

Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

3. Auflage



Inhalt

3	Vorwort	14	Neue Chancen durch stark verbesserte Finanzierungsinstrumente
4	Die Reaktivierung hilft dem Klima	15	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	22	Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr (Eisenbahn/Stadtbahn) Deutschlandkarte
9	Fehlentscheidungen der Vergangenheit	22	Karte Reaktivierungen
10	Das Schicksal der Trassen	24	Tabelle Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr (Eisenbahn/Stadtbahn)
11	Reaktivierung versus Radweg?	30	Tabelle Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken
12	Reaktivierung versus Busverkehr?		
13	Leitfaden zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken		

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion und Ansprechpartner

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

Stand: August 2022 | 3. Auflage



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV_Verband



die-verkehrsunternehmen



app.vdv.de

Titelbild

Ex-BOB-Integral-Triebwagen im Einsatz auf der reaktivierten Strecke der Regiobahn Mettmann
Stadtwald – Wuppertal-Vohwinkel

Bildquellen

Titel: Peter Hölterhoff · Seite 3: Tupungato | stock.adobe.com · Seite 4: Bestgreenscreen | istockphoto.com · Seite 5: Mathias | stock.adobe.com · Seite 6: Neuenhaus · Seite 7: pusteflower9024 | stock.adobe.com · Seite 9: Andyworks | Getty Images/istockphoto.com · Seite 10: Marrrci | wikipedia · Seite 11: Transport-Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) Montage VDV · Seite 12: Geraer Verkehrsbetrieb GmbH · Seite 13: hanseat | stock.adobe.com · Seite 14: Mickis Fotowelt | stock.adobe.com · Seite 15: bildergala | Fotolia.com · Seite 17: Ralf Gosch | Fotolia.com · Seite 21: VDV · Seite 22/23: Verlag Schweers + Wall GmbH

Vorwort

Reaktivierung von Eisenbahnstrecken: Die Botschaft ist angekommen

Zwei Jahre nach der letzten Ausgabe erscheint mit dieser Broschüre die dritte Auflage der Reaktivierungsvorschläge des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen. Die Intention der Voraufgaben war es, den stockenden Bemühungen zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken neuen Schwung zu geben. Tatsächlich ist dies in großem Umfang gelungen: unsere Vorschläge haben in den Medien und der Politik eine enorme Resonanz erfahren, die nicht auf Deutschland beschränkt war. Viele der Vorschläge wurden konkret von politischen oder administrativen Entscheidungsträgern aufgegriffen und Schritte zu ihrer Realisierung unternommen. Besonders bemerkenswert ist, dass alle Bundesländer Programme unterschiedlicher Art für die Reaktivierung von Schienenstrecken aufgelegt haben und viele Projekte aus unserer Liste darin aufgenommen haben. Befürchtungen, mit der schon in der Erstauflage recht langen Liste unserer Vorschläge zu weit gegangen zu sein, haben sich nicht bewahrheitet. Die Länder gehen in einzelnen Fällen mit zusätzlich angeschobenen Projekten zum Teil sogar über unsere Liste hinaus. Dies ist neben der Tatsache, dass einige der Projekte bereits erfolgreich abgeschlossen wurden, einer der Gründe für diese Neuauflage.

Der Bund hat bei der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in der letzten Legislaturperiode einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, den Reaktivierungsprojekten neuen Schwung zu verleihen. Die neunzigprozentige Förderung derartiger Projekte aus Bundesmitteln und der wesentlich größere finanzielle Rahmen des GVFG-Bundesprogramms erleichtert Ländern und Kommunen die Kofinanzierung und hat die Bereitschaft, sich bei solchen Projekten zu engagieren, erheblich verstärkt. Der Bund hat darüber hinaus nützliche Verfahrensanweisungen zur Interpretation des GVFG erlassen und stellt im Rahmen des Forschungsprojektes „Begleitende Maßnahmen für die Reaktivierung von Schienenstrecken“ weitere Handreichungen für Antragsteller zur Verfügung.

In der Vergangenheit war neben fehlenden Mitteln der Nachweis der Wirtschaftlichkeit eine häufig nicht zu überwindende Hürde für Reaktivierungsprojekte. Diesem Mangel hat der Bund durch Inkraftsetzung der neuen Verfahrensanleitung zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit im Rahmen der sogenannten Standardisierten Bewertung zum 1. Juli

2022 weitgehend abgeholfen. Die Einführung neuer Nutzenkomponenten wie der Lebenszyklusemissionen für Infrastruktur und Fahrzeuge, des impliziten Fahrgastnutzens sowie der Anrechnung des Nutzens gesellschaftlich auferlegter Investitionen in Brandschutz und Barrierefreiheit sowie weiterer fakultativer Nutzendimensionen des Klimaschutzes und der Wirkungen eines Vorhabens auf die Emissionen von Treibhausgasen machen es Reaktivierungsprojekten wesentlich leichter, die Wirtschaftlichkeitshürde zu überspringen.

Eine weitere Herausforderung für derartige Projekte ist die Konkurrenz um die Nutzung der Trassen mit dem Radverkehr als weiterem klimafreundlichem Verkehrsträger. Vielfach wurden nach kompletter Stilllegung der Strecken die Trassen für die Anlage attraktiver Rad- und Wanderwege genutzt – größtenteils im Übrigen zur Sicherung der Trasse für einen späteren Bahnverkehr. Dies ist nur heute nicht mehr gänzlich allen in Erinnerung geblieben. Um aber dennoch Konflikte zu vermeiden war es mir ein großes Anliegen, Wege zur Koexistenz beider Nutzungsarten aufzuzeigen. Der VDV hat zu diesem Zweck eine Studie unter dem Titel „Reaktivierung von Eisenbahnstrecken – Hinweise zur Kombination von Schienenverkehr mit Rad- und Fußverkehr“ in Auftrag gegeben, die qualifizierte Vorschläge zur Kombination beider Nutzungen durch eine systematische Aufarbeitung von Regelquerschnitten sowohl nach EBO als auch nach BOStrab macht.

Die Rahmenbedingungen für Reaktivierungen sind somit in den letzten Jahren erheblich besser geworden. Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und der Teilhabe der ländlichen Regionen an zukunftsfähigen und attraktiven Verkehrsangeboten wurde dies auch höchste Zeit. Auch wenn es in manchen Bereichen noch weiteren Handlungsbedarf gibt – wie z.B. im Planungsrecht und bei einem Moratorium für die Freistellung von Schienenwegen von Betriebszwecken – kann doch festgestellt werden: Im Hinblick auf die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken ist die Botschaft in Politik und Gesellschaft angekommen! Nun müssen zügig verkehrlich sinnvolle Reaktivierungsvorhaben vorangetrieben werden, um rasch positive Effekte für den Klimawandel zu erzeugen.



Ingo Wortmann
VDV-Präsident



Die Reaktivierung hilft dem Klima

Die Bundesregierung hat sich ausweislich des Koalitionsvertrages 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. Eine von der Bundesregierung beauftragte Studie zur wissenschaftlichen Begleitung ihrer Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie hat Kosten und Potenziale zur Treibhausgasminderung der Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken untersucht. Die Studie belegt, dass die Reaktivierung von Schienenstrecken aus Umweltsicht sinnvoll ist.

In den vergangenen Jahren ist bereits eine Anzahl von Strecken für den SPNV reaktiviert worden. Bei der großen Mehrheit dieser Beispiele wurden die mit der Reaktivierung beabsichtigten Verlagerungseffekte übererfüllt. Dies und die überwältigend positive Reaktion auf die ersten beiden Auflagen unserer Reaktivierungsvorschläge ermutigen uns, nach weiteren Kandidaten für eine Reaktivierung Ausschau zu halten.



Die Reaktivierung stärkt strukturschwache Räume

Neben Umweltfragen prägte in den letzten Jahren auch die Strukturpolitik die öffentliche Diskussion. Einer Zuwanderung und Verdichtung in den Ballungsräumen steht eine Abwanderung in vielen ländlichen Räumen gegenüber. Ein Treiber der unerwünschten Entleerung ländlicher Räume ist der Abbau von Infrastruktur und Dienstleistungsangeboten in der Region. Eine der essenziellen Voraussetzungen für attraktive Wohn- und

Wirtschaftsstandorte ist die Erreichbarkeit auch für Personen, die nicht am Individualverkehr teilnehmen wollen oder können. Eine Anbindung an das Eisenbahnnetz stellt einen gravierenden Standortvorteil dar und fällt bei der Wahl des Wohnsitzes auch bei Autofahrern ins Gewicht. Bei der Auswahl von Strecken, die für eine Reaktivierung infrage kommen, ist daher der strukturpolitische Aspekt in die Überlegungen einzubeziehen.



Mittelzentren: Nicht ohne Bahnanschluss

Auch in einem relativ dicht besiedelten Land mittlerer Größe wie der Bundesrepublik Deutschland kann nicht jede Ortschaft an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Für Orte mit zentralen Funktionen sollten jedoch bestimmte Mindeststandards der Verkehrsanbindung gewährleistet werden, damit sie ihre in die Region ausstrahlende Dienstleistungsfunktion erfüllen können.

Für Oberzentren, also zentrale Orte der höchsten Stufe, ist in der Regel eine Anbindung an den Eisenbahnpersonenfernverkehr anzustreben. Dieses Ziel ist ausdrücklich in den Koalitionsvertrag der die Bundesregierung tragenden Parteien aufgenommen worden. An den SPNV sind – 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 (SPNV) 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) infrage.

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 67 der betreffenden Orte erscheint die Reaktivierung der Trassen für den SPNV sinnvoll und praktikabel. Davon wurden 11 Kommunen in dieser Auflage nach eingehender Prüfung neu aufgenommen. Bei 16 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 fast 1,3 Millionen Einwohner wieder an den Eisenbahnpersonenverkehr angeschlossen werden. Zahlreiche weitere Einwohner an den reaktivierten Strecken (an denen abgesehen von Mittelzentren auch weitere Halte bedient würden) und in den jeweiligen Einzugsbereichen würden ebenfalls hiervon profitieren.

Über die Mittelzentren hinaus, für die die Versorgung mit Eisenbahnpersonenverkehr zur Grundausstattung gehört, ist auch für viele Unterzentren und Orten ohne Zentralfunktion eine Revitalisierung aufgegebener Bahnanbindungen sinnvoll. Bei den Mittelzentren ist die Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit bei der Verkehrserschließung 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. In die Auswahl der in dieser Broschüre vorgeschlagenen Strecken sind daher auch Gesichtspunkte des Güterverkehrs eingeflossen. Selbst bei Aktivierung aller Potenziale

für den Schienengüterverkehr wird dieser allein nur in Sonderfällen die Reaktivierung einer Strecke rechtfertigen. In der Vergangenheit ist in einigen Fällen die Erhaltung von Strecken ausschließlich aufgrund des Güteraufkommens gelungen, 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. In den meisten Fällen geht der Anstoß zur Reaktivierung einer Strecke von dem Wunsch nach einer Verbesserung des Personenverkehrs aus, und auch die Grundausrüstung einer reaktivierten Strecke wird im Normalfall durch den SPNV gewährleistet. Der Güterverkehr kann von der Infrastruktur ebenfalls profitieren, sofern bei der Planung die Notwendigkeiten dieser Verkehrsart hinreichend berücksichtigt werden. Dies setzt z. B. voraus, dass Aufstell- und Kreuzungsgleise die im Güterverkehr gängigen Zuglängen, idealerweise die heute im Hauptnetz gängige Norm von 740 m berücksichtigen. Andernfalls kann eine Bedienung im Güterverkehr allenfalls in nächtlichen Zugpausen erfolgen, was die Einbindung in überregionale Verbindungen und zeitgerechte Lieferketten stark erschwert.

Bei der Reaktivierung sollte zur Befriedigung regionaler Transportnachfrage auch die Einrichtung eines Mindestmaßes von Ladestraßen bzw. Umschlagflächen vorgesehen werden. Sowohl in der Forst- als auch in der Landwirtschaft ist ein erhöhter Bedarf nach Schienentransporten festzustellen. Dies liegt zum Teil an Marktentwicklungen, die zu größeren Güterströmen führen, bei der Forstwirtschaft auch an den Auswirkungen des zunehmenden Windbruchs 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 notwendigen 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.

Nicht nur öffentliche Ladestellen, sondern auch verladerspezifische Zugangsstellen wie Gleisanschlüsse bieten Chancen für die Wirtschaft, in bisher abgehängten Regionen wieder die Schiene nutzen zu können. 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 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.





Fehlentscheidungen der Vergangenheit

Die Entscheidungen zur Stilllegung von Strecken waren in der Vergangenheit häufig fragwürdig. Dies gilt insbesondere bei den Strecken, die vor der Bahnreform stillgelegt wurden. Die zugrundeliegenden Entscheidungen waren trotz des Behördencharakters der beiden deutschen Staatsbahnen nicht immer am Gemeinwohl orientiert und widersprachen häufig dem öffentlichen Interesse. Das im Jahr 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. 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. Nichtbundeseigene 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 zulasten 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 Mangel an Mitteln das Beste zu machen. Bei Nebenstrecken war dies aus Sicht der Bahnen im Zweifelsfall der Verzicht auf die Nutzung der eigenen, nicht oder unzureichend refinanzierten Infrastruktur und die Verlagerung auf die vom Staat bereitwillig finanzierte Straße.

Auch nach der Bahnreform gab es weitere Streckenstilllegungen in Deutschland. Der Schwerpunkt bei der Abbestellung des Personenverkehrs lag dabei in den neuen Bundesländern, wo der bessere Zugang zu Kraftfahrzeugen und der zügige Ausbau der Straßeninfrastruktur die Nachfrage nach Eisenbahnverkehr in der Fläche radikal reduzierte. Hinzu kam gesamtdeutsch die Reduzierung der Güterverkehrsstellen im Zuge der Sanierungsversuche beim Einzelwagen-Güterverkehr, die zur Stilllegung zahlreicher bislang noch vom Güterverkehr am Leben gehaltener Strecken in der Fläche führte. In den letzten Jahren ebte die Stilllegungswelle erfreulicherweise immer mehr ab. In den Jahren 2018 und 2019 wurden im Netz der Eisenbahnen des Bundes lediglich noch jeweils wenige hundert Meter Strecke stillgelegt, ab 2020 verzeichnet die Statistik des Eisenbahn-Bundesamtes keine Stilllegungen von Strecken mehr.

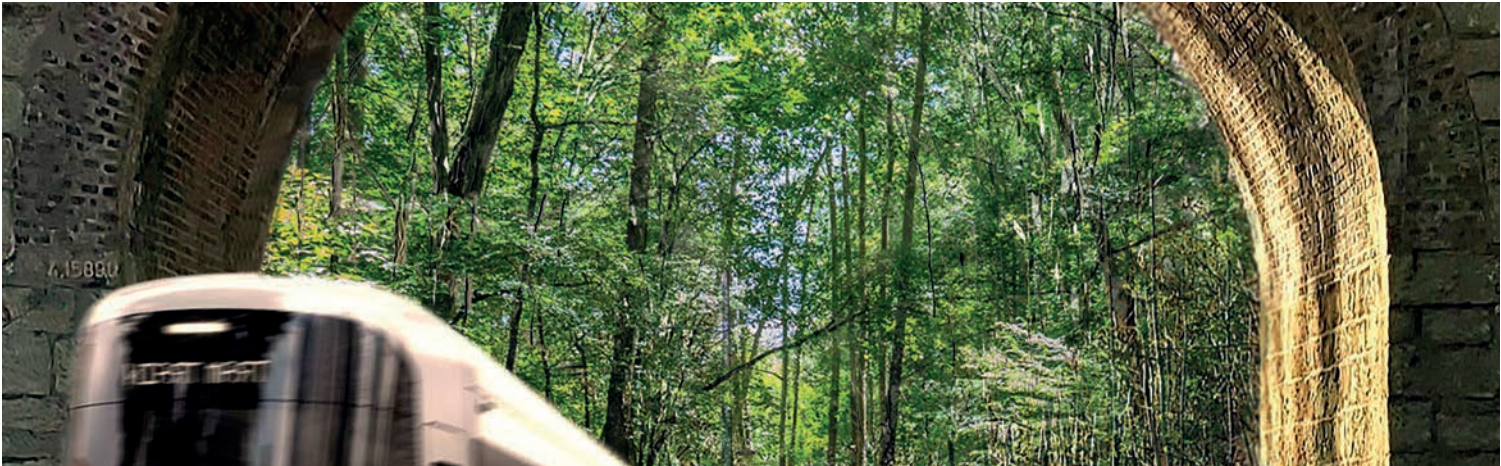


Das Schicksal der Trassen

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 Verkehrstrassen 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 in Grenzen halten.



Reaktivierung versus Radweg?

Beim Umgang mit Radwegen auf stillgelegten Eisenbahntrassen ist die Situation schwieriger, zumal sowohl Rad- als auch Eisenbahnverkehr für sich in 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.

Soweit derzeit noch zwischen der Anlage eines Radweges oder einer Reaktivierung als Bahnstrecke abzuwägen ist, kann als sachliches Kriterium für die Entscheidung insbesondere die Verkehrsleistung zugrunde gelegt werden. Schienenverbindungen weisen in der Regel eine deutlich höhere 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 Querschnittsgestaltung, 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. Im Idealfall führt die verbesserte Erschließung einer Region durch eine reaktivierte Eisenbahnstrecke zu einer Belebung des gesamten ÖPNV einschließlich der neu geordneten und auf die Bahn ausgerichteten Busverkehre. Richtig ist auch, dass nicht in jedem Fall die Reaktivierung einer Bahnstrecke gegenüber der Erschließung durch Busverkehr vorzugswürdig ist. Gründe, einen ggf. aufgewerteten Busverkehr einer Streckenreaktivierung vorzuziehen, können z. B. der Siedlungserferne 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 öffentlicher Verkehr (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.



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. Ein weiterer Leitfaden wird derzeit vom Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) im Auftrag der Bundesregierung erarbeitet.





Neue Chancen durch stark verbesserte Finanzierungsinstrumente

Bereits bisher gab es staatliche Förderinstrumente, die für die (Ko-) Finanzierung einer Reaktivierung von Eisenbahnstrecken eingesetzt werden konnten. Dazu gehören insbesondere Mittel aus den ÖPNV-Gesetzen der Länder. Im Zuge der Umsetzung der Föderalismusreform haben die Länder seit 2020 mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes erhalten, um den Entfall der Entflechtungsmittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden auf Grundlage von Artikel 143c GG. zu kompensieren. Bei der Entflechtungsmittel-Nachfolge sind die Länder in der Pflicht, diese Mittel weiterhin zweckgebunden für Ausbau und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. 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. Für die Jahre 2020 bis 2023 wurden den Ländern bei der letzten Erhöhung (vom Corona-Rettungspaket abgesehen) insgesamt rund 1,225 Milliarden Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt. Ab dem Jahr 2024 werden diese Zusatzmittel mit 1,8 Prozent pro Jahr dynamisiert. Dies ergibt bis 2031 eine Aufstockung um insgesamt rund 5,248 Milliarden Euro. Eine weitere Erhöhung ist in der aktuellen Koalitionsvereinbarung angekündigt. Damit werden auch die

Voraussetzungen für die Bestellung von Leistungen auf zu reaktivierenden Strecken erheblich verbessert.

Durch Bundesmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurden bereits vor dessen Novellierung Reaktivierungsprojekte mitfinanziert. Durch das Dritte Gesetz 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), 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. Zunächst liegt die Priorität jedoch bei dem Nachweis, dass die bereits verfügbaren Mittel auch tatsächlich abfließen.



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 infrage 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 infrastrukturelle Defizit aus wirtschaftlichen, raumordnerischen, aber auch europapolitischen Gründen nicht mehr akzeptabel.

– **Die verbesserte Durchführung des Güterverkehrs | „Güterverkehrsfunktion“**

Die Vorteile können in der erheblichen Verkürzung einer nachgefragten Verkehrsverbindung, aber auch in der Vereinfachung des Betriebes durch Vermeidung eines Fahrtrichtungswechsels oder der Umfahrung eines überlasteten Knotens, potenziell aber auch in der Erschließung größerer Gewerbestandorte liegen.

– **Die Verbesserung der Stabilität des 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

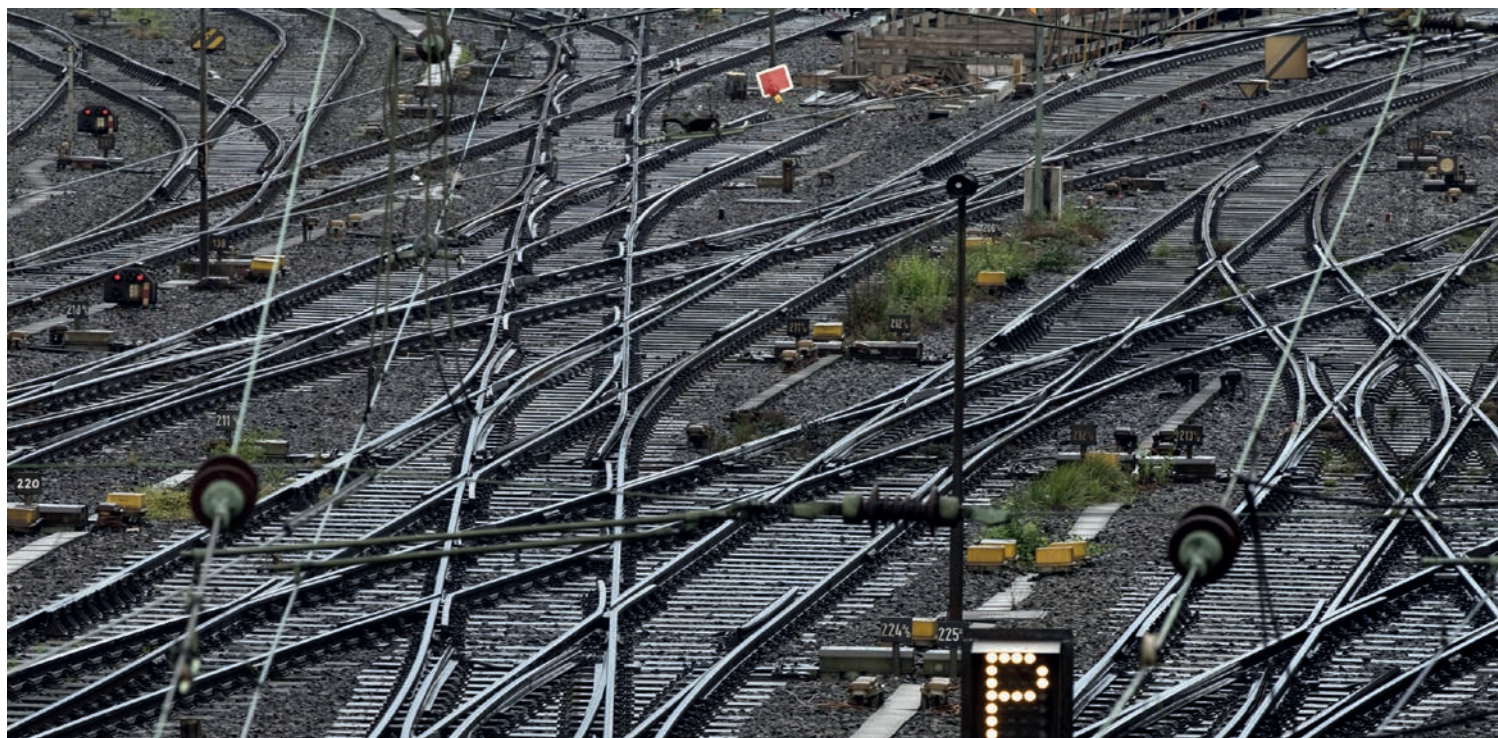
durchgeführt werden, um Kapazitäten in Reservekraftwerken für netzstabilisierende Maßnahmen zu definieren. Ein ähnlich systemorientierter Ansatz ist zur dauerhaften Gewährleistung hinreichender Kapazität kritischer Relationen auch im Bahnbereich erforderlich.

– **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 Bahnanbindung besser erreichbar, fungieren aber häufig auch selbst als touristische Ziele. Die touristische Anziehungskraft von Eisenbahnstrecken kann sich aus der Attraktivität der durchfahrenen Landschaft, aber auch aus dem Status als technisches Denkmal der Strecke oder einem auf der Strecke durchgeführten touristischen bzw. historischen Verkehr ergeben. Für Radtouristen macht eine Eisenbahnerschließung eine Region häufig erst mit ihrem Gefährt erreichbar.

– **Die Herstellung militärstrategisch wichtiger Transportwege | „Strategische Funktion“**

In Ost- und Westdeutschland wurden bis in die Neunzigerjahre des letzten Jahrhunderts 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 Jahr 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 Ukrainekonflikt 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 zu 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. In diesem Fall handelt es sich dann um ein eher als Neubau denn als Reaktivierung zu kategorisierendes Projekt. Die Planungen zur Reaktivierung des Eisenbahnpersonenverkehrs auf einer wichtigen Güterverkehrstrasse im Rhein-Ruhrgebiet, nämlich der „Rheinischen Bahn“ Duisburg-Wedau – Düsseldorf-Rath, wurden z. B. daher nicht in die Liste aufgenommen. Auch für die heute bereits überlastete Strecke empfehlen wir den Bau zusätzlicher gesonderter Personenverkehrsgleise.

Legende

Legende

VzG

Streckennummer nach dem „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“

Reakt. PV / GV

Angabe, für welche Verkehrsart die Strecke zu reaktivieren ist

Letztes EIU

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

km

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

EIO

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

ElHy

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

Gründe

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

Strukt

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

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

Prio

Einstufung der Priorität der Reaktivierung:

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

Zeit

Einstufung des erforderlichen Zeitaufwandes für die Reaktivierung:

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

PV stillgelegt

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

GTV stillgelegt

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

Besondere Gründe

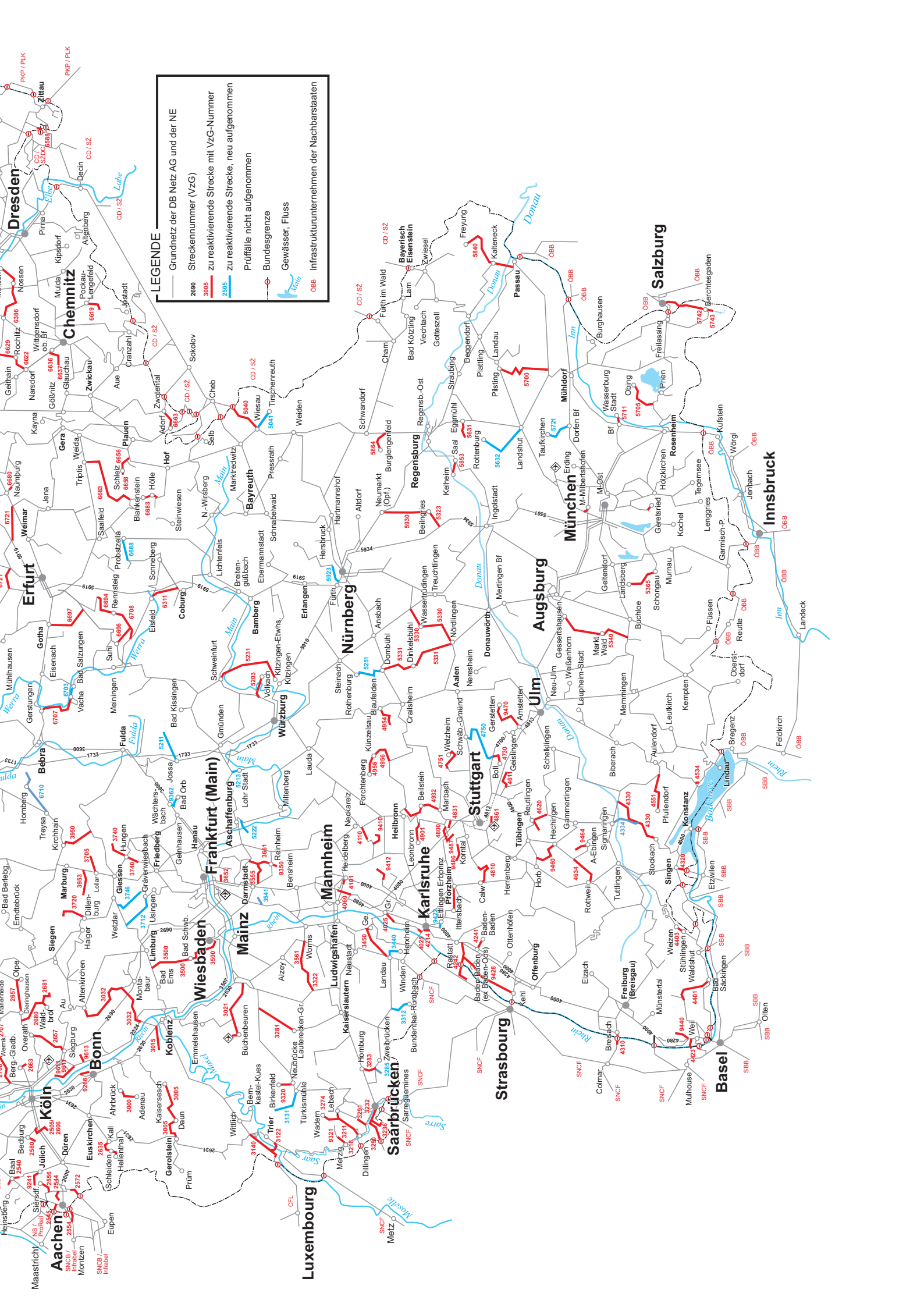
Angabe außergewöhnlicher Gründe für Stilllegungen

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

Aufgeführt sind alle in den Landesentwicklungsplänen als Ober- oder Mittelzentren eingestuften Orte, die auf ihrem Stadtgebiet keinen Zugang an dauerhaften regulären Schienenpersonenverkehr haben. Als Angebote des Schienenpersonenverkehrs werden sowohl solche des Eisenbahnpersonenverkehrs 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.



This is a detailed map of Northern Germany, showing the railway network. The map includes major cities such as Berlin, Hamburg, Köln, Frankfurt, and Leipzig. It also shows numerous smaller stations and connecting lines. Red lines are used to highlight specific routes or services. The Baltic Sea is visible on the left side of the map.



LEGENDE

Grundnetz der DB Netz AG und der NE

Streckennummer (VZG)

zu reaktivierende Strecke mit VZG-Nummer

zu reaktivierende Strecke, neu aufgenommen

Prüffälle nicht aufgenommen

Bundesgrenze

Gewässer, Fluss

Infrastrukturunternehmen der Nachbarstaaten

2690

3005

2505

Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr

Bundes- land	Stadt	Kreissitz?	Einwohner	Streckennr.	Strecke
RP	Adenau		2.962	3000	Ahrbrück – Adenau
HE	Allendorf/Battenberg		10.891	2854	Frankenberg – Battenberg
BY	Arnstorf		6.978	5640	Landau (Isar) – Arnstorf (Niederebay.)
NI	Aurich	ja	41.991	1573	Abelitz – Aurich
BY	Bad Berneck		4.371	5006	Abzw Schlömen – Bischofsgrün
BY	Bad Brückenau		6.449	5211	Jossa – Bad Brückenau
BY	Bad Königshofen (Grabfeld)		5.984	5241	Bad Königshofen – Bad Neustadt
HE	Bad Orb		10.020	9362	Wächtersbach – Bad Orb
HE	Bad Schwalbach	ja	11.187	3500	Wiesbaden Hbf – Bad Schwalbach – Diez
BY	Bad Wiessee / Kreuth		8.592	nicht vorh.	nicht vorhanden
NW	Baesweiler		27.033	o.Nr.	Grubenbahnen des Eschweiler Reviers
NW	Barntrop		8.587	2983	Lemgo-Lüttfeld – Barntrop
BY	Beilngries		9.768	5930/5323	Neumarkt (Oberpf.) – Berching – Beilngries – Kinding
BY	Berching		9.013	5930/5323	Neumarkt (Oberpf.) – Berching – Beilngries – Kinding
NW	Bergkamen		48.725	2250	Hamm Hbf – Recklinghausen Hbf
				o.Nr.	Bergkamen – Kamen
RP	Bernkastel-Kues		7.134	3111	Wittlich Hbf – Bernkastel-Kues
NW	Beverungen		13.115	2973	Holzminden – Scherfede
RP	Birkenfeld	ja	6.984	9320	Neubücke (Nahe) – Birkenfeld
NW	Blomberg		15.154	2986	Blomberg – Abzw Noltehof
SH	Brunsbüttel		12.554	1214	Wilster – Brunsbüttel
NW	Büren		21.556	2961	Paderborn Hbf – Büren – Brilon Stadt
BY	Burgebrach		6.882	5110	Burgebrach – Strullendorf
BY	Burglengenfeld		13.554	5864	Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld
NI	Clausthal-Zellerfeld		15.888	1931	Altenau – Langelsheim
RP	Dahn		4.605	3312	Hinterweidenthal Bf. – Bundenthal-Rumbach
NW	Datteln		34.614	2250	Hamm Hbf – Recklinghausen Hbf
RP	Daun	ja	7.974	3005	Kaisersesch – Daun – Gerolstein
NW	Delbrück		31.949	9215	Rheda-Wiedenbrück – Sennelager
RP	Dierdorf		5.700	3032	Altenkirchen – Siershahn
BY	Dinkelsbühl		11.825	5331	Dombühl – Feuchtwangen – Dinkelsbühl – Nördlingen
NI	Duderstadt		20.466	1811	Wulften – Duderstadt
				o.Nr.	Göttingen – Duderstadt
TH	Eisenberg (Thür.)	ja	10.885	6659	Crossen – Eisenberg (Thür.)
BY	Erbendorf		5.085	5042	Reuth – Erbendorf Nord
BY	Eschenbach (Oberpf.)		4.056	5052	Pressath – Grafenwöhr – Eschenbach (Oberpf.)
BY	Feuchtwangen		12.452	5331	Dombühl – Feuchtwangen – Dinkelsbühl – Nördlingen
BY	Freystadt		9.013	5931	Greißelbach – Freystadt
BY	Freyung	ja	7.166	5840	Passau – Freyung
NI	Friesoythe		22.456	1521	Friesoythe – Cloppenburg
SH	Geesthacht		30.551	9123	Hamburg-Bergedorf – Geesthacht
BY	Gefrees		4.332	5005	Falls – Gefrees
BY	Geretsried		25.275	o.Nr.	Wolfratshausen – Geretsried
BY	Gerolzhofen		6.889	5231	Schweinfurt Hbf – Kitzingen-Etawahausen
HE	Gladenbach		12.262	3953	Hartenrod – Gladenbach – Niederwalgern
BY	Grafenwöhr		6.363	5052	Pressath – Grafenwöhr
BY	Hauzenberg		11.649	5843	Passau-Voglau – Hauzenberg
ST	Havelberg		6.537	o.Nr.	Glöwen – Havelberg
NW	Heiligenhaus		26.335	2.724	Abzw Oberdüssel – Velbert – Kettwig-Stausee
NW	Hemer		34.080	2850	Iserlohn – Menden
HE	Heringen		7.187	6707	Gerstungen – Heringen (Werra) – Vacha – Bad Salzungen
RP	Hermeskeil		6.492	3021	Büchenbeuren – Hermeskeil
				3131	Türkismühle – Hermeskeil – Trier Hbf
RP	Herxheim		10.588	3440	Landau (Pfalz) – Herxheim (b. Landau)
BY	Herzogenaurach		23.126	5112	Erlangen-Bruck – Herzogenaurach
BY	Himmelkron		3.530	5006	Abzw Schlömen – Bischofsgrün

(Eisenbahn/Stadtbahn)

Reaktiv. sinnvoll?	Bemerkungen
ja	
nein	attraktive Ziele nur auf Umwegen zu erreichen
Prüfung erforderlich	schlechte Trassierung mit Umwegen, aber attraktive Anschlüsse in Landau (Isar) Richtung München
ja, neu aufgenommen	teilweise Neutrassierung zur Umfahrung von Ortsdurchfahrten, insbesondere in Moordorf
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
ja, neu aufgenommen	bei Durchbindung von Zügen Richtung Gemünden – Würzburg
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
ja, neu aufgenommen	Beibehaltung des schmalspurigen Museumsbahnbetriebes durch Einrichtung eines Dreischienengleises
ja	
nein	Kommunen waren nie an das Bahnnetz angeschlossen
ja	verschiedene Varianten, keine Reaktivierung im engeren Sinne, da Grubenbahn Infrastruktur des Güterverkehrs
ja	
ja	Anbindung an Regionalbahnhof Kinding der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt (RE Nürnberg – München)
ja	Anbindung an Regionalbahnhof Kinding der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt (RE Nürnberg – München)
nein	Konflikt mit Güterverkehr
ja, neu aufgenommen	Reaktivierung der Grubenbahn der DSK
Prüfung erforderlich	Prüfung, ob Anbindung per Bahn oder P+R/Bus an Wittlich Hbf attraktiver
nein	Bahnhof im 2 km entfernten Lauenförde befriedigt Verkehrsbedürfnis besser
ja	
Prüfung erforderlich	ggf. bei Einbindung in S-Bahn Hannover sinnvoll
ja	
ja	
Prüfung erforderlich	lange Fahrzeit, Bamberg nur indirekt erreichbar, aber attraktive Anschlüsse in Strullendorf Ri. Bamberg u. Nürnberg
ja	
nein	Bus nach Goslar weit attraktiver als Bahn (26 Minuten Fahrzeit)
ja, neu aufgenommen	
nein	Konflikt mit Güterverkehr, Trasse in Randlage zur Stadt
ja	
Prüfung erforderlich	für Verkehrsrelation Ri. Paderborn sinnvoll, weniger Ri. Gütersloh u. Bielefeld
ja	
ja	
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
nein	Ungünstig trassierte Schmalspurbahntrasse
nein	Trasse ortsfern, direktere Busverbindung nach Gera
nein	kein Mehrwert gegenüber Busverbindung
nein	geringer Mehrwert gegenüber Busverbindung
ja	
nein	keine attraktive Anbindung an Oberzentren
ja	
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
ja	
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
ja	
ja	
ja	
Prüfung erforderlich	Mehrwert ggü. Busverkehr prüfen
nein	Busverbindung nach Passau mit 39 Minuten Fahrzeit attraktiver
Prüfung erforderlich	nicht in Bedarfsrichtung, aber mit kurzer Fahrzeit attraktive Anschlüsse in Glöwen Richtung Berlin und Hamburg
ja	
ja	
ja	
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
ja, neu aufgenommen	
ja, neu aufgenommen	
nein	Stadtbahnanbindung auf weitgehend alternativer Trasse in Planung
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung

Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr

Bundes- land	Stadt	Kreissitz?	Einwohner	Streckennr.	Strecke
BY	Höchstadt (Aisch)		13.422	5112	Forchheim (Oberfr.) – Höchstadt (Aisch)
RP	Höhr-Grenzhausen		9.260	3032	Engers – Siershahn
BY	Hollfeld		5.043	5002	Bayreuth – Hollfeld
HE	Homburg (Efze)	ja	14.035	6710	Treysa – Homburg (Kr. Kassel) – Oberbeisheim
NW	Kamp-Lintfort		37.391	o.Nr.	Abzw Rheinkamp Süd – Kamp-Lintfort
RP	Kastellaun		5.410	3020	Emmelshausen – Simmern
BY	Kelheim	ja	16.714	5853	Saal – Kelheim
RP	Kirchberg		3.993	3021	Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren
MV	Krakow am See		3.461	6939	Priemerburg – Meyenburg
BW	Künzelsau	ja	15.391	4956	Waldenburg – Künzelsau
BW	Laichingen		11.731	9471	Amstetten (Württ.) – Laichingen
HE	Laubach		9.583	3740	Hungen – Laubach (Oberhess.)
SN	Limbach-Oberfrohna		24.029	6636/6637	Wittgensdorf ob. Bf. – Oberfrohna
BY	Lindenberg im Allgäu		11.546	5430	Röthenbach – Lindenberg
NI	Lüchow	ja	9.388	6905	Salzwedel – Lüchow – Dannenberg Ost
SN	Marienberg (Sachsen)		17.097	6619	Pockau-Lengefeld – Marienberg (Sachs.)
BY	Marktheidenfeld		11.194	5213	Lohr Bf – Wertheim
RP	Meisenheim (Glan)		2.794	3281	Lauterecken-Grumbach – Staudernheim
BY	Mitterteich		6.596	5040	Wiesau (Oberpf.) – Waldsassen – Cheb
NW	Monheim		40.645	9247	Monheim Rathaus – Langenfeld
NW	Monschau		11.726	o.Nr.	Raeren – Weywertz
RP	Nastätten		4.199	o.Nr.	Zollhaus (Nassau) – Nastätten
				o.Nr.	Braubach – Nastätten
				o.Nr.	St. Goarshausen – Nastätten
RP	Neuerburg		1.516	3100/3102	Prüm – Pronsfeld – Neuerburg
NW	Neukirchen-Vluyn		26.982	9231	Moers – Neukirchen-Vluyn
BY	Neunburg vorm Wald		8.338	5802	Bodenwöhr Nord – Neunburg vorm Wald
NW	Niederkassel		38.218	9611	Niederkassel-Mondorf – Niederkassel – Lülsdorf
BY	Nittenau		9.019	5803	Bodenwöhr Nord – Nittenau
SN	Oberlungwitz		5.881	nicht vorh.	nicht vorhanden
BY	Oberviechtach		5.030	5804	Nabburg – Oberviechtach
NW	Oer-Erkenschwick		31.442	o.Nr.	Grubenbahn Ewald Fortsetzung – RE-Suderwich
BW	Pfullendorf		13.437	4551	Altshausen – Pfullendorf
RP	Prüm		5.438	3100	Gerolstein – Prüm
NW	Radevormwald		22.107	2703/2704	Wuppertal-Oberbarmen – Radevormwald
NW	Rietberg		29.466	9215	Rheda-Wiedenbrück – Sennelager
MV	Röbel/Müritz		5.044	6940	Ganzlin – Röblel (Meckl.)
BY	Rottenburg (Laaber)		8.267	5632	Rottenburg (Laaber) – Landshut
BY	Scheßlitz		7.259	5114	Bamberg – Scheßlitz
NW	Schleiden		13.053	2635	Kall – Hellenthal
TH	Schleiz	ja	8.854	6656/6658	Schönberg (Vogtl.) – Schleiz West
NW	Schmallenberg		24.869	2862	Wenholthausen – Altenhundem
SN	Schneeberg (Erzgeb.)		13.894	6642	Bad Schlema – Schneeberg (Erzgeb.)
BW	Schramberg		21.189	4252	Schiltach – Schramberg
NW	Schwalmtal		18.982	2513	Dülken – Brüggen
RP	Simmern	ja	7.950	3021	Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren
NW	Sprockhövel		24.747	2713	Hattingen – Wuppertal-Oberbarmen
NW	Stadtlohn		20.322	o.Nr.	Borken – Stadtlohn – Ahaus
NI	Stuhr		33.678	9144	Mittelschuchting – Stuhr – Leeste
NI	Sulingen		12.842	2982	Bassum – Rahden (Kr. Lübbecke)
NW	Sundern		27.802	9283	Neheim-Hüsten – Sundern
BY	Taufkirchen (Vils)		10.107	5721	Dorfen Bf – Taufkirchen (Vils)
HE	Taunusstein		30.005	3500	Wiesbaden Hbf – Bad Schwalbach – Diez
BY	Tirschenreuth	ja	8.707	5041	Wiesau (Oberpf.) – Tirschenreuth
BY	Tittling		4.238	5841	Kalteneck – Deggendorf
BY	Vohenstrauß		7.398	5054	Neustadt (Waldnaab) – Vohenstrauß

(Eisenbahn/Stadtbahn)

	Reaktiv. sinnvoll?	Bemerkungen
	nein	Strecke stark überbaut, ggf. Neubau erforderlich
	ja	Anbindung über Bf. Grensau an der Stadtgrenze; Reaktivierung Strecke 3034 ins Zentrum vorerst nicht sinnvoll
	nein	Strecke z.T. überbaut, Fahrzeit Richtung Bayreuth mit AST in 46 Minuten attraktiver
	ja, neu aufgenommen	Anbindung Strecke Treysa – Homberg (Efze) – Oberbeisheim an NBS Fulda – Kassel in Wichte für SPfV und SPNV
	ja	
	Prüfung erforderlich	ggf. als Verlängerung Boppard Hbf – Emmelshausen oder als Flügel der Flughafenanbindung Hahn sinnvoll
	ja	
	ja	Neubauabschnitt entlang A 61 bzw. Strecken 3514/3513 zur besseren Anbindung Ri. Mainz erforderlich
	ja	
	ja	
	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung. Anbindung an SPNV über neuen Hp. Merklingen (6 km entfernt) in Bau
	ja	
	ja	
	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
	Prüfung erforderlich	Potenzial PV angesichts der Entfernung zu Oberzentren, Potenzial GV zur Erhöhung der Resilienz prüfen
	ja	
	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
	ja	
	ja	
	Prüfung erforderlich	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtungen; Prüfung, ob hinreichendes Bedürfnis bei Umsteigezwang
	nein	Bus mit 47 Minuten Fahrzeit nach Aachen attraktiver, Trasse in Randlage auf belgischem Staatsgebiet
	nein	Trassierung ungeeignet (kurvenreiche Schmalspurbahn), kein attraktives Verkehrsangebot erreichbar
	nein	Trassierung ungeeignet (kurvenreiche Schmalspurbahn), kein attraktives Verkehrsangebot erreichbar
	nein	Trassierung ungeeignet (kurvenreiche Schmalspurbahn), kein attraktives Verkehrsangebot erreichbar
	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung, attraktive Ziele nur mit großen Umwegen erreichbar
	ja	
	nein	keine attraktive Fahrzeit erreichbar
	ja	
	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
	nein	Kommune war nie an das Eisenbahnnetz angeschlossen (Straßenbahn 1960 eingestellt)
	nein	keine attraktive Fahrzeit erreichbar
	nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
	ja	
	Prüfung erforderlich	für Verkehrsbedarf Ri. Trier wenig attraktiv, ggf. aufwandsarm für Verkehrsbedarf Ri. Köln nutzbar
	Prüfung erforderlich	Teilneubau aufgrund Überflutung durch Wupper-Talsperre prüfen
	Prüfung erforderlich	für Verkehrsrelation Ri. Paderborn sinnvoll, weniger Ri. Gütersloh u. Bielefeld
	nein	Streckenverlauf ermöglicht keine attraktiven Verbindungen, die mit naher Autobahn konkurrieren könnten
	ja, neu aufgenommen	schlechte Trassierung mit Umwegen, aber attraktive Anschlüsse in Landshut Richtung München
	nein	autobahnparallele Strecke, derzeitige Nutzung als Radweg hat mehr Verkehrswert
	ja	
	ja	
	nein	keine attraktive Anbindung an Oberzentren erreichbar
	nein	Trasse z.T. überbaut, Strecke Zwickau – Aue in geringer Entfernung
	nein	attraktive Ziele nur auf Umwegen zu erreichen
	Prüfung erforderlich	Prüfung, ob Attraktivitätssteigerung erreichbar
	ja	
	ja	
	ja	
	ja	
	ja	
	ja	
	ja, neu aufgenommen	schlechte Trassierung, aber attraktive Anschlüsse in Dorfen Bf Richtung München
	ja	
	ja, neu aufgenommen	aufwandsarm bei Durchbindungen von Cheb/Waldsassen oder Hof möglich
	Prüfung erforderlich	ggf. Flügelzugkonzept Passau – Kalteneck – Freyung / – Tittling Markt sinnvoll
	nein	Busverbindung nach Weiden mit 24 Minuten Fahrzeit attraktiver

Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr

Bundes- land	Stadt	Kreissitz?	Einwohner	Streckennr.	Strecke
BY	Volkach		8.857	5203	Seligenstadt (b. Würzburg) – Volkach (Main)
NW	Vreden		22.641	o. Nr.	Stadtlohn – Vreden
SR	Wadern		15.673	3274	Lebach – Wadern
NW	Waldbröl		19.543	2680	Osberghausen – Waldbröl
BY	Waldkirchen		10.534	5840	Passau – Freyung
BY	Waldsassen	Oberzentrum!	6.694	5040	Wiesau (Oberpf.) – Waldsassen – Cheb
NW	Waltrop		29.345	2250	Hamm Hbf – Recklinghausen Hbf
NW	Warstein		24.842	9216	Lippstadt – Warstein
NW	Wermelskirchen		34.765	2700	Remscheid-Lennep – Opladen
BY	Wertingen		9.294	5311	Wertingen – Mertingen Bahnhof
NW	Wipperfürth		21.003	2707	Bergisch Born – Marienheide
NW	Würselen		38.712	2544/2555	Abzw Merzbrück – Würselen – Aachen Nord
RP	Zell (Mosel)		4.099	9310	Bullay – Trier
NI	Zeven (Han.)		13.809	9127	Tostedt – Zeven (Han.)
				1711	Bremervörde – Zeven (Han.) – Rotenburg (Wümme)
BY	Zusmarshausen		6.378	nicht vorh.	nicht vorhanden
			1.785.732		davon 486.748 Einwohner nicht sinnvoll anschießbar

(Eisenbahn/Stadtbahn)

Reaktiv. sinnvoll?	Bemerkungen
ja	
nein	keine attraktive Anbindung an Oberzentren erreichbar
ja	
ja	
ja	
ja	
nein	Konflikt mit Güterverkehr
ja	
ja	
Prüfung erforderlich	attraktive Ziele nicht direkt zu erreichen, aber attraktive Anschlüsse in Richtung Donauwörth und Augsburg
ja	
ja	
nein	geringer Mehrwert gegenüber weiterhin zur Anbindung des Moseltals erforderlicher paralleler Busverbindung
ja	
ja	
nein	Kommune war nie an das Bahnnetz angeschlossen
	1.298.984 Einwohner in Mittelzentren potenziell anschließbar

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	EIO	ElHy	Gründe		
1001	PV	Lindholm – Flensburg Weiche	SH	DB Netz	36	36				
1002	PV	Abzweig Flensburg Wilhelminenthal – Flensburg Alter Bahnhof	SH	DB Netz	3	3				
1003	PV	Flensburg Alter Bahnhof – Flensburg Zentrum (Westufer-Hafenbahn)	SH	Stadtwerke Flensburg	1	1				
1012	PV/GV	Büdelndorf – Fockbek	SH	DB Netz	4		4			
1041	PV	Neumünster – Ascheberg	SH	DB Netz	25		25			
1112	PV	Malente – Lütjenburg	SH	MEIG	17		17			
1151	PV/GV	Wittenberge – Dannenberg Ost	BB/MV/NI	DB Netz	49	49				
1214	PV	Brunsbüttel – Wilster	SH	DB Netz	14	14				
1221	PV	Wrist – Kellinghusen	SH	DB Netz	3	3				
1260	PV	Stade – Heselndorf	NI	EVb	26	26				
1503	PV	Nordenham – Nordenham-Blexen	NI	HIG/DB Netz	7	7				
1570	PV	Norden – Esens	NI	MKO/DB Netz	29		29			
1573	PV	Abelitz – Aurich	NI	EAE	13	13				
1711	PV	Rotenburg (Wümme) – Bremervörde	NI	EVb	50	50				
1722	PV	Braunschweig-Gliesmarode – Harvesse	NI	DB Netz	15	15				
1923	PV	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenrg	NI	DB Netz	2	2				
1940	PV	Schöningen – Helmstedt	NI	DB Netz	11	11				
2131	GV	(Umgehungsbahn Dortmund -) Abzw Deusen – Dortmund Nord	NW	DB Netz/DE	2	2				
				Infrastruktur						
2133	GV	Abzw Hansa – Dortmund Nord	NW	DB Netz/DE	1	1				
				Infrastruktur						
2143	PV	Witten-Höhe – Gevelsberg West	NW	DB Netz	13	13				
2265	PV	Coesfeld – Borken – Bocholt	NW	DB Netz	40		40			
2271	PV/GV	Oberhausen Abzw Obn – Walsum – Wesel	NW	DB Netz	29	29				
2273	PV/GV	Coesfeld – Steinfurt-Burgsteinfurt – Rheine	NW	DB Netz	46					
2324	GV	Duisburg-Wedau – Mülheim Hbf	NW	DB Netz	9	9				
2330	PV	Xanten – Kleve	NW	DB Netz	25	25				
2410	GV	Abzw Berg – Düsseldorf-Lierenfeld	NW	DB Netz	2	2				
2423/2722	PV	Wuppertal-Vohwinkel – Wuppertal-Wichlinghausen – Gevelsberg West	NW	DB Netz	22	22				
2501	PV	Krefeld Hbf – Willich – Mönchengladbach Hbf	NW	DB Netz	18	18				
2521	PV	Rheydt-Odenkirchen – Mönchengladbach Hbf	NW	DB Netz	7	7				
2524	PV	Dalheim – Bundesgrenze (- Roermond/NL)	NW	DB Netz	1		1			
2530	PV	Kaarster See – Viersen	NW	Regiobahn	15	15				
2540	PV	Linnich – Hückelhoven-Baal – Ratheim	NW	DB Netz	13	13				
2544/2555	PV	Abzw Merzbrück – Würselen – Aachen Nord	NW	EVS	11	11				
2545	PV	Abzw Richterich – Aachen-Vetschau – Bundesgrenze (- Simpelveld/NL)	NW	DB Netz	3	3				
2554	GV	Aachen Süd – Bundesgrenze (- Montzen/B)	NW	DB Netz	2	2				
2556	PV	Abzw Kellersberg – Siersdorf	NW	EVS	4	4				
2572	PV/GV	Stolberg Altstadt – Bundesgrenze (- Eupen/B)	NW	EVS	14	14				
2580	PV	Bedburg(Erft) – Elsdorf West	NW	DB Netz	6	6				
2605/2606	PV	Horrem – Mödrath – Kerpen(Erft)	NW	DB Netz	6	6				
2610	PV/GV	Kleve – Kranenburg – Bundesgrenze (- Nijmegen/NL)	NW	DB Netz	13	13				
2635	PV	Kall – Schleiden(Eifel) – Hellenthal	NW	RSE	17		17			
2657	PV	Siegburg – Lohmar – Overath	NW	DB Netz	20	20				
2657	PV	Dieringhausen – Olpe	NW	DB Netz	29	29				
2663	PV	Bergisch Gladbach – Bergisch Gladbach Lückerrath (Verknüpfung KVB-Linie 1)	NW	BGE/DB Netz	4	4				
2680	PV	Osberghausen – Waldbröl(Rheinl.)	NW	RSE	24		24			

	Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
		C	I	1981	1999		ggf. auch für Syltshuttle von der A 7 nach Westerland; SPNV nur bei Integrierbarkeit in Bus/Bahnkonzept
		C	I	1927			nur bei Integrierbarkeit in Bus/Bahnkonzept
		C	II	kein PV	2013		nur bei Integrierbarkeit in Bus/Bahnkonzept
		A	I	1974	2001		z.T. als Bahnhofsgleis weiter betrieben
		B	II	1985	1995		
		B	I	1976	1996		Lütjenburg Busknoten für den Ostseebäderverkehr
		C	III	1945, 1947	1945, 1947	Kriegs-/Teilungsfolge	Elbebrücke 1945 gesprengt
M		B	I	1988	in Betrieb		Strecke wird gemäß BSchwAbG elektrifiziert
		A	I	1975	1995		Ingenieurplanung hat 2017 begonnen
		B	I	1993	in Betrieb		
		B	II	1980	z.T. in Betrieb		Einswarden – Blexen 1998 im Gesamtverkehr stillgelegt
		B	II	1983	1985/1989		Norden – Dornum als Museumsbahn weiter in Betrieb
M/K		A	III	1967	in Betrieb		teilweise Neutrassierung parallel zur bisherigen Strecke zur Umfahrung von Ortsdurchfahrten, insbesondere in Moordorf
M		C	I	1968	in Betrieb		
		B	I	1962	in Betrieb		
		A	II	1984	1985		Nutzen-Kosten-Verhältnis bereits mit 1,82 bewertet
		B	II	2007	2009		
		A	I	kein PV	2004		Anbindung KV-Terminal Dortmund Nord; falls Strecke 2133 reaktiviert wird, in Priorität B
		A	I	kein PV	2005		Anbindung KV-Terminal Dortmund Nord; falls Strecke 2131 reaktiviert wird, in Priorität B
		B	II	1979	1983		
		B	II	1974	1981-1991		
		B	I/II	1945-1983	z.T. in Betrieb	z.T. Kriegsfolge	Brücke über Wesel – Datteln – Kanal 1945 gesprengt; Spellen – Oberhausen im Güterverkehr in Betrieb
		C	II	1984	1986-1995		nördlich Burgsteinfurt z.T. Neutrassierung erforderlich
		C	III	1971	2006		Reaktivierung zur Stabilisierung der Betriebsqualität (auch im Personenverkehr)
		B	II	1990	1990		
		A	I	kein PV	gesperrt		Reaktivierung zur Entlastung Düsseldorf Hbf im Rahmen RRR-Projekt
		B	III	1970/1991	1989-1999		
M		B	II	1997	z.T. in Betrieb	z.T. Kriegsfolge	Brücke zwischen Mönchengladbach Hbf und Mönchengladbach Neuwerk 1944 gesprengt
		B	II	1985	1985-1994		
		A	II	1944	2018		
		A	II	1968	1968-1984		
		A	I	1968/1980	1972/2007		Reaktivierung Linnich – Hückelhoven – Baal Bestandteil des ÖPNV - Bedarfsplanes NRW
M		B	II	1980	1980-2007		z.T. Neubauabschnitte erforderlich
		C	I	1992	1992		
		B	II	1945	1969		erspart dem Güterverkehr den Fahrtrichtungswechsel in Aachen West
M		A	I	1982	1991		mit Neubaustreckenabschnitt zur Anbindung des Mittelzentrums Baesweiler
		B	I	1944-1962	in Betrieb		
		B	II	1995	1996		ggf. Weiterführung nach Düren nach Ende des Tagesbaus Hambach unter teilweiser Nutzung der Grubenbahn
M		C	II	1972	1978		Reaktivierung als S-Bahn-Strecke
		B	II	1991	1999		
M		A	I	1981	in Betrieb		
M		C	III	1954	1962-1997		Zugkopplung in Overath mit Linie Lüdenscheid – Köln möglich; alternativ Verlängerung SSB-Linie 66
		B	II	1979	1989-2006		
		B	II	1965	2017		Reaktivierung als Verlängerung der S-Bahn-Strecke nach Berg. Gladbach; ggf. als Stadtbahn
M		A	I	1965	in Betrieb		

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	EIO	ElHy	Gründe	
2681	PV	Hermesdorf – Morsbach (Sieg)	NW	RSE	7		7		
2700	PV	Remscheid-Lennep – Wermelskirchen	NW	DB Netz	8	8			
2700	PV	Wermelskirchen – Opladen	NW	DB Netz	20	20			
2707	PV	Bergisch Born – Wipperfürth – Marienheide	NW	DB Netz	26	26			
2713	PV	Hattingen – Sprockhövel – Wuppertal-Oberbarmen	NW	DB Netz	27	27			
2724	PV	Abzw Oberdüssel – Velbert – Heiligenhaus – Kettwig-Stausee	NW	DB Netz	28	28			
2850	PV	Iserlohn – Hemer	NW	DB Netz	8	8			
2850	PV	Hemer – Menden	NW	DB Netz	7	7			
2961	PV	Paderborn Hbf – Büren (Westf.) – Brilon Stadt	NW	WAB	55		55		
2982	GV	Bassum – Sulingen (Han.) – Rahden (Kr. Lübbecke)	NI/NW	RIG	54	54			
2983	PV	Lemgo Lüttfeld – Barntrup	NW	Extertalbahn	17	17			
3000	PV	Ahrbrück – Adenau	RP	DB Netz	13	13			
3005	PV	Kaisersesch – Daun	RP	VEB	29		29		
3005	PV	Daun – Gerolstein	RP	VEB	23		23		
3015	PV	Koblenz-Lützel – Ochtendung	RP	DB Netz	16		16		
3021	PV	Langenlonsheim – Simmern – Kirchberg (Hunsrück) – Büchenbeuren (– Flughafen Hahn)	RP	DB Netz	60				
3032	PV/GV	Urmitz Rheinbrücke – Engers – Siershahn – Selters (Ww.) – Dierdorf – Altenkirchen (Ww.)	RP	EVG/DB Netz/LWB	63		63		
3122	PV	Konz – Trier Moselbrücke – Karthaus Nordost	RP	DB Netz	2	2			
3131	PV	Türkismühle – Hermeskeil	RP	DB Netz	22		22		
3140	PV	Igel – Ehrang	RP	DB Netz	15	15			
3211	PV	Dillingen (Saar) – Primsweiler	SR	Cargorail	13	4	9		
3218/9321	PV	Merzig (Saar) – Losheim am See	SR	DB Netz / Gemeinde Losh.	13				
3232/3290	PV/GV	Saarbrücken Abzw Saardamm – Saarbrücken Messe – Überherrn – Bundesgrenze (– Thionville/F)	SR	DB Netz	16	16			
3236	PV	Fürstenhausen – Großrosseln	SR	DB Netz	7	7			
3274	PV	Lebach-Jabach – Primsweiler – Wadern	SR	DB Netz	20		20		
3283	PV	Homburg – Zweibrücken	SR	DB Netz	7	7			
3281	PV	Lauterecken-Grumbach – Meisenheim (Glan) – Staudernheim	RP	Zweckverband	22		22		
3285	PV	Schwarzenacker – Bierbach – Blieskastel Stadt	SR	DB Netz	7	7			
3291	PV	Völklingen – Walpershofen-Etzenhofen	SR	DB Netz	10	10			
3312	PV	Hinterweidenthal Ost – Bundenthal-Rumbach	RP	DB Netz	15		15		
3322/3561	PV	Monsheim – Langmeil	RP	DTV	27		27		
3440	PV	Landau (Pfalz) – Herxheim (b. Landau)	RP	DB Netz	11	11			
3450	PV	Landau (Pfalz) Hbf – Germersheim	RP	DB Netz	25		25		
3500	PV	Wiesbaden – Bad Schwalbach	HE	ESWE	21	21			
3500	PV/GV	Diez – Hahnstätten – Bad Schwalbach	RP	DB Netz / AI	30		30		
3541	PV	Griesheim – Wolfskehlen (– Riedstadt-Goddelau)	HE	DB Netz	4	4			
3555	PV	Darmstadt Ost – Groß Zimmern	HE	DME / DB Netz	13	13			
3652	PV	Neu Isenburg – Neu Isenburg Stadt	HE	DB Netz	3	3			
3661	PV	Dieburg – Groß Zimmern (siehe 3555) – Reinheim	HE	DB Netz	9	9			
3705	PV	Lollar – Londorf	HE	DB Netz	13		13		
3712	PV	Abzw Gensberg – Weilmünster (Oberlahnkr.) – Grävenwiesbach	HE	DB Netz	22		22		
3720	PV	Dillenburg – Ewersbach	HE	DB Netz	16		16		
3740	PV	Wölfersheim-Södel – Hungen	HE	DB Netz	12		12		
3740	PV	Hungen – Laubach (Oberhess.)	HE	DB Netz	13		13		
3746	PV	Brandoberndorf – Albshausen	HE	DB Netz	31	31			

Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
	B	II	1960	1997		
M	B	III	1983/1986	1986		
M	A	II	1983/1991	1997		
M	B	II	1983/1991	1984-1997		
M	C	II	1979	1984-1999		
M	C	III	1960	1960/1979/1999		
M	B	III	1989	1989/1995		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; kurzer Neubauabschnitt erforderlich
M	B	II	1989	2010		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; kurzer Neubauabschnitt erforderlich
M	B	III	1981	2006		
M	C	III	1994	z.T. in Betrieb		
M	B	I	1980	in Betrieb		
M	B	II	1985	1986/1999		
	A	I	1991	in Betrieb		Bestandteil Koalitionsvertrag RP 2021
M/K	B	II	1991	z.T. gesperrt vorh.		
	B	II	1983	2003		
M/K	B	I	1976/1984	in Betrieb		ggf. mit veränderter Einbindung in das Bestandsnetz nördlich Bad Kreuznach zur besseren Anbindung Richtung Mainz
M	C	II	1989	1999/2004		Bau der Strecke Urmitz - Rheinbrücke – Engers unvollendet, Trasse vorhanden; Engers - Siershahn Bestandteil Koalitionsvertrag RP 2021
	A	I	1980	in Betrieb		für Ringverkehr Trierer Westbahn – Trier Hbf und Direktverkehr Saartal – Luxemburg, Strecke ist bereits elektrifiziert
	C	II	1969	2014		Bestandteil Koalitionsvertrag RP 2021
	A	I	1983	in Betrieb		Personenzugeinfahrt Ehrang abgebaut, Rest ist bereits elektrifiziert; Bestandteil Koalitionsvertrag RP 2021
	B	I	1980	in Betrieb		ggf. Führung der Züge über Umgehungskurve Dillingen (Saar), Strecke 3215; Kosten-Nutzen-Untersuchung im Rahmen des VEP ÖPNV des Landes angekündigt
	B	I	1962	in Betrieb		derzeit Museumsbahnverkehr; Kosten-Nutzen-Untersuchung im Rahmen des VEP ÖPNV des Landes angekündigt
	A	I	1972-1992	z.T. in Betrieb		größtenteils 2016 betrieblich gesperrt; Kosten-Nutzen-Untersuchung im Rahmen des VEP ÖPNV des Landes angekündigt
	B	I	1976	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Kosten-Nutzen-Untersuchung im Rahmen des VEP ÖPNV des Landes angekündigt
	B	II	1980	z.T. in Betrieb		Kosten-Nutzen-Untersuchung im Rahmen des VEP ÖPNV des Landes angekündigt
	A	I	1989/1991	1989-1996		Bestandteil Koalitionsvertrag RP 2021; Planfeststellungsverfahren läuft als Draisinenstrecke weiter touristisch genutzt
M	B	I	1986	1996		Kosten-Nutzen-Untersuchung im Rahmen des VEP ÖPNV des Landes angekündigt
	B	II	1991	1991		
	B	II	1985	1985		
M	C	I	1976	in Betrieb		derzeit nur Saison-Wochenendverkehr; Reaktivierung Bestandteil Koalitionsvertrag RP 2021
	A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur Saison-Wochenendverkehr; Reaktivierung Bestandteil Koalitionsvertrag RP 2021
M	C	II				Einbindung in Stadtbahn Karlsruhe durch Durchbindung Richtung Jockgrim – Wörth per Neubaustrecke
	B	II	1984	z.T. in Betrieb		
	A	I	1983	gesperrt		
	A	I	1986	2000		Bestandteil Koalitionsvertrag RP 2021
	B	III	1970	1970		Reaktivierung als Regionalstadtbahn, Neubauabschnitte
	A	III	1966	z.T. in Betrieb		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	A	I	kein PV	2006		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	B	III	1965	1965		
	A	I	1981	in Betrieb		Planung läuft
	C	III	1969	1969/1988		
	B	II	1987	z.T. in Betrieb		
	A	I	2003	nicht stillgelegt		Planung läuft
M	C	III	1959	1999		
	C	II				

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	EIO	ElHy	Gründe		
3901	PV	Kassel-Wilhelmshöhe – Kaufungen	HE	DB Netz	16	16				
3953	PV	Hartenrod – Gladenbach – Niederwalgern	HE	DB Netz	19		19			
4025	PV	Karlsruhe-Mühlburg – Welschneureuther Straße	BW	AVG	4	4				
4025	PV	Hochstetten – Graben-Neudorf	BW	DB Netz / AVG	7	7				
4060	PV	Mannheim-Friedrichsfeld – Schwetzingen	BW	DB Netz	8	8				
4101	PV	Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf	BW	DB Netz	3	3				
4110	PV	Aglasterhausen – Neckarelz	BW	DB Netz	11	11				
4214/4215	GV	Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock	BW	DB Netz	2	2				
4241	PV	Baden-Baden (ex Baden-Oos) – Baden-Baden (alt)	BW	DB Netz	4	4				
4242	GV/PV	Rastatt – Iffezheim – Wintersdorf Bundesgrenze (– Roeschwoog/F)	BW	DB Netz / AVG	9	9				
4310	PV	Breisach – Bundesgrenze (– Colmar/F)	BW	DB Netz	1	1				
4320	PV/GV	Singen – Rielasingen – Bundesgrenze (– Etzwillen/CH)	BW	Stiftung	6	6				
4330	PV/GV	Mengen – Stockach	BW	AB	39	39				
4334	PV/GV	Sigmaringen – Krauchenwies	BW	DB Netz	9	9				
4401	PV/GV	Schopfheim – Bad Säckingen	BW	DB Netz	20	20				
4403	PV	Stühlingen – Weizen	BW	BB	3		3			
4423	GV	(St. Louis/F) – Bundesgrenze – Weil am Rhein	BW	DB Netz	1	1				
4534	GV	Abzw Seewald – Abzw Rotenmoos	BW	DB Netz	3	3				
4551	PV	Altshausen – Pfullendorf	BW	Stadt Pfullendorf	25		25			
4611	PV	Kirchheim unter Teck Süd – Weilheim	BW	DB Netz	7	7				
4620	PV	Engstingen – Reutlingen	BW	DB Netz	15	15				
4634	PV	Balingen – Schömberg	BW	SWEG	11		11			
4634	PV	Schömberg – Rottweil	BW	DB Netz	16		16			
4730	PV	Göppingen – Bad Boll	BW	DB Netz	12	12				
4750	PV	Göppingen – Schwäbisch Gmünd	BW	DB Netz	27		27			
4751	PV	Rudersberg-Oberndorf – Welzheim	BW	SWB	11	11				
4800/9487	PV	Sersheim – Vahingen (Enz) – Enzweihingen	BW	DB Netz / WEG	9	9				
4810	PV	Calw – Weil der Stadt	BW	AVG	23	23				
4831	PV	Ludwigsburg – Markgröningen	BW	DB Netz	8	8				
4861	PV	Filderstadt – Neuhausen	BW	SSB	4	4				
4901	PV	Lauffen – Leonbronn	BW	DB Netz	20	20				
4932	PV	Heilbronn – Beilstein – Marbach	BW	DB Netz	35	35				
4954	PV	Blaufelden – Langenburg	BW	DB Netz	12					
4956	PV/GV	Waldenburg – Künzelsau	BW	DB Netz	12	12				
4956	PV/GV	Künzelsau – Forchtenberg	BW	DB Netz	12	12				
5040	PV/GV	Wiesau – Mitterteich – Waldsassen – Bundesgrenze (– Cheb/CZ)	BY	DB Netz	20	20				
5041	PV	Wiesau (Oberpf.) – Tirschenreuth	BY	DB Netz	11	11				
5203	PV	Seligenstadt (b. Würzburg) – Volkach (Main)	BY	BM	10		10			
5211	PV	Jossa – Bad Brückenau – Römershag	BY	DB Netz	20	20				
5213	PV	Lohr Bf. – Lohr Stadt	BY	DB Netz	2	2				
5222	PV	Aschaffenburg Süd – Großostheim	BY	DB Netz	9	2	7			
5231	PV	Schweinfurt Hbf – Kitzingen-Etwashausen	BY	DB Netz	48		48			
5251	PV	Rothenburg ob der Tauber – Dombühl	BY	DB Netz	23		23			
5330	PV	Gunzenhausen – Wassertrüdingen	BY	Bayern-Bahn	15		15			
5330	PV	Wassertrüdingen – Nördlingen	BY	Bayern-Bahn	25		25			
5331	PV	Dombühl – Feuchtwangen – Dinkelsbühl – Nördlingen	BY	Bayern-Bahn	54		54			

Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
	A	I	1985	in Betrieb		ggf. als Regionalstadtbahn
M	B	II	1995	2001		
	A	I	1967	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Untersuchung BW: hohes Nachfragepotenzial
	A	II	1967	1967		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Untersuchung BW: hohes Nachfragepotenzial
	A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit kein planmäßiger SPNV
	A	I	kein PV	2000		ehemalige Einfahrgleise des Rangierbahnhofes, neu anzubinden an Heidelberg Hbf
	B	II	1945/1971	1945/1971	Kriegsfolge	
	A	II	kein PV	1966		ermöglicht direkte Führung von Zügen Ludwigshafen – Oberrhein
	C	III	1977	1977		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	A	I	1945/1951	1999		bis Wintersdorf auch als Regionalstadtbahn; Untersuchung BW: mittleres Nachfragepotenzial
	A	I	1945	1945	Kriegsfolge	Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Untersuchung BW: sehr hohes Nachfragepotenzial
	A	I	1969	in Betrieb		Untersuchung BW: hohes Nachfragepotenzial
	A	I	1954–1972	z.T. in Betrieb		Sonn- und Feiertagsverkehr in Betrieb; im Güterverkehr Bodenseeregion – Bayern großes Potenzial; Untersuchung BW: hohes Nachfragepotenzial
	C	III	1969	1969		Untersuchung BW: hohes Nachfragepotenzial
	A	III	1971	1971/1994		Untersuchung BW: hohes Nachfragepotenzial
	A	I	in Betrieb	in Betrieb		
	B	III	1937	1937		erforderlich, um linke Rheinstrecke durchs Elsass nutzen zu können
	A	III	kein PV	1957		Güterumfahrung Friedrichshafen, erspart Fahrtrichtungswechsel in Friedrichshafen Stadt
M	C	I	1971	in Betrieb		derzeit GV/Ausflugsverkehr, jeweils mit mehr Potenzial, ggf. Schülerverkehr; Untersuchung BW: geringes Nachfragepotenzial
	A	II	1982	1988/1995		ggf. mit Lückenschluss Weilheim – Bad Boll; Untersuchung BW: sehr hohes Nachfragepotenzial
	B	II	1969/1980	1969–1995		Untersuchung BW: sehr hohes Nachfragepotenzial Reutlingen – Engstingen
	A	I	1971	in Betrieb		Untersuchung BW: hohes Nachfragepotenzial
	B	III	1971	1971		Untersuchung BW: mittleres Nachfragepotenzial
	A	III	1989	1997		ggf. mit Lückenschluss Weilheim – Bad Boll; Untersuchung BW: sehr hohes Nachfragepotenzial
	A	III	1984	1986–1994		Untersuchung BW: sehr hohes Nachfragepotenzial
	B	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur gelegentlicher Touristikverkehr; Untersuchung BW: geringes Nachfragepotenzial
	B	I	1990/2002	in Betrieb		
	A	I	1983	1995		Untersuchung BW: sehr hohes Nachfragepotenzial
	A	II	1975	2005		Untersuchung BW: sehr hohes Nachfragepotenzial
	A	I	1955	1983		Neubau auf alter Trasse; Untersuchung BW: sehr hohes Nachfragepotenzial
	A	II	1986	1995		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Untersuchung BW: hohes Nachfragepotenzial
	A	III	1966	1968–1990		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Untersuchung BW: sehr hohes Nachfragepotenzial
	C	I	1963	1996		zunächst nur Schülerverkehr / touristischer Verkehr; Untersuchung BW: geringes Nachfragepotenzial
M	A	II	1989	1995		PV seit 1981 eingestellt. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; ggf. weiter bis Forchtenberg (12 km); Untersuchung BW: hohes Nachfragepotenzial
	C	II	1989	1995		
O+M	B	II	1945/1986	z.T. in Betrieb		Strecke bindet mit Waldsassen ein Oberzentrum an
M, K	B	II	1989	2000		
M	A	I	z.T. in Betrieb	z.T. in Betrieb		derzeit nur gelegentlicher Museumsbahnverkehr, Strecke vor Bf. Seligenstadt unterbrochen
M	B	I	1988	2005		
	A	I		in Betrieb		
	B	II	1974	z.T. in Betrieb		
M	B	II	1945/1981/ 1987	z.T. in Betrieb		Weiterführung als Neubau nach Kitzingen Bf. (Strecke 5910)
	B	II	1971	1971–1990		mit neuer Verbindungskurve zur Umfahrung des ehemaligen Kopfbahnhofes Schillingsfürst; ermöglicht Zugläufe entlang "Romantischer Straße"
	A	I	1985	in Betrieb		
	B	I	1985	in Betrieb		
M+M	B	I	1985	in Betrieb		

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	EIO	ElHy	Gründe		
5340	PV	Gessertshausen – Markt Wald – Türkheim	BY	Staudenbahn	42		42			
5365	PV	Schongau – Landsberg (Lech)	BY	DB Netz	29		29			
5631	PV/GV	Eggmühl – Langquaid	BY	RSE	10	10				
5632	PV	Landshut – Rottenburg (Laaber)	BY	BYB	28		28			
5700	PV/GV	Pilsting – Abzw Elsenbach	BY	RSE/DB Netz	42	42				
5705	PV	Bad Endorf – Obing	BY	RSE	19		19			
5711	PV	Wasserburg Bahnhof – Wasserburg Stadt	BY	DB Netz	4	4				
5721	PV	Dorfen Bf – Taufkirchen (Vils)	BY	DB Netz	11		11			
5840	PV/GV	Passau – Freyung	BY	RSE	50	50				
5853	PV	Saal – Kelheim	BY	DB Netz	5	5				
5864	PV	Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld	BY	BRE	7	7				
5923	PV	Nürnberg Nordost – Fürth (Bay.) Hbf	BY	DB Netz	6	6				
5930/5323	PV	Neumarkt (Oberpf.) – Berching – Beilngries – Kinding	BY	DB Netz	38		38			
6022	PV	Jungfernheide – Gartenfeld	BE	DB Netz	5	5				
6028/6183	PV	Berlin-Schönholz – Hennigsdorf	BE/BB	DB Netz	15	15				
6030	PV	Berlin Bornholmer Straße – Hohen Neuendorf (Nordbahn-Ferngleise)	BE/BB	DB Netz	15	15				
6038	PV	Berlin-Wannsee – Stahnsdorf	BE/BB	DB Netz	4	4				
6102	GV	Wustermark Abzw Awf – Wustermark	BB	DB Netz	2	2				
6115	PV	Abzw Lienewitz – Abzw Beelitz	BB	DB Netz	1	1				
6116	PV/GV	Abzw Seehof – Barby – Güterglück Abzw Gks	ST	DB Netz	14	14				
6135	PV	Berlin Südkreuz – Blankenfelde (Ferngleise der Dresdner Bahn)	BE/BB	DB Netz	19	19				
6153	PV	Guben – Bundesgrenze (- Żagań/PL – Wrocław/PL)	BB	DB Netz	2	2				
6170	GV	Berlin-Treptow Gbf – Treptower Park	BE	DB Netz	1	1				
6177	PV	Berlin Potsdamer Platz – Potsdam Griebnitzsee („Potsdamer Stammbahn“)	BE/BB	DB Netz	22	22				
6194	PV	Hosena km 137,6 – Kamenz	BB/SN	DB Netz	20	20				
6198	PV	Hosena – Hosena km 137,6	BB	DB Netz	2	2				
6311	PV/GV	Eisfeld – Coburg	TH/BY	DB Netz	22	22				
6325	PV	Lalendorf – Abzw Reinshagen Süd	MV	DB Netz	3	3				
6345	PV	Guben – Bundesgrenze (- Zielona Góra/PL)	BB	DB Netz	2		2			
6329	GV	Abzw Kerkow – Abzw Erichshagen	BB	DB Netz	1	1				
6386	PV	Meißen-Triebischtal – Döbeln Hbf	SN	NRE	39		39			
6443	PV	Abzw Riekdahl – Rostock Seehafen (- Fährterminal)	MV	DB Netz	8	8				
6500	PV	Abzw Fichtengrund Süd – Schmachtenhagen	BB	DB Netz	6		6			
6501	PV	Abzw Schönwalde (Barnim) – Berlin-Wilhelmsruh – Berlin Bornholmer Straße	BE/BB	NEB	14		14			
6503	PV	Wensickendorf – Liebenwalde	BB	NEB	13		13			
6505/o. Nr.	PV	Velten (Mark) – Oranienburg	BB	DB Netz	15					
6512	PV	Rathenow – Rathenow Nord	BB	DB Netz	3		3			
6515	PV	Königs Wusterhausen – Mittenwalde Ost	BB	DBBB	8		8			
6521	PV	Bad Saarow Klinikum – Beeskow	BB	SsB	20		20			
6528	PV	Werneuchen – Wriezen	BB	DB Netz / RIN	33		33			
6532	PV	Hoppegarten (Mark) – Altlandsberg	BB	DB Netz	7	7				
6539	PV	Müncheberg – Müncheberg Stadt	BB	DB Netz	4	4				
6543	PV	Mittenwalde Ost – Zossen Abzw Zoa	BB	?	9		9			
6556	PV	Berlin-Spandau West – Falkenhagener Feld	BB	HVLE	2	2				

	Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
		A	I	1982-1991	z.T. in Betrieb		
		B	I	1984	in Betrieb		
		B	I	1968	in Betrieb		
		C	I	1974	z.T. in Betrieb		
		C	III	1969/1970	z.T. gesperrt vorh.		ggf. Führung nach Dingolfing anstatt nach Pilsing bzw. zusätzlich
		C	I	1968	in Betrieb		derzeit nur gelegentlicher Museumsbahnverkehr
		A	II	gesperrt	gesperrt		Sperrung wegen Dammrutsch seit 1987
	M	C	II				
	M/K+M	A	I	In Betrieb	in Betrieb		nur saisonaler Touristikverkehr
	M/K	A	II	1988	1998		Teilstück als Anschlussbahn in Betrieb
	M	B	I	1967	in Betrieb		
		B	I	kein PV	in Betrieb		
	M+M	C	III	1955/1987	z.T. in Betrieb		Anbindung des Regionalbahnhofs Kinding der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt
		B	III	1980	1980		z.T. unter Denkmalschutz
		A	I	in Betrieb	in Betrieb	Kriegs-/Teilungsfolge	derzeit nur S-Bahn-Betrieb; Ertüchtigung für klassischen Regionalverkehr Ri. Neuruppin
		C	II	in Betrieb	in Betrieb	Kriegs-/Teilungsfolge	derzeit nur S-Bahn-Betrieb; Ertüchtigung für Fern- und Regionalverkehr Ri. Rostock
		B	II	1961	1961	Teilungsfolge	Weiterführung als Neubaustrecke nach Teltow Stadt
		A	II	>1995	1996		erforderlich zur Anbindung der auszubauenden Lehrter Stammbahn
							an den Berliner Außenring
		A	I	1998	ca. 2007		Wiederaufbau abgeschlossen; Reaktivierung 12/2022 vorgesehen
		B	I	2004	2004		
		A	I	derzeit S-Bahn	derzeit S-Bahn	Kriegs-/Teilungsfolge	im Bau; Wiederherstellung der Nutzbarkeit durch Fernverkehr / Bezirksverkehr
		C	I	1945	?	Kriegsfolge	Direktverbindung Berlin – Schlesien auf schnellstem Wege
		B	II	1961	1961	Teilungsfolge	Wiederherstellung der durchgängigen Befahrbarkeit des Fernbahn-Innenrings
							(Teilungsfolge)
		A	II	1945-1980	z.T. in Betrieb	Kriegs-/Teilungsfolge	
		B	I	1998	in Betrieb		Saisonverkehr im SPNV läuft
		B	I	1998	in Betrieb		
		B	II	1945-1949	1945-1976	Teilungsfolge	
		B	II	1945	1945	Kriegsfolge	alternativ Neubau einer Verbindungskurve östlich Lalendorf mit gleicher Funktion
		B	I	2002	in Betrieb		
		B	I	kein PV	1996		ermöglicht direkte Führung von Zügen aus Richtung Rostock zur Raffinerie PCK Schwedt
							(Resilienz ggü. Pipeline „Druschba“)
		A	I	2015	in Betrieb		
		A	II	2012	in Betrieb		S-Bahn-Verkehr; Endpunkt am Rostocker Fährterminal statt
							am Haltepunkt Rostock Seehafen Nord
		C	I	?	1999		bei Neubau der Verbindungskurve Wensickendorf West – Wemnsickendorf Nord
							für Verkehre der Relation Oranienburg – Liebenwalde
		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
		B	I	1997	z.T. in Betrieb		
		C	III	1969	1969		
		B	I	2003	2016		PTV-Gutachten für das Land Brandenburg: vertiefte Untersuchung empfohlen
		B	I				
		B	II	2006	2006		bereits seit 1997 gesperrt; Reaktivierung Bad Saarow Klinikum – Bad Saarow Süd
							im Bau (0,9 km)
		B	II	1998/2006	1999		z.T. als Draisinenstrecke in Betrieb; PTV-Gutachten für das Land Brandenburg:
							Potenzial für Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar, wird jedoch untersucht
		B	III	1965	1966		Teilweise als Anschlussbahn weiterbetrieben; PTV-Gutachten für das Land Brandenburg:
							vertiefte Untersuchung empfohlen
		B	II	1965	1971		PTV-Gutachten für das Land Brandenburg: Potenzial für Taktverkehr nicht eindeutig
							erkennbar, wird jedoch untersucht
		B	I				Verlängerung der RB 36 aus Frankfurt (Oder)
		A	I				

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	EIO	ElHy	Gründe		
6588	PV	Seifhennersdorf – Bundesgrenze (- Varnsdorf/CZ)	SN	DRE	2		2			
6619	PV/GV	Pockau-Lengefeld – Marienberg (Sachs.)	SN	DB Netz	12		12			
6629	PV	Großbothen – Rochlitz (Sachs.)	SN	DRE	28		28			
6632	PV	Narsdorf – Rochlitz (Sachs.)	SN	DRE	10		10			
6636/6637	PV	Wittgensdorf ob. Bf. – Oberfrohna	SN	DRE	9	9				
6656/6658	PV	Schönberg (Vogtl.) – Schleiz West	SN	DRE	16		16			
6663	PV	Adorf (Vogtl.) – Zwotental	SN	RIS	13					
6680	PV	Naumburg Ost – Naumburg Kaufland	ST	ZossenRail	1		1			
6683	PV/GV	Triptis – Unterlemnitz	TH	DRE/DB Netz	52					
6683	GV/PV	Blankenstein – Marxgrün	TH/BY	DB Netz	5					
6688	PV/GV	Ernstthal am Rennsteig – Probstzella	TH	DRE	23		23			
6694	PV	Ilmenau – Rennsteig	TH	ReB	14					
6696	PV	Suhl – Schleusingen	TH	ReB	16					
6697	PV	Gotha – Gräfenroda	TH	ZossenRail	36		36			
6703	PV/GV	Vacha – Bad Salzungen	TH	RbT/DB Netz	16	16				
6707	PV	Gerstungen – Heringen (Werra) – Vacha	TH/HE	DB Netz / K+S	25	25				
6708	PV	Rennsteig – Themar	TH	ReB	29					
6710	PV	Treysa – Homberg (Kr. Kassel) – Oberbeisheim	HE	DB Netz	31	31				
6721	PV	Großheringen – Buttstädt	ST/TH	ThE	18		18			
6721	PV	Sömmerda – Straußfurt	TH	ThE	13		13			
6722	PV	Berga-Kelbra – Stolberg	ST	DB Netz/TW	15		15			
6725	GV	Bretleben – Bad Frankenhausen	TH	DB Netz	11					
6726	PV	Wangen – Artern	ST/TH	DRE	21		21			
6768	PV	(Swinoujscie Centrum/PL -) Bundesgrenze – Ducherow	MV	DB Netz / UBB	36					
6779	PV	Barth – Prerow	MV	DB Netz / UBB	18		18			
6800	PV	Halle-Nietleben – Halle-Dölau	ST	DRE	4	4				
6810	PV	Leipzig-Leutzsch – Merseburg	SN/ST	DB Netz	28	28				
6826	PV	Herzberg (Elster) Stadt – Falkenberg (Elster)	BB	DRE	12		12			
6826	PV	Lübben (Spreewald) Hp – Luckau – Uckro Süd	BB	DRE	24		24			
6826	GV	Krugau Lager – Lübben (Spreewald) Hp	BB	DRE	14		14			
6830	PV	Pratau – Bad Schmiedeberg – Eilenburg	ST/SN	DRE	36		36			
6850	PV	Klostermansfeld – Wippra	ST	MBb	20		20			
6880	PV	Biederitz – Altengrabow – Ziesar	ST/BB	RIG/KJI	53		53			
6888	PV/GV	Neugarten – Ketzin	BB	HVLE	10		10			
6928	PV/GV	Hagenow Stadt – Ratzeburg	MV/SH	TME / DB Netz	46	46				
6935	PV	Parchim – Malchow – Waren (Müritz)	MV	RIN	70					
6939	PV	Meyenburg – Priemerburg	BB/MV	RIN	58	58				
6941/6942	GV/PV	Mirow – Wittstock	BB/MV	DB Netz	27					
9107/9108	PV	Kiel Hbf Abzw SS – Schönberger Strand	SH	AKN/VKP/VVM	24		24			
9110	PV	Lüneburg – Bleckede	NI	DME	23					
9111	PV	Lüneburg Westseite – Lüneburg Rettmer	NI	OHE	5	5				
9111	PV	Lüneburg Rettmer – Bispingen	NI	OHE	35		35			
9112	PV	Winsen (Luhe) – Wulfsen – Salzhausen (Lüneb.)	NI	OHE	21	21				
9123	PV	Hamburg-Bergedorf – Geesthacht	HH/SH	AKN	14	14				
9127	PV	Tostedt – Zeven (Han.)	NI	EVB	26		26			
9129	PV	Tornesch – Uetersen	SH	NEG	3	3				
9132	PV	Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck	NI	EVB	48		48			
9144	PV	Mittelshuchting – Stuhr – Leeste	BR/NI	BTE	11	11				
9163	PV	Gütersloh Nord – Harsewinkel	NW	TWE	9					
9163	PV	Harsewinkel – Versmold	NW	TWE	11					
9164	PV	Gütersloh Nord – Verl	NW	TWE	12					
9164	PV	Verl – Hövelhof	NW	TWE	13					

Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
		C	I	gesperrt	gesperrt	im Zusammenhang mit Durchbindung Rumburk – Seifhennersdorf – Varnsdorf (z.T. NBS)
M		B	I	2013	in Betrieb	einzigste Bahnanbindung der Großen Kreisstadt Marienberg (Sachs.)
		B	II	1999/2000	2004	alternativ zur Reaktivierung der Strecke 6632
		B	II	2000	2002	alternativ zur Reaktivierung der Strecke 6629
M		B	II	2000	z.T. in Betrieb	Reaktivierung als Regionalstadtbahn
M/K		C	I	2006	in Betrieb	
		B	I	2012	in Betrieb	
		A	I	2010	in Betrieb	
		B	II	1998	z.T. in Betrieb	
		A	I	1945	1945	Teilungsfolge
		C	I	1997	2006	vermeidet erhebliche Umwegfahrten einer großen Papier- und Zellstofffabrik
		A	I	in Betrieb	in Betrieb	ggf. Führung über Verbindungskurve Probstzella
		C	II	1997	z.T. in Betrieb	derzeit nur an Wochenenden und Feiertagen Personenverkehr
		C	I	2011	in Betrieb	
		B	I	2001	in Betrieb	für den Güterverkehr bereits 2011/13 als Privatanschlussbahn reaktiviert
M		C	II	1945-1994	z.T. in Betrieb	Teilungsfolge
		B	I	1998	in Betrieb	
		B	II	1981	1983-2003	mit Durchbindung per Neubauabschnitt an die Schnellfahrstrecke
						Fulda – Kassel-Wilhelmshöhe
		A	I	2018	in Betrieb	
		B	I	2007	in Betrieb	
		C	I	2007/2011	in Betrieb	
		A	I	2006	2008	Reaktivierung für Militärtransporte in Umsetzung
		A	I	2006	in Betrieb	
		B	III	1945	1945	Kriegsfolge
		A	II	1945/1966	1947/1996	Kriegsfolge
		B	I	2002	2003	
		B	II	1998	z.T. in Betrieb	
		B	I	1998	2015	PTV-Gutachten für das Land Brandenburg: vertiefte Untersuchung empfohlen
		C	I	1996/2015	z.T. in Betrieb	PTV-Gutachten für das Land Brandenburg: Potenzial für Taktverkehr nicht eindeutig
						erkennbar, wird jedoch untersucht
		A	I		in Betrieb	Wiederinbetriebnahme des Anschlusses der Spreewaldkaserne Krugau
		B	I	1998-2014	in Betrieb	
		A	I	in Betrieb	in Betrieb	derzeit nur an Wochenenden Verkehr
		B	I-III	1965-2011	z.T. in Betrieb	
		A	I	1963	z.T. in Betrieb	PTV-Gutachten für das Land Brandenburg: Potenzial für Taktverkehr nicht eindeutig
						erkennbar, wird jedoch untersucht
		C	III	1945-1969	z.T. in Betrieb	
		A	I	2015	in Betrieb	derzeit nur Saisonverkehr
		B	I	2000	in Betrieb	
		B	II	1998	2000	hohes Güterverkehrspotenzial durch Fa. Kronotex Heiligengrabe,
						starke Überlastung der Straßen
		A	I	1975	in Betrieb	Reaktierung in Umsetzung
		B	I	1977	z.T. in Betrieb	
		A	I	1977	in Betrieb	zur Durchbindung von Zügen aus Hamburg zu den Hochschulstandorten
		B	I	1977	in Betrieb	
		B	II	1970	in Betrieb	
M		A	I	1953	in Betrieb	
M		A	I	1971	in Betrieb	
		B	II	1965	in Betrieb	
		A	I	in Betrieb	in Betrieb	derzeit nur saisonaler Wochenendverkehr
M		A	I	1955	in Betrieb	Reaktivierung als Regionalstadtbahn; es besteht Baurecht
		A	I	1977	in Betrieb	
		B	I	1977	in Betrieb	
		A	I	1978	in Betrieb	
		B	I	1978	in Betrieb	ermöglicht durchgehenden SPNV Gütersloh – Paderborn

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	EIO	ElHy	Gründe		
9163/9165	PV	Ibbenbüren – Lengerich (Westf.) – Versmold	NW/NI	LWS	44		44			
9170/9172	PV	Celle – Beckedorf – Hermannsburg	NI	OHE	30	27	3			
9177	PV	Rinteln Nord – Stadthagen West	NI	RStE	20	20				
9180	PV	Emmerthal – Bodenwerder-Kemnade	NI	KLAR/VEV	14		14			
9182	PV	Einbeck Mitte – Einbeck PS-Speicher	NI	ILM	2	2				
9203	PV/GV	Gronau – Bad Bentheim	NW/NI	BE	19	19				
9203	PV	Neuenhaus – Bundesgrenze (- Coevorden/NL)	NI	BE	29	29				
9208	PV	Rheine – Recke	NW	RVM/DB Netz	27	27				
9208	PV	Recke – Mettingen – Osnabrück-Eversburg	NW/NI	RVM	24	24				
9213	PV	Münster Hbf – Sendenhorst	NW	WLE	15	15				
9213/2940	PV	Sendenhost – Beckum-Neubeckum – Beckum	NW	WLE	21	21				
9213	PV	Beckum – Lippstadt	NW	WLE	29	29				
9216	PV	Lippstadt – Warstein	NW	WLE	31					
9231	PV	Moers – Neukirchen-Vluyn	NW	NIAG	9		9			
9241	PV	(Forschungszentrum Jülich -) Jülich – Puffendorf (- Baesweiler)	NW	JKB	15					
9266	PV	Buschdorf Gbf – Abzweig nördlich Bonn Nord	NW	HGK	2	2				
9283	PV	Neheim-Hüsten – Sundern	NW	RVL	14					
9320	PV	Neubrücke – Birkenfeld	RP	BE	5	5				
9350	PV	Reinheim – Groß Bieberau	HE	GRE	3	3				
9362	PV	Wächtersbach – Bad Orb	HE	DBO	7		7			
9390	PV	Baunatal – Schauenburg	HE	Hessencourrier	7	7				
9410	PV	Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt	BW	ENAG	17	17				
9412	PV	Odenheim – Hilsbach	BW	AVG/SWEG	11	11				
9422	PV	Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz	BW	AVG	2	2				
9428	PV	Iffezheim – Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden – Kehl	BW	AVG/SWEG	47	47				
9440	PV	Haltingen – Kandern	BW	SWEG	13	13				
9460	PV	Hechingen – Eyach	BW	SWEG	28					
9464	PV	Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen	BW	WEG	8	8				
9470	PV	Amstetten – Gerstetten	BW	UEF	20					
9486	PV	Heimerdingen – Weissach	BW	WEG	6	6				
9611	PV	Niederkassel-Mondorf – Niederkassel-Lülsdorf – Zündorf Ranzeler Straße	NW	RSVG	12	12				
9611	PV	Zündorf Ranzeler Straße – Zündorf Wahner Straße	NW	RSVG	1	1				
9613	PV	Bonn-Beuel – Pützchen	NW	RSE	3	3				
o.Nr.	PV	Autoverladung Ladestraße Westerland Flughafen	SH	NEG	1	1				
o.Nr.	PV	Braunlage – Abzw Wietfeld	NI/ST	HSB	4					
o.Nr.	PV	Borken – Stadtlohn – Ahaus	NW	WLE	30	30				
o.Nr.	PV	Abzw Rheinkamp Süd – Kamp-Lintfort	NW	DSK	5	5				
o.Nr.	PV	Kamen – Bergkamen Ost	NW	DSK	5	5				
o.Nr.	PV	Druseltal – Herkules	HE	Herkulesbahn	3	3				
o.Nr.	PV	Ittersbach – Pforzheim	BW	AVG	19	19				
o.Nr.	PV	Reutlingen Hbf – Gomaringen	BW	WEG	11	11				
o.Nr.	PV	Ebersbach – Bundesgrenze (- Rumburk/CZ)	SN	DB Netz	1					
o.Nr.	PV	Hagenwerder – Bundesgrenze (- Zawidów/PL – Frýdlant/CZ)	SN	DB Netz	1					
o.Nr.	GV	München-Milbertshofen – München-Feldmoching	BY	DB Netz	2	2				
o.Nr.	PV	Wolfratshausen – Geretsried Süd	BY	AG	5	5				
		INSGESAMT			4573	2187	1785			

Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
	B	I	1968	in Betrieb		
	B	I	1976	in Betrieb		
	B	I	1965	in Betrieb		
	C	II	1982	in Betrieb		
	A	1	1975	in Betrieb		
	C	III	1965/1974	z.T. in Betrieb		
	B	I	1939/1974	in Betrieb		
	B	I	1967	in Betrieb		Anbindung an Rheine Bahnhof über neue Verbindungskurve Altenrheine
	A	I	1965/1967	in Betrieb		Reaktivierung Osnabrück – Recke Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplanes NRW
	A	I	1975	in Betrieb		
M	B	I	1975	in Betrieb		
	C	I	1975	in Betrieb		
M	A	II	1975	in Betrieb		Kapazitätserweiterung für Vereinbarkeit mit starkem Güterverkehr erforderlich
M	B	II	1968	in Betrieb		
	B	II	1971	gesperrt seit 1999		
	B	II	1968	gesperrt		Reaktivierung als Regionalstadtbahn (Verkehrsentwicklungsplan Bonn 2020 Priorität B)
M	A	I	1977	in Betrieb		
M/K	B	II	1962	1991		
	B	III	1963	in Betrieb		Machbarkeitsstudie liegt vor
M	B	I	1995	1995		Weiterbetrieb als Touristbahn mit 600 mm Spurweite
	A	I	1977	in Betrieb		ggf. als Regionalstadtbahn; derzeit Museumsbahn
	A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur saisonaler Wochenendverkehr; Untersuchung Durchbindung
						Obergimpern – Bad Rappenau; Untersuchung BW: mittleres Nachfragepotenzial
	B	II	1960-1986	1960-1986		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	A	I	1966	1966		Reaktivierung als regionalstadtbahn, ggf. mit Verbindungskurve Richtung Rastatt; Untersuchung BW: sehr hohes Nachfragepotenzial
	B/C	III	1966/1970	1966-1980		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; siehe auch Strecke 4242
	A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit gelegentlicher Museumsbahnverkehr; Untersuchung BW: mittleres Nachfragepotenzial
	B	I	1973	in Betrieb		Untersuchung BW: mittleres Nachfragepotenzial
	A	I	1998	1999		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Untersuchung BW: hohes Nachfragepotenzial
	C	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur gelegentlicher Touristik- und Güterverkehr; ggf. Potenzial im Schülerverkehr; Untersuchung BW: geringes Nachfragepotenzial
	B	I	2012	in Betrieb		derzeit gelegentlicher Museumsbahnverkehr; ggf. Verlängerung z. Porsche -Entwicklungszentrum; Untersuchung BW: mittleres Nachfragepotenzial
M	C	II	1964	z.T. in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn mit Anbindung an Bonn und ggf. nach Godorf über Neubaustrecken; Bestandteil ÖPNV-Bedarfsplan NRW
	B	II	1964	1969		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	B	II	kein PV	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn (Verkehrsentwicklungsplan Bonn 2020 Kategorie B)
	A	I	kein PV	in Betrieb		
	A	II	1945	1945	Teilungsfolge	alte Streckenführung nicht mehr sinnvoll, daher Ersatzneubau zur Bedienung der Relation
M	C	III	1975	1976/1988		
M	A	I	kein PV	in Betrieb		ehemalige Grubenanschlussbahn
M	A	III	kein PV	?		ehemalige Grubenanschlussbahn
	B	II	1966	1966		ggf. als Regionalstadtbahn; Machbarkeitsstudie liegt vor
	C	III	1968	1968		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
	A	II	1976	z.T. in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Fortsetzung als Neubaustrecke Ri. Nehren; Untersuchung BW: sehr hohes Nachfragepotenzial
	A	I	2010	in Betrieb		
	C	I	1945	1945	Kriegsfolge	
	A	I				
M	A	I	kein PV	in Betrieb		Umnutzung der derzeitigen kommunalen Anschlussbahn als S-Bahn; z.T. Neutrassierung unter über ehem. Strecke 5507

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	ElO	ElHy	Gründe
Gestrichen aufgrund erfolgter Reaktivierung oder aus anderen Gründen								
2423		Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurt						
4403		Lauchringen – Stühlingen						
6864		Gbf Rübeland						
9180		Bodenwerder-Kemnade – Eschershausen						
9461		Engstingen – Gammertingen						
9581		Gotteszell – Viechtach						



Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen

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

