

---

# Auf der Agenda: 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

---

#### **Bildquelle**

Titel: hanseat, stock.adobe.com · Seite 2/3: Tupungato, stock.adobe.com · Seite 4: Bestgreenscreen, Getty Images/istockphoto.com · Seite 6: Andyworks, Getty Images/istockphoto.com · Seite 8: Michael Jäger mitifoto, stock.adobe.com · Seite 10: Geraer Verkehrsbetrieb GmbH · Seite 11: VDV · Seite 12: bildergala, fotolia.com · Seite 14/15: Verlag Schweers + Wall GmbH · Seite 16: Igor Kovalchuk, Colourbox



---

## Inhalt

---

- |    |   |    |                                      |
|----|---|----|--------------------------------------|
| 4  | Nutzt der Umwelt: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken | 12 | Gründe für eine Reaktivierung        |
| 6  | Fehlentscheidungen der Vergangenheit                  | 14 | Karte/Plan                           |
| 8  | Das Schicksal der Trassen                             | 16 | Zielkonflikte zwischen Nutzungsarten |
| 10 | Entscheidung gegen den Bus?                           | 18 | Tabelle Eisenbahnstrecken            |

An aerial photograph of a railway track running through a lush green landscape. The track is flanked by dense green trees and grassy fields. Power lines and poles are visible along the track. The image is oriented vertically, with the track running from top to bottom. A semi-transparent blue banner is overlaid on the top portion of the image, containing the title text.

# Nutzt der Umwelt: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

Die Bundesregierung hat sich vorgenommen – so besagt 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). Dies sind ambitionierte Ziele.

Die ehrgeizigen klimapolitischen Ziele, zu denen sich die Bundesrepublik Deutschland 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 von stillgelegten Eisenbahnstrecken sein. Eine von der Bundesregierung beauftragte Studie zur wissenschaftlichen Begleitung ihrer Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie untersucht Kosten und Potenziale zur Treibhausgasminderung der Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken. 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.

---

# 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 Deutsche Bundesbahn mangels einer brauchbaren Kostenstellenrechnung über keine verlässliche Berechnungsgrundlage selbst für eine auf das Kaufmännische begrenzte Bewertung verfügte. Rational nachvollziehbar aus Sicht der Infrastrukturbetreiber war allerdings die Entscheidung, das Netz zu verkleinern, weil es keine öffentliche Finanzierung gab. 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. Nichtbundeseigene 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 Kontext 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.

---

# Das Schicksal der Trassen

---



Eine vollzogene Stilllegung einer Eisenbahnstrecke bedeutete nicht zwangsläufig deren kompletten Rückbau. In verschiedenen Fällen entschieden sich Aufgabenträger des SPNV für den Abschluss eines Trassensicherungsvertrages mit dem betreffenden Infrastrukturunternehmen, der den Bestand für den Fall einer Reaktivierung sicherte. In anderen Fällen übernahmen nichtbundeseigene Eisenbahnen (von denen sich einige hierauf spezialisierten) sowie Museumseisenbahnen die Infrastruktur. Auch in Fällen, in denen keine 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 bei einer Reaktivierung. Grundsätzlich ist jedoch 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 Feldwege bestehen in aller Regel alternative Fahrmöglichkeiten im nachgeordneten Wegenetz, 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 wiederaufgebauten 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 des 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 neu geordneten 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 mit einheitlichen Qualitätskriterien 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 im Jahre 2017 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.

Zum anderen 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/reaktivierung-von-eisenbahnen.pdf>) verfügbar.

An aerial photograph of a railway construction site. Two yellow excavators are positioned on a newly laid track. One excavator is in the foreground, and another is further down the track. Workers in orange safety vests are visible near the excavators. The track is surrounded by a deep trench, and there are stacks of white concrete blocks on the left side. The background shows a green landscape with trees and a clear sky.

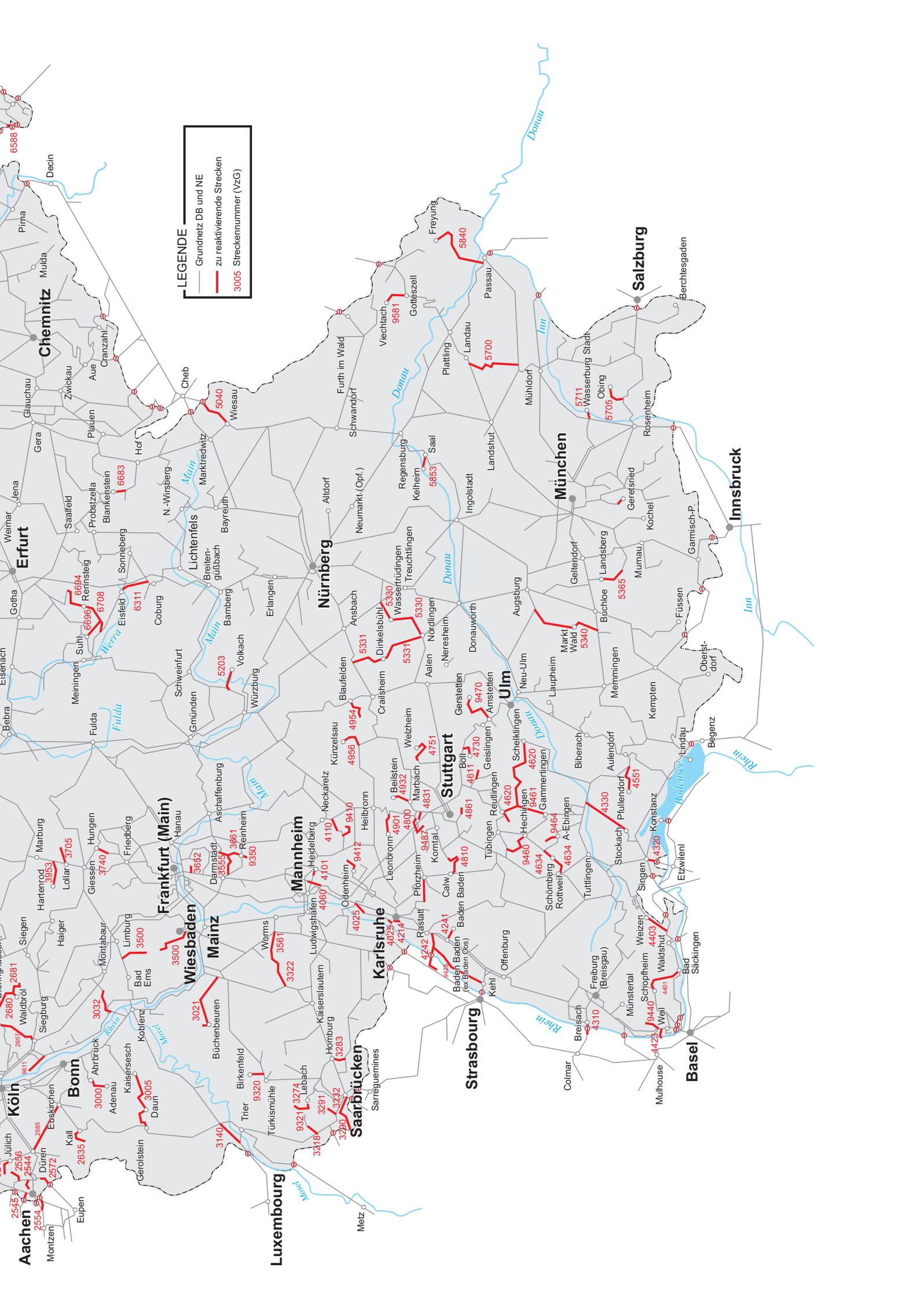
# Gründe für eine Reaktivierung

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“). Damit sind häufig Synergieeffekte mit bestehenden Schienenverkehrsangeboten möglich, insbesondere Umlaferweiterungen und Koppelungen 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.
- 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 Flächenbedienungs 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, obwohl es an brachliegenden Trassen nicht mangelt. Im Zeitalter des gemeinsamen Marktes und zahlreicher grenzüberschreitender Verflechtungen ist dies 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 liegen. Über die hauptsächlich mit ihrer Funktion für den Güterverkehr begründeten Reaktivierungen hinaus bietet die bessere Erschließung der Fläche durch Eisenbahninfrastruktur auch eine größere Chance für die Rückkehr eines Teils des Güterverkehrs auf die Schiene, da gerade die mittelständisch strukturierte Industrie in der Fläche verstärkt nach Alternativen zum Straßentransport sucht. Vor allem Forst- und Bauwirtschaft, aber auch andere Wirtschaftszweige beklagen zunehmend die zu geringe Dichte der Ladestellen im Eisenbahnnetz, die für die Eigumschlag erforderlich sind. Dieser Mangel bezieht sich insbesondere auf die Gebiete, aus denen sich das Schienennetz zurückgezogen hat und führt dort zu vermeidbaren und vom Verlagerer nicht gewollten Straßentransporten. Mit einer besseren Schienenerschließung der Region würde sich auch eine Möglichkeit zur Beseitigung dieses Mangels ergeben.
- 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 geringe 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 Herstellung militärstrategisch wichtiger Transportwege („strategische Funktion“). In Ost- und Westdeutschland wurden bis in die neunziger Jahre zahlreiche Strecken als militärische Transportwege für den Fall eines militärischen Konflikts bereitgehalten, auch wenn die Verkehrsnachfrage die Aufrechterhaltung der Infrastruktur nach damaligen Maßstäben nicht gerechtfertigt hätte. 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. Bis 2019 will die Kommission 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.

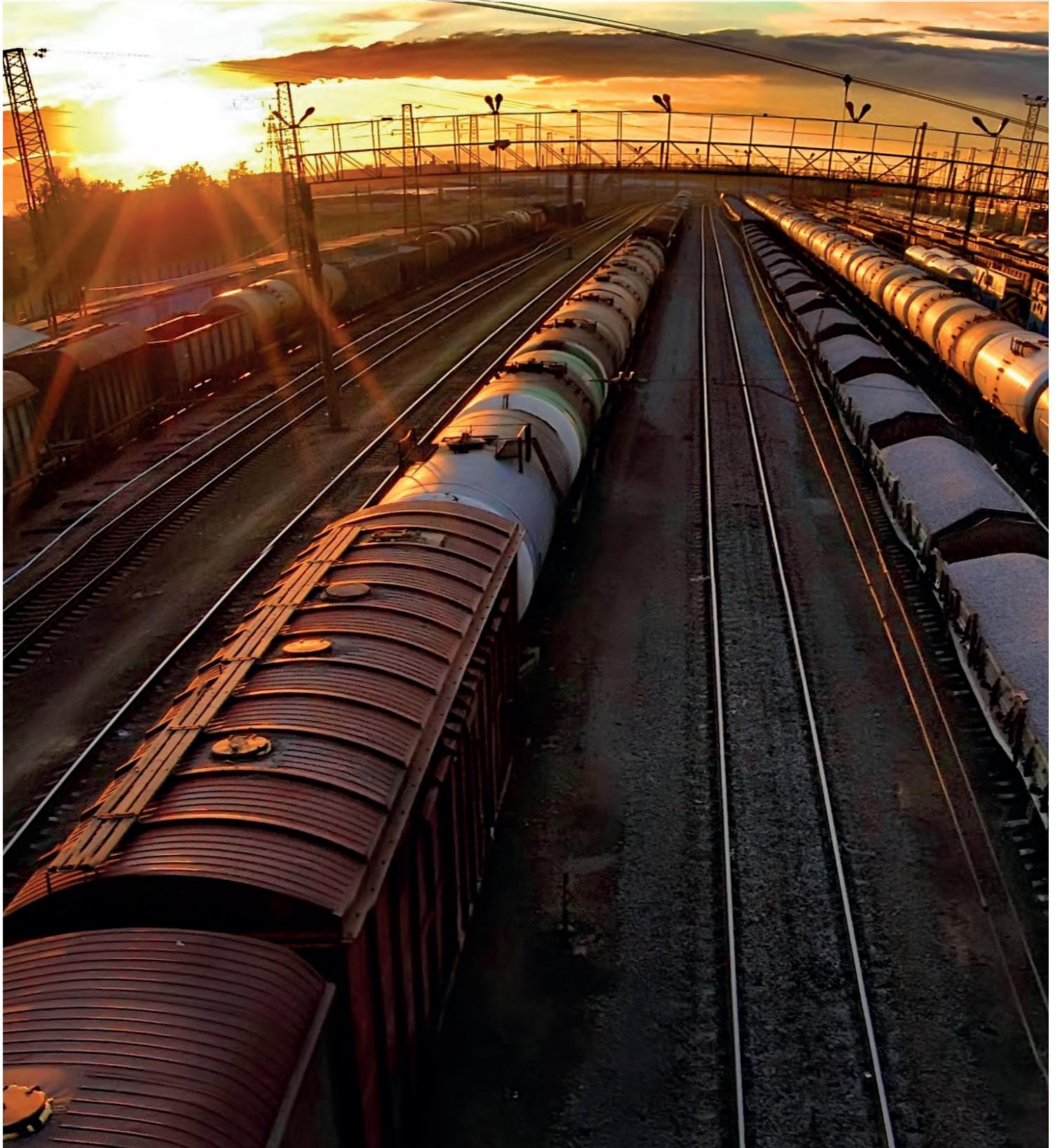




---

# 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 den Schienengüterverkehr. Der Schienengüterverkehr ist in hochbelasteten Knotenbereichen auf für ihn reservierte Bypässe angewiesen. Damit wird eine Vermischung unterschiedlicher Verkehrsarten vermieden, die aufgrund der unterschiedlichen Fahrprofile der Züge leicht zur gegenseitigen Behinderung 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 zwei wichtigen Güterverkehrstrassen im Rhein-Ruhrgebiet, nämlich Recklinghausen Hbf – Gelsenkirchen-Buer Nord und Duisburg-Wedau – Düsseldorf-Rath wurden daher nicht in die Liste aufgenommen. In der Relation Recklinghausen – Gladbeck wird stattdessen die erstmalige Nutzung der vom Ruhrkohlenbergbau aufgegebenen Paralleltrasse für den Personenverkehr empfohlen, für die heute bereits überlastete Strecke Duisburg-Wedau – Düsseldorf-Rath der Bau zusätzlicher Personenverkehrsgleise.

---

# Tabelle Eisenbahnstrecken

---

# 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

## EI

Länge des mit Oberleitung oder Stromschiene zu elektrifizierenden Abschnittes in km, gerundet auf ganze Zahlen

## 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“)

## 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

# Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	El	Gründe
1012	PV/GV	(Rendsburg -) Büdelsdorf - Fockbek	DB Netz	4		■
1041	PV	Neumünster - Ascheberg	DB Netz	25		■
1151	PV/GV	Wittenberge - Dannenberg Ost (- Lüneburg)	DB Netz	49	49	■ ■
1221	PV	Wrist - Kellinghusen	DB Netz	3	3	■
1260	PV	Stade - Hesedorf (- Bremervörde)	EVB	26		■
1503	PV	Nordenham - Nordenham-Blexen	HIG/DB Netz	7	7	■
1570	PV	Norden - Esens	MKO/DB Netz	29		■
1824	PV	Einbeck - Einbeck Mitte	ILM	4	4	■
2131	GV	(Umgehungsbahn Dortmund -) Abzw Deusen - Dortmund Nord	DB Netz/DE Infrastruk.	2	2	■
2133	GV	(Oberhausen -) Abzw Hansa - Dortmund Nord	DB Netz/DE Infrastruk.	1	1	■
2143	PV	(Dortmund -) Witten-Höhe - Gevelsberg West (-Wuppertal)	DB Netz	13	13	■
2265	PV	Coesfeld - Borken - Bocholt	DB Netz	40		■ ■
2273	PV/GV	Coesfeld - Steinfurt-Burgsteinfurt - Rheine	DB Netz	46		■
2324	GV	Duisburg-Wedau - Mülheim Hbf	DB Netz	9	9	■
2330	PV	Xanten - Kleve	DB Netz	25	25	■
2410	GV	Abzw Berg -Düsseldorf-Lierenfeld	DB Netz	2	2	■
2423	PV	Mettmann Stadtwald - Dornap-Hahnenfurt (- Wuppertal-Vohwinkel)	Regiobahn	4	4	■ ■
2423 / 2722	PV	Wuppertal-Vohwinkel - Wuppertal-Wichlinghausen - Gevelsberg West	DB Netz	22	22	■
2524	PV	Dalheim - Bundesgrenze (- Roermond / NL)	DB Netz	1		■
2530	PV	(Neuss -) Kaarster See - Viersen	Regiobahn	15	15	■ ■
2540	PV	(Düren -) Linnich - Hückelhoven - Baal - Ratheim	DB Netz	13		■ ■
2544 / 2555	PV	(Stolberg -) Abzw Merzbrück - Würselen - Aachen Nord	EVS	11	11	■
2545	PV	(Aachen -) Abzw Richterich - Aachen-Vetschau - Bundesgrenze (- Simepveld / NL)	DB Netz	3	3	■
2554	GV	Aachen Süd - Bundesgrenze (- Montzen)	DB Netz	2	2	■
2556	PV	(Alsdorf -) Abzw Kellersberg - Siersdorf (- Baesweiler)	EVS	4	4	■
2572	PV/GV	Stolberg Altstadt - Bundesgrenze (- Eupen / B)	EVS	14	14	■ ■
2585	PV	Düren - Euskirchen	RTB/DB Netz	30	30	■ ■ ■
2610	PV/GV	Kleve - Kranenburg - Bundesgrenze (- Nijmegen / NL)	DB Netz	13	13	■ ■ ■
2635	PV	Kall - Hellenthal	RSE	17		■ ■
2657	PV	Siegburg - Overath	DB Netz	20	20	■ ■ ■
2657	PV	(Köln -) Dieringhausen - Olpe	DB Netz	29	29	■ ■
2680	PV	(Gummersbach -) Osberghausen - Waldbröl	RSE	24		■
2681	PV	(Waldbröl -) Hermesdorf - Morsbach	RSE	7		■
2700	PV	(Wuppertal -) Remscheid-Lennep - Opladen	DB Netz	28	28	■ ■
2707	PV	(Wuppertal -) Bergisch Born - Marienheide	DB Netz	26	26	■
2713	PV	(Essen -) Hattingen - Wuppertal-Oberbarmen	DB Netz	27	27	■
2724	PV	(Wuppertal -) Abzw Oberdüssel - Velbert - Kettwig-Stausee (- Essen)	DB Netz	28	28	■
2850	PV	Iserlohn - Menden	DB Netz	15	15	■
3000	PV	(Remagen -) Ahrbrück - Adenau	DB Netz	13	13	■
3005	PV	Kaisersesch - Ulmen	VEB	15		■ ■
3005	PV	Ulmen - Daun - Gerolstein	VEB	38		■ ■
3021	PV	(Bingen -) Langenlonsheim - Simmern - Büchenbeuren (- Flughafen Hahn)	DB Netz	60		■
3032	PV/GV	(Koblenz -) Urmitz Rheinbrücke - Engers - Siershahn	EVG/DB Netz	23		■
3140	PV	Igel - Ehrang	DB Netz	15	15	■
3218 / 9321	PV	Merzig - Losheim am See	DB Netz/Gemeinde Losh.	13		■
3274	PV	Lebach-Jabach - Wadern	DB Netz	20		■ ■
3283	PV	Homburg - Zweibrücken	DB Netz	7	7	■
3232 / 3290	PV/GV	(Saarbrücken -) Abzw Saardamm - Saarbrücken Messe - Überherrn - Bundesgrenze (- Thionville / F)	DB Netz	16	16	■ ■
3291	PV	Völklingen - Walpershofen - Etzenhofen	DB Netz	10	10	■
3322 / 3561	PV	(Worms -) Monsheim - Langmeil (- Kaiserslautern)	DTV	27		■
3500	PV	Wiesbaden - Bad Schwalbach	ESWE	21	21	■
3500	PV/GV	(Limburg -) Diez - Hahnstätten	DB Netz	9		■
3555	PV	Darmstadt Ost - Groß Zimmern	DME/DB Netz	13	13	■
3652	PV	Neu Isenburg - Neu Isenburg Stadt	DB Netz	3	3	■
3661	PV	Dieburg - Groß Zimmern (siehe 3555) - Reinheim	DB Netz	9	9	■
3705	PV	(Wetzlar -) Lollar - Londorf	DB Netz	13	13	■

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
A	I	1975	1995		Ingenieurplanung 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
A	I	1975/1984	in Betrieb		Reaktivierung SPNV wird derzeit umgesetzt
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		
C	II	1984	1986-1995		
C	III	1971	2006		Reaktivierung zur Stabilisierung der Betriebsqualität erforderlich
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		
A	II	1944	2018		
A	II	1968	1968-1984		
A	I	1968/1980	1972 / 2007		
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
A	I	1982	1991		
B	I	1944-1962	in Betrieb		
A	I	1983	in Betrieb		
B	II	1991	1999		
A	I	1981	in Betrieb		
C	III	1954	1962-1997		Zugkopplung in Overath mit Linie Lüdenscheid - Köln möglich; alternativ Verlängerung SSB - Linie 66
B	II	1979	1989-2006		
C	I	1965	in Betrieb		
C	II	1960	1997		
A	III	1985/1986	1986 / 1997		
B	III	1983/1991	1984-1997		
C	II	1979	1984-1999		
C	III	1960/1960/1979/1999			
B	III	1989	1982-2007		ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; kurzer Neubauabschnitt erforderlich
B	II	1985	1986 / 1999		
A	I	1991			ggf. (Teil-) Elektrifizierung in Abhängigkeit von Planung Andernach - Mayen - Kaisersesch
B	II	1991			ggf. (Teil-) Elektrifizierung in Abhängigkeit von Planung Andernach - Mayen - Kaisersesch
B	I	1976/1984	in Betrieb		
C	II	1989	1999 / 2004		Urmitz-Rheinbrücke - Engers Bau 1945 unvollendet eingestellt
A	I	1983	in Betrieb		Personenzugeinfahrt Ehrang abgebaut
B	I	1962	in Betrieb		derzeit Museumsbahnverkehr
B	II	1980	z.T. in Betrieb		
A	I	1989/1991	1989-1996		
A	I	1972-1992	z.T. in Betrieb		größtenteils 2016 betrieblich gesperrt
B	II	1985	1985		
A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur Wochenendverkehr
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		

# Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	El	Gründe
3740	PV	(Friedberg -) Wölfersheim-Södel - Hungen	DB Netz	12		■
3901	PV	Kassel-Wilhelmshöhe - Kaufungen	DB Netz	16	16	■
3953	PV	Hartenrod - Niederwalgern(- Marburg)	DB Netz	19		■
4025	PV	Karlsruhe-Mühlburg - Welschneureuther Straße	AVG	4	4	■
4025	PV	(Karlsruhe -) Hochstetten - Graben-Neudorf	DB Netz/ AVG	7	7	■
4060	PV	Mannheim-Friedrichsfeld - Schwetzingen	DB Netz	8	8	■
4101	PV	Heidelberg-Wieblingen - Heidelberg Hbf	DB Netz	3	3	■
4110	PV	Heidelberg -) Aglasterhausen - Neckarelz	DB Netz	11	11	■ ■
4214 / 4215	GV	(Wörth -) Karlsruhe West - Karlsruhe Dammerstock (- Rastatt)	DB Netz	2	2	■
4241	PV	Baden-Baden (neu, ex Baden-Oos) - Baden-Baden (alt)	DB Netz	4	4	■ ■
4242	GV / PV	Rastatt - Iffezheim - Wintersdorf Bundesgrenze (- Roeschwoog / F)	DB Netz/ AVG	9	9	■ ■
4310	PV	(Freiburg -) Breisach - Bundesgrenze (- Colmar / F)	DB Netz	1	1	■ ■
4320	PV / GV	Singen - Rielasingen - Bundesgrenze (- Etwilen / CH)	Stiftung	6	6	■
4330	PV / GV	(Ulm -) Mengen - Stockach (- Singen)	AB	39	39	■ ■ ■
4401	PV / GV	(Basel -) Schopfheim - Bad Säckingen	DB Netz	20	20	■
4403	PV	(Waldshut -) Lauchringen - Weizen	BB	20		■
4423	GV	(St. Louis - / F) Bundesgrenze - Weil am Rhein	DB Netz	1	1	■ ■
4551	PV	(Aulendorf -) Altshausen - Pfullendorf	Stadt Pfullendorf	25	25	■
4611	PV	(Stuttgart -) Kirchheim unter Teck Süd - Weilheim	DB Netz	7	7	■
4620	PV	(Ulm -) Schelklingen - Kleinengstingen	ENAG	43		■
4620	PV	Kleinengstingen - Reutlingen	DB Netz	15	15	■
4634	PV	Balingen - Schömberg	SWEG	11		■
4634	PV	Schömberg - Rottweil	DB Netz	16		■
4730	PV	Göppingen - Bad Boll	DB Netz	12	12	■
4751	PV	(Schorndorf -) Rudersberg-Oberndorf - Welzheim	SWB	11		■ ■
4800 / 9487	PV	(Stuttgart -) Sersheim - Vahingen (Enz) - Enzweihingen	DB Netz / WEG	9	9	■
4810	PV	Calw - Weil der Stadt (- Stuttgart)	AVG	23	23	■
4831	PV	(Stuttgart -) Ludwigsburg - Markgröningen	DB Netz	8	8	■
4861	PV	(Stuttgart -) Filderstadt - Neuhausen	SSB	4	4	■
4901	PV	(Heilbronn -) Lauffen - Leonbronn	DB Netz	20	20	■
4932	PV	Heilbronn - Beilstein - Marbach	DB Netz	35	35	■
4954	PV	Blaufelden - Langenburg	DB Netz	12	12	■
4956	PV / GV	(Heilbronn -) Waldenburg - Künzelsau	DB Netz	12	12	■
5040	PV / GV	(Regensburg -) Wiesau - Waldsassen - Bundesgrenze (- Cheb / CZ)	DB Netz	20	20	■
5203	PV	(Würzburg -) Seligenstadt - Volkach	BM	10		■
5330	PV	(Pleinfeld -) Gunzenhausen - Wassertrüdingen	Bayern-Bahn	15		■
5330	PV	Wassertrüdingen - Nördlingen	Bayern-Bahn	25		■
5331	PV	Dombühl - Feuchtwangen - Dinkelsbühl - Nördlingen	Bayern-Bahn	54		■
5340	PV	(Augsburg -) Gessertshausen - Markt Wald - Türkheim	Staudenbahn	42		■
5365	PV	Schongau - Landsberg (Lech)	DB Netz	29		■
5700	PV / GV	(Landau -) Pilsting - Abzw Elsenbach (- Mühlhof)	RSE / DB Netz	42	42	■ ■
5705	PV	Bad Endorf - Obing	RSE	19		■
5711	PV	(München -) Wasserburg Bahnhof - Wasserburg Stadt	DB Netz	4	4	■
5840	PV / GV	Passau - Freyung	RSE	50	50	■
5853	PV	Saal - Kelheim	DB Netz	5	5	■
6022	PV	(Berlin Hbf -) Jungfernheide - Gartenfeld	DB Netz	5	5	■
6028 / 6183	PV	(Berlin Hbf -) Berlin-Schönholz - Hennigsdorf	DB Netz	15	15	■
6030	PV	(Berlin Hbf -) Berlin Bornholmer Straße - Hohen Neuendorf (Nordbahn-Ferngleise)	DB Netz	15	15	■
6038	PV	Berlin-Wannsee - Stahnsdorf	DB Netz	4	4	■
6102	GV	(Falkenhagen -) Wustermark Abzw Awf - Wustermark (- Rathenow)	DB Netz	2	2	■
6116	PV / GV	(Magdeburg -) Abzw Seehof - Barby - Güterglück Abzw Gks (- Dessau)	DB Netz	14	14	■
6135	PV	(Berlin Hbf -) Berlin Südkreuz - Blankenfelde (Ferngleise der Dresdner Bahn)	DB Netz	19	19	■ ■
6153	PV	(Berlin -) Guben - Bundesgrenze (- Żagań / PL - Wrocław / PL)	DB Netz	2	2	■
6170	GV	(Berlin Südkreuz -) Berlin-Treptow Gbf - Treptower Park (- Berlin Ostkreuz)	DB Netz	1	1	■
6177	PV	Berlin Potsdamer Platz - Potsdam Griebnitzsee (- Potsdam Hbf; "Potsdamer Stammbahn")	DB Netz	22	22	■
6311	PV / GV	(Eisenach -) Eisfeld - Coburg	DB Netz	22	22	■

Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
A	I	2003	nicht stillgelegt		
A	I	1985	in Betrieb		ggf. als Regionalstadtbahn
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 elektrisch geführter Züge Ludwigshafen - Oberrhein
C	III	1977	1977		Reaktivierung als Regionalstadtbahn
A	I	1945/1951	1999		bis Wintersdorf auch als Regionalstadtbahn
A	I	1945	1945	Kriegsfolge	Reaktivierung als Regionalstadtbahn
A	I	1969	in Betrieb		
B	I	1954-1972	z.T. in Betrieb		im Güterverkehr Bodenseeregion - Bayern gr. Potenzial; ggf. auch für regelm. Verkehr Stockach Schwackenreute bzw. im 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
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
A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur eingeschränkter Verkehr
B	II	1969/1980	1969-1995		
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
B	II	1989	1995		PV seit 1981 eingestellt. Reaktivierung als Regionalstadtbahn; ggf. weiter bis Forchtenberg (12 km)
C	II	1945/1986	z.T. in Betrieb		
A	I	z.T. in Betrieb	z.T. in Betrieb		derzeit nur gelegentlicher Museumsbahnverkehr, Strecke vor Bf. Seligenstadt unterbrochen
A	I	1985	in Betrieb		
B	I	1985	in Betrieb		
B	I	1985	in Betrieb		
A	I	1982-1991	z.T. in Betrieb		
B	I	1984	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
A	I	In Betrieb	in Betrieb		nur saisonaler Touristikverkehr
B	II	1988	1998		Teilstück als Anschlussbahn in Betrieb
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	II	1945-1949	1945-1976	Teilungsfolge	

# Vorschläge für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

VzG	Reakt. PV/GV	Strecke	EIU (derzeit bzw. zuletzt)	km	El	Gründe
6329	GV	(Stendell -) Abzw Kerkow - Abzw Erichshagen (-Pasewalk)	DB Netz	1	1	■
6345	PV	Guben - Bundesgrenze (- Zielona Góra / PL)	DB Netz	2		■
6386	PV	(Dresden -) Meißen-Triebischtal - Döbeln (- Leipzig)	NRE	39		■
6501	PV	(Groß Schönewald -) Abzw Schönwalde (Barnim) - Berlin-Wilhelmsruh - Berlin Bornholmer Straße	NEB	14		■ ■
6503	PV	(Berlin -) Wensickendorf - Liebenwalde	NEB	13		■
6505 / o. Nr.	PV	Velten (Mark) - Oranienburg	DB Netz	15		■
6521	PV	Bad Saarow Klinikum - Beeskow	SsB	20		■
6528	PV	Werneuchen - Wriezen	DB Netz / RIN	33		■ ■
6588	PV	Seifhennersdorf - Bundesgrenze (- Varnsdorf / CZ)	DRE	2		■
6680	PV	Naumburg Ost - Naumburg Kaufland	ZossenRail	1		■
6683	GV / PV	(Saalfeld -) Blankenstein - Marxgrün (- Hof)	DB Netz	5		■ ■
6694	PV	(Erfurt -) Ilmenau - Rennsteig	ReB	14		■
6696	PV	Suhl - Schleusingen	ReB	16		■
6708	PV	Rennsteig - Themar	ReB	29		■
6721	PV	(Naumburg -) Großheringen - Buttstädt (- Sömmerda)	ThE	18		■
6725	GV	Bretleben - Bad Frankenhausen	DB Netz	11		■
6726	PV	(Naumburg -) Wangen - Artern	DRE	21		■
6768	PV	(Swinoujscie Centrum / PL -) Bundesgrenze - Ducherow (- Berlin)	DB Netz / UBB	36		■ ■
6779	PV	(Stralsund -) Barth - Prerow	DB Netz / UBB	18		■
6800	PV	(Halle Hbf -) Halle-Nietleben - Halle-Dörlau	DRE	4	4	■
6810	PV	(Leipzig Hbf -) Leipzig-Leutzsch - Merseburg	DB Netz	28	28	■
6850	PV	Klostermansfeld - Wippra	MBb	20		■
6864	GV	Gbf Rübeland	Fels Netz	Anlage	ja	■
6888	PV / GV	(Berlin -) Neugarten - Ketzin	HVLE	10		■
6928	PV / GV	(Ludwigslust -) Hagenow Stadt - Ratzeburg (- Lübeck)	TME / DB Netz	46	46	■ ■
6935	PV	(Ludwigslust -) Parchim - Malchow (- Neustrelitz)	RIN	48		■
6939	PV	(Pritzwalk -) Meyenburg - Priemerburg (- Güstrow)	RIN	58	58	■
6941 / 6942	GV / PV	(Neustrelitz -) Mirow - Wittstock (- Wittenberge)	DB Netz	27		■ ■
9107 / 9108	PV	(Kiel Hbf -) Kiel Hbf Abzw SS - Schönberger Strand	AKN / VKP / VVM	24		■
9110	PV	Lüneburg - Bleckede	OHE	23		■
9111	PV	Lüneburg Westseite - Lüneburg Rettmer	OHE	5	5	■
9111	PV	Lüneburg Rettmer - Amelinghausen - Sottorf	OHE	17		■
9123	PV	Hamburg-Bergedorf - Geesthacht	AKN	14	14	■
9129	PV	(Hamburg -) Tornesch - Uetersen	NEG	3	3	■
9132	PV	Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck (- Bremen)	EVB	48		■
9144	PV	Mittelshuchting - Stuhr - Leeste	BTE	11	11	■
9163	PV	Gütersloh Nord - Harsewinkel	TWE	9		■
9163	PV	Harsewinkel - Versmold	TWE	11		■
9164	PV	Gütersloh Nord - Verl	TWE	12		■
9164	PV	Verl - Hövelhof (- Paderborn)	TWE	13		■
9170 / 9172	PV	Celle - Beckedorf - Hermannsburg	OHE	30		■
9177	PV	Rinteln Nord - Stadthagen West	RStE	20	20	■
9203	PV / GV	Gronau - Bad Bentheim	BE	19	19	■
9203	PV	Bad Bentheim - Neuenhaus	BE	28	28	■
9203	PV	Neuenhaus - Bundesgrenze (- Coevorden / NL)	BE	29	29	■
9208	PV	Recke - Mettingen - Osnabrück-Eversburg	RVM	24	24	■
9213	PV	Münster Hbf - Sendenhorst	WLE	15	15	■
9213	PV	Sendenhost - Beckum-Neubeckum - Beckum	WLE	21	21	■
9231	PV	Moers - Neukirchen-Vluyn	NIAG	9		■ ■
9241	PV	(Forschungszentrum Jülich -) Jülich - Puffendorf (- Baesweiler)	JKB	15		■
9283	PV	Neheim-Hüsten - Sundern	RVL	14		■
9320	PV	(Saarbrücken -) Neubrücke - Birkenfeld	BE	5	5	■ ■
9350	PV	(Dieburg -) Reinheim - Groß Bieberau	GRE	3	3	■
9390	PV	(Kassel -) Baunatal - Schauenburg	Hessencourier	7	7	■
9410	PV	(Heidelberg -) Neckarbischofsheim Nord - Hüffenhardt	ENAG	17	17	■
9412	PV	(Karlsruhe -) Odenheim - Hilsbach	AVG / SWEG	11	11	■

Prio	Zeit	PV stillgelegt	GTV stillgelegt	Besondere Gründe	Bemerkungen
B	I	kein PV	1996		ermöglicht direkte Führung elektrisch geführter Züge 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
C	I	gesperrt	gesperrt		im Zusammenhang mit Durchbindung Rumburk - Seifhennersdorf - Varnsdorf (z.T. NBS)
A	I	2010	in Betrieb		
A	I	1945	1945	Teilungsfolge	vermeidet erhebliche Umwegfahrten einer großen Papier- und Zellstofffabrik
A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur an Wochenenden und Feiertagen Personenverkehr
C	II	1997	z.T. in Betrieb		
B	I	1998	in Betrieb		
A	I	2018	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		
A	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		Reaktivierung 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		
A	I	1953	in Betrieb		
B	II	1965	in Betrieb		
A	I	in Betrieb	in Betrieb		derzeit nur saisonaler Wochenendverkehr
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	III	1965/1974	z.T. in Betrieb		
A	I	1974	in Betrieb		Reaktivierung SPNV wird derzeit umgesetzt
B	I	1939/1974	in Betrieb		
A	I	1965/1967	in Betrieb		
A	I	1975	in Betrieb		
B	I	1975	in Betrieb		
B	II	1968	in Betrieb		
B	II	1971	gesperrt seit 1999		
B	I	1977	in Betrieb		
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 Obergimpert - Bad Rappenau läuft
B	II	1960-1986	1960-1986		Reaktivierung als Regionalstadtbahn





---

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