
Pressemitteilung

Berlin, den 14. Oktober 2024

5426 Kilometer: Reaktivierungsbedarf immens

VDV und Allianz pro Schiene legen Reaktivierungsvorschläge vor

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die Allianz pro Schiene beklagen einen Reaktivierungstau in Deutschland. Während die Liste aussichtsreicher Schienenstrecken immer länger wird, hakt es nach wie vor bei der Umsetzung von Reaktivierungsprojekten. Innerhalb von zwei Jahren wurden lediglich 21 Streckenkilometer wiederbelebt. Beide Verbände fordern, Planungsverfahren zu vereinfachen und Fördermittel aufzustocken.

Alle zwei Jahre legen VDV und Allianz pro Schiene aktualisierte Vorschläge für Streckenreaktivierungen vor. 74 Strecken mit insgesamt 949 Kilometern sind neu auf der Vorschlagsliste hinzugekommen. „Es ist klar, mit Reaktivierungen allein werden wir die großen ökonomischen und verkehrlichen Herausforderungen in Deutschland nicht bewältigen – und doch warten wir inzwischen bei 325 Strecken mit 5426 Kilometern Länge auf die Umsetzung der Reaktivierung. Das könnte die Wirtschaft gerade auf regionaler Ebene erheblich stärken“, so VDV-Fachmann Reaktivierung Martin Henke. Im gesamten Jahr 2024 werden voraussichtlich nur 30 Kilometer Schienenwege reaktiviert. Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene: „Angesichts dieses Schneckentempos müssen Bund und Länder dringend mehr tun, um Initiativen vor Ort zu unterstützen. Die Menschen wollen eine Schienenanbindung. Gerade für den Schienengüterverkehr gibt es großes Potenzial.“ 379 Städte und Gemeinden ohne Zugang zum Schienenverkehr könnten durch die vorgeschlagenen Reaktivierungen wieder Anschluss an das Bahnnetz erhalten – allein in diesen Kommunen wohnen mehr als 3,8 Millionen Menschen – das entspricht der Einwohnerzahl von Berlin.“

Derzeit sind in Deutschland 123 der 900 Mittelzentren ohne Anschluss an die Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn oder Straßenbahn, darunter 13 Kreisstädte. In 119 der nicht angeschlossenen Mittelzentren sind für die Eisenbahn gebaute, aber nicht mehr genutzte Trassen vorhanden. Für 72 dieser Mittelzentren

schlagen VDV und Allianz pro Schiene eine Wiederanbindung an den Eisenbahnverkehr vor, bei 13 weiteren empfehlen sie eine vertiefte Prüfung. Allein in diesen Zentren leben über 1,4 Millionen Einwohner. Dirk Flege: „Das Engagement der Menschen vor Ort ist unglaublich. Immer häufiger werden sogenannte Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben, die Grundlage für eine Entscheidung zur Reaktivierung sind. Bemerkenswert ist, dass mehr als drei Viertel der durchgeführten Machbarkeitsstudien zu einem positiven Ergebnis kommen. Das bedeutet: In den meisten Fällen wird die Reaktivierung als sinnvoll erachtet. Nun geht es darum, Planungsprozesse zu beschleunigen und nicht durch unnötige Bürokratie auszubremsen.“

Hebelwirkung Gemeindeverkehrsfinanzierung

„Das vergangene Jahr hat nicht nur einen deutlichen Zuwachs bei den Fahrgastzahlen gebracht, sondern auch in einem ganz anderen Bereich: Im sogenannten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) haben die Verkehrsunternehmen mehr Infrastrukturprojekte zur Förderung angemeldet als je zuvor“, so Martin Henke. Das Gesetz wurde im Jahr 2020 novelliert und in diesem Zuge finanziell aufgestockt. Dadurch ist inzwischen eine Verdreifachung der angemeldeten Projekte zu verzeichnen. Zuletzt waren im GVFG insgesamt 407 Projekte aus den Bereichen „Gründerneuerung“, „Reaktivierung“, „Elektrifizierung“ und „Bahnhöfe, Stationen, Haltestellen“ angemeldet. Martin Henke: „Wir müssen sehen, dass der enorme finanzielle Bedarf bei der maroden Infrastruktur in Deutschland finanziell abgedeckt wird – alles andere schadet dem Wirtschaftsstandort Deutschland. Die Erhöhung der Fördermittel im GVFG auf drei Milliarden jährlich ab 2025 hätte eine extreme Hebelwirkung, um unsere Infrastrukturen noch schneller und konsequenter mit Blick auf die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor um- und ausbauen zu können“

- **Top 5 der Strecken nach Bevölkerung** der zu erschließenden Kommunen:
 - Bottwartalbahn Heilbronn – Marbach (BW): 69.144 Einwohner
 - Brexbach- bzw. Holzbachtalbahn Engers - Siershahn - Selters – Altenkirchen (RP): 66.266 Einwohner
 - Wiehltalbahn Osberghausen – Waldbröl (NRW): 63.333 Einwohner
 - Abelitz – Aurich (NI): 60.359 Einwohner
 - Primstalbahn Dillingen – Primsweiler (SR): 54.219 Einwohner

- **Top 10 Strecken nach zu erschließender Bevölkerung pro Strecken-km:**
 - Abzw Rheinkamp Süd – Kamp-Lintfort (NRW) 7.478
 - Tornesch – Uetersen (SH) 6.165
 - Wolfratshausen – Geretsried (BY) 5.055

- Abelitz – Aurich (NI) 4.643
 - Iserlohn – Menden (NRW) 4.260
 - Dillingen – Primsweiler (SR) 4.171
 - Berlin-Wannsee – Stahnsdorf (B/BB) 3.810
 - Bedburg – Elsdorf West (NRW) 3.611
 - Abzw. Merzbrück – Würselen – Aachen Nord (NRW) 3.519
 - Abzw. Kellersberg – Siersdorf (NRW) 3.452
- **Top 10 der Mittelzentren**, deren Anschluss an das Netz des Schienenpersonenverkehrs wir empfehlen, nach Einwohnerzahl:
- Bergkamen (NRW), 48.725 Einwohner
 - Aurich (NI), 41.991 Einwohner
 - Würselen (NRW), 38.712 Einwohner
 - Niederkassel (NRW), 38.218 Einwohner
 - Kamp-Lintfort (NRW), 37.391 Einwohner
 - Wermelskirchen (NRW), 34.765 Einwohner
 - Hemer (NRW), 34.080 Einwohner
 - Stuhr (NI), 33.678 Einwohner
 - Geesthacht (SH), 30.551 Einwohner
 - Taunusstein (HE), 30.005 Einwohner

Vielfältige Kriterien

Bei der Reaktivierung von Bahnstrecken werden verschiedene Kriterien berücksichtigt. Zunächst spielen die Lage der Strecke und ihre Verbindung zu wichtigen Verkehrsachsen eine zentrale Rolle, wobei ein besonderer Fokus auf die Anbindung von Mittelzentren an Oberzentren gelegt wird. Die Attraktivität des zukünftigen Schienenverkehrs im Vergleich zum aktuellen Angebot, wie dem Busverkehr, ist ebenfalls entscheidend. Der Aufwand der Reaktivierung, sowohl finanziell als auch logistisch, sowie potenzielle Risiken, wie rechtliche Konflikte durch Entwidmung, müssen geprüft werden.

Zudem wird untersucht, ob durch die Verlängerung bestehender Zugverbindungen kostengünstigere Betriebsoptionen geschaffen werden können. Ein weiteres Ziel ist die Aufwertung des öffentlichen Nahverkehrs durch die Integration der reaktivierten Strecken in ein Grundnetz des Bahn-Regionalverkehrs, was positive Effekte auf das Busnetz haben kann. Eine Entlastung überlasteter Straßen oder paralleler Nahverkehrsstrecken wird ebenfalls angestrebt. Der Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr sowie der Schienengüterverkehr, beispielsweise durch Erschließungen oder Umfahrungen stark frequentierter Strecken, wird ebenfalls berücksichtigt. Die

Reaktivierungsvorschläge werden in drei Prioritäten eingeteilt: „dringlich“, „hoch“ und „potenzieller Bedarf“. Strecken mit dringlicher Priorität sollen sofort reaktiviert werden, da sie großes Potenzial bieten und der Aufwand moderat ist.

- Die vierte, überarbeitete Neuauflage „Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“ steht [hier](#) zum Herunterladen bereit.
- VDV-Themenseite Reaktivierung: www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken
- Die Deutschlandkarte mit bereits reaktivierten Strecken ist [hier](#) hinterlegt.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · wagner@vdv.de

Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · arnold@vdv.de

Allianz pro Schiene

Sabrina Wendling · Pressesprecherin · T 030 246 25 99 20 · sabrina.wendling@allianz-pro-schiene.de

Der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** ist der Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund **700 Mitgliedsunternehmen**. Branche und Branchenverband sorgen für mehr klimaschonende Beförderung und Transport von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr.

Die Mitgliedsunternehmen des VDV spielen eine entscheidende Rolle für den **Wirtschaftsstandort Deutschland** und bei der Lösung verkehrlicher Herausforderungen. Nachdem die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr pandemiebedingt zurückgegangen waren, steigt die Nachfrage seit dem Jahr 2022 wieder an. Die VDV-Mitgliedsunternehmen **befördern jeden Tag 24 Millionen Fahrgäste** in Deutschland mit Bus und Bahn und ersparen damit 17 Millionen Autofahrten. Im Jahr 2022 transportierten die VDV-Unternehmen im öffentlichen **Schienengüterverkehr 360 Millionen Tonnen Güter**. Das ersetzt am Tag rund 60.000 voll beladene Lkw auf deutschen Straßen. Durch ihre Verkehrsleistung im Jahr 2022 sparten Busse und Bahnen zehn Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen ein.

Die **Allianz pro Schiene** ist eine gemeinnützige Interessenorganisation zur Förderung und Verbesserung des Schienenverkehrs. Der Zusammenschluss aus Zivilgesellschaft und Bahnbranche vereint mehr als 200 Unternehmen und Verbände mit insgesamt mehr als 3 Millionen Einzelmitgliedern. In Deutschlands unkonventionellstem Verkehrsbündnis sind Umweltverbände und Verkehrsunternehmen organisiert, Gewerkschaften und Finanzdienstleister, Hochschulen und Fahrzeughersteller sowie Verbraucherschutzorganisationen. Die Allianz pro Schiene wurde im Jahr 2000 gegründet und hat ihren Sitz in Berlin.



Wenn diese E-Mail nicht korrekt angezeigt wird, klicken Sie bitte [hier](#). Sollten Sie keine Presseinformationen mehr von uns wünschen oder sich Ihre Kontaktdaten geändert haben, informieren Sie uns bitte per Mail an presse@vdv.de. Die VDV-Newsletter können Sie [hier](#) abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an datenschutz@vdv.de ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie [hier](#). Weitere VDV-Informationen im [Impressum](#).