VDV Die Verkehrsunternehmen

Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

Inhalt

3 Vorwort

4 Die Reaktivierung hilft dem Klima

5 Die Reaktivierung stärkt strukturschwache Räume

6 Mittelzentren: Nicht ohne Bahnanschluss

7 Chancen im Güterverkehr

8 Fehlentscheidungen der Vergangenheit

9 Das Schicksal der Trassen

10 Entscheidung gegen den Bus?

11 Leitfaden zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

12 Neue Chancen durch stark verbesserte Finanzierungsinstrumente

13 Gründe für eine Reaktivierung

15 Zielkonflikte zwischen Nutzungsarten

16 Legende

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

20 Karte Reaktivierungen

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

28 Tabelle | Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

38 Tabelle | Prüffälle 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: April 2020

@DieVerkehrsunternehmen @VDV_Verband

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

Vorwort

Reaktivierung von Eisenbahnstrecken gewinnt politische Unterstützung

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

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

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

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

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

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

Ingo Wortmann
VDV-Präsident

Die Reaktivierung hilft dem Klima

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

Diese klimapolitischen Ziele, zu denen sich die Bundesrepublik Deutschland auch durch internationale Abkommen verpflichtet hat, sind allerdings nur zu erreichen, wenn die Messlatte bei der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene höher angelegt wird als bisher. Das kann nur gelingen, wenn alle Anstrengungen unternommen werden, um ein attraktives Angebot auf der Schiene zu ermöglichen. Ein Mittel hierzu kann die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken sein. Eine von der Bundesregierung beauftragte Studie zur wissenschaftlichen Begleitung ihrer Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie hat Kosten und Potenziale zur 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 ermutigt, nach weiteren Kandidaten für eine Reaktivierung Ausschau zu halten.

Die Reaktivierung stärkt strukturschwache Räume

Neben Umweltfragen prägte in den letzten Jahren auch die Strukturpolitik die öffentliche Diskussion. Einer Zuwanderung und Verdichtung in den Ballungsräumen steht eine Abwanderung in vielen ländlichen Räumen gegenüber. Ein Treiber der unerwünschten Entleerung ländlicher Räume ist der Abbau von Infrastruktur und Dienstleistungsangeboten in der Region. Eine der essentiellen Voraussetzungen für attraktive Wohn- und Wirtschaftsstandorte ist die Erreichbarkeit auch für Personen, die nicht am Individualverkehr teilnehmen wollen oder können. Eine Anbindung an das Eisenbahnnetz stellt einen gravierenden Standortvorteil dar und fällt bei der Wahl des Wohnsitzes, auch bei Autofahrern, ins Gewicht. In den Koalitionsvertrag der derzeitigen Regierungskoalition wurden ein Programm zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum sowie die Bereitstellung von Bundesmitteln „für den Betrieb von Schienennebenstrecken" aufgenommen, so dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb solcher Nebenstrecken verbessern dürften. Bei der Auswahl von Strecken, die für eine Reaktivierung in Frage kommen, ist der strukturpolitische Aspekt in die Überlegungen einzubeziehen.

Mittelzentren: Nicht ohne Bahnanschluss

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

In Deutschland sind über 900 Orte als Mittelzentren eingestuft. 123 davon mit fast 1,778 Mio. Einwohnern sind nicht an das im Personenverkehr betriebene Bahnnetz (Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn) angeschlossen. 13 davon sind Kreisstädte. 120 dieser Orte wurden früher im Eisenbahnpersonenverkehr bedient. 45 davon haben auch heute noch einen Eisenbahnanschluss, der zwar nicht regelmäßig im Personenverkehr bedient wird, aber jederzeit für diese Verkehrsart wieder in Betrieb genommen werden kann. Ein weiterer Ort verfügte über einen Anschluss per Überlandstraßenbahn. Bei 57 der betreffenden Orte erscheint die Reaktivierung der Trassen für den SPNV sinnvoll und praktikabel; bei 25 weiteren ist eine nähere Prüfung erforderlich. Falls die Option einer Reaktivierung in diesen Fällen realisiert und unsere Vorschläge umgesetzt würden, könnten in den wieder angeschlossenen Mittelzentren 1,284 Mio. Einwohner wieder an den Eisenbahnpersonenverkehr angeschlossen. Zahlreiche weitere Einwohner an den reaktivierten Strecken (an denen ja auch außerhalb der Mittelzentren weitere Halte bedient würden) und in den jeweiligen Einzugsbereichen würden ebenfalls hiervon profitieren.

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

Chancen im Güterverkehr

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

In Zeiten, in denen die Themen des Klimawandels, der Feinstaubbelastung und des exzessiven Flächenverbrauchs der Straße noch nicht die öffentliche Diskussion beherrschten und die Staus auf dem Straßennetz nur die Ballungszentren plagten, mochte es noch als vertretbar erscheinen, für den Güterverkehr im ländlichen Raum alternativlos auf die Straße zu setzen. Viele Unternehmen fragen sich heute jedoch, ob die überkommene Straßenlastigkeit ihres Logistikkonzeptes auf Dauer noch tragfähig ist. Hinzu kommt, dass die Umweltbilanz eines Unternehmens heutzutage nicht mehr nur als Ausdruck eines moralischen Unternehmensleitbildes, sondern als vom Kunden und/oder Investor nachgefragtes und betriebswirtschaftlich relevantes Marketingargument gesehen wird. Daher steht bei vielen Unternehmen mit Sitz in ländlichen Räumen die Frage nach Alternativen zur Straße auf der Tagesordnung.

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

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

Fehlentscheidungen der Vergangenheit

Die Entscheidungen zur Stilllegung von Strecken waren in der Vergangenheit häufig fragwürdig. Dies gilt insbesondere bei den Strecken, die vor der Bahnreform stillgelegt wurden. Die zugrundeliegenden Entscheidungen waren trotz des Behördencharakters der beiden deutschen Staatsbahnen nicht immer am Gemeinwohl orientiert und widersprachen häufig dem öffentlichen Interesse. Das im Jahre 1976 vorgestellte „Betriebswirtschaftlich optimale Netz" der Deutschen Bundesbahn, das fast die Hälfte des damals betriebenen Netzes aus dem erhaltungswürdigen Bestand ausklammerte, gab sich zwar den Anschein rationaler Herleitung seiner Bewertungen, krankte aber schon daran, dass das Sondervermögen der Deutschen Bundesbahn mangels einer brauchbaren Kostenstellenrechnung über keine verlässliche Berechnungsgrundlage, selbst für eine auf das Kaufmännische begrenzte Bewertung, zur Verfügung hatte. Rational nachvollziehbar aus Sicht der Infrastrukturbetreiber war allerdings die Entscheidung, das Netz mangels öffentlicher Finanzierung seiner Bestanderhaltung zu verkleinern. Dieses Interesse stand häufig in Konflikt mit gesamtwirtschaftlichen und strukturpolitischen Interessen. Welche Strecken die Stilllegungsentscheidung traf, hing häufig von politischen Einzelfallentscheidungen mit sehr subjektivem Charakter ab, aber auch von der Hartnäckigkeit, mit der ein Bundesland seine Zustimmung im Stilllegungsverfahren verweigerte. Nichtbundeseigenen Eisenbahnen verfügten aufgrund ihrer Organisationsform zwar in der Regel über mehr betriebswirtschaftliche Transparenz, hatten aber noch schlechtere Finanzierungsgrundlagen und geringere Möglichkeiten zur Quersubventionierung. Bei der Deutschen Reichsbahn waren Entscheidungen zum sogenannten „Verkehrsträgerwechsel" im Gesamtzusammenhang der staatlichen Planwirtschaft zu sehen, bei der erheblicher Ressourcenmangel sowohl Entscheidungen zugunsten wie auch zu Lasten des Fortbestandes von Eisenbahnstrecken dominierte. Bei allen deutschen Bahnen ging es nach dem Zweiten Weltkrieg weniger darum, Chancen für den Verkehrsträger zu realisieren als aus dem Mangel an Mitteln das Beste zu machen. Bei Nebenstrecken war dies aus Sicht der Bahnen im Zweifelsfall der Verzicht auf die Nutzung der eigenen, nicht oder unzureichend refinanzierten Infrastruktur und die Verlagerung auf die vom Staat bereitwillig finanzierte Straße.

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

Das Schicksal der Trassen

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

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

Entscheidung gegen den Bus?

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

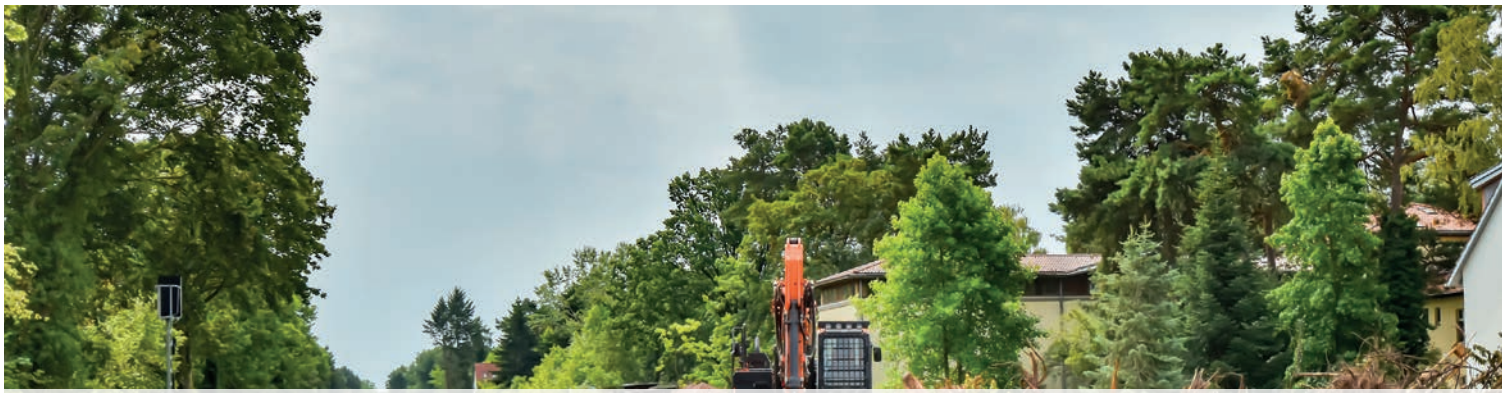
Grundsätzlich lässt sich ein attraktiver ÖV nur mit mehr Bus und Bahn und einem aufeinander abgestimmten Verkehrsangebot umsetzen. Die unterschiedlichen Stärken der Verkehrsträger müssen optimal in einem Verkehrsmittelmix miteinander kombiniert werden, um den höchsten Verlagerungseffekt zu erzielen. Eisenbahn, Bus und flexible Bedienungsformen sollten dabei gleichberechtigt zum Einsatz gelangen, um bestmögliche Ergebnisse zu erzielen. Im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung sollten bei einer Reaktivierung einer Eisenbahnstrecke die Busverkehre nicht entfallen, sondern die dafür eingesetzten Finanzmittel für eine Verbesserung der Zu- und Abbringerverkehre mit dem Bus eingesetzt werden.

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

Leitfaden zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

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

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



Neue Chancen durch stark verbesserte Finanzierungsinstrumente

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

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

Durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes hat der Bund den Ländern für die Jahre 2020 bis 2023 insgesamt rund 1,2225 Mrd. Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt. Ab dem Jahr 2024 werden diese Zusatzmittel mit 1,8 Prozent pro Jahr dynamisiert. Dies ergibt bis 2031 eine Aufstockung um insgesamt rund 5,248 Mrd. Euro. Damit werden auch die Voraussetzungen für die Bestellung von Leistungen auf zu reaktivierenden Strecken erheblich verbessert.

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

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

Gründe für eine Reaktivierung

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

- Die Erschließung weiteren Fahrgastpotenzials durch Verlängerung bestehender SPNV-Linien („Erweiterungsfunktion"). Durch die Reaktivierung werden dabei Synergieeffekte mit bestehenden Schienenverkehrsangeboten möglich, insbesondere durch Umlauferweiterungen 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 vergangen 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 neunziger Jahre des zahlreiche Strecken als militärische Transportwege für den Fall eines militärischen Konflikts bereitgehalten, auch wenn die Verkehrsnachfrage die Aufrechterhaltung der Infrastruktur nach damaligen Maßstäben nicht rechtfertigte. Dadurch überlebten viele Strecken, die sonst stillgelegt worden wären. Diese Förderung entfiel weitestgehend nach dem Ende des Kalten Krieges Nachdem dieses Thema seit zwei Jahrzehnten nicht mehr auf der Tagesordnung stand, hat die Europäische Kommission im Jahre 2018 in Abstimmung mit der NATO einen Aktionsplan zur Verbesserung der militärischen Mobilität im Rahmen der Verteidigungsunion vorgelegt, der auch den Eisenbahnverkehr betrifft. Die Europäische Kommission will hierzu eine Liste vorrangiger Infrastrukturprojekte vorlegen. Da noch nicht feststeht, inwieweit die Vorhaltung von Eisenbahninfrastruktur zu diesen Projekten zählen wird, wurden vorerst keine Projekte dieser Kategorie in die Liste zu reaktivierender Strecken aufgenommen.

Zielkonflikte zwischen Nutzungsarten

Neben einem nicht hinreichenden Potenzial im Rahmen dieser Kriterien können auch Konflikte mit anderen Arten des öffentlichen Verkehrs dazu führen, dass die Reaktivierung einer Strecke nicht in die Vorschlagsliste aufgenommen wurde. Dies betrifft insbesondere Konflikte mit dem Schienengüterverkehr. Der Schienengüterverkehr ist in hochbelasteten Knotenbereichen auf für ihn reservierte Bypässe angewiesen. Dabei ist eine Vermischung unterschiedlicher Verkehrsarten unerwünscht, die aufgrund der unterschiedlichen Fahrprofile der Züge zu ständigen gegenseitigen Behinderungen führt. Daher sollten auf Magistralen des Güterverkehrs, die derzeit nicht im Personenverkehr bedient werden, im Regelfall keine Reaktivierungen unternommen werden. Die Planungen zur Reaktivierung des Eisenbahnpersonenverkehrs auf einer wichtigen Trasse des Güterverkehrs im Rhein-Ruhrgebiet, nämlich der „Rheinischen Bahn" Duisburg-Wedau – Düsseldorf-Rath, wurden daher nicht in die Liste aufgenommen. Für die heute bereits überlastete Strecke empfehlen wir stattdessen den Bau zusätzlicher gesonderter Personenverkehrsgleise.

Legende

Legende

VzG
Streckennummer nach dem „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“

Reakt. PV / GV
Angabe, für welche Verkehrsart die Strecke zu reaktivieren ist

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

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

ElO
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.

Brunsbüttel
Geest-
hacht
Krakow
am See
Aurich
Zeven
Röbel/Müritz
Friesoythe
Stuhr
Lüchow
Havelberg
Sulingen
Vreden
Stadtlohn
Barntrup
Rietberg
Blomberg
Beverungen
Clausthal-
Zellerfeld
Oer-Erkenschwick
Delbrück
Bergkamen
Datteln
Duder-
stadt
Kamp-Lintfort
Waltrop
Büren
Neukirchen-Vluyn
Sprockhövel
Warstein
Hemer
Sundern
Heiligenhaus
Schwalmtal
Radevormwald
Monheim
Wermels-
kirchen
Schmallen-
berg
Homberg
Wipperfürth
Allendorf/
Battenberg
Limbach-Oberfrohna
Baesweiler
Heringen
Eisenberg
Oberlungwitz
Würselen
Waldbröl
Gladenbach
Marienberg
Niederkassel
Dier-
dorf
Laubach
Schneeberg
Schlei-
den
Höhr-
Grenzhausen
Schleiz
Monschau
Adenau
Bad
Brückenau
Nastätten
Taunus-
stein
Gefrees
Prüm
Daun
Bad Orb
Bad
Königshofen
Waldsassen
Bad
Himmelkron
Kastellaun
Scheßlitz
Berneck
Mitterteich
Nauerburg
Bad
Schwalbach
Gerolzhofen
Hollfeld
Vohenstrauß
Zell
Simmern
Markt-
heidenfeld
Volkach
Grafenwöhr
Erbendorf
Bernkastel-
Kues
Kirchberg
Höchstadt
a. d. Aisch
Burgebrach
Tirschenreuth
Meisenheim
Eschenberg i. d
Oberpfalz
Hermeskeil
Birkenfeld
Herzogenaurach
Oberviechtach
Neunburg
vorm Wald
Künzelsau
Nittenau
Herxheim
Feucht-
wangen
Freystadt
Burglengenfeld
Dahn
Berching
Viechtach
Dinkelsbühl
Beilngries
Kelheim
Waldkirchen
Rottenburg
a. d. Laaber
Tittling
Freyung
Hauzenberg
Arnstorf
Laichingen
Wertingen
Zusmarshausen
Taufkirchen
(Vils)
Schramberg
Pfullendorf
Geretsried
Bad Wiessee
Lindenberg im Allgäu

Reaktivierungen
Westerland
Sylt
Dagebüll
Föhr
Amrum
Langeness
Pellworm
Niebüll
Lindholm
Flensburg
Jübek
Husum
Helgoland
Norderney
Langeoog
Spiekeroog
Juist
Wangerooge
Borkum
Eemshaven
Norden
Esens
Aurich
Abelitz
Emden
Jade-Weser-Port
Wilhelmshaven
Bremerhaven
Nordenham
Cuxhaven
Uetersen
Stade
Hesedorf
Zeven
Tostedt
Bremervörde
Hamburg
HH Altona
HH Harburg
Büchen
Maschen
Winsen
Lüneburg
Bleckede
Rotenburg
Bremen
Oldenburg
Leer
Ihrhove
Nieuweschans
Lathen
Emmen
Meppen
Coevorden
Emlichheim
Neuenhaus
Nordhorn
Bad Bentheim
Hengelo
Enschede
Gronau
Rheine
Osnabrück
Recke
Minden
Vechta
Diepholz
Sulingen
Syke
Bassum
Verden
Langwedel
Soltau
Munster
Bispingen
Celle
Bergen
Nienburg
Rahden
Wunstorf
Hannover
Stadthagen
Rinteln
Herford
Bielefeld
Versmold
Harsewinkel
Gütersloh
Lemgo
Extertal-B.
Lage
Hameln
Emmerthal
Elze
Hildesheim
Lehrte
Salzgitter-L
Wittmar
Braunschweig
Helmstedt
Schöningen
Jerxheim
Vienenburg
Goslar
Bad Harzburg
Einbeck
Kreiensen
Northeim
Braunlage
Rübeland
Thale
Klostermansfeld
Halberstadt
Oebisfelde
Wolfsburg
Gifhorn
Rühen
Wittingen
Uelzen
Dannenberg Ost
Salzwedel
Lüchow
Wittenberge
Glöwen
Havelberg
Pritzwalk
Wittstock
Mirow
Neustrelitz
Templin
Löwenberg
Neuruppin
Rathenow
Stendal
Seddin
Potsdam
Berlin
Hbf
Wustermark
Hennigsdorf
Velten
Kremmen
Oranienburg
Oder-Havel-Kanal
Brandenburg
Havel
Spree
Strausberg
Erkner
Wriezen
Küstrin-Kietz
Kostrzyn
Frankfurt/Oder
Beeskow
Königs-Wusterhausen
Blanken-felde
Beelitz Stadt
Jüterbog
Lübbenau
Guben
Forst
Cottbus
Calau
Falken-berg
Senftenberg
Ruhland
Elsterwerda
Horka
Görlitz
Zittau
Bautzen
Löbau
Kamenz
Dresden
Pirna
Meißen
Nossen
Rochlitz
Döbeln
Geithain
Narsdorf
Wittgensdorf ob. Bf
Chemnitz
Mulda
Kipsdorf
Glauchau
Gößnitz
Gera
Weida
Zeitz
Leipzig
Großbothen
Merseburg
Naumburg
Weißenfels
Bitterfeld
Wittenberg
Köthen
Dessau
Calbe
Magdeburg
Halle
Torgau
Riesa
Wurzen
Elbe
Oder
Neiße
Sangerhausen
Stolberg
Wippra
Ascheberg
Neumünster
Kiel
Schönberger Strand
Schönberg
Büdelsdorf
Fockbek
Rendsburg
Heide
Kellinghusen
Wrist
Kaltenkirchen
Wilster
Nord-Ostsee-Kanal
Lübeck
Ratzeburg
Rehna
Hagenow Stadt
Schwerin
Güstrow
Bützow
Wismar
Neustadt
Warnemünde
Rostock
Barth
Prerow
Puttgarden
Fehmarn-Burg
Großenbrode
Rødby Færge
Gedser
Sassnitz
Stralsund
Göhren
Greifswald
Anklam
Ueckermünde Stadthafen
Swinoujscie Centrum
Swinoujscie
Pasewalk
Prenzlau
Neubrandenburg
Szczecin/ Stettin
Parchim
Karow
Waren
Malchow
Meyenburg
Lalendorf
Plaaz
Ems
Weser
Aller
Mittelland-Kanal
Elbe-Seitenkanal
Dortmund-Ems-Kanal
Rhein
Maas
Waal
IJssel
Ahaus
Coesfeld
Münster/W.
Rheda-W.
Gütersloh
Beckum
Sennelager
Paderborn
Hamm
Wesel
Kamen
Unna
Soest
Lippstadt
Büren
Dortmund
Essen
Duisburg
Bochold
Borken
Emmerich
Arnhem
Venlo
Kleve
Xanten
Rheinkamp
Krefeld
Mönchen-gladbach
Neuss
Düsseldorf
Wuppertal
Solingen
Hagen
Iserlohn
Warstein
Brilon Wald
Sundern
Olpe
Siegen
Köln
Bedburg
Jülich
Heinsberg
Baal
Aachen
Düren
Eschweiler
Siegburg
Overath
Dieringhausen
Wald-bröl
Berg.-Gladb.
Wermk
Marienheide
Emdtebrücke
Winterberg
Bad Berleburg
Korbach
Brilon Wald
Warburg
Göttingen
Nordhausen
Leinefelde
Sangerhausen
Kassel
Herkules
Baunatal
Homberg
Treysa
Kirchhain
Marburg
Bebra
Fulda
Werra
Mühlhausen
Gerstungen
Eisenach
Gotha
Erfurt
Weimar
Jena
Kayna
Naumburg
Bretleben
Riesa
Merseburg
Weißenfels
Großbothen
Geithain
Döbeln
Meißen
Nossen
Rochlitz
Wittgensdorf ob. Bf
Narsdorf
Pirna
Elbe
Oder
Neiße
Kostrzyn
Szczecin/ Stettin
Swinoujscie
Swinoujscie Centrum
Ueckermünde Stadthafen
Pasewalk
Prenzlau
Templin
Stendell
Schwedt
Angermünde
Frankfurt/Oder
Beeskow
Königs-Wusterhausen
Blanken-felde
Beelitz Stadt
Jüterbog
Lübbenau
Guben
Forst
Cottbus
Calau
Falken-berg
Senftenberg
Ruhland
Elsterwerda
Horka
Görlitz
Zittau
Bautzen
Löbau
Kamenz
Dresden
Pirna
Meißen
Nossen
Rochlitz
Döbeln
Geithain
Narsdorf
Wittgensdorf ob. Bf
Chemnitz
Mulda
Kipsdorf
Glauchau
Gößnitz
Gera
Weida
Zeitz
Leipzig
Großbothen
Merseburg
Naumburg
Weißenfels
Bitterfeld
Wittenberg
Köthen
Dessau
Calbe
Magdeburg
Halle
Torgau
Riesa
Wurzen
Elbe
Oder
Neiße
Sangerhausen
Stolberg
Wippra
Ascheberg
Neumünster
Kiel
Schönberger Strand
Schönberg
Büdelsdorf
Fockbek
Rendsburg
Heide
Kellinghusen
Wrist
Kaltenkirchen
Wilster
Nord-Ostsee-Kanal
Lübeck
Ratzeburg
Rehna
Hagenow Stadt
Schwerin
Güstrow
Bützow
Wismar
Neustadt
Warnemünde
Rostock
Barth
Prerow
Puttgarden
Fehmarn-Burg
Großenbrode
Rødby Færge
Gedser
Sassnitz
Stralsund
Göhren
Greifswald
Anklam
Ueckermünde Stadthafen
Swinoujscie Centrum
Swinoujscie
Pasewalk
Prenzlau
Neubrandenburg
Szczecin/ Stettin
Parchim
Karow
Waren
Malchow
Meyenburg
Lalendorf
Plaaz
Ems
Weser
Aller
Mittelland-Kanal
Elbe-Seitenkanal
Dortmund-Ems-Kanal
Rhein
Maas
Waal
IJssel
Ahaus
Coesfeld
Münster/W.
Rheda-W.
Gütersloh
Beckum
Sennelager
Paderborn
Hamm
Wesel
Kamen
Unna
Soest
Lippstadt
Büren
Dortmund
Essen
Duisburg
Bochold
Borken
Emmerich
Arnhem
Venlo
Kleve
Xanten
Rheinkamp
Krefeld
Mönchen-gladbach
Neuss
Düsseldorf
Wuppertal
Solingen
Hagen
Iserlohn
Warstein
Brilon Wald
Sundern
Olpe
Siegen
Köln
Bedburg
Jülich
Heinsberg
Baal
Aachen
Düren
Eschweiler
Siegburg
Overath
Dieringhausen
Wald-bröl
Berg.-Gladb.
Wermk
Marienheide
Emdtebrücke
Winterberg
Bad Berleburg
Korbach
Brilon Wald
Warburg
Göttingen
Nordhausen
Leinefelde
Sangerhausen
Kassel
Herkules
Baunatal
Homberg
Treysa
Kirchhain
Marburg
Bebra
Fulda
Werra
Mühlhausen
Gerstungen
Eisenach
Gotha
Erfurt
Weimar
Jena
Kayna
Naumburg
Bretleben
Riesa
Merseburg
Weißenfels
Großbothen
Geithain
Döbeln
Meißen
Nossen
Rochlitz
Wittgensdorf ob. Bf
Narsdorf
Pirna
Elbe
Oder
Neiße
Kostrzyn
Szczecin/ Stettin
Swinoujscie
Swinoujscie Centrum
Ueckermünde Stadthafen
Pasewalk
Prenzlau
Templin
Stendell
Schwedt
Angermünde
Frankfurt/Oder
Beeskow
Königs-Wusterhausen
Blanken-felde
Beelitz Stadt
Jüterbog
Lübbenau
Guben
Forst
Cottbus
Calau
Falken-berg
Senftenberg
Ruhland
Elsterwerda
Horka
Görlitz
Zittau
Bautzen
Löbau
Kamenz
Dresden
Pirna
Meißen
Nossen
Rochlitz
Döbeln
Geithain
Narsdorf
Wittgensdorf ob. Bf
Chemnitz
Mulda
Kipsdorf
Glauchau
Gößnitz
Gera
Weida
Zeitz
Leipzig
Großbothen
Merseburg
Naumburg
Weißenfels
Bitterfeld
Wittenberg
Köthen
Dessau
Calbe
Magdeburg
Halle
Torgau
Riesa
Wurzen
Elbe
Oder
Neiße
Sangerhausen
Stolberg
Wippra
DSB
Niebüll
Flensburg
Rødby Færge
Gedser
Prerow
Barth
Sassnitz
Stralsund
Göhren
Puttgarden
Fehmarn-Burg
Großenbrode
Warnemünde
Rostock
Neustadt
Wismar
Plaaz
Bützow
Lalendorf
Güstrow
Schwerin
Hagenow Stadt
Ratzeburg
Rehna
Lübeck
Neumünster
Ascheberg
Schönberg
Schönberger Strand
Büdelsdorf
Kiel
Fockbek
Rendsburg
Heide
Nord-Ostsee-Kanal
Kellinghusen
Wrist
Kaltenkirchen
Wilster
Cuxhaven
Uetersen
Stade
Hesedorf
Zeven
Tostedt
Bremervörde
Hamburg
HH Altona
HH Harburg
Büchen
Maschen
Winsen
Lüneburg
Bleckede
Rotenburg
Bremen
Oldenburg
Leer
Ihrhove
Nieuweschans
Lathen
Emmen
Meppen
Coevorden
Emlichheim
Neuenhaus
Nordhorn
Bad Bentheim
Hengelo
Enschede
Gronau
Rheine
Osnabrück
Recke
Minden
Vechta
Diepholz
Sulingen
Syke
Bassum
Verden
Langwedel
Soltau
Munster
Bispingen
Celle
Bergen
Nienburg
Rahden
Wunstorf
Hannover
Stadthagen
Rinteln
Herford
Bielefeld
Versmold
Harsewinkel
Gütersloh
Lemgo
Extertal-B.
Lage
Hameln
Emmerthal
Elze
Hildesheim
Lehrte
Salzgitter-L
Wittmar
Braunschweig
Helmstedt
Schöningen
Jerxheim
Vienenburg
Goslar
Bad Harzburg
Einbeck
Kreiensen
Northeim
Braunlage
Rübeland
Thale
Klostermansfeld
Halberstadt
Oebisfelde
Wolfsburg
Gifhorn
Rühen
Wittingen
Uelzen
Dannenberg Ost
Salzwedel
Lüchow
Wittenberge
Glöwen
Havelberg
Pritzwalk
Wittstock
Mirow
Neustrelitz
Templin
Löwenberg
Neuruppin
Rathenow
Stendal
Seddin
Potsdam
Berlin
Hbf
Wustermark
Hennigsdorf
Velten
Kremmen
Oranienburg
Oder-Havel-Kanal
Brandenburg
Havel
Spree
Strausberg
Erkner
Wriezen
Küstrin-Kietz
Kostrzyn
Frankfurt/Oder
Beeskow
Königs-Wusterhausen
Blanken-felde
Beelitz Stadt
Jüterbog
Lübbenau
Guben
Forst
Cottbus
Calau
Falken-berg
Senftenberg
Ruhland
Elsterwerda
Horka
Görlitz
Zittau
Bautzen
Löbau
Kamenz
Dresden
Pirna
Meißen
Nossen
Rochlitz
Döbeln
Geithain
Narsdorf
Wittgensdorf ob. Bf
Chemnitz
Mulda
Kipsdorf
Glauchau
Gößnitz
Gera
Weida
Zeitz
Leipzig
Großbothen
Merseburg
Naumburg
Weißenfels
Bitterfeld
Wittenberg
Köthen
Dessau
Calbe
Magdeburg
Halle
Torgau
Riesa
Wurzen
Elbe
Oder
Neiße
Sangerhausen
Stolberg
Wippra

LEGENDE
Grundnetz der DB Netz AG und der NE
2690 Streckennummer (VzG)
3005 zu reaktivierende Strecke mit VzG-Nummer
2505 zu reaktivierende Strecke, neu aufgenommen
5041 Prüffall bei einer zu reaktivierender Strecke
Bundesgrenze
Gewässer, Fluss
ÖBB Infrastrukturunternehmen der Nachbarstaaten
Luxembourg
Strasbourg
Basel
Saarbrücken
Mannheim
Karlsruhe
Stuttgart
Ulm
Augsburg
München
Nürnberg
Regensburg
Würzburg
Frankfurt (Main)
Wiesbaden
Mainz
Koblenz
Bonn
Fulda
Hanau
Aschaffenburg
Bayreuth
Hof
Salzburg
Innsbruck
Freiburg (Breisgau)
Konstanz
Bodensee
Rhein
Main
Donau
Mosel
Saar
Lahe
Fulda
Werra
Inn
Moselle
Sarre

Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr

Bundesland	Stadt	Kreissitz?	Einwohner	Streckennr.	Strecke
RP	Adenau		2962	3000	Ahrbrück – Adenau
HE	Allendorf/Battenberg		10891	2854	Frankenberg – Battenberg
BY	Arnstorf		6978	5640	Landau (Isar) – Arnstorf (Niederebay.)
NI	Aurich	ja	41991	1573	Abelitz – Aurich
BY	Bad Berneck		4371	5006	Abzw Schlömen – Bischofsgrün
BY	Bad Brückenau		6449	5211	Jossa – Bad Brückenau
BY	Bad Königshofen (Grabfeld)		5984	5241	Bad Königshofen – Bad Neustadt
HE	Bad Orb		10020	9362	Wächtersbach – Bad Orb
HE	Bad Schwalbach	ja	11187	3500	Wiesbaden Hbf – Bad Schwalbach – Diez
BY	Bad Wiessee / Kreuth		8592	nicht vorhanden	nicht vorhanden
NW	Baesweiler		27033	o. Nr.	Grubenbahnen des Eschweiler Reviers
NW	Barntrup		8587	2983	Lemgo-Lüttfeld – Barntrup
BY	Beilngries		9768	5930/5323	Neumarkt (Oberpf.) – Berching – Beilngries – Kinding
BY	Berching		9013	5930/5323	Neumarkt (Oberpf.) – Berching – Beilngries – Kinding
NW	Bergkamen		48725	2250	Hamm Hbf – Recklinghausen Hbf
				o. Nr.	
RP	Bernkastel-Kues		7134	3111	Wittlich Hbf – Bernkastel-Kues
NW	Beverungen		13115	2973	Holzminden – Scherfede
RP	Birkenfeld	ja	6984	9320	Neubrücke (Nahe) – Birkenfeld
NW	Blomberg		15154	2986	Blomberg – Abzw Noltehof
SH	Brunsbüttel		12554	1214	Wilster – Brunsbüttel
NW	Büren		21556	2961	Paderborn Hbf – Büren
BY	Burgebrach		6882	5110	Burgebrach – Strullendorf
BY	Burglengenfeld		13554	5864	Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld
NI	Clausthal-Zellerfeld		15888	1931	Altenau – Langelsheim
RP	Dahn		4605	3312	Hinterweidenthal Bf. – Bundenthal-Rumbach
NW	Datteln		34614	2250	Hamm Hbf – Recklinghausen Hbf
RP	Daun	ja	7974	3005	Kaisersesch – Daun – Gerolstein
NW	Delbrück		31949	9215	Rheda-Wiedenbrück – Sennelager
RP	Dierdorf		5700	3032	Altenkirchen – Siershahn
BY	Dinkelsbühl		11825	5331	Dombühl – Feuchtwangen – Dinkelsbühl – Nördlingen
NI	Duderstadt		20466	1811	Wulften – Duderstadt
				o. Nr.	Göttingen – Duderstadt
TH	Eisenberg (Thür.)	ja	10885	6659	Crossen – Eisenberg (Thür.)
BY	Erbendorf		5085	5042	Reuth – Erbendorf Nord
BY	Eschenbach (Oberpf.)		4056	5052	Pressath – Grafenwöhr – Eschenbach (Oberpf.)
BY	Feuchtwangen		12452	5331	Dombühl – Feuchtwangen – Dinkelsbühl – Nördlingen
BY	Freystadt		9013	5931	Greißelbach – Freystadt
BY	Freyung	ja	7166	5840	Passau – Freyung
NI	Friesoythe		22456	1521	Friesoythe-Cloppenburg
SH	Geesthacht		30551	9123	Hamburg-Bergedorf – Geesthacht
BY	Gefrees		4332	5005	Falls – Gefrees
BY	Geretsried		25275	o. Nr.	Wolfratshausen – Geretsried
BY	Gerolzhofen		6889	5231	Schweinfurt Hbf – Kitzingen-Etwashausen
HE	Gladenbach		12262	3953	Hartenrod – Gladenbach – Niederwalgern
BY	Grafenwöhr		6363	5052	Pressath – Grafenwöhr
BY	Hauzenberg		11649	5843	Passau-Voglau – Hauzenberg
BB	Havelberg		6537	o. Nr.	Glöwen – Havelberg
NW	Heiligenhaus		26335	2.724	Abzw Oberdüssel – Velbert – Kettwig-Stausee
NW	Hemer		34080	2850	Iserlohn – Menden
HE	Heringen		7187	6707	Gerstungen – Heringen (Werra) – Vacha
RP	Hermeskeil		6492	3021	Büchenbeuren – Hermeskeil
				3131	Türkismühle – Hermeskeil – Trier Hbf
RP	Herxheim		10588	3440	Landau (Pfalz) – Herxheim (b. Landau)
BY	Herzogenaurach		23126	5112	Erlangen-Bruck – Herzogenaurach
BY	Himmelkron		3530	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
Prüfung erforderlich	Trassierung ungeeignet (zahlreiche Bahnübergänge), Prüfung, ob (Teil-) Neubau sinnvoll
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
Prüfung erforderlich	sehr weit von Oberzentren entfernt, aber Anbindung an leistungsfähige Trasse in Jossa Richtung Würzburg
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
Prüfung erforderlich	Trasse durch touristische Schmalspurbahn belegt, Wiederherrichtung der Normalspur und Regelverkehr prüfen
ja	
nein	Kommunen waren nie an das Bahnnetz angeschlossen
ja	verschiedene Varianten
ja, neu aufgenommen	
ja, neu aufgenommen	Anbindung an Regionalbahnhof Kinding der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt (RE Nürnberg – München)
ja, neu aufgenommen	Anbindung an Regionalbahnhof Kinding der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt (RE Nürnberg – München)
nein	Konflikt mit Güterverkehr
Prüfung erforderlich	Reaktivierung der Grubenbahn der DSK Richtung Kamen prüfen
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, neu aufgenommen	
ja, neu aufgenommen	
Prüfung erforderlich	lange Fahrzeit, Bamberg nur indirekt erreichbar, aber attraktive Anschlüsse in Strullendorf Ri. Bamberg u. Nürnberg
ja, neu aufgenommen	
nein	Bus nach Goslar weit attraktiver als Bahn (26 Minuten Fahrzeit)
nein	keine attraktive Anbindung an Oberzentren erreichbar; Weiterbetrieb für Touristikverkehr
nein	Konflikt mit Güterverkehr, Trasse in Randlage zur Stadt
ja	
Prüfung erforderlich	für Verkehrsrelation Ri. Paderborn sinnvoll, weniger Ri. Gütersloh u. Bielefeld
ja, neu aufgenommen	
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, neu aufgenommen	
ja	
Prüfung erforderlich	Mehrwert ggü. Busverkehr prüfen
nein	Busverbindung nach Passau mit 39 Minuten Fahrzeit atrraktiver
Prüfung erforderlich	nicht in Bedarfsrichtung, aber mit kurzer Fahrzeit attraktive Anschlüsse in Glöwen Richtung Berlin und Hamburg
ja	
ja	
ja, neu aufgenommen	
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
nein	Strecke gegenüber Bus über BAB A 1 unattraktiv; für Relation Trier – Nahe (- Rhein/Main) Neubau sinnvoll
Prüfung erforderlich	Trasse in Randlage und nicht in Bedarfsrichtung; ggf. bei Anbindung an Karlsruher Stadtbahnnetz sinnvoll
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)		13422	5112	Forchheim (Oberfr.) – Höchstadt (Aisch)
RP	Höhr-Grenzhausen		9260	3032	Engers - Siershahn
BY	Hollfeld		5043	5002	Bayreuth – Hollfeld
HE	Homberg (Efze)	ja	14035	6710	Malsfeld – Homberg (Kr. Kassel) – Treysa
NW	Kamp-Lintfort		37391	o. Nr.	Abzw Rheinkamp Süd – Kamp-Lintfort
RP	Kastellaun		5410	3020	Emmelshausen – Simmern
BY	Kelheim	ja	16714	5853	Saal – Kelheim
RP	Kirchberg		3993	3021	Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren
MV	Krakow am See		3.461	6939	Priemerburg - Meyenburg
BW	Künzelsau	ja	15391	4956	Waldenburg – Künzelsau
BW	Laichingen		11731	9471	Amstetten (Württ.) – Laichingen
HE	Laubach		9583	3740	Hungen – Laubach (Oberhess.)
SN	Limbach-Oberfrohna		24029	6636/6637	Wittgensdorf ob. Bf. – Oberfrohna
BY	Lindenberg im Allgäu		11546	5430	Röthenbach – Lindenberg
NI	Lüchow	ja	9388	6905	Salzwedel – Lüchow – Dannenberg Ost
SN	Marienberg (Sachsen)		17097	6619	Pockau-Lengefeld – Marienberg (Sachs.)
BY	Marktheidenfeld		11194	5213	Lohr Bf – Wertheim
RP	Meisenheim (Glan)		2794	3281	Lauterecken-Grumbach – Staudernheim
BY	Mitterteich		6596	5040	Wiesau (Oberpf.) – Waldsassen – Cheb
NW	Monheim		40645	9247	Monheim Rathaus – Langenfeld
NW	Monschau		11726	o. Nr.	Raeren – Weywertz
RP	Nastätten		4199	o. Nr.	Zollhaus (Nassau) – Nastätten
				o. Nr.	Braubach – Nastätten
				o. Nr.	St. Goarshausen – Nastätten
RP	Neuerburg		1516	3100/3102	Prüm – Pronsfeld – Neuerburg
NW	Neukirchen-Vluyn		26982	9231	Moers – Neukirchen-Vluyn
BY	Neunburg vorm Wald		8338	5802	Bodenwöhr Nord – Neunburg vorm Wald
NW	Niederkassel		38218	9611	Niederkassel-Mondorf – Niederkassel- Lülsdorf
BY	Nittenau		9019	5803	Bodenwöhr Nord – Nittenau
SN	Oberlungwitz		5881	nicht vorhanden.	nicht vorhanden
BY	Oberviechtach		5030	5804	Nabburg – Oberviechtach
NW	Oer-Erkenschwick		31442	o.Nr.	Grubenbahn Ewald Fortsetzung – RE-Suderwich
BW	Pfullendorf		13437	4551	Altshausen – Pfullendorf
RP	Prüm		5438	3100	Gerolstein – Prüm
NW	Radevormwald		22107	2703/2704	Wuppertal-Oberbarmen – Radevormwald
NW	Rietberg		29466	9215	Rheda-Wiedenbrück – Sennelager
MV	Röbel/Müritz		5044	6940	Ganzlin - Röblel (Meckl.)
BY	Rottenburg (Laaber)		8267	5632	Rottenburg (Laaber) – Landshut
BY	Scheßlitz		7259	5114	Bamberg – Scheßlitz
NW	Schleiden		13053	2635	Kall – Hellenthal
TH	Schleiz	ja	8854	6656/6658	Schönberg (Vogtl.) – Schleiz West
NW	Schmallenberg		24869	2862	Wenholthausen – Altenhundem
SN	Schneeberg (Erzgeb.)		13894	6642	Bad Schlema - Schneeberg (Erzgeb.)
BW	Schramberg		21189	4252	Schiltach – Schramberg
NW	Schwalmtal		18982	2513	Dülken – Brüggen
RP	Simmern	ja	7950	3021	Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren
NW	Sprockhövel		24747	2713	Hattingen – Wuppertal-Oberbarmen
NW	Stadtlohn		20.322	o.Nr.	Borken – Stadtlohn – Ahaus
NI	Stuhr		33.678	9144	Mittelshuchting – Stuhr – Leeste
NI	Sulingen		12.842	2982	Bassum – Rahden (Kr. Lübbecke)
NW	Sundern		27802	9283	Neheim-Hüsten – Sundern
BY	Taufkirchen (Vils)		10107	5721	Dorfen Bf – Taufkirchen (Vils)
HE	Taunusstein		30005	3500	Wiesbaden Hbf – Bad Schwalbach – Diez
BY	Tirschenreuth	ja	8707	5041	Wiesau (Oberpf.) – Tirschenreuth
BY	Tittling		4238	5841	Kalteneck – Deggendorf
BY	Viechtach		8364	9581	Gotteszell – Viechtach

(Eisenbahn/Stadtbahn)

Reaktiv. sinnvoll?	Bemerkungen
nein	Strecke stark überbaut, ggf. Neubau erforderlich
ja	Anbindung über Bf. Grenzau 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
Prüfung erforderlich	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 Bedarfgsrichtungen. Anbindung an SPNV über neuen Hp. Merklingen (6 km entfernt) in Bau
ja, neu aufgenommen	
ja, neu aufgenommen	
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
Prüfung erforderlich	Potenzial PV angesichts der Entfernung zu Oberzentren, Potenzial GV zur Erhöhung der Resilienz prüfen
ja, neu aufgenommen	
nein	Strecke verläuft nicht in Bedarfsrichtung
ja, neu aufgenommen	
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 R. 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
Prüfung erforderlich	schlechte Trassierung mit Umwegen, aber attraktive Anschlüsse in Landshut Richtung München
nein	autobahnparallele Strecke, derzeitige Nutzung als Radweg hat mehr Verkehrswert
ja	
ja, neu aufgenommen	
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, neu aufgenommen	
ja	
Prüfung erforderlich	schlechte Trassierung, aber attraktive Anschlüsse in Dorfen Bf Richtung München
ja	
Prüfung erforderlich	ggf. aufwandsarm bei Durchbindungen von Cheb/Waldsassen oder Hof möglich
Prüfung erforderlich	ggf. Flügelzugkonzept Passau – Kalteneck – Freyung / – Tittling Markt sinnvoll
ja	derzeit Versuchsbetrieb

Deutsche Mittelzentren ohne Anschluss an den Schienenpersonenverkehr

Bundes-land	Stadt	Kreissitz?	Einwohner	Streckennr.	Strecke
BY	Vohenstrauß		7398	5054	Neustadt (Waldnaab) – Vohenstrauß
BY	Volkach		8857	5203	Seligenstadt (b. Würzburg) – Volkach (Main)
NW	Vreden		22641	o. Nr.	Stadtlohn – Vreden
NW	Waldbröl		19543	2680	Osberghausen – Waldbröl
BY	Waldkirchen		10534	5840	Passau – Freyung
BY	Waldsassen	Oberzentrum!	6694	5040	Wiesau (Oberpf.) – Waldsassen – Cheb
NW	Waltrop		29345	2250	Hamm Hbf – Recklinghausen Hbf
NW	Warstein		24842	9216	Lippstadt – Warstein
NW	Wermelskirchen		34765	2700	Remscheid-Lennep – Opladen
BY	Wertingen		9294	5311	Wertingen – Mertingen Bahnhof
NW	Wipperfürth		21003	2707	Bergisch Born – Marienheide
NW	Würselen		38712	2544/2555	Abzw Merzbrück – Würselen – Aachen Nord
RP	Zell (Mosel)		4099	9310	Bullay - Trier
NI	Zeven (Han.)		13809	9127	Tostedt – Zeven (Han.)
				1711	Bremervörde – Zeven (Han.) – Rotenburg (Wümme)
BY	Zusmarshausen		6378	nicht vorhanden	nicht vorhanden
	INSGESAMT		**1778423**		**davon 494353 Einwohner nicht sinnvoll anschließbar**

(Eisenbahn/Stadtbahn)

Reaktiv. sinnvoll?	Bemerkungen
nein	Busverbindung nach Weiden mit 24 Minuten Fahrzeit attraktiver
ja	
nein	keine attraktive Anbindung an Oberzentren erreichbar
ja	
ja	
ja	
nein	Konflikt mit Güterverkehr
ja, neu aufgenommen	
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, neu aufgenommen	
ja, neu aufgenommen	
nein	Kommune war nie an das Bahnnetz angeschlossen
	1 284 070 Einwohner in Mittelzentren potenziell anschließbar

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	ElO	ElHy	Gründe
1012	PV/GV	Büdelsdorf – Fockbek	SH	DB Netz	4		4	
1041	PV	Neumünster – Ascheberg	SH	DB Netz	25		25	
1151	PV/GV	Wittenberge – Dannenberg Ost	BB/MV/NI	DB Netz	49	49		
1214	PV	**Brunsbüttel – Wilster**	SH	DB Netz	14	14		
1221	PV	Wrist – Kellinghusen	SH	DB Netz	3	3		
1260	PV	Stade – Hesedorf	NI	EVB	26	26		
1503	PV	Nordenham – Nordenham-Blexen	NI	HIG/DB Netz	7	7		
1570	PV	Norden – Esens	NI	MKO/DB Netz	29		29	
1711	PV	**Rotenburg (Wümme) – Bremervörde**	NI	EVB	50	50		
1722	PV	**Braunschweig-Gliesmarode – Harvesse**	NI	DB Netz	15	15		
1923	PV	**Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenberg**	NI	DB Netz	2	2		
1940	PV	**Schöningen – Helmstedt**	NI	DB Netz	11	11		
2131	GV	(Umgehungsbahn Dortmund -) Abzw Deusen – Dortmund Nord	NW	DB Netz/ DE Infrastruktur	2	2		
2133	GV	Abzw Hansa – Dortmund Nord	NW	DB Netz/ DE Infrastruktur	1	1		
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	PV	Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurt	NW	Regiobahn	4	4		
2423/2722	PV	Wuppertal-Vohwinkel – Wuppertal-Wichlinghausen – Gevelsberg West	NW	DB Netz	22	22		
2501	PV	**Krefeld Hbf – Willich – Mönchengladbach Hbf**	NW	DB Netz	18	18		
2521	PV	**Rheydt-Odenkirchen – Mönchengladbach Hbf**	NW	DB Netz	7	7		
2524	PV	Dalheim – Bundesgrenze (- Roermond/NL)	NW	DB Netz	1		1	
2530	PV	Kaarster See – Viersen	NW	Regiobahn	15	15		
2540	PV	Linnich – Hückelhoven-Baal – Ratheim	NW	DB Netz	13	13		
2544/2555	PV	Abzw Merzbrück – Würselen – Aachen Nord	NW	EVS	11	11		
2545	PV	Abzw Richterich – Aachen-Vetschau – Bundesgrenze (- 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 Lückerath (Verknüpfung KVB-Linie 1)**	NW	BGE/DB Netz	4	4		
2680	PV	Osberghausen – Waldbröl (Rheinl.)	NW	RSE	24		24	
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		

	Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
		A	I	1974	2001		z.T. als Bahnhofsgleis weiter betrieben
		B	II	1985	1995		
		C	III	1945, 1947	1945, 1947	Kriegs-/Teilungsfolge	Elbbrücke 1945 gesprengt
	M	B	I	1988	in Betrieb		Strecke wird gemäß BSchwAbG elektrifiziert
		A	I	1975	1995		Ingenierplanung 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	C	I	1968	in Betrieb		
		B	I	1962	in Betrieb		
		A	II	1984	1985		Nutzen-Kosten-Verhältnis bereits mit 1,82 bewertet
		B	II	2007	2009		
		A	I	kein PV	2004		Anbindung KV-Terminal Dortmund Nord; falls Strecke 2133 reaktiviert wird, in Priorität B
		A	I	kein PV	2005		Anbindung KV-Terminal Dortmund Nord; falls Strecke 2131 reaktiviert wird, in Priorität B
		B	II	1979	1983		
		B	II	1974	1981-1991		
		B	I/III	1945-1983	z.T. in Betrieb	z.T. Kriegsfolge	Brücke über Wesel-Datteln-Kanal 1945 gesprengt; Spellen - Oberhausen im Güterverkehr in Betrieb
		C	II	1984	1986-1995		
		C	III	1971	2006		Reaktivierung zur Stabilisierung der Betriebsqualität (auch im Personenverkehr)
		B	II	1990	1990		
		A	I	kein PV	gesperrt		Reaktivierung zur Entlastung Düsseldorf Hbf im Rahmen RRX-Projekt
		A	I	1991	in Betrieb		weiter als Neubau Richtung Wuppertal-Vohwinkel; Reaktivierung wird derzeit umgesetzt
		B	III	1970/1991	1989-1999		
	M	B	II	1997	z.T in Betrieb		
		B	II	1985	1985-1994		
		A	II	1944	2018		
		A	II	1968	1968-1984		
		A	I	1968/1980	1972/2007		
	M	B	II	1980	1980-2007		z.T. Neubauabschnitte erforderlich
		C	I	1992	1992		
		B	II	1945	1969		erspart dem Güterverkehr den Fahrtrichtungswechsel in Aachen West
	M	A	I	1982	1991		mit Neubaustreckenabschnitt zur Anbindung des Mittelzentrums Baesweiler
		B	I	1944-1962	in Betrieb		
		B	II	1995	1996		ggf. Weiterführung nach Düren nach Ende des Tagesbaus Hambach unter teilw. Nutzg. d. Grubenbahn
	M	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		
		B	II	1960	1997		
	M	B	III	1983/1986	1986		
	M	A	II	1983/1991	1997		
	M	B	II	1983/1991	1984-1997		
	M	C	II	1979	1984-1999		
	M	C	III	1960	1960/1979/1999		
	M	B	III	1989	1989/1995		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; kurzer Neubauabschnitt erforderlich

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

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

	Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
	M	B	II	1989	2010		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; kurzer 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		
	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 1945 unvollendet eingestellt; Trasse vorhanden
		A	I	1980	in Betrieb		für Ringverkehr Trierer Westbahn – Trier Hbf und Direktverkehr Saartal – Luxemburg, Strecke ist bereits elektrifiziert
		A	I	1983	in Betrieb		Personenzugeinfahrt Ehrang abgebaut, Rest ist bereits elektrifiziert
		B	I	1980	in Betrieb		ggf. Führung der Züge über Umgehungskurve Dillingen (Saar), Strecke 3215
		B	I	1962	in Betrieb		derzeit Museumsbahnverkehr
		A	I	1972–1992	z. T. in Betrieb		großenteils 2016 betrieblich gesperrt
		B	I	1976	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
		B	II	1980	z. T. in Betrieb		
		A	I	1989/1991	1989–1996		
	M	B	I	1986	1996		als Draisinenstrecke weiter touristisch genutzt
		B	II	1985	1985		
		A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur Wochenendverkehr
		B	II	1984	z. T. in Betrieb		
		A	I	1983	gesperrt		Reaktivierung als Regionalstadtbahn; Strecke steht unter Denkmalschutz
		A	I	1986	2000		
		A	II	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		
		B	II	1987	z. T. in Betrieb		
		A	I	2003	nicht stillgelegt		
	M	C	III	1959	1999		
		A	I	1985	in Betrieb		ggf. als Regionalstadtbahn
	M	B	II	1995	2001		
		B	I	1967	in Betrieb		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
		C	II	1967	1967		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
		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
		A	I	1945	1945	Kriegsfolge	Reaktvierung als Regionalstadtbahn
		A	I	1969	in Betrieb		
		B	I	1954–1972	z. T. in Betrieb		im Güterverkehr Bodenseeregion – Bayern großes Potenzial; ggf. auch für Ausflugsverkehr
		C	III	1971	1971/1994		
		A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur Schülerzüge, Potenzial für Taktverkehr
		B	III	1937	1937		zur Herstellung der Nutzbarkeit der linken Rheinstrecke durchs Elsass erforderlich
		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
		A	II	1982	1988/1995		ggf. mit Lückenschluss Weilheim – Bad Boll
		B	II	1969/1980	1969–1995		

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

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

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

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	ElO	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			
6694	PV	Ilmenau – Rennsteig	TH	ReB	14			
6696	PV	Suhl – Schleusingen	TH	ReB	16			
6697	PV	**Gotha – Gräfenroda**	TH	ZossenRail	36		36	
6707	PV	**Gerstungen – Heringen (Werra) – Vacha**	TH/HE	DB Netz / K+S	25	25		
6708	PV	Rennsteig – Themar	TH	ReB	29			
6721	PV	Großheringen – Buttstädt	ST/TH	ThE	18		18	
6721	PV	**Sömmerda – Straußfurt**	TH	ThE	13		13	
6722	PV	**Berga-Kelbra – Stolberg**	ST	DB Netz/TW	15		15	
6725	GV	Bretleben – Bad Frankenhausen	TH	DB Netz	11			
6726	PV	Wangen – Artern	ST/TH	DRE	21		21	
6768	PV	(Swinoujscie Centrum/PL -) Bundesgrenze – Ducherow	MV	DB Netz / UBB	36			
6779	PV	Barth – Prerow	MV	DB Netz / UBB	18		18	
6800	PV	Halle-Nietleben – Halle-Dölau	ST	DRE	4	4		
6810	PV	Leipzig-Leutzsch – Merseburg	SN/ST	DB Netz	28	28		
6850	PV	Klostermansfeld – Wippra	ST	MBb	20		20	
6864	GV	Gbf Rübeland	ST	Fels Netz	1	1		
6888	PV/GV	Neugarten – Ketzin	BB	HVLE	10		10	
6928	PV/GV	Hagenow Stadt – Ratzeburg	MV/SH	TME / DB Netz	46	46		
6935	PV	Parchim – Malchow – Waren (Müritz)	MV	RIN	70			
6939	PV	Meyenburg – Priemerburg	BB/MV	RIN	58	58		
6941/6942	GV/PV	Mirow – Wittstock	BB/MV	DB Netz	27			
9107/9108	PV	Kiel Hbf Abzw SS – Schönberger Strand	SH	AKN/VKP/VVM	24		24	
9110	PV	Lüneburg – Bleckede	NI	DME	23			
9111	PV	Lüneburg Westseite – Lüneburg Rettmer	NI	OHE	5	5		
9111	PV	Lüneburg Rettmer – Bispingen	NI	OHE	35		35	
9112	PV	**Winsen (Luhe) – Wulfsen – Salzhausen (Lüneb.)**	NI	OHE	21	21		
9123	PV	Hamburg-Bergedorf – Geesthacht	SH	AKN	14	14		
9127	PV	**Tostedt – Zeven (Han.)**	NI	EVB	26		26	
9129	PV	Tornesch – Uetersen	SH	NEG	3	3		
9132	PV	Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck	NI	EVB	48		48	
9144	PV	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			
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	
9180	GV	**Bodenwerder-Kemnade – Eschershausen**	NI	VEV	12			
9182	PV	**Einbeck Mitte – Einbeck PS-Speicher**	NI	ILM	2	2		
9203	PV/GV	Gronau – Bad Bentheim	NW/NI	BE	19	19		
9203	PV	Neuenhaus – Bundesgrenze (- Coevorden/NL)	NI	BE	29	29		
9208	PV	**Rheine – Recke**	NW	RVM/DB Netz	27	27		
9208	PV	Recke – Mettingen – Osnabrück-Eversburg	NW/NI	RVM	24	24		
9213	PV	Münster Hbf – Sendenhorst	NW	WLE	15	15		

	Strukt	Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
		C	I	gesperrt	gesperrt		im Zusammenhang mit Durchbindung Rumburk – Seifhennersdorf – Varnsdorf (z.T. NBS)
	M	B	I	2013	in Betrieb		einzige 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	1	2012	in Betrieb		
		A	I	2010	in Betrieb		
		B	II	1998	z.T. in Betrieb		
		A	I	1945	1945	Teilungsfolge	vermeidet erhebliche Umwegfahrten einer großen Papier- und Zellstoffabrik
		A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur an Wochenenden und Feiertagen Personenverkehr
		C	II	1997	z.T. in Betrieb		
		C	I	2011	in Betrieb		
	M	C	II	1945-1994	z.T. in Betrieb	Teilungsfolge	
		B	I	1998	in Betrieb		
		A	I	2018	in Betrieb		
		B	I	2007	in Betrieb		
		C	I	2007/2011	in Betrieb		
		A	I	2006	2008		Reaktivierung für Militärtransporte in Umsetzung
		A	I	2006	in Betrieb		
		B	III	1945	1945	Kriegsfolge	
		A	II	1945/1966	1947/1996		
		B	I	2002	2003		
		B	II	1998	z.T. in Betrieb		
		A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur an Wochenenden Verkehr
		B	I	kein PV			
		A	I	1963	z.T. in Betrieb		
		C	III	1945-1969	z.T. in Betrieb		
		A	I	2015	in Betrieb		derzeit nur Saisonverkehr
		B	I	2000	in Betrieb		
		B	II	1998	2000		hohes Güterverkehrspotenzial durch Fa. Kronotex Heiligengrabe, starke Überlastung der Straßen
		A	I	1975	in Betrieb		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
		A	I	1977	in Betrieb		
		B	I	1977	in Betrieb		
		A	I	1978	in Betrieb		
		B	I	1978	in Betrieb		ermöglicht durchgehenden SPNV Gütersloh – Paderborn
		B	I	1976	in Betrieb		
		B	I	1965	in Betrieb		
		C	II	1982	in Betrieb		
		C	III	1975/1982	2002		
		A	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		
		A	I	1975	in Betrieb		

Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	ElO	ElHy	Gründe		
9213/2940	PV	Sendenhost – Beckum-Neubeckum – Beckum	NW	WLE	21	21		■		
9213	PV	**Beckum – Lippstadt**	NW	WLE	29	29		■		
9216	PV	**Lippstadt – Warstein**	NW	WLE	31			■		
9231	PV	Moers – Neukirchen-Vluyn	NW	NIAG	9		9	■	■	
9241	PV	(Forschungszentrum Jülich -) Jülich – Puffendorf (- Baesweiler)	NW	JKB	15			■		
9266	PV	**Buschdorf Gbf – Abzweig nördlich Bonn Nord**	NW	HGK	2	2		■		
9283	PV	Neheim-Hüsten – Sundern	NW	RVL	14			■	■	
9320	PV	Neubrücke – Birkenfeld	RP	BE	5	5		■	■	
9350	PV	Reinheim – Groß Bieberau	HE	GRE	3	3		■		
9390	PV	Baunatal – Schauenburg	HE	Hessencourrier	7	7		■		
9410	PV	Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt	BW	ENAG	17	17		■	■	
9412	PV	Odenheim – Hilsbach	BW	AVG / SWEG	11	11		■		
9428	PV	Iffezheim – Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden – Kehl	BW	AVG / SWEG	47	47		■	■	
9440	PV	Haltingen – Kandern	BW	SWEG	13	13		■	■	
9460	PV	Hechingen – Eyach	BW	SWEG	28			■	■	
9461	PV	Kleinengstingen – Gammertingen	BW	SWEG	20			■	■	
9464	PV	Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen	BW	WEG	8	8		■		
9470	PV	Amstetten – Gerstetten	BW	UEF	20			■	■	
9486	PV	**Heimerdingen – Weissach**	BW	WEG	6	6		■	■	
9581	PV	Gotteszell – Viechtach	BY	RBG	25			■	■	
9611	PV	Niederkassel-Mondorf – Niederkassel-Lülsdorf –	NW	RSVG	12	12		■		
		Zündorf Ranzeler Straße								
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	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.	PV	Wolfratshausen – Geretsried	BY	AG	5	5		■		
		INSGESAMT			**4016**	**1995**	**1363**			

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

Prüffälle zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	Bundesland	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	Strukt
1001	PV	Lindholm – Flensburg Weiche	SH	DB Netz	36	
1002	PV	Flensburg-Wilhelminenthal – Flensburg alter Bahnhof	SH	DB Netz	3	
1573	PV	Aurich – Abelitz	NI	EAE	15	M, K
1940/1942	PV	Schöppenstedt – Jerxheim – Schöningen	NI	DB Netz	23	
2513	PV	Dülken – Brüggen	NW	DB Netz	15	M
2703/2704	PV	Wuppertal-Oberbarmen – Radevormwald	NW	DB Netz, FW	23	M
2986	PV	Blomberg – Abzw Noltehof	NW	DB Netz	5	M
3020	PV	Emmelshausen – Kastellaun – Simmern	RP	DB Netz	38	M
3100	PV	Gerolstein – Prüm	RP	DB Netz	24	M
3111	PV	Wittlich Hbf – Bernkastel-Kues	RP	DB Netz	15	M
3440	PV	Landau (Pfalz) – Herxheim (b. Landau)	RP	DB Netz	11	M
3950	PV	Kirchhain (Bz. Kassel) – Homberg (Ohm) – Burg- und Nieder-Gemünden	HE	DB Netz	20	
5041	PV	Wiesau (Oberpf.) – Tirschenreuth	BY	DB Netz	11	M, K
5052	PV	Pressath – Grafenwöhr	BY	DB Netz	5	M
5110	PV	Burgebrach – Strullendorf	BY	DB Netz, BRE	18	M
5211	PV	Jossa – Bad Brückenau	BY	DB Netz	17	M
5311	PV	Wertingen – Mertingen Bahnhof	BY	DB Netz	17	M
5632	PV	Rottenburg (Laaber) – Landshut	BY	BYB	28	M
5640	PV	Landau (Isar) – Arnstorf (Niederbay.)	BY	DB Netz	25	M
5721	PV	Dorfen Bf – Taufkirchen (Vils)	BY	DB Netz	11	M
5742	PV	Berchtesgaden Hbf – Bundesgrenze (- Salzburg Hbf)	BY	DB Netz	13	
5743	PV	Berchtesgaden Hbf – Königssee	BY	DB Netz	4	
5841	PV	Kalteneck – Deggendorf	BY	DB Netz	54	M
6710	PV	Treysa – Homberg (Efze) – östlich Oberbeisheim	HE	DB Netz	30	M/K
6905	PV/GV	Salzwedel – Lüchow – Dannenberg Ost	NI	DRE / DB Netz	33	M/K
9140	PV	Verden (Aller) – Hohenaverbergen	NI	VWE	6	
9142	PV	Syke – Bruchhausen-Vilsen	NI	VGH	18	
9175	PV	Wittingen – Rühen	NI	OHE	35	
9215	PV	Rheda-Wiedenbrück – Sennelager	NW	WLE	32	M, M
9247	PV	Monheim Rathaus – Langenfeld	NW	BSM	4	M
9362	PV	Wächtersbach – Bad Orb	HE	DBO	7	M
o. Nr.	PV	Glöwen – Havelberg	BB	DB Netz	9	M
o. Nr.	PV	Wendessen – Wittmar	NI	BSE	6	
o. Nr.	PV	Bergkamen – Kamen	NW	DSK	6	M
		INSGESAMT			**617**	

PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Bemerkungen	Prüfgegenstände (Auswahl)
		z. T. als Draisinenstrecke weiter betrieben	Verkehrsbedürfnis, Einbindung in Buskonzept
		ggf. Weiterführung über Hafenbahn Flensburg	Verkehrsbedürfnis, Einbindung in Buskonzept
			Teilneubau aufgrund ungünstiger Trassierung
2007	2009	Strecke durch Braunkohlentagebau unterbrochen	Potenzial einer Durchbindung des Regionalverkehrs von Braunschweig
			nach Schöppenstedt bis Helmstedt; u. U. Führung über BSE-Trasse
			Verkehrsbedürfnis, Einbindung in Buskonzept
		z. T. als Museumsbahn in Betrieb	Teilneubau aufgrund Überflutung der altenm Trasse durch Wupper-Talsperre
			Einbindung in S-Bahn-Netz Hannover
			Verlängerung der Leistungen aus Boppard bzw. Flügelzüge aus Richtung Langenlonsheim
			zur Anbindung des Mittelzentrums Kastellaun
			Attraktivität für Hauptverkehrsrelationen
			Nutzwertt für Anbindung per Bahn oder P+R/Bus an Wittlich Hbf
			Einbindung in Stadtbahnnetz Karlruhe
			Verkehrsbedürfnis, Einbindung in Buskonzept
			Verkehrsbedürfnis, Einbindung in Buskonzept
			Mehrwert ggü. Busverkehr
			Attraktivität angesichts Fahrzeit
			Attraktivität angesicht großer Entfernung von Oberzentren
			Attraktivität angesichts Umsteigezwang in Mertingen Bf.; ggf. Durchbindung
			Attraktivität angesichts schlechter Trassierung
			Attraktivität angesichts schlechter Trassierung
			Attraktivität angesichts schlechter Trassierung
			Trassierung, Einbindung in Nahverkehrskonzept für den Raum Salzburg
			Trassierung, Einbindung in Nahverkehrskonzept für den Raum Salzburg
			Einbindung in Verkehre Bayerisch Eisenstein – Plattling und/oder
			Freyung-Passau; Flügelung
			Fahrzeitverkürzung SPFV Gießen – Marburg – Kassel durch Führung über Homberg (Efze) –
			NBS bei Wichte mit Zusatznutzen SPNV
			Verkehrspotenzial angesichts der Entfernung zu Oberzentren, Potenzial GV
			zur Erhöhung der Resilienz
			Erschließung weiteren Fahrgastpotenzials für Linie RS 1 der Regionalstadtbahn Bremen,
			Verkehrsvermeidung Verden Innenstadt
			Erschließung weiteren Fahrgastpotenzials für Regionalstadtbahn Bremen (RS 2)
		Neubauabschnitt nach Rühen – Wolfsburg Hbf	Einbindung durch Neubau entlang Mittellandkanal direkt an Wolfsburg Hbf oder über
			Strecke 6900 und Bf. Oebisfelde
		bindet Mittelzentren Rietberg und Delbrück an	Nutzwert der Verkehrsrelation
			Attraktivität aufgrund Umsteigezwang in Langenfeld (Rhld.)
		Touristische Schmalspurbahn nutzt die Trasse	Wiederherrichtung Regelspur/Einrichtung Dreischienengleis 600/1435 mm
			Attraktivität aufgrund Umsteigezwang in Glöwen
		derzeit Grubenbahn Asse	Einbeziehung in Verkehrskonzept Raum Wolfenbüttel – Schöppenstedt
			Nutzung der Trasse der ehemaligen Grubenbahn

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

PARTNER DER INITIATIVE
Zeit für neues Denken und Handeln.

deutschland-mobil-2030.de