

Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken



Vorwort

Inhalt

3	Vorwort	13	Gründe für eine Reaktivierung
4	Die Reaktivierung hilft dem Klima	15	Zielkonflikte zwischen Nutzungsarten
5	Die Reaktivierung stärkt strukturschwache Räume	16	Legende
6	Mittelzentren: Nicht ohne Bahnanschluss	18	Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr (Eisenbahn/Stadtbahn) Deutschlandkarte
7	Chancen im Güterverkehr	20	Karte Reaktivierungen
8	Fehlentscheidungen der Vergangenheit	22	Tabelle Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr (Eisenbahn/Stadtbahn)
9	Das Schicksal der Trassen	28	Tabelle Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken
10	Entscheidung gegen den Bus?	38	Tabelle Prüffälle zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken
11	Leitfaden zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken		
12	Neue Chancen durch stark verbesserte Finanzierungsinstrumente		

Impressum

Herausgeber

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
Telefon 0221 57979-0 · Fax 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

Stand: April 2020

 @DieVerkehrsunternehmen  @VDV_Verband

Redaktion und Ansprechpartner

Dr. Martin Henke
r 0221 57979-148
henke@vdv.de

Bildquellen

Titel: Neuenhaus · Seite 3: Tupungato | stock.adobe.com · Seite 4: Bestgreenscreen | istockphoto.com · Seite 5: Mathias | stock.adobe.com · Seite 6: Neuenhaus · Seite 7: pusteflower9024 | stock.adobe.com · Seite 8: Andyworks | Getty Images/istockphoto.com · Seite 9: Marrrci | wikipedia · Seite 10: Geraer Verkehrsbetrieb GmbH · Seite 11: hanseat | stock.adobe.com · Seite 12: Mickis Fotowelt | stock.adobe.com · Seite 13: bildergala | Fotolia.com · Seite 15: Ralf Gosch | Fotolia.com · Seite 19: VDV · Seite 20/21: Verlag Schweers + Wall GmbH

Reaktivierung von Eisenbahnstrecken gewinnt politische Unterstützung

Die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken ist kein vollkommen neues Thema. Vor allem seit den neunziger Jahren gab es immer wieder erfolgreiche Beispiele. Zwischenzeitlich hatten diese Aktivitäten etwas an Schwung verloren. Nun steht dieses Thema wieder ganz oben auf der politischen Agenda. Die dringende Notwendigkeit, etwas gegen den Klimawandel zu tun, aber auch der Wunsch, in städtischen Gebieten mehr Kapazität zu schaffen und ländliche Räume besser anzubinden, haben diese Entwicklung begünstigt. Der Anschluss an das Bahnnetz macht nicht nur den klimafreundlichen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver, sondern ist – ähnlich wie der Anschluss an das Breitbandnetz – ein Qualitätsmerkmal für einen Wohn- und Wirtschaftsstandort.

123 Mittelzentren in Deutschland mit fast 1,8 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner sind nicht an das im Personenverkehr betriebene Bahnnetz – Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn – angeschlossen. In 120 dieser Räume sind für die Eisenbahn gebaute Trassen vorhanden, die derzeit nicht für den Schienenpersonenverkehr genutzt werden. Bei der Mehrzahl davon lohnt es sich, auch nach näherer Prüfung, eine Wiederaufnahme des Verkehrs ernsthaft in Erwägung zu ziehen, um in diesen Räumen den Zugang zum Bahnverkehr zu ermöglichen und damit ein ernsthaftes Strukturdefizit zu beseitigen.

Am 20. Mai 2019 durfte ich der Presse in Berlin erstmals konkrete Vorschläge des VDV zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken präsentieren. Diese stießen in Presse und Öffentlichkeit auf ein überwältigendes Interesse. Im In- und Ausland wurde unsere qualifizierte Liste lebhaft diskutiert und positiv aufgenommen. Parallel dazu haben wir die wesentlichen Mandatsträger über die Projekte in ihren Zuständigkeitsbereichen informiert. Dies führte zu einem produktiven Dialog mit unzähligen Abgeordneten, Landräten und Bürgermeistern. Zahlreichen Gremien nahmen die „VDV-Liste“ zum Anlass, sich mit der Thematik noch tiefer auseinanderzusetzen.

Der Zeitpunkt unserer Veröffentlichung traf einen Nerv, da er in die Zeit intensiver Beratungen der

Bundesregierung zur Klimawende fiel. Besonders begehrt waren bei der Politik Vorschläge, die weniger durch repressive Mittel als durch ein verbessertes Angebot die Bürgerinnen und Bürger zu klimafreundlichem Verhalten bringen können. Die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken erfüllt diese Voraussetzungen in idealer Weise. Zudem setzt sie ein deutliches Zeichen gegen die beklagte Auszehrung der ländlichen Räume sowie gegen den Flächenverbrauch durch den privaten Pkw-Verkehr.

Wichtig ist auch, dass teilweise in städtischen Räumen, insbesondere in Nordrhein-Westfalen, stillgelegte, zweigleisig ausgebauten Strecken parallel zu vollkommen überlasteten Autobahnen laufen, die deutliche Effekte für die Entlastung des Straßennetzes und damit für den Klimaschutz erbringen dürften. Hier muss, trotz aller Schwierigkeiten, gehandelt werden.

Mit der Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) des Bundes wurden die Rahmenbedingungen für Reaktivierungsprojekte erheblich verbessert. Dies gilt sowohl für die Höhe der bereitgestellten Mittel als auch für den Anteil der Förderung, die Förderschwelle und die Wirtschaftlichkeitsberechnung. Diese positive Entwicklung führt zu umfangreichen Aktivitäten auf kommunaler und Landesebene, um förderfähige Projekte aus diesem Bereich zu definieren. Daher ist zu erwarten, dass in den nächsten Jahren die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken erheblich an Fahrt gewinnen wird. Dies wird kein Selbstläufer, da teilweise Planungsverfahren durchlaufen werden müssen und zuweilen Nutzungskonkurrenzen für die Trassen bestehen. Angesichts des Schwungs, den die Reaktivierungsprojekte gewonnen haben, der zunehmenden öffentlichen Unterstützung und ihrer Tauglichkeit als Mittel zur Bewältigung drängender Probleme, bin ich zuversichtlich, dass diese Herausforderungen gemeistert werden und die neuen Projekte genauso viel Erfolg haben werden wie bereits die große Mehrzahl ihrer Vorgänger.



Ingo Wortmann
VDV-Präsident



Die Reaktivierung hilft dem Klima

Die Bundesregierung hat sich vorgenommen – so besagt es der Koalitionsvertrag, bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden zu gewinnen wie bisher und gleichzeitig mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Ähnliche Ziele verfolgen auch nahezu alle Bundesländer als Verantwortliche für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Mit dem Klima-programm 2030 und dem neuen Klimaschutzgesetz will die Bundesregierung den Ausstoß von Treibhausgasen verbindlich bis 2030 um 55 Prozent verringern. Klimafreundliche Mobilität soll dazu einen wesentlichen Beitrag leisten. Dies sind ambitionierte Ziele.

Diese klimapolitischen Ziele, zu denen sich die Bundesrepublik Deutschland auch durch internationale Abkommen verpflichtet hat, sind allerdings nur zu erreichen, wenn die Messlatte bei der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene höher angelegt wird als bisher. Das kann nur gelingen, wenn

alle Anstrengungen unternommen werden, um ein attraktives Angebot auf der Schiene zu ermöglichen. Ein Mittel hierzu kann die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken sein. Eine von der Bundesregierung beauftragte Studie zur wissenschaftlichen Begleitung ihrer Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie hat Kosten und Potenziale zur Treibhausgasminimierung der Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken untersucht. Die Studie belegt, dass die Reaktivierung von Schienenstrecken aus Umweltsicht sinnvoll ist.

In den vergangenen Jahren ist bereits eine Anzahl von Strecken für den SPNV reaktiviert worden. Bei der großen Mehrheit dieser Beispiele wurden die mit der Reaktivierung beabsichtigten Verlagerungseffekte übererfüllt. Dies ermutigt, nach weiteren Kandidaten für eine Reaktivierung Ausschau zu halten.



Die Reaktivierung stärkt strukturschwache Räume

Neben Umweltfragen prägte in den letzten Jahren auch die Strukturpolitik die öffentliche Diskussion. Einer Zuwanderung und Verdichtung in den Ballungsräumen steht eine Abwanderung in vielen ländlichen Räumen gegenüber. Ein Treiber der unerwünschten Entleerung ländlicher Räume ist der Abbau von Infrastruktur und Dienstleistungsangeboten in der Region. Eine der essentiellen Voraussetzungen für attraktive Wohn- und Wirtschaftsstandorte ist die Erreichbarkeit auch für Personen, die nicht am Individualverkehr teilnehmen wollen oder können. Eine Anbindung an das Eisenbahnnetz stellt einen gravierenden

Standortvorteil dar und fällt bei der Wahl des Wohnsitzes, auch bei Autofahrern, ins Gewicht. In den Koalitionsvertrag der derzeitigen Regierungskoalition wurden ein Programm zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum sowie die Bereitstellung von Bundesmitteln „für den Betrieb von Schienennebenstrecken“ aufgenommen, so dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb solcher Nebenstrecken verbessern dürften. Bei der Auswahl von Strecken, die für eine Reaktivierung in Frage kommen, ist der strukturpolitische Aspekt in die Überlegungen einzubeziehen.



Mittelzentren: Nicht ohne Bahnanschluss

Auch in einem relativ dicht besiedelten Land mittlerer Größe, wie der Bundesrepublik Deutschland, kann nicht jede Ortschaft an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Für Orte mit zentralen Funktionen sollten jedoch bestimmte Mindeststandards der Verkehrsanbindung gewährleistet werden, damit sie ihre in die Region ausstrahlende Dienstleistungsfunktion erfüllen können. Für Oberzentren, also zentrale Orte der höchsten Stufe, ist in der Regel eine Anbindung an den Eisenbahnpersonenfernverkehr anzustreben. Mittelzentren dienen definitionsgemäß der Erfüllung periodisch wiederkehrender Dienstleistungsbedürfnisse der umliegenden Siedlungen wie dem nach höherer oder berufsbezogener Bildung, nach fachärztlicher oder stationärer medizinischer Versorgung, nach Dienstleistungen der Verwaltung und der Rechtspflege und nach einem differenzierten kulturellen und sportlichen Angebot. Auch auf dem Verkehrssektor sollten diese Orte zentrale Funktionen als Konsolidations- und Kristallisationspunkte für den Öffentlichen Personenverkehr erfüllen, die sich über die Verteilerfunktion im Rahmen einer reinen Flächenbedienung hinausgeht. Die Einbindung in das überörtliche Netz ist dabei im Regelfall durch einen Anschluss an den Schienenpersonen-nahverkehr bzw. in Ballungsrandgebieten alternativ durch Stadtbahnverbindungen mit gutem Anschluss an ein Oberzentrum sicherzustellen. Wo dies nicht möglich oder sinnvoll ist, kommt eine Anbindung mit einem qualifizierten Busverkehr (Schnellbus-, Expressbus- bzw. Landesbuslinien) in Frage.

In Deutschland sind über 900 Orte als Mittelzentren eingestuft. 123 davon mit fast 1,778 Mio.

Einwohnern sind nicht an das im Personenverkehr betriebene Bahnnetz (Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn) angeschlossen. 13 davon sind Kreisstädte. 120 dieser Orte wurden früher im Eisenbahnpersonenverkehr bedient. 45 davon haben auch heute noch einen Eisenbahnanschluss, der zwar nicht regelmäßig im Personenverkehr bedient wird, aber jederzeit für diese Verkehrsart wieder in Betrieb genommen werden kann. Ein weiterer Ort verfügte über einen Anschluss per Überlandstraßenbahn. Bei 57 der betreffenden Orte erscheint die Reaktivierung der Trassen für den SPNV sinnvoll und praktikabel; bei 25 weiteren ist eine nähere Prüfung erforderlich. Falls die Option einer Reaktivierung in diesen Fällen realisiert und unsere Vorschläge umgesetzt würden, könnten in den wieder angeschlossenen Mittelzentren 1,284 Mio. Einwohner wieder an den Eisenbahnpersonenverkehr angeschlossen. Zahlreiche weitere Einwohner an den reaktivierten Strecken (an denen ja auch außerhalb der Mittelzentren weitere Halte bedient würden) und in den jeweiligen Einzugsbereichen würden ebenfalls hiervon profitieren.

Über die Mittelzentren hinaus, für die die Versorgung mit Eisenbahnpersonenverkehr zur Grundausstattung gehört, ist auch für viele Unterzentren und Orten ohne Zentralfunktion eine Revitalisierung aufgegebener Bahnverbindungen sinnvoll. Bei den Mittelzentren klappt die Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit bei der Verkehrerschließung jedoch besonders eklatant auf und verlangt mit hoher Dringlichkeit nach Abhilfe.



Chancen im Güterverkehr

Die deutsche Wirtschaft ist mehr als andere große Volkswirtschaften durch eine mittelständische und dezentrale Struktur geprägt. Die „Hidden Champions“ der Industrie sind vielfach nicht in den Ballungsräumen, sondern auf dem Land zu finden. Viele der Betriebe generieren ein erhebliches Güteraufkommen, das nach Struktur und Menge für die Eisenbahn geeignet ist, und wurden dennoch von der Schiene abgehängt. Nicht nur die Industrie, sondern auch das Logistikgewerbe hat zahlreiche bedeutende Standorte auf dem Land, die Schwerpunkte des Güterverkehrs binden.

In Zeiten, in denen die Themen des Klimawandels, der Feinstaubbelastung und des exzessiven Flächenverbrauchs der Straße noch nicht die öffentliche Diskussion beherrschten und die Staus auf dem Straßennetz nur die Ballungszentren plagten, mochte es noch als vertretbar erscheinen, für den Güterverkehr im ländlichen Raum alternativlos auf die Straße zu setzen. Viele Unternehmen fragen sich heute jedoch, ob die überkommene Straßenlastigkeit ihres Logistikkonzeptes auf Dauer noch tragfähig ist. Hinzu kommt, dass die Umweltbilanz eines Unternehmens

heutzutage nicht mehr nur als Ausdruck eines moralischen Unternehmensleitbildes, sondern als vom Kunden und/oder Investor nachgefragtes und betriebswirtschaftlich relevantes Marketingargument gesehen wird. Daher steht bei vielen Unternehmen mit Sitz in ländlichen Räumen die Frage nach Alternativen zur Straße auf der Tagesordnung.

Bei den Erwägungen, ob eine stillgelegte Strecke reaktiviert wird, sollte der Güterverkehr daher nicht vergessen werden. In die Auswahl der in dieser

Broschüre vorgeschlagenen Strecken sind daher auch Gesichtspunkte des Güterverkehrs eingeflossen. Selbst bei Aktivierung aller Potenziale für den Schienengüterverkehr wird dieser allein nur in Sonderfällen die Reaktivierung einer Strecke rechtfertigen. In der Vergangenheit ist in einigen Fällen die Erhaltung von Strecken allein aufgrund des Güteraufkommens gelungen, so z. B. bei der Strecke Abelitz 0 – Aurich auf Initiative der Fa. Enercon und bei der Strecke Altenkirchen – Selters auf Initiative der Fa. Schütz-Werke. In aller Regel geht der Anstoß zur Reaktivierung einer Strecke von dem Wunsch nach einer Verbesserung des Personenverkehrs aus, und auch die Grundauslastung einer reaktivierten Strecke wird im Normalfall durch den SPNV gewährleistet. Der Güterverkehr kann von der Infrastruktur ebenfalls profitieren, sofern bei der Planung die Notwendigkeiten dieser Verkehrsart hinreichend berücksichtigt werden. Dies setzt z. B. voraus, dass Aufstell- und Kreuzungsgleise die im Güterverkehr gängigen Zuglängen, idealerweise die heute im Hauptnetz gängige Norm von 740 m berücksichtigen. Andernfalls kann eine Bedienung im Güterverkehr allenfalls in nächtlichen Zugpausen erfolgen, was die Einbindung in überregionale Verbindungen stark erschwert.

Bei der Reaktivierung sollte auch die Einrichtung eines Mindestmaßes von Ladestraßen bzw. Umschlagflächen vorgesehen werden. Sowohl in der Forst- als auch in der Landwirtschaft ist ein erhöhter Bedarf nach Schienentransporten festzustellen. Dies liegt zum Teil an Marktentwicklungen, die zu größeren Güterströmen führen, bei der Forstwirtschaft auch an den Auswirkungen des zunehmenden Windbruchs. Die Nutzung der Eisenbahn scheitert derzeit häufig an den in der Region kaum noch zu findenden Ladestraßen, die für den Umschlag erforderlich sind. Umschlagflächen werden auch für die im Rahmen der Erschließung regenerativer Energiequellen weit häufiger als bisher notwendigem Transformatorentransporte für die Energiewirtschaft zu dezentralen Standorten benötigt.





Fehlentscheidungen der Vergangenheit

Die Entscheidungen zur Stilllegung von Strecken waren in der Vergangenheit häufig fragwürdig. Dies gilt insbesondere bei den Strecken, die vor der Bahnreform stillgelegt wurden. Die zugrundeliegenden Entscheidungen waren trotz des Behördencharakters der beiden deutschen Staatsbahnen nicht immer am Gemeinwohl orientiert und widersprachen häufig dem öffentlichen Interesse. Das im Jahre 1976 vorgestellte „Betriebswirtschaftlich optimale Netz“ der Deutschen Bundesbahn, das fast die Hälfte des damals betriebenen Netzes aus dem erhaltungswürdigen Bestand ausklammerte, gab sich zwar den Anschein rationaler Herleitung seiner Bewertungen, krankte aber schon daran, dass das Sondervermögen der Deutschen Bundesbahn mangels einer brauchbaren Kostenstellenrechnung über keine verlässliche Berechnungsgrundlage, selbst für eine auf das Kaufmännische begrenzte Bewertung, zur Verfügung hatte. Rational nachvollziehbar aus Sicht der Infrastrukturbetreiber war allerdings die Entscheidung, das Netz mangels öffentlicher Finanzierung seiner Bestandserhaltung zu verkleinern. Dieses Interesse stand häufig in Konflikt mit gesamtwirtschaftlichen und strukturpolitischen Interessen. Welche Strecken die Stilllegungsentscheidung traf, hing häufig von politischen Einzelfallentscheidungen mit sehr subjektivem Charakter ab, aber auch von der Hartnäckigkeit, mit der ein Bundesland seine Zustimmung im Stilllegungsverfahren verweigerte. Nichtbundeseigenen Eisenbahnen verfügten aufgrund ihrer Organisationsform zwar in der Regel über mehr betriebswirtschaftliche Transparenz, hatten aber noch schlechtere Finanzierungsgrundlagen und

geringere Möglichkeiten zur Quersubventionierung. Bei der Deutschen Reichsbahn waren Entscheidungen zum sogenannten „Verkehrsträgerwechsel“ im Gesamtzusammenhang der staatlichen Planwirtschaft zu sehen, bei der erheblicher Ressourcenmangel sowohl Entscheidungen zugunsten wie auch zu Lasten des Fortbestandes von Eisenbahnstrecken dominierte. Bei allen deutschen Bahnen ging es nach dem Zweiten Weltkrieg weniger darum, Chancen für den Verkehrsträger zu realisieren als aus dem Mangel an Mitteln das Beste zu machen. Bei Nebenstrecken war dies aus Sicht der Bahnen im Zweifelsfall der Verzicht auf die Nutzung der eigenen, nicht oder unzureichend refinanzierten Infrastruktur und die Verlagerung auf die vom Staat bereitwillig finanzierte Straße.

Auch nach der Bahnreform gab es weitere Streckenstilllegungen in Deutschland. Der Schwerpunkt bei der Abbestellung des Personenverkehrs lag dabei in den neuen Bundesländern, wo der bessere Zugang zu Kraftfahrzeugen und der zügige Ausbau der Straßeninfrastruktur die Nachfrage nach Eisenbahnverkehr in der Fläche radikal reduzierte. Hinzu kam gesamtdeutsch die Reduzierung der Güterverkehrsstellen im Zuge der Sanierungsversuche beim Einzelwagen-Güterverkehr, die zur Stilllegung zahlreicher bislang noch vom Güterverkehr am Leben gehaltener Strecken in der Fläche führte. In den letzten Jahren ebte die Stilllegungswelle erfreulicherweise immer mehr ab. Im zuletzt erfassten Jahr 2018 wurden im Netz der Eisenbahnen des Bundes lediglich noch 500 m Strecke stillgelegt.



Das Schicksal der Trassen

Die formelle Stilllegung einer Eisenbahnstrecke bedeutet nicht zwangsläufig, dass sie für eine Reaktivierung nicht mehr zur Verfügung steht. In verschiedenen Fällen haben sich Aufgabenträger des SPNV für den Abschluss eines Trassensicherungsvertrages mit dem betreffenden Infrastrukturunternehmen entschieden, der den Bestand für den Fall einer Reaktivierung sichert. In anderen Fällen übernahmen nichtbundeseigene Eisenbahnen (von denen sich einige hierauf spezialisierten), Museumseisenbahnen oder Touristikanbieter die Infrastruktur. Auch in Fällen, in denen keinerlei Nutzung mehr erfolgte, unterblieb z. T. ein Abbau. In anderen Fällen wurden die Trassen anderen Verkehrszwecken zugeführt und in Radwege, Straßen, Feldwege oder Wanderwege umgenutzt. Die Folgenutzung hat eine erhebliche Auswirkung auf die Kosten und den möglicherweise zu erwartenden Widerstand gegen eine Reaktivierung. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass eine Folgenutzung als Radweg häufig damit begründet wurde, dass auf diese Weise die Trasse für eine

spätere Reaktivierung gesichert werden könne. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass große Teile des stillgelegten Netzes nach wie vor als Verkehrstrassen verfügbar sind.

Sofern eine Folgenutzung der Trassen stillgelegter Strecken erfolgt ist, sind Rad- und Feldwege die häufigsten Nutzungsformen. Für die Nutzer der Feldwege lassen sich in aller Regel alternative Fahrmöglichkeiten im nachgeordneten Wegenetz finden, so dass kein großer Aufwand für Ersatzlösungen zu treiben ist. Bei Radwegen wäre im Falle zweigleisig trassierter Strecken, von denen die Vorschlagsliste einige enthält, eine Koexistenz mit eingleisig wiederaufgebauter Bahnstrecken möglich. Bei eingleisigen Trassen wären Ersatzlösungen für den Radweg zu finden, die angesichts des Trassenquerschnitts in vielen Fällen bahnparrallel entstehen könnten und dabei die Funktion eines Begleitwegs für die Bahnstrecke miterfüllen könnten.



Entscheidung gegen den Bus?

Mit einem Votum für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken geht keine Absage an den Busverkehr einher. Im Idealfall führt die verbesserte Erschließung einer Region durch eine reaktivierte Eisenbahnstrecke zu einer Belebung des gesamten ÖPNV einschließlich der neugeordneten und auf die Bahn ausgerichteten Busverkehre. Nicht in jedem Falle ist die Reaktivierung einer Bahnstrecke gegenüber der Erschließung durch Busverkehr vorzugswürdig. Gründe für einen ggf. aufgewerteten Busverkehr statt einer Streckenreaktivierung können z. B. der siedlungsferne oder mit Umwegen verbundene Verlauf einer Eisenbahnstrecke, die bessere Flächenerschließung durch den Bus oder die Einbindung in ein regional bedeutendes integriertes Busnetz aus einem Guss sein.

Grundsätzlich lässt sich ein attraktiver ÖV nur mit mehr Bus und Bahn und einem aufeinander abgestimmten Verkehrsangebot umsetzen. Die unterschiedlichen Stärken der Verkehrsträger müssen optimal in einem Verkehrsmittelmix miteinander kombiniert werden, um den höchsten Verlagerungseffekt zu erzielen. Eisenbahn, Bus und flexible

Bedienungsformen sollten dabei gleichberechtigt zum Einsatz gelangen, um bestmögliche Ergebnisse zu erzielen. Im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung sollten bei einer Reaktivierung einer Eisenbahnstrecke die Busverkehre nicht entfallen, sondern die dafür eingesetzten Finanzmittel für eine Verbesserung der Zu- und Abbringerverkehre mit dem Bus eingesetzt werden.

Die Rolle des Busses im ÖPNV wird durch die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken somit nicht geschmälert, sondern allenfalls verändert. Da der ÖPNV alle Register ziehen muss, um die gewünschte Verkehrsverlagerung zu bewältigen, ist auch eine erhebliche Ausweitung des Busverkehrs unabdingbar. Nicht überall sind Eisenbahnstrecken vorhanden, reaktivierbar oder neu zu schaffen, selbst dort nicht, wo große Verkehrsströme zu erwarten sind. Ein Rückzug des Busses ist somit keine realistische Option. Zudem ist die Einrichtung leistungsfähiger Buslinien in vielen Fällen das einzige Mittel, schnell zu einer Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV zu kommen.



Leitfaden zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

Der VDV hat als Handreichung für Verantwortliche einen Leitfaden zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken herausgebracht, der die Erfahrungen namhafter Fachleute der Branche bei derartigen Projekten zusammenfasst. Darin werden zum einen Erfolgsfaktoren identifiziert, um politischen und gesellschaftlichen Rückhalt für ein Reaktivierungsprojekt zu sichern. Darüber hinaus werden fachliche Ratschläge zu konkreten Projektschritten einer Eisenbahnreaktivierung gegeben. Im Einzelnen werden Hinweise zu Fachplanung, Organisation, Finanzierung, verkehrsplanerischen, betrieblichen und baulichen Maßnahmen sowie dem regulatorischen Rahmen gegeben.

Der Leitfaden ist online auf der Website des VDV (<https://www.vdv.de/vdv-leitfaden-zur-reaktivierung-von-eisenbahnstrecken.pdf>) verfügbar.





Neue Chancen durch stark verbesserte Finanzierungsinstrumente

Bereits bisher gab es staatliche Förderinstrumente, die für die (Ko-) Finanzierung einer Reaktivierung von Eisenbahnstrecken eingesetzt werden konnten. Dazu gehören insbesondere Mittel aus den ÖPNV-Gesetzen der Länder. Im Zuge der Umsetzung der Föderalismusreform haben die Länder seit 2020 mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes erhalten, um den Entfall der Entflechtungsmittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden auf Grundlage von Artikel 143c GG zu kompensieren. Bei der Entflechtungsmittel-Nachfolge sind die Länder in der Pflicht, diese Mittel weiterhin zweckgebunden für Ausbau und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Einige Bundesländer haben die gesetzlichen Vorkehrungen hierfür bereits geschaffen und damit auch eine die Förderung von Reaktivierungen ermöglicht; andere werden folgen.

Auch die Regionalisierungsmittel sind für die Reaktivierung von SPNV-Strecken einsetzbar. Nach § 6 des Regionalisierungsgesetzes sollen die Länder mit den vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmitteln „insbesondere“ den Schienenpersonennahverkehr finanzieren. Damit ist allerdings nicht nur die Bestellung von Verkehrsleistungen gemeint, sondern auch die Investition in die hierzu nötige Infrastruktur. In einigen Fällen wurden finanzielle Ressourcen aus den Regionalisierungsmitteln bereits entsprechend eingesetzt.

Durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes hat der Bund den Ländern für die Jahre 2020 bis 2023 insgesamt rund 1,2225 Mrd. Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt. Ab

dem Jahr 2024 werden diese Zusatzmittel mit 1,8 Prozent pro Jahr dynamisiert. Dies ergibt bis 2031 eine Aufstockung um insgesamt rund 5,248 Mrd. Euro. Damit werden auch die Voraussetzungen für die Bestellung von Leistungen auf zu reaktivierenden Strecken erheblich verbessert.

Auch durch Bundesmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wurden bereits Reaktivierungsprojekte mitfinanziert. Durch das Dritte Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes wurden die Fördermöglichkeiten nach dem GVFG ausgeweitet. Das Gesetz ermöglicht nicht nur wie bisher die Finanzierung des Baus von Eisenbahnen (DB und NE), Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen, sondern nun aber auch explizit die Reaktivierung und Elektrifizierung von Schienenstrecken sowie von Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im öffentlichen Verkehr. Nicht mehr förderfähig ist kommunaler Straßenbau, insbesondere die bisher ausdrücklich genannten Straßenbau-Ersatzmaßnahmen bei Stilllegung von Eisenbahnen. Der Bundesgesetzgeber hat damit ein klares Zeichen gegeben, dass er im Nebennetz auf Ausbau, nicht mehr auf Reduzierung setzt.

Das Fördervolumen des GVFG wird zudem erheblich erhöht. Von 665,134 Mio. Euro im Jahr 2020 wird das Finanzvolumen über jährlich 1 Mrd. Euro in den Jahren 2021 bis 2024 auf 2 Mrd. Euro im Jahr 2025 erhöht, die dann ab dem Jahr 2026 jährlich um 1,8 Prozent erhöht werden. Für die kommenden Jahre ist vor diesem Hintergrund nicht mit Finanzierungsengpässen für Reaktivierungsprojekte zu rechnen.



Gründe für eine Reaktivierung

Wie bereits ausgeführt, eignet sich nicht jede stillgelegte Eisenbahnstrecke für eine Reaktivierung. Die nachfolgende Liste mit Vorschlägen für Streckenreaktivierungen beruht auf einer Durchsicht der in Frage kommenden Trassen nach verschiedenen Kriterien. Die wesentlichen Motive für eine Reaktivierung lassen sich wie folgt kategorisieren:

- Die Erschließung weiteren Fahrgastpotenzials durch Verlängerung bestehender SPNV-Linien („Erweiterungsfunktion“). Durch die Reaktivierung werden dabei Synergieeffekte mit bestehenden Schienenverkehrsangeboten möglich, insbesondere durch Umlaufverlängerungen z. B. unter Nutzung von Wendepausen oder durch die Koppelung von Umläufen.
- Die Einrichtung einer bisher fehlenden SPNV-Relation zwischen aufkommensstarken Räumen („Verbindungsfunktion“). Dabei geht es weniger um Flächenererschließung als um die verbesserte Verbindung von Zentren, die unterschiedlichen Kategorien angehören können. Ein klassisches Beispiel einer solchen Funktion ist die des Zubringers von einem Mittelzentrum zu einem Oberzentrum, die im Regelfall nach einer Schienenverbindung verlangt. Aber auch Verbindungen

zwischen Mittelzentren sowie von Mittelzentren zu mehreren Unterzentren mit großem Potenzial können in diese Kategorie fallen.

- Die Erschließung einer bisher vom SPNV unterversorgten Region zur Herstellung eines besseren Grundangebotes im öffentlichen Verkehr („Erschließungsfunktion“). Hier steht die strukturelle Stärkung der Region durch eine klassische Flächenbedienung im Vordergrund.
- Die Entlastung bestehender Verkehrswege in Ballungsräumen und Ballungsrandzonen durch Verlagerung von Verkehr auf die Schiene („Entlastungsfunktion“). Im Vordergrund steht dabei die Bewältigung der bestehenden, nicht erst zu weckenden Verkehrsnachfrage, die auf der Straße oder anderen Schienenwegen nicht mehr zu akzeptablen Bedingungen befriedigt werden kann.
- Die Verbesserung des Angebots oder der Qualität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) („Fernverkehrsfunktion“). Reaktivierungen können auch für den SPNV sinnvoll sein, z. B. bei den z. T. im Raum Berlin nach wie vor teilungsbedingt unterbrochenen Ferngleisen oder zur Schaffung von Bypassen in Ballungsräumen.
- Die Herstellung einer fehlenden grenzüberschreitenden Verbindung („Europäische

Integrationsfunktion“). In diese Kategorie fallen erstaunlich viele Strecken. Der internationale Eisenbahnverkehr ist im Verhältnis zum inner-deutschen unterentwickelt, da der Eisenbahnverkehr lange als rein nationale Aufgabe verstanden wurde und besonders stark unter den Folgen der Weltkriege des vergangenen Jahrhunderts zu leiden hatte. Dies geht so weit, dass einige wichtige Verbindungen nach wie vor aufgrund von Kriegszerstörungen des Zweiten Weltkrieges unterbrochen sind. Nationale Egoismen behindern die Netzentwicklung z. T. noch heute, wie das Beispiel des „Eisernen Rheins“ von Mönchengladbach über Roermond Richtung Antwerpen zeigt. An brachliegenden Trassen zur Behebung des Mangels an attraktiven internationalen Bahnverbindungen mangelt es jedenfalls nicht. Im Zeitalter des gemeinsamen Marktes und zahlreicher grenzüberschreitender Verflechtungen ist dieses infrastrukturelle Defizit aus wirtschaftlichen, raumordnerischen, aber auch europapolitischen Gründen nicht mehr akzeptabel.

- Die verbesserte Durchführung des Güterverkehrs („Güterverkehrsfunktion“). Die Vorteile können in der erheblichen Verkürzung einer nachgefragten Verkehrsverbindung, aber auch in der Vereinfachung des Betriebes durch Vermeidung eines Fahrtrichtungswechsels oder der Umfahrung eines überlasteten Knotens, potenziell aber auch in der Erschließung größerer Gewerbestandorte liegen.
- Die Verbesserung der Stabilität des Betriebes („Resilienzfunktion“). Sinn der Reaktivierung ist es in diesem Falle, bei Betriebsstörungen, Baustellen und hoher Nachfrage Alternativrouten zu einer besonders wichtigen bzw. überlasteten Strecke zu bieten. Gegebenenfalls besteht für eine derartige Strecke außerhalb solcher Situationen nur eine mäßige Verkehrsnachfrage. Angesichts der hohen volkswirtschaftlichen Schäden bei einer Sperrung oder Verkehrseinschränkung auf wichtigen Magistralen oder in Knotenpunkten ist die Vorhaltung solcher Strecken als „Versicherung“ für solche Fälle sinnvoll. Im Energiebereich sieht die Netzreserveverordnung (NetzResV) vor, dass für Energienetze regelmäßig Systemanalysen

durchgeführt werden, um Kapazitäten in Reservekraftwerken für netzstabilisierende Maßnahmen zu definieren. Ein ähnlich systemorientierter Ansatz ist zur dauerhaften Gewährleistung hinreichender Kapazität kritischer Relationen auch im Bahnbereich erforderlich.

- Die bessere touristische Erschließung einer Region („Touristikfunktion“). Gerade außerhalb der Ballungsräume haben viele Eisenbahnstrecken eine wichtige Funktion für den Tourismus. Sie machen touristische Ziele durch die Bahnanbindung besser erreichbar, fungieren aber häufig auch selbst als touristische Ziele. Die touristische Anziehungskraft von Eisenbahnstrecken kann sich aus der Attraktivität der durchfahrenen Landschaft, aber auch aus dem Status als technisches Denkmal der Strecke oder einem auf der Strecke durchgeführten touristischen bzw. historischen Verkehr ergeben. Für Radtouristen macht eine Eisenbahnerschließung eine Region häufig erst mit ihrem Gefährt erreichbar.
- Die Herstellung militärstrategisch wichtiger Transportwege („strategische Funktion“). In Ost- und Westdeutschland wurden bis in die neunziger Jahre des zahlreiche Strecken als militärische Transportwege für den Fall eines militärischen Konflikts bereitgehalten, auch wenn die Verkehrsnachfrage die Aufrechterhaltung der Infrastruktur nach damaligen Maßstäben nicht rechtfertigte. Dadurch überlebten viele Strecken, die sonst stillgelegt worden wären. Diese Förderung entfiel weitestgehend nach dem Ende des Kalten Krieges. Nachdem dieses Thema seit zwei Jahrzehnten nicht mehr auf der Tagesordnung stand, hat die Europäische Kommission im Jahre 2018 in Abstimmung mit der NATO einen Aktionsplan zur Verbesserung der militärischen Mobilität im Rahmen der Verteidigungsunion vorgelegt, der auch den Eisenbahnverkehr betrifft. Die Europäische Kommission will hierzu eine Liste vorrangiger Infrastrukturprojekte vorlegen. Da noch nicht feststeht, inwieweit die Vorhaltung von Eisenbahninfrastruktur zu diesen Projekten zählen wird, wurden vorerst keine Projekte dieser Kategorie in die Liste zu reaktivierenden Strecken aufgenommen.



Zielkonflikte zwischen Nutzungsarten

Neben einem nicht hinreichenden Potenzial im Rahmen dieser Kriterien können auch Konflikte mit anderen Arten des öffentlichen Verkehrs dazu führen, dass die Reaktivierung einer Strecke nicht in die Vorschlagsliste aufgenommen wurde. Dies betrifft insbesondere Konflikte mit dem Schienengüterverkehr. Der Schienengüterverkehr ist in hochbelasteten Knotenbereichen auf für ihn reservierte Bypässe angewiesen. Dabei ist eine Vermischung unterschiedlicher Verkehrsarten unerwünscht, die aufgrund der unterschiedlichen Fahrprofile der Züge zu ständigen gegenseitigen

Behinderungen führt. Daher sollten auf Magistralen des Güterverkehrs, die derzeit nicht im Personenverkehr bedient werden, im Regelfall keine Reaktivierungen unternommen werden. Die Planungen zur Reaktivierung des Eisenbahnpersonenverkehrs auf einer wichtigen Trasse des Güterverkehrs im Rhein-Ruhrgebiet, nämlich der „Rheinischen Bahn“ Duisburg-Wedau – Düsseldorf-Rath, wurden daher nicht in die Liste aufgenommen. Für die heute bereits überlastete Strecke empfehlen wir stattdessen den Bau zusätzlicher gesonderter Personenverkehrsgleise.

Legende

Legende

VzG

Streckennummer nach dem „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“

Reakt. PV / GV

Angabe, für welche Verkehrsart die Strecke zu reaktivieren ist

Letztes EIU

Angabe des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, das die Strecke derzeit bzw. bei Stilllegung betrieben hat. Die Angabe bezieht sich nicht auf das Eigentum an der Strecke

km

Länge des zu reaktivierenden Streckenabschnittes in km, gerundet auf ganze Zahlen

EIO

Länge des mit Oberleitung oder Stromschiene zu elektrifizierenden Abschnittes in km, gerundet auf ganze Zahlen

ElHy

Länge des Abschnittes, der sich für die Elektrotraktion im Hybridbetrieb Oberleitung/Batterie eignet

Gründe

- Erschließung weiteren Fahrgastpotenzials durch Verlängerung bestehender SPNV-Linien (Schwerpunkt „Erweiterungsfunktion“)
- Einrichtung einer bisher fehlenden SPNV-Relation zwischen aufkommensstarken Räumen (Schwerpunkt „Verbindungsfunktion“)
- Erschließung einer bisher vom SPNV unterversorgten Region zur Herstellung eines besseren Grundangebotes im öffentlichen Verkehr (Schwerpunkt „Erschließungsfunktion“)
- Entlastung bestehender Verkehrswege in Ballungsräumen und Ballungsrandzonen durch Verlagerung von Verkehr auf die Schiene (Schwerpunkt „Entlastungsfunktion“)
- Verbesserung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schwerpunkt „Fernverkehrsfunktion“)
- Herstellung einer fehlenden grenzüberschreitenden Verbindung (Schwerpunkt „Europäische Integrationsfunktion“)
- Bedarf des Güterverkehrs (Schwerpunkt Güterverkehrsfunktion“)
- Zur Verbesserung der Stabilität des Betriebs erforderlich (Schwerpunkt „Resilienzfunktion“)
- Sinnvoll zur Erschließung touristischen Potenzials (Schwerpunkt: „Touristikfunktion“)

Strukt

Strukturelle Aspekte (Einstufung der Zentralfunktion aufgrund Landesplanung, Kreissitz):

- O Oberzentrum wird durch diese Strecke an das Bahnnetz angeschlossen
- M Mittelzentrum wird durch diese Strecke an das Bahnnetz angeschlossen
- K Kreisstadt wird durch diese Strecke an das Bahnnetz angeschlossen

Prio

Einstufung der Priorität der Reaktivierung:

- A Dringlich
- B Hoch
- C Potenzieller Bedarf, der weiter zu prüfen ist

Zeit

Einstufung des erforderlichen Zeitaufwandes für die Reaktivierung:

- I Geringer Aufwand, zügig zu realisieren
- II Mittlerer Aufwand, mittelfristig zu realisieren
- III Voraussichtlich komplexere Planung bzw. höherer Bauaufwand, ggf. umfangreichere Verlegung anderer Verkehrswege, die die Trasse mittlerweile nutzen, Konflikte mit anderen Anrainern oder Naturschutzbelangen möglich, daher nicht schnell zu realisieren

PV stillgelegt

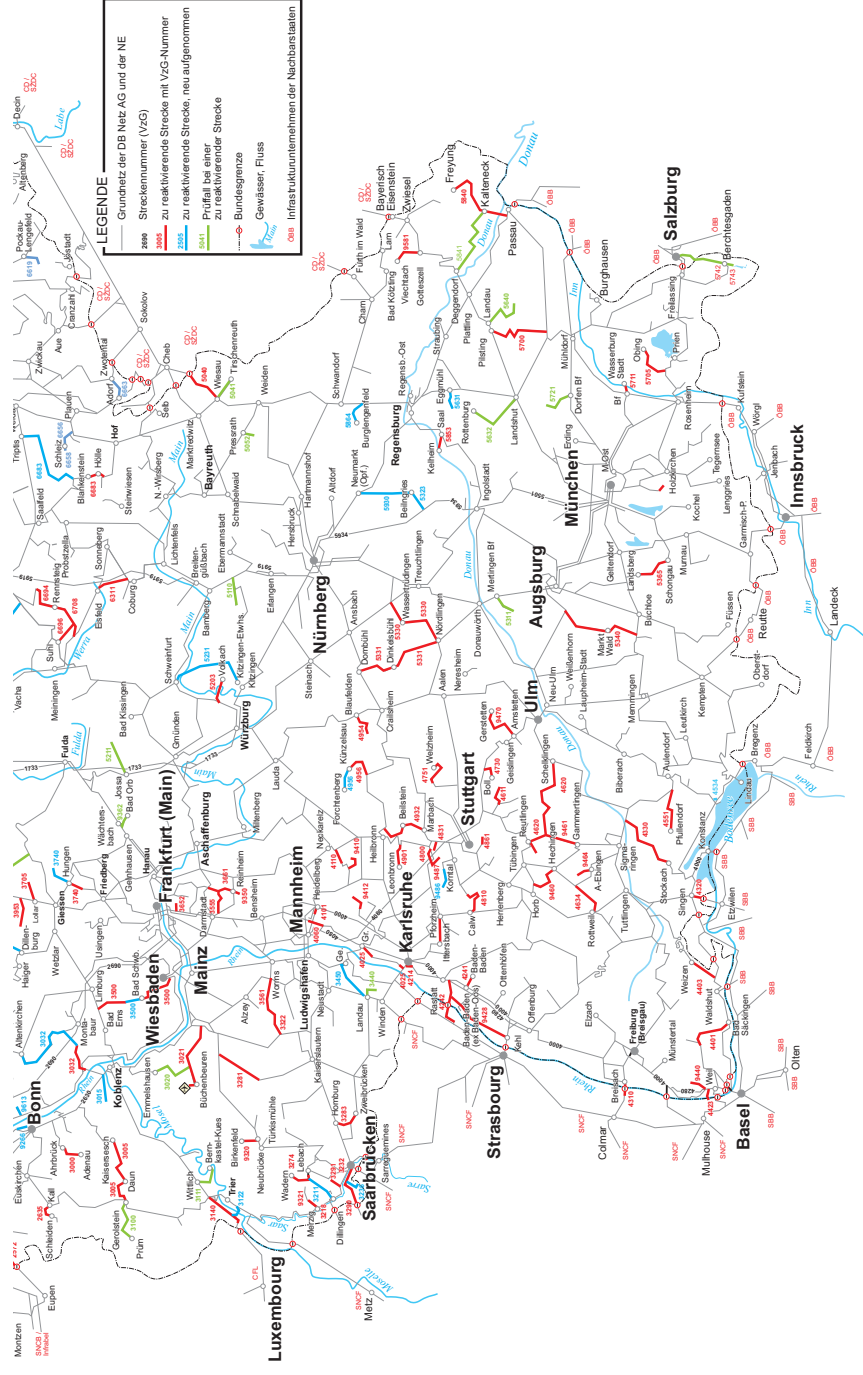
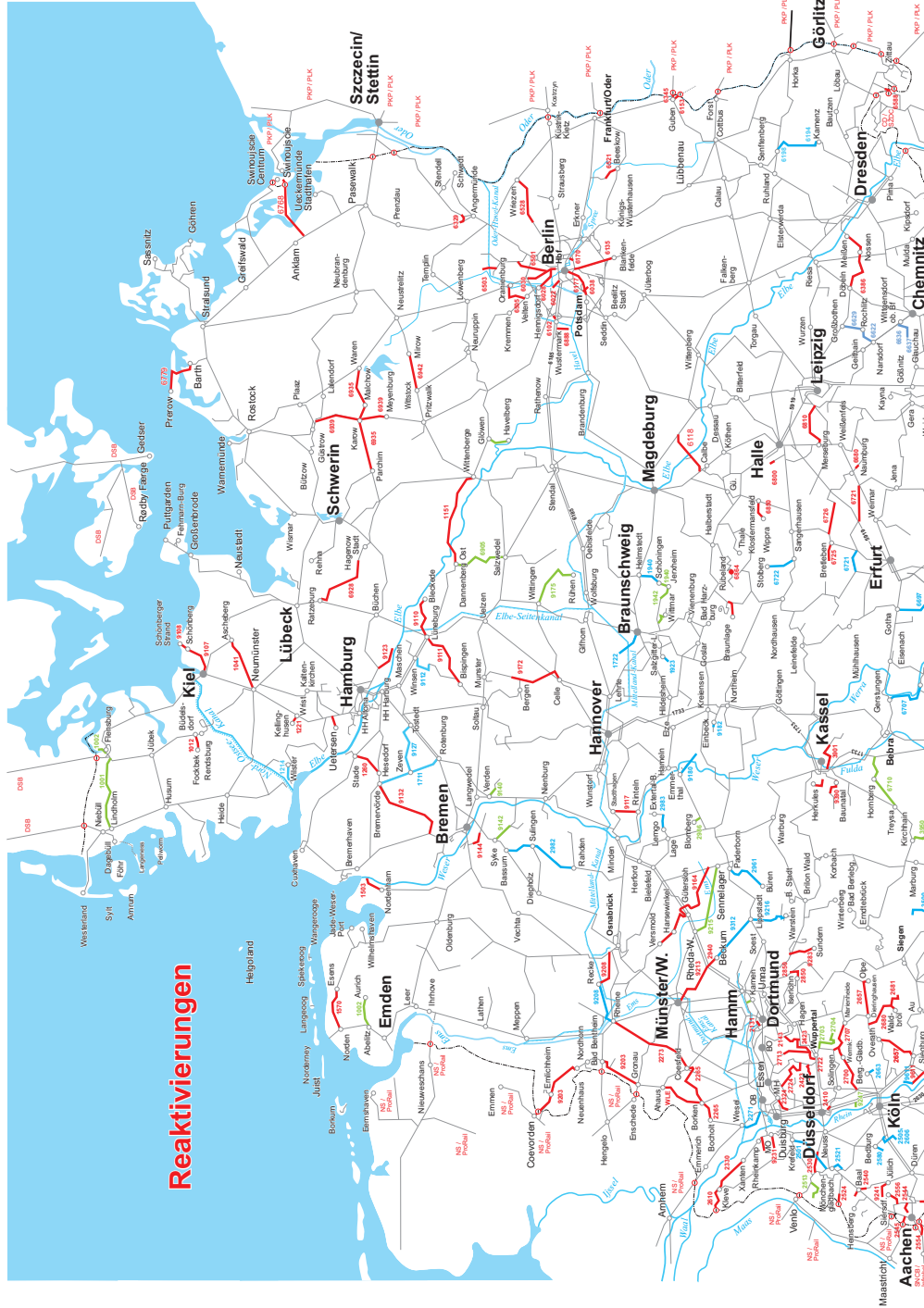
Jahr, in dem der planmäßige Personenverkehr eingestellt wurde. Betriebsbedingte Sperrungen wurden nicht berücksichtigt.

GTV stillgelegt

Jahr, in dem die Stilllegung für den Gesamtverkehr vollzogen wurde. Der Vollzug der Stilllegung setzt den Abschluss des Stilllegungsverfahrens nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und die tatsächliche Einstellung des Betriebs auf der Strecke voraus. Ausnahmsweise ist bei Strecken, die ohne Stilllegungsverfahren z.B. durch Kriegsereignisse oder durch Grenzziehungen außer Betrieb gesetzt wurden, das Jahr dieses Ereignisses angegeben.

Besondere Gründe

Angabe außergewöhnlicher Gründe für Stilllegungen



Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EiU (derzeit bzw. zuletzt)	km	EIO	ElHy	Gründe
1012	PV/GV	Büdelsdorf – Fockbek	SH	DB Netz	4		4	
1041	PV	Neumünster – Ascheberg	SH	DB Netz	25		25	
1151	PV/GV	Wittenberge – Dannenberg Ost	BB/MV/NI	DB Netz	49	49		
1214	PV	Brunsbüttel – Wilster	SH	DB Netz	14	14		
1221	PV	Wrist – Kellinghusen	SH	DB Netz	3	3		
1260	PV	Stade – Hesedorf	NI	EVb	26	26		
1503	PV	Nordenham – Nordenham-Blexen	NI	HIG/DB Netz	7	7		
1570	PV	Norden – Esens	NI	MKO/DB Netz	29		29	
1711	PV	Rotenburg (Wümme) – Bremervörde	NI	EVb	50	50		
1722	PV	Braunschweig-Gliesmarode – Harvesse	NI	DB Netz	15	15		
1923	PV	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenberg	NI	DB Netz	2	2		
1940	PV	Schöningen – Helmstedt	NI	DB Netz	11	11		
2131	GV	(Umgebungsbahn Dortmund –) Abzw Deusen – Dortmund Nord	NW	DB Netz/	2	2		
				DE Infrastruktur				
2133	GV	Abzw Hansa – Dortmund Nord	NW	DB Netz/	1	1		
				DE Infrastruktur				
2143	PV	Witten-Höhe – Gevelsberg West	NW	DB Netz	13	13		
2265	PV	Coesfeld – Borken – Bocholt	NW	DB Netz	40		40	
2271	PV/GV	Oberhausen Abzw Obn – Walsum – Wesel	NW	DB Netz	29	29		
2273	PV/GV	Coesfeld – Steinfurt-Burgsteinfurt – Rheine	NW	DB Netz	46			
2324	GV	Duisburg-Wedau – Mülheim Hbf	NW	DB Netz	9	9		
2330	PV	Xanten – Kleve	NW	DB Netz	25	25		
2410	GV	Abzw Berg – Düsseldorf-Lierendorf	NW	DB Netz	2	2		
2423	PV	Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurt	NW	Regiobahn	4	4		
2423/2722	PV	Wuppertal-Vohwinkel – Wuppertal-Wichlinghausen – Gevelsberg West	NW	DB Netz	22	22		
2501	PV	Krefeld Hbf – Willich – Mönchengladbach Hbf	NW	DB Netz	18	18		
2521	PV	Rheydt-Odenkirchen – Mönchengladbach Hbf	NW	DB Netz	7	7		
2524	PV	Dalheim – Bundesgrenze(- Roermond/NL)	NW	DB Netz	1		1	
2530	PV	Kaarster See – Viersen	NW	Regiobahn	15	15		
2540	PV	Linnich – Hückelhoven-Baal – Ratheim	NW	DB Netz	13	13		
2544/2555	PV	Abzw Merzbrück – Würselen – Aachen Nord	NW	EVS	11	11		
2545	PV	Abzw Richterich – Aachen-Vetschau – Bundesgrenze (- Simepveld/NL)	NW	DB Netz	3	3		
2554	GV	Aachen Süd – Bundesgrenze (- Montzen/B)	NW	DB Netz	2	2		
2556	PV	Abzw Kellersberg – Siersdorf	NW	EVS	4	4		
2572	PV/GV	Stolberg Altstadt – Bundesgrenze (- Eupen/B)	NW	EVS	14	14		
2580	PV	Bedburg (Ertf) – Elsdorf West	NW	DB Netz	6	6		
2605/2606	PV	Horrem – Mödrath – Kerpen (Ertf)	NW	DB Netz	6	6		
2610	PV/GV	Kleve – Kranenburg – Bundesgrenze (- Nijmegen/NL)	NW	DB Netz	13	13		
2635	PV	Kall – Schleiden (Eifel) – Hellenthal	NW	RSE	17		17	
2657	PV	Siegburg – Lohmar – Overath	NW	DB Netz	20	20		
2657	PV	Dieringhausen – Olpe	NW	DB Netz	29	29		
2663	PV	Bergisch Gladbach – Bergisch Gladbach Lückera th (Verknüpfung KVB-Linie 1)	NW	BGE/DB Netz	4	4		
2680	PV	Osberghausen – Waldröhl (Rheinl.)	NW	RSE	24		24	
2681	PV	Hermesdorf – Morsbach (Siege)	NW	RSE	7		7	
2700	PV	Remscheid-Lennep – Wermelskirchen	NW	DB Netz	8	8		
2700	PV	Wermelskirchen – Opladen	NW	DB Netz	20	20		
2707	PV	Bergisch Born – Wipperfürth – Marienheide	NW	DB Netz	26	26		
2713	PV	Hattingen – Sprockhövel – Wuppertal-Oberbarmen	NW	DB Netz	27	27		
2724	PV	Abzw Oberdüssel – Velbert – Heiligenhaus – Kettwig-Stausee	NW	DB Netz	28	28		
2850	PV	Iserlohn – Hemer	NW	DB Netz	8	8		

Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
	A	I	1974	2001		z. T. als Bahnhofsgleis weiter betrieben
	B	II	1985	1995		
	C	III	1945, 1947	1945, 1947	Kriegs-/Teilungsfolge	Elbbrücke 1945 gesprengt
M	B	I	1988	in Betrieb		Strecke wird gemäß BSchwAbG elektrifiziert
	A	I	1975	1995		Ingenieurplanung hat 2017 begonnen
	B	I	1993	in Betrieb		
	B	II	1980	z. T. in Betrieb		Einswarden – Blexen 1998 im Gesamtverkehr stillgelegt
M	B	II	1983	1985/1989		Norden – Dornum als Museumsbahn weiter in Betrieb
	C	I	1968	in Betrieb		
	B	I	1962	in Betrieb		
	A	II	1984	1985		Nutzen-Kosten-Verhältnis bereits mit 1.82 bewertet
	B	II	2007	2009		
	A	I	kein PV	2004		Anbindung KV-Terminal Dortmund Nord; falls Strecke 2133 reaktiviert wird, in Priorität B
	A	I	kein PV	2005		Anbindung KV-Terminal Dortmund Nord; falls Strecke 2131 reaktiviert wird, in Priorität B
	B	II	1979	1983		
	B	II	1974	1981-1991		
	B	I/III	1945-1983	z. T. in Betrieb	z.T. Kriegsfolge	Brücke über Wesel-Datteln-Kanal 1945 gesprengt; Spellen – Oberhausen im Güterverkehr in Betrieb
	C	II	1984	1986-1995		
	C	III	1971	2006		Reaktivierung zur Stabilisierung der Betriebsqualität (auch im Personenverkehr)
	B	II	1990	1990		
	A	I	kein PV	gesperrt		Reaktivierung zur Entlastung Düsseldorf Hbf im Rahmen RRX - Projekt
	A	I	1991	in Betrieb		weiter als Neubau Richtung Wuppertal - Vohwinkel; Reaktivierung wird derzeit umgesetzt
	B	III	1970/1991	1989-1999		
M	B	II	1997	z.T in Betrieb		
	B	II	1985	1985-1994		
	A	II	1944	2018		
	A	II	1968	1968-1984		
	A	I	1968/1980	1972/2007		
M	B	II	1980	1980-2007		z. T. Neubauabschnitte erforderlich
	C	I	1992	1992		
	B	II	1945	1969		erspart dem Güterverkehr den Fahrtrichtungswechsel in Aachen West
M	A	I	1982	1991		mit Neubaustreckenabschnitt zur Anbindung des Mittelzentrums Baesweiler
	B	I	1944-1962	in Betrieb		
	B	II	1995	1996		ggf. Weiterführung nach Düren nach Ende des Tagesbaus Hambach unter teilw. Nutzg. d. Grubenbahn
M						Reaktivierung als S-Bahn-Strecke
	B	II	1991	1999		
M	A	I	1981	in Betrieb		
M	C	III	1954	1962-1997		Zugkopplung in Overath mit Linie Lüdenscheid – Köln möglich; alternativ Verlängerung SSB-Linie 66
	B	II	1979	1989-2006		
	B	II	1965	2017		Reaktivierung als Verlängerung der S-Bahn-Strecke nach Berg Gladbach; ggf. als Stadtbahn
M	A	I	1965	in Betrieb		
	B	II	1960	1997		
M	B	III	1983/1986	1986		
M	A	II	1983/1991	1997		
M	B	II	1983/1991	1984-1997		
M	C	II	1979	1984-1999		
M	C	III	1960	1960/1979/1999		
M	B	III	1989	1989/1995		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; kurzer Neubauabschnitt erforderlich

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EiU (derzeit bzw. zuletzt)	km	EIO	ElHy	Gründe
2850	PV	Hemer – Minden	NW	DB Netz	7	7		
2961	PV	Paderborn Hbf – Büren (Westf.)	NW	WAB	27		27	
2982	GV	Bassum – Sulingen (Han.) – Rahden (Kr. Lübbecke)	NI/NW	RIG	54	54		
2983	PV	Lemgo Lüttfeld – Barntrup	NW	Extertalbahn	17	17		
3000	PV	Ahrbrück – Adenau	RP	DB Netz	13	13		
3005	PV	Kaisersesch – Daun	RP	VEB	29		29	
3005	PV	Daun – Gerolstein	RP	VEB	23		23	
3015	PV	Koblenz-Lützel – Ochtendung	RP	DB Netz	16		16	
3021	PV	Langenlonsheim – Simmern – Kirchberg (Hunsrück) – Büchenbeuren (- Flughafen Hahn)	RP	DB Netz	60			
3032	PV/GV	Urmitz Rheinbrücke – Engers – Siershahn – Selters (Ww.) – Dierdorf – Altenkirchen (Ww.)	RP	EVG/DB Netz/LWB	63		63	
3122	PV	Konz – Trier Moselbrücke – Karthaus Nordost	RP	DB Netz	2	2		
3140	PV	Igel – Ehrang	RP	DB Netz	15	15		
3211	PV	Dillingen (Saar) – Primsweiler	SR	Cargorail	13	4	9	
3218/9321	PV	Merzig (Saar) – Losheim am See	SR	DB Netz / Gemeinde Losh.	13			
3232/3290	PV/GV	Saarbrücken Abzw Saardamm – Saarbrücken Messe – Überherrn – Bundesgrenze (- Thionville/F)	SR	DB Netz	16	16		
3236	PV	Fürstenhausen – Großrosseln	SR	DB Netz	7	7		
3274	PV	Lebach-Jabach – Primsweiler – Wadern	SR	DB Netz	20		20	
3283	PV	Homburg – Zweibrücken	SR	DB Netz	7	7		
3281	PV	Lauterecken-Grumbach – Meisenheim (Glan) – Staudernheim	RP	Zweckverband	22		22	
3291	PV	Völklingen – Walpershofen-Etzenhofen	SR	DB Netz	10	10		
3322/3561	PV	Monsheim – Langmeil	RP	DTV	27		27	
3450	PV	Landau (Pfalz) Hbf – Germersheim	RP	DB Netz	25		25	
3500	PV	Wiesbaden – Bad Schwalbach	HE	ESWE	21	21		
3500	PV/GV	Diez – Hahnstätten – Bad Schwalbach	RP	DB Netz / AI	30		30	
3555	PV	Darmstadt Ost – Groß Zimmern	HE	DME / DB Netz	13	13		
3652	PV	Neu Isenburg – Neu Isenburg Stadt	HE	DB Netz	3	3		
3661	PV	Dieburg – Groß Zimmern (siehe 3555) – Reinheim	HE	DB Netz	9	9		
3705	PV	Lollar – Londerf	HE	DB Netz	13		13	
3720	PV	Dillenburg – Ewersbach	HE	DB Netz	16		16	
3740	PV	Wölfersheim-Södel – Hungen	HE	DB Netz	12		12	
3740	PV	Hungen – Laubach (Oberhess.)	HE	DB Netz	13		13	
3901	PV	Kassel-Wilhelmshöhe – Kaufungen	HE	DB Netz	16	16		
3953	PV	Hartenrod – Gladenbach – Niederwalgern	HE	DB Netz	19		19	
4025	PV	Karlsruhe-Mühlburg – Welschneureuther Straße	BW	AVG	4	4		
4025	PV	Hochstetten – Graben-Neudorf	BW	DB Netz / AVG	7	7		
4060	PV	Mannheim-Friedrichsfeld – Schwetzingen	BW	DB Netz	8	8		
4101	PV	Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf	BW	DB Netz	3	3		
4110	PV	Aglastershausen – Neckarelz	BW	DB Netz	11	11		
4214/4215	GV	Karlsruhe West – Karlsruhe Dammerstock	BW	DB Netz	2	2		
4241	PV	Baden-Baden(ex Baden-Oos) – Baden-Baden (alt)	BW	DB Netz	4	4		
4242	GV/PV	Rastatt – Iffezheim – Wintersdorf Bundesgrenze (- Roeschwoog/F)	BW	DB Netz / AVG	9	9		
4310	PV	Breisach – Bundesgrenze (- Colmar/F)	BW	DB Netz	1	1		
4320	PV/GV	Singen – Rielasingen – Bundesgrenze (- Etzwillen/CH)	BW	Stiftung	6	6		
4330	PV/GV	Mengen – Stockach	BW	AB	39	39		
4401	PV/GV	Schopfheim – Bad Säckingen	BW	DB Netz	20	20		
4403	PV	Lauchringen – Weizen	BW	BB	20		20	
4423	GV	(St. Louis -/F) Bundesgrenze – Weil am Rhein	BW	DB Netz	1	1		
4534	GV	Abzw Seewald – Abzw Rotenmoos	BW	DB Netz	3	3		
4551	PV	Altshausen – Pfullendorf	BW	Stadt Pfullendorf	25		25	
4611	PV	Kirchheim unter Teck Süd – Weilheim	BW	DB Netz	7	7		
4620	PV	Kleinenngstingen – Reutlingen	BW	DB Netz	15	15		

Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
M	B	II	1989	2010		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; kurzer Neubaubabschnitt erforderlich
M	B	III	1981	2006		
M	C	III	1994	z.T.in Betrieb		
M	B	I	1980	in Betrieb		
M	B	II	1985	1986/1999		
M/K	A	I	1991	in Betrieb		
M/K	B	II	1991	z.T.gesperrt vorh.		
M/K	B	II	1983	2003		
M/K	B	I	1976/1984	in Betrieb		ggf. mit veränderter Einbindung in das Bestandsnetz nördlich Bad Kreuznach zur besseren Anbindung Richtung Mainz
M	C	II	1989	1999/2004		Bau der Strecke Urmitz- Rheinbrücke – Engers 1945 unvollendet eingestellt; Trasse vorhanden
	A	I	1980	in Betrieb		für Ringverkehr Trierer Westbahn – Trier Hbf und Direktverkehr Saartal – Luxemburg, Strecke ist bereits elektrifiziert
	A	I	1983	in Betrieb		Personenzugeinfahrt Ehrang abgebaut, Rest ist bereits elektrifiziert
	B	I	1980	in Betrieb		ggf. Führung der Züge über Umgehungskurve Dillingen (Saar), Strecke 3215
	B	I	1962	in Betrieb		derzeit Museumsbahnverkehr
	A	I	1972-1992	z.T.in Betrieb		größtenteils 2016 betrieblich gesperrt
	B	I	1976	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	B	II	1980	z.T.in Betrieb		
M	A	I	1989/1991	1989-1996		als Drainsinenstrecke weiter touristisch genutzt
M	B	I	1986	1996		
M	B	II	1985	1985		
M	A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur Wochenendverkehr
M	B	II	1984	z.T.in Betrieb		
M	A	I	1983	gesperrt		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Strecke steht unter Denkmalschutz
M	A	I	1986	2000		
M	A	II	1966	z.T.in Betrieb		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn
M	A	I	kein PV	2006		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
M	B	III	1965	1965		
M	A	I	1981	in Betrieb		
M	B	II	1987	z.T.in Betrieb		
M	A	I	2003	nicht stillgelegt		
M	C	III	1959	1999		
M	A	I	1985	in Betrieb		ggf. als Regionalstadtbahn
M	B	II	1995	2001		
M	B	I	1967	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
M	C	II	1967	1967		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
M	A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit kein planmäßiger SPNV
M	A	I	kein PV	2000		ehemalige Einfahrgleise des Rangierbahnhofes, neu anzubinden an Heidelberg Hbf
M	B	II	1945/1971	1945/1971		Kriegsfolge
M	A	II	kein PV	1966		ermöglicht direkte Führung von Zügen Ludwigshafen – Oberrhein
M	C	III	1977	1977		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
M	A	I	1945/1951	1999		bis Wintersdorf auch als Regionalstadtbahn
M	A	I	1945	1945		Kriegsfolge
M	A	I	1969	in Betrieb		
M	B	I	1954-1972	z.T.in Betrieb		im Güterverkehr Bodenseeregion – Bayern großes Potenzial; ggf. auch für Ausflugsverkehr
M	C	III	1971	1971/1994		
M	A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur Schülerzüge, Potenzial für Taktverkehr
M	B	III	1937	1937		zur Herstellung der Nutzbarkeit der linken Rheinstrecke durchs Elsass erforderlich
M	A	III	kein PV	1957		Güterumfahrung Friedrichshafen, erspart Fahrtrichtungswechsel in Friedrichshafen Stadt
M	C	I	1971	in Betrieb		derzeit GV/Ausflugsverkehr, jeweils mit mehr Potenzial, ggf. Schülerverkehr
M	A	II	1982	1988/1995		ggf. mit Lückenschluss Weilheim – Bad Boll
M	B	II	1969/1980	1969-1995		

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EiU (derzeit bzw. zuletzt)	km	EiO	EiHy	Gründe	
4634	PV	Balingen – Schömborg	BW	SWEG	11		11		
4634	PV	Schömborg – Rottweil	BW	DB Netz	16		16		
4730	PV	Göppingen – Bad Boll	BW	DB Netz	12	12			
4751	PV	Rudersberg-Oberndorf – Welzheim	BW	SWB	11	11		  	
4800/9487	PV	Sersheim – Vahingen (Enz) – Enzweihingen	BW	DB Netz / WEG	9	9			
4810	PV	Calw – Weil der Stadt	BW	AVG	23	23		 	
4831	PV	Ludwigsburg – Markgröningen	BW	DB Netz	8	8			
4861	PV	Filderstadt – Neuhausen	BW	SSB	4	4			
4901	PV	Lauffen – Leonbronn	BW	DB Netz	20	20			
4932	PV	Heilbronn – Beilstein – Marbach	BW	DB Netz	35	35			
4954	PV	Blaufelden – Langenburg	BW	DB Netz	12				
4956	PV/GV	Waldenburg – Künzelsau	BW	DB Netz	12	12			
4956	PV/GV	Künzelsau – Forchtenberg	BW	DB Netz	12	12			
5040	PV/GV	Wiesau – Mitterteich – Waldsassen – Bundesgrenze (- Cheb/CZ)	BY	DB Netz	20	20			
5203	PV	Seligenstadt (b. Würzburg) – Volkach (Main)	BY	BM	10		10	 	
5231	PV	Schweinfurt Hbf – Kitzingen-Etawahausen	BY	DB Netz	48		48		
5330	PV	Gunzenhausen – Wassertrüdingen	BY	Bayern-Bahn	15		15		
5330	PV	Wassertrüdingen – Nördlingen	BY	Bayern-Bahn	25		25		
5331	PV	Dombühl – Feuchtwangen – Dinkelsbühl – Nördlingen	BY	Bayern-Bahn	54		54	 	
5340	PV	Gessertshausen – Markt Wald – Türkheim	BY	Staudenbahn	42		42	 	
5365	PV	Schongau – Landsberg (Lech)	BY	DB Netz	29		29	  	
5631	PV/GV	Eggmühl – Langquaid	BY	RSE	10	10		 	
5700	PV/GV	Pilsting – Abzw Elsenbach	BY	RSE/DB Netz	42	42		  	
5705	PV	Bad Endorf – Obing	BY	RSE	19		19	 	
5711	PV	Wasserburg Bahnhof – Wasserburg Stadt	BY	DB Netz	4	4		  	
5840	PV/GV	Passau – Freyung	BY	RSE	50	50		 	
5853	PV	Saal – Kelheim	BY	DB Netz	5	5		 	
5864	PV	Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld	BY	BRE	7	7			
5930/5323	PV	Neumarkt (Oberpf.) – Berching – Beilngries – Kinding	BY	DB Netz	38		38	 	
6022	PV	Jungfernheide – Gartenfeld	BE	DB Netz	5	5			
6028/6183	PV	Berlin-Schönholz – Hennigsdorf	BE/BB	DB Netz	15	15			
6030	PV	Berlin Bornholmer Straße – Hohen Neuendorf (Nordbahn-Ferngleise)	BE/BB	DB Netz	15	15			
6038	PV	Berlin-Wannsee – Stahnsdorf	BE/BB	DB Netz	4	4			
6102	GV	Wustermark Abzw Awf – Wustermark	BB	DB Netz	2	2			
6116	PV/GV	Abzw Seehof – Barby – Güterglück Abzw Gks	ST	DB Netz	14	14			
6135	PV	Berlin Südkreuz – Blankenfelde (Ferngleise der Dresdner Bahn)	BE/BB	DB Netz	19	19		 	
6153	PV	Guben – Bundesgrenze (- Żagań/PL – Wrocław/PL)	BB	DB Netz	2	2			
6170	GV	Berlin-Treptow Gbf – Treptower Park	BE	DB Netz	1	1			
6177	PV	Berlin Potsdamer Platz – Potsdam Griebnitzsee ("Potsdamer Stammbahn")	BE/BB	DB Netz	22	22			
6194	PV	Hosena km 137,6 – Kamenz	BB/SN	DB Netz	20	20		  	
6198	PV	Hosena – Hosena km 137,6	BB	DB Netz	2	2		  	
6311	PV/GV	Eisfeld – Coburg	TH/BY	DB Netz	22	22			
6329	GV	Abzw Kerkow – Abzw Erichshagen	BB	DB Netz	1	1			
6345	PV	Guben – Bundesgrenze (- Zielona Góra/PL)	BB	DB Netz	2		2		
6386	PV	Meißen-Triebischtal – Döbeln Hbf	SN	NRE	39		39	  	
6501	PV	Abzw Schönwalde (Barnim) – Berlin-Wilhelmsruh – Berlin Bornholmer Straße	BE/BB	NEB	14		14	  	
6503	PV	Wensickendorf – Liebenwalde	BB	NEB	13		13	 	
6505/o. Nr.	PV	Velten (Mark) – Oranienburg	BB	DB Netz	15				
6521	PV	Bad Saarow Klinikum – Beeskow	BB	SsB	20				
6528	PV	Werneuchen – Wriezen	BB	DB Netz / RIN	33		33		

Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
		B	I	1971	in Betrieb	
		C	III	1971	1971	
		B	III	1989	1997	ggf. mit Lückenschluss Weilheim – Bad Boll
		B	I	in Betrieb	in Betrieb	derzeit nur gelegentlicher Touristikverkehr
		B	I	1990/2002	in Betrieb	
		A	I	1983	1995	
		B	II	1975	2005	
		A	I	1955	1983	Neubau auf alter Trasse
		B	II	1986	1995	Reaktivierung als Regionalstadtbahn
		B	III	1966	1968–1990	Reaktivierung als Regionalstadtbahn
		C	I	1963	1996	zunächst nur Schülerverkehr / touristischer Verkehr
M		B	II	1989	1995	PV seit 1981 eingestellt. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; ggf. weiter bis Forchtenberg (12 km)
		C	II	1989	1995	
O+M		B	I	1945/1986	z.T. in Betrieb	Strecke bindet mit Waldsassen ein Oberzentrum an
M		A	I	z.T. in Betrieb	z.T. in Betrieb	derzeit nur gelegentlicher Museumsbahnverkehr, Strecke vor Bf. Seligenstadt unterbrochen
M		B	II	1945/1981/1987	z.T. in Betrieb	Weiterführung als Neubau nach Kitzingen Bf. (Strecke 5910)
		A	I	1985	in Betrieb	
M+M		B	I	1985	in Betrieb	
		B	I	1985	in Betrieb	
		A	I	1982–1991	z.T. in Betrieb	
		B	I	1984	in Betrieb	
		B	I	1968	in Betrieb	
		C	III	1969/1970	z.T. gesperrt vorh.	ggf. Führung nach Dingolfing anstatt nach Pilsing bzw. zusätzlich
		C	I	1968	in Betrieb	derzeit nur gelegentlicher Museumsbahnverkehr
		A	II	gesperrt	gesperrt	Sperrung wegen Dammrutsch seit 1987
M/K+M		A	I	In Betrieb	in Betrieb	nur saisonaler Touristikverkehr
M/K		A	II	1988	1998	Teilstück als Anschlussbahn in Betrieb
M		B	I	1967	in Betrieb	
M+M		C	III	1955/1987	z.T. in Betrieb	Anbindung des Regionalbahnhofs Kinding der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt
		B	III	1980	1980	Streikfolge z.T. unter Denkmalschutz
		A	I	in Betrieb	in Betrieb	Kriegs- / Teilungsfolge derzeit nur S-Bahn-Betrieb; Ertüchtigung für klassischen Regionalverkehr Ri. Neurruppin
		C	II	in Betrieb	in Betrieb	Kriegs- / Teilungsfolge derzeit nur S-Bahn-Betrieb; Ertüchtigung für Fern- und Regionalverkehr Ri. Rostock
		B	II	1961	1961	Teilungsfolge Weiterführung als Neubaustrecke nach Teltow Stadt
		A	II	>1995	1996	erforderlich zur Anbindung der auszubauenden Lehrter Stammbahn an den Berliner Außenring
		B	I	2004	2004	
		A	I	derzeit S-Bahn	derzeit S-Bahn	Kriegs- / Teilungsfolge Wiederherstellung der Nutzbarkeit durch Fernverkehr / Bezirksverkehr
		C	I	1945	?	Kriegsfolge Direktverbindung Berlin – Schlesien auf schnellstem Wege
		B	II	1961	1961	Teilungsfolge Wiederherstellung der durchgängigen Befahrbarkeit des Fernbahn-Innenrings (Teilungsfolge)
		A	II	1945–1980	z.T. in Betrieb	Kriegs- / Teilungsfolge
		B	I	1998	in Betrieb	Saisonverkehr im SPNV läuft
		B	I			
		B	II	1945–1949	1945–1976	Teilungsfolge
		B	I	kein PV	1996	ermöglicht direkte Führung von Zügen von der Raffinerie PCK Schwedt Ri. Stralsund
		B	I	2002	in Betrieb	
		A	I	2015	in Betrieb	
		A	I/II	1952–1983	z.T. in Betrieb	Teilungsfolge Berlin–Wilhelmsruh–Bornholmer Straße zunächst einleisig mit 80 km/h vor Ausbau der Strecke 6030
		B	I	1997	z.T. in Betrieb	
		C	III	1969	1969	
		B	II	2006	2006	bereits seit 1997 gesperrt
		B	II	1998/2006	1999	z.T. als Dräsinenstrecke in Betrieb

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EiU (derzeit bzw. zuletzt)	km	EIO	ElHy	Gründe
6588	PV	Seifhennersdorf – Bundesgrenze (- Varnsdorf/CZ)	SN	DRE	2		2	
6619	PV/GV	Pockau-Lengefeld – Marienberg (Sachs.)	SN	DB Netz	28		12	
6629	PV	Großbothen – Rochlitz (Sachs.)	SN	DRE	12		28	
6632	PV	Narsdorf – Rochlitz (Sachs.)	SN	DRE	10		10	
6636/6637	PV	Wittgensdorf ob. Bf. – Oberfrohna	SN	DRE	9	9		
6656/6658	PV	Schönberg (Vogtl.) – Schleiz West	SN	DRE	16		16	
6663	PV	Adorf (Vogtl.) – Zwotental	SN	RIS	13			
6680	PV	Naumburg Ost – Naumburg Kaufland	ST	ZossenRail	1		1	
6683	PV/GV	Triptis – Unterlemnitz	TH	DRE/DB Netz	52			
6683	GV/PV	Blankenstein – Marxgrün	TH/BY	DB Netz	5			
6694	PV	Ilmenau – Rennsteig	TH	ReB	14			
6696	PV	Suhl – Schleusingen	TH	ReB	16			
6697	PV	Gotha – Gräfenroda	TH	ZossenRail	36		36	
6707	PV	Gerstungen – Heringen (Werra) – Vacha	TH/HE	DB Netz / K+S	25	25		
6708	PV	Rennsteig – Themar	TH	ReB	29			
6721	PV	Großheringen – Buttstädt	ST/TH	ThE	18		18	
6721	PV	Sömmerda – Straußfurt	TH	ThE	13		13	
6722	PV	Berga-Kelbra – Stolberg	ST	DB Netz/TW	15		15	
6725	GV	Bretleben – Bad Frankenhausen	TH	DB Netz	11			
6726	PV	Wangen – Artern	ST/TH	DRE	21		21	
6768	PV	(Swinoujscie Centrum/PL -) Bundesgrenze – Ducherow	MV	DB Netz / UBB	36			
6779	PV	Barth – Prerow	MV	DB Netz / UBB	18		18	
6800	PV	Halle-Nietleben – Halle-Dölau	SN	DRE	4	4		
6810	PV	Leipzig-Leutzsch – Merseburg	SN/ST	DB Netz	28	28		
6850	PV	Klostermansfeld – Wippra	ST	MBb	20		20	
6864	GV	Gbf Rübeland	ST	Fels Netz	1	1		
6888	PV/GV	Neugarten – Ketzin	BB	HVLE	10		10	
6928	PV/GV	Hagenow Stadt – Ratzeburg	MV/SH	TME / DB Netz	46	46		
6935	PV	Parchim – Malchow – Waren (Müritz)	MV	RIN	70			
6939	PV	Meyenburg – Priemerburg	BB/MV	RIN	58	58		
6941/6942	GV/PV	Mirow – Wittstock	BB/MV	DB Netz	27			
9107/9108	PV	Kiel Hbf Abzw SS – Schönberger Strand	SH	AKN/VKP/VVM	24		24	
9110	PV	Lüneburg – Bleckede	NI	DME	23			
9111	PV	Lüneburg Westseite – Lüneburg Rettmer	NI	OHE	5	5		
9111	PV	Lüneburg Rettmer – Bispingen	NI	OHE	35		35	
9112	PV	Winsen (Luhe) – Wulfsen – Salzhausen (Lüneb.)	NI	OHE	21	21		
9123	PV	Hamburg-Bergedorf – Geesthacht	SH	AKN	14	14		
9127	PV	Tostedt – Zeven (Han.)	NI	EVb	26		26	
9129	PV	Tornesch – Uetersen	SH	NEG	3	3		
9132	PV	Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck	NI	EVb	48		48	
9144	PV	Mittelschuchting – Stuhr – Leeste	BR/NI	BTE	11	11		
9163	PV	Gütersloh Nord – Harsewinkel	NW	TWE	9			
9163	PV	Harsewinkel – Versmold	NW	TWE	11			
9164	PV	Gütersloh Nord – Verl	NW	TWE	12			
9164	PV	Verl – Hövelhof	NW	TWE	13			
9170/9172	PV	Celle – Beckedorf – Hermannsburg	NI	OHE	30	27	3	
9177	PV	Rinteln Nord – Stadthagen West	NI	RS&E	20	20		
9180	PV	Emmerthal – Bodenwerder-Kemnade	NI	KLAR/VEV	14		14	
9180	GV	Bodenwerder-Kemnade – Eschershausen	NI	VEV	12			
9182	PV	Einbeck Mitte – Einbeck PS-Speicher	NI	ILM	2	2		
9203	PV/GV	Gronau – Bad Bentheim	NW/NI	BE	19	19		
9203	PV	Neuenhaus – Bundesgrenze(- Coevorden/NL)	NI	BE	29	29		
9208	PV	Rheine – Recke	NW	RVM/DB Netz	27	27		
9208	PV	Recke – Mettingen – Osnabrück-Eversburg	NW/NI	RVM	24	24		
9213	PV	Münster Hbf – Sendenhorst	NW	WLE	15	15		

Strukt.	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
		C I	gesperrt	gesperrt		im Zusammenhang mit Durchbindung Rumburk – Seifhennersdorf – Varnsdorf (z.T. NBS)
	M	B I	2013	in Betrieb		einzigste Bahnanbindung der Großen Kreisstadt Marienberg (Sachs.)
		B II	1999/2000	2004		alternativ zur Reaktivierung der Strecke 6632
		B II	2000	2002		alternativ zur Reaktivierung der Strecke 6629
	M	B II	2000	z.T. in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	M/K	C I	2006	in Betrieb		
		B I	2012	in Betrieb		
		A I	2010	in Betrieb		
		B II	1998	z.T. in Betrieb		
		A I	1945	1945	Teilungsfolge	vermeidet erhebliche Umwegfahrten einer großen Papier- und Zellstofffabrik
		A I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur an Wochenenden und Feiertagen Personenverkehr
		C II	1997	z.T. in Betrieb		
		C I	2011	in Betrieb		
	M	C II	1945-1994	z.T. in Betrieb	Teilungsfolge	
		B I	1998	in Betrieb		
		A I	2018	in Betrieb		
		B I	2007	in Betrieb		
		C I	2007/2011	in Betrieb		
		A I	2006	2008		Reaktivierung für Militärtransporte in Umsetzung
		A I	2006	in Betrieb		
		B III	1945	1945	Kriegsfolge	
		A II	1945/1966	1947/1996		
		B I	2002	2003		
		B II	1998	z.T. in Betrieb		
		A I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur an Wochenenden Verkehr
		B I	kein PV			
		A I	1963	z.T. in Betrieb		
		C III	1945-1969	z.T. in Betrieb		
		A I	2015	in Betrieb		derzeit nur Saisonverkehr
		B I	2000	in Betrieb		
		B II	1998	2000		hohes Güterverkehrspotenzial durch Fa. Kronotex Heiligengrabe, starke Überlastung der Straßen
		A I	1975	in Betrieb		Reaktivierung in Umsetzung
		B I	1977	z.T. in Betrieb		
		A I	1977	in Betrieb		zur Durchbindung von Zügen aus Hamburg zu den Hochschulstandorten
		B I	1977	in Betrieb		
		B II	1970	in Betrieb		
	M	A I	1953	in Betrieb		
	M	A I	1971	in Betrieb		
		B II	1965	in Betrieb		
		A I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur saisonaler Wochenendverkehr
		A I	1955	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
		A I	1977	in Betrieb		
		B I	1977	in Betrieb		
		A I	1978	in Betrieb		
		B I	1978	in Betrieb		ermöglicht durchgehenden SPNV Gütersloh – Paderborn
		B I	1976	in Betrieb		
		B I	1965	in Betrieb		
		C II	1982	in Betrieb		
		C III	1975/1982	2002		
		A I	1975	in Betrieb		
		C III	1965/1974	z.T. in Betrieb		
		B I	1939/1974	in Betrieb		
		B I	1967	in Betrieb		Anbindung an Rheine Bahnhof über neue Verbindungskurve Altenrheine
		A I	1965/1967	in Betrieb		
		A I	1975	in Betrieb		

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	EIO	ElHy	Gründe		
9213/2940	PV	Sendenhost – Beckum-Neubeckum – Beckum	NW	WLE	21	21		■		
9213	PV	Beckum – Lippstadt	NW	WLE	29	29		■		
9216	PV	Lippstadt – Warstein	NW	WLE	31			■		
9231	PV	Moers – Neukirchen-Vluyn	NW	NIAG	9		9	■	■	
9241	PV	(Forschungszentrum Jülich -) Jülich – Puffendorf (– Baesweiler)	NW	JKB	15			■		
9266	PV	Buschdorf Gbf – Abzweig nördlich Bonn Nord	NW	HGK	2	2		■		
9283	PV	Neheim-Hüsten – Sundern	NW	RVL	14			■	■	
9320	PV	Neubücke – Birkenfeld	RP	BE	5	5		■	■	
9350	PV	Reinheim – Groß Bieberau	HE	GRE	3	3		■		
9390	PV	Baunatal – Schauenburg	HE	Hessencourrier	7	7		■		
9410	PV	Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt	BW	ENAG	17	17		■	■	
9412	PV	Odenheim – Hilsbach	BW	AVG/SWEG	11	11		■		
9428	PV	Iffezheim – Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden – Kehl	BW	AVG / SWEG	47	47		■	■	
9440	PV	Haltingen – Kandern	BW	SWEG	13	13		■	■	
9460	PV	Hechingen – Eyach	BW	SWEG	28			■	■	
9461	PV	Kleinengstingen – Gammertingen	BW	SWEG	20			■	■	
9464	PV	Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen	BW	WEG	8	8		■		
9470	PV	Amstetten – Gerstetten	BW	UEF	20			■	■	
9486	PV	Heimerdingen – Weissach	BW	WEG	6	6		■	■	
9581	PV	Gotteszell – Viechtach	BY	RBG	25			■	■	
9611	PV	Niederkassel-Mondorf – Niederkassel-Lülsdorf – Zündorf Ranzeler Straße	NW	RSVG	12	12		■		
9611	PV	Zündorf Ranzeler Straße – Zündorf Wahner Straße	NW	RSVG	1	1		■	■	
9613	PV	Bonn-Beuel – Pützchen	NW	RSE	3	3		■		
o.Nr.	PV	Autoverladung Ladestraße Westerland Flughafen	SH	NEG	1	1		■	■	
o.Nr.	PV	Braunlage – Abzw Wietfeld	NI/ST	HSB	4			■	■	
o.Nr.	PV	Borken – Stadtlohn – Ahaus	NW	WLE	30	30		■		
o.Nr.	PV	Abzw Rheinkamp Süd – Kamp-Lintfort	NW	DSK	5	5		■		
o.Nr.	PV	Druselthal – Herkules	HE	Herkulesbahn	3	3		■	■	
o.Nr.	PV	Ittersbach – Pforzheim	BW	AVG	19	19		■		
o.Nr.	PV	Reutlingen Hbf – Gomaringen	BW	WEG	11	11		■		
o.Nr.	PV	Ebersbach – Bundesgrenze (– Rumburk/CZ)	SN	DB Netz	1			■		
o.Nr.	PV	Hagenwerder – Bundesgrenze (– Zawidów/PL – Frydlant/CZ)	SN	DB Netz	1			■		
o.Nr.	PV	Wolfratshausen – Geretsried	BY	AG	5	5		■		
		INSGESAMT			4016	1995	1363			

Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
M	B	I	1975	in Betrieb		
	C	I	1975	in Betrieb		
M	A	II	1975	in Betrieb		Kapazitätserweiterung für Vereinbarkeit mit starkem Güterverkehr erforderlich
M	B	II	1968	in Betrieb		
	B	II	1971	gesperrt seit 1999		
	B	II	1968	gesperrt		Reaktivierung als Regionalstadtbahn (Verkehrseinwicklungsplan Bonn 2020 Priorität B)
M	A	I	1977	in Betrieb		
M/K	B	II	1962	1991		
	B	III	1963	in Betrieb		
	A	I	1977	in Betrieb		ggf. als Regionalstadtbahn; derzeit Museumsbahn
	A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur saisonaler Wochenendverkehr; Durchbindung Obergimpen – Bad Rappenau läuft
	B	II	1960-1986	1960-1986		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	B/C	III	1966/1970	1966-1980		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; siehe auch Strecke 4242
	A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit gelegentlicher Museumsbahnverkehr
	C	I	1973	in Betrieb		
	A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur eingeschränkter Verkehr
	A	I	1998	1999		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	C	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur gelegentlicher Touristik- und Güterverkehr; ggf. Potenzial im Schülerverkehr
	B	I	2012	in Betrieb		derzeit gelegentlicher Museumsbahnverkehr
M	A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit Probebetrieb
M	C	II		z.T. in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn mit Anbindung an Bonn über Neubaustrecke
			1964			
	B	II	1964	1969		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	B	II	kein PV	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn (Verkehrsentwicklungsplan Bonn 2020 Kategorie B)
	A	I	kein PV	in Betrieb		
	A	II	1945	1945	Teilungsfolge	alte Streckenführung nicht mehr sinnvoll, daher Ersatzneubau zur Bedienung der Relation
M	C	III	1975	1976/1988		
M	A	I	kein PV	in Betrieb		ehemalige Grubenanschlussbahn
	B	II	1966	1966		ggf. als Regionalstadtbahn
	C	III	1968	1968		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	B	II	1976	z.T. in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Fortsetzung als Neubaustrecke Ri. Nehren
	A	I	2010	in Betrieb		
	C	I	1945	1945	Kriegsfolge	
M	A	I	kein PV	in Betrieb		Nutzung der derzeitigen kommunalen Anschlussbahn als S-Bahn

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

