



Pläne zur Reaktivierung von Bahnstrecken – Liste der ausgewählten Strecken in den Ländern

Die Deutsche Bahn (DB) hat gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene 20 Bahnstrecken in Deutschland vorgestellt, die insbesondere für den Nahverkehr reaktiviert werden könnten. Darunter die Strecke Barby (inkl. Elbbrücke) – Güterglück. Auch die beiden Bundesminister Andreas Scheuer und Horst Seehofer haben sich hierzu geäußert und die Impulse für den ländlichen Raum als Folge von Streckenreaktivierung gewürdigt.

Am Ende des Beitrages ist die Übersicht der zunächst ausgewählten Strecken in den Ländern abgedruckt, wobei in Sachsen, Thüringen sowie Hessen die Auswahl noch nicht abgeschlossen werden konnte.

DB hat potenzielle Strecken bundesweit analysiert

Eine von der DB eingerichtete AG hatte sich zunächst ein umfassendes Bild über die in der Vergangenheit stillgelegten Strecken gemacht und dafür insgesamt 346 Strecken in ganz Deutschland bewertet. Darunter auch die 240 Vorschläge der Branchenverbände Allianz pro Schiene und VDV. Das Ergebnis: Ein Großteil der potenziellen Strecken ist nicht im Eigentum der DB. Ein weiterer Anteil der Strecken ist verpachtet oder hat auf absehbare Zeit kein verkehrliches Potenzial. Somit blieb für die Bundesschienenwege ein Portfolio von rund 1.300 Kilometer Länge, die im Ergebnis der Analyse reaktiviert werden könnten.

Gespräche mit Ländern und Aufgabenträgern

Die Reaktivierung der stillgelegten Infrastruktur allein reicht nicht aus, um Verkehr zurück in die Fläche zu bringen. Die Aufgabenträger, die im Auftrag der Bundesländer den Nahverkehr planen, müssen für diese Strecken auch Verkehre bestellen. Deshalb folgten Gespräche mit Ländern und Aufgabenträgern, um gemeinsam zu prüfen, auf welchen Strecken künftig wieder Züge rollen sollen.

Kosten der Streckenreaktivierung

Die Kosten für eine Wiederbelebung stillgelegter Gleise richten sich nach dem Zustand der Strecke. Selbst wenn die Gleise verwittert sind oder teilweise abgebaut wurden, ist die Reaktivierung von Bahnstrecken aber günstiger als ein kompletter Neubau, wenn etwa die Trassenflächen und Bahndämme noch vorhanden sind. Wenn die ehemalige Strecke jedoch vollständig zurückgebaut oder sogar überbaut wurde, kämen die Maßnahmen einem Neubau gleich. Üblicherweise liegen die Kosten für reaktivierte Strecken zwischen einer Million Euro pro Kilometer bei einfachen Projekten und zehn Millionen Euro pro Kilometer bei komplexen Ingenieurbauwerken und entwidmeten Strecken.

Weiterer Prozess

Die DB will gemeinsam mit Ländern und Aufgabenträgern zunächst die Reaktivierung der genannten 20 Strecken vorantreiben. Die Strecken befinden sich in unterschiedlichen Phasen der Umsetzung. Teilweise sind die Projekte schon im Bau, andere Vorhaben sind in unterschiedlichen Planungsphasen. Für einen weiteren Teil der Strecken führen die Länder aktuell zunächst die nötigen Machbarkeitsstudien durch. Darüber hinaus geht der Austausch mit den Ländern hinsichtlich der Reaktivierung zusätzlicher Strecken weiter. In den kommenden Jahren sollen noch mehr Verbindungen und Verkehre folgen.

Anmerkung:

Über 120 Mittelzentren in Deutschland mit fast 1,8 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern sind nicht an das Bahnnetz für den Personenverkehr angeschlossen. Doch gerade gute Bahnverbindungen sorgen für attraktive Städte und Gemeinden und stellen gerade für Berufspendler und Auszubildende eine wirkliche Alternative zum Auto dar. Hinzu kommen zweifelsfrei Standortvorteile für die Wirtschaft und den Tourismus vor Ort, was ebenfalls zum Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse beiträgt. In Kombination mit angepassten Busangeboten können reaktivierte Bahnstrecken den ÖPNV bzw. SPNV ganzer Regionen maßgeblich befördern und damit erheblich zum Gelingen der Verkehrswende und der Erreichung der Klimaziele beitragen.

Im Zuge des Klimaprogramms 2030 der Bundesregierung wurden unter anderem mit der Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) die Rahmenbedingungen für Reaktivierungsprojekte im Personenverkehr erheblich verbessert. Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) stellt der Bund zudem ebenfalls Mittel zur Verbesserung des Nahverkehrs auf der Schiene bereit. Den Einsatz der Mittel stimmen die Länder mit der DB AG eigenständig ohne Beteiligung des Bundes ab. Die Mittel können auch für Reaktivierungsvorhaben herangezogen werden. Mit den Regionalisierungsmitteln des Bundes können die Länder den Betrieb des Nahverkehrs und damit auch neue Verbindungen auf reaktivierten Bahnstrecken finanzieren.

Zu beachten ist bei einem Reaktivierungsvorhaben stets der Einzelfall. Wenn beispielsweise stillgelegte Bahntrassen nicht den heutigen Siedlungsachsen entsprechen, kann auch ein dicht getaktetes und direktes Regionalbus-System die Fahrgastnachfrage bedarfsgerecht abdecken. Die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken stellt letztlich eine besondere Herausforderung für die SPNV-Aufgabenträger dar. Denn sind Strecken erst einmal stillgelegt, wird es selbst bei gesicherter Flächenwidmung aufwendig, die notwendigen Mittel für eine Instandsetzung und Finanzierung des SPNV-Betriebs aufzubringen. Kernelement aller Reaktivierungsvorhaben ist daher eine Sicherung der Finanzierung, welche nicht zu Lasten anderer Bahnstrecken oder ÖPNV-Angebote gehen darf.

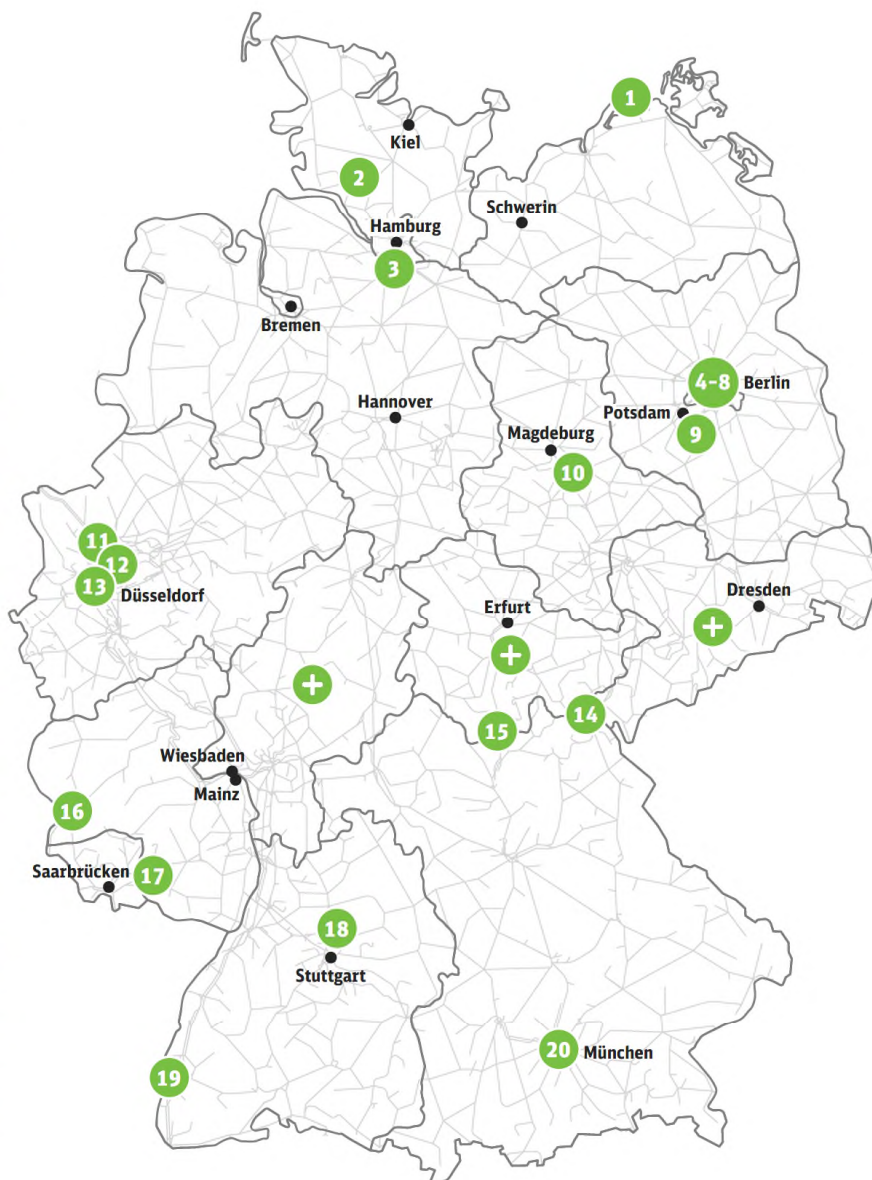
Der Investitionsstau im deutschen Eisenbahnnetz ist immens und das Ziel der Bundesregierung bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden zu gewinnen wird nur mit massiven Investitionen in die Infrastruktur und höheren Betriebszuschüssen erreicht werden. Gerade vor dem Hintergrund der ambitionierten Klimaschutzziele im Verkehrssektor muss die Stärkung der Schiene in der kommenden Legislaturperiode stärker denn je vorangetrieben werden. Hierzu gehören auch gezielte Reaktivierungsvorhaben und zusätzliche Mittel für den Betrieb. Somit kann anstelle des Rückzugs der Bahn aus der Fläche tatsächlich eine Trendwende für eine steigende Zahl an Städten und Gemeinden mit Bahnanschluss erreicht werden.

Reaktivierung von zunächst 20 Strecken durch Bundesländer, Aufgabenträger/Kommunen & DB geplant

Status

-  Konzeptidee
-  Machbarkeitsstudie
-  Planungsphasen 1-4 / Nutzen-Kosten-Untersuchung
-  Planfeststellungsverfahren, im Bau

1	Barth-Prerow (Darßbahn)		¹
2	Wrist-Kellinghusen		
3	Buchholz-Maschen-Hamburg, Harburg ⁶		
4	Gesundbrunnen-Wilhelmsruh (Nordbahn)		
5	Schönholz-Hennigsdorf (Kremmener Bahn) ⁷		
6	Jungfernheide-Gartenfeld (Siemensbahn)		
7	Südkreuz-Blankenfelde (Dresdner Bahn)		²
8	Berlin Potsdamer Platz-Potsdam-Griebnitzsee (Stammbahn)		
9	Beelitz-Potsdam (Abzw. Lienewitz-Abzw. Beelitz)		³
10	Barby (inkl. Elbbrücke)-Güterglück		
11	Oberhausen-Spellen (Walsumbahn)		
12	Duisburg Hbf-Düsseldorf Rath (Ratinger Weststrecke)		
13	Abzweig Berg-(Abzweig) Düsseldorf-Lierenfeld		⁴
14	Blankenstein-Marxgrün (Höllentalbahn)		
15	Eisfeld-Coburg (Werrabahn)		
16	Ehrang-Igel (Weststrecke bei Trier)		⁵
17	Homburg (Saar)-Zweibrücken		²
18	Ludwigsburg-Markgröningen ⁸		
19	Breisach-Grenze D/F-Colmar		
20	München Güternordring ⁶		
+	Laufende Gespräche zu potenziellen Strecken in Sachsen, Thüringen sowie Hessen		



¹ Vsl. Inbetriebnahme (IBN) 2028, ² Vsl. IBN 2025,

³ Vsl. IBN 2021, ⁴ Vsl. IBN 2030, ⁵ Vsl. IBN 2024

⁶ Aktivierung der Strecke für den Personenverkehr, Güterverkehr aktuell vorhanden

⁷ Reaktivierung zusätzlicher Gleise

⁸ Verpachtung der Strecke in Planung

