

---

## Kurzfassung

Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass der ÖPNV bei vielen Menschen eine attraktive Alternative zum KFZ bieten kann. Es hat aber auch gezeigt, dass die Kapazität der aktuell vorhandenen Infrastruktur nicht ausreicht um eine Verkehrswende einzuleiten. Besonders aus Gründen des Klimawandels gilt es diese aber so schnell wie möglich zu erreichen.

Eine helfende Maßnahme ist die Reaktivierung von ehemaligen oder noch vorhandenen Schienenstrecken. Durch den Fokus auf den motorisierten Individualverkehr und den fehlenden Willen die Bahn zu fördern, wurden in der Vergangenheit viele Bahnstrecken stillgelegt. Die für einen wirksamen Klimaschutz notwendige Veränderung der Mobilität hat dazu geführt, dass über eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene politisch und gesellschaftlich neu diskutiert wird. Dabei ist deutlich geworden, dass die Reaktivierung von Schienenstrecken enorme Chancen für eine Region bieten kann.

Eine Reaktivierung kann beispielsweise deutlich schneller als ein Neubau umgesetzt werden. Außerdem kann eine Reaktivierung dafür sorgen, dass ländliche Regionen wieder an das Schienennetz angebunden werden. Auch die gesamte Resilienz eines Netzes kann durch eine Reaktivierung verbessert werden.

Die Reaktivierung einer Eisenbahnstrecke ist ein mehrjähriger Prozess mit unterschiedlichen Interessensgruppen und Akteuren. Für die Arbeit wurden unterschiedliche Experten befragt und verschiedene Reaktivierungsprojekte, gesetzliche Vorgaben, Lehrbücher und Richtlinien betrachtet, gegliedert und verknüpft, sodass ein Leitfaden für das Vorgehen bei Reaktivierungsprojekten erstellt werden konnte. Dieser nennt die beteiligten Akteure und beschreibt die zu durchlaufenden Schritte und die möglichen Herausforderungen, die zu beachten sind.

Angefangen mit einem ersten Impuls kann eine Reaktivierung in Gang gesetzt werden. Dieser geht häufig von der Politik aus oder kann auch auf Empfehlungen von Organisationen oder Vereinen basieren. Ein wichtiger Punkt ist die Aufnahme in den Nahverkehrsplan. Hauptverantwortlich für die Umsetzung der darin gesetzten Ziele und somit auch einer möglichen Reaktivierung ist der Aufgabenträger der Region. Dieser beauftragt zunächst eine Machbarkeitsstudie, die eine Grundlage ob und wie ein Projekt durchlaufen werden kann, liefert. Daraus wird, bei einer positiven Entscheidung, eine erste Aufgabenstellung für das Unternehmen entwickelt, das die Reaktivierung umsetzen soll. Die wesentlichen Punkte der Aufgabenstellung sind die ersten vier Phasen der HOAI. Besonders zu nennen sind die Durchführung der Standardisierten Bewertung, um eine Grundlage für die Finanzierung zu erhalten und, im Fall von nötigen baulichen Aktivitäten, die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nötig. Nach einem erfolgreichen Verfahren kann mit dem Bau der notwendigen Streckeninfrastruktur begonnen werden.

Für eine Reaktivierung sind, wenn alle Phasen planmäßig verlaufen, etwa fünf Jahre vorzusehen. Aufgrund von vielen unterschiedlichen Ausgangssituationen und Betriebskonzepten bzw. unvorhersehbaren Problemen, sind aber große Abweichungen von der zeitlichen Planung möglich.

---

## Abstract

The 9-Euro-Ticket showed that public transport can offer an attractive alternative to the car for many people. However, it has also shown that the capacity of the currently existing infrastructure is not sufficient to initiate a transformation of transportation. Especially for reasons of climate change, it is important to achieve this as soon as possible.

One helpful measure is the reactivation of former or still existing railway lines. Due to the focus on motorized individual transport and the absence of will to promote the railways, many railway lines have been closed in the past. The change in mobility necessary for effective climate protection has led to a new political and social discussion about shifting traffic to the railways. It has become clear that the reactivation of railway lines can offer enormous opportunities for a region.

For example, a reactivation can be implemented much faster than a new construction. Furthermore, reactivation can ensure that rural regions are reconnected to the rail network. The overall resilience of a network can also be improved through reactivation.

The reactivation of a railway line is a multi-year process with different stakeholders and actors. For the work, different experts were interviewed and different reactivation projects, legal requirements, textbooks and guidelines were considered, structured and linked so that a guideline for the procedure of reactivation projects could be created. It identifies the actors involved and describes the steps to be followed and the possible challenges to be considered.

Starting with an initial impulse, reactivation can be set in motion. This often comes from politics or can also be based on recommendations from organizations or associations. An important point is the inclusion in the local transport plan. The main responsibility for the implementation of the goals set in the plan, and thus also for a possible reactivation, lies with the regional transport authority. First of all, it commissions a feasibility study that provides a basis for whether and how a project can be implemented. In the case of a positive decision, this will be used to develop an initial task for the company that is to implement the reactivation. The essential points of the terms of reference are the first four phases of the HOAI. Particularly noteworthy are the implementation of the standardized evaluation in order to obtain a basis for financing and, in the case of necessary construction activities, the implementation of a planning approval procedure. After a successful procedure, construction of the necessary line infrastructure can begin.

If all phases go according to plan, about five years should be allowed for reactivation. However, due to many different initial situations and operating concepts or unforeseeable problems, major deviations from the time schedule are possible.