

Bahnstrecken-Reaktivierung als Beitrag zur Resilienz der Eisenbahninfrastruktur und zur Regionalentwicklung

Ausrichtende: Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL)

**3. Bundeskongress "Tag der Regionen"
am 16.06.2025 in Bremerhaven**

1. Reaktivierung von Bahnstrecken und Regionalentwicklung als Arbeitsthema der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Axel Priebes

ARL-AK „Reaktivierung von Schienenstrecken als Instrument einer integrierten Raumentwicklung“

- Die ARL (Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft) wird von Bund und Ländern finanziert und ermöglicht Forschung im Austausch von Wissenschaft und Praxis

2023: Einrichtung des Arbeitskreises zur Reaktivierung von Schienenstrecken

- **Ziel:** Integrierte Betrachtung der Streckenreaktivierung als Thema der Mobilitätswende und der Orts- und Regionalentwicklung
- **Mitglieder** aus Wissenschaft und Praxis
- **Leitung:** Axel Priebis (Kiel) und Volker Stölting (Hannover)
- Zwei Positionspapiere erschienen (www.arl-net.de)
- Ergebnispublikation in Buchform zum Jahreswechsel 2025/26 geplant

Bilanz Streckenstilllegung in Deutschland

- Ab 1950er Jahre: Westdeutsche Verkehrspolitik im „Wirtschaftswunder“ konzentriert sich auf Straßenverkehr
- 1964: DB-Vorstand kündigt „Rückzug aus der Fläche“ an, Stilllegungswelle mit Billigung der Bundesregierung
- Insbesondere nach 1990 auch Kahlschlag in Ostdeutschland
- **Rund ein Drittel des Streckennetzes wurde zwischen 1955 und 2019 in Deutschland (Ost+West) stillgelegt**
- Das Gesamtnetz wurde um ca. 15.000 km verkleinert
- Zudem ca. 80% der Güteranschlussgleise stillgelegt
- „System Schiene“ erheblich geschwächt, u. a. reduzierte Resilienz durch fehlende Redundanzen



Wesentliche Positionen des ARL-Arbeitskreises (Positionspapier 146)

- Die **Raum- und Verkehrsplanung** müssen stärker zusammengedacht und an strategischen Zielen ausgerichtet werden!
- Der Schienenanschluss ist ein wesentlicher Beitrag zur **Daseinsvorsorge** und zur **Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse!**
- Streckenreaktivierungen bergen **regionalökonomische Potenziale!**
- Streckenreaktivierungen können wichtige Impulse zur **Orts- und Regionalentwicklung** geben!
- Reaktivierte und neue Bahnstationen müssen zu **attraktiven Mobilitätsdrehscheiben mit ansprechendem Umfeld** entwickelt werden!
- Streckenreaktivierungen verstärken die Chancen, mit dem Deutschlandticket mehr **Mobilitätsgerechtigkeit** in der Fläche zu schaffen!
- Auch den **Güterverkehr** in die Überlegungen einbeziehen!



Kurzvorträge in dieser Sitzung

1. **Axel Prieb**: Reaktivierung von Bahnstrecken und Regionalentwicklung als Arbeitsthema der ARL
2. **Fabian Wenner**: Beitrag der Reaktivierungen zur Resilienz des Streckennetzes
3. **Jonas Goebel**: Beitrag der Reaktivierungen zur Resilienz und zur Entwicklung der Regionen
4. **Dirk Lüerßen**: Resiliente Schieneninfrastruktur: Die Initiative Emsachse
5. **Holger Krawinkel**: Erfolgsfaktoren für Streckenreaktivierungen
6. **Volker Stölting**: Best Practice - Die Reaktivierung der Bentheimer Eisenbahn



2. Beitrag der Reaktivierungen zur Resilienz des Streckennetzes

Fabian Wenner

Die Havarie von Rastatt (2017)

- Bau Eisenbahntunnel Rastatt (2017): Havarie der Tunnelbohrmaschine führt zu **Absenkung** der Bestandstrasse
- **Unterbricht** wichtige Nord-Süd-Bahnachse für mehrere Wochen
- Fehlende Möglichkeit der Umfahrung sorgt für **erhebliche Probleme** insbesondere im Güterverkehr

Beitrag der Reaktivierung von Schienenstrecken zur Resilienz des Streckennetzes

Resilienz (Ingenieurwissenschaftliche Definition): Potenzial eines Systems, Störungen oder Veränderungen aufzunehmen, ohne seine grundlegenden Qualitäten und funktionalen Eigenschaften zu verlieren (Greiving 2018: 2065)

In Bezug auf Schienenstrecken:

- **Redundanz** – Reaktivierte Schienenstrecken schaffen engmaschige Ausweichrouten für den Fall einer Störung auf benachbarten Schienenstrecken
- **Diversität** – Sie schaffen eine Alternative bei Störungen anderer Verkehrsträger auf derselben Route, wie beispielsweise im Straßenverkehr

Beispiele und Vorteile

- **Streckenbeispiele:**
 - Reaktivierung/Ausbau Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe
 - Seehafen-Hinterlandverkehre, z.B. Sulinger Kreuz, Lüneburg – Soltau
- Die „Standardisierte Bewertung“ (für Nutzen-Kosten-Rechnungen für ÖPNV-Projekte in Gemeinden) **erkennt** seit 2021 **Resilienz explizit als positives Bewertungskriterium** an.
- Gesamtperspektive für **Netzentwicklung „aus einer Hand“** erforderlich!

3. Beitrag der Reaktivierungen zur Resilienz und zur Entwicklung der Regionen

Jonas Goebel

Beitrag der Reaktivierungen zur Resilienz und Entwicklung der Regionen



Ausstattung mit Infrastrukturen der Daseinsvorsorge

Bahnstrecken-Reaktivierungen...

- ... bringen Infrastrukturen der Daseinsvorsorge zurück in die Fläche.
- ... verbessern die regionale Erreichbarkeit.
- ... stärken den ÖPNV.

Gleichwertige Lebensverhältnisse – Mobilität

Bahnstrecken-Reaktivierungen...

- ... stellen als Mobilitätsalternative eine wichtige Unterstützungsmöglichkeit bei einer sozial- und klimagerechten Mobilitätswende dar.
- ... stärken das (regionale) Schienennetz.
- ... ermöglichen Unternehmen den Zugang zum Schienengüterverkehr.

Attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort

Bahnstrecken-Reaktivierungen...

- ... reduzieren das Gefühl, abgehängt zu sein.
- ... setzen Impulse für eine zukunftsorientierte Orts- und Wirtschaftsentwicklung und regionale Entwicklungsstrategien.
- ... leisten einen Beitrag zur Entlastung von Ortslagen und Straßeninfrastruktur.

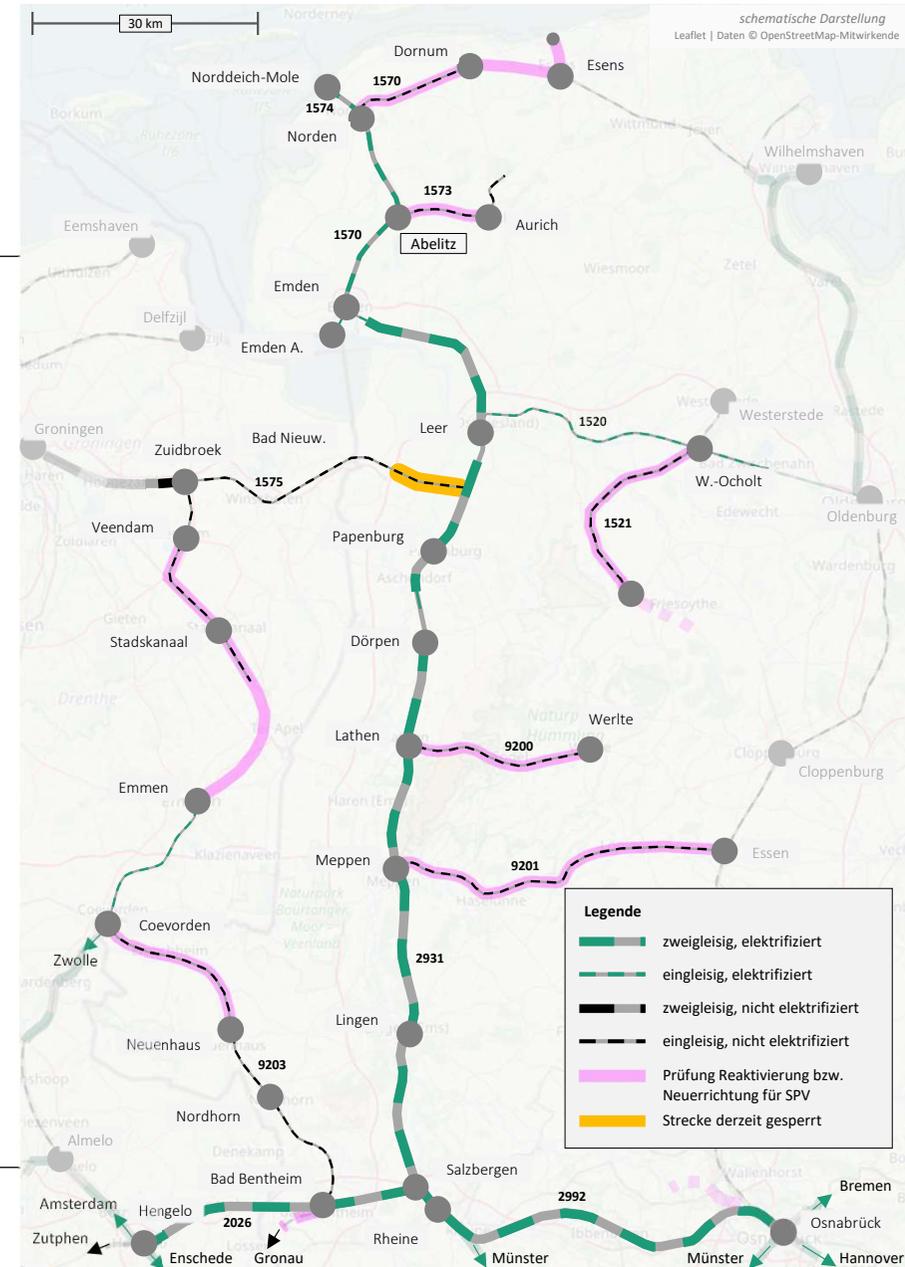
4. Resiliente Schieneninfrastruktur: Die Initiative Emsachse

Dirk Luerßen

Untersuchungsraum

- > Die Ems-Achse mit den ostfriesischen Inseln gehört zu den nachfragestarken Urlaubsregionen in Deutschland.
- > Zur Sicherung der Position soll die umweltfreundliche Mobilität gesteigert werden.
- > Grenzüberschreitende Konzepte sollen entwickelt werden.
- > Wegen des hohen Zeitbedarfs für Planungen im Verkehrsbereich müssen Zukunftskonzepte schnellstmöglich angestoßen werden.

"Tag der Regionen" 16.06.2025 in Bremerhaven



Schwachstellen identifizieren

Streckenabschnitt	Schwachstellen / Defizite	Denkbare Maßnahmen für Zielkonzept 2050	Denkbarer Zeitraum		
			bis 2030	bis 2040	bis 2050
Oldenburg – Leer	• Eingleisigkeit mit Standkreuzungen für vorgesehene Angebotsmehrung (Wunderlinie) kapazitiv nicht ausreichend	• abschnittsweise zweigleisiger Ausbau gemäß Planungen zur Wunderlinie (vorgesehen in: Stickhausen – Velde und Bad Zwischenahn – Westerstede-Ocholt)		X	
	• Strecke als Umleitungsstrecke für den Güterverkehr kaum geeignet, da Kapazität nicht ausreichend	• weiteren zweigleisigen Ausbau der Strecke prüfen, damit für den Güterverkehr auch im Umleitungsfall besser nutzbar			X
Ihrhove – Weener – Groningen	• Strecke derzeit nur eingleisig	• abschnittsweise zweigleisiger Streckenausbau mindestens gemäß Planungen zur Wunderlinie. Gleichzeitig: Längere und verlässliche Zeitfenster Friesenbrücke, da Schiffsverkehr	X		
	• Zeitfenster Friesenbrücke für Züge knapp bemessen (vereinzelt nur 20 Min pro Stunde für Schienenverkehr) für Angebotsmehrung mit zwei Zügen pro Stunde und Richtung, wenn nicht gleichzeitig vor und nach der Brücke zweigleisig ausgebaut wird	• alternativ: zweigleisiger Ausbau vor und nach der Friesenbrücke und angepasstes Angebotskonzept (s. auch Untersuchung Halbstundentakt Emslandstrecke)		X	
Rheine – Leer – Emden	• bestehende Eingleisigkeiten insbesondere bei Angebotsmehrungen (Halbstundentakt Emslandstrecke) im Kontext der Betriebsplanung und -durchführung problematisch	• neue Brücken in Leer, Dörpen und Emden (mit jeweils einem ergänzenden Gleis, damit Strecke durchgehend zweigleisig), um Fahrplanzwänge zu reduzieren und Resilienz zu erhöhen.		X	
Emden – Norddeich Mole	• Fahrplankonflikte auch durch dichte Zugfolgen bei Angebotsmehrung möglich	• Blockverdichtungen in kritischen Bereichen, z. B. Lingen – Meppen (s. auch Unters. Halbstundentakt Emslandstrecke)			
	• Streckengeschwindigkeit relativ gering (beträgt 90 km/h), höhere Geschwindigkeit könnte Möglichkeiten der Angebotsplanung verbessern und/oder Abbau kleinerer Verspätungen ermöglichen	• Streckenhöchstgeschwindigkeit bedarfsgerecht erhöhen (z. B. 140 km/h), wenn dadurch kürzere Reisezeiten bzw. bessere Knoteneinbindungen und/oder zusätzliche Angebote möglich			X
Bad Bentheim – Coevorden	• keine direkte Einfahrt aus Osten auf Strecke Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus – Coevorden	• Schüttofer Kurve einrichten, um Fahrtrichtungswechsel in Bad Bentheim vermeiden zu können	X		
	• Strecke nicht elektrifiziert	• Strecke bis mind. Nordhorn elektrifizieren			
Oldenburg – Osnabrück	• Strecke eingleisig und nicht elektrifiziert	• Strecke elektrifizieren und abschnittsweise zweigleisigen Ausbau für Verbesserung der Betriebsdurchführung prüfen		X	



Handlungsempfehlungen

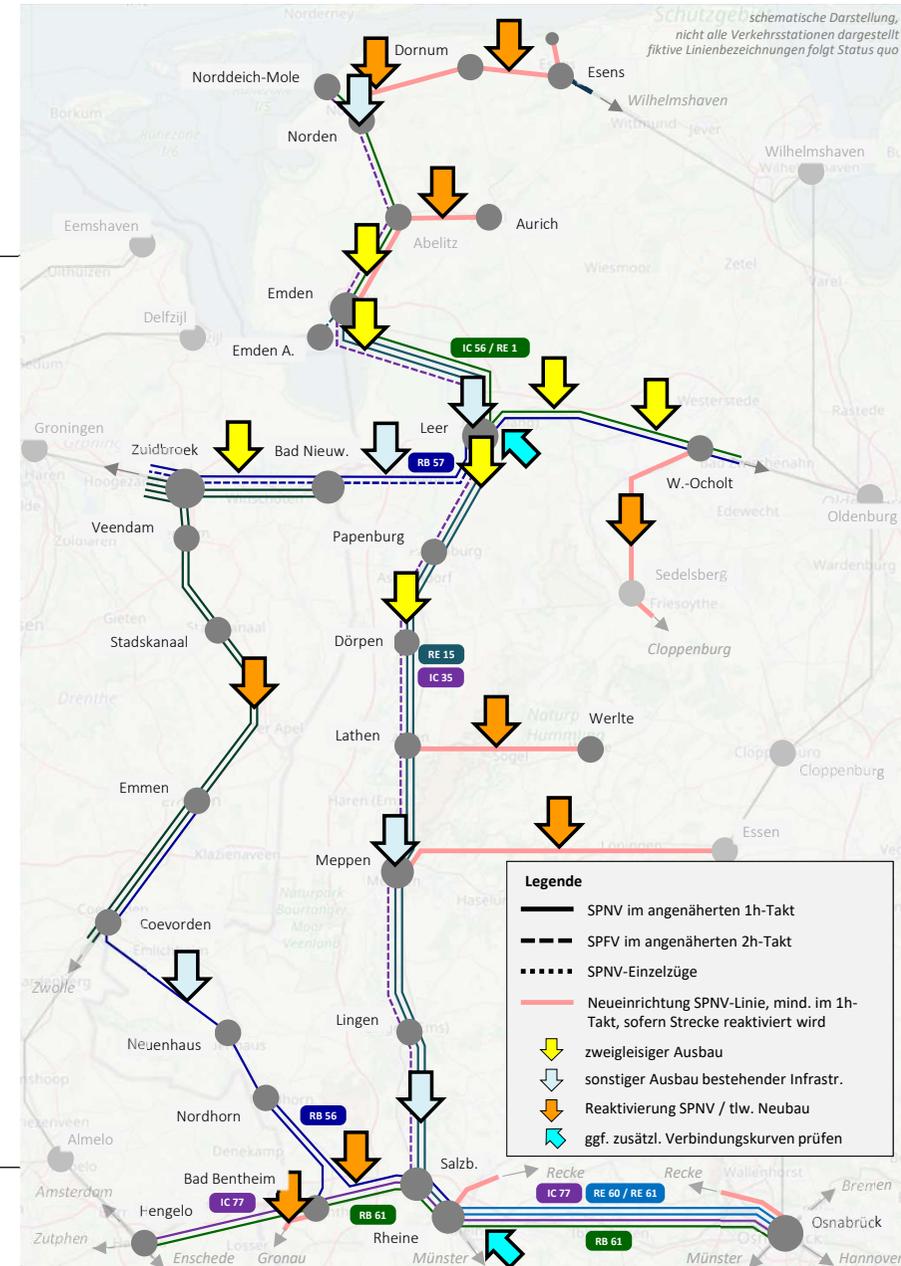
- > Angebotsverbesserung: Ideen gibt es, Streckenreaktivierungen notwendig.
- > Der Fernverkehr muss insbesondere zur Anbindung der touristischen Ziele verbessert werden.
- > Der weitlaufende Schienengüterverkehr leidet unter Kostensteigerungen bei gleichzeitig nachlassender Qualität. Hier sind Maßnahmen außerhalb der Ems-Achse erforderlich.
- > Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur müssen zeitgerecht geplant werden (Rolle der Kommunen!)

Dr. Dirk Lürßen

lueerssen@emsachse.de

04961/940998-12

"Tag der Regionen" 16.06.2025 in Bremerhaven



5. Erfolgsfaktoren für Streckenreaktivierungen

Holger Krawinkel

Erfolgsfaktoren für Streckenreaktivierungen – Aktueller Stand

- Hohes Potential für Reaktivierungen:
- 325 Strecken mit rund 5400 km Länge
- Zahlreiche Machbarkeitsstudien mit positiven Ergebnis:
- Über 100 Strecken mit rund 1500 km Länge
- Aktuell wenig Umsetzung:
 - Seit 2021 15 Strecken mit 38 km Länge
- Im Bau oder abgeschlossene Planung:
 - 29 Strecken mit 360 km Länge Reaktivierung bis 2030 erwartet

Erfolgsfaktoren für Streckenreaktivierungen – Wie geht es (schneller)?

Infrastruktur noch vorhanden:

- Planungs- und Genehmigungsverfahren einfacher, Kosten geringer
- Aktiver Treiber „macht Dampf“
- Infrastrukturunternehmen, Kommune(n), Bürgerschaft, Bundesland (Aufgabenträger)

Geringe Widerstände vor Ort:

- Sachliche Debatten, Einigkeit unter Nachbar-Kommunen, politischer Konsens
- Handlungsfähige und –willige Behörden:
- Zügige Bearbeitung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Erfolgsfaktoren für Streckenreaktivierungen – Aufgaben der Länder

Systematische Untersuchung der Potentialstrecken, Aufnahme in den jeweiligen Landesnahverkehrsplan

Sicherstellung der Finanzierung von Planungs-, Investitions- und Betriebskosten, d.h. Landesmittel, Beantragung von GVFG-Mitteln, Einsatz von Regionalisierungsmitteln)

Bereitstellung bzw. Schaffung der notwendigen Kapazitäten bei Planung (z.B. bei den Aufgabenträgern) und Genehmigung (z.Z. noch Planfeststellungsbehörden)

Veröffentlichung und Nachhalten (Monitoring) verbindlicher Zeitpläne; Fristen für die verschiedenen Umsetzungsphasen

Erfolgsfaktoren für Streckenreaktivierungen – Geplante Verbesserungen seitens des Bundes

Freistellung von der Pflicht der Planfeststellung bei „identischen, erweitertem oder vollseitigem Ersatzneubau“

Populationsansatz beim Arten- und Naturschutz wird bundeseinheitlich angewendet, Erleichterung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Schaffung zusätzlicher Spielräume für „neue Verkehre“ bei den Regionalisierungsmitteln

Schrittweise deutliche Erhöhung der GVFG-Mittel einschließlich der Fördersätze sowie Vereinfachung und Entbürokratisierung der Mittelvergabe

6. Best Practice: Die Reaktivierung der Bentheimer Eisenbahn

Volker Stölting

Best Practice – Die Reaktivierung der Bentheimer Eisenbahn

Reaktivierung in 2 Stufen

Stufe 1 (Regiopa I):

Bad Bentheim – Neuenhaus

Inbetriebnahme 2019

28 km

Ca. 21 Mio. €

Stufe 2 (Regiopa II):

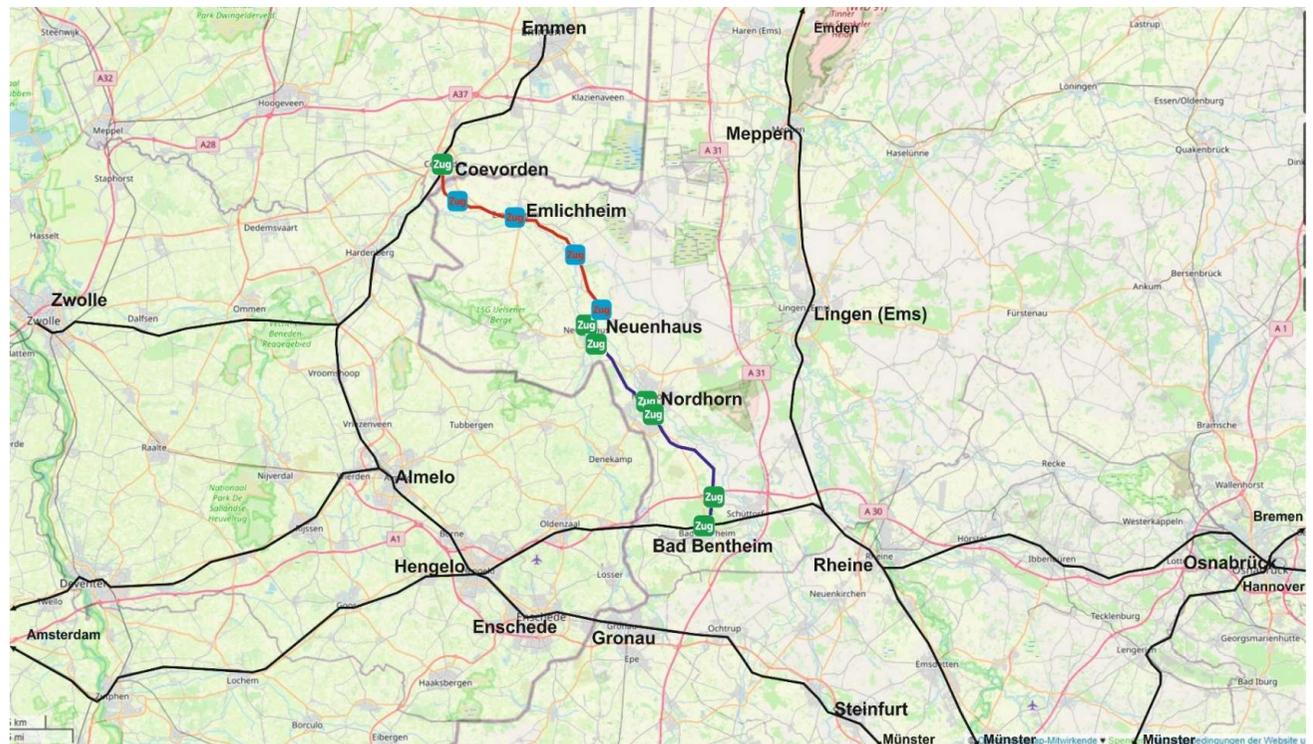
Neuenhaus – Coevorden (NL)

Vsl. Inbetriebnahme 2026

29 km

33,3 € (D)

10,7 € (NL)



Umsetzung durch gesellschaftliche Unterstützung

Unterstützung durch Gesellschaft,
Politik, Wirtschaft, etc.



Quelle: Bentheimer Eisenbahn AG

Entwicklung der Bahnhöfe und der Bahnhofsumfelder

Neubau bzw. Neunutzung
von Empfangsgebäuden
Erhöhung der Aufenthalts-
qualität durch Mischung
aus versch. Nutzungen wie
z.B. Bäckerei/Café,
Zeitschriften, Reisebüro
und Betriebszentrale



Quelle: Bentheimer Eisenbahn AG

Nutzung der Strecke sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr

Nutzung im PV und GV...

... Erhöhung der Auslastung der Strecke.

... Erhöhung der Wirtschaftsleistung in der Region.

... Entlastung von Ortslagen und Straßeninfrastruktur vom Schwerverkehr.

... Verbesserung der Förderfähigkeit

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Es folgen ein Austausch auf dem Podium und
anschließend eine gemeinsame Diskussion
mit dem Publikum**