HESSEN

Bestandsaufnahme

"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Stand: 18. Dezember 2019

Inhalt

1 Übersicht 2
2 Vorbemerkung 2
3 Vorgehen 2
3.1 Karten 2
3.2 Streckenblätter 3
4 Vertiefter betrachtete Strecken 5
4.1 Methodik 5
4.2 Ergebnis 7
4.2.1 Strecken mit laufenden Planungen oder Voruntersuchungen 9
4.2.2 Weitere Strecken mit möglichem Potenzial für den Personenverkehr 9

Anhänge

Karte "Schienenstrecken und Status"
Karte "Schienenstrecken und Potenzial"
23 Streckenblätter
Übersicht stillgelegte Schienenstrecken

1 Übersicht

Die Ausarbeitung enthält:

- Erläuterungen zum allgemeinen Vorgehen sowie zur Methodik und den Ergebnissen bei den vertiefter betrachteten Schienenstrecken
- eine Übersicht der stillgelegten Schienenstrecken, mit Angabe des Zeitpunkts der Stilllegung
- Kartendarstellungen zu den Schienenstrecken in Hessen (Status, Radwege, Potenzial)
- Streckenblätter für Strecken mit laufenden Planungen oder Voruntersuchungen und weitere Strecken mit Potenzial für den Personenverkehr, mit folgenden Angaben:
    - Einschätzung zum Zustand
    - Grundlagen für eine Prüfung der Reaktivierung (z. B. Initiativen, Regionalplan, Nahverkehrspläne (NVP))
    - Gutachten und deren Ergebnisse
    - erforderliche Maßnahmen und Kostenschätzung
    - Hinweise auf potenzielle Konflikte

2 Vorbemerkung

Die Planung von Verkehrsangeboten und damit auch die Prüfung der Eignung stillgelegter Strecken für eine Wiederinbetriebnahme ist auf der Grundlage von § 5 und 7 ÖPNVG originäre Aufgabe der ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsverbünde. Das Land Hessen fördert die Reaktivierung von Schienenstrecken mit bis zu 85 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Die Kosten im Übrigen tragen die Landkreise und Kommunen vor Ort. Die späteren Betriebskosten liegen bei dem jeweils zuständigen Aufgabenträger i. V. m. der Aufgabenträgerorganisation.

Um eine Reaktivierung von Bahnstrecken zu unterstützen und Impulse für vertiefende Prüfungen zu geben, hat Hessen Mobil - Dezernat Verkehrsinfrastrukturförderung - im Auftrag des HMWEVW einen Entwurf einer Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Erörterung mit Vertretern der Aufgabenträger und den Verbünden erstellt. Auf dieser Grundlage hat der Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen diese Bestandsaufnahme aktualisiert.

Informationen zu stillgelegten Strecken liegen landesweit nicht systematisch vor. Soweit vorhanden, wurden sie von Hessen Mobil ermittelt und in die Bestandsaufnahme einbezogen.

3 Vorgehen

3.1 Karten

Die Bestandserfassung enthält 2 Kartendarstellungen (siehe Anhang).

In der Karte "Schienenstrecken und Status" sind alle in Hessen und im angrenzenden Bereich der Nachbarländer bestehenden und jemals vorhandenen Bahnstrecken enthalten. Unterschieden wird nach Strecken mit und ohne Verkehr; dargestellt sind:

- regelmäßiger SPNV
- Güterverkehr
- Museumsbahnverkehr
- Draisinenverkehr
- Radverkehr (Radweg, mit / ohne Trassensicherung im Regionalplan)
- ohne Verkehr (mit / ohne Trassensicherung im Regionalplan)

Falls mehrere Merkmale auf eine Strecke zutreffen, ist nur das für eine eventuelle Reaktivierung wichtigste Merkmal dargestellt (z. B. "stillgelegt" und "Draisinenverkehr" → Signatur "Draisinenverkehr").

Insgesamt wurden (je nach Abgrenzung) rund 80-90 Strecken und größere Streckenabschnitte ermittelt, auf denen der Eisenbahnverkehr eingestellt wurde (siehe auch Anlage "Übersicht stillgelegte Schienenstrecken"). Deren Darstellung in der Karte "Schienenstrecken und Status" vermittelt ein Bild von der früher größeren Bedeutung der Eisenbahn zur Verbindung der Zentren, aber auch zur Erschließung der hessischen Regionen.

Die Karte "Schienenstrecken und Potenzial" enthält das Ergebnis der vorliegenden Zusammenstellung. Hierbei ist unterschieden:

- Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen
- Voruntersuchung bzw. Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung
- mögliche Eignung für SPNV
- mögliche Eignung für Freizeitverkehr
- derzeit erhebliche Hindernisse für eine Reaktivierung
- derzeit keine nähere Betrachtung, aber Trassensicherung im Regionalplan
- derzeit keine nähere Betrachtung, keine Trassensicherung

Zu den letzten beiden Gruppen gehören etwa 65 stillgelegte Strecken oder stillgelegte größere Streckenabschnitte, davon erfolgte bei 11 Strecken eine Trassensicherung im Regionalplan (vgl. Karte "Schienenstrecken und Potenzial").

Für 23 Strecken ist eine vertiefende Betrachtung anhand von Aussagen in Regionalplänen, Nahverkehrsplänen, Gutachten (z. B. Nutzen-Kosten-Untersuchungen), Gremienbeschlüssen, Initiativen vor Ort, Potenzial im Personenverkehr, Potenzial für eine nachhaltige Erschließung von Tourismuszielen möglich. Grundvoraussetzung ist dabei, dass die Bahntrasse – abgesehen ggf. von punktuellen Ausnahmen – noch vorhanden ist. Für 10 dieser Strecken wurden zwischenzeitlich Machbarkeitsstudien abgeschlossen oder sind Voruntersuchungen bzw. Machbarkeitsstudien in Bearbeitung.

Bei den Strecken wurden auch städtische Strecken/Straßenbahnstrecken aufgenommen, wenn sie früher Eisenbahnbetrieb aufwiesen oder eisenbahnähnlich waren (Kassel: Herkulesbahn).

3.2 Streckenblätter

Für jede der 23 Strecken, die im Folgenden näher betrachtet werden, wurde ein Streckenblatt mit folgenden Angaben erstellt:

- Nummer in der Karte "Schienenstrecken und Potenzial"
- Streckenführung und ggf. Name der Strecke

- Streckenlänge, ggf. unterschieden nach mit/ohne Verkehr
- Einwohnerzahl in Hauptorten längs der Stecke und ggf. nahen Oberzentren
- Eigentümer der Strecke (z. B. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Kommune)
- Status (Datum Stilllegung im SPNV/Güterverkehr, ggf. touristische Nutzung, Freistellung von Bahnbetriebszwecken)
- Verlauf der Strecke mit früheren oder bei Reaktivierung zusätzlich sinnvollen Stationen
- Einschätzung des Streckenzustands: gut/mittel/schlecht (z. B. Gleise genutzt/vorhanden/ betriebsbereit, Gleise abgebaut, Trassensicherung, Trasse überbaut, Trasse/Bahnkörper nicht mehr vorhanden)
- Initiativen (z. B. Kommunen, Kreis, Politik, Verbände, Vereine)
- Aussagen im Regionalplan
- Aussagen in regionalem Nahverkehrsplan, ggf. Aussage im lokalen Nahverkehrsplan oder anderen Plänen (Verkehrsentwicklungsplan)
- Gutachten oder Konzepte
- Ergebnisse der Gutachten/Konzepte (z. B. Nutzen-Kosten-Faktor größer oder kleiner als 1, Empfehlung zum weiteren Vorgehen)
- Erforderliche Maßnahmen bei Streckenreaktivierung für regelmäßigen Personenverkehr
- Kostenschätzung mit Preisstand: Werte aus Gutachten/Konzepten oder Einschätzung gering/hoch, wenn keine Angaben verfügbar
- Besonderheiten (z. B. Denkmalschutz, Tourismusbedeutung)
- Kartenausschnitt mit Strecke und Entfernungsangabe
  (Quelle bis auf eine Ausnahme: www.openrailwaymap.org) [1]

Falls mehrere Gutachten / Studien zu einer Strecke vorliegen, werden nur die aktuellsten Studien erwähnt.

Der Eigentümer der Strecke ist nicht in jedem Fall bekannt. Dies gilt insbesondere, wenn Strecken schon länger stillgelegt sind und der planungsrechtliche Zustand unklar ist.

Aussagen in lokalen Nahverkehrsplänen sind nicht generell aufgenommen, weil

- viele derzeit in Fortschreibung befindlich sind
- zum SPNV oft die Aussage erfolgt "nicht Gegenstand des (lokalen) NVP" (z. B. NVP Bergstraße).
- Die Einschätzung der Kostenangaben ist - wenn keine Gutachten vorliegen - nur vorläufig, da die in den Streckenblättern zusammengestellten Informationen keine Streckenkenntnis im Einzelnen zugrunde lag. Die Kostenschätzungen aus Konzepten von Vereinen für Museumsbahn- oder Freizeitverkehr sind niedriger als üblich, wenn Eigenleistungen (z. B. Freischnitt) erfolgen.

[1] In die Kartengrundlage wurden zusätzlich mit roten Punkten die wichtigsten Orte/Stationen an der Strecke und die zugehörigen Ortsbezeichnungen eingetragen. Bei in der Karte "openrailwaymap" enthaltenen stillgelegten Strecken wird die dort verwendete Signatur für die Strecke unverändert übernommen, d. h.:

durchgezogene schwarze Linie:	Gleis vorhanden
gestrichelt schwarze Linie:	Gleis abgebaut
durchgezogen schwarz mit Querstrichen	Museumsbahnbetrieb oder Draisinenbetrieb.

Nicht in der Karte "openrailwaymap" enthaltene stillgelegte Strecken (Griesheim – Wolfskehlen, Herkulesbahn) wurden mit durchgehender schwarzer Linie gekennzeichnet.

Angaben zu Betriebskosten bzw. Betriebskostenunterdeckung sind nicht aufgenommen, da sie in der Regel nicht vorliegen und nicht einzuschätzen sind.

Bei einigen Strecken, die schon lange stillgelegt, abgebaut und z. T. ohne Trassensicherung und teilweise überbaut sind, ist mit besonders hohen Kosten zu rechnen.

Bei den übrigen Strecken, bei denen eine "mögliche Eignung für Personenverkehr" grundsätzlich besteht, wird nach "Mögliche Eignung für SPNV" und "Mögliche Eignung für Freizeitverkehr" unterschieden.

Für eine Nutzung nur durch den Freizeitverkehr sind aus folgenden Gründen oft geringere Kosten möglich:

- ggf. Eigenleistungen von Vereinen,
- ggf. sind keine eigenen Fahrzeuge erforderlich, weil dieser Verkehr nicht in den HVZ stattfindet (z. B. Herkulesbahn Kassel) oder Fahrzeuge eingesetzt werden, die den die Strecke nutzenden Museumsbahnen oder Veranstaltern und nicht den Betreibern vor Ort gehören.

Strecken, deren Reaktivierung vor allem im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen sinnvoll sein könnte, sind mit einem "a" in der Streckennummer gekennzeichnet. Hierzu zählen:

- Groß-Zimmern – Dieburg
  (insbesondere bei Reaktivierung Darmstadt – Groß-Zimmern)
- Hungen – Laubach
  (insbesondere bei Reaktivierung Wölfersheim-Södel – Hungen)

4 Vertiefter betrachtete Strecken

4.1 Methodik

Die Betrachtung der Strecken erfolgte unter folgenden Gesichtspunkten:

- Verkehrspotenzial
- Konkurrenzsituation
- Zustand der Strecke
- Kosten für die Reaktivierung
- Regionale Unterstützung
- Ziele Raumordnung/Landesplanung

Konkret wurden folgende Kriterien zugrunde gelegt (in Anlehnung an die Bewertung stillgelegter Strecken in Niedersachsen):

Verkehrspotenzial:
Erreichbares Pendlerpotenzial
Urlaubs-/Freizeitpotenzial
Potenzial Durchgangsverkehr
Lückenschluss
Bevölkerungsentwicklung
Heutiges ÖPNV-Angebot
Konkurrenzsituation:
Lage Haltestellen zu Siedlungen
Reisezeitvergleich MIV-SPNV
Reisezeitvergleich ÖSPV-SPNV
Zustand der Strecke:
z.T. noch Verkehr
Gleise noch vorhanden
Trasse noch vorhanden
planerische Trassensicherung
Kosten für Reaktivierung:
N/K-Faktor > 1
N/K-Faktor > 1 bei Realisierung zusätzlicher Maßnahme
Kosten Infrastruktur
Kosten Fahrzeuge
Finanzierungsbeitrag Güterverkehr ggf. möglich
Regionale Unterstützung:
Aussagen REP
Aussagen regionaler NVP
Aussagen lokaler NVP/VEP
Einstellung Kommunen
Verein zur Reaktivierung
Raumordnung/Landesplanung
Anbindung Mittelzentrum
Anbindung Oberzentrum
Stärkung Siedlungs-/ÖV-Achse
Förderung Tourismus

Darüber hinaus wären weitere Kriterien sinnvoll (z. B. Umfang der Einsparung von Busverkehr bei einer Reaktivierung von SPNV, Umfang des Betriebskostendefizits). Da hierzu kaum Informationen vorliegen, konnten diese für die Betrachtung nicht berücksichtigt werden. Bei vertieften Untersuchungen im Rahmen von Machbarkeitsuntersuchungen und Nutzen-Kosten-Untersuchungen ist zu prüfen, ob und ggfs. welche weiteren Kriterien einzubeziehen sind.

Die Darstellung in den Streckenblättern und in der Tabelle auf Seite 8 erfolgte in folgender Abstufung:

Legende:	
nicht bekannt/Angabe nicht möglich	?
sehr günstig für Reaktivierung	++
günstig für Reaktivierung	+
neutral	o
ungünstig für Reaktivierung	-
sehr ungünstig für Reaktivierung	--

Es handelt sich dabei um eine ausschließlich qualitative Abschätzung, quantitative Berechnungen wurden nicht vorgenommen.

4.2 Ergebnis

Das Ergebnis ist in der Karte "Schienenstrecken und Potenzial" dargestellt.

Etwa 65 Strecken oder Streckenabschnitte drängen sich derzeit für eine Überprüfung nicht auf. Diese werden der Klasse "keine nähere Betrachtung" zugeordnet.

Bei den vertiefter betrachteten 23 Strecken wurde unterschieden nach

- Strecken mit laufenden Planungen oder Voruntersuchungen
  - Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen
  - Voruntersuchung bzw. Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung
- weitere Strecken mit Potenzial
  - mögliche Eignung für SPNV
  - mögliche Eignung für Freizeitverkehr
- derzeit erhebliche Hindernisse für eine Reaktivierung

Bei den Strecken der Kategorie "derzeit erhebliche Hindernisse für eine Reaktivierung" ist zu beurteilen, ob eine derzeit nicht vorhandene planerische Trassensicherung vorzusehen ist oder eine vorhandene planerische Trassensicherung entfallen kann.

Aus der Tabelle „Potenzialeinschätzung der ausgewählten Strecken“ auf Seite 8 wurde die in diesem Kapitel beschriebene Einschätzung abgeleitet. Auf der Grundlage dieser überschlägig ermittelten Erkenntnisse wird die Empfehlung ausgesprochen, die Machbarkeit der Reaktivierung der benannten Strecken zu prüfen und bei einem positiven Ergebnis in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes aufzunehmen.

Kriterium	Betrachtete Strecken																				
	Mörlenbach – Wald-Michelbach	Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern	Groß-Zimmern – Dieburg	Griesheim – Wolfskehlen	Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum	Hanau – Erlensee	WI – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez)	Grävenwiesbach – Weilburg	Brandoberndorf – Albshausen	Wölfersheim-Södel – Hungen	Hungen – Laubach	Lollar – Mainzlar – Londorf	Dillenburg – Ewersbach	Jossa – Altengronau (–Wildflecken)	Malsfeld – Homberg (Efze)	Kassel – Baunatal – Schauenburg	Kassel – Herkules	Wega – Hemfurt-Edersee	(Herb. –) Bad Endbach (Hartenrod) – Niederwalgern	Wächtersbach – Bad Orb	KS-Wilhelmsh. – Sandersh. Str. – Kauf. Papierf.	Kirchhain – Homberg (Ohm)	Reinheim – Groß-Bieberau
Nr. Streckenblatt/Karte	1	2	2a	3	4	5	6	7	8	9	9a	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Verkehrspotenzial:		Voruntersuchung bzw. Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung			Machbarkeitsstudie abgeschlossen		Voruntersuchung bzw. Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen (WI – SWA) bzw. in Bearbeitung (SWA – Landesgrenze)			Machbarkeitsstudie abgeschlossen		Machbarkeitsstudie abgeschlossen				Voruntersuchung bzw. Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung	Voruntersuchung bzw. Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung		Voruntersuchung bzw. Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung		Voruntersuchung bzw. Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung		neues Streckenblatt / Voruntersuchung bzw. Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung
Erreichbares Pendlerpotenzial	+		o	+		+		o	+		-		+	+	+			--		-			
Urlaubs-/Freizeitpotenzial	+		o	o		o		+	++		o		++	++	+			++		++			
Potenzial Durchgangsverkehr	o		o	+		o		+	++		o		o	o	+			++		--			
Lückenschluss	o		+	+		o		+	++		o		o	o	o			o		o			
Bevölkerungsentwicklung	-		+	o		+		o	o		-		-	-	-			o		-			
Heutiges ÖPNV-Angebot	o		+	o		o		+	+		+		+	?	++			-		o			
Konkurrenzsituation:																							
Lage Haltestellen zu Siedlungen	-		+	+		-		+	o		o		+	+	-					+			
Reisezeitvergleich MIV-SPNV	-		o	o		o		o	o		-		+	-	--			-		+			
Reisezeitvergleich ÖSPV-SPNV	+		+	+		+		+	o		o		+	?	++			o		o			
Zustand der Strecke:																							
z. T. noch Verkehr	o		--	--		-		--	--		--		-	-	--			-		+			
Gleise noch vorhanden	+		-	--		+		--	--		--		+	++	--			++		+			
Trasse noch vorhanden	+		+	+		+		+	+		-		++	++	-			++		++			
planerische Trassensicherung	+		+	-		-		+	+		+		+	o	--			+					
Kosten für Reaktivierung:																							
N/K-Faktor > 1	?		-	--		-		-	?		?		-	-	--			-					
N/K-Faktor > 1 bei Realisierung zusätzlicher Maßnahme	?		?			+																	
Kosten Infrastruktur	+		+	-		+		+	-		--		+	++	--			++		+			
Kosten Fahrzeuge													+	+				++		+			
Finanzierungsbeitrag Güterverkehr ggf. möglich													+	+									
Regionale Unterstützung:																							
Aussagen REP	+		+	+				+	+		+		+	+				+					
Aussagen regionaler NVP						+																	
Aussagen lokaler NVP/VEP																							
Einstellung Kommunen	?		?	?		+		?	o		?		-	--	?			?		?			
Verein zur Reaktivierung													++	++									
Ziele Raumordnung/Landespl.:																							
Anbindung Mittelzentrum			+	+				+	+		+		+	+	+			+		+			
Anbindung Oberzentrum			+	++		++			++		o				+								
Stärkung Siedlungs-/ÖV-Achse	+								+					+									
Förderung Tourismus	+							o	+				++	++	+			++		++			
derzeit erhebliche Hindernisse für eine Reaktivierung	ja										ja			ja	ja							ja	

Tabelle: Potenzialeinschätzung der ausgewählten Strecken

4.2.1 Strecken mit laufenden Planungen oder Voruntersuchungen

Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen

Für folgende 4 Strecken(-abschnitte) liegen Machbarkeitsstudien vor:

- Wölfersheim-Södel – Hungen (Horlofftalbahn)
- Lollar – Mainzlar – Londorf (Lumdatalbahn)
- Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum (integriert in Regionaltangente West)
- Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez) (Aartalbahn), Abschnitt Wiesbaden – Bad Schwalbach (CityBahn)

Voruntersuchung bzw. Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung

Für folgende 7 Strecken(-abschnitte) sind Voruntersuchungen bzw. Machbarkeitsstudien in Bearbeitung:

- Kassel – Baunatal – Schauenburg
- Kassel-Wilhelmshöhe – Sandershäuser Str. – Kaufungen Papierfabrik (Waldkappeler Bahn)
- Kassel – Herkules (Herkulesbahn)
- (Herborn –) Bad Endbach (Hartenrod) – Niederwalgern (Aar-Salzböde-Bahn)
- Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern
- Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez) (Aartalbahn), Abschnitt Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez)
- Reinheim – Groß-Bieberau (Gersprenztalbahn)

4.2.2 Weitere Strecken mit möglichem Potenzial für den Personenverkehr

Mögliches Potenzial für SPNV

Es kommen weitere 7 Strecken in Betracht, die hinsichtlich des Potenzials in zwei Stufen eingeteilt werden. Für belastbare Aussagen sind vertiefte Potenzialanalysen erforderlich.

Folgende 3 Strecken könnten "mittleres Potenzial" aufweisen

- Hanau – Erlensee
- Brandoberndorf – Albshausen (Solmstalbahn)
- Dillenburg – Ewersbach (Dietzhölztalbahn)

Folgende 4 Strecken könnten "geringes Potenzial" aufweisen:

- Griesheim – Wolfskehlen
- Grävenwiesbach – Weilburg (Weiltalbahn)
- Groß-Zimmern – Dieburg
- Wächtersbach – Bad Orb

Die letztgenannte Strecke weist derzeit saisonalen Freizeitverkehr auf; die Frage eines SPNV oder einer planerischen Trassensicherung steht daher erst nach Einstellung des Betriebs an.

Mögliches Potenzial für Freizeitverkehr

Die mögliche Eignung ist für eine Strecke gegeben.

Geringes Potenzial hat voraussichtlich die Strecke:

- Wega – Hemfurt-Edersee

Strecken mit derzeit erheblichen Hindernissen für eine Reaktivierung

Dies betrifft folgende 5 Strecken:

- Hungen – Laubach
- Malsfeld – Homberg (Efze) (Teilstrecke der Kanonenbahn)
- Kirchhain – Homberg (Ohm) (Ohmtalbahn)
- Jossa – Altengronau (- Wildflecken) (Sinntalbahn)
  (seit 2019 Radweg)
- Mörlenbach – Wald-Michelbach (Überwaldbahn)
  (Zweckbindung für einen Draisinenbetrieb bis 2028)

Eisenbahnstrecken in Hessen

Schienenstrecken und Status

Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)

Strecken mit Schienenverkehr:

- Regelmäßiger SPNV
- Güterverkehr
- Museumsbahnverkehr
- Draisinenverkehr

Strecken mit Radverkehr:

- Radweg, Trassensicherung im Regionalplan
- Radweg, keine Trassensicherung

Strecken ohne Verkehr:

- Trassensicherung im Regionalplan
- keine Trassensicherung (abgebaut, überbaut, ...)

Kreisgrenzen — Ländergrenzen

Stand Dezember 2019

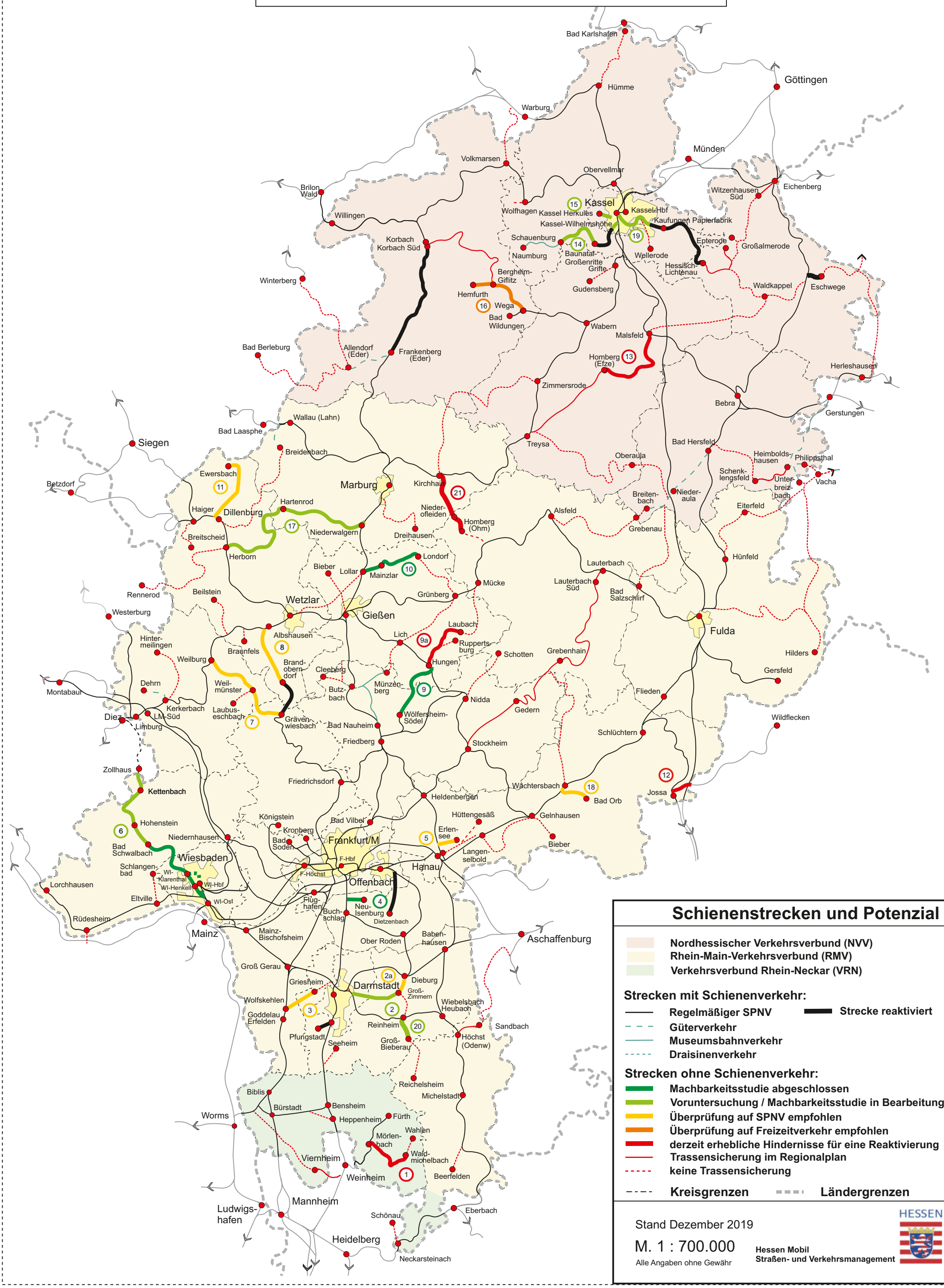
M. 1 : 700.000

Alle Angaben ohne Gewähr

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Eisenbahnstrecken in Hessen



Schienenstrecken und Potenzial

Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)

Strecken mit Schienenverkehr:

- Regelmäßiger SPNV
- Strecke reaktiviert
- Güterverkehr
- Museumsbahnverkehr
- Draisinenverkehr

Strecken ohne Schienenverkehr:

- Machbarkeitsstudie abgeschlossen
- Voruntersuchung / Machbarkeitsstudie in Bearbeitung
- Überprüfung auf SPNV empfohlen
- Überprüfung auf Freizeitverkehr empfohlen
- derzeit erhebliche Hindernisse für eine Reaktivierung
- Trassensicherung im Regionalplan
- keine Trassensicherung

Kreisgrenzen — Ländergrenzen

Stand Dezember 2019

M. 1 : 700.000

Alle Angaben ohne Gewähr

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

HESSEN

Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen
„Potenzial stillgelegter Strecken“ (AK Reaktivierung)

HESSEN

Bestandsaufnahme

"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Stand: 18. Dezember 2019

Streckenblätter

Hinweise:

Die Angaben in den Streckenblättern – insbesondere zur Stilllegung der Strecken bzw. Freistellung von Bahnbetriebszwecken – beruhen auf dem Kenntnisstand von Hessen Mobil in 2014 und späteren Rückmeldungen der SPNV-Aufgabenträger.

Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken (Freistellung nach § 23 AEG) wird in den Streckenblättern aus Platzgründen mit "Freistellung" abgekürzt.

Inhalt

Strecke:		**Blattnummer:**
Mörlenbach – Wald-Michelbach	(***Überwaldbahn***)	**1**
Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern		**2**
Groß-Zimmern – Dieburg		**2a**
Griesheim – Wolfskehlen		**3**
Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum		**4**
Hanau – Erlensee		**5**
Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez)	(***Aartalbahn***)	**6**
Grävenwiesbach – Weilburg	(***Weiltalbahn***)	**7**
Brandoberndorf – Albshausen	(***Solmstalbahn***)	**8**
Wölfersheim-Södel – Hungen	(***Horlofftalbahn***)	**9**
Hungen – Laubach		**9a**
Lollar – Mainzlar – Londorf	(***Lumdatalbahn***)	**10**
Dillenburg – Ewersbach	(***Dietzhölztalbahn***)	**11**
Jossa – Altengronau	(***Sinntalbahn***)	**12**
Malsfeld – Homberg (Efze)	(***Teilstück d. ehem. Kanonenbahn***)	**13**
Kassel – Baunatal – Schauenburg		**14**
Kassel – Herkules	(***Herkulesbahn***)	**15**
Wega – Hemfurt-Edersee	(***Teilstück der Ederseebahn***)	**16**
(Herborn –) Bad Endbach (Hartenrod) – Niederwalgern	(***Aar-Salzböde-Bahn***)	**17**
Wächtersbach – Bad Orb		**18**
Kassel-Wilhelmshöhe – Niederzwehren – Kaufungen Papierfabrik	(***Waldkappeler Bahn***)	**19**
Kirchhain – Homberg (Ohm)		**20**
Reinheim – Groß-Bieberau	(***Gersprenztalbahn***)	**21**

"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Dillenburg – Ewersbach

				Nr. in der Karte 11
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Dillenburg - Ewersbach (Dietzhölztalbahn)	Gesamt: 15,9 km stillgelegt: 13,7 km	Dillenburg: 23.600 Fronhausen: 3.900 Wissenbach: 1.800 Eibelshausen: 3900 Ewersbach: 2.900	DB Netz Verein/RSE stre-ben Pacht an	Stilllegungen: 1987 SPNV 2001 Güterverkehr Trassensicherung keine Freistellung
Verlauf (Stationen)	Dillenburg, Fronhausen, Wissenbach, Eibelshausen, Ewersbach			
Einschätzung Zustand	guter Zustand: Gleise bis auf ca. 300m erhalten: alle Gleise im Bf. Ewersbach/Bahn-übergänge in Eibelshausen/1 Brücke in Eschenburg wurden ohne Rechtsgrundlage entfernt, teilweise stark zugewachsen, z.T. Freischnitt durch Verein erfolgt			
Initiativen	Verein Dietzhölztalbahn e.V. engagiert sich mit dem Ziel, gemeinsam mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) die Strecke zu übernehmen und zu reaktivieren. Dillenburg und Eschenburg sind gegen Reaktivierung; Eschenburg hat zugesichert, die Brücke bei Reaktivierung auf ihre Kosten wieder herzustellen			
Regionalplan	REP Mittelhessen: Trassenverlauf ist planerisch zu sichern, erschließbare Einwohner-potenziale erlauben wirtschaftlichen SPNV, im Zug der Fortschreibung von NVP soll Reaktivierung SPNV geprüft werden			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV bislang nicht enthalten, RMV beabsichtigt Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für eine Reaktivierung voraussichtlich im 1. Quartal 2020			
Gutachten	liegt nicht vor, bisher nur Konzept, studentische Arbeit bis Ende 2014			
Ergebnisse	entfällt			
Erforderliche Maßnahmen	vorerst Ertüchtigung für Museumsbetrieb, ggf. zusätzlich auch für Güterverkehr (Inte-ressensbekundungen von Firmen liegen vor) und SPNV, Sanierung/Neubau Stationen, Fahrzeuge, Wiederherrichtung Bahnübergänge (z.B. Ausbau in Eibelshausen) und Strecke			
Kostenschätzung (Preisstand 2014)	Investitionen Infrastruktur: (zu den Kosten kommen Eigenleistungen hinzu) nur Museumsbahnbetrieb + Güterverkehr bis Wissenbach: ca. 0,3 Mio. € nur Museumsbahnbetrieb + Güterverkehr Gesamtstrecke: ca. 1,6 Mio. € SPNV und Güterverkehr auf Gesamtstrecke: ca. 12 Mio. € Investitionen Fahrzeuge: für Museumsverkehr ggf. nicht erforderlich (Dritte)			
Besonderheiten	Freistellungsverfahren seit 2012 noch nicht entschieden; Widerspruch seitens Ver-ein/Unternehmen/Land Hessen erfolgt →laut EBA vsl. Reduzierung des Antrags auf Freistellung auf nur noch 0,45 km. Gemäß Eisenbahnbundesamt sind bei Reaktivierung alle von Dritten ohne Rechts-grundlagen erfolgten Streckenunterbrechungen zu beseitigen. Bedeutung der Bahn beim Naturpark Lahn-Dill-Bergland noch nicht erkannt. Reaktivierung im Reg. Entwicklungskonzept Lahn-Dill-Bergland für Bewerbung um er-neute Anerkennung als LEADER-Region 2014-2020 enthalten.			
Potenzielle Konflikte	Es wird eine Ortsumgehung Frohnhausen-Wissenbach im Zuge der B253 von den Kommunen gewünscht. Verschiedene Beteiligte wollen hierfür die Bahntrasse der Dietzhölztalbahn nutzen. Im Rahmen der o. g. Machbarkeitsstudie des RMV soll auch geklärt werden, ob die Trasse u. a. die trassierungstechnischen Voraussetzungen für eine andere Nutzung überhaupt erfüllen würde. Kommunen wünschen teils keinen Bahnbetrieb.			