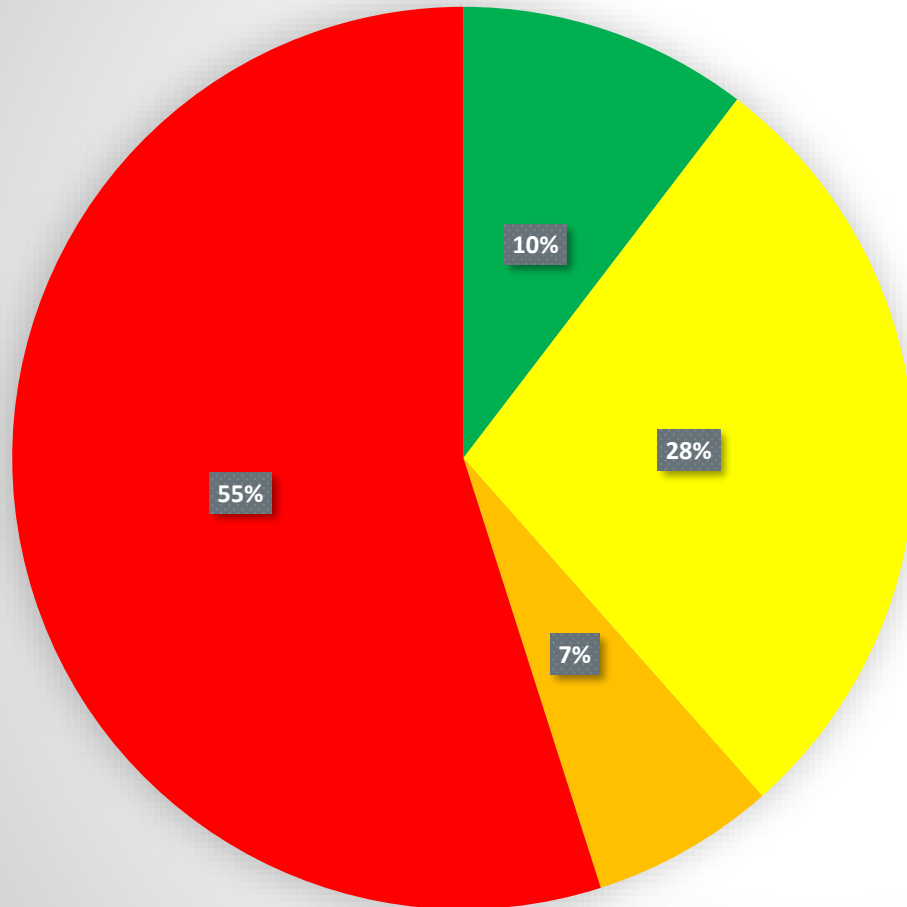
Reaktivierung stillgelegter Strecken als ein wichtiger Bestandteil der ÖPNV-Strategie 2030

Bahnstrecken in Baden-Württemberg



Bahnstrecken in Baden-Württemberg

Stillgelegte Bahnstrecken in BaWü (Gesamt 1.502 km)



- Bisher reaktiviert
- In PTV-Gutachten zur Reaktivierung empfohlen
- lt. PTV-Gutachten kein SPNV sinnvoll
- Nicht untersuchte Strecken

Rückblick

- Zuständigkeit für SPNV lag bei der früheren Bundesbahn
- Dieser waren einerseits zwar soziale Aufgaben auferlegt, während sie andererseits kostendeckend arbeiten sollte
- Das Angebot der „Behörde Bundesbahn“ zeichnete sich insbesondere im ländlichen Raum durch wenig Kundenorientierung aus
- In den 60er – 80er Jahren verlor die Bahn viele Reisende an den PKW
- In der Folge kam es zu einem „Rückzug aus der Fläche“

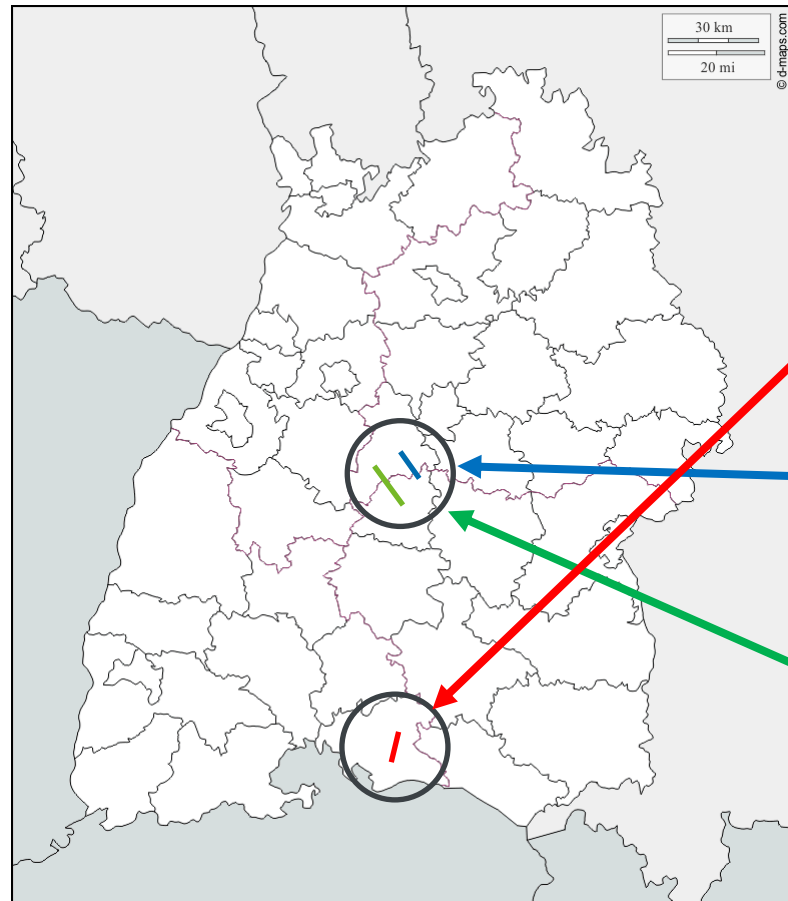


Die heutige Sicht auf die Dinge

- Mit der Bahnreform wurden die Länder verantwortlich für den SPNV
- Es herrscht politische Akzeptanz, dass der SPNV als Teil der Daseinsvorsorge seine Kosten nicht decken muss
- SPNV ist insbesondere im ländlichen Raum ein wichtiger Bestandteil der Verkehrswende und um Menschen die Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl zu geben
- Um Fernverbindungen vom Auto auf die Bahn verlagern zu können, muss die Bahn alle Menschen erreichen
- Daher streben wir für eine attraktive Schiene die „Rückkehr in die Fläche“ an



Erfolgreiche Reaktivierungen seit den 1990er Jahren



Drei Beispiele:

September 1996
 Seehäse
 Radolfzell – Stockach



Dezember 1996
 Schönbuchbahn
 Böblingen – Dettenhausen



August 1999
 Ammertalbahn
 Tübingen – Herrenberg



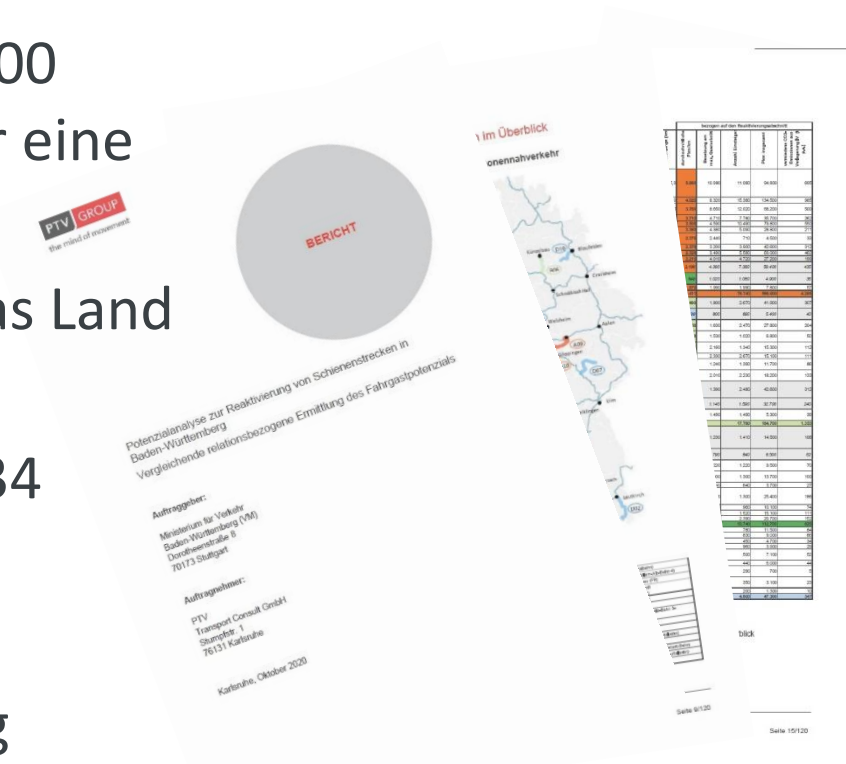
Unterstützung des Landes

- Förderung von Machbarkeitsstudien
- Investitionsförderung (eigenständig oder komplementär zum Bund)
- Finanzierung des laufenden Betriebs (ab 750 Pkm/km vollständig, 500 – 750 Pkm/km zu 60 %)



Vorgehensweise zur „Rückkehr in die Fläche“

- Landesstudie zur Betrachtung zu reaktivierender Strecken 2020
- Gebietskörperschaften mit potenzialstarken Strecken (>500 Pkm/Km) wurden durch das Land mit bis zu 100.000 € für eine vertiefende Machbarkeitsstudie unterstützt
- 17 Machbarkeitsstudien für 21 Strecken wurden durch das Land gefördert
- Insgesamt wurden bzw. werden nach derzeitigem Stand 34 Strecken vertieft untersucht
- Bereits abgeschlossene Machbarkeitsstudien kommen überwiegend zu dem Schluss, dass eine Weiterverfolgung sinnvoll ist.



Fallbeispiel Schwäbische Albbahn Gammertingen – Engstingen – Schelklingen

- Streckenlänge rund 63 km
 - Gammertingen – Engstingen ca. 20 km
 - Engstingen – Münsingen – Schelklingen ca. 43 km
- Einstellung SPNV in Abschnitten: 1969 - 1973
- Planungsbeginn: 2020
- Baubeginn: vrsl. 2028 (abhängig von RSNA)
- Geplante Inbetriebnahme: ab 2035



Fallbeispiel Schwäbische Albbahn Gammertingen – Engstingen – Schelklingen

- Strecke formell nie stillgelegt, nur kein regelmäßiger SPNV
- Besonderheit: dünn besiedeltes Gebiet, Infrastruktur durch sporadischen Güter- und Militärverkehr noch vorhanden, „Reaktivierung in kleinen Schritten“, erster SPNV wieder seit 2004
- Seit 2019 landesbestellter unregelmäßiger SPNV durch die „Schwäbische Alb-Bahn GmbH“ (BW Netz 50, Laufzeit 2019-2028)
- Künftig Regionalbahn im Stundentakt, abhängig von angrenzendem TramTrain nach Reutlingen
- **Landesgeförderte Machbarkeitsstudie des LK Reutlingen 2023/2024:**
 - Varianten mit BEMU oder HMU geprüft, geplanter Stundentakt im SPNV
 - Durchschn. Streckenbelastung 754 Pkm/Strecken-Km
 - Ertüchtigung der Infrastruktur erforderlich (Geschwindigkeit, Bahnübergänge, Gleisbögen, Bahnsteige, LST,...)
 - Investitionen in Infrastruktur ca. 75 Mio. € netto (Preisstand 2023)

Fallbeispiel Krebsbachtalbahn Neckarbischofsheim – Obergimpfern, 13 km

- Stilllegung: 2008
- Planungsbeginn: 2020
- Baubeginn: vrsl. 2028
- Geplante Inbetriebnahme: 2032
- Besonderheit: Neubaustrecke zur Anbindung an Heilbronn vorgesehen
- Künftige Bedienung mit TramTrains mit direkter Anbindung der Heilbronner Innenstadt



Obergimpfern

Babstadt

Bad Rappenau

Infrastruktur NBS:

- rund 2,7 km lange eingleisige Strecke mit Hp Babstadt Nord ($v_e = 80 \text{ km/h}$)
- drei Eisenbahnüberführungen und eine Straßenüberführung (Höhenlage der Straßen/Wege bleibt unverändert)
- drei Durchlässe
- Ausbildung standsicherer Damm am Rand des HRB Röten (Obergimpfern)
- Schallschutzmaßnahmen Babstadt



Für alle in Bewegung.