

Reaktivierung von Bahnstrecken

Zielsetzung

- Attraktivitätssteigerung
- Emissionen reduzieren
- Erreichbarkeiten verbessern
- nachhaltiges Mobilitätsangebot schaffen
- Region/Standort erschließen

Zielgruppe

- Auszubildende
- Beschäftigte
- Erwachsene
- Jugendliche
- Kinder
- mobilitätseingeschränkte Personen
- Pendler
- Schülerinnen und Schüler
- Seniorinnen und Senioren
- Studierende
- Touristen
- Unternehmen

Fahrtzweck

- Arztbesuch
- Ausbildung/Studium
- Begleitung
- Beruf
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Geschäfts- und Dienstreise
- Schule
- Urlaub

Verkehrsmittel

- Straßenbahn
- Regionalbahn
- Eisenbahn

Raumstruktur

- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten

- Fallen an



Quelle: Mickis-Fotowelt / Getty Images

Worum geht es bei der Reaktivierung von Bahnstrecken?

Für die Erreichbarkeit von ländlichen Räumen spielt die Anbindung an den Schienenverkehr eine wichtige Rolle. Als Folge der Bahnreform im Jahr 1994 wurden mehrere Tausend Kilometer an Schienenstrecken, v. a. aus wirtschaftlichen Gründen, stillgelegt. Eine Stilllegung kann mit einem kompletten Rückbau der Infrastruktur verbunden sein. In diesen Fällen wurde die ehemalige Schienentrasse häufig in Rad-, Feld- und Wanderwege umgenutzt. In anderen Fällen unterblieb der Rückbau trotz Stilllegung. Zum Teil wurden auch Trassensicherungsverträge mit den betreffenden Infrastrukturunternehmen geschlossen, um den Bestand der Strecke für eine mögliche Reaktivierung zu sichern. In einigen Fällen wurden die Strecken auch von nichtbundeseigenen Eisenbahnen und von Museumseisenbahnen übernommen und weiter genutzt.

Durch die Reaktivierung wird die Bahnstrecke wieder in das Schienennetz integriert und für die Nutzung durch den öffentlichen Verkehr verfügbar gemacht. Der Aufwand der Reaktivierung hängt von der konkreten Form der Stilllegung ab.

Die Reaktivierung von Schienenstrecken gehört zu den nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderungsfähigen Vorhaben.

Was sind die Vorteile der Reaktivierung von Bahnstrecken?

Durch die Reaktivierung von Bahnstrecken werden bisher verkehrlich unterversorgte Regionen an den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angebunden bzw. die Erschließung qualitativ aufgewertet. Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist ein Signal und eine Investition in die

Zukunftsfähigkeit der Region. Reaktivierte Bahnstrecken können als Zubringer zum überregionalen Schienenverkehr dienen, so dass sich Synergieeffekte mit bestehenden Schienenverkehrsangeboten ergeben. Zudem können Verlagerungseffekte vom MIV zum öffentlichen Verkehr erzielt werden, wie die vielen Beispiele bereits erfolgreich reaktiverter Bahnstrecken zeigen. Die Mehrzahl der bisher reaktivierten Strecken hat die Fahrgastprognosen übertroffen. Durch die Reaktivierung kann auch eine Verbesserung der Betriebsstabilität des Netzes erreicht werden, da die reaktivierten Strecken bei Betriebsstörungen, Baustellen und hoher Nachfrage als Ausweichstrecken genutzt werden können. Die Vorteile können sich sowohl auf den Personen- als auch auf den Güterverkehr beziehen.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Für eine erfolgreiche Umsetzung muss grundsätzlich ein ausreichendes Fahrgastpotenzial bzw. der verkehrliche Bedarf vorhanden sein. Daher müssen die Vorteile bzw. Fahrgastpotenziale der Reaktivierung in Form von Machbarkeitsstudien und Potenzialanalysen herausgearbeitet und den Kosten gegenübergestellt werden (Nutzen-Kosten-Untersuchung im Rahmen einer Standardisierten Bewertung). Für den Fall der alternativen Nutzung der Strecke muss zudem ein Alternativkonzept für die aktuelle Nutzung (z. B. neue Routenführung des Radweges) erarbeitet werden.

Darüber hinaus muss die wirtschaftliche Tragfähigkeit sichergestellt sein. Dies hängt insbesondere auch mit dem Umfang der Reaktivierungsmaßnahme zusammen. Die Reaktivierung ist häufig dann sinnvoll bzw. möglich, wenn kein vollständiger Rückbau der Infrastruktur erfolgt ist. Aber auch bei einer Umnutzung, z. B. zum Radweg, ist eine Reaktivierung durch eine Verlegung des Radweges denkbar. Auf Basis einer positiven Nutzen-Kosten-Untersuchung im Rahmen einer Standardisierten Bewertung können öffentliche Fördermittel vom Bund und vom jeweiligen Bundesland beantragt werden.

Um durch den Ausbau des ÖPNV den öffentlichen Verkehr insgesamt zu stärken, ist die Abstimmung der einzelnen Netze bzw. Angebote erforderlich, z. B. an neuen Haltestellen als Schnittpunkt zwischen Schienen- und Busverkehr.

Grundsätzlich hängt die Reaktivierung von Bahnstrecken insbesondere vom Engagement einzelner Akteure ab, die den langjährigen Prozess stetig voranbringen. Mögliche Treiber sind beispielsweise engagierte Bürger, Mitarbeitende der Verwaltung oder Kommunalpolitiker/Kommunalpolitikerinnen. Im Rahmen des umfangreichen Reaktivierungsprozesses sind die verschiedenen Interessengruppen einzubinden. Hierzu zählen neben den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort die Kommunen und Landkreise, die Aufgabenträger des SPNV, die örtliche Politik sowie die Landes- und Bundespolitik. Darüber hinaus kann auch die Einbindung der Akteure im Tourismussektor sinnvoll sein.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist in der Regel mit hohen Investitionskosten verbunden. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Infrastruktur vollständig zurückgebaut wurde und die Strecke anderweitig genutzt wird, z. B. als Radweg. Bei der Einbindung in das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs sind mögliche Verlagerungseffekte innerhalb des Umweltverbundes zu berücksichtigen. Es ist zu vermeiden, dass die verschiedenen Verkehrsmittel im Umweltverbund durch Parallelverkehre zueinander in Konkurrenz treten. Zudem ist die Abstimmung mit dem Güterverkehr erforderlich, um mögliche Konflikte zu vermeiden.

Verwandte Maßnahmen

Anschlussgarantien im ÖPNV (<https://mobilikon.de/massnahme/anschlussgarantien-im-oepnv>)

Barrierefreier ÖV (<https://mobilikon.de/massnahme/barrierefreier-oev>)
Verbesserung der Sicherheit im ÖV (<https://mobilikon.de/massnahme/verbesserung-der-sicherheit-im-oev>)
Differenziertes Mobilitätssystem (<https://mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem>)
Stadt-Umland-Bahn (<https://mobilikon.de/massnahme/stadt-umland-bahn>)
Takterhöhung und -abstimmung im SPNV/ÖPNV (<https://mobilikon.de/massnahme/takterhoehung-und-abstimmung-im-spnvoepnv>)
Bike and Ride-Anlagen (<https://mobilikon.de/massnahme/bike-and-ride-anlagen>)
Park and Ride-Anlagen (<https://mobilikon.de/massnahme/park-and-ride-anlagen>)
Kiss and Ride-Anlagen (<https://mobilikon.de/massnahme/kiss-and-ride-anlagen>)
Mobilitätsstationen (<https://mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen>)

Verwandte Beispiele aus der Praxis

Reaktivierung der Regiobahn (<https://mobilikon.de/praxisbeispiel/reaktivierung-der-regiobahn>)
Reaktivierung und Elektrifizierung der Schönbuchbahn (<https://mobilikon.de/praxisbeispiel/reaktivierung-und-elektrifizierung-der-schoenbuchbahn>)

Verwandte Instrumente

Förderung für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen
(<https://mobilikon.de/instrument/foerderung-fuer-die-verbesserung-der-mobilitaet-laendlichen-raeumen>)
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
(<https://mobilikon.de/instrument/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg>)
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
(<https://mobilikon.de/instrument/verordnung-eg-nr-13702007-des-europaeischen-parlaments-und-des-rates-vom-23-oktober-2007>)
Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (<https://mobilikon.de/instrument/personenbefoerderungsgesetz-pbefg>)
Regionalisierungsgesetz (RegG) (<https://mobilikon.de/instrument/regionalisierungsgesetz-regg>)
ÖPNV-Gesetze der Bundesländer (<https://mobilikon.de/instrument/oePNV-gesetze-der-bundeslaender>)
Regionaler Nahverkehrsplan (<https://mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan>)
Kommunaler Nahverkehrsplan (<https://mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan>)
Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept (<https://mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept>)
Kooperationsraumkonzept (<https://mobilikon.de/instrument/kooperationsraumkonzept>)
Pendlerkonzept (<https://mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept>)
Tourismuskonzept (<https://mobilikon.de/instrument/tourismuskonzept>)
Schulverkehrskonzept (<https://mobilikon.de/instrument/schulverkehrskonzept>)
Verkehrsentwicklungsplan (<https://mobilikon.de/instrument/verkehrsentwicklungsplan>)
Integriertes Klimaschutzkonzept (<https://mobilikon.de/instrument/integriertes-klimaschutzkonzept>)
Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (<https://mobilikon.de/instrument/integriertes-laendliches-entwicklungskonzept>)
Regionales Entwicklungskonzept (<https://mobilikon.de/instrument/regionales-entwicklungskonzept>)
Flächennutzungsplan (<https://mobilikon.de/instrument/flaechennutzungsplan>)
Bebauungsplan (<https://mobilikon.de/instrument/bebauungsplan>)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Potenzialanalyse (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse>)
Machbarkeitsanalyse (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/machbarkeitsanalyse>)
Kosten-Nutzen-Analyse (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/kosten-nutzen-analyse>)

Entwicklung einer Zielvision (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/entwicklung-einer-zielvision>)
Aufgabenträgerbefragung (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/aufgabentraegerbefragung>)
Kundenbefragung (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/kundenbefragung>)
Expertengespräch (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/expertengespraech>)
Bedarfsanalyse (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse>)
Erreichbarkeitsanalyse (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse>)
Interkommunale Zusammenarbeit (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/interkommunale-zusammenarbeit>)
Zukunftswerkstatt (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/zukunftswerkstatt>)
Bürgerbefragung (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/buergerbefragung>)
Zukunftskonferenz (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/zukunftskonferenz>)
BürgerForum (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/buergerforum>)
Mobilitätsberatung (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/mobilitaetsberatung>)
Aktionstag (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/aktionstag>)
Tag der offenen Tür bei einem Nahverkehrsbetrieb (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/tag-der-offenen-tuer-bei-einem-nahverkehrsbetrieb>)
Schnupperangebote (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/schnupperangebote>)
Festlegung einer Marketing- und Kommunikationsstrategie (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/festlegung-einer-marketing-und-kommunikationsstrategie>)
Fahrplanheft (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/fahrplanheft>)
Homepage (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/homepage>)
Information von Personen mit politischer Entscheidungsbefugnis (<https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/information-von-personen-mit-politischer-entscheidungsbefugnis>)

Quellen

VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., 2019: Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken, Zugriff: <https://www.vdv.de> [abgerufen am 14.05.2020].

Allianz pro Schiene e. V., 14.05.2020: Pressemitteilung „Die Schiene kommt zurück“, Zugriff: <https://www.allianz-pro-schiene.de>, Presse, Pressemitteilung, Die Schiene kommt zurück.