



Baden-Württemberg.de

📅 13.10.2020

SCHIENENVERKEHR

Land treibt Ausbau des Nahverkehrs weiter voran

Um das Video zu sehen, müssen Sie dieses Feld durch einen Klick aktivieren. Dadurch werden Informationen an Youtube übermittelt und unter Umständen dort gespeichert. Bitte beachten Sie unsere Hinweise und Informationen zum [Datenschutz](#)



Baden-Württemberg will Schienenland Nummer eins werden. Die Landesregierung treibt daher den Ausbau des Nahverkehrs weiter konsequent voran und hat jetzt attraktive Fördersätze für große Schienenprojekte beschlossen. Damit können mehr Vorhaben als bisher in Angriff genommen werden.

Baden-Württemberg treibt den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiter konsequent voran. Das Kabinett stimmte der Anhebung der Landes-Fördersätze für Projekte zu, die aus Mitteln des Bundesprogramms nach dem [Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz \(GVFG\)](#) finanziert werden. „Baden-Württemberg ist beim Abruf von Bundesfördermitteln für die Schiene im Spitzenfeld. Denn wir wissen: Jeder zusätzliche Euro, den wir in den ÖPNV investieren, ist ein Euro für eine attraktive,

flexible und moderne Mobilität in Baden-Württemberg“, erklärte Ministerpräsident **Winfried Kretschmann**. „Wir wollen Baden-Württemberg zum Schienenland Nummer eins machen und gestalten deshalb die Förderung so, dass mehr Projekte als bisher in Angriff genommen werden und wir als Land in hohem Maße von der Bundesförderung profitieren können.“

Zukunftsfähiger und attraktiver Schienennahverkehr

Verkehrsminister **Winfried Hermann** sagte: „Mit dem Kabinettsbeschluss ist ein deutliches Signal an die Kommunen verbunden, die Projekte nun beschleunigt anzugehen. Wir sorgen mit dieser Entscheidung über die Förderung des Landes für Planungssicherheit auf kommunaler Seite. Mit diesen Investitionen werden Ausbau- und Modernisierungsvorhaben auf der Schieneninfrastruktur unseres Landes sichergestellt. Damit machen wir den Schienennahverkehr zukunftsfähig und attraktiv.“

Im Rahmen des Klimapakets hat der Bund die Förderung von Infrastrukturprojekten des Schienennahverkehrs nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wesentlich verbessert und ausgeweitet. Die Förderquoten wurden erhöht, die Mindestprojektgröße abgesenkt und verschiedene neue Fördermöglichkeiten eingeführt. Zusätzlich zur Bundesförderung gibt das Land schon immer ergänzende Fördermittel. Denn aufgrund der erheblichen Kosten solcher Infrastrukturmaßnahmen ist zusätzlich ein Kofinanzierungsbeitrag des Landes erforderlich, um die meist kommunalen Träger solcher Vorhaben zu entlasten. Das Landeskabinett beschloss nun, die Landeskofinanzierung für die Bundesfinanzhilfen in Höhe von durchschnittlich rund 20 Prozent fortzuführen.

Zahlreiche Projekte im Land profitieren

Verkehrsminister Hermann erläuterte, dass das Programm sowohl auf kommunale Stadtbahnprojekte als auch auf den Ausbau und die Elektrifizierung regionaler Bahnstrecken ziele. Projekte wie beispielsweise die **Elektrifizierung der Hochrheinbahn**, der Ausbau der Regionalstadtbahn Neckar-Alb oder die Reaktivierung stillgelegter Strecken könnten von dem attraktiven Programm profitieren. Der Bund hat Projekte nach dem GVFG bislang mit einem einheitlichen Fördersatz von bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten gefördert. Im Grundsatz nicht gefördert wurden Planungskosten sowie die sogenannten „nicht zuwendungsfähigen Kosten“.

Das Land leistete bislang eine Kofinanzierung in Höhe von 20 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten nach den gleichen Regeln wie der Bund. Vor dem Hintergrund der **Novelle des GVFG** mit neuen Fördertatbeständen und differenzierten Fördersätzen musste nun auch die Kofinanzierung des Landes neu geregelt werden.

Künftig gilt:

- „Neu- und Ausbauprojekte“ kommunaler Stadt- und Straßenbahnen fördert der Bund mit 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Für Planungskosten gewährt der Bund einen pauschalen Zuschlag in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten. Die nach Bundesförderung

verbleibenden zuwendungsfähigen Baukosten und Planungskosten wird das Land zukünftig zur Hälfte übernehmen.

- Infrastrukturprojekte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) der Eisenbahnen stehen in einem hohen Interesse des Landes als Aufgabenträger und Besteller für diesen Verkehr. Daher ist hier eine höhere Förderung durch das Land angezeigt. Die nach Abzug der Bundesfinanzhilfen verbleibenden zuwendungsfähigen Baukosten und Planungskosten werden künftig vom Land mit 57,5 Prozent bezuschusst.
- Bei bestimmten Projekten des Schienenverkehrs („Elektrifizierung von Bahnstrecken“ und „Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken“) beträgt die Bundesförderung bei den Baukosten sogar 90 Prozent. Auch hier beteiligt sich das Land mit 57,5 Prozent der verbleibenden zuwendungsfähigen Baukosten und Planungskosten.
- Gänzlich neu fördert der Bund in diesem Gesetz auch „Umsteiganlagen“ und „Gründerneuerungsvorhaben“ mit Fördersätzen von 60 beziehungsweise 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Da der Fördertatbestand „Gründerneuerung“ völlig neu eingeführt wurde, entsteht hier eine erhebliche Entlastung der Kommunen beim Erhalt und der Modernisierung vorhandener Stadtbahnstrecken. Auch hier erfolgt eine zusätzliche Landeskofinanzierung in Höhe von 25 Prozent, bei „Umsteiganlagen“ in Höhe von 50 Prozent der verbleibenden zuwendungsfähigen Baukosten.

Verkehrsminister Hermann sagte: „Unser Ziel ist eine Investitionsoffensive in die Schiene. Wir wollen wesentlich mehr Projekte anstoßen und damit einen großen Teil der bereitstehenden Bundesmittel für Projekte im Land abrufen.“

Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden hatte der Bund den Ländern bis Ende 2019 jährlich Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG in Höhe von rund 333 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Mit der Novelle des GVFG werden die zur Verfügung stehenden Bundesfinanzhilfen im Rahmen des Klimapakets bis zum Jahr 2025 auf zwei Milliarden Euro pro Jahr angehoben. Es werden auch zusätzliche Fördertatbestände eingeführt, die Förderschwelle von 50 Millionen Euro auf 30 Millionen beziehungsweise teilweise auf zehn Millionen Euro abgesenkt sowie rückwirkend zum 1. Januar 2020 die Förderkonditionen differenziert und im Bereich der Regelförderung deutlich angehoben.

Bei den Förderverfahren muss grundsätzlich unterschieden werden zwischen Vorhaben, die von kommunalen Vorhabenträgern umgesetzt werden („Kommunale Vorhaben“) und Vorhaben der Deutschen Bahn („DB-Vorhaben“). DB-Vorhaben werden von der Vorhabenträgerin direkt mit dem Bund über das Eisenbahnbundesamt abgewickelt. Das Land steuert hier nur seinen Kofinanzierungsanteil bei. Kommunale Vorhabenträger erhalten hingegen Zuwendungsbescheide des Landes. Das Land reicht dabei neben dem Anteil des Bundes auch seinen eigenen Kofinanzierungsanteil weiter.

[Karte mit Projekten für das Förderprogramm des Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes \(PDF\)](#)

[Musterprojekt zur Förderung von Schienenvorhaben nach dem Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz \(PDF\)](#).

[Konkrete Beispiele für die Förderung von Schienenvorhaben nach dem Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz \(PDF\)](#).

Ministerium für Verkehr: Schiene