

Reaktivierung von Bahnstrecken

Planerische Grundlagen und rechtliche Rahmenbedingungen



Bildquelle: Volker Blohm

Jochen Schulz, 10.3.2021

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.



NAH.SH

Der Nahverkehr

- 01 Einleitung
- 02 Erfolgreiche Reaktivierungen
- 03 Anstehende Projekte
- 04 Wichtige Rahmenbedingungen
- 05 Fazit

Agenda

Einleitung

Entwicklung des Streckennetzes und des
SPNV in Schleswig-Holstein

01

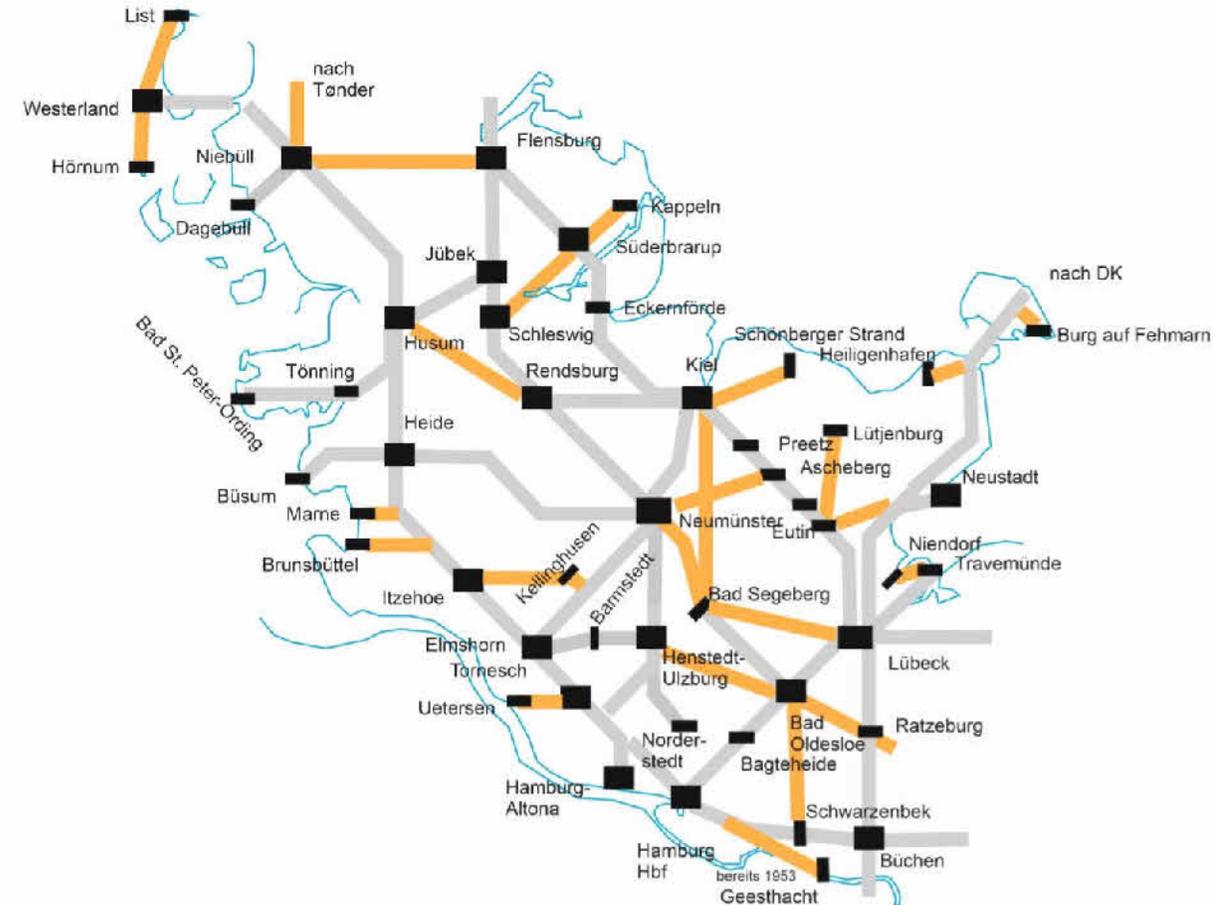
Bis in die 1980er Jahre wurden zahlreiche Bahnstrecken stillgelegt

Wichtige Städte verloren den Anschluss an das Bahnnetz

Bereits nach dem 2. Weltkrieg setzte der Rückzug der Eisenbahn ein. Auf vielen Strecken ersetzte der Bus den Personenverkehr auf der Schiene

- Auch größere Städte waren betroffen. Einige Beispiele:
 - Geesthacht (1953)
 - Uetersen (1965)
 - Trittau (1976)
 - Lütjenburg (1976)
 - Heiligenhafen (1976)
- Strecken mit wichtiger Netzwerkung wurden stillgelegt:
 - Niebüll-Flensburg (1981)
 - Bad Segeberg-Neumünster (1984)

Wichtige für den Personenverkehr stillgelegte Strecken zwischen 1960 und 1989



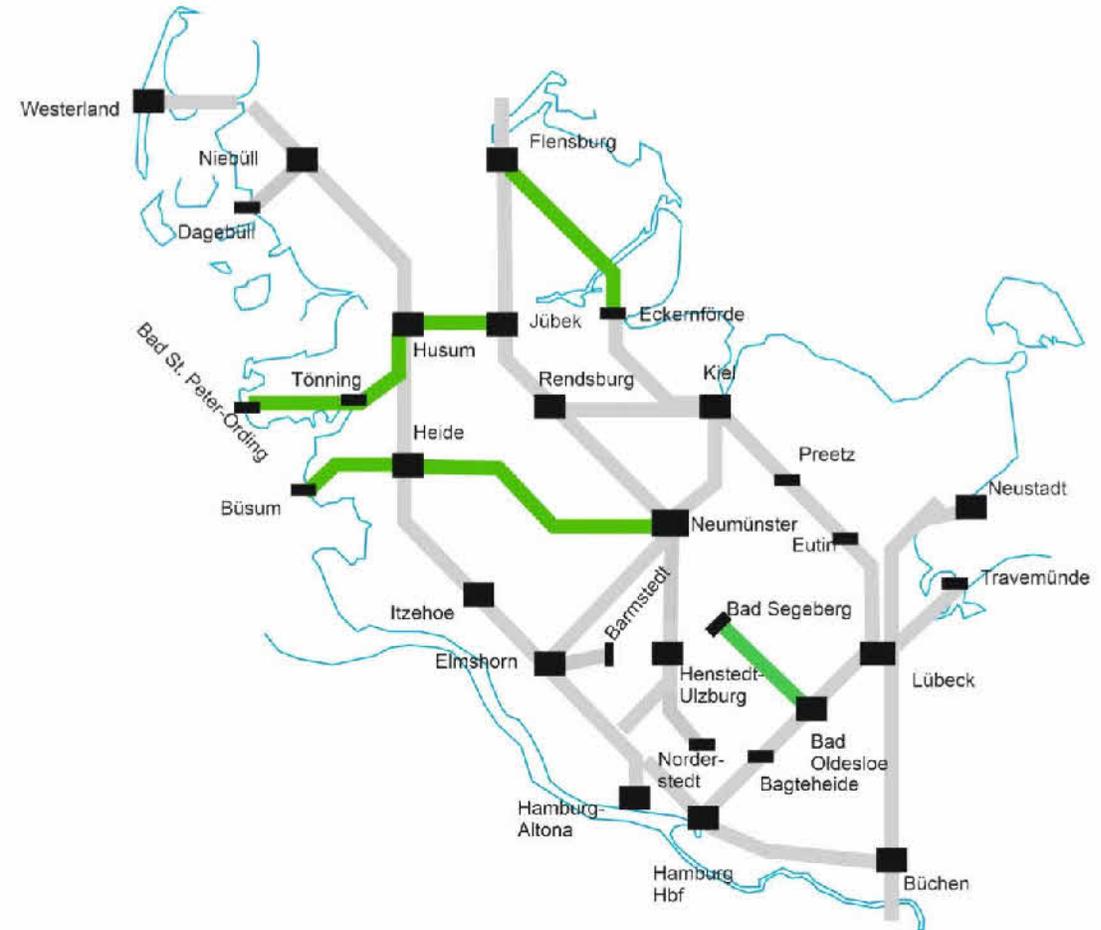
Die Stilllegung weiterer Strecken konnte aber verhindert werden

Mitte der 1980er Jahre setzt ein Umdenken ein

Ein 1985 geschlossener Vertrag zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Deutschen Bundesbahn rettet einige Bahnstecken und sorgt für Angebotsverbesserungen.

- Gerettete Strecken:
 - Neumünster-Heide (Modernisierung durch AKN)
 - Heide-Büsum
 - Husum-Bad St. Peter-Ording
 - Eckernförde-Flensburg
 - Jübek-Husum
 - Bad Oldesloe-Bad Segeberg

Streckennetz Ende der 1980er Jahre und durch Landesvereinbarung gerettete Bahnstrecken



Ab 1986 wird das Angebot auf der Schiene massiv ausgebaut

Die wichtigsten Etappen beim Ausbau des Zugangebots

- Vor 1985: Niedergang (Kein Taktverkehr, Letzte Züge um 18 h 30, Keine oder deutlich weniger Züge am Wochenende)
- Ab 1986: Stufenweiser Aufbau von Taktverkehren (Pilotprojekt in D); Deutliche Verbesserung der Produktivität (Fahrzeuge, Personal)
- Seit 1991 sind die meisten Verbindungen mit Taktfahrplänen ausgestattet
- 2002 Einführung des Integralen Taktfahrplans (mit 7 Taktknoten)
- Seitdem weitere Angebotsverbesserungen z.B. Halbstundentakte



- 2020: ca. 28 Mio. Zug-km

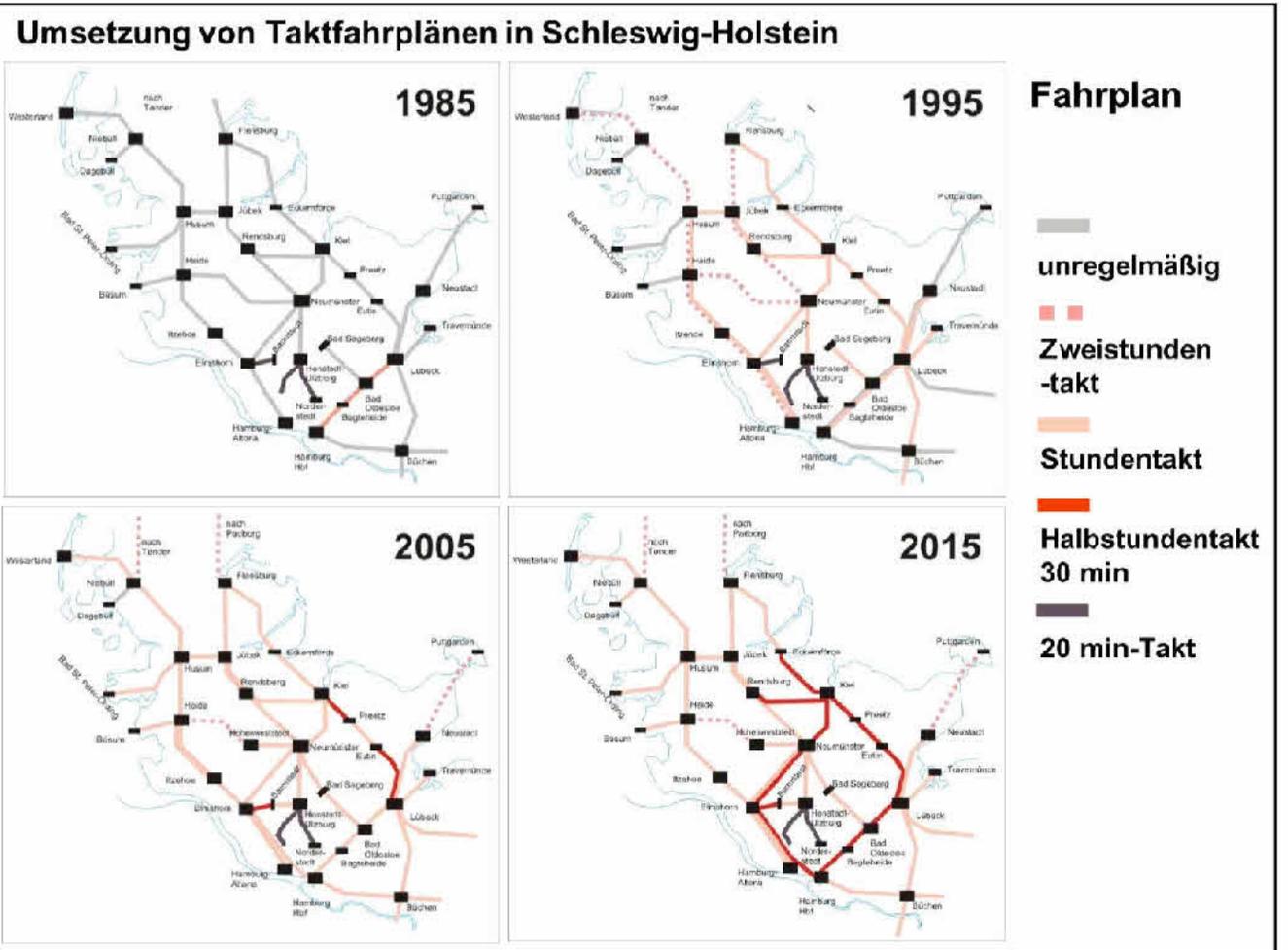
Der Halbstundentakt wird auf vielen Relationen eingeführt

Heute im Halbstundentakt bediente Strecken:

(bzw. zwei Züge pro Stunde und annähernd Halbstundentakt)

- Kiel – Neumünster – Hamburg
- Hamburg – Lübeck
- Kiel – Eckernförde
- Kiel – Plön – Lübeck
- Kiel – Rendsburg

- Im Hamburger Umland dichtete Takte insbesondere bei S-Bahn und AKN

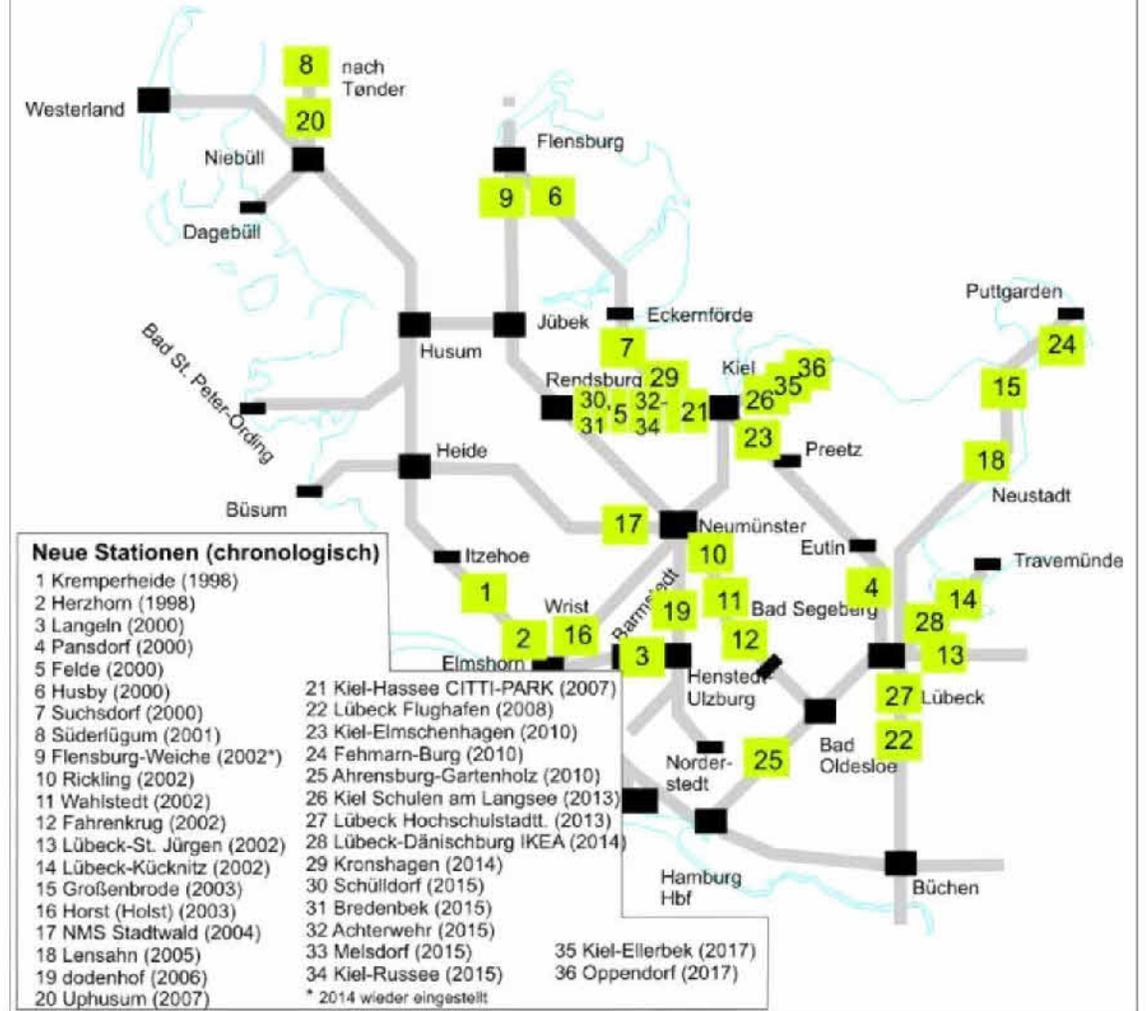


Viele neue Stationen verbessern den Zugang zur Bahn

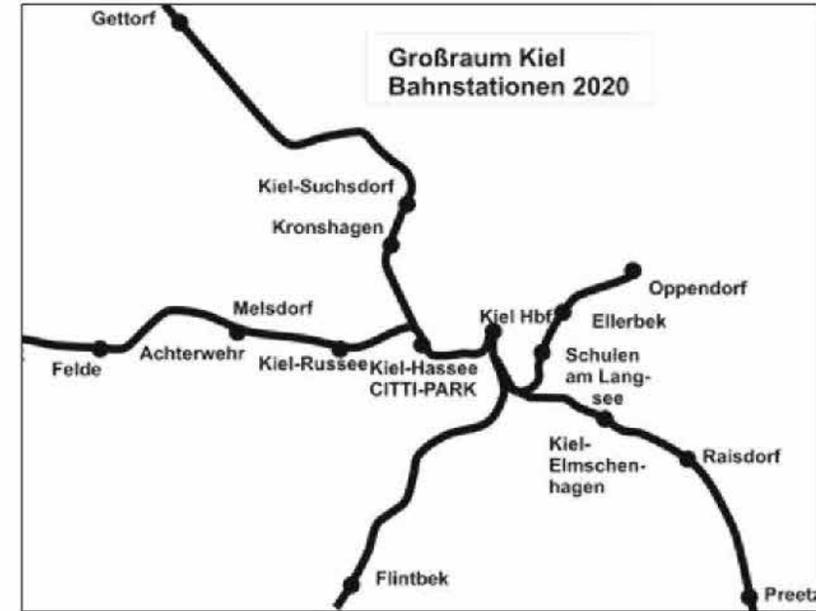
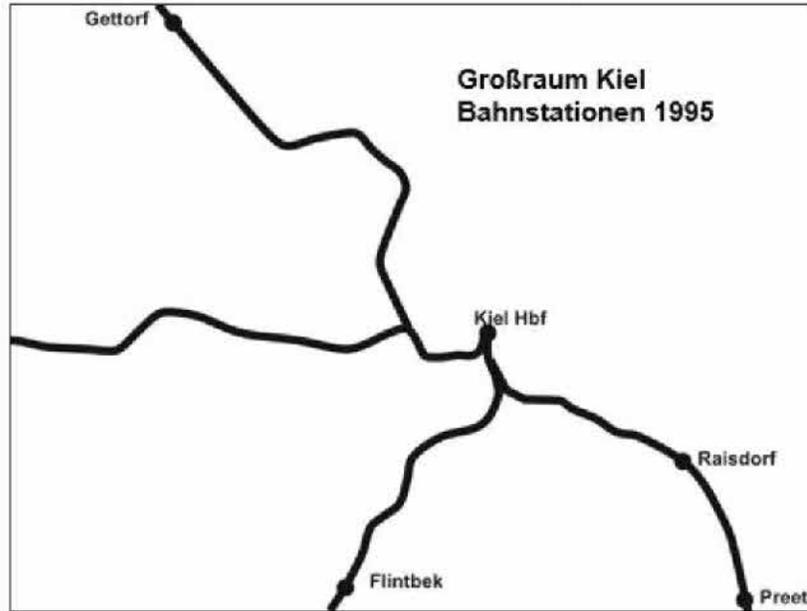
Stationsneubauten in Schleswig-Holstein

- 36 neue Bahnhalte seit 1996
- Z.T. Reaktivierungen von vorher geschlossenen Stationen, z.T. neue Standorte;
- Baukosten zwischen 50.000 € und 7 Mio. €
- Kiel-Hasse CITTI-PARK (33 %), dodenhof (100 %) und Lübeck-Dänischburg IKEA (100 %) durch Privatwirtschaft finanziert;
- Diese 36 Stationen haben insgesamt **ca. 9.000 Ein- und Aussteiger/Tag**

Neue Stationen in Schleswig-Holstein 1998 bis 2017



Stationen in und um Kiel



Erfolgreiche Reaktivierungen

Umgesetzte Reaktivierungsprojekte in
Schleswig-Holstein

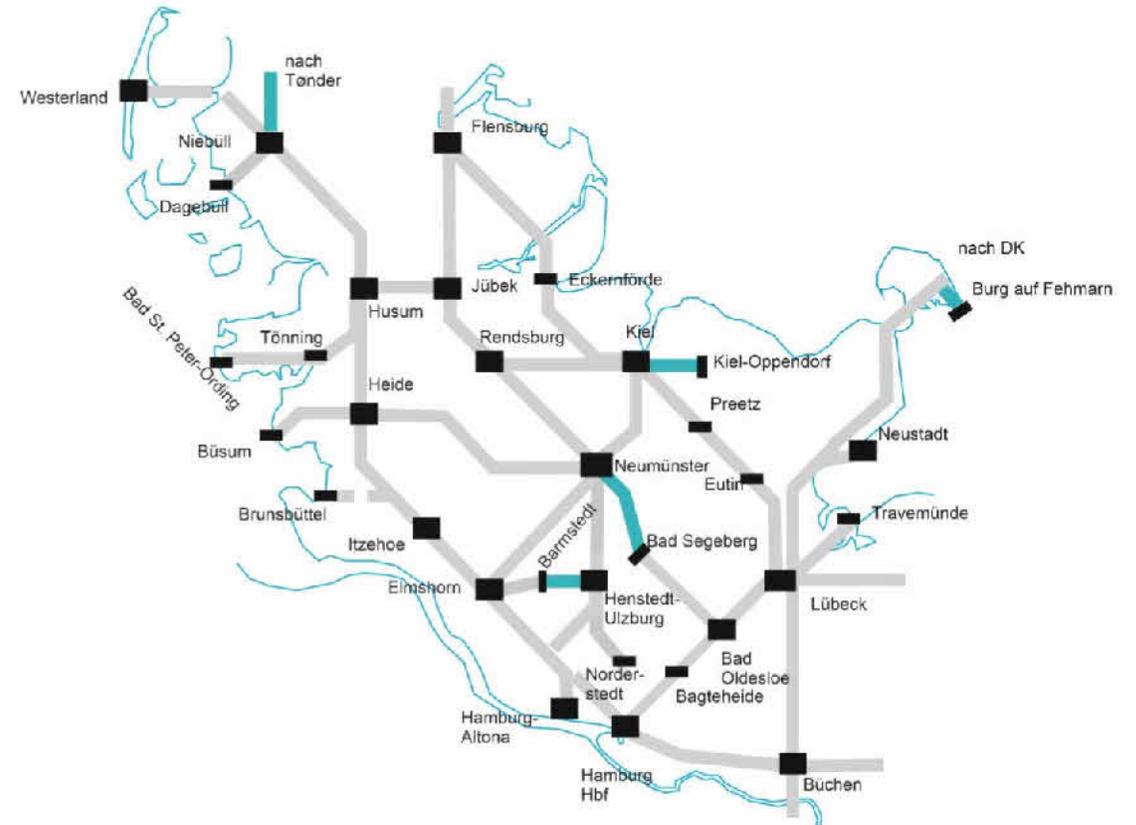
02

Im SPNV wurden in SH bereits einige Streckenreaktivierungen umgesetzt

Umgesetzte Reaktivierungsprojekte:

- **Barmstedt - Henstedt-Ulzburg** 1999 mit neuem Haltepunkt Langeln; 14 km
- Grenzüberschreitende Verbindung **Niebüll - Tondern** (mit Zwischenstation Süderlügum, später Uphusum) im Jahr 2000; 17 km
- Querverbindung **Neumünster – Bad Segeberg** mit Netzwirkung und neuen Halten in Rickling, Wahlstedt und Fahrenkrug Ende 2002; 26 km
- Anschluss des Hauptortes **Burg auf Fehmarn** an die Hauptstrecke Lübeck – Puttgarden durch Reaktivierung Gleisdreieck und Neubau Anbindung; Sommer 2010: ca. 1,5 km;
- Erste Teilabschnitte von Hein Schönberg; **Kiel Hbf – Kiel Schulen am Langsee (2013) – Kiel-Ellerbek – Kiel-Oppendorf**; Ende Sommer 2017; ca. 7 km

Streckenreaktivierungen in Schleswig-Holstein



Beispiel Neumünster – Bad Segeberg

Rahmenbedingungen:

- Letzte Fahrt eines Personenzugs: 1984
- Strecke war danach nie betrieblich stillgelegt; Sicherungstechnik aber auf Minimum zurückgebaut; z.B. Bahnübergänge überwiegend handbedient;
- Erste Überlegung für Reaktivierung im Jahr 1994
- Strecke in Eigentum der DB Netz AG;
- Kombination aus lokalem Aufkommen mit Netzfunktion;
- Integration in Stellwerkstechnik war eine Herausforderung;
- Finanzierung mit Bundesmitteln (Gesamtkosten ca. 25 Mio. €);

142
142 * Neumünster – Bad Oldesloe
 (Neumünster – Bad Oldesloe 1757, Neumünster – Rickling 1758, Bad Segeberg – Altengörs 1760, Fahrenkrug – Bad Segeberg 1762)

Neumünster – Bad Segeberg an ④ ab 14 23 Uhr und an † Omnibusverkehr

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|---------------------|------------|------------|------------------|--------|--|--------|--------------|------------------|------------|--------------|------------|-------|----------------|
| Flensburg 131 Neumünster | O | | | 4 41 5 43 | | | | | 6 02 7 13 | | 7 55 9 13 | | | 9 18 10 32 |
| Kiel Hbf 130 Neumünster | O | | | X 5 12 X 5 40 | | | | 6 00 6 18 | X 6 44 X 7 11 | | 8 58 9 17 | | | 10 20 10 39 |
| Zug | | 4801 2. | 4803 2. | | | | | | E 3611 | 4805 2. | | 4807 2. | | |
| km | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | Neumünster 137, 148 | | | A 5 49 | | | | X 6 50 | X 7 17 | | 9 40 | | | X 11 20 |
| 9 | Kleinkummerfeld | | | 5 58 | | | | A 7 03 | | | A 9 51 | | | A 11 33 |
| 16 | Rickling | | | 6 08 | | | X 6 40 | 7 15 | | | 10 03 | | | 11 45 |
| 25 | Fahrenkrug | | | 6 21 | X 6 59 | | X 6 59 | A 7 38 | | | A 10 17 | | | A 12 04 |
| 29 | Bad Segeberg | | | A 6 26 | A 7 07 | | X 7 07 | X 7 46 | | 7 51 | 10 24 | | | A 12 12 |
| | Bad Segeberg | | | A 5 29 | X 6 28 | | A 7 10 | | | 7 52 | 9 26 | | 10 29 | A 12 15 |
| 34 | Altengörs | | | 5 35 | 6 34 | | | | | 9 32 | | | 10 35 | |
| 37 | Wakendorf | | | 5 39 | 6 39 | | 7 25 | | | 9 37 | | | 10 40 | |
| 41 | Fresenburg | | | 5 43 | X 6 43 | | A 7 39 | | | 9 41 | | | 10 44 | A 12 43 |
| 45 | Bad Oldesloe 139 | | | A 5 49 | X 6 47 | | X 7 48 | | | X 8 06 | 9 46 | | 10 50 | X 12 52 |
| | Bad Oldesloe 191 | | | 5 54 | 6 55 | | 7 54 | | | X 8 07 | 9 54 | | 11 00 | 13 07 |
| | Hamburg Hbf | | | X 6 23 | 7 24 | | 8 22 | | | X 8 33 | 10 22 | | 11 28 | 13 51 |
| | Bad Oldesloe 191 | | | X 6 30 | 6 58 | | A 7 58 | | | 8 32 | 9 58 | | 10 58 | |
| | Lübeck Hbf | | | X 6 48 | 7 17 | | A 8 17 | | | 8 53 | 10 17 | | 11 17 | |

Kursbuch Deutsche Bundesbahn- Sommer 1984

Beispiel Neumünster – Bad Segeberg

Reaktivierung Ende 2002:

- Bedienung durch Nordbahn RB Neumünster-Bad Oldesloe im Stundentakt;
- Einbindung in Taktknoten Neumünster, d.h. gute Anschlüsse in alle Richtungen;
- Kreuzungsbahnhof Bad Segeberg;
- LVS/NAH.SH lässt sich speziell für die Strecke neue Wartehalle konstruieren;
- Optimierte Busverknüpfung in Wahlstedt und Rickling;
- In Fahrenkrug Bau eines neuen Bahnhofsgebäudes mit Wohnung und Kiosk/Gaststätte
- **Einweihungsfeier ist trotz widrigem Wetter ein voller Erfolg**





Beispiel Neumünster – Bad Segeberg

Bilanz:

- Erfolgreiche Reaktivierung; ca. 1.200 bis 1.300 Reisende/Strecken-km/Tag
- Gute Pünktlichkeitswerte;
- Schülerverkehr erfordert Einsatz einer Doppeltraktion (Bahnsteige im Abschnitt Bad Segeberg-Bad Oldesloe müssen hierfür verlängert werden);
- Bedeutung der Strecke steigt; auch als Ausweichroute bei Streckensperrungen; dann muss manchmal aber der Regionalverkehr internationalen Zügen den Vorrang geben;
- In Zukunft Angebotsausweitungen denkbar;
- **Die Bahnstrecke Neumünster – Bad Segeberg ist heute ein wichtiger Bestandteil des schleswig-holsteinischen Bahnnetzes**

Quelle: Fahrplanbuch NAH.SH 2020/21

| | | RB 82 | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|-----------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe | | | | | | | | | | | | | |
| Zug Zug.Nr. | | RB 82 82213 | RB 82 82171 | RB 82 82211 | RB 82 82173 | RB 82 82175 | RB 82 82177 | RB 82 82179 | RB 82 82181 | RB 82 82183 | RB 82 82185 | RB 82 82187 | RB 82 82189 | RB 82 82191 | RB 82 82193 |
| Verkehrstage | | nur 1.1. | Mo Sa | So | Mo Sa | | | | | | | | | | |
| Besonderheiten | | | ★ | ★ | ★ | | | | | | | | | | |
| von | | | | | | | | | | | | | | | |
| Neumünster | ab | 0:46 | 4:31 | 5:31 | 5:35 | 6:37 | 7:37 | 8:37 | 9:37 | 10:37 | 11:37 | 12:37 | 13:37 | 14:37 | 15:37 |
| Neumünster Süd AKN | | 0:50 | 4:34 | 5:34 | 5:38 | 6:40 | 7:40 | 8:40 | 9:40 | 10:40 | 11:40 | 12:40 | 13:40 | 14:40 | 15:40 |
| Rickling | | 0:59 | 4:44 | 5:44 | 5:48 | 6:50 | 7:50 | 8:50 | 9:50 | 10:50 | 11:50 | 12:50 | 13:50 | 14:50 | 15:50 |
| Wahlstedt | | 1:04 | 4:49 | 5:49 | 5:53 | 6:55 | 7:55 | 8:55 | 9:55 | 10:55 | 11:55 | 12:55 | 13:55 | 14:55 | 15:55 |
| Fahrenkrug | | 1:07 | 4:52 | 5:52 | 5:56 | 6:58 | 7:58 | 8:58 | 9:58 | 10:58 | 11:58 | 12:58 | 13:58 | 14:58 | 15:58 |
| Bad Segeberg | an | 1:11 | 4:56 | 5:56 | 5:59 | 7:01 | 8:01 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 13:01 | 14:01 | 15:01 | 16:01 |
| Bad Segeberg | ab | 1:15 | 5:03 | 6:03 | 6:03 | 7:03 | 8:03 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 13:03 | 14:03 | 15:03 | 16:03 |
| Allengrös | X | 1:20 | 5:06 | 6:06 | 6:06 | 7:06 | 8:06 | 9:06 | 10:06 | 11:06 | 12:06 | 13:06 | 14:06 | 15:06 | 16:06 |
| Wakendorf | | 1:23 | 5:12 | 6:12 | 6:12 | 7:12 | 8:12 | 9:12 | 10:12 | 11:12 | 12:12 | 13:12 | 14:12 | 15:12 | 16:12 |
| Fresenburg | X | 1:27 | 5:15 | 6:15 | 6:15 | 7:15 | 8:15 | 9:15 | 10:15 | 11:15 | 12:15 | 13:15 | 14:15 | 15:15 | 16:15 |
| Bad Oldesloe | an | 1:31 | 5:20 | 6:20 | 6:20 | 7:20 | 8:20 | 9:20 | 10:20 | 11:20 | 12:20 | 13:20 | 14:20 | 15:20 | 16:20 |
| nach | | | | | | | | | | | | | | | |

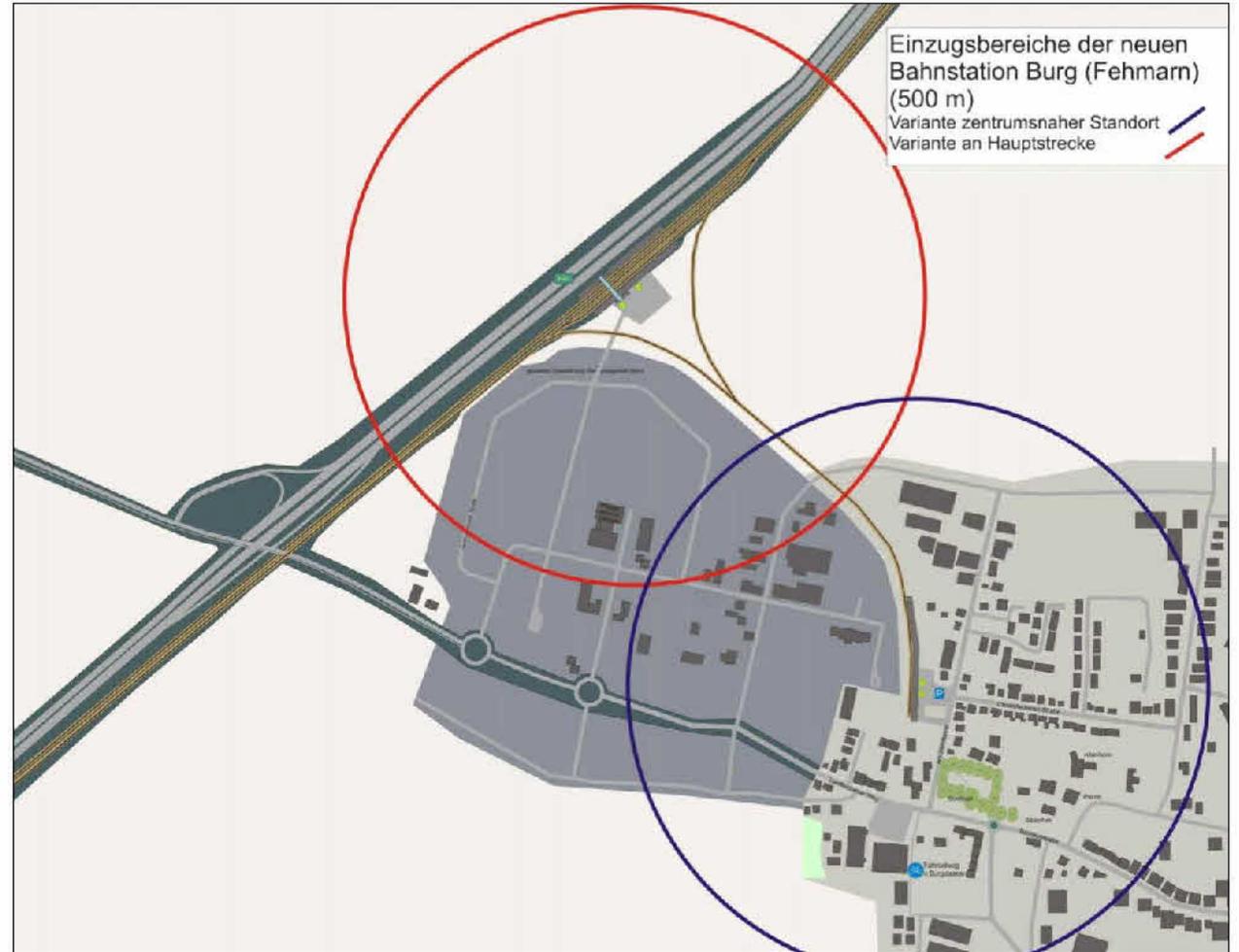
1 nicht am 24.12.2020
X Bedarfshaltestelle, Zug hält nur auf Anforderung

- Ausschnitt des aktuellen Fahrplans

Beispiel Burg West – Fehmarn-Burg

Rahmenbedingungen:

- Letzte Fahrt eines Personenzugs: 1983
- Vogelfluglinie nördlich Neustadt dient ab Mitte der 1980er Jahre nahezu ausschließlich dem Fernverkehr
- Ab 2005 Wiedereinführung des SPNV zwischen Neustadt und Puttgarden
- Bahnhof Puttgarden als einzige Station auf Fehmarn denkbar ungünstig gelegen;
- Wunsch Land/LVS: Anbindung des Hauptortes Burg auf Fehmarn mittels einer zu reaktivierenden Strecke;
- Ziel: Station fußläufig zum Aufkommensschwerpunkt
- Langwierige Diskussion vor Ort; Bürgerinitiative wünscht Halt an der Hauptstrecke und strengt Bürgerentscheid über finanzielle Beteiligung der Stadt am Bahnhofsvorplatz an; finanzielle Beteiligung wird abgelehnt;



Beispiel Burg West – Fehmarn-Burg

Reaktivierung im Sommer 2010:

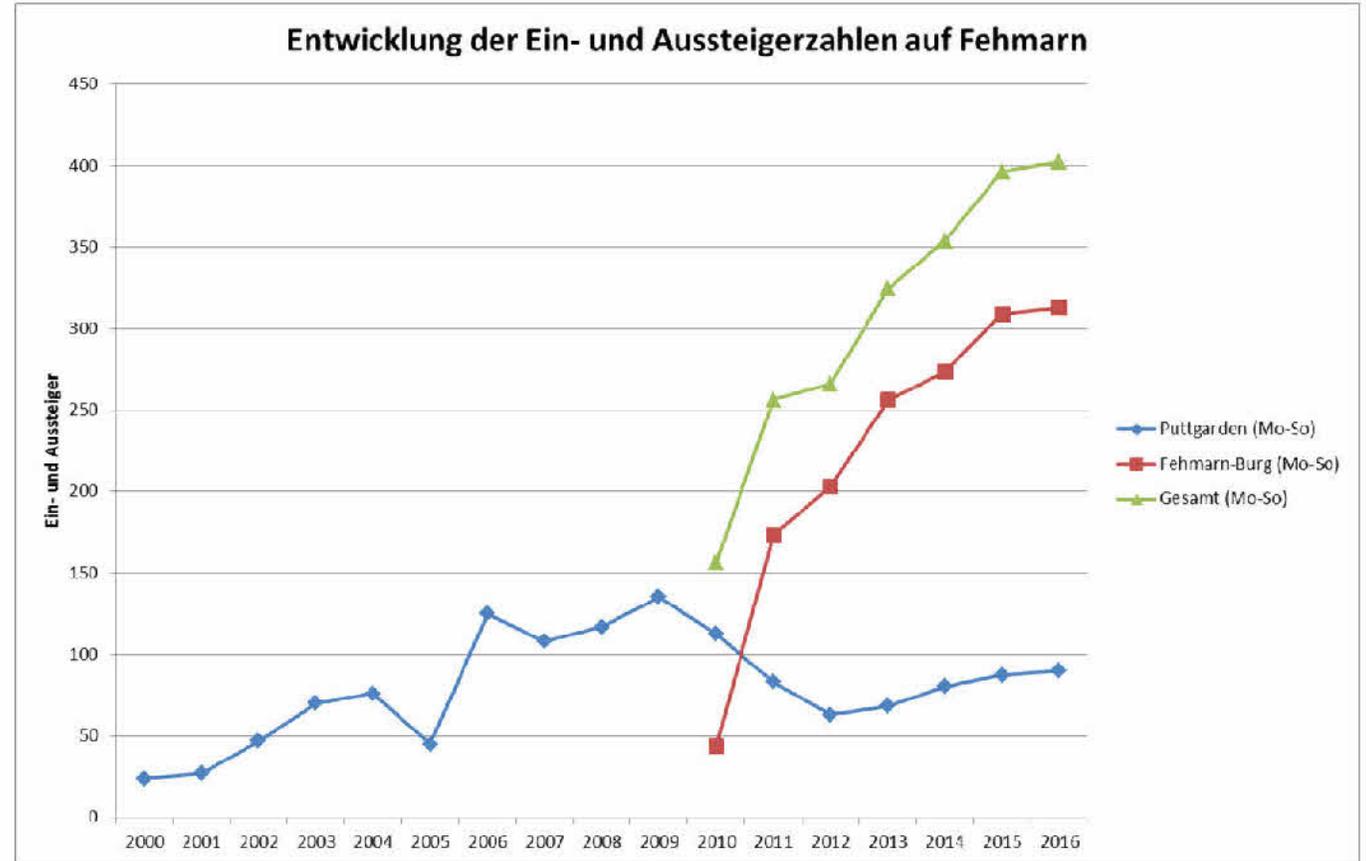
- Bauherr AKN Eisenbahn AG
- Wiederinbetriebnahme Gleisdreieck ist relativ problemlos möglich; Signale noch in Betrieb;
- Aber: Es muss ein neuer Bahnübergang gebaut werden (nur mit Sondergenehmigung möglich);
- Planfeststellungsverfahren wird beklagt; aber ohne Erfolg;
- Planung und Bau innerhalb von zwei Jahren;
- Bahnhofseröffnung im August 2010 wird vor Ort gefeiert (trotz Proteste);
- Bedienung durch RB Lübeck-Fehmarn im Zweistundentakt
- Wochenendzüge direkt aus/nach Hamburg;
- Ab Winter 2010 sogar Anschluss an des IC-Netz



Beispiel Burg West – Fehmarn-Burg

Bilanz:

- Durch den zentralen Bahnhof Burg haben sich die Fahrgastzahlen der Bahn für Fehmarn insgesamt positiv entwickelt (von ca. 120 Ein- und Aussteiger/täglich auf über 400 Ein- und Aussteiger/Tag im SPNV);
- Der Bahnhof ist ein fester Bestandteil des Insellebens geworden;
- Im Zuge der FBQ-Schienenanbindung wird der Bahnhof ausgebaut (Elektrifizierung und zweites Bahnsteiggleis);
- Es werden internationale Nahverkehrszüge nach Dänemark fahren;
- Die Fernverkehrsanbindung wird weitergeführt;
- **Es hat sich ausgezahlt, die innenstadtnahe Lage des Bahnhofs so vehement zu vertreten;**



Beispiel „Hein Schönberg“ Kiel Hbf – Kiel-Oppendorf

Rahmenbedingungen:

- Letzte Fahrt eines Personenzugs: 1981 (noch ein Zugpaar)
- Reaktivierung war Bestandteil des Projekts einer Stadt-/Regionalbahn Kiel nach Vorbild „Karlsruher Modell“
- 2010 zeichnet sich ab, dass die Stadt-/Regionalbahn aufgrund von mangelndem Interesse bei den betroffenen Kreisen möglicherweise nicht realisiert wird;
- LVS erarbeitet Konzept für alleinstehenden Betrieb: SPNV im Stundentakt zwischen Kiel und Schönberger Strand; Arbeitsteilung mit bestehendem Busverkehr;
- Projekt wird in der Region weitgehend unterstützt, es gibt aber auch Gegner (Probsteierhagen);



Beispiel „Hein Schönberg“ Kiel Hbf – Kiel-Oppendorf

Schrittweise Reaktivierung ab 2013:

- 2013 zunächst Anschluss Berufsschulzentrum in Kiel; zur Entlastung des innerstädtischen Busverkehrs; Inbetriebnahme Station Kiel Schulen am Langsee
- In den darauffolgenden Jahren systematische Erneuerung der Strecke auf Kieler Stadtgebiet und Neubau der Stationen Kiel-Ellerbek und Kiel-Oppendorf;
- Im September 2017 Inbetriebnahme des Abschnittes Kiel Schulen am Langsee – Kiel-Oppendorf mit werktäglichem Stundentakt;
- Ca. 300-400 Nutzer/Tag
- Seit Ende 2020 auch Bedienung an Sonntagen;
- Weiterbau wird durch sehr schleppend verlaufendes Planfeststellungsverfahren ausgebremst;



Beispiel „Hein Schönberg“ Kiel Hbf – Kiel-Oppendorf

Fazit:

- Die etappenweise Umsetzung des Projektes sorgt für konkrete, erlebbare Fortschritte; auch die Durchführung der Sonderverkehre zur Kieler Woche ist für den Rückhalt in der Region von großer Bedeutung;
- Der Rückhalt für das Projekt ist in Zeiten von Klimakrise und erforderlicher Verkehrswende größer geworden;
- Für die Realisierung ist aber ein langer Atem notwendig; zunächst allgemeine Finanzierungsthemen (Unsicherheit Regionalisierungsmittel), dann Kostensteigerungen, dann schleppende Bearbeitung des Planfeststellungsverfahrens des Abschnitts im Kreis Plön) sorgen für Unzufriedenheit
- **Auch kleine Schritte führen zum Ziel**



Anstehende Projekte

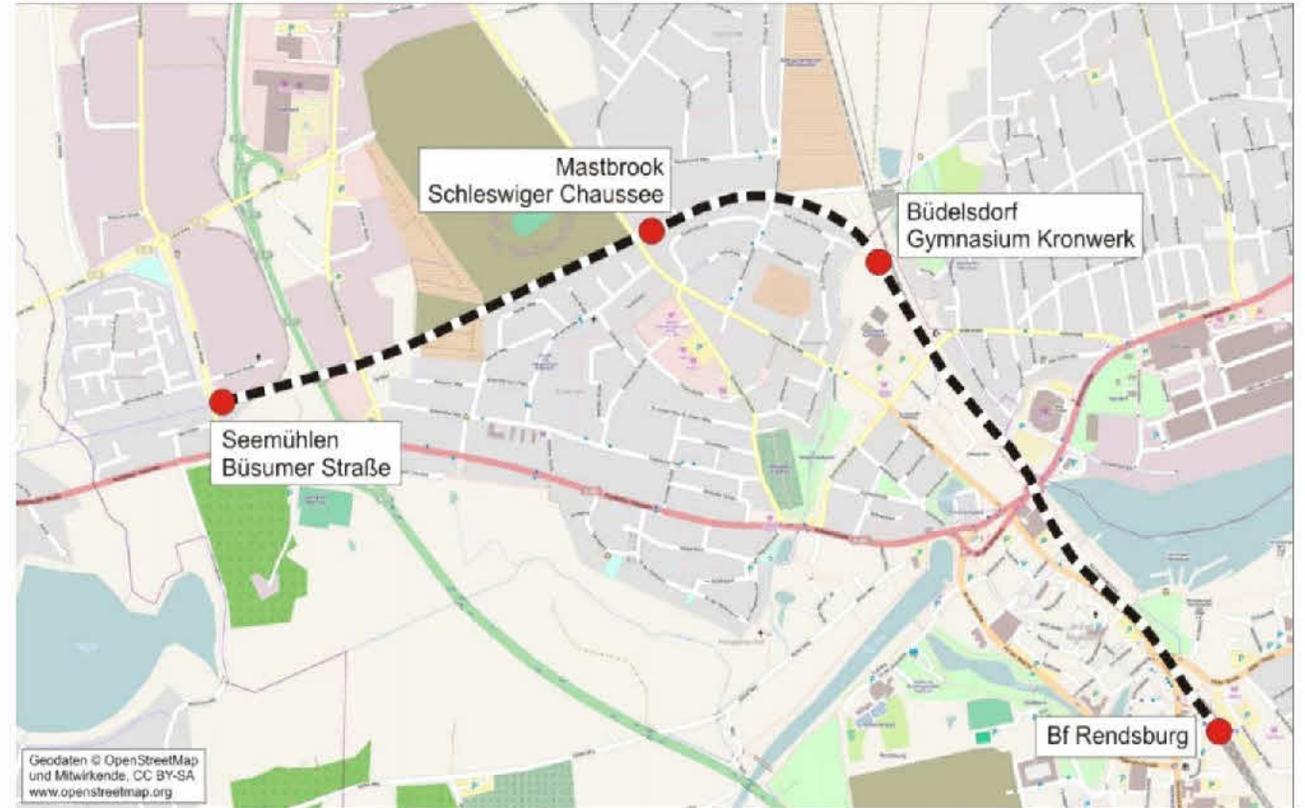
Fest disponierte und weitere angedachte
Reaktivierungsprojekte in Schleswig-Holstein

03

Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen

Projektdaten:

- Nutzung bestehender Gleise (ehemalige Strecke nach Husum, jetzt Industriestammgleis der Stadt Rendsburg);
- Stündlich verkehrende RB 75 Kiel – Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen
- Drei neue Stationen (Büdelsdorf auch für RE 74)
- Direkte Anbindung nach Kiel für zahlreiche Einwohner in Rendsburg und Büdelsdorf
- Deutlich kürzere Fahrzeiten als Umsteigeverbindung mit dem Stadtverkehr (bis zu 20 Min. Zeitersparnis)
- Bessere Auslastung des heute im Bf. Rendsburg (ZOB) endenden Zuges
- Guter Nutzen-Kosten-Indikator (1,5)
- Ca. 500 zusätzliche Ein- und Aussteiger
- Anbindung Instandhaltungswerk Stadler
- Planungsstart erfolgt;
- Realisierungszeitraum 2023/24 (Befahrbarkeit früher),

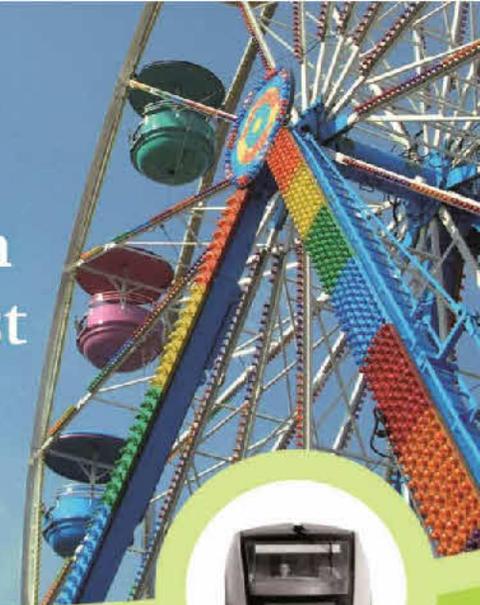


Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen



Sonderfahrten zum Rendsburger Herbst

Probieren Sie aus, wie sich das Bahnfahren auf der Strecke Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen anfühlt.



Sonderfahrten zum Rendsburger Herbst

Freitag, 24.08.2012 bis Sonntag, 26.08.2012

Bf Rendsburg – Rendsburg-Seemühlen

| | SA-150 | FR-50 | FR-50 | FR-50 | FR-50 | FR-50 | FR-50 |
|-------------------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Bf RD Gleis 4 | 11:57 | 12:57 | 13:57 | 14:57 | 15:57 | 16:57 | 17:57 |
| Büdelndorf Gym. Kronwerk | 12:01 | 13:01 | 14:01 | 15:01 | 16:01 | 17:01 | 18:01 |
| RD-Mastbrook Schlesw. Ch. | 12:05 | 13:05 | 14:05 | 15:05 | 16:05 | 17:05 | 18:05 |
| RD-Seemühlen Büsumer Str. | 12:12 | 13:12 | 14:12 | 15:12 | 16:12 | 17:12 | 18:12 |

Rendsburg-Seemühlen – Bf Rendsburg

| | SA-150 | FR-50 | FR-50 | FR-50 | FR-50 | FR-50 | FR-50 |
|-------------------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| RD-Seemühlen Büsumer Str. | 12:16 | 13:16 | 14:16 | 15:16 | 16:16 | 17:16 | 18:16 |
| RD-Mastbrook Schlesw. Ch. | 12:22 | 13:22 | 14:22 | 15:22 | 16:22 | 17:22 | 18:22 |
| Büdelndorf Gym. Kronwerk | 12:27 | 13:27 | 14:27 | 15:27 | 16:27 | 17:30 | 18:27 |
| Bf RD Gleis 4 | 12:31 | 13:36 | 14:31 | 15:31 | 16:31 | 17:36 | 18:31 |

Bitte beachten Sie, dass ein barrierefreier Einstieg nur im Rendsburger Bahnhof möglich ist. Die Stationen Kronwerk/Büdelndorf, Mastbrook und Büsumer Str. sind mit provisorischen Einstiegsplattformen ausgestattet. Ein barrierefreier Ein-/Ausstieg ist hier nicht möglich.

Weitere Kandidaten für Reaktivierungen

Es existiert eine ganze Reihe weiterer erfolgversprechender Projekte

- Machbarkeitsstudien mit positiven ersten Ergebnissen bestehen für folgende Strecken:
 - Flensburg Wilhelmenthal – Flensburg Innenstadtbahnhof (kommunaler Beschluss gegen Projekt)
 - Flensburg Weiche - Niebüll (nur mit Anbindung an FL Innenstadtbahnhof sinnvoll)
 - Neumünster - Ascheberg (nur sinnvoll wenn Direktverbindung Neumünster-Plön)
 - Bergedorf - Geesthacht (Kombination aus Stadtbahn nach Bergedorf und direkten Zügen nach Hamburg, allerdings schwierige Kreuzung in Bergedorf)
- Ebenfalls positiv betrachten werden könnten:
 - Verlängerung einer Regionalbahn Lübeck-Eutin bis nach Malente Nord (Nutzung eines Teilabschnitts der Strecke nach Lütjenburg)
 - Tornesch - Uetersen (nur sinnvoll wenn Direktverbindung nach Hamburg, Pendelverkehr nicht sinnvoll)
 - Wilster – Brunsbüttel (derzeit Schnellbusanbindung sinnvoller; im Rahmen eines Gesamtkonzeptes mit Betrachtung Anbindung Stadtteile nördlich des Kanals bei Elektrifizierung und Durchbindung von Zügen aus/nach HH neu zu betrachten);

Wichtige Rahmenbedingungen

für die Reaktivierung von Bahnstrecken

04

Die Reaktivierung von Bahnstrecken wurde gerade erleichtert

Projekte benötigen einen langen Atem; Einige Rahmenbedingungen haben sich deutlich verbessert

- Bundes-GVFG verbessert Finanzierungsmöglichkeiten erheblich:
 - 90 %-Förderung des Bundes für Reaktivierungsprojekte neu seit 2020
 - Fördermindestgrenze auf 10 Mio. € abgesenkt (d.h. auch kleinere Projekte können gefördert werden);
 - Planungskosten werden ebenfalls gefördert;
- Investitionsbeschleunigungsgesetz erleichtert Genehmigungsverfahren:
 - Elektrifizierung ohne Planfeststellung möglich;
 - Barrierefreie Ausbauten von Bahnhöfen auch ohne Planverfahren möglich;
- Ohnehin handelt es sich bei vielen Reaktivierungsvorhaben um „Wiederinbetriebnahmen“ gewidmeter Eisenbahninfrastruktur:
 - d.h. anders zu bewerten als ein Neubau;
 - Wiederaufnahme des Zugverkehrs wird durch Fortbestand der Widmung erheblich erleichtert; deshalb auch Infrastruktursicherungsvertrag des Landes mit DB/NEG;
 - Wesentliche Änderungen an der Eisenbahninfrastruktur (z.B. deutliche Erhöhungen der Streckengeschwindigkeit, Bahnhöfe/Haltepunkte an anderen Standorten) erfordern aber oftmals dennoch Planverfahren;

Reaktivierungen sind aber kein Selbstläufer

Projekte brauchen Akteure mit breiten Schultern, die an den Nutzen des Bahnanschlusses glauben

- Es ist ein Vorteil der Bahnlinien, dass diese oft innerstädtisch oder zumindest in gewachsenen Siedlungsbereichen liegen. Dies sorgt aber auch für typische Reaktionen:
 - *Die Züge sind laut und gefährlich; Die Oberleitung ist gefährlich; es entsteht Elektrosmog; die Strecke ist nicht eingezäunt, sie ist für Kinder gefährlich;*
 - *An den Bahnübergängen entstehenden Staus, die Rettungsdienste stehen an den Bahnübergängen;*
 - *Es gibt doch schon einen Bahnhof in der Nähe, warum soll der Zug in die Stadt fahren?;*
 - *Der neue Bahnanschluss hat negative Auswirkungen auf den lokalen Busbetrieb; Arbeitsplätze sind in Gefahr;*
- Diese Fragen und Einwände können am besten durch überzeugte Bürgermeister*innen und einen überzeugten Gemeinderat abgefangen werden;
- Aber auch bei den Entscheidungsträgern im Land sind Reaktivierungen keine Selbstläufer:
 - Die Projekte stehen in Konkurrenz zu Ausbauprojekten, die bestehende Verkehre zuverlässiger machen sollen; auch hier gibt es akuten Handlungsbedarf;
 - Die Projektgegner machen Stimmung bei den Entscheidungsträgern im Land;
 - Manche Maßnahmen sind sehr „klein“; sie dienen „nur“ einer Kommune; ein Streckenausbau strahlt weiter aus;
- Auch hier ist es wichtig, dass die lokalen Entscheidungsträger für ihr Projekt kämpfen; auf Landes- und Bundeseite wächst das Verständnis für die Bedeutung von Bahnstreckenreaktivierungen

Fazit

Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist ein Teil der Verkehrswende

05

Bahnstreckenreaktivierungen sind Teil der Verkehrswende

Beim klimagerechten Umbau unseres Verkehrssystems muss die Bahn eine große Rolle bekommen; Bahnstreckenreaktivierungen gehören dazu

- **Reaktivierungen erhöhen die Zugänglichkeit des Bahnsystems**
 - Durch reaktivierte Bahnstrecken entstehen zusätzliche Bahnstationen für das System;
 - Der Deutschland-Takt sorgt für umfassende Anschlüsse und ein deutschlandweites System von systematischen Anschlussverbindungen;
 - Die in Aussicht stehende Verkehrsangebote sind hoch attraktiv (i.d.R. mindestens Stundentakt von 5 bis 24 Uhr)
- **Reaktivierungen können den ländlichen Raum stärken und die Stellung von Mittelstädten unterstützen,**
 - Attraktive Verkehrsmöglichkeiten ermöglichen Bleibeperspektiven und stärken Klein- und Mittelstädte, die bisher im ÖPNV nicht so gut erschlossen waren;
 - Reaktivierungen eröffnen das Potenzial für Verlagerungen auf den ÖPNV in Gegenden, wo bisher Mobilität in erster Linie mit Autobesitz verbunden war;
- **Die Zeit für Bahnstreckenreaktivierungen ist nun definitiv gekommen; sie muss aber auch genutzt werden;**
 - Verkehrswende / Klimaschutz erfordern dies;
 - Bund unterstützt Projekte viel stärker als bisher; Land SH hat schon vorher Strecken reaktiviert
 - DB AG soll Akteur von Streckenreaktivierungen werden; hier muss sie ihr Können unter Beweis stellen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Jochen Schulz

Bereichsleiter Planung

NAH.SH GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

Tel: +49(431)66019-29
jochen.schulz@nah.sh

