
Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

4. Auflage



Inhalt

3	Vorwort	15	Neue Chancen durch stark verbesserte Finanzierungsinstrumente
4	Reaktivierung von Eisenbahnstrecken: Ein Baustein für Verkehrsverlagerung und Klimaschutz	16	Gründe für eine Reaktivierung
5	Die Reaktivierung stärkt strukturschwache Räume	17	Zielkonflikte zwischen Nutzungsarten
6	Mittelzentren: Nicht ohne Bahnanschluss	18	Legende
7	Chancen im Güterverkehr	20	Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr (Eisenbahn/Stadtbahn) Deutschlandkarte
8	Gleisanschlüsse bringen Verlader auf die Schiene	23	Übersichtskarte Berlin
9	Fehlentscheidungen der Vergangenheit	22	Karte Reaktivierungen
10	Das Schicksal der Trassen	26	Übersichtskarte Ruhrgebiet West
11	Entwidmung von Eisenbahnstrecken: Der Gesetzgeber hat gehandelt	27	Übersichtskarte Ruhrgebiet Ost
12	Reaktivierung versus Radweg?	28	Tabelle Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr (Eisenbahn/Stadtbahn)
13	Reaktivierung versus Busverkehr?	34	Tabelle Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken
14	Leitfaden zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken		

Reaktivierung: Jetzt die Finanzierung sichern!

Zu den Reaktivierungsvorschlägen des VDV konnte ich bereits in der Voraufgabe dieser Broschüre ein positives Zwischenfazit ziehen: Die Öffentlichkeit und die Politik hatten unsere Reaktivierungsinitiative positiv aufgenommen und bei vielen der vorgeschlagenen Reaktivierungsprojekte waren Schritte zu ihrer Realisierung eingeleitet worden. Der Zug in Richtung Reaktivierung hat inzwischen weiter Fahrt aufgenommen: Nie in der Geschichte unseres Landes sind mehr Reaktivierungsprojekte ernsthaft verfolgt worden als heute.

Für bisher fast 200 Projekte wurden in den letzten Jahren Machbarkeitsstudien durchgeführt, für weitere Vorhaben Potenzialanalysen oder Realisierungsstudien erstellt. Mehr als drei Viertel der Machbarkeitsstudien kommen zu positiven Ergebnissen. Die dabei ermittelten Kosten-Nutzen-Faktoren liegen im Durchschnitt über 1,3 – ein für Schienenprojekte hoher Wert. Dabei sind viele dieser Werte noch nicht mit der neuen Verfahrensanleitung 2016+ berechnet worden, die erst seit dem März 2023 vorliegt und erhebliche Verbesserungen für Reaktivierungsprojekte enthält. Auch in den für die Genehmigung solcher Projekte zuständigen Instanzen beim Bund und bei den Ländern, insbesondere deren SPNV-Aufgabenträgern, ist zunehmendes Engagement für Reaktivierungen festzustellen. Von den 74 neuen Reaktivierungsvorschlägen in dieser Auflage stammen viele von Aufgabenträgern, die sich nicht nur als Adressaten, sondern auch als Initiatoren solcher Vorschläge sehen. Dies zeigt, welche Dynamik dieser Prozess gewonnen hat.

Die Rückkehr der Schiene in die Fläche hat nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Güterverkehr immer mehr Befürworter. Zahlreiche Wirtschaftsverbände haben Anfang 2024 auf Initiative des VDV die zweite stark erweiterte Auflage der Gleisanschluss-Charta beschlossen. Ihr Ziel ist es, den vielfach dezentralen Standorten insbesondere der mittelständischen Wirtschaft wieder Anschluss an das Bahnnetz zu verschaffen. Auch bei der deutschen Wirtschaft steht damit die Reaktivierung von Bahninfrastruktur auf der Agenda.

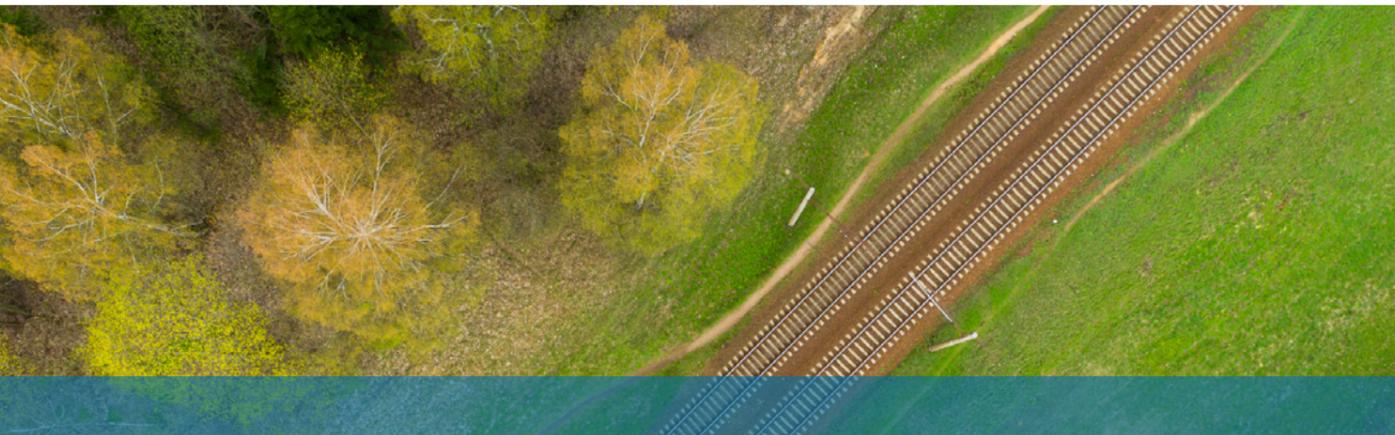
Schwierig werden Reaktivierungen dort, wo eine Strecke von Betriebszwecken freigestellt („entwidmet“) wird. Sie verliert dadurch ihren Charakter

als Verkehrsweg; für die Wiederherstellung muss in diesem Fall aufwändig neues Baurecht geschaffen werden. Ende 2023 hat der Deutsche Bundestag auf Initiative der Beschleunigungskommission des Bundes – an der ich mitwirken durfte – neue Regelungen hierzu beschlossen. Der Gesetzgeber gibt nun ausdrücklich vor, dass der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks im überragenden öffentlichen Interesse liegt. Wenn bei Behörden und vor Gericht Interessen abzuwägen sind, hat die Erhaltung des Grundstückes für Bahnzwecke nun einen klaren Vorrang. Zweckentfremdungen von Bahngrundstücken sind damit sehr viel schwieriger geworden.

Trotz dieser positiven Entwicklungen bleibt ein Wermutstropfen: Seit der Voraufgabe ist nur auf sechs Strecken mit 21 Kilometer Länge der Verkehr wieder aufgenommen worden. Das ist eindeutig zu wenig, beruht aber vor allem darauf, dass die große Masse der Projekte noch nicht das Stadium der Baureife erreicht hat. Immerhin sind viele Projekte bereits in die für die Finanzierung wichtigen Landes- und Bundesprogramme aufgenommen worden. Selbst wenn diese Programme trotz Aufstockung an ihre Grenzen stoßen, sind sie nicht das Nadelöhr für die Projekte. Das wesentliche Hemmnis ist vielmehr die nach wie vor unzureichende Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln. Viele Aufgabenträger zögern mit dem Start bereits geprüfter und für sinnvoll befundener Projekte, da sie nicht wissen, ob ihre Mittel für eine nachhaltige Finanzierung der Verkehre ausreichen. Wir benötigen deshalb dringend mehr Regionalisierungsmittel, denn eine Verkehrswende kann nur gelingen, wenn wir die Schiene wieder näher zu den Nutzern bringen.



Ingo Wortmann
VDV-Präsident



Reaktivierung von Eisenbahnstrecken: Ein Baustein für Verkehrsverlagerung und Klimaschutz

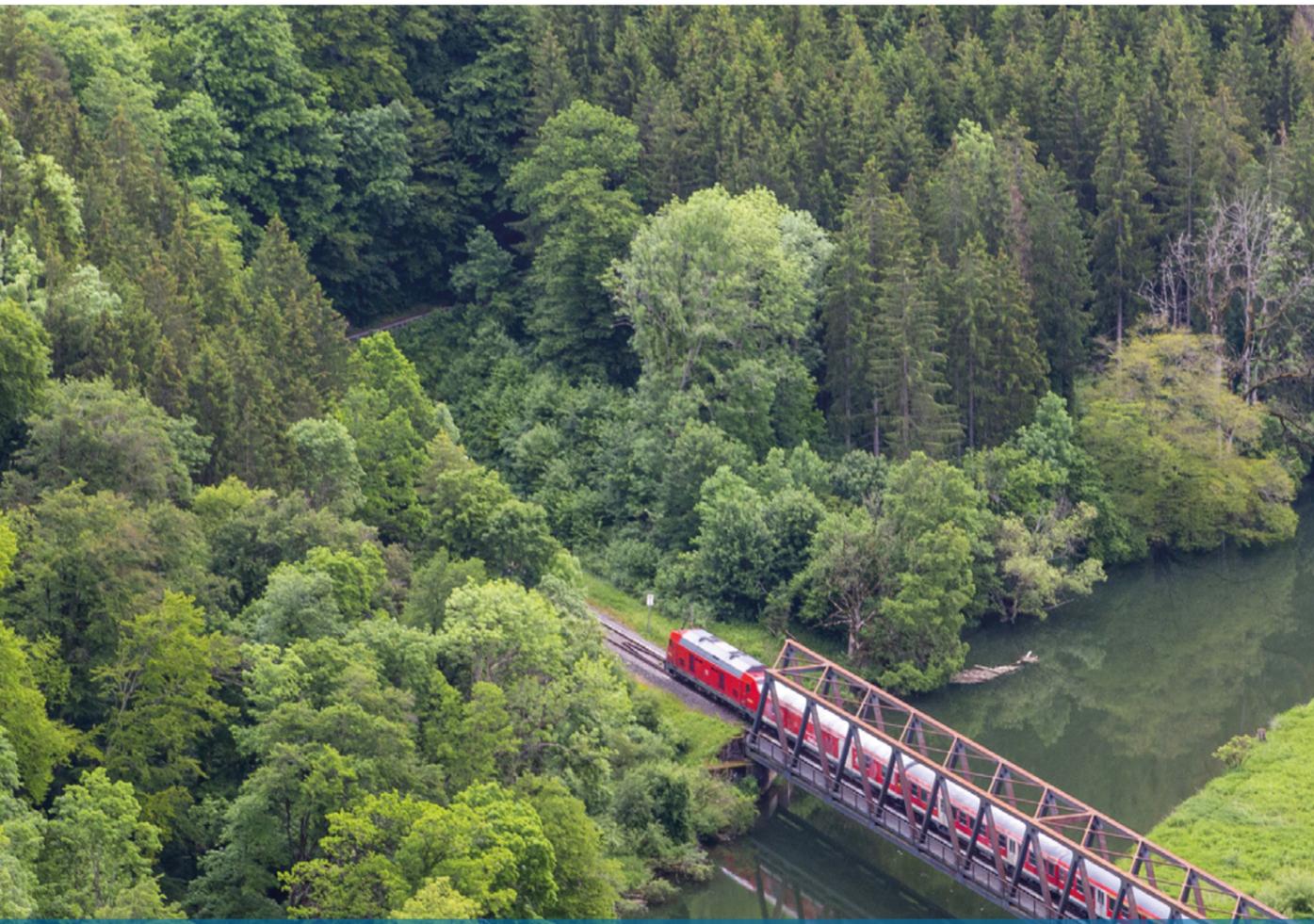
Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt, bis 2030 die Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr zu verdoppeln und gleichzeitig den Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr auf 25 Prozent zu erhöhen. Für den Personenverkehr verfolgen nahezu alle Bundesländer als Verantwortliche für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ähnliche Ziele. Mit dem Klimaprogramm 2030 und dem Klimaschutzgesetz will die Bundesregierung den Ausstoß von Treibhausgasen verbindlich bis 2030 um 55 Prozent verringern. Klimafreundliche Mobilität soll dazu einen wesentlichen Beitrag leisten.

Diese klimapolitischen Ziele, zu deren Erreichung die Bundesrepublik Deutschland sich auch völkerrechtlich verpflichtet hat, sind allerdings nur zu erreichen, wenn die Messlatte bei der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene höher gelegt 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 von stillgelegten Eisenbahnstrecken sein.

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 mehr als erreicht. Bislang ist das Potenzial, das in ungenutzten Schienenwegen liegt, allerdings bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Daher hat sich der VDV im Jahre 2019 entschlossen, konkrete Vorschläge zu erarbeiten, welche Strecken für eine Reaktivierung in Frage kommen. Diese Initiative und ihre Neuauflagen in den vergangenen Jahren fanden ein überwältigendes Echo in der Öffentlichkeit und in der Politik.

Über die positive Resonanz hinaus wurden in vielen Fällen auch Schritte zur Realisierung von Streckenreaktivierungen eingeleitet. Für ca. 200 Strecken wurden Machbarkeitsstudien erstellt, die für die große Mehrheit der Projekte positiv ausgefallen sind. Viele Projekte wurden in die ÖPNV-Bedarfspläne bzw. ÖPNV-Gesetze der Länder sowie in das Bundesprogramm des GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) aufgenommen. Die Zahl der Strecken, an denen bereits Bauarbeiten laufen, ist allerdings noch sehr gering, ganz zu schweigen von den Betriebsaufnahmen. Teilweise hemmen planungsrechtliche Probleme die Umsetzung der Projekte, wobei die mittlerweile erfolgten Reformen des Planungsrechts mittelfristig Abhilfe zu schaffen versprechen. Größtes Hemmnis für die Umsetzung von Reaktivierungsprojekten ist allerdings die Sorge, dass die Regionalisierungsmittel zur dauerhaften Finanzierung einer Ausweitung des Verkehrsangebotes nicht ausreichen. Damit ist ein auch über die Reaktivierungsthematik hinausreichendes Problem angesprochen, dass in den nächsten Jahren unbedingt gelöst werden muss.

Ermutigend ist allerdings, dass über die Vorschläge des VDV hinaus von den verschiedenen dazu berufenen Seiten, insbesondere von Bundesländern, Kommunalverbänden und Kommunen, von den Regieorganisation der SPNV-Aufgabenträger und von Verladern im Güterverkehr zahlreiche über die bisherigen Vorschläge des VDV hinausgehende Kandidaten für eine Reaktivierung benannt wurden. Dies und die vertieften Einblicke durch die mittlerweile vorliegenden Studien zu Reaktivierungsprojekten und damit einhergehenden Gesamtverkehrskonzepten ermutigen uns zu der vorliegenden erweiterten Vorschlagsliste.



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 das Fehlen bzw. 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, aber auch bei Unternehmensansiedlungen ins Gewicht. Bei der Auswahl von Strecken, die

für eine Reaktivierung in Frage kommen, ist daher der strukturpolitische Aspekt in die Überlegungen einzubeziehen.

Bestätigt wird diese Einschätzung durch eine vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) beauftragte Studie zu räumlichen Effekten reaktivierter Schienenstrecken im ländlichen Raum, die 2022 veröffentlicht wurde.¹⁾ In dieser Studie wurde festgestellt, dass eine gute Schienenanbindung als Bestandteil regionaler Mobilitätskonzepte nicht nur Wachstumsregionen stärkt, sondern auch für die Attraktivität strukturschwacher ländlicher Regionen ein wichtiger Standortfaktor ist. Dies gelte sowohl im Hinblick auf die Wahl des Wohnorts als auch auf die Ansiedlung von Unternehmen.

¹⁾ <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2022/bbsr-online-27-2022.html>



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. Dieses Ziel ist ausdrücklich in den Koalitionsvertrag der die Bundesregierung tragenden Parteien aufgenommen worden, aber noch nicht überall erreicht bzw. durch die Trassenpreisentwicklung sogar gefährdet. An den SPNV sind allerdings – mit einer Ausnahme – alle Oberzentren in Deutschland bereits angebunden.

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 über die Verteilerfunktion im Rahmen einer reinen Flächenbedienung hinausgehen. Die Einbindung in das überörtliche Netz ist dabei im Regelfall durch einen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr 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. 122 davon mit fast 1,8 Millionen Einwohnern sind nicht an das im Personenverkehr betriebene Bahnnetz (Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn) angeschlossen. 13 davon sind Kreisstädte. 119 dieser Orte wurden früher im Eisenbahnpersonenverkehr bedient. 44 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 72 der betreffenden Orte erscheint die Reaktivierung der Trassen für den SPNV sinnvoll und praktikabel. Davon wurden Strecken zu fünf Kommunen in dieser Auflage nach eingehender Prüfung neu aufgenommen, bei 13 weiteren sind noch weitere Untersuchungen erforderlich. Falls die Option einer Reaktivierung in den empfohlenen Fällen realisiert und damit unsere Vorschläge umgesetzt würden, könnten in den Mittelzentren ca. 1,3 Millionen Einwohner wieder an den Eisenbahnpersonenverkehr angeschlossen werden. Zahlreiche weitere Einwohner an den reaktivierten Strecken (an denen abgesehen von Mittelzentren auch weitere Ortschaften 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 Bahnanbindungen sinnvoll. Bei den Mittelzentren ist die Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit bei der Verkehrerschließung jedoch besonders eklatant 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 bilden.



In Zeiten, in denen die Themen des Klimawandels, der Schadstoff- und Feinstaubbelastung sowie des exzessiven Flächenverbrauchs des Straßennetzes und des Straßenverkehrs noch nicht die öffentliche Diskussion beherrschten und die Staus auf den Straßen nur die Ballungszentren plagten, mochte es noch nachvollziehbar erscheinen, für den Güterverkehr im ländlichen Raum allein 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. Bei der Auswahl der in dieser Broschüre vorgeschlagenen Strecken hat daher auch der Güterverkehr eine wichtige Rolle gespielt. Die Reaktivierungsvorschläge des VDV

berufen sich in 29 Fällen auf Potenzial für den Güterverkehr, davon wurden 10 Strecken ausschließlich aufgrund ihres potenziellen Nutzens für den Güterverkehr in die Liste aufgenommen. Seit der Bahnreform sind in 19 Fällen die Strecken ausschließlich aufgrund des Güteraufkommens reaktiviert worden, so z. B. bei der Strecke Abelitz – Aurich auf Initiative der Fa. Enercon und bei der Strecke Altenkirchen – Selters auf Initiative der Fa. Schütz-Werke. Allerdings fehlt es bislang an einer Fördermöglichkeit des Bundes für reine Güterverkehrs-Reaktivierungen: Das GVFG (§ 2 Abs. 1) sieht lediglich die Förderung von Vorhaben vor, die dem ÖPNV/SPNV dienen, während das Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (SGFFG) in seinem § 1 Abs. 5 Nr. 4 zur Voraussetzung der Förderung macht, dass auf dem betreffenden Schieneweg in dem letzten Jahr vor Antragstellung Güterverkehr stattgefunden hat. Das bedeutet faktisch, dass die Reaktivierung stillgelegter Strecken nicht gefördert werden darf. Dies war zum Zeitpunkt der Schaffung des SGFFG im Jahre 2013 vom Gesetzgeber ausdrücklich gewollt, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Aus heutiger Sicht ist diese Einschränkung nicht mehr sinnvoll und strukturpolitisch sogar kontraproduktiv, da damit Chancen für den Anschluss wichtiger Wirtschaftsstandorte in der Region ungenutzt bleiben. Eine Öffnung des SGFFG für güterverkehrsbedingte Streckenreaktivierungen ist daher sinnvoll; hierzu müssten allerdings zwingend ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.

In den meisten Fällen geht der Anstoß zur Reaktivierung einer Strecke von dem Wunsch nach einer Verbesserung des Personenverkehrs aus. Auch wenn die Grundausslastung einer reaktivierten Strecke im Regelfall durch den SPNV gewährleistet wird, kann der Güterverkehr 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 mit den im Güterverkehr gängigen Zuglängen vorgesehen werden, idealerweise mit dem angestrebten Regellauf von 740 Meter Zuglänge. Andernfalls kann eine Bedienung im Güterverkehr allenfalls in nächtlichen Zugpausen erfolgen, was die Einbindung in überregionale Verbindungen und zeitgerechte Lieferketten stark erschwert.

Bei der Reaktivierung sollte zur Befriedigung regionaler Transportnachfrage auch die Einrichtung eines Mindestmaßes von Ladestraßen bzw. Um-

schlagflächen 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 und der Umstrukturierung der Forste. Die Nutzung der Eisenbahn für derartige Transporte 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 Energiewende weit häufiger als bisher notwendigem Transformatorentransporte der Energiewirtschaft zu dezentralen Standorten benötigt. Darüber hinaus bieten öffentliche dezentrale Zugangspunkte zum Schienengüterverkehr die Möglichkeit, flexibel auf neue Transportbedürfnisse der regionalen Wirtschaft einzugehen.



Fehlentscheidungen der Vergangenheit

Gleisanschlüsse bringen Verlader auf die Schiene

Nicht nur öffentliche Ladestellen, sondern auch Gleisanschlüsse, d. h. eigene Eisenbahninfrastrukturen der Industrie und der Logistikwirtschaft, bieten Chancen für die Wirtschaft, in bisher abgehängten Regionen wieder die Schiene nutzen zu können. Der Bund fördert seit August 2004 Projekte des Aus- und Neubaus von Gleisanschlüssen. Bislang wurden 175 Projekte erfolgreich realisiert (davon 72 Prozent Ausbau und 28 Prozent Neubau von Anschlussbahnen). Dadurch konnten rund 118 Millionen Tonnen Verkehrsvolumen auf die Schiene verlagert werden, insbesondere in den Gütergruppen Steine und Erden, Chemie, Logistik, Agrargüter und Baustoffe. Dadurch konnten 7 Millionen Lkw-Fahrten mit 38,9 Milliarden Tonnenkilometer Verkehrsleistung verlagert werden. Dieses Förderinstrument weist damit im Hinblick auf Verkehrsverlagerung im Güterverkehr ein nahezu unschlagbares Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.

Die neue Förderrichtlinie des Bundes für die Gleisanschlussförderung, die am 1. März 2021 in Kraft getreten ist, macht die Schaffung neuer und Reaktivierung bestehender Gleisanschlüsse noch attraktiver als bisher. Gefördert werden nun nicht mehr nur Aus- und Neubau, sondern auch Ersatzinvestitionen an Gleisanschlüssen sowie Investitionen an Zuführungs- und Industriestammgleisen, die bisher ausgenommen waren. Förderfähig sind nun auch multifunktionale Anlagen für den Umschlag Schiene/Straße an den Anschlüssen. Zudem wurden die Fördersätze und die Planungskostenpauschale erheblich erhöht. Dies hat zu einem erheblich gesteigerten Interesse aus Industrie und Logistik

geführt, das auch auf das regionale Netz ausstrahlt. Es liegen bereits mehr als 60 bisher Anträge nach den neuen Förderregeln vor, von denen bereits 2022 als erstem vollen Jahr der Förderung 21 Anträge positiv beschieden wurden.

Mittlerweile steht eine breite Phalanx der deutschen Wirtschaft hinter einer Ausweitung ihrer Zugangsmöglichkeiten zur Schiene. Hierzu haben zahlreiche Verbände – darunter die wichtigsten Industrie- und Logistikverbände – auf Initiative des VDV die Gleisanschluss-Charta aus der Taufe gehoben. Deren zentrale Agenda ist es, für die Verkehrsverlagerung und zur Entlastung des regionalen/kommunalen Raums vom Straßengüterverkehr ausreichend Gleisanschlüsse, kundennahe Zugangsstellen, öffentliche Ladestellen, Umschlagterminals, trimodale/multimodale Knoten und vorgelagerte Infrastrukturen für leistungsfähige und wirtschaftlich darstellbare Transportsysteme auf der Schiene (Kombinierter Verkehr und Wagenladungsverkehr) zur Verfügung zu stellen. Die Charta hatte bei ihrem Start im Jahre 2019 37 mitzeichnende Verbände; mittlerweile sind es mehr als sechzig. 2024 wurde eine überarbeitete und wesentlich erweiterte Neufassung der Gleisanschlusscharta der Bundesregierung übergeben. Die Charta fand parteiübergreifend im politischen Raum Unterstützung. In einer Vielzahl von Arbeitsgruppen arbeiten VDV und Unterzeichner weiter daran, die Empfehlungen der Charta umzusetzen und damit u. a. wichtige Impulse für die Reaktivierung von Gleisanlagen der „letzten Meile“ im Interesse der Güterkunden zu setzen.

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 am öffentlichen Interesse ausgerichtet, sondern an der ständigen Versuchung, den mangels Finanzierungsquellen besonders defizitären Schienenpersonennahverkehr in der Fläche durch Stilllegungen loszuwerden und dadurch das horrend Defizit des Unternehmens zu verringern. Hinzu kam, dass der als Ersatz angebotene Busverkehr zwar in aller Regel weniger Fahrgäste aufwies als der Eisenbahnverkehr, aber häufig Gewinne aufwies, u. a. da er nicht für die von ihm genutzte Infrastruktur aufkommen musste. Die seinerzeitigen Stilllegungen waren insgesamt mehr durch die Unterfinanzierung des SPNV geprägt als durch die Unterfinanzierung der Infrastruktur, die in vielen Fällen ohnehin nach Stilllegung des SPNV weiter vorgehalten wurde.

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 Deutsche 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, um die defizitären Verkehrsleistungen außerhalb des Kernnetzes einstellen zu können. 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 oder sich Abgeordnete sich für die Infrastruktur in ihren Wahlkreisen einsetzten. 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 als gesamtdeutsches Phänomen 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. In den Jahren Jahre 2018 - 2020 wurden im Netz der Eisenbahnen des Bundes lediglich noch jeweils wenige hundert Meter Strecke stillgelegt; ab 2021 verzeichnet die Statistik des Eisenbahn-Bundesamtes keine Stilllegungen von Strecken mehr.



Das Schicksal der Trassen

Die Tatsache, dass eine Eisenbahnstrecke nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes stillgelegt wurde, 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 sogar auf solche Fälle spezialisiert haben), 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 Verkehrsstrassen verfügbar sind.

Sofern eine Folgenutzung der Trassen stillgelegter Strecken erfolgt ist, sind Rad- und Feldwege die häufigsten Nutzungsformen. Für die Nutzer der Feldwege – insbesondere die heutzutage motorisierte Land- und Forstwirtschaft – lassen sich in aller Regel alternative Fahrmöglichkeiten im nachgeordneten Wegenetz finden, so dass sich der Aufwand für Ersatzlösungen sowie Nutzungskonflikte sich in Grenzen halten.



Entwidmung von Eisenbahnstrecken: Der Gesetzgeber hat gehandelt

Sofern Eisenbahnstrecken nicht nur stillgelegt, sondern auch „von Betriebszwecken freigestellt“ (entwidmet) wurden, werden sie zu normalen Grundstücken und können für andere als Eisenbahnzwecke genutzt werden. Wenn solche Strecken reaktiviert werden sollen, gilt dies als Neubau und erfordert in jedem Falle ein Planfeststellungsverfahren, das ansonsten nur bei größeren Umbauten erforderlich würde. Nach einer Entwidmung kann der Verkehrsweg von dem betreffenden Grundstück entfernt werden und die Fläche überbaut werden. In solchen Fällen scheitern Reaktivierungsbemühungen häufig an hohen Kosten für die Entfernung der Überbauung und die Wiederherstellung der Trasse oder an der mangelnden Bereitschaft zum Konflikt mit Grundstückserwerbem.

Der Gesetzgeber hat sich entschieden, auf diese Problematik zu reagieren: Auf Initiative seines Verkehrsausschusses hat der Bundestag am 20. Oktober 2023 eine Überarbeitung der Regeln zu der Freistellung von Bahngrundstücken von Betriebszwecken beschlossen. Die Neuregelung ist am 29.12.2023 in Kraft getreten. Kernpunkt der Novelle ist die rechtlich verbindliche Festlegung, dass der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks, auf dem sich eine Betriebsanlage einer Eisenbahn befindet, im überragenden öffentlichen Interesse liegt. An diese Wertung müssen sich Behörden und Gerichte bei ihren Entscheidungen halten, wenn sie Interessen abwägen. Bei der Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Interessen (z. B. dem Interesse an einer Umwandlung in einen Wirtschafts- oder Fahrradweg) ist das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Grundstücks für die Eisenbahnnutzung, das der Gesetzgeber als „überragend“ eingestuft hat, nun mit einem kaum zu schlagenden Startvorteil ausgestattet. Eine Entwidmung ist nur noch in besonders begründeten Ausnahmefällen möglich, die das Gesetz aufführt. In diesem Falle sind zahlreiche Träger öffentlicher

Belange anzuhören und deren Haltung bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Zu konsultieren sind insbesondere Planungsbehörden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und angeschlossene Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Aufgabenträger des SPNV sowie die Bundesnetzagentur. Planungsbehörden haben vielfach Interesse daran, strukturschwachen Räumen den Eisenbahnanschluss nicht zu verbauen. Dies gilt auch für Aufgabenträger, die ein Interesse an einem verbesserten Angebot durch Nutzung der Strecke haben. In Zukunft dürfte es auf dieser Grundlage weit schwieriger als bisher sein, Eisenbahnstrecken zu entwidmen. Da die (häufig nicht wirkliche erfolgte) Entwidmung von Strecken immer wieder als Argument gegen Reaktivierungen erhalten musste, ist dies ausdrücklich zu begrüßen.

Die Neuregelung erschwert allerdings nur für die Zukunft Entwidmungen. Die bereits erfolgten Freistellungen von Betriebszwecken sind und bleiben rechtswirksam. Daher stellt sich die Frage, wie mit ihnen umzugehen ist. Einige Bundesländer lehnen die Aufnahme von Strecken in ihre Reaktivierungspläne ab, wenn sie auch nur zum Teil entwidmet sind. Dadurch wird ein erhebliches Verkehrspotenzial von vornherein verschenkt. Der erhöhte planungsrechtliche Aufwand in diesen Fällen stellt ein Hemmnis dar, ist aber kein unüberwindliches Problem. Die gleichen Länder scheuen bei gegebenem Verkehrsbedürfnis für Neubauten nicht den Aufwand, Baurecht durch Planungsrechtsverfahren zu erlangen. Daher ist es unlogisch, ehemalige Trassen nur deshalb nicht nutzen zu wollen, weil auch dort Baurecht geschaffen werden muss. In vielen derartigen Fällen ist die Trasse häufig entweder gar nicht oder nur geringfügig oder allenfalls mit Radwegen überbaut, die häufig ausdrücklich auch die Trasse für eine spätere Nutzung als Schienenweg freihalten sollten. Eine Reaktivierung entwidmeter Trassen ist in aller Regel ein geringerer Eingriff als ein völliger Neubau und daher vorzugswürdig.



Reaktivierung versus Radweg?

Der Umgang mit Radwegen auf stillgelegten Eisenbahntrassen ist schwierig, zumal sowohl Rad- als auch Eisenbahnverkehr für sich Anspruch nehmen können, umweltfreundliche und klimagerechte Verkehrsträger zu sein. In den letzten Jahrzehnten bis in die Gegenwart hinein tendieren Entscheidungsträger dazu, Radwege auf stillliegenden Eisenbahntrassen anzulegen. In einigen Fällen war die Anlage eines Radweges sogar ein maßgeblicher Grund für die Stilllegung bzw. Entwidmung von Eisenbahnstrecken. In vielen Fällen sind auf Eisenbahntrassen angelegte Radwege gut von den Nutzern angenommen worden und können daher kaum wieder entfernt werden. Angesichts der geringen Steigungen und der Trennung vom motorisierten Individualverkehr bieten sie schnelle und attraktive Möglichkeiten zur Nutzung des Fahrrades. Dies gilt insbesondere für den touristischen Verkehr. Für den Alltagsgebrauch ist die Attraktivität zumindest bei schlechter oder kalter Witterung eingeschränkt und verlangt nach Alternativen im öffentlichen Verkehr.

Wenn zwischen der Anlage eines Radweges oder einer Reaktivierung als Bahnstrecke abzuwägen ist, kann als sachliches Kriterium für die Entscheidung insbesondere die prognostizierte Verkehrsleistung zugrunde gelegt werden. Schienenverbindung weisen in der Regel – wenn auch nicht immer – eine deutlich höhere potenzielle Verkehrsleistung auf als Radwege. Rad- und Fußgängerwege können aber eine Schienenverbindung, insbesondere im kleinräumigen Verkehr zum Haltepunkt bzw. zur Haltestelle gut ergänzen und attraktiver machen. Im Rahmen eines zukunftsfähigen Verkehrskonzepts im Korridor einer stillgelegten Bahnstrecke ist daher anzustreben, eine Radweg- und Fußgängerverbindung bei einer Reaktivierung „mitzudenken“.

Anzustreben ist bei einer Reaktivierung für den Bahnbetrieb in jedem Fall eine neue Querschnitts-

gestaltung, die zusätzlich auch den Nutzungsansprüchen des Rad- und Fußgängerverkehrs gerecht wird. Der VDV hat hierzu mit der TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) Vorschläge erarbeitet. Diese Studie soll dazu motivieren und herausarbeiten, wie Bahn-, Rad- und Fußverkehrsangebote infrastrukturell koexistieren können. Beide Verkehrsträger sollen ihre Vorteile miteinander verbinden und sich nicht gegeneinander ausspielen lassen. Die Studie zeigt den fachlichen und politischen Ebenen Handlungsspielräume und Argumentationsketten auf, um Reaktivierungsvorhaben mit kombinierten Verkehrsangeboten zu ermöglichen und zu fördern.



Reaktivierung versus Busverkehr?

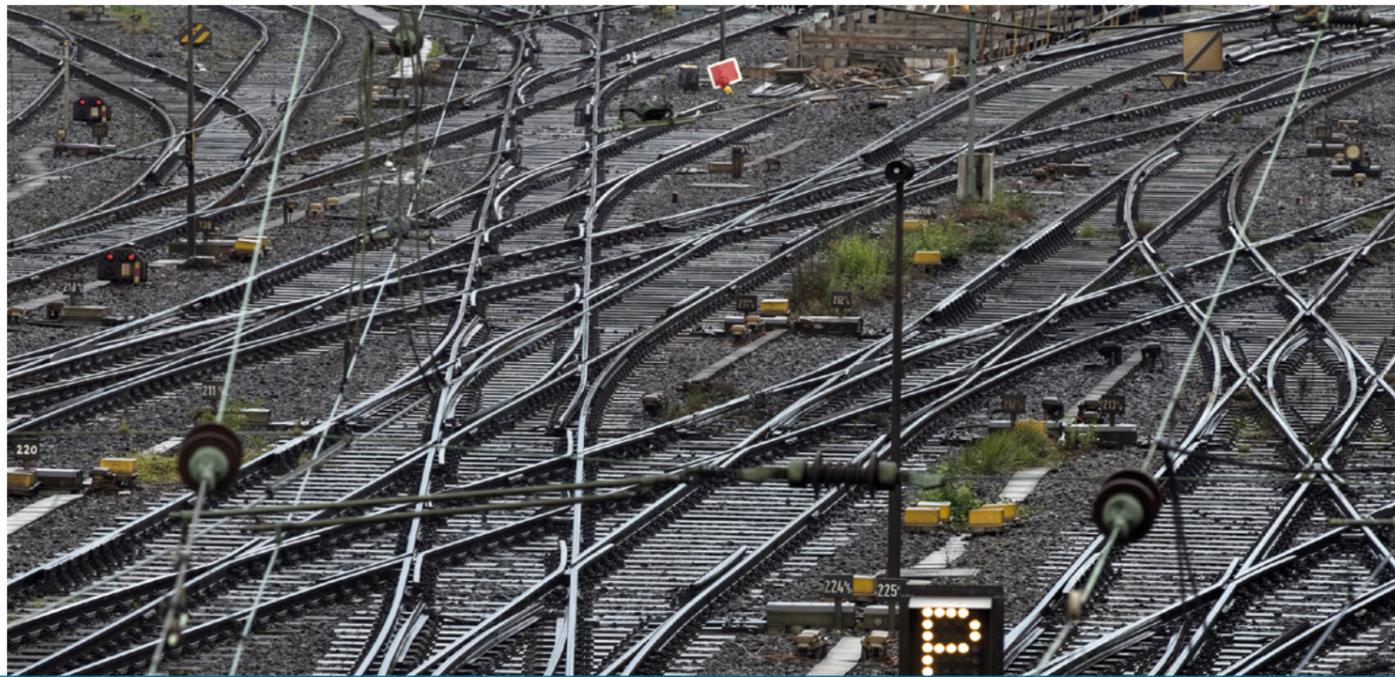
Mit einem Votum für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken geht keine Absage an den Busverkehr einher. Ganz im Gegenteil: Im Idealfall führt die verbesserte Erschließung einer Region durch eine reaktivierte Eisenbahnstrecke zu einer Belebung des gesamten ÖPNV einschließlich der neugeordneten und auf die Bahn ausgerichteten Busverkehre. Richtig ist auch, dass nicht in jedem Falle die Reaktivierung einer Bahnstrecke die bessere Lösung als der Busverkehr ist. Gründe, einen ggf. aufgewerteten Busverkehr einer Streckenreaktivierung vorzuziehen, können z. B. der Siedlungsferne oder der 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 Abbringerbringerverkehre mit dem Bus eingesetzt werden.

Die Rolle des Busses im ÖPNV wird durch die Reaktivierung von Eisenbahnstrecke 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.





Neue Chancen durch stark verbesserte Finanzierungsinstrumente

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.

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 Grundgesetz zu kompensieren. Bei der Entflechtungsmittel-Nachfolge sind die Länder in der Pflicht, diese Mittel weiterhin zweckgebunden für Ausbau und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Viele Bundesländer haben die gesetzlichen Vorkehrungen hierfür bereits geschaffen und damit auch eine die Förderung von Reaktivierungen ermöglicht; andere werden folgen.

Auch 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 Investitionen in die hierzu nötige Infrastruktur. In vielen Fällen wurden finanzielle Ressourcen aus den Regionalisierungsmitteln bereits entsprechend eingesetzt. Trotz der Einigung der Bundesregierung und der Landesregierungen am 20. November 2022 auf eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel um eine Milliarde Euro für das Jahr 2022 und eine jährliche Dynamisierung der Mittel um 3 anstatt 1,8 Prozent bleiben die Regionalisierungsmittel ein Flaschenhals für die Finanzierung des ÖPNV. Solange dieses Finanzierungsinstrument keine ausreichende Finanzierung für vorhandene, geschweige denn zusätzliche Verkehrsleistungen bietet, ist ein Verweis auf die Funktion dieser Mittel im Investitionsbereich kaum sinnvoll.

Durch Bundesmittel aus dem GVFG wurden bereits vor dessen Novellierung Reaktivierungsprojekte mitfinanziert. Durch das Dritte Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes wurden im Jahr 2020 die Fördermöglichkeiten nach dem GVFG ausgeweitet. Das Gesetz ermöglicht nicht nur wie bisher die Finanzierung des Baus von Eisenbahnen (DB und NE-Strecken), 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 wurde zudem erheblich erhöht. Von 665,134 Millionen Euro im Jahr 2020 steigt das Finanzvolumen über jährlich 1 Milliarde Euro in den Jahren 2021 bis 2024 auf 2 Milliarden Euro im Jahr 2025 an. Dieser Betrag wird ab dem Jahr 2026 jährlich um 1,8 Prozent erhöht. Die Rahmenbedingungen für die Finanzierung von Reaktivierungsprojekten haben sich damit erheblich verbessert. Abhängig von der Nutzung der Finanzierungsinstrumente und der Entwicklung der Baupreise wird mittelfristig allerdings über eine zusätzliche Erweiterung des finanziellen Rahmens nachgedacht werden. Ursprünglich vorhandene Vorbehalte, ob die verfügbaren Mittel auch tatsächlich abfließen werden, haben sich angesichts zahlreicher Projektanmeldungen erfreulicherweise als unbegründet erwiesen.

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 Flächenerschließung 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 Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) („Fernverkehrsfunktion“). Reaktivierungen können auch für den SPFV sinnvoll sein, z. B. bei den z. T. im Raum Berlin nach wie vor teilungsbedingt unterbrochenen Ferngleisen oder zur Schaffung von Bypässen in Ballungsräumen.

- Die Herstellung einer fehlenden grenzüberschreitenden Verbindung („Europäische Integrationsfunktion“). In diese Kategorie fallen erstaunlich viele Strecken. Der internationale Eisenbahnverkehr ist im Verhältnis zum innerdeutschen 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 infra-strukturelle 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 Betriebs („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 Bahnbindung 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. Durch den Ukraine-Konflikt haben Gesichtspunkte der militärischen Logistik weiter an Bedeutung gewonnen. Dies gilt für die Verfügbarkeit von Transportwegen, aber auch für die Resilienz des Netzes und die Erschließung militärischer Standorte. Da die Überlegungen hierzu bei den Entscheidungsträgern noch nicht abgeschlossen sind, wurden Projekte dieser Kategorie bislang nicht in die Liste zu reaktivierender Strecken aufgenommen. Soweit solche Projekte auf bereits konkretisiertem Bedarf für den militärischen Güterverkehr beruhen, werden sie unter der Güterverkehrsfunktion geführt.



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 zur ständigen gegenseitigen Behinderungen führt. Daher sollten auf

Magistralen des Güterverkehrs, die derzeit nicht im Personenverkehr bedient werden, im Regelfall keine Reaktivierungen unternommen werden. Grundsätzlich sollten in diesen Fällen eigenständige Gleise für den Personenverkehr parallel zu der betreffenden Strecke neu gebaut werden. Dies gilt beispielsweise für die „Rheinische Bahn“ Duisburg-Wedau – Düsseldorf-Rath. Die Einführung von Personenverkehr auf dieser wichtigen Güterverkehrstrasse im Rhein-Ruhrgebiet, die bereits heute stark belastet ist, erfordert zwingend den Bau zusätzlicher gesonderter Personenverkehrsgleise.

Legende

Legende

VzG

Streckenummer 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

Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr (Eisenbahn/Stadtbahn)

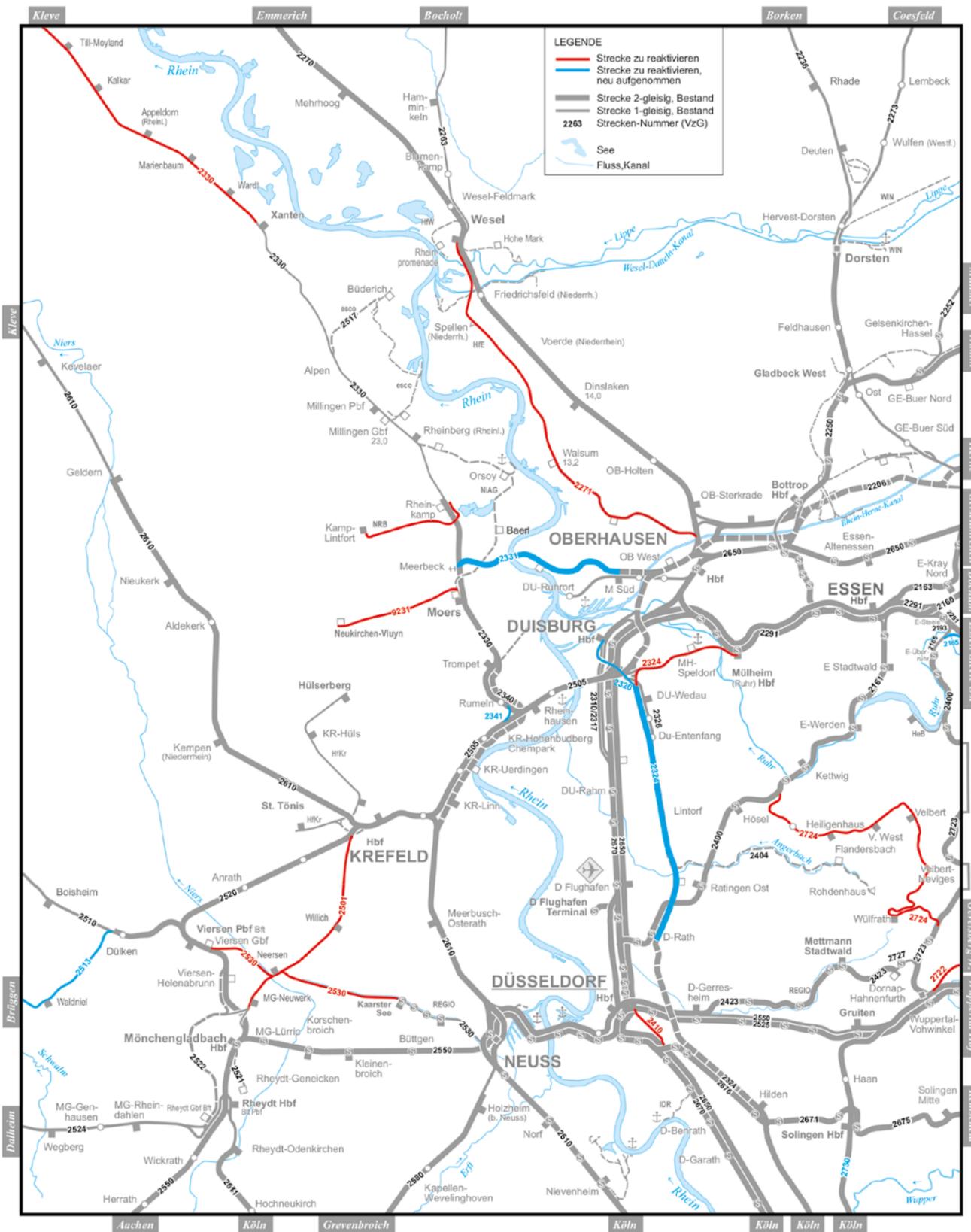
Aufgeführt sind alle in den Landesentwicklungsplänen als Ober- oder Mittelzentren eingestuft Orte, die auf ihrem Stadtgebiet keinen Zugang an dauerhaften regulären Schienenpersonenverkehr haben. Als Angebote des Schienenpersonenverkehrs werden sowohl solche des Eisenbahnverkehrs nach der Eisenbahn-Betriebsordnung als auch solche des Stadt- bzw. Straßenbahnverkehrs nach der Betriebsordnung für Straßenbahn gewertet. Als angeschlossen gelten die Kommunen, wenn sich auf ihrem Stadtgebiet ein Zugangspunkt zu dem o.a. Verkehrsangebot befindet, auch wenn dieser die Innenstadt nicht bedient. Letzteres ist z. B. in den Kommunen Seevetal, Westerstede, Seelow (Mark), Georgsmarienhütte, Petershagen, Velbert, Plettenberg, Witzenhausen, Wülfrath, Wittlich, Bitburg, Birkenfeld, Wiesloch, Baden-Baden, Lahr/Schwarzwald, Spremberg/Gródk, Luckau, Lauchhammer und bei den Oberzentren Weingarten (Württemberg) und Wunsiedel der Fall. Ob in diesen Fällen der Zugang zum Eisenbahnpersonenverkehr im Hinblick auf die Funktion der Kommune angemessen ist, ist nicht Gegenstand dieser Darstellung.



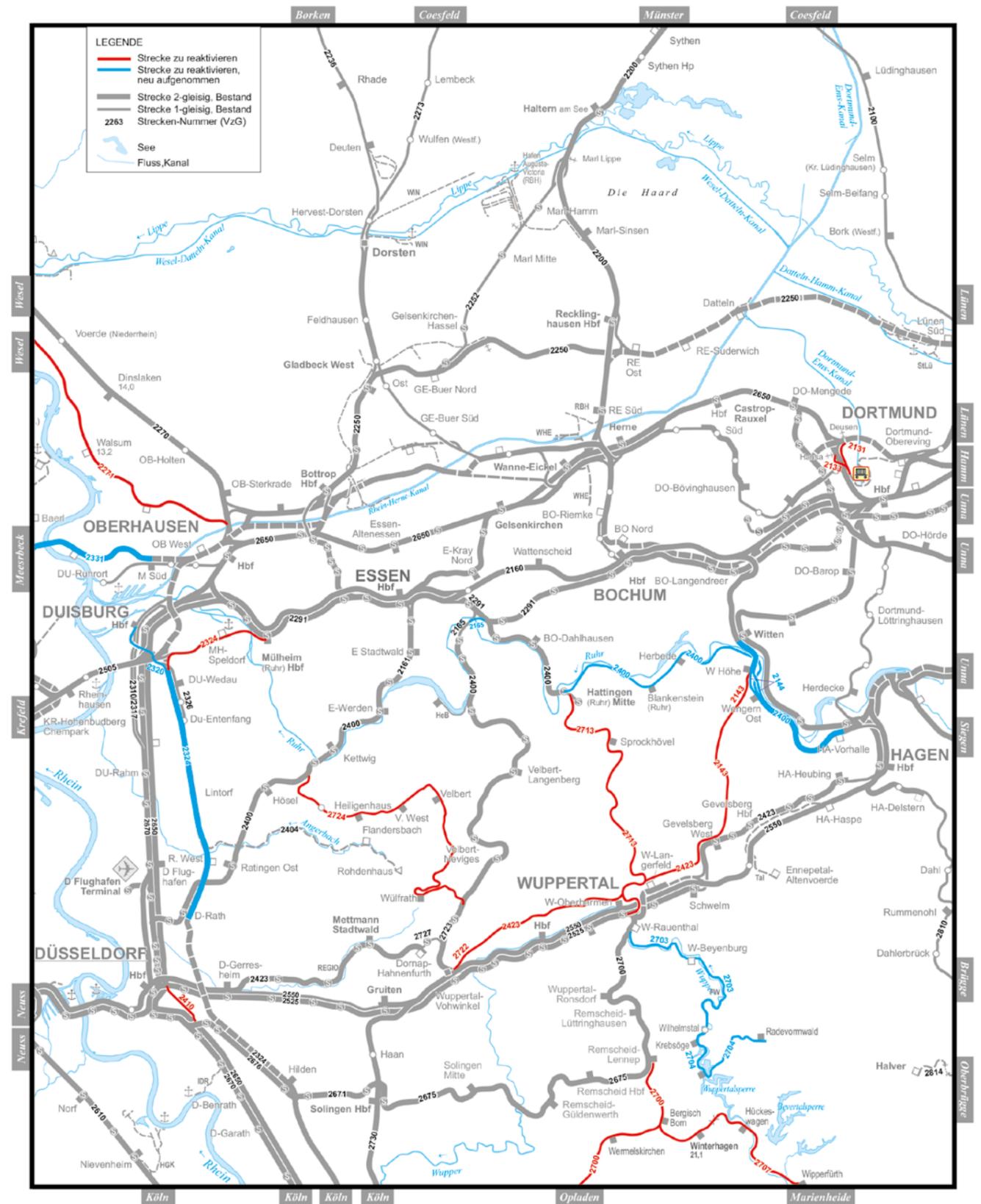
Reaktivierungen



Übersichtskarte Ruhrgebiet West



Übersichtskarte Ruhrgebiet Ost



Bundesland	Stadt	Kreissitz?	Einwohner	Streckennr.	Strecke	Reaktiv. sinnvoll?	Bemerkungen
RP	Adenau		2962	3000	Ahrbrück - Adenau	ja	
HE	Allendorf/Battenberg		10891	2854	Frankenberg - Battenberg	ja, neu aufgenommen	
BY	Arnstorf		6978	5640	Landau (Isar) - Arnstorf (Niederebay.)	Prüfung erforderlich	schlechte Trassierung mit Umwegen, aber attraktive Anschlüsse in Landau (Isar) Richtung München
NI	Aurich	ja	41991	1573	Abelitz - Aurich	ja	teilweise Neutrassierung zur Umfahrung von Ortsdurchfahrten, insbesondere in Moordorf
BY	Bad Berneck		4371	5006	Abzw Schlömen - Bischofsgrün	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
BY	Bad Brückenau		6449	5211	Jossa - Bad Brückenau	ja	bei Durchbindung von Zügen Richtung Gemünden - Würzburg
BY	Bad Königshofen (Grabfeld)		5984	5241	Bad Königshofen - Bad Neustadt	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
HE	Bad Orb		10020	9362	Wächtersbach - Bad Orb	ja	Beibehaltung des schmalspurigen Museumsbahnbetriebes durch Einrichtung eines Dreischienengleises
HE	Bad Schwalbach	ja	11187	3500	Wiesbaden Hbf - Bad Schwalbach - Diez	ja	
BY	Bad Wiessee / Kreuth		8592	nicht vorh.	nicht vorhanden	nein	Kommunen waren nie an das Bahnnetz angeschlossen
NW	Baesweiler		27033	o.Nr.	Grubenbahnen des Eschweiler Reviers	ja	verschiedene Varianten, keine Reaktivierung im engeren Sinne, da Grubenbahn Infrastruktur des Güterverkehrs
NW	Barntrop		8587	2983	Lemgo-Lüttfeld - Barntrop	ja	
BY	Beilngries		9768	5930/5323	Neumarkt (Oberpf.) - Berching - Beilngries - Kinding	ja	Anbindung an Regionalbahnhof Kinding der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt (RE Nürnberg - München)
BY	Berching		9013	5930/5323	Neumarkt (Oberpf.) - Berching - Beilngries - Kinding	ja	Anbindung an Regionalbahnhof Kinding der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt (RE Nürnberg - München)
NW	Bergkamen		48725	2250	Hamm Hbf - Recklinghausen Hbf	nein	Konflikt mit Güterverkehr
				o.Nr.	Bergkamen - Kamen	ja	Reaktivierung der Grubenbahn der DSK
RP	Bernkastel-Kues		7134	3111	Wittlich Hbf - Bernkastel-Kues	Prüfung erforderlich	Prüfung, ob Anbindung per Bahn oder P+R/Bus an Wittlich Hbf attraktiver
NW	Beverungen		13115	2973	Holzminden - Scherfede	nein	Bahnhof im 2 km entfernten Lauenförde befriedigt Verkehrsbedürfnis besser
RP	Birkenfeld	ja	6984	9320	Neubrücke (Nahe) - Birkenfeld	ja	
NW	Blomberg		15154	2986	Blomberg - Abzw Noltehof	Prüfung erforderlich	ggf. bei Einbindung in S-Bahn Hannover sinnvoll
SH	Brunsbüttel		12554	1214	Wilster - Brunsbüttel	ja	
NW	Büren		21556	2961	Paderborn Hbf - Büren - Brilon Stadt	ja	
BY	Burgebrach		6882	5110	Burgebrach - Strullendorf	Prüfung erforderlich	lange Fahrzeit, Bamberg nur indirekt erreichbar, aber attraktive Anschlüsse in Strullendorf Ri. Bamberg u. Nürnberg
BY	Burglengenfeld		13554	5864	Maxhütte-Haidhof - Burglengenfeld	ja	
NI	Clausthal-Zellerfeld		15888	1931	Altenau - Langelsheim	nein	Bus nach Goslar weit attraktiver als Bahn (26 Minuten Fahrzeit)
RP	Dahn		4605	3312	Hinterweidenthal Bf. - Bundenthal-Rumbach	ja	
NW	Datteln		34614	2250	Hamm Hbf - Recklinghausen Hbf	nein	Konflikt mit Güterverkehr, Trasse in Randlage zur Stadt
RP	Daun	ja	7974	3005	Kaisersesch - Daun - Gerolstein	ja	
NW	Delbrück		31949	9215	Rheda-Wiedenbrück - Sennelager	Prüfung erforderlich	für Verkehrsrelation Ri. Paderborn sinnvoll, weniger Ri. Gütersloh u. Bielefeld
RP	Dierdorf		5700	3032	Altenkirchen - Siershahn	ja	
BY	Dinkelsbühl		11825	5331	Dombühl - Feuchtwangen - Dinkelsbühl - Nördlingen	ja	
NI	Duderstadt		20466	1811	Wulften - Duderstadt	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
				o.Nr.	Göttingen - Duderstadt	nein	Ungünstig trassierte Schmalspurbahntrasse
TH	Eisenberg (Thür.)	ja	10885	6659	Crossen - Eisenberg (Thür.)	nein	Trasse ortsfrem, direktere Busverbindung nach Gera
BY	Erbendorf		5085	5042	Reuth - Erbendorf Nord	nein	kein Mehrwert gegenüber Busverbindung
BY	Eschenbach (Oberpf.)		4056	5052	Pressath - Grafenwöhr - Eschenbach (Oberpf.)	nein	geringer Mehrwert gegenüber Busverbindung
BY	Feuchtwangen		12452	5331	Dombühl - Feuchtwangen - Dinkelsbühl - Nördlingen	ja	
BY	Freystadt		9013	5931	Greißelbach - Freystadt	nein	keine attraktive Anbindung an Oberzentren
BY	Freyung	ja	7166	5840	Passau - Freyung	ja	
NI	Friesoythe		22456	1521	Friesoythe - Cloppenburg	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
SH	Geesthacht		30551	9123	Hamburg-Bergedorf - Geesthacht	ja	
BY	Gefrees		4332	5005	Falls - Gefrees	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
BY	Geretsried		25275	o.Nr.	Wolftratshausen - Geretsried	ja	
BY	Gerolzhofen		6889	5231	Schweinfurt Hbf - Kitzingen-Et washausen	ja	
HE	Gladenbach		12262	3953	Hartenrod - Gladenbach - Niederwalgern	ja	
BY	Grafenwöhr		6363	5052	Pressath - Grafenwöhr	Prüfung erforderlich	Mehrwert ggü. Busverkehr prüfen
BY	Hauzenberg		11649	5843	Passau-Voglau - Hauzenberg	nein	Busverbindung nach Passau mit 39 Minuten Fahrzeit attraktiver
ST	Havelberg		6537	o.Nr.	Glöwen - Havelberg	Prüfung erforderlich	nicht in Bedarfsrichtung, aber mit kurzer Fahrzeit attraktive Anschlüsse in Glöwen Richtung Berlin und Hamburg
NW	Heiligenhaus		26335	2.724	Abzw Oberdüssel - Velbert - Kettwig-Stausee	ja	
NW	Hemer		34080	2850	Iserlohn - Menden	ja	
HE	Heringen		7187	6707	Gerstungen - Heringen (Werra) - Vacha - Bad Salzungen	ja	
RP	Hermeskeil		6492	3021	Büchenbeuren - Hermeskeil	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
				3131	Türkismühle - Hermeskeil - Trier Hbf	ja	
RP	Herxheim		10588	3440	Landau (Pfalz) - Herxheim (b. Landau)	ja	
BY	Herzogenaurach		23126	5112	Erlangen-Bruck - Herzogenaurach	nein	Stadtbahnbindung auf weitgehend alternativer Trasse in Planung
BY	Himmelkron		3530	5006	Abzw Schlömen - Bischofsgrün	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung

Bundesland	Stadt	Kreissitz?	Einwohner	Streckennr.	Strecke	Reaktiv. sinnvoll?	Bemerkungen
BY	Höchstadt (Aisch)		13422	5112	Forchheim (Oberfr.) – Höchstadt (Aisch)	nein	Strecke stark überbaut, ggf. Neubau erforderlich
RP	Höhr-Grenzhausen		9260	3032	Engers – Siershahn	ja	Anbindung über Bf. Grenzau an der Stadtgrenze; Reaktivierung Strecke 3034 ins Zentrum vorerst nicht sinnvoll
BY	Hollfeld		5043	5002	Bayreuth – Hollfeld	nein	Strecke z.T. überbaut, Fahrzeit Richtung Bayreuth mit AST in 46 Minuten attraktiver
HE	Homberg (Efze)	ja	14035	6710	Treysa – Homberg (Kr. Kassel) – Oberbeisheim	ja	Anbindung Strecke Treysa – Homberg (Efze) – Oberbeisheim an NBS Fulda – Kassel in Wichte für SPfV und SPNV
NW	Kamp-Lintfort		37391	o.Nr.	Abzw Rheinkamp Süd – Kamp-Lintfort	ja	
RP	Kastellaun		5410	3020	Emmelshausen – Simmern	Prüfung erforderlich	ggf. als Verlängerung Boppard Hbf – Emmelshausen oder als Flügel der Flughafenanbindung Hahn sinnvoll
BY	Kelheim	ja	16714	5853	Saal – Kelheim	ja	
RP	Kirchberg		3993	3021	Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren	ja	Neubauabschnitt entlang A 61 bzw. Strecken 3514/3513 zur besseren Anbindung Ri. Mainz erforderlich
MV	Krakow am See		3461	6939	Priemerburg – Meyenburg	ja	
BW	Künzelsau	ja	15391	4956	Waldenburg – Künzelsau	ja	
BW	Laichingen		11731	9471	Amstetten (Württ.) – Laichingen	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung. Anbindung an SPNV über neuen Hp. Merklingen (6 km entfernt) in Bau
HE	Laubach		9583	3740	Hungen – Laubach (Oberhess.)	ja	
SN	Limbach-Oberfrohn		24029	6636/6637	Wittgensdorf ob. Bf. – Oberfrohn	ja	
BY	Lindenberg im Allgäu		11546	5430	Röthenbach – Lindenberg	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
NI	Lüchow	ja	9388	6905	Salzwedel – Lüchow – Dannenberg Ost	ja, neu aufgenommen	
SN	Marienberg (Sachsen)		17097	6619	Pockau-Lengefeld – Marienberg (Sachs.)	ja	
BY	Marktheidenfeld		11194	5213	Lohr Bf – Wertheim	ja, neu aufgenommen	
RP	Meisenheim (Glan)		2794	3281	Lauterecken-Grumbach – Staudernheim	ja	
BY	Mitterteich		6596	5040	Wiesau (Oberpf.) – Waldsassen – Cheb	ja	
NW	Monheim		40645	9247	Monheim Rathaus – Langenfeld	Prüfung erforderlich	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtungen; Prüfung, ob hinreichendes Bedürfnis bei Umsteigezwang
NW	Monschau		11726	o.Nr.	Raeren – Weywertz	nein	Bus mit 47 Minuten Fahrzeit nach Aachen attraktiver, Trasse in Randlage auf belgischem Staatsgebiet
RP	Nastätten		4199	o.Nr.	Zollhaus (Nassau) – Nastätten	nein	Trassierung ungeeignet (kurvenreiche Schmalspurbahn), kein attraktives Verkehrsangebot erreichbar
				o.Nr.	Braubach – Nastätten	nein	Trassierung ungeeignet (kurvenreiche Schmalspurbahn), kein attraktives Verkehrsangebot erreichbar
				o.Nr.	St. Goarshausen – Nastätten	nein	Trassierung ungeeignet (kurvenreiche Schmalspurbahn), kein attraktives Verkehrsangebot erreichbar
RP	Neuerburg		1516	3100/3102	Prüm – Pronsfeld – Neuerburg	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung, attraktive Ziele nur mit großen Umwegen erreichbar
NW	Neukirchen-Vluyn		26982	9231	Moers – Neukirchen-Vluyn	ja	
BY	Neunburg vorm Wald		8338	5802	Bodenwöhr Nord – Neunburg vorm Wald	nein	keine attraktive Fahrzeit erreichbar
NW	Niederkassel		38218	9611	Niederkassel-Mondorf – Niederkassel- Lülisdorf	ja	
BY	Nittenau		9019	5803	Bodenwöhr Nord – Nittenau	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
SN	Oberlungwitz		5881	nicht vorh.	nicht vorhanden	nein	Kommune war nie an das Eisenbahnnetz angeschlossen (Straßenbahn 1960 eingestellt)
BY	Oberviechtach		5030	5804	Nabburg – Oberviechtach	nein	keine attraktive Fahrzeit erreichbar
NW	Oer-Erkenschwick		31442	o.Nr.	Grubenbahn Ewald Fortsetzung – RE-Suderwich	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
BW	Pfullendorf		13437	4551	Altshausen – Pfullendorf	ja	
RP	Prüm		5438	3100	Gerolstein – Prüm	Prüfung erforderlich	für Verkehrsbedarf Ri. Trier wenig attraktiv, ggf. aufwandsarm für Verkehrsbedarf Ri. Köln nutzbar
NW	Radevormwald		22107	2703/2704	Wuppertal-Oberbarmen – Radevormwald	ja, neu aufgenommen	Teilneubau aufgrund teilweiser Überflutung der Ursprungstrasse durch Wupper-Talsperre erforderlich
NW	Rietberg		29466	9215	Rheda-Wiedenbrück – Sennelager	Prüfung erforderlich	für Verkehrsrelation Ri. Paderborn sinnvoll, weniger Ri. Gütersloh u. Bielefeld
MV	Röbel/Müritz		5044	6940	Ganzlin – Röbel (Meckl.)	nein	Streckenverlauf ermöglicht keine attraktiven Verbindungen, die mit naher Autobahn konkurrieren könnten
BY	Rottenburg (Laaber)		8267	5632	Rottenburg (Laaber) – Landshut	ja	
BY	Scheßlitz		7259	5114	Bamberg – Scheßlitz	nein	autobahnparallele Strecke, derzeitige Nutzung als Radweg hat mehr Verkehrswert
NW	Schleiden		13053	2635	Kall – Hellenthal	ja	
TH	Schleiz	ja	8854	6656/6658	Schönberg (Vogtl.) – Schleiz West	ja	
NW	Schmallenberg		24869	2862	Wenholthausen – Altenhundem	nein	keine attraktive Anbindung an Oberzentren erreichbar
SN	Schneeberg (Erzgeb.)		13894	6642	Bad Schlema – Schneeberg (Erzgeb.)	nein	Trasse z.T. überbaut, Strecke Zwickau – Aue in geringer Entfernung
BW	Schramberg		21189	4252	Schiltach – Schramberg	nein	attraktive Ziele nur auf Umwegen zu erreichen
NW	Schwalmtal		18982	2513	Dülken – Brüggen	ja, neu aufgenommen	
RP	Simmern	ja	7950	3021	Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren	ja	
NW	Sprockhövel		24747	2713	Hattingen – Wuppertal-Oberbarmen	ja	
NW	Stadtlohn		20322	o.Nr.	Borken – Stadtlohn – Ahaus	ja	
NI	Stuhr		33678	9144	Mittelshuchting – Stuhr – Leeste	ja	
NI	Sulingen		12842	2982	Bassum – Rahden (Kr. Lübbecke)	ja	
NW	Sundern		27802	9283	Neheim-Hüsten – Sundern	ja	
BY	Taufkirchen (Vils)		10107	5721	Dorfen Bf – Taufkirchen (Vils)	ja	
HE	Taunusstein		30005	3500	Wiesbaden Hbf – Bad Schwalbach – Diez	ja	
BY	Tirschenreuth	ja	8707	5041	Wiesau (Oberpf.) – Tirschenreuth	ja	
BY	Tittling		4238	5841	Kalteneck – Deggendorf	Prüfung erforderlich	ggf. Flügelzugkonzept Passau – Kalteneck – Freyung / – Tittling Markt sinnvoll
BY	Vohenstrauß		7398	5054	Neustadt (Waldnaab) – Vohenstrauß	nein	Busverbindung nach Weiden mit 24 Minuten Fahrzeit attraktiver

Bundesland	Stadt	Kreissitz?	Einwohner	Streckennr.	Strecke	Reaktiv. sinnvoll?	Bemerkungen
BY	Volkach		8857	5203	Seligenstadt (b. Würzburg) - Volkach (Main)	ja	
NW	Vreden		22641	o.Nr.	Stadtlohn - Vreden	nein	keine attraktive Anbindung an Oberzentren erreichbar
SR	Wadern		15673	3274	Lebach - Wadern	ja	
NW	Waldbröl		19543	2680	Osberghausen - Waldbröl	ja	
BY	Waldkirchen		10534	5840	Passau - Freyung	ja	
BY	Waldsassen	Oberzentrum!	6694	5040	Wiesau (Oberpf.) - Waldsassen - Cheb	ja	
NW	Waltrop		29345	2250	Hamm Hbf - Recklinghausen Hbf	nein	Konflikt mit Güterverkehr
NW	Warstein		24842	9216	Lippstadt - Warstein	ja	
NW	Wermelskirchen		34765	2700	Remscheid-Lennep - Opladen	ja	
BY	Wertingen		9294	5311	Wertingen - Mertingen Bahnhof	Prüfung erforderlich	attraktive Ziele nicht direkt zu erreichen, aber attraktive Anschlüsse in Richtung Donauwörth und Augsburg
NW	Wipperfürth		21003	2707	Bergisch Born - Marienheide	ja	
NW	Würselen		38712	2544/2555	Abzw Merzbrück - Würselen - Aachen Nord	ja	
RP	Zell (Mosel)		4099	9310	Bullay - Trier	nein	geringer Mehrwert gegenüber weiterhin zur Anbindung des Moseltals erforderlicher paralleler Busverbindung
NI	Zeven (Han.)		13809	9127	Tostedt - Zeven (Han.)	ja	
				1711	Bremervörde - Zeven (Han.) - Rotenburg (Wümme)	ja	
BY	Zusmarshausen		6378	nicht vorh.	nicht vorhanden	nein	Kommune war nie an das Bahnnetz angeschlossen; Anbindung über NBS Ulm - Augsburg möglich
			1785732		davon 486748 Einwohner nicht sinnvoll anschießbar		1.298.984 Einwohner in Mittelzentren potenziell anschießbar

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke (Neuaufnahmen ggü. Auflage 2022 in Blau)	Bundesland	km	ELO	ElHy	Gründe	Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
1001	PV	Lindholm - Flensburg Weiche	SH	36	36		■ ■ ■		C	I	1981	1999		ggf. auch für Syltshuttle von der A 7 nach Westerland; SPNV nur bei Integrierbarkeit in Bus/Bahnkonzept
1002	PV	Abzweig Flensburg Wilhelminenthal - Flensburg Alter Bahnhof	SH	3	3		■ ■		C	I	1927	in Betrieb		nur bei Integrierbarkeit in Bus/Bahnkonzept
1003	PV	Flensburg Alter Bahnhof - Flensburg Zentrum (Westufer - Hafentunnel)	SH	1	1		■ ■		C	II	kein PV	2013		nur bei Integrierbarkeit in Bus/Bahnkonzept
1012	PV/GV	Büdelndorf - Fockbek	SH	4		4	■ ■		A	I	1974	2001		z.T. als Bahnhofsgleis weiter betrieben
1023	PV	Eutin - Neustadt (Holst.) Gbf	SH	14	14		■ ■		C	II	1982	1983		einschließlich Neubau - Verbindungskurve zur Neubaustrecke 1105 Richtung Fehmarnbelttunnel
1041	PV	Neumünster - Ascheberg	SH	25		25	■ ■		A	II	1985	1995		
1112	PV	Malente - Lütjenburg	SH	17		17	■ ■		B	I	1976	1996		Lütjenburg Busknoten für den Ostseebäderverkehr
1214	PV	Brunsbüttel - Wilster	SH	14	14		■ ■	M	B	I	1988	in Betrieb		Strecke soll gemäß BSchwAbG elektrifiziert werden
1221	PV	Wrist - Kellinghusen	SH	3	3		■ ■		A	I	1975	1995		
1260	PV	Stade - Heselndorf	NI	26	26		■ ■		A	I	1993	in Betrieb		
1280	PV	Buchholz (Nordheide) - Maschen	SH	11	11		■ ■		A	I	kein PV	in Betrieb		unter der Voraussetzung, dass Kapazität für den Güterverkehr vollumfänglich gewahrt bleibt
1503	PV	Nordenham - Nordenham - Blexen	NI	7	7		■ ■		A	II	1980	z.T. in Betrieb		Einswarden - Blexen 1998 im Gesamtverkehr stillgelegt
1570	PV	Norden - Esens	NI	29		29	■ ■		A	II	1983	1985/1989		Norden - Dornum als Museumsbahn weiter in Betrieb; ggf. Neutrassierung für besseren Anschluss von Bensen
1573	PV	Abelitz - Aurich	NI	13	13		■ ■	M/K	A	III	1967	in Betrieb		teilweise Neutrassierung parallel zur bisherigen Strecke zur Umfahrung von Ortslagen, insbesondere in Moordorf
1711	PV	Rotenburg (Wümme) - Bremervörde	NI	50	50		■ ■	M	B	I	1968	in Betrieb		
1722	PV	Braunschweig - Glesmarode - Harvesse	NI	15	15		■ ■		B	I	1962	in Betrieb		
1744	GV	Sulingen (Han.) - Abzw. Lohe	NI	30		30	■ ■		B	II	1966/1969	1997		starke Verkehrsnachfrage im GV aus dem Westteil der Strecke 1744
1923	PV	Salzgitter - Leberstedt - Salzgitter - Fredenberg - Derneburg	NI	14	14		■ ■		B	II	1984	1985		12 km neu hinzugekommen
1940	PV	Schöningen - Helmstedt	NI	11	11		■ ■		B	II	2007	2009		
2131	GV	(Umgehungsbahn Dortmund -) Abzw. Deusen - Dortmund Nord	NW	2	2		■ ■		A	I	kein PV	2004		Anbindung KV - Terminal Dortmund Nord; falls Strecke 2133 reaktiviert wird, in Priorität B
2133	GV	Abzw. Hansa - Dortmund Nord	NW	1	1		■ ■		A	I	kein PV	2005		Anbindung KV - Terminal Dortmund Nord; falls Strecke 2131 reaktiviert wird, in Priorität B
2143	PV	Witten Hbf - Witten - Höhe - Gevelsberg West	NW	20	20		■ ■		B	II	1979/1986	1983		Witten Hbf - Witten Höhe Zielnetz SPNV NRW 2040
2144	PV	Witten - Höhe - Wengern Ost	NW	2	2		■ ■		A	I	1986	in Betrieb		
2165	PV	Essen - Steele Ost Bez. Ruhrbrücke - Essen - Steele Ost	NW	1	1		■ ■		A	I	1978	2018		zur Herstellung einer Verbindung des niederbergischen Raumes nach Bochum
2265	PV	Coesfeld - Borken - Bocholt	NW	40		40	■ ■		A	II	1974	1981 - 1991		
2271	PV/GV	Oberhausen Abzw. Obn. - Walsum - Wesel	NW	29	29		■ ■		A	I/II	1945 - 1983	z.T. in Betrieb	z.T. Kriegsfolge	Brücke über Wesel - Datteln - Kanal 1945 gesprengt; Spellen - Oberhausen im Güterverkehr in Betrieb
2273	PV/GV	Coesfeld - Steinfurt - Burgsteinfurt - Rheine - Spelle	NW	57		57	■ ■		B/C	II	1969 - 1984	z.T. in Betrieb		nördlich Burgsteinfurt z.T. Neutrassierung erforderlich; Rheine - Altenrheine Priorität B, da Anbindung an Recke
2320/2324	PV	Duisburg Hbf - Duisburg - Wedau - Düsseldorf - Rath	NW	20	20		■ ■		A	II	1983	in Betrieb		unter der Voraussetzung, dass Kapazität für den Güterverkehr vollumfänglich gewahrt bleibt
2324	GV	Duisburg - Wedau - Mülheim Hbf	NW	9	9		■ ■		C	III	1971	2006		Reaktivierung zur Stabilisierung der Betriebsqualität (auch im Personenverkehr)
2330	PV	Xanten - Kleve	NW	25	25		■ ■		B	II	1990	1990		
2331	PV	Abzw. Meerbeck - Duisburg - Meiderich Süd	NW	21	21		■ ■		A	I	1983	in Betrieb		Zielnetz SPNV NRW 2040; Verbindung Krefeld - Moers - Oberhausen
2341	PV	Abzw. Mühlenberg - Abzw. Borgschenhof	NW	2	2		■ ■		A	II	1983	1985		Zielnetz SPNV NRW 2040; Verbindung Krefeld - Moers - Oberhausen
2400	PV	Hattingen (Ruhr) - Wengern Ost - Hagen - Vorhalle	NW	27		27	■ ■		A	I	1971 - 1986	in Betrieb		Zielnetz SPNV NRW 2032
2410	GV	Abzw. Berg - Düsseldorf - Lierenfeld	NW	2	2		■ ■		A	I	kein PV	gesperrt		Reaktivierung zur Entlastung Düsseldorf Hbf im Rahmen RRR - Projekt
2423/2722	PV	Wuppertal - Vohwinkel - Wuppertal - Wichlinghausen - Gevelsberg West	NW	22	22		■ ■		B	III	1970/1991	1989 - 1999		
2501	PV	Krefeld Hbf - Willich - Mönchengladbach Hbf	NW	18	18		■ ■	M	B	II	1997	z.T. in Betrieb	z.T. Kriegsfolge	Brücke zwischen Mönchengladbach Hbf und Mönchengladbach Neuwerk 1944 gesprengt
2513	PV	Dülken - Brüggen	NW	15		15	■ ■	M	C	III	1966	1984 - 1998		
2521	PV	Rheydt - Odenkirchen - Mönchengladbach Hbf	NW	7	7		■ ■		B	II	1985	1985 - 1994		
2524	PV	Dalheim - Bundesgrenze (- Roermond/NL)	NW	1		1	■ ■		A	II	1944	2018		
2530	PV	Kaarster See - Viersen	NW	15	15		■ ■		A	II	1968	1968 - 1984		
2540	PV	Linnich - Hückelhoven - Baal - Ratheim	NW	13	13		■ ■		A	I	1968/1980	1972/2007		Reaktivierung Linnich - Hückelhoven - Baal Bestandteil des ÖPNV - Bedarfsplanes NRW
2544/2555	PV	Abzw. Merzbrück - Würselen - Aachen Nord	NW	11	11		■ ■	M	B	II	1980	1980 - 2007		zu großen Teilen Neutrassierung erforderlich
2545	PV	Abzw. Richterich - Aachen - Vetschau - Bundesgrenze (- Simpelveld/NL/Kerkrade/NL)	NW	3	3		■ ■		C	I	1992	1992		
2554	GV	Aachen Süd - Bundesgrenze (- Montzen/B)	NW	2	2		■ ■		B	II	1945	1969		erspart dem Güterverkehr den Fahrtrichtungswechsel in Aachen West
2556	PV	Abzw. Kellersberg - Siersdorf	NW	4	4		■ ■	M	A	I	1982	1991		mit Neubaustreckenabschnitt zur Anbindung des Mittelzentrums Baesweiler
2572	PV/GV	Stolberg Altstadt - Bundesgrenze (- Eupen/B)	NW	14	14		■ ■		B	I	1944 - 1962	in Betrieb		
2580	PV	Bedburg (Erft) - Elsdorf West	NW	6	6		■ ■		B	II	1995	1996		ggf. Weiterführung nach Düren nach Ende des Tagesbaus Hambach unter teilw. Nutzg. der Grubenbahn
2605/2606	PV	Horrem - Mödrath - Kerpen (Erft)	NW	6	6		■ ■	M	C	II	1972	1978		Reaktivierung als S-Bahn - Strecke
2610	PV/GV	Kleve - Kranenburg - Bundesgrenze (- Nijmegen/NL)	NW	13	13		■ ■		B	II	1991	1999		Zielnetz SPNV NRW 2040
2635	PV	Kall - Schleiden (Eifel) - Hellenthal	NW	17		17	■ ■	M	A	I	1981	in Betrieb		
2657	PV	Siegburg - Lohmar - Overath	NW	20	20		■ ■	M	C	III	1954	1962 - 1997		Zugkopplung in Overath mit Linie Lüdenscheid - Köln möglich; alternativ Verlängerung SSB - Linie 66
2657	PV	Dieringhausen - Olpe	NW	29	29		■ ■		B	II	1979	1989 - 2006		
2663	PV	Berg. Gladbach - Berg. Gladbach Lückerrath (Verknüpfung KVB - Linie 1)	NW	4	4		■ ■		B	II	1965	2017		Reaktivierung als Verlängerung der S-Bahn - Strecke nach Berg. Gladbach; ggf. als Stadtbahn
2680	PV	Osberghausen - Waldbröl (Rheinl.)	NW	24		24	■ ■	M	A	I	1965	in Betrieb		
2681	PV	Hermesdorf - Morsbach (Sieg)	NW	7		7	■ ■		B	II	1960	1997		
2700	PV	Remscheid - Lennep - Wermelskirchen	NW	8	8		■ ■	M	B	III	1983/1986	1986		

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke (Neuaufnahmen ggü. Auflage 2022 in Blau)	Bundesland	km	ELO	ElHy	Gründe	Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
2700	PV	Wermelskirchen - Opladen	NW	20	20		■ ■	M	A	II	1983/1991	1997		
2703/2704	PV	Wuppertal-Rauenthal - Radevormwald	NW	23		23	■	M	B	III	1976-79	z.T. in Betrieb		Neubauabschnitt zur Umgehung der Wuppertalsperre erforderlich
2707	PV	Bergisch Born - Wipperfürth - Marienheide	NW	26	26		■	M	B	II	1983/1991	1984-1997		
2713	PV	Hattingen - Sprockhövel - Wuppertal-Oberbarmen	NW	27	27		■	M	C	II	1979	1984-1999		
2724	PV	Abzw Oberdüssel - Velbert - Heiligenhaus - Kettwig-Stausee	NW	28	28		■	M	C	III	1960	1960/1979/1999		
2850	PV	Iserlohn - Hemer	NW	8	8		■	M	B	III	1989	1989/1995		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; kurzer Neubauabschnitt erforderlich
2850	PV	Hemer - Menden	NW	7	7		■	M	B	II	1989	2010		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; kurzer Neubauabschnitt erforderlich
2854/2872	PV	Frankenberg (Eder) - Allendorf (Eder) - Battenberg	HE	25		25	■	M	C	I	1981	z.T. in Betrieb		
2961	PV	Paderborn Hbf - Büren (Westf.) - Bilon Stadt	NW	55		55	■ ■	M	B	III	1981	2006		
2962	PV	Paderborn Nord - Bad Lippspringe	NW	7		7	■ ■		C	II	1965	z.T. in Betrieb		z.T. als Anschlussbahn in Betrieb, ggf. Verlängerung als Neubaustrecke nach Schlangen
2982	GV	Bassum - Sulingen (Han.) - Rahden (Kr. Lübbecke)	NI/NW	54	54		■ ■	M	C	III	1994	z.T. in Betrieb		
2983	PV	Lemgo Lüttfeld - Barntrup - Barntrup Ost	NW	17	17		■ ■	M	B	I	1980	in Betrieb		Zielnetz SPNV NRW 2040
3000	PV	Ahrbrück - Adenau	RP	13	13		■ ■ ■	M	B	II	1985	1986/1999		
3005	PV	Kaisersesch - Daun - Gerolstein	RP	52		52	■ ■ ■	M/K	A	I	1991	in Betrieb		Bestandteil Koalitionsvertrag RP 2021
3015	PV	Koblenz-Lützel - Ochtendung	RP	16		16	■ ■		B	II	1983	2003		
3021	PV	Langenlonsheim - Simmern - Kirchberg (Hunsrück) - Büchenbeuren (- Flughafen Hahn)	RP	60			■ ■ ■	M/K	B	I	1976/1984	in Betrieb		ggf. mit veränderter Einbindung in das Bestandsnetz nördl. Bad Kreuznach zur besseren Anbindung Ri. Mainz
3032	PV/GV	Urmitz Rheinbrücke - Engers - Siershahn - Selters (Ww.) - Dierdorf - Altenkirchen (Ww.)	RP	63		63	■ ■ ■	M	C	II	1989	1999/2004		Bau der Strecke Urmitz - Rheinbrücke - Engers unvollendet, Trasse vorhanden
3122	PV	Konz - Trier Moselbrücke - Karthaus Nordost	RP	2	2		■		A	I	1980	in Betrieb		für Ringverkehr Trierer Westbahn - Trier Hbf und Direktverkehr Saartal - Luxemburg, Strecke ist bereits elektrifiziert
3131	PV	Türkismühle - Hermeskeil	RP	22		22	■		C	II	1969	2014		Bestandteil Koalitionsvertrag RP 2021
3140	PV	Igel - Ehrang	RP	15	15		■		A	I	1983	in Betrieb		Personenzugfahrth Ehrang abgebaut, Rest ist bereits elektrifiziert; Bestandteil Koalitionsvertrag RP 2021
3211	PV	Dillingen (Saar) - Primsweiler	SL	13	4	9	■		A	I	1980	in Betrieb		
3215	PV	Dillingen (Saar) Süd - Dillingen (Saar) Ost	SL	1	1		■		A	I	kein PV	in Betrieb		
3218/9321	PV	Merzig (Saar) - Losheim am See	SL	13			■ ■		A	I	1962	in Betrieb		derzeit Museumsbahnverkehr
3232/3290	PV/GV	Saarbrücken Abzw Saardamm - Saarbrücken Messe - Überherrn - Bundesgrenze (- Thionville/F)	SL	16	16		■ ■		A	I	1972-1992	z.T. in Betrieb		größtenteils 2016 betrieblich gesperrt
3236	PV	Fürstenhausen - Großrosseln - Emmersweiler	SL	9	9		■		A	I	1976	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; neuer Anteil 2 km
3274	PV	Lebach - Jabach - Primsweiler - Wadern	SL	20		20	■ ■		A	II	1980	z.T. in Betrieb		
3281	PV	Lauterecken-Grumbach - Meisenheim (Glan) - Staudernheim	RP	22		22	■	M	B	I	1986	1996		als Draisinenstrecke weiter touristisch genutzt
3283	PV	Homburg - Einöd (Saar)	SL	7	7		■		A	I	1989/1991	1989-1996		
3285	PV	Schwarzenacker - Bierbach - Blieskastel Stadt	SL	7	7		■		B	II	1991	1991		
3291	PV	Völklingen - Walpershofen - Etzenhofen	SL	10	10		■		B	II	1985	1985		
3312	PV	Hinterweidenthal Ost - Bundenthal - Rumbach	RP	15		15	■ ■	M	C	I	1976	in Betrieb		
3322/3561	PV	Monsheim - Langmeil	RP	27		27	■ ■		A	I	in Betrieb	in Betrieb		
3420	PV	Ramsen - Eiswoog - Enkenbach	RP	9		9	■		C	I	1976	1988		
3423/3566	PV	Worms - Offstein - Grünstadt	RP	18		18	■		B	II	1968	z.T. in Betrieb		
3440	PV	Landau (Pfalz) - Herxheim (b. Landau)	RP	11	11		■	M	C	II	1983	1996		Einbindung in Stadtbahn Karlsruhe durch Durchbindung Richtung Jockgrim - Wörth per Neubaustrecke
3450	PV	Landau (Pfalz) Hbf - Germersheim	RP	25		25	■		A	II	1984	z.T. in Betrieb		
3500	PV	Wiesbaden Hbf - Abzw Waldstrasse - Bad Schwalbach	HE	21	21		■ ■		A	I	1983	gesperrt		
3500	PV/GV	Diez - Hahnstätten - Bad Schwalbach	RP	30		30	■		A	I	1986	2000		
3503	PV	Abzw Schwarzenberg - Abzw Hammerrühle	HE	1	1		■ ■		A	I	kein PV	1997		Direkte Verbindung der Neubaustrecke aus Köln Richtung Mainz
3504	PV	Wiesbaden Ost - Abzw Waldstrasse	HE	2	2		■ ■		C	I	kein PV	2004		
3541	PV	Griesheim - Wolfskehlen (- Riedstadt-Goddelau)	HE	4	4		■		B	III	1970	1970		Reaktivierung als Regionalstadtbahn, Neubauabschnitte
3555	PV	Darmstadt Ost - Groß Zimmern	HE	13	13		■		A	III	1966	z.T. in Betrieb		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn
3652	PV	Neu Isenburg - Neu Isenburg Stadt	HE	3	3		■		A	I	kein PV	2006		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
3661	PV	Dieburg - Groß Zimmern (siehe 3555) - Reinheim	HE	9	9		■		B	III	1965	1965		
3705	PV	Lollar - Londorf	HE	13		13	■		A	I	1981	in Betrieb		
3712	PV	Abzw Gensberg - Weilmünster (Oberlahnkr.) - Grävenwiesbach	HE	22		22	■ ■		C	III	1969	1969/1988		
3720	PV	Dillenburg - Ewersbach	HE	16		16	■ ■		B	II	1987	z.T. in Betrieb		
3740	PV	Wölfersheim-Södel - Hungen	HE	12		12	■ ■		A	I	2003	nicht stillgelegt		
3740	PV	Hungen - Laubach (Oberhess.)	HE	13		13	■ ■	M	C	III	1959	1999		
3746	PV	Brandoberndorf - Albshausen	HE	31	31		■		C	II	1985	1988		
3901	PV	Kassel-Wilhelmshöhe - Kaufungen	HE	16	16		■ ■		A	I	1985	in Betrieb		ggf. als Regionalstadtbahn
3905	PV	Kassel-Bettenhausen - Wellerode Wald	HE	11	11		■		B	III	1966	1966-1983		Regionalstadtbahn
3950	PV	Kirchhain (Bezirk Kassel) - Burg- und Nieder Gemünden	HE	20		20	■ ■		B	II	1980	z.T. in Betrieb		
3953	PV	Hartenrod - Gladenbach - Niederwalgern	HE	19		19	■	M	B	II	1995	2001		
4025	PV	Karlsruhe-Mühlburg - Welschneureuther Straße	BW	4	4		■		A	I	1967	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
4025	PV	Hochstetten - Graben-Neudorf	BW	7	7		■		A	II	1967	1967		Reaktivierung als Regionalstadtbahn

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke (Neuaufnahmen ggü. Auflage 2022 in Blau)	Bundesland	km	ELO	ElHy	Gründe	Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
4101	PV	Heidelberg-Wieblingen - Heidelberg Hbf	BW	3	3		■		A	I	kein PV	2000		ehemalige Einfahrgleise des Rangierbahnhofes, neu anzubinden an Heidelberg Hbf
4110	PV	Heidelberg Hbf - Heidelberg - Karlstor (alte Trassenführung)	BW	5	5		■ ■		A	II	kein PV	2000		Reaktivierung als Stadtbahn
4110	PV	Aglasterhausen - Neckarelz	BW	11	11		■ ■		B	II	1945/1971	1945/1971	Kriegsfolge	
4214/4215	GV	Karlsruhe West - Karlsruhe-Dammerstock	BW	2	2		■		A	II	kein PV	1966		ermöglicht direkte Führung von Zügen Ludwigshafen - Oberrhein
4241	PV	Baden-Baden (ex Baden-Oos) - Baden-Baden (alt)	BW	4	4		■ ■ ■		C	III	1977	1977		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
4242	GV/PV	Rastatt - Iffezheim - Wintersdorf Bundesgrenze (- Roeschwoog/F)	BW	9	9		■ ■		A	I	1945/1951	1999		bis Wintersdorf auch als Regionalstadtbahn
4310	PV	Breisach - Bundesgrenze (- Colmar/F)	BW	1	1		■ ■ ■		A	I	1945	1945	Kriegsfolge	Reaktivierung als Regionalstadtbahn
4320	PV/GV	Singen - Rielasingen - Bundesgrenze (- Etwilten/CH)	BW	6	6		■		A	I	1969	in Betrieb		
4330	PV/GV	Mengen - Stockach	BW	39	39		■ ■ ■		A	I	1954-1972	z.T. in Betrieb		
4334	PV/GV	Sigmaringen - Krauchenwies	BW	9	9		■		B	III	1969	1969		
4401	PV/GV	Schopfheim - Bad Säckingen	BW	20	20		■		A	III	1971	1971/1994		
4403	PV	Stühlingen - Weizen	BW	3		3	■ ■		A	I	in Betrieb	in Betrieb		
4423	GV	(St. Louis/F) - Bundesgrenze - Weil am Rhein	BW	1	1		■ ■		B	III	1937	1937		zur Umfahrung Basels für den Schienegüterverkehr nach vollständiger Elektrifizierung der Hochrheinstrecke
4534	GV	Abzw Seewald - Abzw Rotenmoos	BW	3	3		■		A	III	kein PV	1957		Güterumfahrung Friedrichshafen, erspart Fahrtrichtungswechsel in Friedrichshafen Stadt
4550	PV	Leutkirch - Isny	BW	16	16		■		B	III	1969	1976		z.T. Neutrassierung aufgrund Überbauung erforderlich
4551	PV	Altshausen - Pfullendorf	BW	25		25	■	M	C	I	1971	in Betrieb		derzeit Ausflugsverkehr an ausgewählten Betriebstagen
4611	PV	Kirchheim unter Teck Süd - Weilheim	BW	7	7		■		A	II	1982	1988/1995		ggf. mit Lückenschluss Weilheim - Bad Boll
4620	PV	Engstingen - Reutlingen	BW	15	15		■		A	II	1969/1980	1969-1995		
4634	PV	Balingen - Schömburg	BW	11		11	■		A	I	1971	in Betrieb		
4634	PV	Schömburg - Rottweil	BW	16		16	■		B	III	1971	1971		
4730	PV	Göppingen - Bad Boll	BW	12	12		■		A	III	1989	1997		ggf. mit Lückenschluss Weilheim - Bad Boll
4751	PV	Rudersberg-Oberndorf - Welzheim	BW	11	11		■ ■ ■		B	I	in Betrieb	in Betrieb		
4800/9487	PV	Sersheim - Vahingen (Enz) - Enzweihingen	BW	9	9		■		B	I	1990/2002	in Betrieb		
4810	PV	Calw alter Bahnhof - Calw Stadt - Weil der Stadt	BW	23	23		■ ■		A	I	1983	1995		Calw alter Bahnhof - Calw Stadt (1 km) zur Verknüpfung mit Strecke 4850 sinnvoll (Resilienzwirkung)
4831	PV	Ludwigsburg - Markgröningen	BW	8	8		■		A	II	1975	2005		
4861	PV	Filderstadt - Neuhausen	BW	4	4		■		A	I	1955	1983		Neubau auf alter Trasse
4901	PV	Lauffen - Leonbronn	BW	20	20		■		A	II	1986	1995		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
4932	PV	Heilbronn - Beilstein - Marbach	BW	35	35		■		A	III	1966	1968-1990		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
4954	PV	Blaufelden - Langenburg	BW	12			■		C	I	1963	1996		zunächst nur Schülerverkehr / touristischer Verkehr
4956	PV/GV	Waldenburg - Künzelsau	BW	12	12		■	M	A	II	1989	1995		PV seit 1981 eingestellt. Reaktivierung als Regionalstadtbahn
4956	PV/GV	Künzelsau - Forchtenberg	BW	12	12		■		B	II	1989	1995		PV seit 1981 eingestellt. Reaktivierung als Regionalstadtbahn
5040	PV/GV	Wiesau - Mitterteich - Waldsassen - Bundesgrenze (- Cheb/CZ)	BY	20	20		■	O+M	B	II	1945/1986	z.T. in Betrieb		Strecke bindet mit Waldsassen ein Oberzentrum an
5041	PV	Wiesau (Oberpf.) - Tirschenreuth	BY	11	11		■	M, K	B	II	1989	2000		
5124	PV	Ebersdorf b. Coburg - Weidhausen	BY	8		8	■		C	II	1975	1992		
5203	PV	Seligenstadt (b. Würzburg) - Volkach (Main)	BY	10		10	■ ■	M	A	I	z.T. in Betrieb	z.T. in Betrieb		derzeit nur Museumsbahnverkehr, Strecke vor Bf. Seligenstadt unterbrochen
5211	PV	Jossa - Bad Brückenau - Römershag	BY	20	20		■ ■	M	B	I	1988	2005		
5213	PV	Lohr Bf. - Lohr Stadt - Wertheim	BY	37	37		■ ■	M	A	I	1976	z.T. in Betrieb		neuer Anteil 35 km
5222	PV	Aschaffenburg Süd - Großostheim	BY	9	2	7	■		B	II	1974	z.T. in Betrieb		
5231	PV	Schweinfurt Hbf - Kitzingen-Etwashausen - Kitzingen	BY	50		50	■	M	B	II	1945/1981/1987	z.T. in Betrieb		neuer Anteil 2 km
5251	PV	Rothenburg ob der Tauber - Dombühl	BY	23		23	■ ■		B	II	1971	1971-1990		mit neuer Verbindungskurve zur Umfahrung des Bahnhofes Schillingsfürst, um Fahrtrichtungswechsel zu vermeiden
5301	PV	Augsburg Abzw Ottershausen - Welden	BY	25	25		■		B	II	1986	1986-1989		ehemaliger Haltepunkt Streithelm ist Ortsteil des Marktes Zusmarshausen (Mittelzentrum), liegt aber extrem dezentral
5330	PV	Gunzenhausen - Wassertrüdingen	BY	15		15	■		A	I	1985	in Betrieb		
5330	PV	Wassertrüdingen - Nördlingen	BY	25		25	■		B	I	1985	in Betrieb		In Bau
5331	PV	Dombühl - Feuchtswangen - Dinkelsbühl - Nördlingen	BY	54		54	■ ■	M+M	A	I	1985	in Betrieb		
5340	PV	Gessertshausen - Markt Wald - Türkheim	BY	42		42	■ ■		A	I	1982-1991	z.T. in Betrieb		
5365	PV	Schongau - Landsberg (Lech)	BY	29		29	■ ■ ■		B	I	1984	in Betrieb		
5383	PV	Rohrbach (Ilm) - Wolnzach Markt - Wolnzach - Jebertshausen Hallertau-Gymnasium	BY	7	7		■		B	I	in Betrieb	1969		für RB-Linie München - Rohrbach (Ilm) [Zugteilung] - Wolnzach/Geisenfeld
5384	PV	Rohrbach (Ilm) - Geisenfeld	BY	9	9		■		B	II	1953	1988		für RB-Linie München - Rohrbach (Ilm) [Zugteilung] - Wolnzach/Geisenfeld
5410	PV	Kellmünz - Babenhausen	BY	10	10		■		C	II	1964	1995		
5631	PV/GV	Eggmühl - Langquaid	BY	10	10		■ ■		B	I	1968	in Betrieb		
5632	PV	Landshut - Rottenburg (Laaber)	BY	28		28	■		C	I	1974	z.T. in Betrieb		
5700	PV/GV	Pilsting - Abzw Eisenbach	BY	42	42		■ ■		C	III	1969/1970	z.T. gesperrt vorh.		ggf. Führung nach Dingolfing anstatt nach Pilsing bzw. zusätzlich
5705	PV	Bad Endorf - Obing	BY	19		19	■ ■		C	I	1968	in Betrieb		derzeit nur Museumsbahnverkehr
5711	PV	Wasserburg Bahnhof - Wasserburg Stadt	BY	4	4		■ ■ ■		A	II	gesperrt	gesperrt		Sperrung wegen Dammrutsch seit 1987
5721	PV	Dorfen Bf - Taufkirchen (Vils)	BY	11		11	■	M	C	II	1968	1993		
5742	PV	Berchtesgaden Hbf - Hangender Stein - Bundesgrenze	BY	13	13		■ ■		C	III	1938	1938		ggf. als Regionalstadtbahn mit Durchbindung nach Salzburg

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke (Neuaufnahmen ggü. Auflage 2022 in Blau)	Bundesland	km	ELO	ElHy	Gründe	Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
5743	PV	Berchtesgaden Hbf - Königssee	BY	4	4		■ ■		C	III	1966	1971		ggf. als Regionalstadtbahn
5840	PV/GV	Passau - Freyung	BY	50	50		■ ■	M/K+M	A	I	In Betrieb	in Betrieb		nur saisonaler Touristikverkehr
5853	PV	Saal - Kelheim	BY	5	5		■ ■	M/K	A	II	1988	1998		Teilstück als Anschlussbahn in Betrieb
5864	PV	Maxhütte-Haidhof - Burglengenfeld	BY	7	7		■	M	B	I	1967	in Betrieb		
5905	PV	Dietenhofen - Großhabersdorf - Nürnberg-Stein	BY	27	27		■ ■		B	II	1971-1986	1971-1993		
5923	PV	Nürnberg Ost - Nürnberg Nordost - Fürth (Bay.) Hbf	BY	10	10		■ ■ ■		B	II	kein PV	1992		neuer Anteil: 4 km
5930/5323	PV	Neumarkt (Oberpf.) - Berching - Beilngries - Kinding	BY	38		38	■ ■	M+M	C	III	1955/1987	z.T. in Betrieb		Anbindung des Regionalbahnhofs Kinding der Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt
6022	PV	Jungfernheide - Gartenfeld	BE	5	5		■		A	III	1980	1980		z.T. unter Denkmalschutz
6028/6183	PV	Berlin-Schönholz - Hennigsdorf (Kremmener Bahn - Ferngleise)	BE/BB	15	15		■		A	I	in Betrieb	in Betrieb	Kriegs-/Teilungsfolge	derzeit nur S-Bahn-Betrieb; Ertüchtigung für klassischen Regionalverkehr Ri. Neuruppin
6030	PV	Berlin Bornholmer Straße - Hohen Neuendorf (Nordbahn - Ferngleise)	BE/BB	15	15		■		C	II	in Betrieb	in Betrieb	Kriegs-/Teilungsfolge	derzeit nur S-Bahn-Betrieb; Ertüchtigung für Fern- und Regionalverkehr Ri. Rostock
6038	PV	Berlin - Wannsee - Stahnsdorf	BE/BB	4	4		■		B	II	1961	1961	Teilungsfolge	Weiterführung als Neubaustrecke nach Teltow Stadt
6045	PV/GV	Berlin-Neukölln - Berlin Baumschulenweg (Fernbahn)	BE	4	4		■ ■ ■		A	I	kein PV	1961	Teilungsfolge	
6102	GV	Wustermark Abzw Awf - Wustermark	BB	2	2		■ ■		A	II	>1995	1996		erforderlich zur Anbindung der auszubauenden Lehrter Stammbahn an den Berliner Außenring
6116	PV/GV	Abzw Seehof - Barby - Güterglück Abzw Gks	ST	14	14		■		B	I	2004	2004		
6118	PV/GV	Güterglück - Wiesenburg/Mark	ST/BB	34	34		■ ■		B	I	2004	2004		
6135	PV	Berlin Südkreuz - Blankenfelde (Ferngleise der Dresdner Bahn)	BE/BB	19	19		■ ■		A	I	derzeit S-Bahn	derzeit S-Bahn	Kriegs-/Teilungsfolge	im Bau; Wiederherstellung der Nutzbarkeit durch Fernverkehr / Bezirksverkehr
6153	PV	Guben - Bundesgrenze (- Żagań/PL - Wrocław/PL)	BB	2	2		■		C	I	1945	in Betrieb	Teilungsfolge	Direktverbindung Berlin - Schlesien auf schnellstem Wege
6170	PV/GV	Berlin-Halensee Südkopf - Berlin-Tempelhof - Berlin-Neukölln - Abzw Treptower Park (Ferngleise)	BE	9	9		■ ■ ■		A	II	kein PV	z.T. in Betrieb		
6172	PV/GV	Abzw Berlin Südkreuz Süd - Berlin-Tempelhof	BE	1	1		■ ■		A	I	kein PV	in Betrieb		
6176	PV/GV	Berlin-Schöneberg Bbf - Abzw Vdp	BE	1	1		■ ■ ■		A	II	kein PV	in Betrieb		
6177	PV	Berlin Potsdamer Platz - Potsdam Griebnitzsee ("Potsdamer Stammbahn")	BE/BB	22	22		■		A	II	1945-1980	z.T. in Betrieb	Kriegs-/Teilungsfolge	
6178	PV/GV	Abzw Berlin - Grunewald - Berlin - Halensee Südkopf	BE	1	1		■ ■ ■		A	I	kein PV	in Betrieb		
6194/6198	PV	Hosena - Kamenz	BB/SN	22	22		■ ■ ■		B	I	1998	in Betrieb		Saisonverkehr im SPNV läuft
6311	PV/GV	Eisfeld - Coburg	TH/BY	22	22		■		A	II	1945-1949	1945-1976	Teilungsfolge	
6325	PV	Lalendorf - Abzw Reinshagen Süd	MV	3	3		■ ■		B	II	1945	1945	Kriegsfolge	alternativ Neubau einer Verbindungskurve östlich Lalendorf mit gleicher Funktion
6326	PV	Abzw Schönwalde - Lubmin Energie- und Technologiepark	BB	25		25	■ ■		C	I	1999	in Betrieb		
6329	GV	Abzw Kerkow - Abzw Erichshagen	BB	1	1		■		B	I	kein PV	1996		ermöglicht direkte Führung von Zügen aus Richtung Rostock zur Raffinerie PCK Schwedt
6386	PV	Meißen - Triebischtal - Döbeln Hbf	SN	39		39	■		A	I	2015	in Betrieb		
6443	PV	Abzw Riekdahl - Rostock Seehafen (- Fährterminal)	MV	8	8		■		A	II	2012	in Betrieb		S-Bahn-Verkehr; Endpunkt am Rostocker Fährterminal statt am Haltepunkt Rostock Seehafen Nord
6500	PV	Abzw Fichtengrund Süd - Schmachtenhagen	BB	6		6	■		C	I	1952	1999		bei Neubau der Verbindungskurve Wensickendorf West - Nord für Verkehre der Relation Oranienburg - Liebenwalde
6501	PV	Abzw Schönwalde (Barnim) - Berlin - Wilhelmsruh	BE/BB	14		14	■ ■ ■		A	I/II	1952-1983	z.T. in Betrieb	Teilungsfolge	Berlin - Wilhelmsruh - Bornholmer Straße zunächst eingleisig mit 80 km/h vor Ausbau der Strecke 6030
6503	PV	Wensickendorf - Liebenwalde	BB	13		13	■ ■		B	I	1997	z.T. in Betrieb		
6505/o. Nr.	PV	Velten (Mark) - Oranienburg	BB	15			■		C	III	1969	1969		
6512	PV	Rathenow - Rathenow Nord	BB	3		3	■		B	I	2003	2016		
6515	PV	Königs Wusterhausen - Mittenwalde Ost	BB	8		8	■		B	I	1974	2015		
6521	PV	Bad Saarow - Pieskow - Beeskow	BB	19		19	■ ■ ■		B	II	2006	2006		bereits seit 1997 gesperrt
6528	PV	Werneuchen - Wriezen	BB	33		33	■ ■		B	II	1998/2006	1999		z.T. als Drainsinstrecke in Betrieb
6532	PV	Hoppegarten (Mark) - Altlandsberg	BB	7		7	■		B	III	1965	1966		Teilweise als Anschlussbahn weiterbetrieben
6539	PV	Müncheberg - Müncheberg Stadt	BB	4		4	■		B	II	1965	1971		
6543	PV	Mittenwalde Ost - Zossen Abzw Zoa	BB	9		9	■ ■		B	I	1974	2015		Verlängerung der RB 36 aus Frankfurt (Oder)
6556	PV	Berlin - Spandau West - Falkenhagener Chaussee - Bötzow	BE	19		19	■ ■		A	II	1950	in Betrieb		neuer Anteil: 17 km
6587	PV	Löbau - Abzw Höllengrund - Ebersbach (Sachs.)	SN	9		9	■		C	I	2002	in Betrieb		
6616	PV	Berthelsdorf (Erzgeb.) - Brand-Erbisdorf	SN	7		7	■		B	II	1998	in Betrieb		
6619	PV/GV	Pockau - Lengefeld - Marienberg (Sachs.)	SN	12		12	■ ■	M	B	I	2013	in Betrieb		einzige Bahnanbindung der Großen Kreisstadt Marienberg (Sachs.)
6629	PV	Großbothen - Rochlitz (Sachs.)	SN	28		28	■		B	II	1999/2000	2004		alternativ zur Reaktivierung der Strecke 6632
6632	PV	Narsdorf - Rochlitz (Sachs.)	SN	10		10	■ ■		B	II	2000	2002		alternativ zur Reaktivierung der Strecke 6629
6636/6637	PV	Wittgensdorf ob. Bf. - Oberfrohna	SN	9		9	■	M	B	II	2000	z.T. in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
6655	PV	Greiz - Neumark (Sachsen)	TH/SN	14		14	■		C	II	1997	1999		
6656/6658	PV	Schönberg (Vogtl.) - Schleiz West	SN	16		16	■ ■	M/K	C	I	2006	in Betrieb		
6663	PV	Adorf (Vogtl.) - Zwotental	SN	13			■		B	I	2012	in Betrieb		
6680	PV	Naumburg Ost - Naumburg Kaufland	ST	1		1	■		A	I	2010	in Betrieb		
6683	PV/GV	Triptis - Unterlemnitz	TH	52			■		B	II	1998	z.T. in Betrieb		
6683	GV/PV	Blankenstein - Marxgrün	TH/BY	5			■ ■ ■		A	I	1945	1945	Teilungsfolge	vermeidet erhebliche Umwegfahrten einer großen Papier- und Zellstoffabrik
6688	PV/GV	Ernstthal am Rennsteig - Probstzella	TH	23		23	■ ■ ■		C	I	1997	2006		ggf. Führung über Verbindungskurve Probstzella
6694	PV	Ilmenau - Rennsteig	TH	14			■ ■ ■		A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur an Wochenenden und Feiertagen Personenverkehr
6696	PV	Suhl - Schleusingen	TH	16			■ ■		C	II	1997	z.T. in Betrieb		

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke (Neuaufnahmen ggü. Auflage 2022 in Blau)	Bundesland	km	ELO	ElHy	Gründe	Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
6697	PV	Gotha - Gräfenroda	TH	36		36	■		C	I	2011			z.T. in Betrieb
6703	PV/GV	Vacha - Bad Salzungen	TH	16	16		■		B	I	2001			in Betrieb
6705	GV	<u>Oberrohn - Abzw Leimbach</u>	TH	4	4		■		B	I	kein PV			1996
6707	PV	Gerstungen - Heringen (Werra) - Vacha	TH/HE	25	25		■	M	B	II	1945-1994		Teilungsfolge	z.T. in Betrieb
6708	PV	Rennsteig - Themar	TH	29			■ ■		B	I	1998			in Betrieb
6710	PV	Treysa - Homberg (Kr. Kassel) - Oberbeisheim	HE	31	31		■ ■ ■		B	II	1981			1983-2003
6721	PV	Großheringen - Buttstädt	ST/TH	18		18	■ ■		A	I	2018			in Betrieb
6721	PV	Sömmerda - Straußfurt	TH	13		13	■		B	I	2007			in Betrieb
6722	PV	Berga-Kelbra - Stolberg	ST	15		15	■ ■ ■		B	I	2007/2011			in Betrieb
6725	GV	Bretleben - Bad Frankenhausen	TH	11			■		A	I	2006			2008
6726	PV	Wangen - Artern	ST/TH	21		21	■ ■		A	I	2006			in Betrieb
6756	PV	<u>Neubrandenburg - Friedland (Meckl.)</u>	MV	26		26	■		B	I				z.T. in Betrieb
6759	PV	<u>Joachimsthal - Templin</u>	BB	26		26			A	I	2023			in Betrieb
6768	PV	(Seebad Ahlbeck -) Bundesgrenze - Ducherow	MV	36			■ ■ ■		B	III	1945		Kriegsfolge	1945
6779	PV	Barth - Prerow	MV	18		18	■ ■		A	II	1945/1966		Kriegsfolge	1947/1996
6810	PV	Leipzig-Leutzsch - Merseburg	SN/ST	28	28		■		B	II	1998			z.T. in Betrieb
6814	PV/GV	<u>Zeitz - Altenburg</u>	SN/TH	25	25		■		B	I				in Betrieb
6823	PV	<u>Beucha - Trebsen</u>	SN	17		17	■		B	I				in Betrieb
6826	PV	Herzberg (Elster) Stadt - Falkenberg (Elster)	BB	12		12	■		B	I	1998			2015
6826	PV	Lübben (Spreewald) Hp - Luckau - Uckro Süd	BB	24		24	■		C	I	1996/2015			z.T. in Betrieb
6826	GV	Krugau Lager - Lübben (Spreewald) Hp	BB	14			■		A	I	1995			in Betrieb
6830	PV	Pratau - Bad Schmiedeberg - Eilenburg	ST/SN	36		36	■ ■		B	I	1998-2014			in Betrieb
6850	PV	Klostermansfeld - Wippra	ST	20		20	■ ■		A	I	in Betrieb			in Betrieb
6855	PV	<u>Köthen - Aken (Elbe) - Aken (Elbe) Hafen - Aken (Elbe) Bürgersee</u>	ST	16	16		■		B	I	2007			in Betrieb
6870	PV	<u>Börßum - Hornburg - Osterwieck - Heudeber - Danstedt</u>	NI/ST	29	29		■ ■		C	III	1945-2002		z.T. Teilungsfolge	1945-2003
6880	PV	Biederitz - Altengrabow - Ziesar	ST/BB	53		53	■ ■		B	I-III	1965-2011			z.T. in Betrieb
6888	PV/GV	Neugarten - Ketzin	BB	10		10	■		A	I	1963			z.T. in Betrieb
6905	PV/GV	<u>Dannenberg West - Lüchow - Salzwedel</u>	NI/MV	33	33		■ ■	M	C	II	1945-1975		z.T. Teilungsfolge	z.T. in Betrieb
6928	PV/GV	Hagenow Stadt - Ratzeburg	MV/SH	46	46		■ ■		C	III	1945-1969			z.T. in Betrieb
6935	PV	Parchim - Malchow - Waren (Müritz)	MV	70			■ ■ ■		A	I	2015			in Betrieb
6939	PV	Meyenburg - Priemerburg	BB/MV	58	58		■ ■		B	I	2000			in Betrieb
6941/6942	GV/PV	Mirow - Wittstock	BB/MV	27			■ ■		B	II	1998			2000
9102	PV	<u>Süderbrarup - Kappeln</u>	SH	15		15	■ ■			I	1972			in Betrieb
9107/9108	PV	Kiel-Oppendorf - Schönberger Strand	SH	17		17	■ ■		A	I	1975			in Betrieb
9110	PV	Lüneburg - Bleckede	NI	23			■		B	I	1977			z.T. in Betrieb
9111	PV	Lüneburg Westseite - Bispingen - Soltau	NI	57		57	■ ■		A	I	1975-1977			in Betrieb
9112	PV	Winsen (Luhe) - Wulfsen - Salzhausen (Lüneb.)	NI	21	21		■ ■		B	II	1970			in Betrieb
9123	PV	Hamburg-Bergedorf - Geesthacht	HH/SH	14	14		■	M	A	I	1953			in Betrieb
9125	PV	<u>Abzw Mümmelmannsberg - Glinde Nord</u>	HH/SH	6	6		■ ■		B	II	1952			z.T. in Betrieb
9127	PV	Tostedt - Zeven (Han.)	NI	26		26	■	M	A	I	1971			in Betrieb
9129	PV	Tornesch - Uetersen	SH	3	3		■		B	II	1965			in Betrieb
9132	PV	Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck	NI	48		48	■ ■		B	I	in Betrieb			in Betrieb
9144	PV	Mittelshuchting - Stuhr - Leeste	BR/NI	11	11		■	M	A	I	1955			in Betrieb
9163	PV	Gütersloh Nord - Harsewinkel	NW	9			■		A	I	1977			in Betrieb
9163	PV	Harsewinkel - Versmold	NW	11			■		B	I	1977			in Betrieb
9164	PV	Gütersloh Nord - Verl	NW	12			■		A	I	1978			in Betrieb
9164	PV	Verl - Hövelhof	NW	13			■		B	I	1978			in Betrieb
9163/9165	PV	Ibbenbüren - Lengerich (Westf.) - Versmold	NW/NI	44		44	■ ■		B	I	1968			in Betrieb
9168	PV	<u>Bohmte Ost - Bad Holzhausen - Heddinghausen</u>	NI/NW	21		21	■		B	I	1966-1971			in Betrieb
9170	PV	Celle - Beckedorf - Soltau	NI	59	59		■ ■		B	I	1975/76			in Betrieb
9172	PV	Beckedorf - Hermannsburg - Müden (Örtze)	NI	9		9	■		B	I	1976			in Betrieb
9173	PV	<u>Celle - Lachendorf</u>	NI	14		14	■		B	I	1976			in Betrieb
9177	PV	Rinteln Nord - Stadthagen West	NI	20	20		■ ■		B	I	1965			in Betrieb
9180	PV	Emmerthal - Bodenwerder - Kemnade	NI	14		14	■		C	II	1982			in Betrieb
9201	PV	<u>Meppen - Essen (Oldb.)</u>	NI	50		50	■		B	I	1962-1970			in Betrieb
9203	PV/GV	Gronau - Bad Bentheim	NW/NI	19	19		■		B	III	1965-1974			z.T. in Betrieb

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke (Neuaufnahmen ggü. Auflage 2022 in Blau)	Bundesland	km	ELO	ElHy	Gründe	Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
9203	PV	Neuenhaus - Bundesgrenze (- Coevorden/NL)	NI	29	29		■		A	I	1939-1974	in Betrieb		
9208	PV	Altenrheine - Recke	NW	25	25		■		B	I	1967	in Betrieb		Anbindung an Rheine Bahnhof über neue Verbindungskurve Altenrheine
9208	PV	Recke - Mettingen - Osnabrück - Eversburg	NW/NI	24	24		■		A	I	1965-1967	in Betrieb		Reaktivierung Osnabrück - Recke Bestandteil des ÖPNV - Bedarfsplanes NRW
9213	PV	Münster Hbf - Sendenhorst	NW	15	15		■		A	I	1975	in Betrieb		
9213/2940	PV	Sendenhost - Beckum - Neubeckum - Beckum	NW	21	21		■	M	B	I	1975	in Betrieb		
9213	PV	Beckum - Lippstadt	NW	29	29		■		C	I	1975	in Betrieb		
9214	PV	Beckum - Neubeckum - Ennigerloh	NW	4		4	■		B	I	1976	in Betrieb		Zielnetz SPNV NRW 2040
9216	PV	Lippstadt - Warstein	NW	31			■	M	A	II	1975	in Betrieb		Kapazitätserweiterung für Vereinbarkeit mit starkem Güterverkehr erforderlich
9231	PV	Moers - Neukirchen - Vluyn	NW	9		9	■	M	B	II	1968	in Betrieb		
9241	PV	(Forschungszentrum Jülich -) Jülich - Puffendorf (- Baesweiler)	NW	15			■		B	II	1971	gesperrt seit 1999		
9263	PV	Hürth - Hermülheim - Knapsack	NW	4	4		■			I	1968	z.T. in Betrieb		als Regionalstadtbahn im Köln - Bonner Stadtbahnnetz
9265	GV	Hersel - Bonn - Bendenfeld - Bonn Gbf	NW	6		6	■		A	I	kein PV	gesperrt		alternativer Laufweg für Güterzüge aus dem Bereich Wesseling nach Süden
9266	PV	Buschdorf Gbf - Abzweig nördlich Bonn Nord	NW	2	2		■		B	II	1968	gesperrt		Reaktivierung als Regionalstadtbahn (Verkehrsentwicklungsplan Bonn 2020 Priorität B)
9283	PV	Neheim-Hüsten - Sundern	NW	14			■	M	A	I	1977	in Betrieb		
9291/o.Nr.	PV	Minden (Westf.) Personenbahnhof - Minden Stadt - Hille	NW	15		15	■		B	II	1956-1974	z.T. in Betrieb		veränderte Einführung in Minden (Verbindungskurve zum DB - Bahnhof) sowie Lübbecke (Westf.) erforderlich
9320	PV	Neubücke - Birkenfeld	RP	5	5		■	M/K	B	II	1962	1991		
9350	PV	Reinheim - Groß Bieberau	HE	3	3		■		B	III	1963	in Betrieb		
9362	PV	Wächtersbach - Bad Orb	HE	7		7	■	M	B	I	1995	1995		Als Touristbahn mit 600 mm Spurweite in Betrieb; Reaktivierung als Strecke Dreischienengleis 600/1435 mm
9390	PV	Baunatal - Schauenburg	HE	7	7		■		A	I	1977	in Betrieb		ggf. als Regionalstadtbahn; derzeit Museumsbahn
9410	PV	Neckarbischofsheim Nord - Hüffenhardt	BW	17	17		■		A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur saisonaler Wochenendverkehr; Durchbindung Obergimpern - Bad Rappenau sinnvoll
9412	PV	Odenheim - Hilsbach	BW	11	11		■		B	II	1960-1986	1960-1986		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
9422	PV	Ettlingen West - Ettlingen Erbprinz	BW	2	2		■		A	I	1966	1966		Reaktivierung als regionalstadtbahn, ggf. mit Verbindungskurve Richtung Rastatt
9428	PV	Iffezheim - Flughafen Karlsruhe / Baden - Baden - Kehl	BW	47	47		■		B/C	III	1966/1970	1966-1980		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; siehe auch Strecke 4242
9440	PV	Haltingen - Kandern	BW	13	13		■		A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit gelegentlicher Museumsbahnverkehr
9460	PV	Hechingen - Eyach	BW	28			■		B	I	1973	in Betrieb		
9464	PV	Albstadt - Ebingen - Albstadt - Onstmettingen	BW	8	8		■		A	I	1998	1999		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
9470	PV	Amstetten - Gerstetten	BW	20			■		C	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur Touristik- und Güterverkehr; ggf. Potenzial im Schülerverkehr
9486	PV	Heimerdingen - Weissach	BW	6	6		■		B	I	2012	in Betrieb		derzeit Museumsbahnverkehr; ggf. Verlängerung z. Porsche - Entwicklungszentrum
9611	PV	Niederkassel - Mondorf - Niederkassel - Lülldorf - Zündorf Ranzeler Straße	NW	12	12		■	M	C	II	1964	z.T. in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn mit Anbindung an Bonn und ggf. nach Godorf über Neubaustrecken
9611	PV	Zündorf Ranzeler Straße - Zündorf Wahner Straße	NW	1	1		■		B	II	1964	1969		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
9613	PV	Bonn - Beuel - Pützchen	NW	3	3		■		B	II	kein PV	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn (Verkehrsentwicklungsplan Bonn 2020 Kategorie B)
o.Nr.	PV	Autoverladung Ladestraße Westerland Flughafen	SH	1	1		■		A	I	kein PV	in Betrieb		
o.Nr.	GV	Büsum - Büsum Hafen	SH	2		2	■		A	I	kein PV	gesperrt		
o.Nr.	PV	Stralsund Rügendamm - Stralsund Hafen / Ozeaneum	MV	2		2	■		B	I	kein PV	in Betrieb		
o.Nr.	PV	Braunlage - Abzw Wietfeld	NI/ST	4			■		A	II	1945	1945	Teilungsfolge	alte Streckenführung nicht mehr sinnvoll, daher Ersatzneubau zur Bedienung der Relation
o.Nr.	PV	Borken - Stadtlohn - Ahaus	NW	30	30		■	M	C	III	1975	1976/1988		
o.Nr.	PV	Abzw Rheinkamp Süd - Kamp - Lintfort	NW	5	5		■	M	A	I	kein PV	in Betrieb		ehemalige Grubenanschlussbahn
o.Nr.	PV	Kamen - Bergkamen Ost	NW	5	5		■	M	A	III	kein PV	Anschluss		ehemalige Grubenanschlussbahn
o.Nr.	PV	Druseltal - Herkules	HE	3	3		■		B	II	1966	1966		ggf. als Regionalstadtbahn
o.Nr.	PV	Hanau Nord - Erlensee - Langensfeld Ort	HE	10	10		■		B	III	kein PV	Anschluss		Keine Nutzung der früheren Trasse wegen Überbauung; teilw. Ersatz durch Nutzung einer Anschlussbahn und Neubau
o.Nr.	PV	Neckarhausen - Edingen	BW	4	4		■		Ai	II	1969	1969		
o.Nr.	PV	Ittersbach - Pforzheim	BW	19	19		■		C	III	1968	1968		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
o.Nr.	PV	Reutlingen Hbf - Gomaringen	BW	11	11		■		A	II	1976	z.T. in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Fortsetzung als Neubaustrecke Ri. Nehren
o.Nr.	PV	Schwäbisch Hall - Hessental - Schwäbisch Hall Solpark	BW	3	3		■		C	II	kein PV	ca. 1993		Ehem. Militär - Gleisanschluss, Reaktivierung als Regionalstadtbahn
o.Nr.	GV	München - Milbertshofen - München - Feldmoching	BY	2	2		■		A	I	kein PV	1991		
			5426	2619	2240									
		Gestrichen aufgrund erfolgter Reaktivierung oder aus anderen Gründen:												
1151		Wittenberge - Dannenberg Ost			49									ersetzt durch günstigere Lösung über Strecke 6905 mit Anbindung Mittelzentrum Lüchow
4060		Mannheim - Friedrichsfeld - Schwetzingen			8									reaktiviert
4750		Göppingen - Schwäbisch Gmünd			27									stark negative Untersuchungsergebnisse
6115		Abzw Lienewitz - Abzw Beelitz			1									reaktiviert
6345		Guben - Bundesgrenze (- Zielona Góra/PL)			2									reaktiviert
6521		Bad Saarow Klinikum - Bad Saarow - Pieskow			1									reaktiviert
6800		Halle - Nietleben - Halle - Dölau			4									Bedarf nicht mehr gegeben
9108		Kiel Abzw Ss - Kiel - Oppendorf			7									reaktiviert
9182		Einbeck Mitte - Einbeck PS - Speicher			2									reaktiviert

Impressum

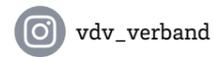
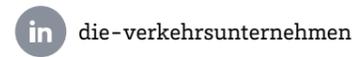
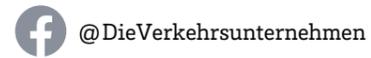
Herausgeber

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

Redaktion und Ansprechpartner

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

Stand: Juli 2024



Bildquellen

Titel: Tobias Reisky | Bahnbilder.de · Seite 4: alex_ugalek | istockphoto.com · Seite 5: Mathias | stock.adobe.com · Seite 6: Markus Mainka | stock.adobe.com · Seite 8: rochagneux | stock.adobe.com · Seite 9: altocumulus | stock.adobe.com · Seite 10: Michael Jäger, mitifoto | fotolia.com · Seite 11: fotogestoeber | fotolia.com · Seite 12: Harry Schindler | stock.adobe.com · Seite 13: Ikan_Leonid | stock.adobe.com · Seite 14: Ralf Gosch | Fotolia.com · Seite 15: Comugnero Silvana | Fotolia.com · Seite 17: helenedevun | stock.adobe.com · Seite 21: VDV · Seite 23, 24/25, 26/27: Verlag Schweers + Wall GmbH

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