

Gäbler, Stefanie et al.

Research Report

Reaktivierung von Schienenstrecken in den Bundesländern: Zwischen Euphorie und Hindernissen

Positionspapier aus der ARL, No. 157

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Gäbler, Stefanie et al. (2025) : Reaktivierung von Schienenstrecken in den Bundesländern: Zwischen Euphorie und Hindernissen, Positionspapier aus der ARL, No. 157, Verlag der ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, Hannover, <https://doi.org/10.60683/9rhx-0b78>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/324865>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Positionspapier aus der ARL 157

REAKTIVIERUNG VON SCHIENENSTRECKEN IN DEN BUNDESLÄNDERN

Zwischen Euphorie und Hindernissen

Positionspapier aus der ARL 157

REAKTIVIERUNG VON SCHIENENSTRECKEN IN DEN BUNDESLÄNDERN

Zwischen Euphorie und Hindernissen

In den Veröffentlichungen der ARL legen wir großen Wert auf eine faire, gendergerechte Sprache. Als Grundlage für einen gendersensiblen Sprachgebrauch dient der *Leitfaden gendergerechte Sprache in der ARL*.

Geschäftsstelle der ARL:

Dr.-Ing. Martin Sondermann, martin.sondermann@arl-net.de

Positionspapier aus der ARL 157

eISSN 1611-9983

Die PDF-Version ist unter <https://www.arl-net.de/shop> verfügbar (Open Access)

CC_BY_SA 4.0 International

Verlag der ARL – Hannover 2025

Sprachliches Lektorat: H. Wegner

Formales Lektorat: S. Trockel

Satz und Layout: G. Rojahn

Zitierempfehlung:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.) (2025):

Reaktivierung von Schienenstrecken in den Bundesländern – Zwischen Euphorie und Hindernissen.

Hannover. = Positionspapier aus der ARL 157.

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-2508011206122.346362051541>

<https://doi.org/10.60683/9rhx-0b78>

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Vahrenwalder Str. 247

30179 Hannover

Tel. +49 511 34842-0

Fax +49 511 34842-41

arl@arl-net.de

www.arl-net.de

www.arl-international.com

Dieses Positionspapier enthält Ergebnisse und Empfehlungen des Arbeitskreises „Reaktivierung von Schienenstrecken als Instrument einer integrierten Raumentwicklung“ der ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft.

Es wurde erarbeitet von:

Dr. Stefanie Gäbler, Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) beim Eisenbahn-Bundesamt, Dresden

Prof. Dr. Matthias Gather, Fachhochschule Erfurt, Erfurt

Jonas Goebel, Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 31 – Regionalplanung, Bauleitplanung, Gießen

Dr. Holger Krawinkel, Allianz pro Schiene, Hamburg

Prof. Dr. Axel Priebs, Geographisches Institut der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel und Präsident der ARL (Leiter des Arbeitskreises)

Dr. Dirk Seidemann, Regionalverband Neckar-Alb, Mössingen

Dr.-Ing. Martin Sondermann, ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, Hannover (Wissenschaftlicher Referent)

Prof. Dr. Volker Stölting, TH Köln, Köln (Leiter des Arbeitskreises)

Julia Wachter, RWTH Aachen, Aachen (Geschäftsführung des Arbeitskreises)

Prof. Dr.-Ing. Fabian Wenner, Hochschule RheinMain, Wiesbaden

Ferner haben mitgewirkt:

Wolfgang Bohrer, Frankfurt am Main

Klaus-Martin Feder, Berlin

Moritz Kirchesch, Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume – DVS, Bonn

Christian Larisch, RWTH Aachen, Aachen

Martin Löchel, DB InfraGO AG, Frankfurt am Main

Executive Summary

Die Reaktivierung von Schienenstrecken ist ein wichtiges Element nachhaltiger Raumentwicklung und Mobilität. In Deutschland variieren dabei Stand und Umsetzung von Reaktivierungsvorhaben zwischen den Bundesländern. In diesem Positionspapier werden die gewählten Verfahren und Instrumente von neun Ländern¹ verglichen. Ein Großteil der Länder untersucht stillgelegte Strecken in zum Teil mehrstufigen Verfahren auf ihr jeweiliges Reaktivierungspotenzial. Zwei Länder stechen hier hervor: Schleswig-Holstein legt mit dem Landesnahverkehrsplan einen umfassenden Planungsansatz vor, der alle Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) darstellt, bewertet und mit einem Realisierungszeitpunkt versieht. In Baden-Württemberg geht die landesweite Erfassung mit einer verbesserten Finanzierung einschließlich der Betriebskosten für die ersten 100 km reaktivierter Bahnstrecken einher.

In einem quantitativen Vergleich der Reaktivierungsvorhaben der Länder werden verschiedene Kennzahlen gegenübergestellt, unter anderem die Anzahl der potenziellen Strecken mit der Einwohnerzahl und den positiv bewerteten Machbarkeitsstudien. Dies ermöglicht eine Einschätzung des unterschiedlichen Aktivitätsniveaus in den Ländern: Die Analyse ergibt, dass die Bundesländer Baden-Württemberg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen eine hohe Aktivität aufweisen, während Brandenburg, Thüringen und Bayern ein geringeres Aktivitätsniveau zeigen. Anhand konkreter Reaktivierungsprojekte wird dargelegt, dass das Vorliegen einer positiven Bewertung in einer Machbarkeitsstudie nicht immer ausreicht, um eine zügige Umsetzung zu ermöglichen. Es werden einzelne, teils auch systematische Verzögerungen aufgezeigt, zum Beispiel bei der Durchführung von Planfeststellungsverfahren.

Die Reaktivierung von Bahnstrecken wird in den Ländern unterschiedlich gehandhabt. Trotz Fortschritten durch die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr“ (Version 2016+; BMV 2023) fehlen in vielen Ländern Konzepte, um Strecken mit Potenzial systematisch zu fördern. Mangelnde Ressourcen, unklare Finanzierung und geringe Priorität führen häufig zu Verzögerungen. Die Länder sollten der Reaktivierung von Bahnstrecken mehr Priorität einräumen und, wenn noch nicht geschehen, klare Konzepte entwickeln, um Unsicherheiten bei den beteiligten Akteuren zu beseitigen. Zentrale Empfehlungen sind:

- > Die Zuständigkeit für die Reaktivierung sollte bei den Ländern liegen und dort politisch stärker priorisiert werden.
- > Es sind Gesamtkonzepte der Landesnahverkehrsplanung erforderlich, in denen Reaktivierung, Ausbau und Neubau gebündelt werden und denen räumlich differenzierte Erreichbarkeitsziele in Verbindung mit einem integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Taktfahrplan zugrunde liegen.
- > Planungsprozesse sollten enger getaktet und mit Anreizen für eine schnellere Umsetzung versehen werden.
- > Für eine effiziente Planung ist die Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) zur Vermeidung von aufwendigen Planfeststellungsverfahren bei Reaktivierungen und geringfügigen Trassenänderungen notwendig.
- > Der Fortschritt von Reaktivierungsvorhaben sollte über Fördermittelanträge und Verwendungsnachweise überwacht werden.

¹ Die teilsouveränen Gliedstaaten der Bundesrepublik Deutschland werden im allgemeinen Sprachgebrauch als Bundesländer bezeichnet. Die amtliche Bezeichnung lautet „Länder“ und wird primär verwendet.

REAKTIVIERUNG VON SCHIENENSTRECKEN IN DEN BUNDESLÄNDERN

Zwischen Euphorie und Hindernissen

Gliederung

- 1 Potenziale und Realität von Reaktivierungen: Eine Bestandsaufnahme in den Ländern
 - 2 Qualitative Unterschiede in den angewandten Instrumenten der Länder
 - 3 Quantitative Unterschiede im Status quo der Reaktivierung in den Ländern
 - 4 Ausgewählte Beispiele für die Reaktivierungspraxis in den Ländern
 - 5 Fazit
 - 6 Empfehlungen
- Literatur

Kurzfassung

Die Reaktivierung von Schienenstrecken ist eine zentrale Maßnahme für nachhaltige Raumentwicklung und Mobilität. Allerdings werden bestehende Reaktivierungspotenziale in Deutschland nur unzureichend genutzt, denn nur wenige Strecken wurden in den letzten Jahren bzw. werden absehbar wieder in Betrieb genommen. Die Länder zeigen eine unterschiedliche Dynamik bei der Analyse und Umsetzung der Reaktivierungspotenziale. Besonders problematisch sind augenblicklich die knappen Regionalisierungsmittel, die einige Länder zum Abbau von ÖPNV-Angeboten gezwungen haben. Unbefriedigend ist die Datenlage, die ein dringend notwendiges Monitoring erschwert. In diesem Positionspapier werden die Unterschiede in der Planung, Umsetzung und Finanzierung von Reaktivierungsvorhaben in verschiedenen deutschen Bundesländern adressiert. Es werden qualitative und quantitative Unterschiede aufgezeigt, Methoden zur Bewertung des Potenzials stillgelegter Strecken verglichen und Erfolgsfaktoren sowie Hemmnisse hervorgehoben. Als besondere Herausforderungen werden dabei die uneinheitliche Finanzierung, bürokratische Hürden und lange Planungsprozesse identifiziert. Das Positionspapier schließt mit Empfehlungen zu Verantwortlichkeiten, planerischen Voraussetzungen und beschleunigten Verfahren.

Schlüsselwörter

Schienerneaktivierung – Bundesländer – Landesnahverkehrsplanung – Umsetzung – Planungsprozesse – Potenziale

The reactivation of railway lines in Germany's federal states – between euphoria and obstacles

Abstract

The reactivation of railway lines is seen as a key measure for sustainable spatial development and improved mobility. However, the reactivation potential is not sufficiently utilised, as only a few lines have been reactivated in recent years or will be reactivated in the foreseeable future. The federal states in Germany adopt different approaches to analysing reactivation potentials and implementing reactivation projects. Particularly problematic are the scarce regionalisation funds, which have already forced some federal states to discontinue public transport services. Furthermore, the available database is unsatisfactory, making it difficult to carry out much-needed monitoring. This position paper deals with the differences in the planning, implementation, and financing of reactivation projects in the different German states. It identifies qualitative and quantitative differences, compares methods for assessing the potential of abandoned lines, and highlights

success factors and obstacles. The paper identifies inconsistent funding, bureaucratic hurdles, and lengthy planning processes as particularly challenging. The paper concludes with recommendations on responsibilities, planning requirements, and accelerated procedures.

Keywords

Reactivation – railway lines – German federal states – state regional transport planning – implementation – planning processes – potentials

1 Potenziale und Realität von Reaktivierungen: Eine Bestandsaufnahme in den Ländern

Schienennetze für den Personen- und Güterverkehr sind für eine nachhaltige Raumentwicklung unverzichtbar – für umweltverträgliche Mobilität, soziale Teilhabe und gleichwertige Lebensverhältnisse. Nach Jahrzehnten des Netzurückbaus ist daher die Reaktivierung von Bahnstrecken ein Gebot der Stunde (ARL 2024). Entsprechend befasst sich dieses Positionspapier mit der unterschiedlichen Umsetzung in den einzelnen Bundesländern. Wie gehen diese bei der Reaktivierung vor? Welche Instrumente kommen zum Einsatz? Welche Erfolgsfaktoren und Hemmnisse gibt es? Diesen und weiteren Fragen gehen wir in diesem Positionspapier nach.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Allianz pro Schiene (ApS) berichten in regelmäßigen Abständen über die Potenziale und die Umsetzung der Reaktivierung von Bahnstrecken. Eine Übersichtskarte (Abb. 1) verortet Strecken mit positiven Machbarkeitsstudien für aussichtsreiche Projekte. In der mittlerweile 4. Auflage der Reaktivierungsbroschüre (VDV 2024) werden 325 Reaktivierungsvorschläge für Bahnstrecken mit einer Gesamtlänge von 5.426 km vorgestellt. Bereits vor einem Jahr teilten die beiden Verbände mit, dass bisher rund 100 Machbarkeitsstudien² fertiggestellt wurden, von denen wiederum rund 75 % zu einem positiven Ergebnis kamen (VDV 2023a). Weitere 60 Machbarkeitsstudien befanden sich Ende 2023 in Bearbeitung (VDV 2023b). Insgesamt betrifft dies Strecken mit einer Gesamtlänge von 1.357 km. Die Verteilung auf die Länder nach Anzahl und Streckenlänge ist in Tabelle 2 dargestellt; einen Überblick gibt auch Abbildung 1. Die Machbarkeitsstudien enthalten in der Regel einen Kosten-Nutzen-Indikator und geben damit einen wichtigen Hinweis auf die zukünftigen Realisierungschancen. Auch wenn die Methodik der Kosten-Nutzen-Ermittlung nach der Standardisierten Bewertung weiterhin Verbesserungsmöglichkeiten aufweist, ist ein positiver Kosten-Nutzen-Indikator Voraussetzung für eine Förderung der Reaktivierungsmaßnahme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Die Anzahl der Machbarkeitsstudien wird daher als erster Indikator für die Intensität der Länderaktivitäten herangezogen.

Nachdem zwischen 2015 und 2020 insgesamt 15 Bahnstrecken mit einer Länge von 255 km für den regelmäßigen Personenverkehr freigegeben wurden, hat die Reaktivierungsdynamik seit 2021 deutlich nachgelassen. Von 2021 bis 2024 sind lediglich 7 Strecken mit zusammen 38 km reaktiviert worden; zuletzt kamen Ende 2024 mit der Strecke Wassertrüdingen–Gunzenhausen 15 km dazu (Reaktivierungen-SPNV o. J.). Im März 2025 wurden mit der Trierer Weststrecke Ehrang–Trier West weitere 16 km reaktiviert (ApS 2024; Weststrecke 2025). Aktuell sind insgesamt 29 Strecken mit einer Gesamtlänge von 360 km im Bau oder haben einen Planungsstand erreicht, der eine Reaktivierung bis 2030 möglich machen könnte (Reaktivierungen-SPNV o. J.). Zwar wird damit die Dynamik in den nächsten Jahren wieder leicht zunehmen, doch ist angesichts der aktuellen Entwicklungen, wie sie in diesem Positionspapier dargestellt werden, mit erheblichen Verzögerungen sowohl beim Bau selbst als auch beim Baubeginn zu rechnen. Und selbst wenn eine Umsetzung dieser Projekte mit einer Länge von 360 km bis 2030 gelänge, würde bis zu diesem Zeitpunkt nur rund ein Viertel aller Strecken (1357 km von 5.426 km) mit einem positiven Kosten-Nutzen-Ergebnis in Betrieb gehen.

² In Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von Bahnstrecken wird geprüft, ob eine stillgelegte Strecke technisch, wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll wieder in Betrieb genommen werden kann. Dabei werden Aspekte wie der Zustand der Infrastruktur, die zu erwartende Nachfrage sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis analysiert. Die Ergebnisse dienen als Entscheidungsgrundlage für die weitere Planung und Umsetzung.

Reaktivierung: Aussichtsreiche Projekte

(Stand: Oktober 2023)



VDV Die Verkehrs-
unternehmen

- Reaktivierungsvorhaben mit positiver Machbarkeitsstudie
- Reaktivierungsvorhaben in Umsetzung



Quelle: Allianz pro Schiene / VDV | 10/2023 | auf Basis von eigenen Erhebungen

Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

Abb. 1: Geographische Verteilung der Strecken in Reaktivierung sowie mit positiven Machbarkeitsstudien (ApS 2023)

Vor dem Hintergrund der ermittelten Potenziale, die sich in den positiven Bewertungen der Machbarkeitsstudien widerspiegeln, ist diese Umsetzungsquote viel zu gering. Dies gilt für alle Länder weitgehend unabhängig von den jeweils gewählten Strategien und Verfahren. Dennoch konnten im Folgenden größere Unterschiede zwischen den untersuchten Ländern identifiziert werden, die vermuten lassen, dass sich auch bei verbesserten Rahmenbedingungen, insbesondere durch eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel, deutliche Unterschiede in der Anzahl der Reaktivierungen zwischen den Ländern zeigen werden.

In diesem Positionspapier werden die gewählten Verfahren und Instrumente von neun Ländern³ verglichen (vgl. Kap. 2). Anschließend wird ein quantitativer Vergleich der Reaktivierungsvorhaben der Länder vorgenommen (vgl. Kap. 3). Dazu werden verschiedene Werte, unter anderem die Anzahl der potenziellen Strecken mit der Einwohnerzahl und den positiv bewerteten Machbarkeitsstudien, verglichen. In Kapitel 4 werden ausgewählte Beispiele untersucht, um daraus Erfolgsfaktoren sowie Hindernisse zu extrahieren. Abschließend werden zentrale Empfehlungen für die Reaktivierung von Schienenstrecken gegeben.

2 Qualitative Unterschiede in den angewandten Instrumenten der Länder

Für einen qualitativen Vergleich wurden entsprechend der Datenverfügbarkeit folgende (neun) Länder näher untersucht: Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Brandenburg, Thüringen, Hessen, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Bayern und Nordrhein-Westfalen (vgl. Tab. 1).

Die meisten dieser Länder haben inzwischen landesweite Potenzialanalysen zu Schienenstreckenreaktivierungen durchgeführt, oft in mehreren Stufen, und die besonders geeigneten Strecken Schritt für Schritt priorisiert. Dabei wurden in den ersten Stufen vereinfachte Verfahren der sog. „Standardisierten Bewertung“⁴ angewendet. Bayern hat bisher auf landesweite Potenzialuntersuchungen verzichtet; Thüringen hat abweichend für die untersuchten Strecken eine Nutzwertanalyse durchgeführt.

Baden-Württemberg hat die umfangreichste Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken für insgesamt 42 Reaktivierungskandidaten durchgeführt.⁵ Für 12 Strecken wurde dabei ein sehr hohes Nachfragepotenzial von 1.870 bis zu 5.860 Personenkilometern pro Streckenkilometer ermittelt, weiteren zehn Strecken wurde ein hohes Fahrgastpotenzial von 750 bis 1.500 Fahrgästen pro Streckenkilometer bescheinigt.

Landesweite Nahverkehrspläne (LNVP) wurden darauf aufbauend nur in wenigen Ländern vorgelegt. Im Unterschied zu anderen Länderstudien hat Schleswig-Holstein im fünften Landesweiten Nahverkehrsplan bis 2027 (IVE 2021) alle Schienenprojekte integriert untersucht und auch die möglichen Veränderungen in den Erreichbarkeiten gegenüber dem Individualverkehr analysiert. Darüber hinaus wurden in den meisten Fällen sowohl die Infrastrukturinvestitions- als auch die Betriebskosten berechnet. Schließlich wurden für die Realisierung der Projekte zwei Zeiträume benannt, bis 2026 und ab 2027 bis 2030. Damit hat Schleswig-Holstein die umfassendste Grundlage für Reaktivierungen vorbereitet (LNVP SH 2022-2027, Schleswig-Holstein 2021). Zudem ist das Land das einzige mit einer Zeitplanung für ein Reaktivierungskonzept (vgl. Tab. 1). In Rhein-

3 Die Auswahl der Länder erfolgte nach der Verfügbarkeit von Daten für die Autor:innen.

4 Bei dem vereinfachten Verfahren für Reaktivierungsvorhaben handelt es sich um eine Kosten-Nutzen-Untersuchung, welche den verkehrlichen Nutzen (u. a. Verkehrsverlagerungen, Reisezeitänderungen) den Kapitalkosten der Infrastruktur gegenüberstellt. Die Anwendung ist beschränkt auf Vorhaben, deren zuwendungsfähige Investitionssumme 30 Mio. € nicht übersteigt. Quelle: BMDV, Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr, Version 2016+ mit Stand vom 31.03.2023 (Inhaltsverzeichnis D.2.2).

5 https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/Potenzialanalyse_PTV_Bericht_01.pdf (26.06.2025).

land-Pfalz und Brandenburg sind entsprechende LNVs in Vorbereitung. Das kürzlich vorgestellte SPNV-Gesamtkonzept Niedersachsen enthält allerdings bis auf eine Ausnahme keines der bislang ausgewählten Reaktivierungsprojekte. In Hessen sind die Verkehrsverbünde – zusammen mit den jeweiligen Landkreisen, kreisfreien Städten und Sonderstatus-Städten – für die Verkehrsangebote auf der Schiene im Nahverkehr und somit auch für die Prüfung der Reaktivierung einer für den Personenverkehr stillgelegten Strecke zuständig. Dort wird zumindest der Stand der Reaktivierung bzw. zu reaktivierungswürdigen Strecken regelmäßig – zuletzt im November 2023 – durch Hessen Mobil, eine dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen unterstehende Landesoberbehörde für Straßen- und Verkehrsmanagement, u. a. in Zusammenarbeit mit den hessischen Verkehrsverbünden zusammengefasst (zuletzt: Hessen Mobil 2023, 2024).

Eine anteilige Landesfinanzierung der Investitionen findet in den meisten Ländern statt (vgl. Tab. 1). Rheinland-Pfalz hat allerdings bei den 12 ausgewählten Strecken die Landesfinanzierung wegen möglicher Finanzierungskonkurrenzen mit anderen regionalen Schienenausbauprojekten infrage gestellt. So soll zunächst mit einem weiteren Kosten-Nutzen-Index eine Prioritätenliste über alle Maßnahmen erstellt werden. Baden-Württemberg übernimmt dagegen zusätzlich zur Bundesförderung 57,5 % der nicht durch den Bund finanzierten förderfähigen Kosten, sodass sich eine Förderung der zuwendungsfähigen Kosten gemäß geltender Fördersätze von bis zu 95,75 % ergeben kann. In Baden-Württemberg werden zudem Machbarkeitsstudien mit bis zu 75 % der Kosten gefördert (VM-BW 2021: 3).

Land	landesweite Potenzialanalyse	Gesamtkonzept	Investförderung über GVFG hinaus	Betriebsfinanzierung außerhalb der Reg.-mittel	Zeitplan
Baden-Württemberg	ja	nein	ja	für erste 100 km	nein
Bayern	nein	nein	nein	Bestellgarantie	nein
Brandenburg	ja	(ja) in Arbeit	nein	nein	nein
Hessen	ja	nein	ja, nach individueller Einzelfallentscheidung	nein	nein
Niedersachsen	ja	nein	nein	nein	nein
Nordrhein-Westfalen	(ja) nur z. T.	nein	nein	nein	nein
Rheinland-Pfalz	ja	(ja) in Arbeit	nein, weitere Prüfrunde	nein	nein
Schleswig-Holstein	ja	ja	nein	nein	ja
Thüringen	ja	ja	nein, weitere Prüfrunde	nein	nein

Tab. 1: Qualitativer Vergleich ausgewählter Reaktivierungsinstrumente in den untersuchten Ländern / Quelle: Eigene Darstellung

Außer in Baden-Württemberg, wo bemerkenswerterweise auch Betriebskosten aus Landesmitteln gefördert werden – für die ersten 100 km der reaktivierten Strecken werden je nach Fahrgastzahl bis zu 100 % übernommen –, wird ansonsten auf die Verfügbarkeit von Regionalisierungsmitteln hingewiesen. Da in einigen Ländern wie etwa in Schleswig-Holstein aufgrund nicht ausreichender Regionalisierungsmittel bereits einige Zugverbindungen abbestellt wurden, stehen naturgemäß zusätzliche Bestellungen auf reaktivierten Strecken unter Vorbehalt. Dies könnte auch der Grund dafür sein, dass viele Länder Reaktivierungen aktuell hinauszögern.

3 Quantitative Unterschiede im Status quo der Reaktivierung in den Ländern

Im Folgenden soll der Vergleich der Vorgehensweisen der Länder im Hinblick auf Schienenstreckenreaktivierungen um eine quantitative Betrachtung ergänzt werden. Basierend auf der Verfügbarkeit und Konformität der Werte bilden primär Daten des VDV (VDV 2023b) die Grundlage dieses Kapitels. Da diese Angaben deutschlandweit verfügbar sind, findet hier eine Betrachtung aller Länder statt, wobei die Auswertung den Fokus weiterhin auf die in diesem Positionspapier näher untersuchten Länder legt. Die verwendeten und daraus ermittelten Daten sind in Tabelle 2 zusammengestellt.

Zunächst kann dabei die durchschnittliche Länge der durch eine Machbarkeitsstudie positiv bewerteten Strecken in den einzelnen Ländern („mittlere Länge [km]“) verglichen werden. Diese liegt zwischen 12 und 14 km (Hessen, NRW, Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein) sowie 27 und 32 km (Rheinland-Pfalz und Niedersachsen). Im Mittelfeld bewegen sich Bayern, Thüringen und Brandenburg (mit einer durchschnittlichen Länge von 20 bis 23 km). Entsprechend vielfältig gestalten sich die unterschiedlichen Strecken zur Reaktivierung allein bezogen auf die Länge, was noch keine Aussagen zum Zustand und den daraus resultierenden notwendigen Investitionen ermöglicht. Allerdings sind durch den Zusammenhang zwischen Streckenlänge und Betriebskosten entsprechende Kosten im Falle einer Umsetzung für die jeweiligen Länder zumindest grob abschätzbar. Dies fällt bei den Spitzenreitern Rheinland-Pfalz und Niedersachsen besonders ins Gewicht, weil beide über keine Regelung zur Betriebsförderung verfügen, die über die Regionalisierungsmittel hinausgeht (vgl. Kap. 2).

In einem nächsten Schritt lässt sich der Zusammenhang zwischen der Einwohnerzahl und den vom VDV vorgeschlagenen Eignungsstrecken („Potenzial/Mio. Ew.“) überprüfen. Neben drei „Ausreißern“ nach unten, den Stadtstaaten Hamburg und Bremen sowie Bayern, konnten für das Saarland, Brandenburg und Thüringen hohe Abweichungen nach oben festgestellt werden. Dort befinden sich entsprechend unter- bzw. überproportional viele Potenzialstrecken auf eine Million Einwohner. Die Werte der anderen zehn Länder liegen in einem engen Band von 3,5 bis 6 Potenzialstrecken auf eine Million Einwohner. Es liegt also eine relativ gleichmäßige Verteilung vor. Hieraus lässt sich auf eine ähnliche Ausgangssituation bzw. Verfügbarkeit der Anzahl von Reaktivierungskandidaten zwischen den Ländern – bezogen auf die Einwohnerzahl – schließen. Als Erweiterung der Betrachtung wäre es denkbar, zukünftig auch die zuvor bereits verglichene Streckenlänge hinzuzuziehen und bisherige Stilllegungen sowie bereits erfolgte Reaktivierungen zu berücksichtigen. Letztlich ist es von entscheidender Bedeutung, die Erreichbarkeit von Kommunen und Regionen auf Schienenstrecken anhand objektiver Kriterien beurteilen zu können und gegenwärtig noch vorhandene Lücken aufzuzeigen. Eine solche Analyse kann jedoch nur im Rahmen einer umfassenden wissenschaftlichen Untersuchung durchgeführt werden.

Land	Potenzial nach VDV	Machbarkeit nach VDV			Einwohner [Mio.]	Potenzial/ Mio. Ew.	machbar/ Potenzial
		Anzahl	Länge [km]	mittlere Länge [km]			
Baden- Württemberg	45	22	283	13	11,3	4,0	49 %
Bayern	35	4**	81**	20	13,4	2,6	11 %
Berlin	12	4 (3)	37	12	3,8	3,2	33 %
Brandenburg	31	3*	50*	17	2,2	14,1	10 %
Bremen	1	1 (bei Nds.)	-	-	0,7	1,3	100 %
Hamburg	2	1 (bei S-H)	-	-	1,9	1,0	50 %
Hessen	24	5	64	13	6,4	3,8	21 %
Mecklenburg- Vorpommern	11	2	42	21	1,6	6,9	18 %
Niedersachsen	31	10*	293*	29	8,2	3,8	32 %
Nordrhein- Westfalen	75	16*	229*	14	18,2	4,1	21 %
Rheinland-Pfalz	18	4	108	27	4,2	4,3	22 %
Saarland***	9	1	7	7	1,0	9,0	11 %
Sachsen	18	4 (5)	101	25	4,1	4,4	22 %
Sachsen-Anhalt	13	1 (bei Nds.)			2,2	5,9	8 %
Schleswig- Holstein	16	5	62*	12	3,0	5,3	31 %
Thüringen	16	1*	22*	22	1,9	8,4	6 %
Summe Durchschnitt	357	87 (84)		17,8	84,1	4,2	24 %

* Grenzüberschreitende Strecken nach größtem Längenanteil zugeordnet.

** Machbarkeitsstudie Eisfeld–Coburg durch IHK in Auftrag gegeben.

*** Das Saarland hat inzwischen eine landesweite Untersuchung angeschlossen und drei positive Machbarkeitsstudien vorgelegt (Saarland 2024).

Tab. 2: Quantitativer Vergleich von Reaktivierungsvorhaben der Länder / Quelle: Eigene Darstellung, Daten: VDV 2024, VDV 2023b, Statistisches Bundesamt 2024

Um das jeweilige Aktivitätsniveau zu bewerten, kann die Zahl der Strecken mit bereits erfolgten, positiven Machbarkeitsstudien mit der Zahl der Potenzialstrecken in allen Ländern („machbar/Potenzial“) verglichen werden. Hier zeigen sich die Auswirkungen der jeweils eingesetzten Instrumente und Verfahren (vgl. Tab. 2):

- > Von den hier näher untersuchten Ländern liegen in der Spitzengruppe Baden-Württemberg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen mit einer Quote von 30 bis knapp 50 % bei der Erschließung des Potenzials durch positive Machbarkeitsstudien.
- > Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein sind bereits im quantitativen Vergleich der Länder (vgl. Kap. 2) im Hinblick auf Tätigkeit und Vorgehen positiv aufgefallen.
- > Das geringste Niveau der betrachteten Länder erreichen mit $\leq 10\%$ Brandenburg, Thüringen und Bayern.
- > Alle anderen Länder liegen im Mittelfeld mit jeweils rund 20 %.

Bei den Vorbereitungen von Reaktivierungen weisen die Länder ein sehr unterschiedliches Aktivitätsniveau auf. Daraus dürften sich in absehbarer Zukunft entsprechende Unterschiede bei der Verbesserung der Erreichbarkeit von Kommunen und Regionen durch Bahnstrecken entwickeln. Insbesondere wegen der aus dem Raumordnungsgesetz des Bundes resultierenden Verpflichtung, auf gleichwertige Lebensbedingungen hinzuwirken, muss die Raumordnung auf allen Ebenen und auf eine vollständige Ausschöpfung des Reaktivierungspotenzials in den Ländern drängen (vgl. auch ARL 2024).

Bei den hier genannten Strecken spielten Nutzungskonkurrenzen keine größere Rolle, z. B. mit dem Rad- oder Draisinenverkehr. Teilweise werden Trassen in Form einer Zwischennutzung freigehalten. Bei den Untersuchungen zu den geplanten Reaktivierungen z. B. der Glantalbahn in Rheinland-Pfalz (Draisine) oder der Echaztalbahn im Rahmen der Stadtbahn Neckar-Alb (Radweg) wurden diese Nutzungskonkurrenzen beachtet.

4 Ausgewählte Beispiele für die Reaktivierungspraxis in den Ländern

Zurzeit befinden sich nur wenige Reaktivierungsprojekte in konkreter Umsetzung. Die Gründe für schnelle Umsetzungen bzw. für Verzögerungen sind vielfältig und sollen anhand ausgewählter Beispiele verdeutlicht werden.

So können die von Schleswig-Holstein im LNVP festgehaltenen Zielwerte für die Reaktivierung nicht eingehalten werden, da die eigene Planfeststellungsbehörde ein Projekt um inzwischen fünf Jahre hinausgezögert hat. Das erscheint in diesem Fall besonders problematisch, da in Schleswig-Holstein trotz des Vorliegens eines gut geplanten Gesamtkonzepts erhebliche Verzögerungen gegenüber den ursprünglichen Planungen aufgetreten sind. Die Verzögerungen bei dem Projekt Kiel-Schönberg um inzwischen vierzehn Jahre (Schleswig-Holstein 2024) haben einerseits fehlende und somit nicht bereitgestellte Kapazitäten beim Amt für Planfeststellung sowie andererseits ein in der Anfangsphase nicht motivierter bzw. nicht qualifizierter kommunaler Infrastrukturbetreiber zu verantworten. Erst nach Verpachtung an die AKN Eisenbahn GmbH konnten die notwendigen Baumaßnahmen begonnen werden (Krawinkel 2024).

In Niedersachsen ist das positive Beispiel der Bentheimer Eisenbahn (Bentheimer Eisenbahn 2024) mit der Verlängerung der Strecke in die Niederlande vor allem auf das anhaltend hohe kommunale Engagement und einen besonders aktiven kommunalen Infrastrukturbetreiber zurück-

zuführen. Dort war die Rolle des Landes Niedersachsen eher begrenzt. Die Reaktivierung Bad Bentheim–Neuenhaus war ein Ergebnis der ersten Potenzialstudie des Landes. Die zweite Teilstrecke in die Niederlande erfolgte unabhängig von der Potenzialuntersuchung.

Fallbeispiele	„zügiges Verfahren“	„verzögertes Verfahren“	„typisches Verfahren“
Strecke	Neuenhaus (D) – Coevorden (NL)	Kiel–Schöneberg („Hein Schönberg“)	Monsheim–Langmeil („Zellertalbahn“)
Länge/Kosten	insgesamt 28,8 km/40 Mio. € D: 26,8 km/29,8 Mio. € NL: 2 km/10,3 Mio. €	24 km/86 Mio. €	28 km/9 Mio. € für 1. Stufe (Tourismus)
Positive Machbarkeitsstudie liegt vor	2021	2013 und wegen Kostensteigerung erneut 2019	2015 für Tourismusverkehr und 2024 (für Integration in RP-Takt)
Antrag auf Bundesförderung	April 2023	(2013) / 2022***	2017 (Landesförderung)
Genehmigung Bundesförderung	November 2024	n. b.	2020 (Landesförderung, 85 %)
Dauer Förderzusage durch Bund	1,5 Jahre	n. b.	3 Jahre (wegen Ablehnung durch Rechnungshof)
Beginn Planfeststellungsverfahren	Dezember 2024	2020	Sanierung ohne / ggfs. neu
Abschluss Planfeststellung	Mitte 2026 (voraussichtlich)	2025	offen
Dauer Planfeststellungsverfahren	1,5 Jahre	5 Jahre	offen
Beginn Baumaßnahmen	April 2025 (voraussichtlich)	2013* / 2017** / 2022***	2021 (Brücken, Gleise, Bahnübergänge)
Abschluss Baumaßnahmen	Herbst 2026 (voraussichtlich)	2026 (2027)	2025
Dauer Baumaßnahmen	1,5 Jahre (voraussichtlich)	insgesamt 14 Jahre (seit 2013)	insgesamt 10 Jahre (seit 2015)
Betriebsaufnahme	Dezember 2026 (voraussichtlich)	2026/2027 (voraussichtlich)	2025 (Tourismusverkehr)
von Machbarkeitsstudie bis Betriebsaufnahme	4,5 Jahre	14 Jahre	10 Jahre

* Teilstrecke Kiel-Schulzentrum

** Teilstrecke Kiel-Schulzentrum – Kiel-Oppendorf

*** Teilstrecke Kiel-Oppendorf – Schönberg

**** bis Ende 2025 bis Schönkirchen, bis Ende 2026 bis Probsteierhagen und bis Ende 2027 bis Schönberger Strand.

Tab. 3: Ausgewählte Praxisbeispiele aus den Ländern / Quelle: Eigene Darstellung

Neben engagierten kommunalen Verkehrsgesellschaften wie der Bentheimer Eisenbahn AG und der Karlsruher Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) zeigten sich auch Landeseisenbahngesellschaften wie beispielsweise die Hessische Landesbahn GmbH (HLB), die Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG) oder die AKN Eisenbahngesellschaft GmbH (AKN) als Erfolgsindikatoren für eine Streckenreaktivierung. Schließlich können auch private Infrastrukturbetreiber wie die Ilztalbahn GmbH Träger einer Streckenreaktivierung werden.

Zurzeit wird ein Landesnahverkehrsplan mit dem Rheinland-Pfalz-Takt 2030+ vorbereitet. In diesen Takt soll ab 2028 auch die Zellertalbahn Monsheim–Münchweiler integriert werden. Bleibt es bei dieser Zeitplanung, werden seit der ersten – zunächst negativen – Kosten-Nutzen-Analyse auch über 10 Jahre bis zur finalen Reaktivierung vergangen sein.

Im Fall der Zellertalbahn positiv anzumerken ist das anhaltend hohe Engagement der Anliegerkommunen und des Donnersbergkreises sowie des privaten Infrastrukturbetreibers Donnersberg-Touristik-Verband (DTV), der die Strecke von der DB gepachtet hat. Nur so konnte zumindest eine Zwischennutzung mit Tourismusverkehren erreicht werden, auch wenn es bei der Instandsetzung immer wieder zu Verzögerungen gekommen ist. Ursprünglich sollten bereits 2023 wieder regelmäßig Ausflugszüge fahren, nach mehrmaligen Verschiebungen ist das jetzt für das 2. Quartal 2025 vorgesehen (Donnersbergkreis 2024).

Bei den bisher realisierten und zurzeit laufenden Maßnahmen zeigen sich erhebliche Kostenunterschiede, die zwischen 1 und 10 Millionen Euro je Streckenkilometer liegen. Die meisten Strecken von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) liegen zwischen 3 und 4 Millionen Euro je Streckenkilometer. Beim aktuell bundesweit diskutierten Reaktivierungsportfolio liegt der Median bei 5,2 Millionen Euro je Streckenkilometer, der Durchschnitt liegt bei 9,3 Millionen Euro je Streckenkilometer (Stand 31.10.2024). Je besser die Strecke erhalten ist – zum Beispiel durch regelmäßige Instandhaltung und Grünschnitt sowie Modernisierung des Oberbaus, der Signalanlagen/Bahnübergänge, Brücken/Tunnel und Oberleitungsanlagen –, desto günstiger sind naturgemäß die Reaktivierungskosten. Auch spielt der Einsatz von Altbaustoffen bzw. die Wiederverwendung von aus Hauptstrecken ausgebauten Gleisrosten eine wichtige Rolle bei den Investitionskosten.

Geht man vereinfachend und pauschal von durchschnittlichen Investitionskosten von 3,5 Millionen Euro je Streckenkilometer aus, sind pro 1.000 km 3,5 Milliarden Euro erforderlich. Für ein 5-Jahres-Programm wären das rund 700 Millionen Euro pro Jahr. Bei einem täglichen und stündlichen Taktverkehr sowie einem Zuschussbedarf von 10 Euro je Zugkilometer müssten die Regionalisierungsmittel jährlich im Schnitt um rund 120 Millionen Euro, d. h. zusätzlich um ca. 1 % erhöht werden.

5 Fazit

Die untersuchten Länder unterscheiden sich teilweise sehr deutlich in ihren Herangehensweisen bei der Reaktivierung von Schienenstrecken. Bis zur Veröffentlichung der Standardisierten Bewertung 2016+ (BMV 2023) gab es zum Teil keine einheitlichen Verfahren bei der Erstellung der Machbarkeitsstudien. Viele Studien wurden in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung durchgeführt, einige Länder haben eigene Kriterienkataloge und damit verbundene Bewertungen entwickelt. Seit der Veröffentlichung der Standardisierten Bewertung 2016+ hat sich dieses Vorgehen verändert. Das vereinfachte Reaktivierungsverfahren wird verstärkt genutzt und auch bei den Voruntersuchungen werden zum Teil die entsprechenden Kriterien angewandt. Dennoch bleibt die Datengrundlage unbefriedigend – eine veröffentlichte, konsistente und vergleichbare Übersicht des jeweiligen Standes der Streckenreaktivierungen liegt nicht vor.

Einige Länder wie Bayern verfügen derzeit über keine Länderkonzepte, in denen Reaktivierungsstrecken mit Potenzial berücksichtigt werden, was die Reaktivierungsbemühungen erschwert. Dies wirkt sich bei der Zahl der Machbarkeitsuntersuchungen sowie der Reaktivierungen selbst aus. Hier sollten diese Länder verstärkt Konzepte entwickeln, gerade auch vor dem Hintergrund der rückläufigen Haushaltsmittel.

Andererseits gibt es bereits heute einen erheblichen Überhang an (noch) nicht realisierten Reaktivierungen, die ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Gegenüber den inzwischen über 100 Strecken (VDV 2023a) sind lediglich rund 30 Strecken im Bau oder kurz vor der Umsetzung: Die Schwerpunkte liegen in den Ländern NRW (7), Baden-Württemberg (5), Niedersachsen (5) und Schleswig-Holstein (3) (Reaktivierungen-SPNV o. J.). Dennoch ist das Verhältnis zwischen den Potenzialstrecken und den abgeschlossenen und laufenden Machbarkeitsstudien sowie den tatsächlich in den letzten Jahren und absehbar reaktivierten Strecken ungünstig. Hinzu kommt eine oft verzögerte Umsetzung mit deutlich zu langen Planungs- und Bauzeiten. Geht man aufgrund der bisherigen Ergebnisse davon aus, dass etwa 75 % aller Potenzialstrecken eine positive Bewertung erhalten, könnten rund 4.000 km Schienenstrecken reaktiviert werden. Dies sollte in einem Zeitraum von 20 Jahren möglich sein.

Bislang entsteht aber der Eindruck, dass auch in den Ländern mit guten Planungsgrundlagen wie Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg der Reaktivierung von Schienenstrecken keine hohe Priorität seitens der Landespolitik eingeräumt wird. Wiederholte Prüfschleifen, mangelnde Bereitstellung von personellen Kapazitäten in den zuständigen Behörden, fehlendes Monitoring der Umsetzungsschritte, Unsicherheiten bei der Finanzierung sowie Zurückhaltung seitens der Kommunen führen zu starken Verzögerungen. Der Prozess der Reaktivierung erscheint höchst instabil, störungsanfällig und oft von eher zufälligen Konstellationen abhängig. In der Regel fehlt eine zentrale Steuerung, die mögliche Störungen rechtzeitig antizipiert und die jeweils erforderlichen Akteure zur Problemlösung einsetzt.

6 Empfehlungen

Die Reaktivierung von Schienenstrecken stellt ein bedeutsames Handlungsfeld für die nachhaltige Raumentwicklung dar und birgt ein beträchtliches, bislang unerschlossenes Potenzial, sowohl in politischer als auch in praktischer Hinsicht. Aus den vorangegangenen Betrachtungen leiten wir folgende Empfehlungen ab:

1. Die Verantwortung für die übergeordnete Nahverkehrsplanung sollte bei den Ländern liegen. Oft übernehmen die Aufgabenträger federführend die Erstellung der Landesnahverkehrspläne. Bei mehreren Trägern ist eine Koordination auf Landesebene erforderlich. Eine generelle Kommunalisierung der Planungszuständigkeit führt offenbar nicht zu einer Beschleunigung bei Reaktivierungsprojekten. Allerdings zeigen die genannten Beispiele auch, dass bei der Umsetzung auf konkreten Strecken oft ein hohes kommunales Engagement der Schlüssel für eine gelungene Reaktivierung ist.
2. Die Landesnahverkehrsplanung sollte künftig alle Maßnahmen (Reaktivierung, Ausbau, Neubau und Elektrifizierung) zusammenfassen. Die Nahverkehrsplanung wird als Ganzes bewertet und ist Voraussetzung für eine Finanzierung, sowohl der Infrastruktur als auch des Betriebs.
3. Die Finanzierung der weiteren Planung, der Infrastruktur und des Betriebs stellt nach einem positiven Ergebnis einer Machbarkeitsstudie das größte Hemmnis für eine Reaktivierung dar. Die im Koalitionsvertrag im Bereich der Regionalisierungsmittel vorgesehene Ermöglichung von neuen Verkehren und die dort ebenfalls geplante Aufstockung der GVFG-Mittel (CDU/CSU/SPD 2025: 25 ff.) sollten hierfür gezielt eingesetzt werden.

4. Neben der geplanten Erhöhung der Mittel sollte ein Rechtsanspruch auf eine weitere Förderung der Planungs-, Investitions- und Betriebskosten bei einem positiven Kosten-Nutzen-Indikator eingeführt werden. Alternativ könnte auch ein Reaktivierungsprogramm mit vier 5-Jahres-Tranchen à 1.000 km aufgelegt werden.
5. Unabdingbar für eine erfolgreiche Reaktivierung ist ein kompetenter und aufgeschlossener Streckeneigentümer (oder -pächter). Hierfür bieten sich insbesondere Landeseisenbahngesellschaften und leistungsfähige kommunale Verkehrsgesellschaften, in Einzelfällen auch private Infrastrukturbetreiber an.
6. Um eine Planungsbeschleunigung und eine Entlastung der Behörden zu erreichen, sollte durch eine Ergänzung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (§ 18 Abs. 1a AEG) bei Reaktivierungen einschließlich geringfügiger Trassenänderungen künftig auf Planfeststellungsverfahren verzichtet werden können.
7. Die verschiedenen Umsetzungsschritte (Machbarkeitsstudie, Entwurfsplanung als Voraussetzung für Fördermittelanträge, Genehmigungsplanung) sollten in einer engen zeitlichen Abfolge durchgeführt werden, wofür Sollwerte vorzugeben sind, deren Einhaltung oder gar Unterschreitung zu einer höheren Förderung führt.
8. Die genannten Stufen der Reaktivierungsvorhaben (Machbarkeit, Entwurfs- und Genehmigungsplanung) sowie das Datum des Förderantrags, Start und Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sind zentral zum Beispiel über Verwendungsnachweise der Regionalisierungsmittel bzw. die Förderanträge nach dem GVFG zu monitoren, um eine effiziente Umsetzung im Blick zu behalten und die Transparenz zu erhöhen.
9. Wichtig ist eine Einbettung der Planung von Reaktivierungen in ein Gesamtkonzept der verkehrsträgerübergreifenden, vertakteten und qualitätvollen ÖPNV-Bedienung (zum Beispiel Rheinland-Pfalz 2030+), ausgerichtet an klaren Erreichbarkeitsstandards.

Literatur

- ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.) (2024): Die Reaktivierung von Schienenstrecken als Strategie der integrierten Raumentwicklung – Chancen nutzen und Hemmnisse überwinden. Hannover. = Positionspapier aus der ARL 146.
- ApS – Allianz pro Schiene (Hrsg.) (2023): Reaktivierung von Bahnstrecken – das Comeback der Zukunft. <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/reaktivierung-bahnstrecken/> (12.04.2025).
- ApS – Allianz pro Schiene (Hrsg.) (2024): Newsletter November 2024. <https://www.allianz-pro-schiene.de/newsletter/newsletter-november-2024/> (26.06.2025).
- Bentheimer Eisenbahn (Hrsg.) (2024): Fünf Jahre „Regiopa Express“ in der Grafschaft Bentheim. <https://blog.bentheimer-eisenbahn.de/fuenf-jahre-regiopa-express-in-der-grafschaft-bentheim/> (26.06.2025).
- BMV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.) (2023): Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr, Version 2016+, Verfahrensanleitung. <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/standardisierte-bewertung-2016plus-verfahrensanleitung.pdf> (26.06.2025).
- CDU/CSU/SPD (Hrsg.) (2025): Verantwortung für Deutschland. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 21. Legislaturperiode. Berlin. https://www.koalitionsvertrag2025.de/sites/www.koalitionsvertrag2025.de/files/koav_2025.pdf (26.06.2025).
- Donnerbergkreis (Hrsg.) (2024): Aktuelles vom Mai 2024. <https://www.donnensberg.de/donnensbergkreis/Aktuelles/Aktuelles%20aus%20dem%20Kreishaus/2024/Mai/Es%20wird%20Zeit%20f%C3%BCr%20Bahn%20und%20Bike%3A%20Radtour%20entlang%20der%20Zellertalbahn%20am%2025.%20Mai/> (26.06.2025).
- Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Hrsg.) (2023): Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen, November 2023. Wiesbaden.
- Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Hrsg.) (2024): Mobilität und Zukunft – Bus und Bahn. Wiesbaden. <https://mobil.hessen.de/mobilitaet-und-zukunft/bus-und-bahn> (26.06.2025).

- IVE – Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH** (Hrsg.) (2021): OdeS – Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein für das MWVATT, IVE mbH, Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH, 2021, Landtagsumdruck 19/5543. Hannover.
- Krawinkel, H.** (2024): „Hein Schönberg“: Reaktivierung mit Hindernissen. In: Deine Bahn (September 2024), 46-48.
- Reaktivierungen-SPNV** (Hrsg.) (o. J.): Übersicht der Streckenreaktivierungen vergangener und kommender Jahre. <https://reaktivierungen.spnv-deutschland.de/> (08.04.2025).
- Saarland – Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz Saarland** (Hrsg.) (2024): Machbarkeitsuntersuchung zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personennahverkehr im Saarland. Erläuterungsbericht. Saarbrücken.
https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mukmav/verkehr/machbarkeitsstuide_reaktivierung/abschlussbericht.pdf (26.06.2025).
- Schleswig-Holstein** (2021): Fünfter Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP bis 2027). = Bericht der Landesregierung Schleswig-Holstein, Drucksache 19/3453, 19. Wahlperiode. Kiel.
https://unternehmen.nah.sh/assets/2022/Landesweiter-Nahverkehrsplan-2022-bis-2027_final.pdf (14.07.2025)
- Schleswig-Holstein** (Hrsg.) (2024): Drei-Stufen-Plan für „Hein Schönberg“. https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/VII/Presse/PI/2024/IV_2024/241205_Hein_Schoenberg (26.06.2025).
- Statistisches Bundesamt** (Hrsg.) (2024): Bevölkerung nach Nationalität und Bundesländern. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/bevoelkerung-nichtdeutsch-laender.html> (07.12.2024).
- VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen** (Hrsg.) (2023a): Reaktivierung von Schienenwegen gefragt wie nie. Verbände: Ergebnisse von Machbarkeitsstudien zu mehr als 75 Prozent positiv. Pressemitteilung von VDV und Allianz pro Schiene vom 23.10.2023. Berlin.
- VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen** (Hrsg.) (2023b): Liste der Machbarkeitsstudien nach Bundesländern, unveröffentlichtes Dokument. Köln.
- VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen** (Hrsg.) (2024): 5426 Kilometer: Reaktivierungsbedarf immens. VDV und Allianz pro Schiene legen Reaktivierungsvorschläge vor. Pressemitteilung vom 14.10.2024. Berlin.
- VM-BW – Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg** (Hrsg.) (2021): Grundsätze zur Förderung von Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von stillgelegten Eisenbahnstrecken in Baden-Württemberg vom 25. Januar 2021. Aktenzeichen 3-3822-1/1.
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Grunds%C3%A4tze_zur_F%C3%B6rderung_von_Machbarkeitsstudien_Reaktivierung_SPNV.pdf (26.06.2025).
- Weststrecke** (Hrsg.) (2025): Trierer Weststrecke: Die Weichen sind gestellt. <https://www.bahnfahren-im-suedwesten.de/wir/mosellux/trierer-weststrecke> (10.04.2025).

Aktuelle Positionspapiere aus der ARL

Nr.

157 Reaktivierung von Schienenstrecken in den Bundesländern – Zwischen Euphorie und Hindernissen.

Dieses Positionspapier enthält Ergebnisse und Empfehlungen des Arbeitskreises „Reaktivierung von Schienenstrecken als Instrument einer integrierten Raumentwicklung“ der ARL. Hannover, 2025.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-2508011206122.346362051541>
<https://doi.org/10.60683/9rhx-0b78>

156 Regulation of the European Parliament and of the Council on facilitating Cross-Border Solutions – BRIDGEforEU.

This position paper was prepared by members of the ad-hoc Working Group ‘Cross-Border Solutions’ at the ARL. Hanover, 2025.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-2505211034385.929456732711>
<https://doi.org/10.60683/x2zq-ze16>

155 Raumentwicklung für eine gute Zukunft: Jetzt die große Transformation gestalten – Ergebnisse der ARL-Tagung am 7. und 8. November 2024 in Radolfzell am Bodensee in elf Botschaften (Bodensee-Protokoll).

Dieses Positionspapier enthält Ergebnisse und Empfehlungen von Mitgliedern der Arbeitsgruppe „Große Transformation und nachhaltige Raumentwicklung machen“ der ARL-Foren Baden-Württemberg und Bayern der ARL. Hannover, 2025.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-2505211031157.680912389280>
<https://doi.org/10.60683/1svy-2t56>

154 Güterverkehr, Logistik und Raumentwicklung: Planerischer Handlungsbedarf.

Dieses Positionspapier enthält Ergebnisse und Empfehlungen des Ad-hoc-Arbeitskreises „Güterverkehr, Logistik und Raumentwicklung“ der ARL. Hannover, 2025.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-2503050823586.528634954613>
<https://doi.org/10.60683/mnk2-em11>

153 Aktuelle verkehrsrechtliche Entscheidungen – Neuer Schub für die kommunale Mobilitätswende.

Positionspapier von den Mitgliedern des Ad-hoc-Arbeitskreises „Aktuelle verkehrspolitische Entwicklungen für die kommunale Mobilitätswende nutzen“ der ARL. Hannover, 2025.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-2502131624466.096345908600>
<https://doi.org/10.60683/xm2g-wf30>

152 Freiraumwende – Vom Freiraum her denken, planen und handeln.

Positionspapier von den Mitgliedern des Arbeitskreises „Freiraumsicherung und -entwicklung in der räumlichen Planung“ der ARL. Hannover, 2025.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01522>
<https://doi.org/10.60683/0d74-gn32>

151 Künstliche Intelligenz in der Raumentwicklung – Impulse für die Praxis und Forschung.

Positionspapier von den Mitgliedern des Arbeitskreises „Künstliche Intelligenz in der Raumentwicklung“ der ARL. Hannover, 2024.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01518>
<https://doi.org/10.60683/wtz8-1j26>

