



Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Reaktivierung der „Unteren Wutachtalbahn“ für den Schienenpersonennahverkehr

zwischen dem

dem **Land Baden-Württemberg**,
vertreten durch Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
– nachfolgend „Land“ genannt –,

dem **Landkreis Waldshut**,
– nachfolgend „Landkreis“ genannt –

und den
Bahnbetrieben Blumberg GmbH & Co. KG
– nachfolgend „Bahnbetriebe Blumberg“ genannt –

Präambel

In Umsetzung des Letters of Intent vom 20.09.2025 und auf Grundlage der nunmehr vorliegenden Zusage des Landes zur Übernahme der Betriebskosten regelt diese Vereinbarung die partnerschaftliche Realisierung, Finanzierung und den künftigen Betrieb für die zu reaktivierende Untere Wutachtalbahn. Die Partner verfolgen das gemeinsame Ziel, durch die Inbetriebnahme eines attraktiven Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zum Fahrplanwechsel im **Dezember 2027** die Mobilität im ländlichen Raum nachhaltig zu stärken.

Teil A: Realisierung und Finanzierung der Infrastruktur

§ 1 Gegenstand der Infrastrukturmaßnahmen

1.1 Gegenstand dieses Teils der Vereinbarung ist die Regelung der Realisierung und Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen, die für die Reaktivierung des SPNV auf dem Streckenabschnitt von der **Anschlussweiche zur Hochrheinbahn im Bahnhof Lauchringen bis Weizen** (Bahnkilometer 20,4) erforderlich sind.

1.2 Die **Bahnbetriebe Blumberg** setzen als Vorhabenträger folgende Maßnahmen um:

- Neubau und Modernisierung der Verkehrsstationen Horheim, Eberfingen, Eggingen, Stühlingen Bahnhof, Stühlingen Schulzentrum und Weizen STO.
- Verlängerung des Bahnsteigs in Wutöschingen.
- Errichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Oferingen.
- Umfassende Grunderneuerung des Oberbaus gemäß Protokoll vom 19.03.2026 (Anlage 2).
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Strecke der Unteren Wutachtalbahn.
- Errichtung eines Haltepunkts in Stühlingen inklusive ÖPNV-Verknüpfungspunkt.
- Technische Sicherung von Bahnübergängen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).

1.3 Sonderregelung Anschlussweiche 26

- Die Erneuerung der Anschlussweiche 26 im Bahnhof Lauchringen ist für die Betriebsqualität der Reaktivierung essenziell. Da die Weiche Teil der Infrastruktur der **DB InfraGO AG** ist, tritt diese für die bauliche Umsetzung als Vorhabenträger auf.
- Die Finanzierung der Maßnahme wird als Teil der Reaktivierung über das **LGVFG** beantragt. Der Landkreis und die Bahnbetriebe Blumberg agieren hierbei als Finanzierungspartner, um die Förderung zu sichern und den kommunalen Eigenanteil aufzubringen.

Eine Umlegung – auch des Eigenanteils der Bahnbetriebe Blumberg - auf die Trassenpreise wird hierbei ausgeschlossen. Die Umsetzung erfolgt koordiniert im Rahmen des Großprojekts „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn“.

§ 2 Finanzierung der Infrastruktur

2.1 Die detaillierte Aufschlüsselung der Gesamtkosten und deren Finanzierung ist in der **Anlage 1 „Kosten- und Finanzierungsübersicht“** verbindlich geregelt.

2.2 Die nach Abzug der Fördermittel (Bundes-GVFG, GVFG-Landes-Ko-Finanzierung, LGVFG, LEFG und EKrG) verbleibenden Eigenanteile werden wie folgt getragen und ihre Umlagefähigkeit wird wie folgt geregelt:

- **Umlagefähiger Eigenanteil der Bahnbetriebe Blumberg:** Die Eigenanteile für die Oberbausanierung im Abschnitt Lauchringen – Stühlingen Schule (Bahnkilometer 0 bis 16,75), die Eigenanteile für Maßnahmen nach dem EKrG, zukünftiger Maßnahmen zur Instandhaltung mit Förderung nach dem LEFG sowie die Erweiterung für den TUZ werden von den Bahnbetrieben Blumberg getragen. Diese Kosten, dürfen auf die Trassenpreise des SPNV umgelegt werden. Die Sicherstellung der Finanzierung kann hierbei durch die Bahnbetriebe Blumberg und/oder mit Unterstützung durch den Landkreis Waldshut erfolgen.
- **Kommunaler Trageanteil (verlorener Zuschuss):** Die Eigenanteile für alle übrigen Maßnahmen im Rahmen der Reaktivierung für den SPNV und der Instandhaltung sind vollständig kommunal zu tragen. Eine Umlegung dieser Kosten auf die Trassenpreise ist **ausgeschlossen**.
- **Grundsätzliche Umlagefähigkeit von Finanzierungskosten aufgrund verspäteter GVFG-/LGVFG-Förderung:** Nachgewiesene Finanzierungskosten (insbesondere für Vor- und Zwischenfinanzierung im marktüblichen Rahmen), die den Bahnbetrieben Blumberg im Zuge der Projektumsetzung entstehen, sind grundsätzlich umlagefähig und dürfen temporär auf die Trassenpreise des SPNV umgelegt werden.
- **Nicht umlagefähiger Trageanteil der Bahnbetriebe Blumberg:** Der Eigenanteil für den bahnbetrieblichen Teil des Kreuzungsbahnhofs Stühlingen (Güter-/Museumsverkehr) wird von den Bahnbetrieben Blumberg getragen, aber nicht auf die Trassenpreise für den SPNV umgelegt.

2.3 Der Landkreis sichert die vollständige Aufbringung aller als kommunaler Trageanteil definierten Kosten gemäß Anlage 1 zu.

2.4 Die Bahnbetriebe Blumberg legen gegenüber den Projektpartnern vierteljährlich eine aktualisierte Fassung der Kosten- und Finanzierungsübersicht aus Anlage 1 vor.

2.5 Die Bahnbetriebe Blumberg legen gegenüber dem Ministerium für Verkehr (Abteilung 3) als Aufgabenträger – vor dem Antragsverfahren bei der Bundesnetzagentur - das Zustandekommen der **Trassenpreise** vollständig und transparent offen.

Teil B: Betriebliche Regelungen und Verkehrsangebot

§ 3 Betriebskonzept und Verkehrsangebot

3.1 Die Partner vereinbaren die Ausweitung des Angebots der bestehenden SPNV-Linie **RB 37** zu einer **durchgängigen Betriebsrelation von Waldshut bis Weizen**. Dieses erweiterte Angebot ersetzt auf dem Abschnitt Waldshut – Lauchringen die bisherige Linie RB 30.

3.2 Das Land **verpflichtet sich als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs gemäß § 6 Abs. 2 ÖPNVG BW** zur vollständigen (100 %) Finanzierung der Betriebskosten für folgendes Angebot ab Dezember 2027 (Fahrplanjahr 2028):

- Montag bis Freitag im Stundentakt (15 Zugpaare) und
- am Wochenende im Zweistundentakt (8 Zugpaare).

Es handelt sich damit um ein reduziertes Angebot der Klasse 1a gemäß Zielkonzept 2025 mit insgesamt 91 Zugpaaren pro Woche. Da eine Standardisierte Bewertung für dieses Vorhaben nicht erstellt wurde, werden für das prognostizierte Fahrgastpotenzial der Wert aus der landesgeförderten Machbarkeitsstudie herangezogen. Mit einem Wert von 850 Pkm/km liegt die Voraussetzung für eine vollständige Finanzierung eines Angebots nach dem Landesstandard 2025 vor. Mit einem Wert von unter 1.000 PKM/km erfolgen allerdings Anpassungen in der Schwachverkehrszeit.

3.3 Ergänzende Verkehrsleistungen können durch den Landkreis finanziert werden und werden nach Abschluss einer separaten Mitfinanzierungsvereinbarung durch das Ministerium für Verkehr bestellt.

3.4 Die fahrplantechnische Ausgestaltung erfolgt in enger Abstimmung zwischen Land, NVBW und Landkreis. Neben einer guten Anschlussgestaltung im Knoten Waldshut an die Verkehre der Hochrheinbahn steht eine sehr gute Betriebsqualität im Fokus. Das Land weist darauf hin, dass sich in Abhängigkeit der Betriebsqualität Änderungen im Betriebskonzept auf der Strecke Waldshut – Lauchringen – Weizen/Erzingen ergeben können (z.B. Fahrzeitveränderungen, Änderung der Haltepolitik, Kreuzungsverlegungen, Einkürzung von Zugläufen etc.).

3.5 Das Land stellt – unter Haushaltsvorbehalt – in Aussicht, das Angebot zum vollen Landesstandard gemäß Klasse 1a (durchgehender Stundentakt mit 129 Zugpaaren pro Woche) auszuweiten und vollständig zu finanzieren, sobald die IST-Nachfrage den Schwellenwert von 1.000 Personenkilometern pro Streckenkilometer (Pkm/km) bei gleicher Methodik wie in der landesgeförderten Machbarkeitsstudie **innerhalb eines zusammenhängenden Nachweiszeitraums von 24 Monaten** übersteigt. Die Möglichkeit zur erneuten Herunterstufung zum reduzierten Stundentakt (91 Zugpaare pro Woche) ist bei einem Fahrgaspotenzial von unter 1.000 Personenkilometern pro Streckenkilometer (Pkm/km) bei gleicher Methodik wie in der landesgeförderten Machbarkeitsstudie innerhalb eines zusammenhängenden Nachweiszeitraums von 24 Monaten möglich.

3.6 Die Übernahme von Betriebskosten gemäß Landesstandard durch das Land unterliegt grundsätzlich keiner zeitlichen Beschränkung. Die Strecke ist gleichberechtigt im Regime der SPNV-Finanzierung des Landes aufgenommen. Zu Einschränkungen kann es kommen, wenn es zukünftig generell und landesweit zu finanzierungsbedingten Einschränkungen des Schienenverkehrsangebots kommen sollte.

3.6. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, das Land in regelmäßigen Abständen (mind. 1x/Jahr) unaufgefordert schriftlich über den Fortgang des jeweiligen Reaktivierungsvorhabens zu informieren.

3.7. Wird das Reaktivierungsvorhaben nicht zielstrebig betrieben oder endgültig aufgegeben, so erlischt die Finanzierungszusage der Betriebskosten. Eine erneute Antragstellung ist möglich.

3.8 Die Partner sind sich einig, dass zur Erhöhung der betrieblichen Flexibilität und Robustheit des Fahrplans der Bahnhof Lauchringen perspektivisch auszubauen ist. Hierzu muss das Gleis 5 im Bahnhof Lauchringen als Hauptgleis mit Bahnsteig ausgeführt werden, sodass der Bahnhof insgesamt über drei Strecken- und Bahnsteiggleise verfügt.

§ 4 Fahrzeugeinsatz und Abstellung

Der Betrieb wird zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2027 für eine Übergangsphase von voraussichtlich fünf Jahren mit **Dieseltriebwagen** aufgenommen. Voraussichtlich zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember **2032** streben die Partner eine Umstellung auf **batterieelektrische Triebzüge (BEMU)** an.

C: Allgemeine und Schlussbestimmungen

§ 5 Projektorganisation

Die Partner setzen die Zusammenarbeit im „**Arbeitskreis Wutachtalbahn**“ unter Federführung des Landkreises fort, um die Steuerung des Gesamtprojekts und die Abstimmung zwischen allen Beteiligten sicherzustellen.

§ 6 Schlussbestimmungen

6.1 Diese Vereinbarung tritt mit Unterzeichnung in Kraft. Die **Anlage 1 „Kosten- und Finanzierungsübersicht“** sowie die **Anlage 2 „Protokoll zum Gespräch vom 19.03.2026“** sind wesentliche und verbindliche Bestandteile dieses Vertrags.

6.2 Änderungen und Ergänzungen bedürfen der Schriftform.

6.3 Sollte eine Bestimmung unwirksam sein, bleibt der Vertrag im Übrigen gültig. Die Partner ersetzen die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame, die dem ursprünglichen Zweck am nächsten kommt.

6.4

(1) Diese Vereinbarung steht unter dem aufschiebenden Vorbehalt der Zustimmung durch die zuständigen Gremien der Vertragspartner sowie der an der Finanzierung beteiligten Anrainerkommunen. Dies umfasst insbesondere die Beschlüsse des Kreistags des Landkreises Waldshut sowie der Gemeinderäte der Städte und Gemeinden Stühlingen, Eggingen, Wutöschingen, Lauchringen und Waldshut-Tiengen.

(2) Die Verpflichtungen aus dieser Vereinbarung stehen ferner unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel durch die jeweiligen Gremien sowie der rechtskräftigen Bewilligung der zugesagten Fördermittel durch die Zuwendungsgeber (Bund und Land).

6.5 Die Regelungen aus dem Letter-of-Intent vom 20. Oktober 2025 behalten, sofern hier keine abweichenden Regelungen getroffen wurden, ihre Gültigkeit.

Unterschriften

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Stuttgart,

Ministerin für Verkehr, Nicole Razavi MdL

Landkreis Waldshut

Waldshut-Tiengen,

Landrat, Dr. Martin Kistler

Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG

Blumberg,

Geschäftsführer, Christian Brinkmann

Anlage 1 „Kosten- und Finanzierungsübersicht“

Maßnahme / Projekt (gem. Förderantrag)	Zuordnung (Mit-/Ohnefall)	Gesamtkosten	Förderprogramm	Fördersumme (Bund)	Fördersumme (Land)	Eigenanteil (Kommune)	Eigenanteil (BB)	Bemerkungen / Status
1. Oberbauerneuerung								
Gleisabschnitte (Lauchringen - Stühlingen Schule)	Ohnefall	8.920.510,30 €	GVFG / LGVFG / LEFG	4.045.100,14 €	2.831.570,10 €		2.043.840,07 €	BB-Anteil umlagefähig. Umsetzung bis 12/2027 geplant.
Gleisabschnitte (Stühlingen Schule - Weizen)	Mitfall	3.132.830,78 €	GVFG / LGVFG / LEFG	1.420.615,39 €	994.430,77 €	717.784,62 €		
		12.053.341,08 €		5.465.715,52 €	3.826.000,87 €	717.784,62 €	2.043.840,07 €	
2. Bereits umgesetzte Oberbauerneuerungen	Ohnefall	3.061.688,39 €	LEFG		2.296.266,29 €	- €	765.422,10 €	BB-Anteil umlagefähig. Dient der Vollständigkeit.
3. Stationen & Haltepunkte (Neubau/Verlängerung)								
Verlängerung Wutöschingen	Mitfall	125.350,00 €	LGVFG		92.650,00 €	32.700,00 €		In Bau
Neubau Horheim	Mitfall	144.595,25 €	LGVFG		106.874,75 €	37.720,50 €		In Bau
Neubau Eggingen	Mitfall	212.734,12 €	LGVFG		76.628,50 €	136.105,62 €		Fertiggestellt 2024
Neubau Eberfingen	Mitfall	144.595,25 €	LGVFG		106.874,75 €	37.720,50 €		Fertiggestellt 2024
Neubau Stühlingen Schulzentrum	Mitfall	126.444,77 €	LGVFG			58.823,53 €	67.621,24 €	Fertiggestellt 2019
Neubau Weizen (STO)	Mitfall	144.595,25 €	LGVFG		106.874,75 €	37.720,50 €		Fertiggestellt 2025
		898.314,64 €		- €	489.902,75 €	340.790,65 €	67.621,24 €	Kommunaler Anteil = verlorener Zuschuss.
4. Bahnübergänge (BÜ)								
Diverse BÜs (Horheim I, Oftringen II, Eggingen, Eberfingen II/III, Stühlingen Zinngärten/Eichwiesenweg)	Ohnefall	2.666.978,38 €	EKrG / Kommunal	1.519.040,52 €	635.904,14 €	389.774,99 €	122.258,73 €	BB-Anteil umlagefähig. Weitgehend fertiggestellt.
BÜ Stühlingen Hauptstraße	Mitfall	538.140,00 €	EKrG	141.821,45 €	179.380,00 €		216.938,55 €	In Bau, UB liegt vor.
BÜ Stühlingen Bahnhofstraße	Mitfall	356.400,00 €	EKrG	11.565,64 €	118.800,00 €		226.034,36 €	In Bau, UB liegt vor.
		3.561.518,38 €		1.672.427,61 €	934.084,14 €	389.774,99 €	565.231,64 €	
5. Kreuzungsbahnhof Oftringen & LST								
Oberbau, Bahnsteig, P&R	Mitfall	1.231.763,53 €	LGVFG		921.801,15 €	309.962,38 €		Kommunaler Anteil = verlorener Zuschuss. UBs liegen vor.
Signaltechnik, Kabeltiefbau, Anpassungen etc.	Mitfall	6.518.202,32 €	LGVFG		4.877.954,47 €	1.640.247,85 €		
		7.749.965,85 €		- €	5.799.755,62 €	1.950.210,22 €	- €	
6. Weiche 26 Lauchringen	Mitfall	916.744,93 €	LGVFG		717.452,55 €	149.469,28 €	49.823,09 €	Kommunaler Anteil = verlorener Zuschuss. Umsetzung im Rahmen des HRB-Ausbaus.
7. Kreuzungsbahnhof Stühlingen								
Anteil SPNV (Bus-Bhf., 1 Bahnsteig, Abstellung)	Mitfall	2.123.158,02 €	LGVFG		1.588.884,12 €	534.273,90 €		Kommunaler Anteil = verlorener Zuschuss.
Anteil Güter-/Museumsverkehr (Kreuzungsmögl.)	Ohnefall	3.866.547,77 €	Land div.		2.336.360,87 €		1.530.186,91 €	BB-Anteil nicht umlagefähig.
		5.989.705,79 €		- €	3.925.244,99 €	534.273,90 €	1.530.186,91 €	
8. Erweiterung techn. Unterstützung Zugleitbetrieb								
Erweiterung TUZ zur Aufnahme Bahnbetrieb 12/2027	Mitfall	285.625,00 €	LGVFG		213.750,00 €		71.875,00 €	BB-Anteil umlagefähig.
		285.625,00 €		- €	213.750,00 €	- €	71.875,00 €	
GESAMT		34.516.904,05 €		7.138.143,13 €	18.202.457,21 €	4.082.303,66 €	5.094.000,04 €	

Referat 37
Geschäftszeichen:
VM3-3822-12/9/11

Stuttgart, 19.03.2026
Name: Moritz Link
Telefon: +49 711 89686-3712

Protokoll Reaktivierung der Unteren Wutachtalbahn – Gespräch am 19. März 2026 in Stuttgart

1. Besprechungsinformationen

Datum:	Donnerstag, 19. März 2026; 14:30 – 16:00
Ort:	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart
Teilnehmende:	Landkreis Waldshut: Caren-Denise Sigg, Lothar Probst, Enrico Musial Bahnbetriebe Blumberg: Christian Brinkmann NVBW: Yannick Schöffner Ministerium für Verkehr: Gerd Hickmann, Andreas Zahn (Ref. 37), Heike Eberlein (Ref. 37), Christian Dietsche (Ref. 32), Moritz Link (Ref. 37)
Entschuldigte:	-

2. Ergebnisse der Besprechung

In der Besprechung am 19. März 2026 wurden folgende Ergebnisse erzielt und sollen nachfolgend, teilweise konkretisiert, festgehalten werden:

- I. Der am 20.09.2026 unterzeichnete *Letter-of-Intent* (LOI) soll fortgelten und durch eine weitere Vereinbarung ergänzt (siehe Ziffer VII) werden. Der vom Landkreis Waldshut und den Bahnbetrieben Blumberg am 22. Oktober 2025 vorgelegte Sideletter wird hingegen nicht weiterverfolgt.

II. Nachvollziehbarkeit der Kosten und Förderkulisse

- a. Die Bahnbetriebe Blumberg und der Landkreis Waldshut schreiben das Infrastrukturkonzept vom 11.09.2025 im Lichte der Besprechungsergebnisse fort.
- b. Das Land bittet zur Nachvollziehbarkeit bezüglich der Kosten und Förderung um folgende Angaben zu jeder erfolgten und geplanten Einzelmaßnahme auf der Unteren Wutachtalbahn (Lauchringen – Weizen):
 - *Bezeichnung der Maßnahme;*
 - *Angabe Streckenkilometer (Beginn und Ende) / Länge bei Oberbaumaßnahmen;*
 - *Jahr der (geplanten) Umsetzung;*
 - *Zuordnung: Mitfall/Ohnefall gemäß Machbarkeitsstudie;*
 - *Beschreibung (u.a. Zweck z.B. Erhöhung Streckengeschwindigkeit, reguläre Instandhaltung);*
 - *(voraussichtliche) Kosten (Gesamtkosten, davon Baukosten (davon zuwf. Baukosten) und davon Planungskosten);*
 - *(geplantes) Förderprogramm; (erwarteter) Fördersatz und Höhe der Förderung (die mit der bewilligten bzw. angemeldeten Förderung übereinstimmt, sofern bereits erfolgt sowie Status des Förderantrags.*
 - Zudem soll für jede Maßnahme erkennbar sein, wie groß der kommunale Eigenanteil ist und ob die Übernahme des Eigenanteils bereits mit Gremienbeschlüssen gesichert ist. Die Eigenanteile, die durch die Bahnbetriebe Blumberg getragen werden, sind ebenfalls aufzuführen sowie deren Auswirkungen auf die Trassenpreise darzustellen. Bei der Förderung über mehrere Jahre sind die Kosten und die erwarteten Fördermittel auf Jahreschreiben zu verteilen.
- c. Als Frist wird der 07.04.2026 vereinbart. Die Fristsetzung ist erforderlich, da die Vergabeentscheidung in einzelnen Förderprogrammen davon abhängig ist.

III. Oberbausanierung:

- a. Der Oberbau in den Abschnitten Bkm 1,13 – 2,850; 2,884 – 3,3; 3,445 – 4,575; 6,2 – 6,55; 10,455 – 13,237; 15 – 20,919; soll gesamthaft bis Dezember 2027 erneuert werden.

- b. Da die zuwendungsfähigen Kosten für die Oberbaumaßnahmen voraussichtlich über 10 Millionen Euro liegen werden, soll diese als Grunderneuerung über das Bundes-GVFG (Fördersatz des Bundes: 50 % der zuwendungsfähigen Kosten) gefördert werden. Zum weiteren Vorgehen ist durch den Vorhabenträger Kontakt mit der Bewilligungsstelle, dem Regierungspräsidium Karlsruhe (Referat 45, bundes-gvfg@rpk.bwl.de), aufzunehmen, um die nächsten Schritte abzustimmen (insb. Nachmeldung des Vorhabens für das GVFG-Bundesprogramm 2026). Referat 32 wird das besprochene Vorgehen zeitnah beim RPK ankündigen und, sobald die Anmeldeunterlagen vom RP Karlsruhe vorliegen, das Vorhaben beim Bund für das GVFG-Bundesprogramm 2026 nachmelden. Sollte eine Nachmeldung nicht mehr möglich sein, wäre das Vorhaben für das Bundesprogramm 2027 regulär anzumelden. Die Bahnbetriebe Blumberg werden die Oberbausanierung als eine Gesamtmaßnahme beim RPK anmelden. Um eine Umsetzung im Zeitplan zu ermöglichen, sollten für Maßnahmen, die in Kürze begonnen werden und für die noch keine Unbedenklichkeitsbescheinigungen (aus dem LGVFG) vorliegen, eine solche beim RP Karlsruhe beantragt werden. Die Zwischenfinanzierung soll entweder mittels Darlehen durch die Bahnbetriebe Blumberg und/oder mit Unterstützung durch den Landkreis Waldshut sichergestellt werden.
- c. Vorbehaltlich der endgültigen Aufnahme des Vorhabens in Kat. A des GVFG-Bundesprogramms stellt das Land eine Förderung mit eigenen Ko-Finanzierungsmitteln in Aussicht, die darüber hinaus mit LEFG-Mittel aufgestockt werden sollen. Es ist von einer Landesförderung in Höhe von insgesamt ca. 35 % der zwf. Kosten auszugehen.
- d. Als Rückfalleben für das Ausbleiben einer Förderung durch das Bundes-GVFG könnte die Maßnahme im L-GVFG mit 75 % der zwf. Kosten + Planungskostenpauschale grundsätzlich weiter gefördert werden. Die Bahnbetriebe Blumberg klären mit dem Regierungspräsidium Freiburg den Verbleib des 2. Antrags in dieser Sache und informieren, dass eine Förderung nach dem Bundes-GVFG angestrebt wird. Die LGVFG-Programmanmeldungen für die Vorhaben sollen bis auf weiteres nicht zurückgezogen werden, so dass die Vorhaben im LGVFG-Programm zunächst verbleiben.
- e. Der nach der Förderung verbleibende Eigenanteil von ca. 15 % zuzüglich der nicht-zuwendungsfähigen Kosten (bei Rückfallebene L-GVFG: 25 %) wird gemäß der Einteilung in Mit- und Ohnefall der Machbarkeitsstudie im Abschnitt Lauchringen – Stühlingen Schule (Ohnefall) durch die Bahnbetriebe Blumberg getragen und kann (inkl. der Kosten für die Zwischenfinanzierung) auf die Trassenpreise umgelegt. Im Abschnitt Stühlingen Schule – Weizen (Mitfall 2) ist der Eigenanteil vollständig kommunal zu tragen.

- f. Die Bahnbetriebe Blumberg ziehen den LEFG-Antrag vom 9. Oktober 2026 zurück, sobald die UB für die Bundes-GVFG Förderung vorliegt.
- g. Zukünftige Instandhaltungen an der Strecke können weiterhin über das LEFG gefördert werden. Der Eigenanteil darf dabei auf die Trassenpreise umgelegt werden.

IV. Kommunale Eigenanteile der übrigen Maßnahmen

- a. Die Eigenanteile aller übrigen, nach dem L-GVFG geförderten Maßnahmen auf der Unteren Wutachtalbahn, insb. in Bezug auf die Stationen und die Streckenausrüstung mit Leit- und Sicherungstechnik, sind vollständig kommunal zu finanzieren und als verlorener Zuschuss einzubringen. Eine Umlegung auf die Trassenpreise ist dabei auszuschließen.
- b. Die Finanzierung der Erneuerung der Bahnübergänge erfolgt weiterhin über die Regelung nach dem EKrG. Die Eigenanteile der Bahnbetriebe Blumberg dürfen dabei auf die Trassenpreise umgelegt werden.

V. Kreuzungsbahnhof Stühlingen Bahnhof

- a. Der Kreuzungsbahnhof Stühlingen ist für das Verkehrskonzept der Reaktivierung nicht nötig. Allerdings prüfen NVBW und VM die Möglichkeit einer Nachtabstellung in Stühlingen. Der Kreuzungsbahnhof soll für die Bahnbetriebe Blumberg den neuen Endpunkt des Museumszugs darstellen und in Weizen Platz für den Güterverkehr schaffen.
- b. Für den Kreuzungsbahnhof Stühlingen Bahnhof ist getrennt darzustellen, welche Kosten jeweils für den Busbahnhof und den Bahnsteig anfallen (ÖPNV-Anteil sowie bei Nachtabstellung anteilig LST und Weiche zur Abstellung) und welche Kosten auf den Kreuzungsbahnhof (insb. LST, Weichen, 2. Bahnsteig) entfallen.
- c. Die Förderung des Busbahnhofs und des Bahnsteigs können grundsätzlich über das L-GVFG-ÖPNV mit 75 % der zwf. Kosten + Planungskostenpauschale gefördert werden. Der Eigenanteil ist hierbei vollständig kommunal zu tragen.
- d. Die Förderung des Kreuzungsbahnhofs Güterverkehr und Museumszug ist ggf. über die Förderrichtlinie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs möglich. Hierzu werden die Bahnbetriebe Blumberg den Kontakt zu Ref. 51 VM suchen. Als Rückfallebene kommt eine Förderung über das LGVFG (ÖPNV) in Betracht, wenn die Infrastruktur insgesamt der Stabilisierung des Betriebs und der Nachtabstellung des SPNV dient. Der Eigenanteil soll bei den Bahnbetrieben Blumberg verbleiben, aber nicht auf die Trassenpreise für den SPNV umgelegt werden.

VI. Weiche 26 im Bahnhof Lauchringen

- a. Die Weiche 26 im Bahnhof Lauchringen (Hochrheinbahn) wird im Rahmen der Ausbaumaßnahmen der Hochrheinbahn erneuert. Die Kosten für die Erneuerung der Weiche, die mit einer höheren Geschwindigkeit als bisher befahren werden kann, sind im Projekt Hochrheinbahn nicht förderfähig.
- b. Geplant ist, die Weichenerneuerung über das L-GVFG-ÖPNV als Grunderneuerungsmaßnahme zu fördern (als Teil der Reaktivierung). Da es sich um ein neues Fördervorhaben handelt, ist zunächst eine LGVFG-Programmaufnahme erforderlich, die durch den Landkreis Waldshut (ggf. unterjährig) zu beantragen ist. Hierzu und für die weiteren Abstimmungen zu diesem Vorhaben ist durch den Vorhabenträger Kontakt mit dem RP Freiburg aufzunehmen. Der verbleibende Eigenanteil ist kommunal zu tragen und nicht auf die Trassenpreise umzulegen.

VII. Abschluss einer neuen Vereinbarung

- a. Es wird eine weitere Vereinbarung zwischen den Beteiligten angestrebt, deren Abschluss bis Jahresmitte erfolgen soll. Die Vereinbarung enthält die geplanten Instrumente zur Förderung der Infrastrukturmaßnahmen, Regelungen zur Sicherstellung der Finanzierung der Eigenanteile durch die Region und die Zusage des Landes zu den Betriebskosten.
- b. Der Landkreis Waldshut wird hierfür einen Entwurf vorlegen.
- c. Der Landkreis Waldshut wird beim Ministerium für Verkehr offiziell um eine Zusage zur Übernahme der Betriebskosten im Landesstandard bitten. Das Ministerium wird dann die Voraussetzungen einer Betriebskostenzusage und die Modalitäten übermitteln. Die Zusage erfolgt dann im Rahmen der Vereinbarung (siehe a.).
- d. Die Kostenaufstellung / Infrastrukturkonzept (siehe Ziffer I) soll als Anlage beigelegt werden.

gez.

Moritz Link