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	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:

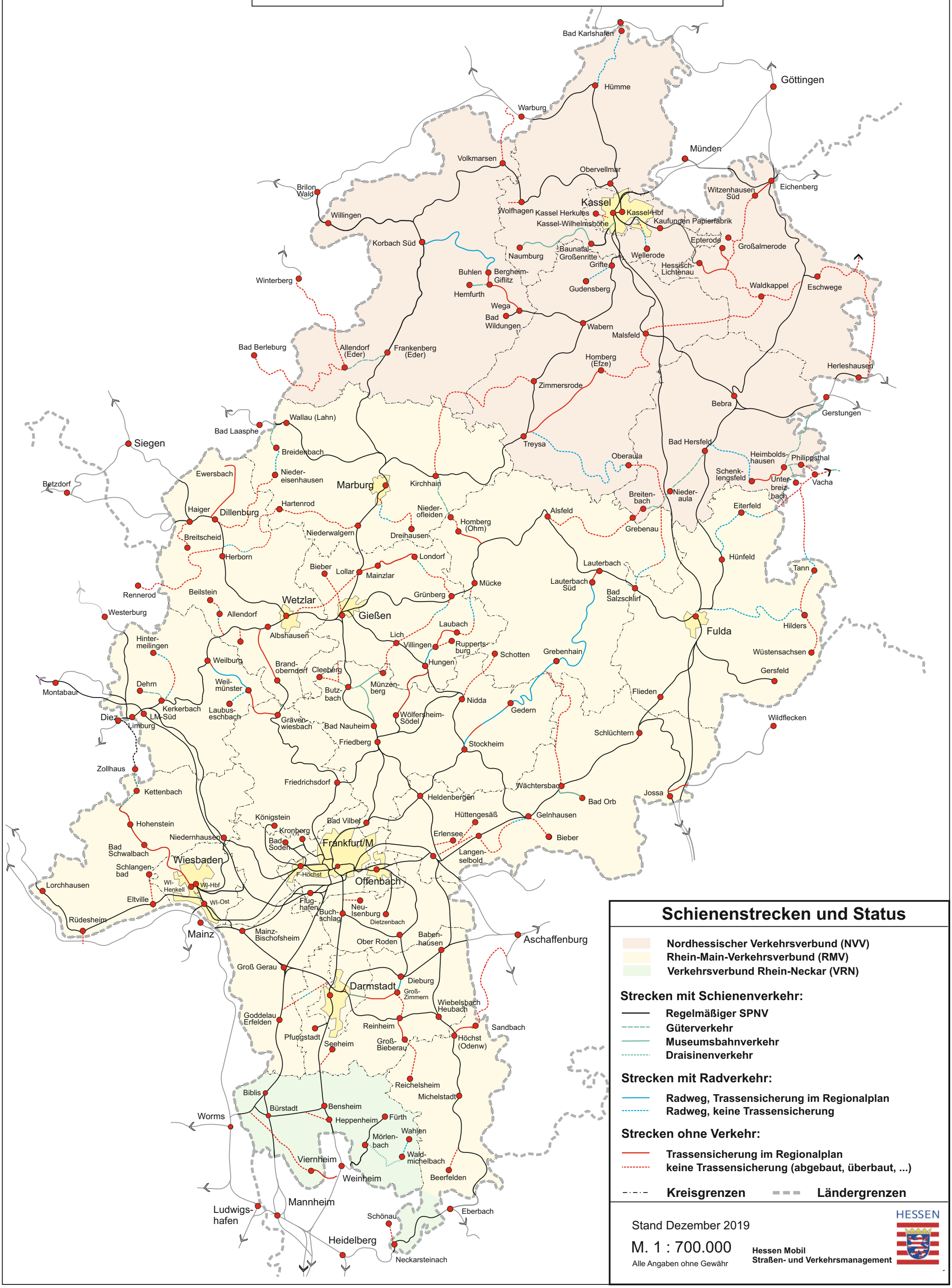
- Wega – Hemfurt-Edersee

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

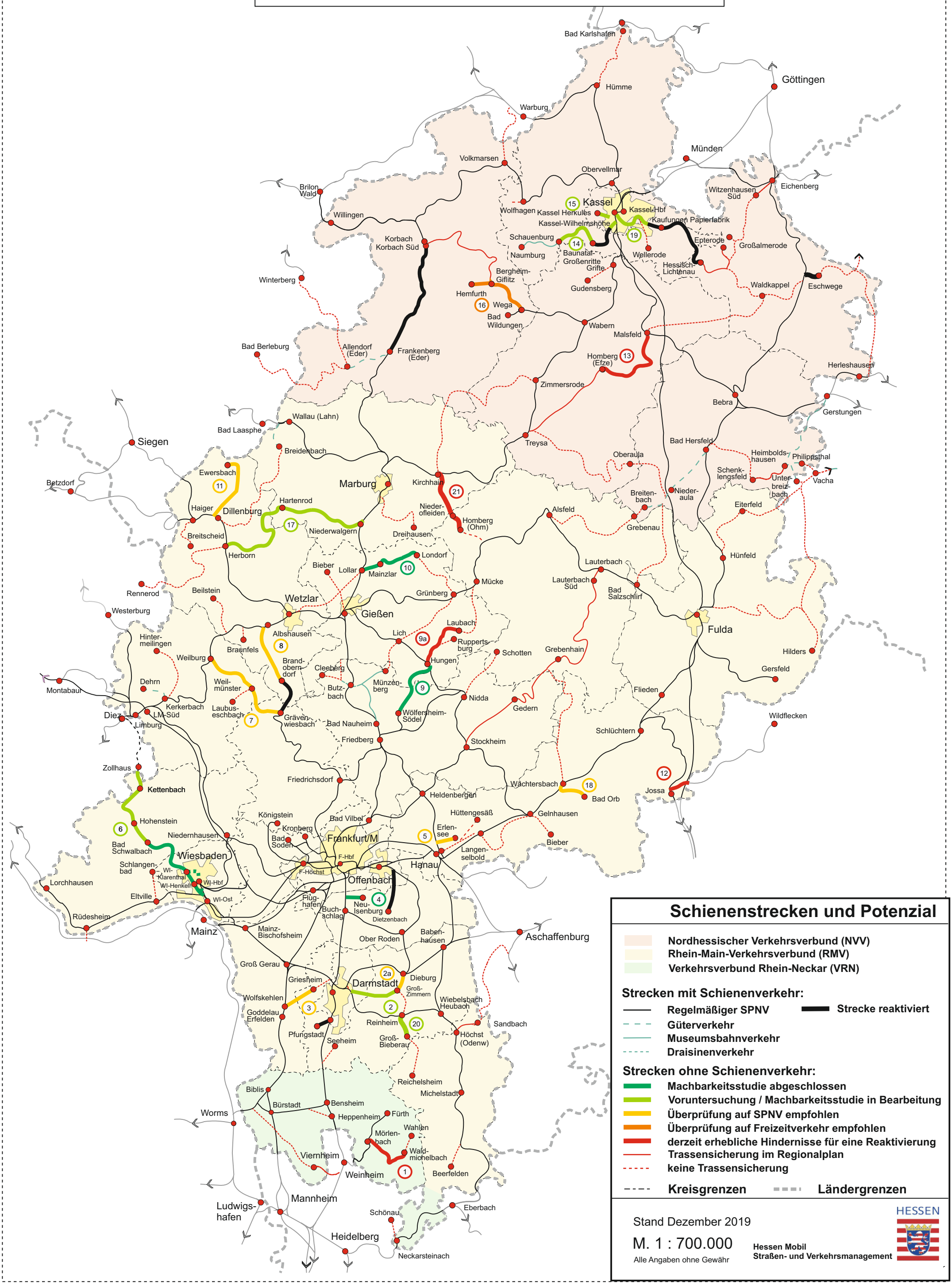
M. 1 : 700.000

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

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.

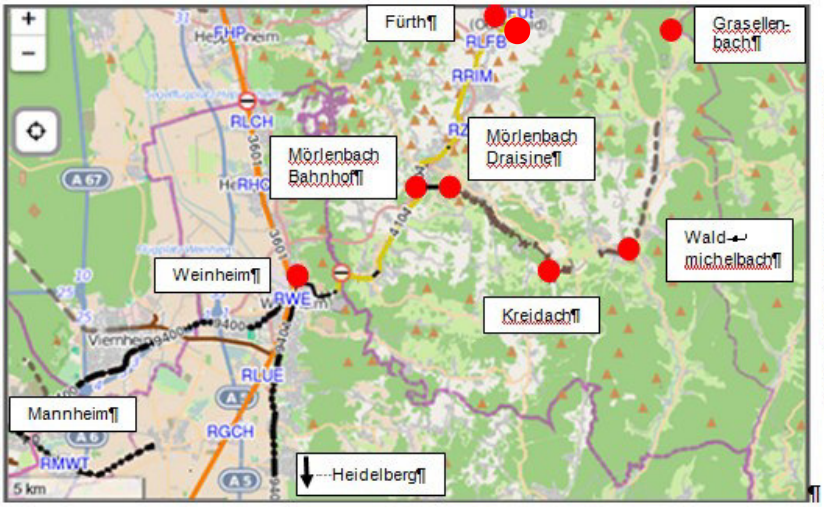
Inhalt

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"

Mörlenbach – Wald-Michelbach

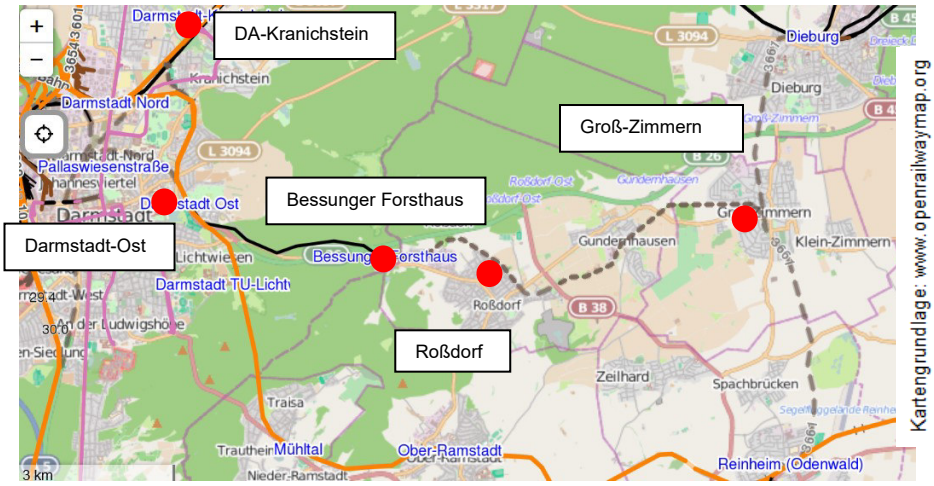
				Nr. in der Karte 1
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/Datum**
Mörlenbach – Wald-Michelbach (- Wahlen) (Überwaldbahn)	gesamt: 16,5 km davon 6 km zwischen Wald-Michelbach und Wahlen zurückgebaut;	Weinheim: 45.000 Mörlenbach: 10.000 Wald-Michelbach: 10.600	seit 2008: Landkreis und drei Anliegerkommunen (Mörlenbach, Wald-Michelbach sowie Abtsteinach)	Stilllegung: SPNV 1983 Güterverkehr 1994 keine Freistellung Mörlenbach Bf – Mörlenbach Draisinenstation: z.T. privat genutzt Mörlenbach Draisinenstation – Wald-Michelbach: Draisinenbetrieb
Verlauf (Stationen)	Mörlenbach, Kreidach, Wald-Michelbach			
Einschätzung Zustand	Mörlenbach Draisinenbf – Wald-Michelbach (10 km): Gleise vorhanden, wird derzeit für Draisinenbetrieb nach BOStraB betriebsbereit gehalten (bis Ende 2028), dies dient dem grundsätzlichen Erhalt der Trasse; aber für Eisenbahnfahrzeuge nicht betriebsbereit; Strecke, Brücken und Tunnel für Draisinenbetrieb ab 2013 saniert, regelmäßige ingenieurstechnische Bauwerksprüfung erfolgt gemäß DIN1076. Bahnhofsgelände an Privat verkauft, beidseitige Bürgersteige im Eigentum der Standortkommune Mörlenbach, Gelände gegenüber des Bahnhofs gehört dem Kreis und den drei Kommunen.			
Initiativen	2000: Kreistagsbeschluss zum Trassenerhalt 2013: Draisinenbetrieb zur Trassensicherung/Tourismusförderung mit EFRE-Mitteln (3,2 Mio. €), Zweckbindung bis Ende 2028 Verein und Fahrgastverband setzen sich für SPNV ein 2018: Gemeindevertretung Wald-Michelbach fasst am 17.04. den einstimmigen Beschluss, die Reaktivierung der Überwaldbahn zu prüfen und in die NVP des Kreises Bergstraße und des VRN mit aufzunehmen			
Regionalplan	Trassenverlauf für Reaktivierung zu sichern. Die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs soll aus grundsätzlichen verkehrspolitischen Überlegungen möglich bleiben. Die Verlagerung von Gütertransporten und die Abwicklung von Personenverkehr kann zu einer spürbaren Verminderung des LKW- und PKW-Verkehrs führen. In Einzelfällen kann auch der Bau von Rad- und Wanderwegen auf ehemaligen Schienentrassen zur Sicherung und späteren Reaktivierung der Schienenstrecken beitragen.			
Nahverkehrspläne	keine Aussage, aber Mörlenbach – Wald-Michelbach ÖPNV-Achse 2. Ordnung			
Gutachten	2000: Studie zur Reaktivierung für Aufgabenträger (VRN + Kreis Bergstraße) 2005/2006: Konzeptstudie für Nachnutzung der stillgelegten Trasse 2007: Gutachten zur Reaktivierung der Überwaldbahn (KuK) 2010: Wirtschaftlichkeitsberechnung zum Draisinenbetrieb durch Wirtschaftsförderung Bergstraße 2019: der Kreis Bergstraße gibt eine Fahrplanstudie in Auftrag			
Ergebnisse	2019: es wurde eine erste Fahrplanstudie der DB-Netz AG für mögliche Betriebskonzepte durchgeführt.			
Erforderliche Maßnahmen	Sanierung der Trasse für den SPNV. Anschluss an Bestandsnetz in Mörlenbach. Stationen, Fahrzeuge.			
Kostenschätzung	Derzeit liegt keine belastbare Kostenschätzung für eine Reaktivierung vor.			
Besonderheiten	Strecke unter Denkmalschutz → kein Gleisabbau, nicht-öffentl. Bahnstrecke. Draisinenbetrieb bis 2028.			
Potenzielle Konflikte	Potenzieller Konflikt ist ggf. die Klärung der Eigentumsverhältnisse am Bahnhof Mörlenbach.			



Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org

Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern

				Nr. in der Karte 2
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern	gesamt: 13,1 km stillgelegt: 8,8 km	Darmstadt: 150.200 Roßdorf: 12.000 Groß-Zimmern: 13.800 Dieburg: 14.900	überwiegend im kommunalen Besitz	Stilllegung: SPNV 1966, SGV 1982 DA Ost – Bessunger Wald: Museumsbahn Reststrecke: keine Freistellung
Verlauf (Stationen)	Darmstadt Ost, Roßdorf, Groß-Zimmern			
Einschätzung Zustand	DA Ost – Bessunger Forsthaus: betriebsbereit, Museumsbahn Reststrecke: 1983 Trassensicherungsvertrag zwischen DB AG und Kommunen (Darmstadt, Roßdorf und Groß-Zimmern), 1984 Abbau Gleise, Trasse weitgehend für eventuelle Reaktivierung freigehalten			
Initiativen	Fahrgastverband/VCD engagieren sich für Streckenerhalt + Reaktivierung als eingleisige normalspurige Dieselbahn mit/ohne Verlängerung in Innenstadt DA; Landkreis / DADINA setzen sich für Reaktivierung als Straßenbahn ein; 2014: CDU-Konzept mit Bahnreaktivierung u. Verlängerung in Innenstadt DA			
Regionalplan	Regionalplan Südhessen sieht Trassensicherung vor (Z5.1-12).			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV nicht enthalten gemäß NVP der DADINA „Überprüfung des Bedienungsangebots und des Bedienungssystems“ im Korridor Darmstadt – Groß-Zimmern vorgesehen			
Gutachten	2014: Untersuchung für Straßenbahnbetrieb im Auftrag der DADINA 2014: Untersuchung, warum Ergebnis Stand. Bewertung nicht aussagekräftig. 2016: Untersuchung Stadt-Land-Bahn; 2019: Erstellung von Machbarkeitsstudien für die Nutzung als Eisenbahnstrecke im Auftrag des RMV sowie im Auftrag der DADINA für eine Straßenbahn bis zu einer neu zu errichtenden Mobilitätsstation östlich des Ostbahnhofs			
Ergebnisse	2003: Bus günstiger als Straßenbahnbetrieb wegen hoher Investitionskosten (Betriebskosten Bahn + Bus gleich); Option der Reaktivierung offenhalten 2014: Reaktivierung als Straßenbahn: überschlägiger N/K-Faktor = 0,47 (Mitfall 3) Fahrgastzuwachs um ca. 20% (im Querschnitt zw. Roßdorf und DA Ost, von ca. 11.100 (Analyse) auf ca. 13.700 Fahrgäste/Jahr (Mitfall 3)). Stadt-Land-Bahn soll nach dem Ergebnis der Prüfung nicht weiterverfolgt werden, weil keine Aussicht auf einen positiven NKU-Wert besteht und die Linienführung in die Darmstädter Innenstadt sehr schwierig komplex sein wird. Untersuchungen von 2019 erreichten keinen Nutzen-Kosten-Faktor >1. Zurzeit geht die Tendenz in Richtung einer Weiterplanung der Straßenbahn nach Groß-Zimmern.			
Erforderliche Maßnahmen	Neubau zweigleisige Straßenbahn DA-Schloss – Groß-Zimmern, teure Kreuzung Bf. DA Ostbf, Ertüchtigung Bahnübergänge, Neubau Stationen, Fahrzeuge			
Kostenschätzung	Straßenbahn (Preisstand 2014): 124,6 Mio € Investitionen Infrastruktur (Mitfall 3). Stadt-Land-Bahn: 87 Mio. € Investitionen Infrastruktur.			
Besonderheiten	RP Darmstadt fordert Verringerung des Busverkehrs in der Innenstadt DA; Stadt DA wünscht die Anwendung des Standardisierten Bewertungsverfahrens zu modifizieren.			
Potenzielle Konflikte	Anliegerkommunen stehen Reaktivierung eher skeptisch gegenüber; Altenwohnanlage wurde in Roßdorf auf die Trasse gebaut; Bebauung in Groß-Zimmern teilweise relativ nah an der Trasse. Potenzielle Konflikte gibt es auch mit der Nutzung des Brückenbauwerks in Roßdorf über die Dieburger Straße und in Gundernhausen u. a. durch die Auflösung des Bahn-Flurstücks im Bereich der Bahnhofstraße und Überbauung mit zwei Wohnhäusern und einem Garagenhof.			



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

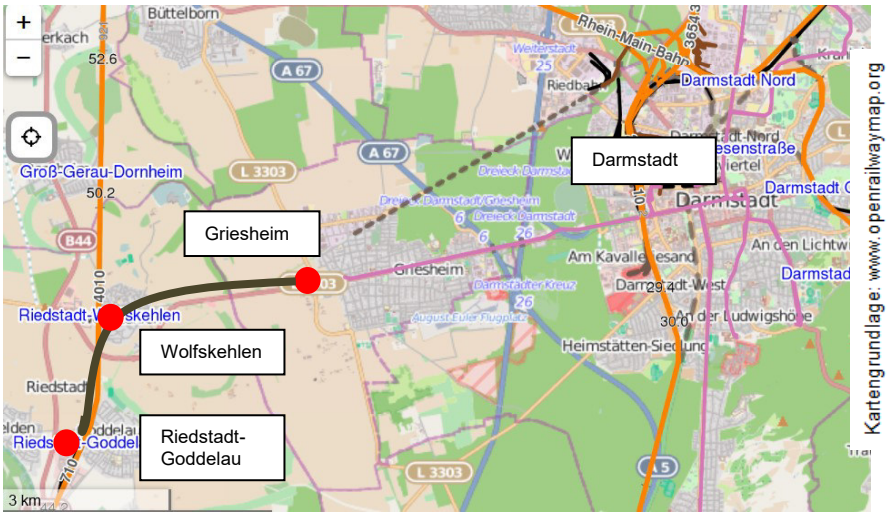
Groß-Zimmern – Dieburg

				Nr. in der Karte 2a
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Groß-Zimmern - Dieburg	4,3 km	Darmstadt: 150.200 Roßdorf: 12.000 Groß-Zimmern: 13.800 Dieburg: 14.900	Kommunen	Stilllegung: 1965 (SPNV+Güterverkehr)
Verlauf (Stationen)	Groß-Zimmern, Dieburg			
Einschätzung Zustand	schlecht: Abbau Gleise 1967, nur planerische Trassensicherung (über REP), kein Trassenversicherungsvertrag			
Initiativen	2011: Oberbürgermeister Darmstadt empfahl 2011 Reaktivierung Strecke Darmstadt über Groß-Zimmern bis nach Dieburg als Straßenbahn seit 2012: Fahrgastverband und VCD engagieren sich für Reaktivierung DA-Ost – Groß-Zimmern als 1-gleisige normalspurige Dieselbahn inkl. Reaktivierung Groß-Zimmern – Dieburg.			
Regionalplan	Trassenverlauf für Reaktivierung zu sichern; Schienenverkehr kann zu spürbarer Verminderung Lkw- und Pkw-Verkehr führen			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV nicht enthalten gemäß NVP der DADINA „Überprüfung des Bedienungsangebots und des Bedienungssystems“ im Korridor Darmstadt – Groß-Zimmern vorgesehen			
Gutachten	2012 Rahmenkonzept des Fahrgastverbands 2014: Untersuchung für Straßenbahnbetrieb im Auftrag der DADINA für Korridor Darmstadt – Groß-Zimmern mit im Titel Erwähnung auch von Dieburg			
Ergebnisse	entfällt			
Erforderliche Maßnahmen	Neubau Groß-Zimmern – Dieburg, Neubau/Ertüchtigung Bahnübergänge, Fahrzeuge			
Kostenschätzung	Kosten vsl. gering Investitionen Infrastruktur: nicht bekannt Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten				
Potenzielle Konflikte				

"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Griesheim – Wolfskehlen

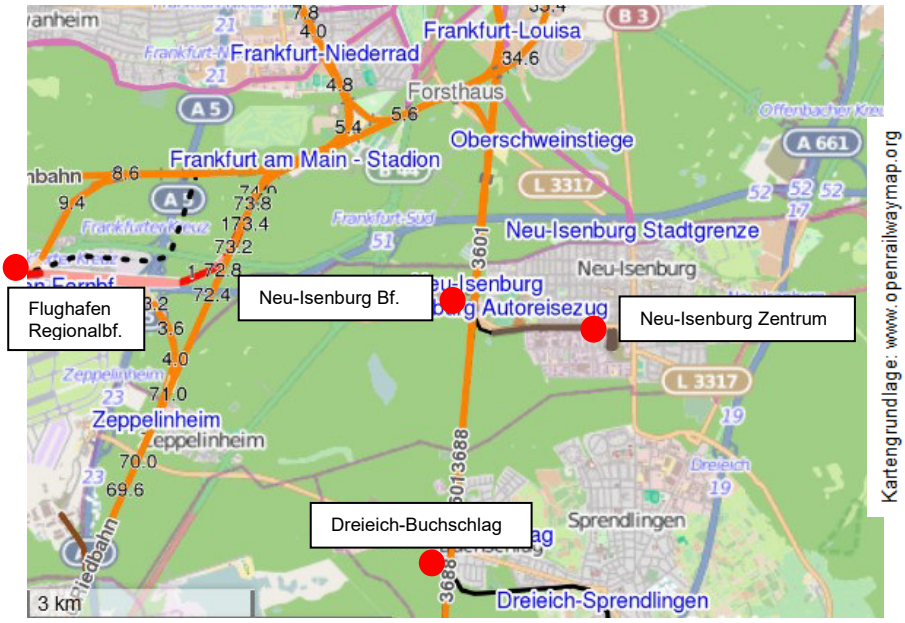
				Nr. in der Karte 3
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Griesheim – Wolfskehlen	5,8 km	Darmstadt: 150.200 Griesheim: 26.200 Wolfskehlen: 4.100 Goddelau: 5.900	Kommunen	1970 Stilllegung SPNV 1975: Stilllegung Güterverkehr Freistellung
Verlauf (Stationen)	(Darmstadt, Weiterstadt), Griesheim, Wolfskehlen, (Riedstadt-Goddelau)			
Einschätzung Zustand	mittlerer Zustand: Gleis abgebaut, Trasse weitgehend erhalten: z.T. Radweg oder zugewuchert, z.T. überbaut			
Initiativen	früher Interesse der Gemeinde Riedstadt an Verlängerung der Straßenbahn nach Wolfskehlen und Goddelau 2006: Goddelau stellt fest, dass geförderter Umbau der Endhaltestelle Griesheim den Kreis Groß-Gerau bzw. die LNVG nicht an einer evtl. möglichen Verlängerung nach Wolfskehlen hindert			
Regionalplan	Verlängerung der Straßenbahn von Griesheim nach Riedstadt-Goddelau ist anzustreben			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV nicht enthalten			
Gutachten	1996: Machbarkeitsstudie Intraplan, Auftraggeber nicht bekannt (ggf. Gemeinde Riedstadt oder Kreis Groß-Gerau) 2 Mitfälle: Führung der Straßenbahn zwischen Wolfskehlen und Goddelau parallel zur Bahn oder zentraler durch Orte			
Ergebnisse	Fahrgastzuwachs von 1.720 auf 1.945 bzw. 1.980 nur ÖV-Fahrgäste täglich zusätzlich 85 Fahrgäste als P+R-Nutzer N/K-Faktor << 1			
Erforderliche Maßnahmen	kompletter Neubau auf vorhandener Trasse Griesheim - Wolfskehlen erforderlich, weil Gleise abgebaut; zusätzlich Neubau Wolfskehlen - Goddelau Neubau/Ertüchtigung Stationen, Fahrzeuge			
Kostenschätzung (Preisstand 1996)	Investitionen Infrastruktur: 63,9-76,7 Mio. € (je nach Mitfall) bei Zweigleisigkeit und Gesamtstrecke Griesheim - Goddelau Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten				
Potenzielle Konflikte				



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Zentrum

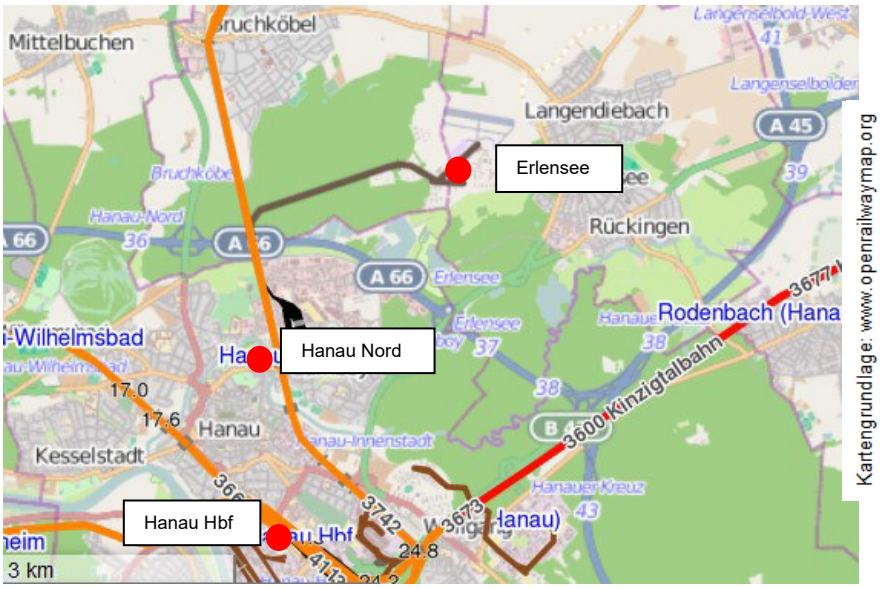
				Nr. in der Karte 4
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Neu-Isenburg Bf. - Neu-Isenburg Zentrum (Güterbahnhof)	2,6 km	Neu-Isenburg: 35.700	Stadt Neu-Isenburg	2006 Stilllegung Güterverkehr (nie SPNV)
Verlauf (Stationen)	Neu-Isenburg Bf., Neu-Isenburg Gewerbegebiet West, Neu-Isenburg Zentrum			
Einschätzung Zustand	mittel: Gleis zum Teil abgebaut, Trasse vorhanden			
Initiativen	Planungen für Regionaltangente West (RTW) sehen Reaktivierung der Stichstrecke nach Neu-Isenburg Stadt vor; auf Betreiben der Stadt Neu-Isenburg hat der Aufsichtsrat der RTW-Planungsgesellschaft im Frühjahr 2017 beschlossen, auch eine Verlängerung in den Osten der Stadt (Birkengewann) in die Planung aufzunehmen.			
Regionalplan	Der Regionalplan Südhessen 2010 benennt die Regionaltangente West (RTW) als Ziel Z5.1-5: „Realisierung der Regionaltangente West (RTW) mit den Linien Bad Homburg – Neu-Isenburg und Frankfurt am Main Nordweststadt – Dreieich-Buchschlag".			
Nahverkehrspläne	RMV: Strecke im Zielkonzept S-Bahn 2019 enthalten, RTW hat Planungstiefe der Vorplanung erreicht, tangentiales Verkehrsangebot wird neu geschaffen → zusätzliche Finanzmittel benötigt; Anm. zur Planungstiefe der RTW (gesamt): 2 von 4 Planfeststellungsabschnitten sind im Planfeststellungsverfahren, Abschnitt Neu-Isenburg (PFA Süd 2) ist in Planung.			
Gutachten	1996: Gutachten im Auftrag Umlandverband Frankfurt 2003: Gutachten im Auftrag des RMV/Stadt Frankfurt u.a.			
Ergebnisse	1996: N/K-Faktor = 1,34 für gesamte Strecke der RTW 2003: N/K-Faktor = 1,14 für gesamte Strecke der RTW: Bad Homburg/Nordwestzentrum Frankfurt – Höchst – Flughafen – Neu-Isenburg Zentrum/Dreieich-Buchschlag			
Erforderliche Maßnahmen	Ertüchtigung der Strecke für SPNV (eingleisig nach BOStrab), Neubau 2 Stationen, Bahnübergänge, Elektrifizierung, (Zweisystem-)Fahrzeuge Der Abschnitt Zentrum – Birkengewann muss, wenn er straßenbündig ausgeführt wird, zwingend zweigleisig werden.			
Kostenschätzung (Preisstand 2003)	Investitionen Infrastruktur: für Teilstrecke vsl. gering, im Detail nicht bekannt Investitionen Infrastruktur: Gesamtstrecke: 327,6 Mio. € Investitionen Fahrzeuge: 100 Mio. € (vsl. keine Kosten nur für die Teilstrecke)			
Besonderheiten	Entsprechend dem Koalitionsvertrag der aktuellen Landesregierung ist das Land der Planungsgesellschaft zur RTW beigetreten.			
Potenzielle Konflikte				



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Hanau – Erlensee

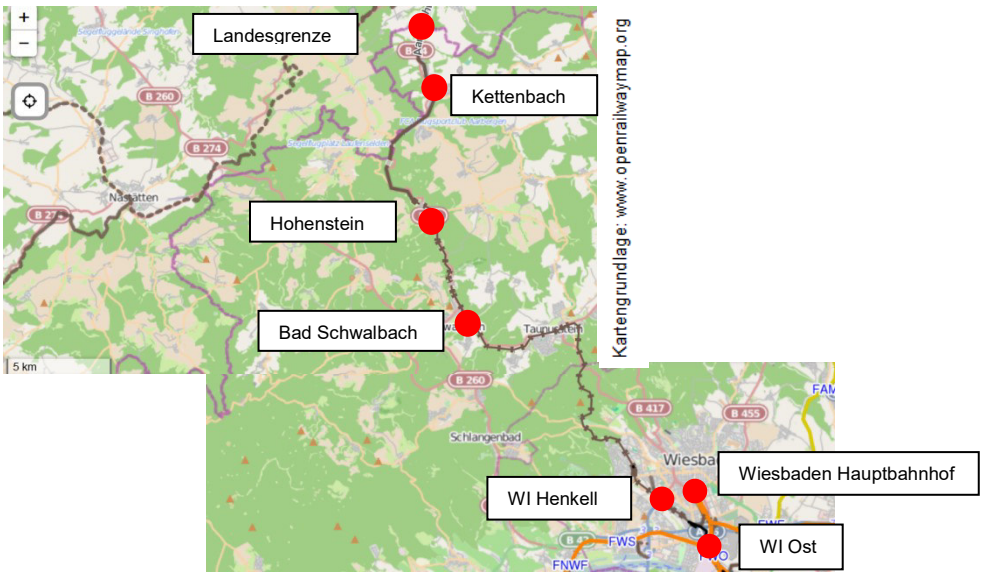
				Nr. in der Karte 5
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Hanau – Erlensee	ca. 5,0 km	Hanau: 98.935 Erlensee: 15.058	DB Netz/BIMA?	2007 Stilllegung (nie SPNV) betrieblich stillgelegter Gleisanschluss
Verlauf (Stationen)	Hanau, Erlensee			
Einschätzung Zustand	Guter Zustand Gleis vorhanden, wird voraussichtlich zukünftig genutzt für Fa. Spitzke Gleisbau			
Initiativen	Kommunen Erlensee und Bruchköbel haben Interesse an Bahnanbindung durch Nutzung vorhandenes Gleis (Reaktivierung des Gleisanschlusses zum ehemaligen Fliegerhorst als wesentlich für künftiges Entwicklungsprogramm), ggf. Verlängerung S-Bahn oder vergleichbares Produkt SPNV.			
Regionalplan	Strecke dargestellt, jedoch nicht für Trassensicherung gekennzeichnet.			
Nahverkehrspläne	RMV: Erlensee und v.a. die Konversionsfläche "Fliegerhorst" sollen über den bestehenden Gleisanschluss an den SPNV angebunden werden. Untersuchung der Maßnahme läuft noch; abschließende Bewertung steht noch aus. KVG MKK nimmt Strecke im neuen NVP mit auf.			
Gutachten	Gutachten aus 2013 und 2016 liegen vor, jedoch mit veralteten Annahmen; neues Gutachten empfehlenswert.			
Ergebnisse	2013: Zusatznutzen, d.h. höhere Fahrgastzahlen sind erforderlich, damit das Projekt wirtschaftlich wird. Dies wäre eventuell durch Anschluss an das RMV-Netz und eine Verlängerung nach Frankfurt möglich.			
Erforderliche Maßnahmen	Ertüchtigung der Strecke für SPNV und wohl teilweiser Neubau, ggf. Verlängerung Richtung Ortszentrum Erlensee, Neubau Station, Fahrzeuge			
Kostenschätzung (Preisstand 2013)	Kosten gering, wenn keine Verlängerung Richtung Ortsmitte Investitionen Infrastruktur: 11,8 -13,7 Mio. € (netto) Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten	Größte Konversionsfläche im Rhein-Main-Gebiet, Transport- und Logistiknutzung im Entstehen, ggf. in Teilgebieten auch Wohnnutzung			
Potenzielle Konflikte	Die Potenzielle Konflikte bilden die Schutzgebiete entlang der Trasse und auf dem ehemaligen Fliegerhorst-Gelände.			



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Wiesbaden – Bad Schwalbach – Landesgrenze (– Diez)

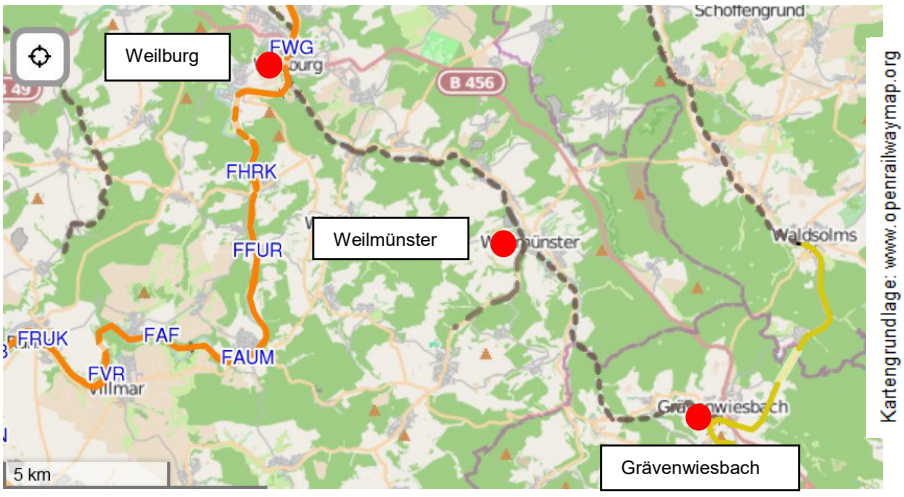
				Nr. in der Karte 6
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/Datum**
Wiesbaden – Taunusstein – Bad Schwalbach – Kettenbach – Landesgrenze (– Diez) (Aartalbahn)	gesamt: ca. 40 km	Wiesbaden: 278.600 Taunusstein: 30.000 Bad Schwalbach: 11.000 Diez: 10.800 Limburg: 33.800	DB Netz/DB Imm; bis 2014 Pacht durch Stadt Wiesbaden (ESWE); seither Aartalbahn Infrastruktur GmbH	SPNV 1983 stillgelegt WI-Ost – WI-Henkell: Güterverkehr Michelbach – Zollhaus: Draisinenbetrieb keine Freistellung
Verlauf (Stationen)	WI Ost, WI-Henkell (Gleisanschluss), WI-Dotzheim (Museumsbahn NTB), Bad Schwalbach, Hohenstein, Kettenbach, (Hahnstätten, Diez, Limburg)			
Einschätzung Zustand	meist gut: Gleise vorhanden, BÜ z.T. neu, Trasse nur z.T. zugewachsen; 2 defekte Brücken → Strecke unterbrochen; Museumsbahnbetrieb bis 2009			
Initiativen	Wiesbaden übergibt 2014 Infrastruktur an NTB-eigenes EIU: Ziel ist Reaktivierung Touristikverkehr: einmaliger Zuschuss 1 Mio. € und jährlich 162.000 € Seit 2016: (Wieder-)Aufnahme der Planung für eine CityBahn (früher:Stadtbahn) ausgehend vom Mainzer Straßenbahnnetz und mit Einbeziehung der Aartalbahn bis Bad Schwalbach. NTB plant zunächst Museumsbetrieb WI - Hahn-Wehen; Rheingau-Taunus-Kreistag hat im Mai 2017 beschlossen, die früher beabsichtigte Wiederaufnahme des Museumsbahnbetriebs Wiesbaden - Bad Schwalbach zur Landesgartenschau 2018 nicht weiterzuverfolgen und spricht sich für CityBahn Konzept aus. Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden hat im Mai 2019 ein Vertreterbegehren beschlossen, das die Bewohner Wiesbadens über die eine mögliche Realisierung der CityBahn abstimmen lassen wird. Dieses Vertreterbegehren soll planmäßig im Jahr 2020 abgehalten werden.			
Regionalplan	Trassenverlauf für Reaktivierung zu sichern; Schienenverkehr kann zu spürbarer Verminderung Lkw- und Pkw-Verkehr führen, temporär Museumsbahn			
Nahverkehrspläne	Im gemeinsamen NVP der Stadt Wiesbaden und des RTK folgende Aussage zur Aartalbahn: "Des Weiteren bieten sich im Bereich der Siedlung Kohlheck Anschlussmöglichkeiten an die Aartalstrecke in Richtung Bad Schwalbach / Taunusstein. Hierzu wäre eine Reaktivierung der Aartalstrecke ebenso erforderlich. Im Osten ist darüber hinaus auch eine Anbindung an die Ländchesbahn in Richtung Niedernhausen möglich."			
Gutachten	Viele Studien zur Reaktivierung der Aartalbahn sowie zur CityBahn bzw. Stadtbahn. Derzeit wird eine NKU und die Vorplanung, tw. Entwurfsplanung für die CityBahn Mainz – Wiesbaden – Bad Schwalbach durchgeführt. Die Innerortserschließung in Bad Schwalbach soll durch einen Streckenneubau bis zum Schmidtbergplatz erfolgen. Im gemeinsamen Auftrag von RMV und lokalen Aufgabenträgern sowie unter finanzieller Beteiligung der beiden Bundesländer wurde eine Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Diez – Bad Schwalbach ausgeschrieben, die ab Ende 2019 durchgeführt wird. Der Bahnhof in Bad Schwalbach soll dabei als Umsteigepunkt zwischen der CityBahn und den Zügen in Richtung Diez dienen. In Bad Schwalbach sollen zudem betriebliche Anlagen entstehen.			
Ergebnisse	Aktueller Planungsstand bei der CityBahn Wiesbaden ist die Nutzung der Strecke bis Bad Schwalbach für meterspurigen Betrieb nach ESBO/BOStrab, N/K 1,5 (Zwischenstand Dezember 2017).			
Erforderliche Maßnahmen	CityBahn Wiesbaden: Neubau mit 2 Gleisen (1-gleisig auf vorhandener Aartalbahn-Trasse), Elektrifizierung, Stationen, Fahrzeuge, Betriebshof; restliche Aartalbahn-Trasse: eingleisige Reaktivierung, Fahrzeuge			
Kostenschätzung (Preisstand 2008)	Die Baukosten der CityBahn Mainz – Wiesbaden – Bad Schwalbach werden auf 305 Mio. EUR geschätzt.			
Besonderheiten	Strecke in Hessen unter Denkmalschutz →kein Gleisabbau zulässig Reaktivierung des SPNV in Rheinland-Pfalz Zollhaus – Diez (- Limburg) wurde untersucht, NKI > 1 (2016), Landesrechnungshof hält nach Überprüfung der NKU die Reaktivierung für nicht wirtschaftlich; Aarbergen wünscht Verlängerung Zollhaus - Michelbach, Hohenstein überlegt Radweg.			
Potenzielle Konflikte				


Landesgrenze
Kettenbach
Hohenstein
Bad Schwalbach
WI Henkell
Wiesbaden Hauptbahnhof
WI Ost
Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org
B 260
B 274
Naßatten
Schlangenbad
Wiesba
B 417
B 455
FWS
FNWF
5 km

"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Grävenwiesbach – Weilburg

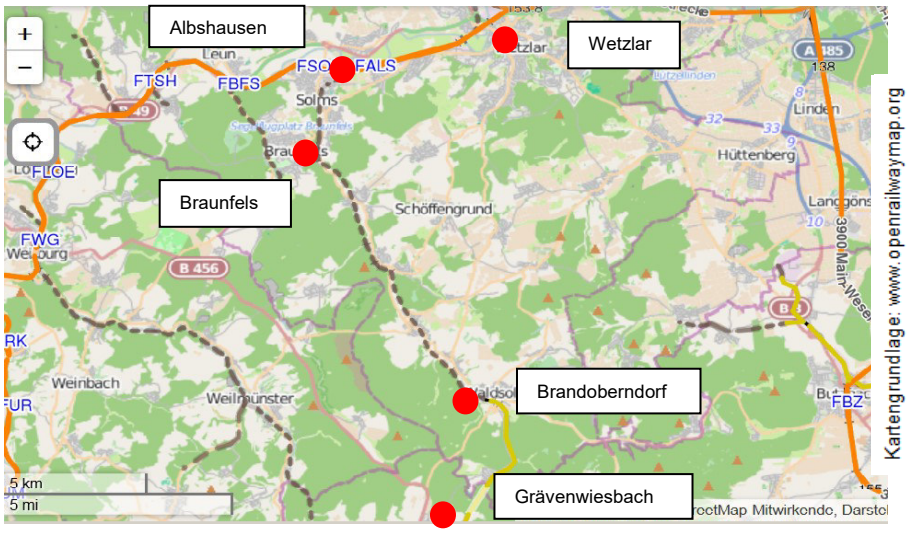
				Nr. in der Karte 7
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Grävenwiesbach – Weilburg (Weiltalbahn)	22,0 km	Grävenwiesbach: 5.200 Weilmünster: 8.900 Weilburg: 12.600	Kommunen?	1969 Gesamtverkehr Weilmünster – Grävenwiesbach 1988 Güterverkehr Weilmünster-Weilburg keine Freistellung?
Verlauf (Stationen)	Grävenwiesbach, Weilmünster, Weilburg			
Einschätzung Zustand	schlechter Zustand: Gleis abgebaut (1970 Weilmünster – Grävenwiesbach, 1990 Reststrecke) Trasse z.T. überbaut (Nordwestportal des Weilmünsterer Tunnels, auf Teilen der Trasse Weiltalradweg)			
Initiativen	Ende der 1980er Jahre plante der Landkreis LM-Weilburg, die Strecke von der DB zu kaufen (Nutzung als Museumsstrecke); wegen hohem Preis nicht umgesetzt Überlegungen RMV zur Reaktivierung wegen geringer Wirtschaftlichkeit nicht weiter verfolgt			
Regionalplan	REP Mittelhessen: Trassenverlauf ist planerisch zu sichern, erschließbare Einwohnerpotenziale erlauben wirtschaftlichen SPNV, im Zug der Fortschreibung von NVP soll Reaktivierung SPNV geprüft werden REP Südhessen: Trassenverlauf für Reaktivierung zu sichern; Schienenverkehr kann zu spürbarer Verminderung Lkw- und Pkw-Verkehr führen			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV nicht enthalten			
Gutachten	Im regionalen Nahverkehrsplan 2004 ~ 2009 wird keine Reaktivierung in das Zielnetz empfohlen.			
Ergebnisse	N/K-Faktor < 1, Gutachten liegt nicht vor			
Erforderliche Maßnahmen	kompletter Neubau erforderlich, weil Gleise abgebaut und Trasse teilweise anders genutzt (z.T. Radweg), Neubau/Ertüchtigung Stationen, Fahrzeuge			
Kostenschätzung	Investitionen Infrastruktur: nicht bekannt Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten	2008: Mitfinanzierung der Reaktivierung durch Landkreis wegen Gutachtenergebnis derzeit abgelehnt			
Potenzielle Konflikte	Aus Sicht der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil als lokaler Nahverkehrsorganisation für den Landkreis Limburg-Weilburg ist eine Reaktivierung der Weiltalbahn im Abschnitt Grävenwiesbach – Weilburg aufgrund des eher geringen Potenzials und der hohen Kosten für die herzustellende Infrastruktur (Alttrasse im Bereich Weilmünster nicht mehr nutzbar, weil teilweise überbaut) nicht realistisch umsetzbar. Die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil verweist dazu auch auf die Aussagen im RMV Nahverkehrsplan für die Jahre 2004 – 2009 Anlage III 2.12.			



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Brandoberndorf – Albshausen

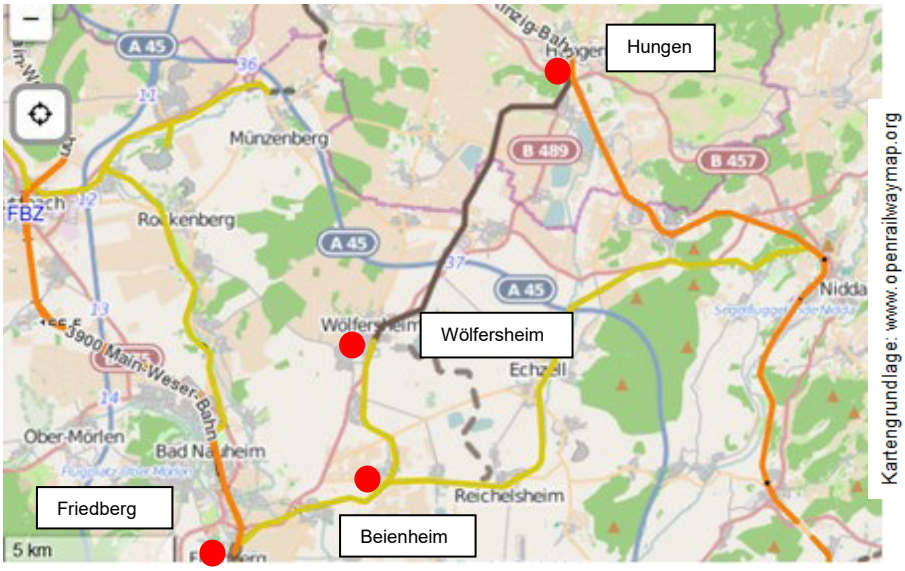
				Nr. in der Karte 8
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Brandoberndorf – Albshausen (– Wetzlar) (Solmstalbahn)	16,4 km	Grävenw.: 5.200 Waldsolms: 5.300 Braunfels:10.700 Solms: 13.300 Wetzlar: 51.100	nicht bekannt	1985 SPNV 1988 Güterverkehr keine Freistellung
Verlauf (Stationen)	(Grävenwiesbach), Brandoberndorf, Braunfels, Solms, Albshausen, (Wetzlar)			
Einschätzung Zustand	schlechter Zustand: Gleis abgebaut (1990 - 1992) Trasse vorhanden (teilweise bebaut), Brücken fehlen Tunneleinschnitt bei Burgsolms ist verfüllt			
Initiativen	2007: Kommunen wünschen Radweg auf der Trasse, nicht verwirklicht Waldsolms ist stark an einer Verlängerung der TSB bis Kraftsolms interessiert Braunfels ebenfalls für Reaktivierung, Solms ist gegen Reaktivierung. Im Juni 2017 beschließt der Kreistag des Lahn-Dill-Kreises, den Kreisausschuss zu beauftragen, sich für die Berücksichtigung von Waldsolms (Brandoberndorf) bei der Elektrifizierung der TSB einzusetzen und die Reaktivierung der Solmstalbahn im Abschnitt Brand-oberndorf - Kraftsolms zu prüfen.			
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; überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachse			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV nicht enthalten			
Gutachten	nicht bekannt			
Ergebnisse	entfällt			
Erforderliche Maßnahmen	kompletter Neubau erforderlich, weil Gleise abgebaut, neue Brücken erforderlich, Neubau/Ertüchtigung Stationen, Fahrzeuge			
Kostenschätzung	Investitionen Infrastruktur: nicht bekannt Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten	1993: Lahn-Dill-Kreis erwarb Strecke Grävenwiesbach – Brandoberndorf, um an die TSB wieder angeschlossen zu werden, Eigentümer unbekannt 1999: Reaktivierung Grävenwiesbach – Brandoberndorf erfolgt (Strecke durch Tunnel vermeidet witterungsbedingte Probleme auf der Straßenverbindung) Im Hochtaunuskreis ist die Elektrifizierung der TSB im Abschnitt Friedrichsdorf – Usin-gen oder Grävenwiesbach geplant. Der nördliche Abschnitt der TSB wäre danach als Inselbetrieb mit Diesel- oder Brennstoffzellenfahrzeugen und mit durchgehenden Zü-gen unter Draht zu bedienen. Nach dem Kreistagsbeschluss des Lahn-Dill-Kreises lehnt dieser ein „Abhängen" des nördlichen Abschnitts der Strecke bei einer Elektrifi-zierung der Taunusbahn bis Usingen bzw. Grävenwiesbach ab.			
Potenzielle Konflikte	Gegensätzliche kommunale Interessen, teilw. Trassenüberbauung, städtebauliche Konflikte in Solms			



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Wölfersheim-Södel – Hungen

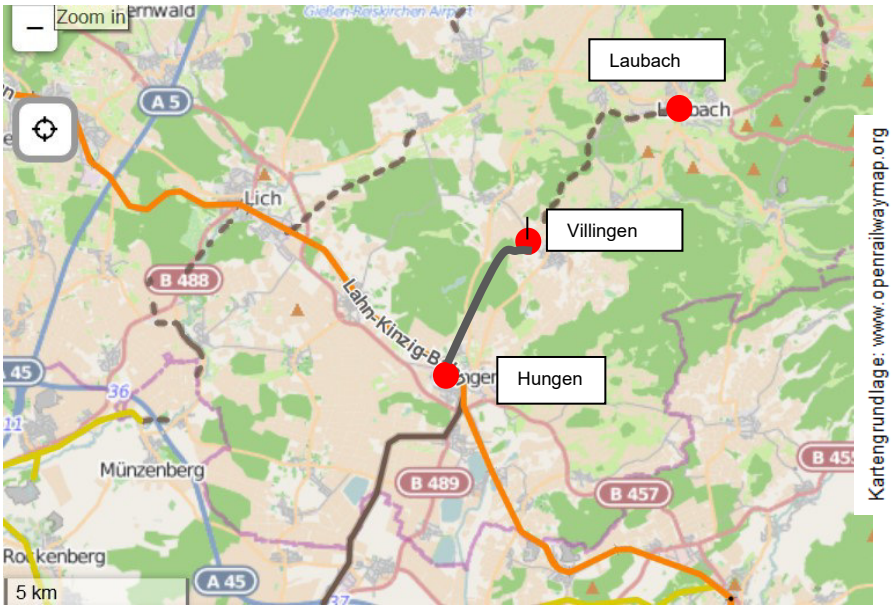
				Nr. in der Karte 9
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Wölfersheim-Södel – Hungen (Horlofftalbahn)	12,2 km	Friedberg: 27800 Wölfersh.: 9.800 Hungen: 12.400	Kommunen Hungen und Wölfersheim	2003 Ende SPNV 2004 Stilllegung keine Freistellung 2018: Beschluss der Reaktivierung durch den Kreistag
Verlauf (Stationen)	Wölfersheim-Södel, Berstadt-Wohnbach, Inheiden, Hungen			
Einschätzung Zustand	mittlerer Zustand: Gleis vorhanden; nicht betriebsbereit Infrastruktursicherung durch Kommunen Wölfersheim + Hungen: Freischnitt			
Initiativen	Kommunen Hungen + Wölfersheim haben Strecke 2011 gekauft (250.000€) mit Ziel Infrastruktursicherung + Reaktivierung, Verkehrssicherungspflicht: Rhein-Sieg-Eisenbahn. AG Horlofftalbahn, Landkreis Gießen und Wetteraukreis sowie Kommunen setzen sich für Streckenerhalt und Reaktivierung ein.			
Regionalplan	REP Mittelhessen: Trassenverlauf ist planerisch zu sichern, erschließbare Einwohnerpotenziale erlauben wirtschaftlichen SPNV, im Zug der Fortschreibung von NVP soll Reaktivierung SPNV geprüft werden REP Südhessen: Trassenverlauf für Reaktivierung zu sichern; Schienenverkehr kann zu spürbarer Verminderung Lkw- und Pkw-Verkehr führen			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV nicht enthalten gemäß Fortschreibung lokaler NVP 2014 kommunalseitig Interesse an Reaktivierung; tiefergehende Prüfung, wenn Vorstudien mit positivem Ergebnis			
Gutachten	2017/18: Gutachten des RMV zur Überprüfung dieser Kostenschätzung			
Ergebnisse	Gutachten 2017/2018: N/K > 1			
Erforderliche Maßnahmen	Aufarbeitung der Trasse, Sicherungstechnik Kreuzungsbf. Berstadt, Neubau/Ertüchtigung Bahnübergänge, Neubau/Ertüchtigung Stationen, ggf. Fahrzeuge, P+R-Platz Bf. Berstadt			
Kostenschätzung (Preisstand 2018)	Investitionen Infrastruktur: bis Hungen ca. 20 Mio. EUR			
Besonderheiten	Engagement der AG Horlofftalbahn			
Potenzielle Konflikte				



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Hungen – Laubach

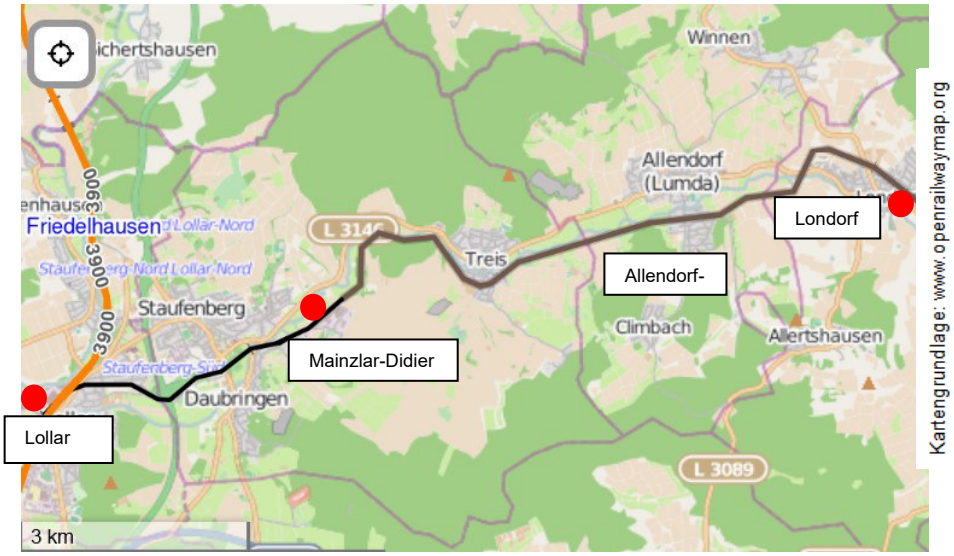
				Nr. in der Karte 9a
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Hungen - Laubach	12,8 km	Hungen: 12.400 Villingen: 1.400 Laubach: 9.700	Kommunen	Stilllegungen: 1959 SPNV 1998 Güterverkehr Freistellung
Verlauf (Stationen)	Hungen, Villingen, Laubach			
Einschätzung Zustand	schlechter Zustand: Gleis 2007 abgebaut, Trasse freigestellt (im Bereich Hungen Radweg)			
Initiativen	nicht bekannt			
Regionalplan	für Gesamtstrecke Wölfersheim-Södel – Hungen – Laubach: Trassenverlauf ist planerisch zu sichern, erschließbare Einwohnerpotenziale erlauben wirtschaftlichen SPNV, im Zug der Fortschreibung von NVP soll Reaktivierung SPNV geprüft werden			
Nahverkehrspläne	enthalten keine Aussage			
Gutachten	nicht bekannt			
Ergebnisse	entfällt			
Erforderliche Maßnahmen	kompletter Neubau erforderlich, weil Trasse freigestellt und teilweise anders genutzt (z.T. Radweg), Neubau/Ertüchtigung Stationen, Fahrzeuge			
Kostenschätzung	keine Angaben verfügbar			
Besonderheiten	entfällt			
Potenzielle Konflikte				



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Lollar – Mainzlar – Londorf

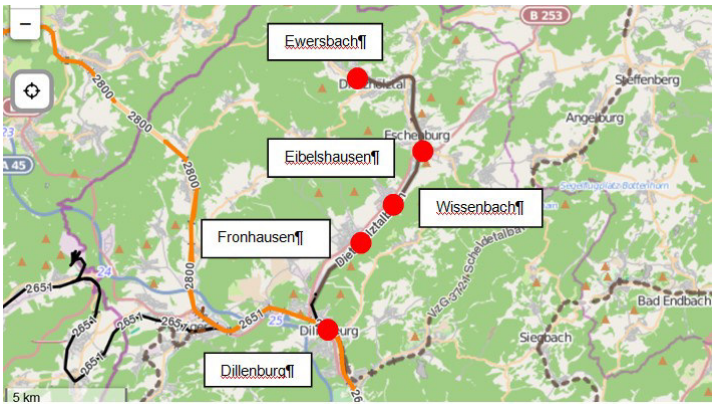
				Nr. in der Karte 10
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Lollar – Mainzlar – Londorf (Lumdatalbahn)	gesamt: 11,2 km	Lollar: 9.900 Mainzlar: 8.000 Allendorf: 4.100 Rabenau: 5.100	Lollar – Londorf: DB Netz / DB Imm	Lollar – Mainzlar: Stilllegung 2017 Mainzlar – Londorf: 1981 Stilllegung keine Freistellung
Verlauf (Stationen)	Lollar, Staufenberg-Daubringen, Staufenberg-Mainzlar, Allendorf-Treis, Allendorf, Rabenau-Londorf			
Einschätzung Zustand	Lollar – Mainzlar Didier: betriebsbereit (mit Landesmitteln für Güterverkehr sanierte Strecke) für Museumsbahnbetrieb minimale Ausstattung vorhanden Mainzlar – Londorf: meist guter Zustand: Gleis vorhanden; nicht betriebsbereit, z.T. Freischnitt durch Verein			
Initiativen	AG Lumdatalbahn engagiert sich für Streckenerhalt und Reaktivierung Kommunen, Landkreis setzen sich nun auch für Reaktivierung ein			
Regionalplan	Trassenverlauf ist planerisch zu sichern, erschließbare Einwohnerpotenziale erlauben wirtschaftlichen SPNV, im Zug der Fortschreibung von NVP soll Reaktivierung SPNV geprüft werden			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV nicht enthalten gemäß Fortschreibung lokaler NVP 2014 kommunalseitig Interesse an Reaktivierung; tiefergehende Prüfung, wenn Vorstudien mit positivem Ergebnis			
Gutachten	2015: Machbarkeitsstudie vom RMV und Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe als lokalen ÖPNV-Aufgabenträger beauftragt. 2018: Die Machbarkeitsstudie liegt vor.			
Ergebnisse	In der Machbarkeitsstudie (2018) wurde Reaktivierungspotenzial festgestellt. Gem. Kreistagsbeschluss wird nun die Vorplanung (Lph. 1 u. 2) durch den RMV und ZOV-Verkehr (mit Beteiligung der DB) ausgeschrieben. Die Bearbeitungsdauer ist noch offen.			
Erforderliche Maßnahmen	Aufarbeitung der Trasse, Sicherungstechnik Kreuzungsbahnhof, Neubau/ Ertüchtigung Bahnübergänge, Neubau/Ertüchtigung Stationen, Fahrzeuge			
Kostenschätzung (Preisstand 2013)	Investitionen Infrastruktur: 10,9 Mio € (Abschnitt Lollar – Londorf) Investitionen Fahrzeuge: 9,0 Mio € (erforderliche Triebwagen) Im Rahmen der zu beauftragenden Vorplanung werden auch die bisherigen Kostenannahmen geprüft.			
Besonderheiten	Engagement der AG Lumdatalbahn. Der Bahnhof Lollar wird im Zuge RV Hessen modernisiert.			
Potenzielle Konflikte				



"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.			

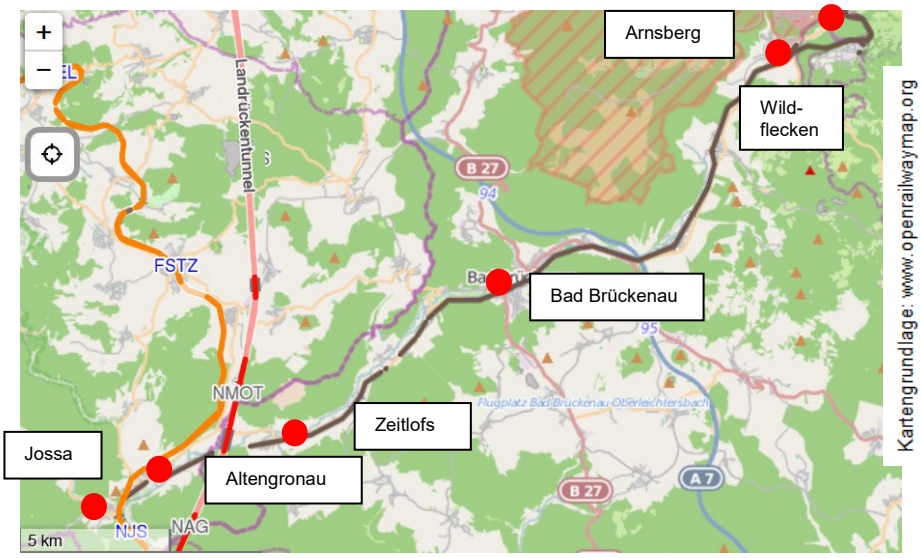


Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org

"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Jossa – Altengronau (– Wildflecken)

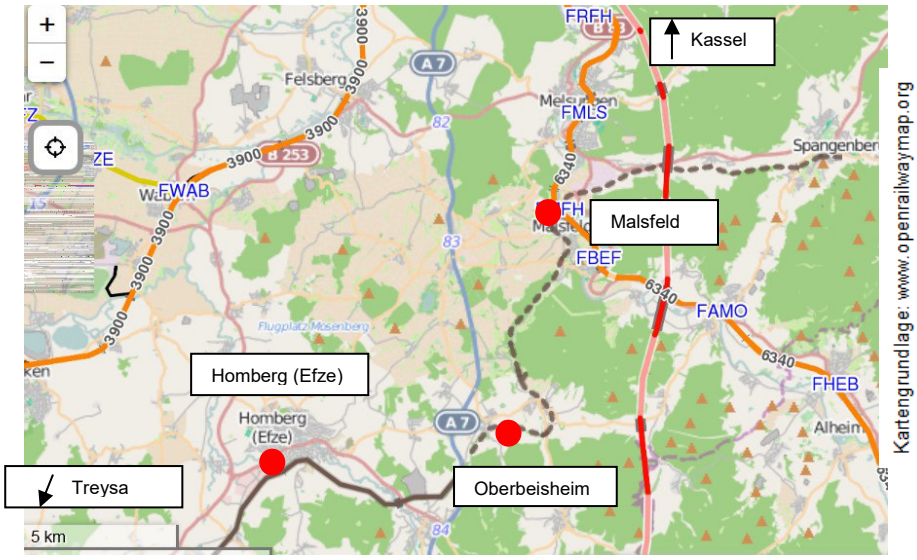
				Nr. in der Karte 12
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Jossa – Altengronau – Bad Brückenau – Wildflecken (-Oberwildflecken - Arnsberg) (Sinntalbahn)	Jossa – W.flecken 31,7 km W.flecken-Arnsberg 5,4 km	Jossa/Sinntal: 670 Altengronau: 1.248 Bad Brückenau: 6.457 Wildflecken 2.943	Jossa – hess./bayer. Grenze: ? Zeitlofs - Wildflecken: Fa. Meißner (Gleisrückbauunternehmen aus Baden-Württemberg), nach Fertigstellung Radweg Kauf durch die Gemeinden beabsichtigt	Stilllegungen: SPNV 1988 Güterverkehr 2002 Museumsbahn 2005 Strecke in Hessen: Trassensicherung. Im Jahr 2016 Freistellung des Streckenabschnitts in Bayern, 2019 Freigabe eines Radwegs zwischen Jossa und Wildflecken.
Verlauf (Stationen)	Jossa, Altengronau, Bad Brückenau, Wildflecken Bf, (Bundeswehr: Arnsberg)			
Einschätzung Zustand	guter Zustand: Gleis bis auf Ausnahmen noch gut erhalten (für Bundeswehrnutzung bis 2000 saniert), große Streckenteile zugewachsen, z.T. Schäden/ Streckenunterbrechungen zu beseitigen (z.B. Hangrutsch, Bahnübergänge)			
Initiativen	Regionale Pro-Bahn-, VCD- und Bund-Naturschutz-Gruppen engagieren sich (IG Sinntalbahn-Kreuzbergbahn e.V.) mit dem Ziel, gemeinsam mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) die Strecke zu übernehmen und zu reaktivieren			
Regionalplan	nur Aussage für Teilstrecke Hessen: Trasse für Reaktivierung sichern			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV nicht enthalten; BEG kein Interesse an SPNV			
Gutachten	bisher nur Anmeldungen von Museumsbahnen für Streckennutzung; Konzept mit Kostenangaben wird überarbeitet nach Entscheidung über Rückbauantrag			
Ergebnisse	ca. 5.000 Fahrgäste zusätzlich an Wochenenden laut Interessensbekundung			
Erforderliche Maßnahmen	vorerst Ertüchtigung für Freizeitverkehr, ggf. zusätzlich auch für Güterverkehr (Bundeswehr?), Sanierung/Neubau Stationen, Fahrzeuge, Wiederherrichtung Bahnübergänge (z.T. mit Asphalt übergossen)			
Kostenschätzung (Preisstand 2014)	Investitionen Infrastruktur: ca. 1,2 Mio. € Strecke + 0,6 Mio. € Weiche Jossa bei Vereinsleistungen: ca. 0,2 Mio. € Strecke + 0,3 Mio. € Weiche Jossa Investitionen Fahrzeuge: für Museumsverkehr ggf. nicht erforderlich (Dritte)			
Besonderheiten	größter Streckenteil in Bayern (nur 2,4 km in Hessen) Rückbauverfahren seit 2010; Widerspruch seitens Verein und Land Hessen erfolgt → vorerst ruhend, weil Verein Strecke pachten will; Pachtvertrag von DB nicht unterzeichnet, weil DB AG und Bayern tragfähiges Konzept verlangen, Kommunen wollen Freistellung → vsl. künftig Freistellungsverfahren; 2008 Anschlussweiche an DB Netz in Jossa ausgebaut; Bedeutung der Bahn beim Biosphärenreservat noch nicht erkannt			
Potenzielle Konflikte				



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Malsfeld – Homberg (Efze)

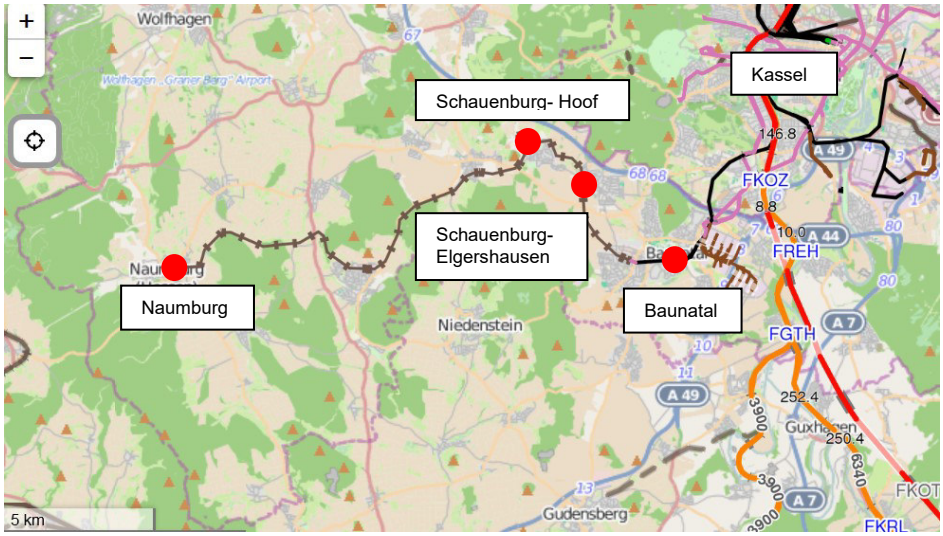
				Nr. in der Karte 13
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Malsfeld – Homberg (Efze) (Teilstück der Kanonenbahn)	19,2 km	Kassel: 204.000 Malsfeld: 3.900 Homberg: 13.900	DB Netz/DB Imm?	Stilllegungen: 1981 SPNV und Güterverkehr Ober-beis-heim – Homberg 1989 Güterverkehr Malsfeld – Oberbeis-heim: laut Internet Trassensicherung Homberg - Treysa: 1981 SPNV 2002 Güterverkehr Tras-sensicherung
Verlauf (Stationen)	Malsfeld, Homberg (Efze)			
Einschätzung Zustand	schlechter Zustand: Gleise abgebaut, evtl. z.T. überbaut			
Initiativen	VCD regt zum Hessentag 2008 Wiederanbindung der Kreisstadt an Schiene an: "Es bietet sich an, hierfür RegioTram von Kassel bis Malsfeld zu verlängern und von dort auf der stillgelgten Trassen nach Homberg zu führen"; von dort sei Verlängerung nach Treysa und in Richtung Gießen möglich			
Regionalplan	Malsfeld – Homberg: keine Aussage Homberg – Treysa: Aufgabe Trassensicherung für Neuaufstellung Regionalplan sei-tens RP Kassel in Diskussion			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des NVV nicht enthalten, ist jedoch bei der Neuaufstellung des NVP (wird derzeit überarbeitet) in Diskussion			
Gutachten	nicht vorhanden			
Ergebnisse	entfällt			
Erforderliche Maßnahmen	kompletter Neubau erforderlich, weil Gleise abgebaut, Sanierung Tunnel, Neubau/Er-tüchtigung Stationen, Fahrzeuge			
Kostenschätzung	vsl. hohe Kosten (Trasse aufwändig trassiert) Investitionen Infrastruktur: nicht bekannt Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten	Tunnel (z.T. verfüllt), viele Brücken auf der Strecke, touristische Bedeutung (Rotkäpp-chenland Schwalm-Knüll/Altstadt Homberg), Homberg Mittelzentrum			
Potenzielle Konflikte				



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Kassel – Baunatal –Schauenburg

				Nr. in der Karte 14
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/Datum**
Baunatal – Schauenburg- Elgershausen	Teilstück: 3,4 km gesamt: 23,1	Kassel: 204.000 Baunatal: 27.400 Elgershausen: 4.300 Hoof: 3.200	Hessische Landesbahn Pacht durch: Verein Regionalmuseum Naumburger Kleinbahn (Hessen-courrier, Anliegerkommunen, Kreis)	Stilllegung: 1977 SPNV 1991 Güterverkehr seit 1972 Museumsverkehr auf der Gesamtstrecke Kassel - Naumburg
Verlauf (Stationen)	Baunatal, Schauenburg-Elgershausen, Hoof (- Naumburg)			
Einschätzung Zustand	gut: Gleise vorhanden, betriebsbereit: genutzt für Ausflugsverkehr (Hessencourrier)			
Initiativen	Stadt Baunatal hat Verlängerung Straßenbahn bis Elgershausen untersucht und wünscht eine RegioTram bis Elgershausen gemäß Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK). Bezüglich der Prüfaufträge zur Straßenbahnverlängerung hat die KVG für den Bereich Großenritte bis Schauenburg eine überschlägige Kostenermittlung durchgeführt, die zu einem jährlichen Zuschuss von 715.000 € führt. Da der Zuschuss für die Bereiche Hertingshausen und Rengershausen eher noch höher ausfallen würde, wurden hier keine weiteren Untersuchungen angestellt. Eine weitere vertiefende Bearbeitung müsste extra beauftragt und bezahlt werden. Eine Regiotramverbindung von Kassel nach Schauenburg wäre sehr kostenaufwendig, da am Bahnhof Wilhelmshöhe ein Querungbauwerk von den „Regionalgleisen 7-10“ über die Nord-Süd-Schnellstrecke zum „KNE-Gleis“ errichtet werden müsste. Eine Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Baunatal-Großenritte ist anzustreben. Damit soll Baunatal mit dem Nahverkehrspotenzial aus dem Nordkreis, der Willy-Brandt-Schule in Kassel-Oberzwehren sowie mit dem Fernverkehr vom ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe verbunden werden. Damit können auch die umliegenden Ortschaften (z.B. Edermünde und Niedenstein) besser an den Bahnverkehr angeschlossen werden.			
Regionalplan	KNE-Strecke ist in Teilbereichen als Straßenbahnstrecke und Museumsbahn zu erhalten, Streckenverlängerung Straßenbahn nach Schauenburg-Hoof ist zu untersuchen			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des NVV nicht enthalten			
Gutachten	Grundlage ist der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der am 01.03.2013 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Hierbei sollte eine Prüfung der Straßenbahnverlängerung nach Schauenburg-Elgershausen erfolgen. Der NVV untersucht derzeit die Machbarkeit der Reaktivierung der SPNV-Verbindung Kassel – Baunatal – Schauenburg. Es werden zwei Varianten für die Reaktivierung untersucht: 1. Verlängerung der Regionalbahn aus Korbach mit Dieselfahrzeug (VT, ggf. auch Elektrohybridfahrzeuge im Rahmen des ERNO-Projektes) und 2. Regiotram (RT).			
Ergebnisse	2013: Gutachten für Baunatal liegt nicht vor bzw. nicht bekannt 2014: Gutachter für Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel 2030 schlagen keine Bahn, sondern Expressbusverbindung nach Kassel vor 2018: Machbarkeit einer Reaktivierung für den SPNV / RegioTram ist gegeben. Allerdings sind noch umfangreiche Prüfungen hinsichtlich Barrierefreiheit, Verknüpfung mit anderen Linien des SPNV / ÖPNV und Integration in den D-Takt erforderlich. Eine weitere Variante einer Express Tram Linie über die Helleböhn-Strecke der KVG soll noch geprüft werden.			
Erforderliche Maßnahmen	Ertüchtigung für SPNV auf vorhandener Trasse, Betrieb als RegioTram, Ertüchtigung Bahnübergänge, Stationen			
Kostenschätzung (Preisstand 2017)	Für Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Großenritte: Investitionen für SPNV bei Dieselbetrieb/ohne Elektrifizierung: rd. 10 Mio. € Investitionen bei RegioTram mit Elektrifizierung: rd. 19 Mio. € zzgl. 11 Mio. € optionale Maßnahmen wie zweigleisiger Ausbau von Teilabschnitten zur Erhöhung der Betriebsqualität			
Besonderheiten	Strecke Baunatal – Schauenburg - Naumburg hat gewisse touristische Bedeutung (Radverkehr, Hessencourrier)			
Potenzielle Konflikte	Einbindung in den D-Takt in Kassel-Wilhelmshöhe			

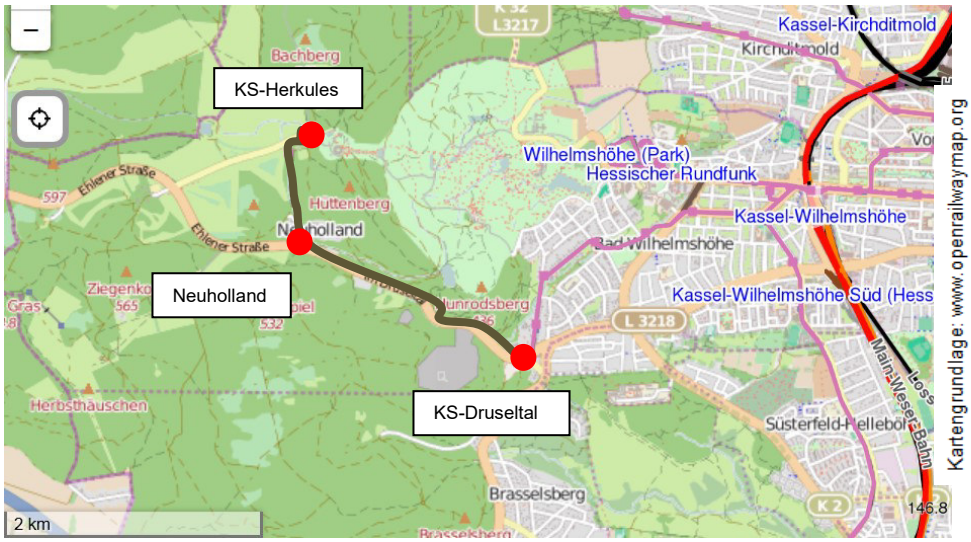


Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org

"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Kassel – Herkules

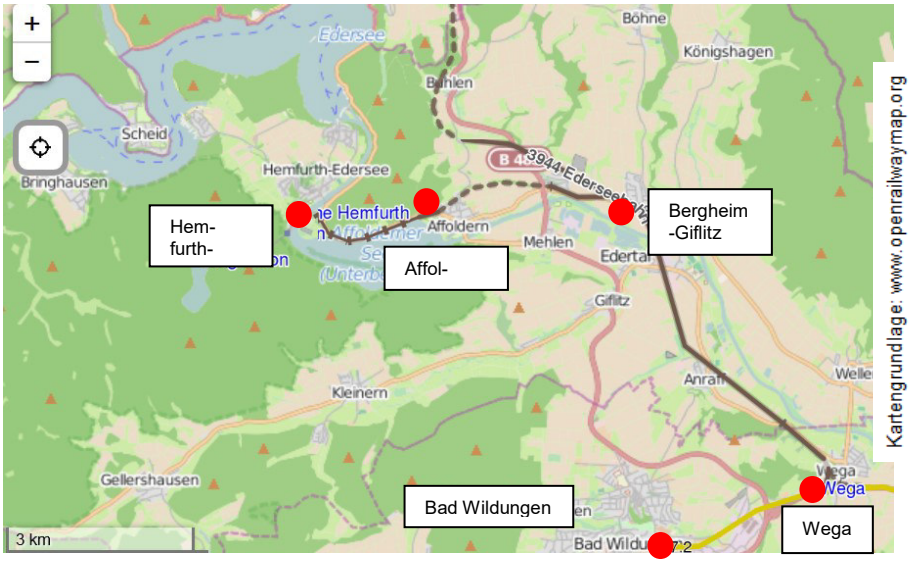
				Nr. in der Karte 15
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/Datum**
Kassel: Druseltal - Herkules (Herkulesbahn)	gesamt: 3,475 km	Kassel: 204.000	Stadt, HessenForst	Personenverkehr Druseltal – Herkules: 1966 stillgelegt Freistellung?
Verlauf (Stationen)	Kassel-Druseltal – Kassel-Neuholland - Kassel-Herkules			
Einschätzung Zustand	schlecht: Gleise abgebaut, aber Trasse noch vorhanden			
Initiativen	Förderverein, einige Parteien setzen sich für Reaktivierung ein 2007: Stadtverordnetenversammlung beschließt Prüfung der Reaktivierung 2011: Stadtverordnetenversammlung beschließt Magistrat aufzufordern, mit Land Hessen über Finanzierung der Reaktivierung zu verhandeln 2018: Stadtverordnetenversammlung beschließt, dass Machbarkeitsstudie aus 2010 aktualisiert werden soll			
Regionalplan	keine Aussage			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des NVV nicht enthalten, da ausschließlich auf städt. Gebiet im lokalen NVP 2014 der Stadt enthalten: Kategorie 2 "zur Prüfung der Umsetzungsreife empfohlene Maßnahme"			
Gutachten	2009: Machbarkeitsstudie im Auftrag der KVG zur Herkulesbahn 2009: Produktionswirtschaftliche Bewertung im Auftrag der Stadt (kritische Beurteilung der KVG-Studie) 2013: Machbarkeitsstudie Uni Kassel mit Förderung HMWK zum Bergpark 2018: Die Aktualisierung der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2009 läuft, diese wird 2020 vorliegen			
Ergebnisse	Förderfähigkeit für Schienenprojekte mit Schwerpunkt Tourismus und Freizeitverkehr schwierig, weil kein NKU-Wert > 1 erreicht wird. Fahrgastzahlen haben sich seit der Anerkennung zum Welterbe stark erhöht. Uni-Studie empfiehlt Prüfung der Reaktivierung.			
Erforderliche Maßnahmen	Eingleisige Neubaustrecke mit Ausweichstellen, Führung teilweise auf historischer Trasse, Betrieb als Straßenbahn, zwei zusätzliche Fahrzeuge an Wasserspieltagen erforderlich.			
Kostenschätzung (Preisstand 2009)	Investitionen Infrastruktur: 23,6 Mio. € Investitionen Fahrzeuge: 0,8 Mio. €			
Besonderheiten	Nutzen nur durch touristischen Verkehr → durch NKU kaum/nicht erfassbar. Laut von Stadt beauftragter Studie Reisezeitverluste im bestehenden ÖPNV wegen zusätzlicher Umsteigevorgänge Projekt 2011 wegen N/K < 1 aus dem Landes-Förderprogramm genommen			
Potenzielle Konflikte	Visuelle Unversehrtheit der Kernzone des Weltkulturerbes			



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Wega – Hemfurt-Edersee

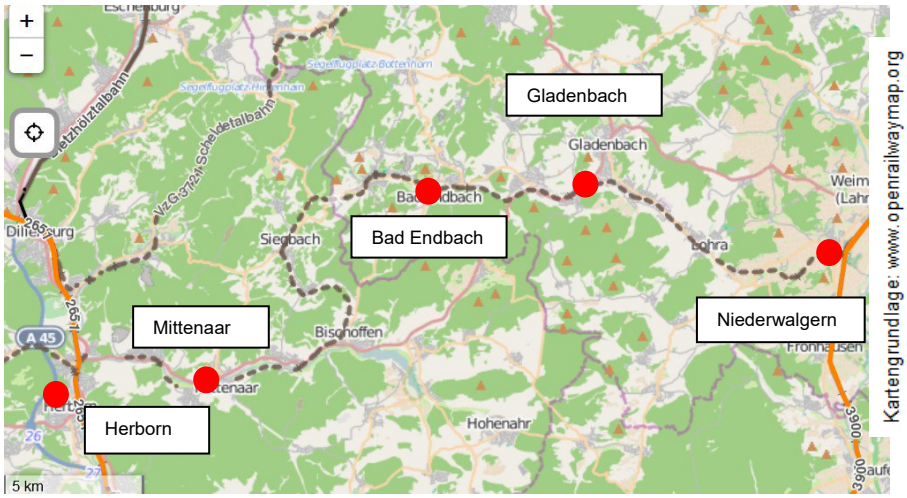
				Nr. in der Karte 16
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Wega – Bergheim-Giflitz – Hemfurth-Edersee (Wega – Bergheim-Giflitz: Teilstück der Ederseebahn)	ca. 12 km	Bad Wildungen: 16.600 Wega: 700 Bergheim: 900	Wega - Bergheim-G DB Netz Bergheim-G – Hemfurth: EON?	2001 Ende SPNV keine Freistellung
Verlauf (Stationen)	(Bad Wildungen), Wega, Bergheim-Giflitz, Affoldern, Hemfurth-Edersee			
Einschätzung Zustand	guter Zustand: Gleis vorhanden; nicht betriebsbereit 2001: Einstellung Ausflugsverkehr 2006: Teilstück Affoldern – Hemfurth: Draisinenbetrieb, ruht derzeit			
Initiativen	Reaktivierung Ausflugsverkehr z.T. in Diskussion			
Regionalplan	Aufgabe Trassensicherung für Neuaufstellung Regionalplan seitens RP Kassel in Diskussion			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des NVV nicht enthalten			
Gutachten	liegt nicht vor			
Ergebnisse	entfällt			
Erforderliche Maßnahmen	Aufarbeitung der Trasse, Ertüchtigung Bahnübergänge, Ertüchtigung Stationen, keine Fahrzeuge (weil nur Ausflugsverkehr)			
Kostenschätzung	mittlere Kosten Investitionen Infrastruktur: nicht bekannt Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten	Nutzen nur durch touristischen Verkehr → durch NKU kaum/nicht erfassbar Strecke nach Korbach: Teilstück Buhlen – Korbach Radweg. Engagement Kurhessenbahn bis Einstellung Ausflugsverkehr.			
Potenzielle Konflikte				



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

(Herborn –) Bad Endbach (Hartenrod) – Niederwalgern

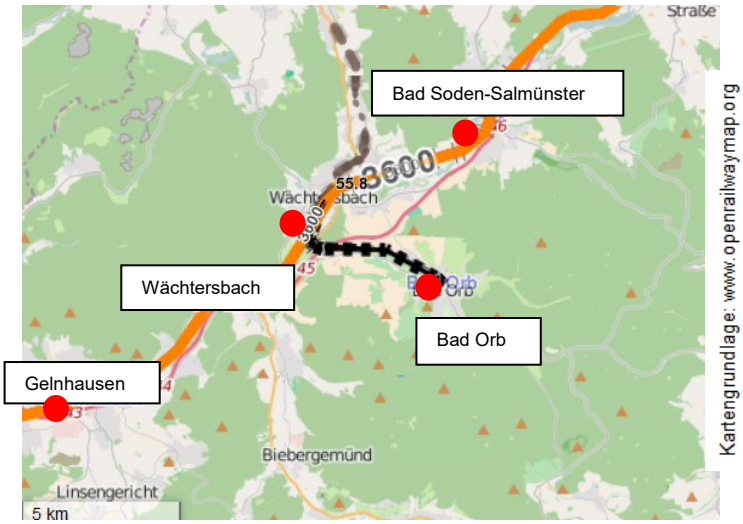
				Nr. in der Karte 17
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Herborn – Niederwalgern (– Marburg) (Aar-Salzböde-Bahn)	41,6 km	Herborn: 20.700 Bad Endbach: 8.000 Gladenbach: 12.300 Niederwalgern: 1.400 Marburg: 76.200	Kommunen	Stilllegungen: 1995 SPNV Niederwalgern - Hartenrod 2001 SPNV Reststück 1992/96 Güterverkehr Freistellung
Verlauf (Stationen)	Herborn, Mittenaar (Schulzentrum), Bad Endbach, Gladenbach, Niederwalgern			
Einschätzung Zustand	schlechter Zustand: ab 2006 Gleis abgebaut (z.T illegal), z.T. Trasse überbaut (Lohra: Einkaufsmarkt, OU B 255 Herbornseelbach + Burg, Ballersbach: Gewerbegebiet), Trassenentfernung in Mittenaar, Bischoffen, Herborn			
Initiativen	2003: Diskussion, Teil Niederwalgern – Hartenrod für SPNV zu reaktivieren. 2001-2003: von Politik angeregte Umwidmung des Streckenabschnittes Gladenbach – Bischoffen als Draisinenbahn fand keine Unterstützung. 2012: Forderung von Pro Bahn, die noch vorhandenen Abschnitte für eine eventuelle Reaktivierung planerisch zu sichern. Überlegungen zur Trassensicherung durch Nutzung als Radweg (Gemeinde Siegbach). 2017/2018: Initiative der Kurhessenbahn für eine Reaktivierung Niederwalgern – Hartenrod. 2018/2019: Vorstudie im Auftrag des Regionalen Nahverkehrsverbandes Marburg-Biedenkopf, des Landkreises Marburg-Biedenkopf, des Fachzentrums „Mobilität im ländlichen Raum“ sowie der Gemeinden Bad Endbach, Gladenbach, Lohra und Weimar. Betrachtet wird allein der Streckenabschnitt im Landkreis Marburg-Biedenkopf („Salzbödebahn“). 2019: Der Kreistag des Landkreises Marburg-Biedenkopf hat am 14.11.2019 die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für die Salzbödebahn mit Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) beschlossen. Die Beauftragung soll gemeinsam mit dem RMV erfolgen.			
Regionalplan	keine Aussage			
Nahverkehrspläne	im regionalen NVP des RMV nicht enthalten			
Gutachten	1994: Gutachten im Auftrag Lahn-Dill-Kreis und Kreis Marburg-Biedenkopf 2018/2019: Vorstudie Salzbödebahn			
Ergebnisse	N/K-Faktor = 1,55 2018/2019: Projektdossierverfahren = Erwartungswert Mehrverkehrsquote von 97% gegenüber einer erforderlichen Mehrverkehrsquote von 38%			
Erforderliche Maßnahmen	kompletter Neubau erforderlich, weil Gleise abgebaut und Trasse teilweise anders genutzt, Neubau/Ertüchtigung Stationen, neue Bahnübergänge, Fahrzeuge			
Kostenschätzung (Preisstand 1994)	Kostenschätzung für Modernisierung 1994 (Strecke damals noch in Betrieb): Investitionen Infrastruktur: 18,7 Mio. € Investitionen Fahrzeuge: nicht bekannt			
Besonderheiten	Kreis Marburg-Biedenkopf hatte seinerzeit auf Modernisierung verzichtet und Mittel für Modernisierung der Burgwald-Bahn verwendet. Kurort Bad Endbach beklagt sinkende Übernachtungszahlen, Einwohnerentwicklung längs Trasse deutlich negativer als in anderen Orten Mittelhessens. Im westlichen Bereich Naturpark Lahn-Dill-Bergland, Bedeutung der Bahn beim Naturpark noch nicht erkannt.			
Potenzielle Konflikte				



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Wächtersbach – Bad Orb

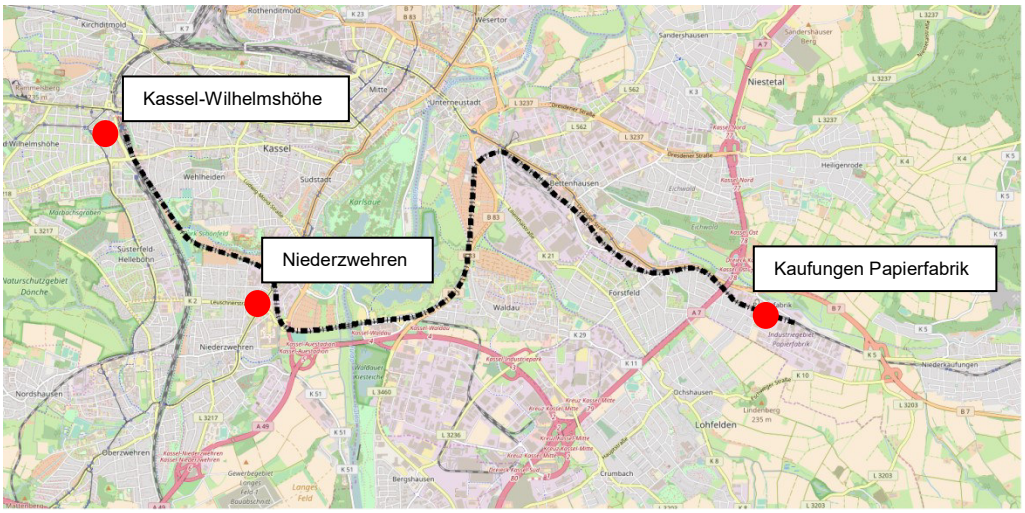
				Nr. in der Karte 18
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/ Datum**
Wächtersbach – Bad Orb	7,5 km	Wächtersbach: 12.613 Bad Orb: 10.114	privat Betreiber: Dampfkleinbahn Bad Orb Rolf Jirowetz & Siegfried Theimer GbR	Stilllegung: 1921 Güterverkehr 1995 SPNV (Normalspur) 2001/2006: Reaktivierung als Schmalspurbahn für saisonalen Tourismusbetrieb
Verlauf (Stationen)	Wächtersbach, Bad Orb			
Einschätzung Zustand	Trasse komplett erhalten (Schmalspurbahn) und für touristischen Bahnbetrieb sonn- und feiertags von Ostern bis Ende Oktober genutzt, ehrenamtlicher Betrieb			
Initiativen	1995 Stilllegung wegen Unfall an Bahnübergang ohne Verschulden der Bahn; Vorschlag von Pro Bahn, die Strecke zu sanieren und in den Rhein-Main-Verkehrsverbund einzubinden, wurde nicht weiterverfolgt			
Regionalplan	Trassensicherung gekennzeichnet			
Nahverkehrspläne	KVG MKK nimmt Strecke im neuen NVP auf.			
Gutachten	nicht bekannt			
Ergebnisse	entfällt			
Erforderliche Maßnahmen	für regulären SPNV mit Durchbindung der Züge in Richtung Frankfurt Umspurung auf Normalspur und Elektrifizierung erforderlich, Ertüchtigung Oberbau, ggf. Maßnahmen an Bahnübergängen, neue Fahrzeuge; Einführung in die Kinzigtalstrecke und den Bf. Wächtersbach wäre mit den dort geplanten Aus-/Neubau und Modernisierungsmaßnahmen abzustimmen.			
Kostenschätzung	Kosten ohne Elektrifizierung vsl. überschaubar			
Besonderheiten	früher Schüler-, Berufs- und touristischer Verkehr (v.a. Kurgäste), 1974 noch 500.000 Fahrgäste jährlich, bis zu 20 Zugpaare täglich			
Potenzielle Konflikte				



"Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen"

Kassel-Wilhelmshöhe– Sandershäuser Str. – Kaufungen Papierfabrik

				Nr. in der Karte 19
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/Datum**
Kassel-Wilhelmshöhe – Niederzwehren – Kaufungen Papierfabrik („Waldkappeler Bahn“)	16,8 km	Kassel: 204.000 Kaufungen: 12.500 Hess. Lichtenau: 12.000	DB Netz	
Verlauf (Stationen)	Bf Wilhelmshöhe – Bf Niederzwehren – Sandershäuser Str – Kaufungen Papierfabrik			
Einschätzung Zustand	eingleisige Strecke, teilweise elektrifiziert, wird derzeit im Schienengüterverkehr befahren, Streckengeschwindigkeit vermutlich 80km/h, genauer Betriebszustand nicht bekannt			
Initiativen	Von der Stadt Kassel bzw. den Ortsbeiräten Kassel-Süd ist in der Vergangenheit die Forderung erhoben worden, eine Nutzung der Waldkappeler Bahn für den SPNV zu prüfen			
Regionalplan	Derzeit nicht thematisiert			
Nahverkehrspläne	Soll im Folge-NVP des NVV erscheinen			
Gutachten	Machbarkeitsuntersuchung „Schiene 21“ (aus 1997) Bewertete Aussagen zu Betriebssystemkombinationen im Netz des NVV Der NVV prüft die Einrichtung einer SPNV-Verbindung Kassel-Wilhelmshöhe – Kassel-Waldau – Kassel-Bettenhausen – Kaufungen-Papierfabrik – Hessisch Lichtenau im Rahmen einer Machbarkeitsstudie. Ergebnisse werden vsl. Ende des 1. Quartals 2020 vorliegen.			
Ergebnisse	„Schiene 21“ sieht eine Befahrung der Strecke als machbar an und hat Stand 1998 Invest- sowie Betriebskosten ermittelt			
Erforderliche Maßnahmen	Sanierung Strecke, Neubau/Umbau 4 Haltepunkte, Moderne Signaltechnik, Teilelektrifizierung, Neubau Systemwechselstelle, Anlagenanpassung			
Kostenschätzung	10 Mio. D-Mark (Preisstand 1998)			
Besonderheiten	Derzeit nennenswerte Belastung im Schienengüterverkehr			
Potenzielle Konflikte	Abstimmung mit Schienengüterverkehr			



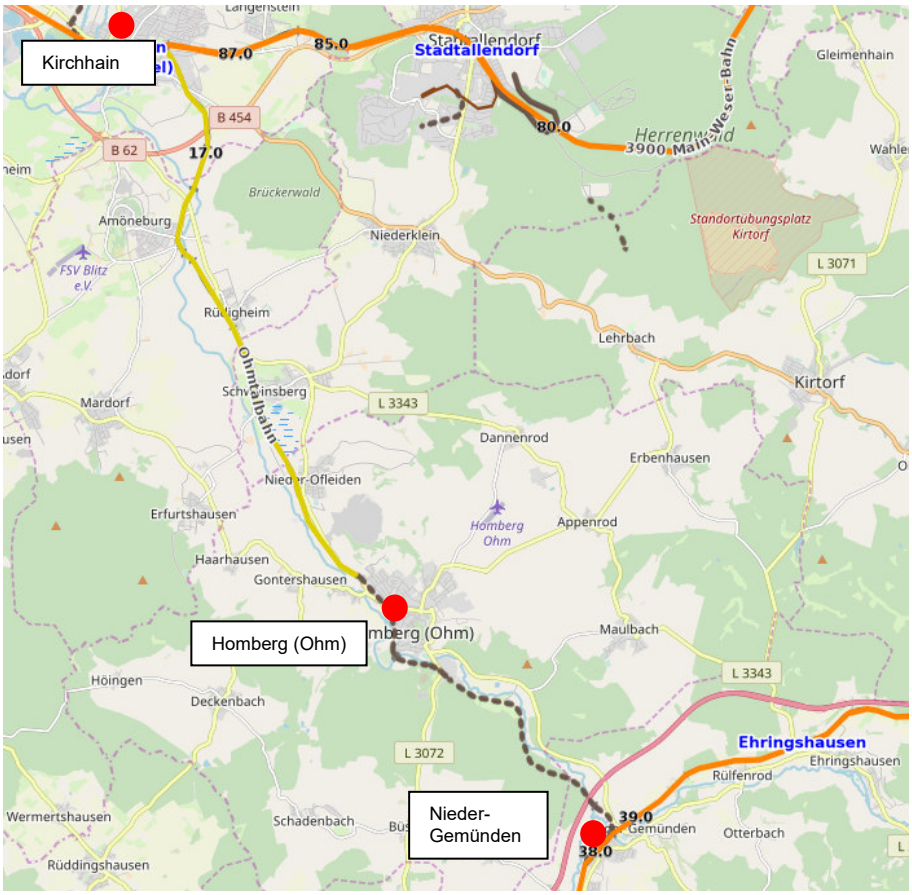
Kartengrundlage: www.openstreetmap.de

"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Kirchhain – Homberg (Ohm)

				Nr. in der Karte 20
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigen-tümer**	**Status/Datum**
Kirchhain (Bez. Kassel) – Nieder Ofleiden – (Burg- und Nieder Gemünden) (Ohmtalbahn)	12 km (ehemals 20,1 km Gesamtlänge)	https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/AO_VZ_2011_4_b.pdf (Nov. 2014) Stadtteil bezogene Angaben: a) Kirchhain (Kern): 7.745 b) Amöneburg (Kern): 1.314 c) Rüdigheim: 561 d) Schweinsberg: 1.086 e) Nieder Ofleiden: 801 f) Ober Ofleiden: 984 g) Homberg (Kern): 3.324	DB Netz AG	Strecken-Nr. 3950 (DB Netz)
Verlauf (Stationen)	Kirchhain, Amöneburg, Rüdigheim, Schweinsberg, Nieder Ofleiden *(Ober Ofleiden, Homberg, Neuhaus (Oberhess.), Wäldershausen, Burg- und Nieder Gemünden)*			
Einschätzung Zustand	Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde auf der Gesamtstrecke am 31. Mai 1980 eingestellt. Gleichzeitig wurde der Gesamtverkehr zwischen den Bahnhöfen Neuhaus (Oberhess.) und Burg- und Nieder Gemünden (Übergangsbahnhof zur Strecken Gießen – Alsfeld – Fulda) eingestellt. Nachdem zwischen dem Güterbahnhof der Mitteldeutsche Hartstein-Industrie (MHI) und Neuhaus (Oberhess.) seitens der damaligen Deutschen Bundesbahn auch der Güterverkehr aufgegeben worden war, wurde dieser Streckenabschnitt zum 28. September 1991 stillgelegt. Die Gleisanlagen zwischen MHI (Ober Ofleiden, km 8,1) und Burg- und Nieder Gemünden (km 0,0) wurden im Jahr 1999 abgebaut, jedoch sind die Eisenbahnbrücken erhalten geblieben. Auf dem Reststück der Ohmtalbahn bestehen, abgesehen vom Bahnhof Nieder Ofleiden, aktuell keine Kreuzungsmöglichkeiten. Sämtliche Bahnsteiganlagen wurden seit der Aufgabe des SPNV zurückgebaut. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit liegt bei max. 50 km/h, wobei auch mehrere Langsamfahrstellen mit geringerer Höchstgeschwindigkeit bestehen. Die verbliebene Strecke wird im vereinfachten Nebenbahnbetrieb (Zugleitbetrieb) für den Güterverkehr genutzt und wurde seit dem Jahre 2009 umfassend saniert: Zwei Brücken bei Amöneburg wurden neu gebaut, in den Güterbahnhöfen MHI und Nieder Ofleiden wurden Weichen und Gleise ausgetauscht, verschiedene Bahnübergänge wurden baulich erneuert. Weitere Sanierungsmaßnahme seitens DB Netz, z. B. zwischen Schweinsberg und Nieder Ofleiden, sind geplant. Die Stadt Homberg (Ohm) plant in ihrem Stadtgebiet ab dem Gleisende in Ober Ofleiden in Richtung Gemünden (Felda) die Anlage eines Radweges. Hierzu wurden Flächen einschließlich der Stahlträgerbrücke über die Ohm von DB Netz bzw. DB Imm erworben. Der Bau des Radweges soll voraussichtlich in 2020 erfolgen. Durch den Radweg würde die rückgebaute und entwidmete Trasse (immerhin) als Verkehrsinfrastruktur weiter genutzt werden.			
Initiativen	Politische, verbandsseitige, örtliche oder sonstige Initiativen hinsichtlich einer Reaktivierung des SPNV auf der Ohmtalbahn sind nicht bekannt.			
Regionalplan	Regionalplan Mittelhessen (RPM), Reg. Bez. Gießen. Die Strecke Kirchhain – Nieder Ofleiden MHI ist im RPM als Bestandsstrecke im Schienengüterverkehr dargestellt und beschrieben. Der RPM ist ab 2019 fortzuschreiben.			
Nahverkehrspläne	Landkreis Marburg-Biedenkopf und Vogelsbergkreis: Die gültigen Nahverkehrspläne (NVP) der beiden Landkreise enthalten keine Aussagen zur Ohmtalbahn. Die Relationen Kirchhain – Homberg(Ohm) (– Gemünden(Felda)) (MR-82) und Marburg – Homberg(Ohm) (MR-80) werden im Linienbusbetrieb bedient und mit Bedarfsverkehr ergänzt. Die Bedienung des Abschnitts Homberg(Ohm) – Gemünden(Felda) erfolgt, mit Ausnahme der schulrelevanten Fahrten, nur im Bedarfsverkehr (Anruf- Linien-Taxi VB-71). Hinzu kommt die Linie VB-81 Höingen – Nieder Ofleiden – Schweinsberg.			
Gutachten	Bezüglich einer Reaktivierung der Ohmtalbahn im SPNV existieren keine Gutachten.			
Ergebnisse	Fehlanzeige, siehe oben.			
Erforderliche Maßnahmen	Fehlanzeige, siehe oben.			
Kostenschätzung	Fehlanzeige, siehe oben.			
Besonderheiten	Der verbliebene Streckenabschnitt Kirchhain – Nieder Ofleiden MHI dient umfangreichem Schienengüterverkehr. DB Cargo bedient die Strecke aktuell mit einer Rangierlok (BR 294) vom Bahnhof Stadtallendorf aus mit mehreren Übergabezugpaaren werktäglich.			

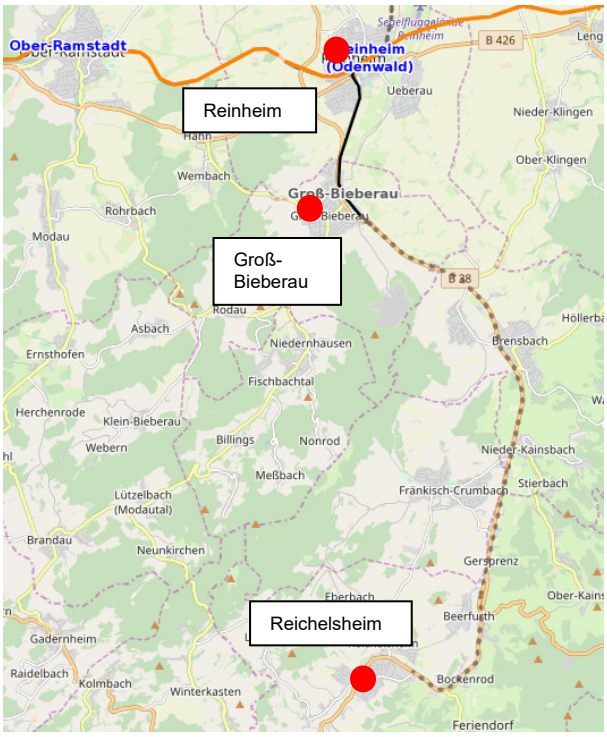
	Im Empfang stehen Gießereikoks (ca. 1 Ganzzug/Woche) und Einzelwagen mit Schrott zum Anschluss Nieder Ofleiden, Industriepark GmbH, der in 2008 von dem Unternehmen reaktiviert worden war (ehem. Palettenfabrik Gebhardt). Im Versand dominiert die Abfuhr von Basaltschotter der MHI, Werk Nieder Ofleiden mit ca. 250.000-300.000 Jahrestonnen (überwiegend Ganzzugbildung in Kirchhain). Es wird aber auch Schotter in Einzelwagen bzw. Gruppen von der MHI versandt. Hinzu kommen weitere Ganzzugverkehre bei Bedarf mit privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. In den letzten Jahren werden in den Sommermonaten beispielsweise wöchentlich 1-2 Schotterganzzüge in die Schweiz abgefahren. Aufgrund des ernomen Güterverkehrs ist die Strecke bis Nieder Ofleiden dauerhaft zumindest für den Schienengüterverkehr zu erhalten und insoweit auch regionalplanerisch abzusichern.
Potenzielle Konflikte	Bezogen auf einen etwaigen SPNV würden sich aufgrund der begrenzten infrastrukturellen Kapazitäten zwischen Kirchhain und Nieder Ofleiden zwangsläufig Trassenkonflikte mit dem Schienengüterverkehr ergeben.



"Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen"

Reinheim – Groß-Bieberau (– Reichelsheim) (Gersprenztalbahn)

				Nr. in der Karte 21
Strecke (Name)	**Länge**	**Einwohner**	**Eigentümer**	**Status/Datum**
Reinheim - Groß-Bieberau (- Reichelsheim)	3,3 km im LaDaDi (+ 14,6 km im Odenwaldkreis)	Reinheim: 16.346 Groß-Bieberau: 4.665	Groß-Bieberau-Reinheimer Eisenbahn GmbH	Kursbuchstrecke (DB) 317 g (1948)
Verlauf (Stationen)	Reinheim - Groß-Bieberau (- Brensbach - Fränkisch-Crumbach - Reichelsheim)			
Einschätzung Zustand	Stilllegung von RP Darmstadt seit März 2018			
Initiativen	"Regionales Schienenbündnis Darmstadt-Dieburg", "Initiative Odenwaldbahn"			
Regionalplan				
Nahverkehrspläne	Trassensicherung bis Groß-Bieberau im aktuellen lokalen NVP 2019-2024 enthalten			
Gutachten	Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung im Auftrag des RMV unter Einbeziehung DADINA und OREG in Bearbeitung			
Ergebnisse	Liegen (Ende 2019) noch nicht vor.			
Erforderliche Maßnahmen	Werden in der Machbarkeitsstudie erarbeitet.			
Kostenschätzung	Wird in der Machbarkeitsstudie dargestellt.			
Besonderheiten	Mögliches Flügelungskonzept mit Odenwaldbahn in Reinheim			
Potenzielle Konflikte	Stadt Groß-Bieberau möchte Flächen der Bahntrasse anderweitig nutzen.			



Kartengrundlage: www.openrailwaymap.org

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

Liste der stillgelegten Schienenstrecken in Hessen

Liste der stillgelegten Schienenstrecken in Hessen

Einstellung des Personen- und Güterverkehrs auf Eisenbahnstrecken seit dem Jahre 1920

Quelle: www.wikipedia.de

Jahr	Datum	Strecke (Abschnitt)	Länge (km)	Art der Einstellung
1920	3. Oktober	Kerkerbachbahn Mengerskirchen – Hintermeilingen	14,6	Personenverkehr
1921	19. März	Bahnstrecke Aßmannshausen–Jagdschloss	1,5	Personenverkehr Gesamtstilllegung
1925	31. Mai	Spessartbahn	21,2	Güterverkehr
1928	5. Oktober	Spessartbahn Bieber – Lochborn	3,4	Personenverkehr Gesamtstilllegung
1930	20. Januar	Kerkerbachbahn Dehrn – Kerkerbach	3,7	Personenverkehr
	15. Juni	Ernstbahn	7,6	Personenverkehr
1931	31. März	Hanauer Kleinbahn	20,2	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
1933	17. März	Kleinbahn Eltville–Schlangenbad	7,8	Personenverkehr Gesamtstilllegung
1935		Kerkerbachbahn Hintermeilingen – Mengerskirchen	14,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1939	30. August	Niederwaldbahn	2,3	Personenverkehr Gesamtstilllegung
1940	31. Dezember	Herkulesbahn Neu Holland - Hohes Gras	2,3	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
1945	Ganzjährig	Bahnstrecken im Gebiet der Innerdeutschen Grenze	–	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
1951	23. Juli	Spessartbahn Gelnhausen - Lochmühle	20,0	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
1952	14. April	Biebertalbahn	8,7	Personenverkehr
	16. April	Biebertalbahn Gießen Kleinbf. - Heuchelheim	2,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	5. Oktober	Bahnstrecke Gerstungen–Vacha Gerstungen - Widdershausen	8,8	Personenverkehr
1953	3. Oktober	Bahnstrecke Gerstungen–Vacha Widdershausen – Heringen	2,8	Personenverkehr
	4. Oktober	Butzbach-Licher Eisenbahn Lich Süd – Grünberg Süd	19,0	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
1954	31. Mai	Bahnstrecke Hetzbach–Beerfelden	5,1	Personenverkehr
	2. Oktober	Biebertalbahn Heuchelheim – Abendstern	1,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Grifte–Gudensberger Kleinbahn	7,7	Personenverkehr
1955	30. April	Pfungstadtbahn	1,8	Personenverkehr
	21. Mai	Freigerichter Kleinbahn	20,0	Personenverkehr
	1. Oktober	Frankfurt-Offenbacher Lokalbahn		Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	2. Oktober	Weiltalbahn Weilmünster – Laubuseschbach	5,2	Personenverkehr
	31. Dezember	Bahnstrecke Bickenbach–Seeheim	4,4	Personenverkehr
1956	30. September	Butzbach-Licher Eisenbahn Butzbach Ost - Oberkleen	7,6	Personenverkehr
	30. November	Marburger Kreisbahn	16,6	Personenverkehr
1958	31. Mai	Bahnstrecke Friedberg–Mücke Mücke - Freienseen	6,5	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Juni	Kerkerbachbahn Schupbach - Hintermeilingen	8,1	Personenverkehr
	28. September	Vogelsberger Südbahn Wüstwillenroth - Hartmannshain	8,4	Personenverkehr

	30. September	Vogelsberger Südbahn Völzberg - Hartmannshain	3,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1959	31. Mai	Bahnstrecke Friedberg–Mücke Laubach - Freienseen	6,6	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Bahnstrecke Friedberg–Mücke Hungen - Laubach	12,7	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Villingen– Friedrichshütte	4,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Westerwaldquerbahn Steinringsberg - Rennerod	17,5	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Villingen – Ruppertsburg (-Friedrichshütte)	4,1	Güterverkehr
	15. Juli	Vogelsberger Südbahn Birstein - Wüstwillenroth	11,0	Personenverkehr
	31. Juli	Vogelsberger Südbahn Birstein - Völzberg	16,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	29. November	Bahnstrecke Beienheim–Schotten Nidda - Schotten	14,2	Personenverkehr
1960	1. Februar	Bahnstrecke Beienheim–Schotten Nidda - Schotten	14,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	29. Mai	Bahnstrecke Weinheim–Worms Weinheim - Lampertheim	18,2	Personenverkehr
	29. Mai	Bahnstrecke Gerstungen–Vacha Heringen - Heimboldshausen	6,7	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Weinheim–Worms Viernheim - Lampertheim	10,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Bahnstrecke Bickenbach– Seeheim	4,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	25. Juli	Kerkerbachbahn Kerkerbach - Schupbach	8,7	Personenverkehr
	17. Dezember	Kerkerbachbahn Kerkerbach - Hintermeilingen	16,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1961	28. Mai	Ulstertalbahn Hilders - Günthers	13,0	Personenverkehr
	28. Mai	Butzbach-Licher Eisenbahn Butzbach West – Butzbach Ost sowie Griedel – Lich Süd	19,1	Personenverkehr
	31. Mai	Butzbach-Licher Eisenbahn Hof und Dorf Güll - Lich Süd	4,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Juli	Herkulesbahn	8,9	Güterverkehr
1962	31. Dezember	Ernstbahn	7,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1963	30. April	Biebertalbahn Abendstern - Bieber	4,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	26. Mai	Lumdatalbahn Grünberg - Londorf	12,7	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	26. Mai	Kinzigtalbahn Schlüchtern - Elm	7,8	Personenverkehr
	26. Mai	Gersprenztalbahn Reinheim - Reichelsheim	17,9	Personenverkehr
	30. September	Freigerichter Kleinbahn	20,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1964	31. Mai	Bahnstrecke Salzschlirf– Niederjossa	23,3	Personenverkehr
	31. Mai	Gersprenztalbahn Groß-Bieberau - Reichelsheim	14,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	23. Juni	Bahnstrecke Hetzbach– Beerfelden	5,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1965	28. Mai	Rodgaubahn Dieburg - Reinheim	9,2	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. November	Herkulesbahn Kirchweg - Brasselsberg		Personenverkehr Gesamtstilllegung
1966	11. April	Herkulesbahn Luisenhaus - Herkules		Personenverkehr Gesamtstilllegung
	22. Mai	Westerwaldquerbahn Schönbach - Steinringsberg	2,4	Personenverkehr

	31. Mai	Bahnstrecke Darmstadt Ost–Reinheim	13,1	Personenverkehr
	31. August	Söhrebahn Lohfelden - Wellerode Wald	6,1	Güterverkehr
	1. September	Söhrebahn	10,6	Personenverkehr Gesamtstilllegung*
	23. September	Bahnstrecke Darmstadt Ost–Reinheim Darmstsadt Ost - Roßdorf	13,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	25. September	Bahnstrecke Schwebda–Wartha Wanfried - Heldra	6,7	Personenverkehr
	25. September	Rhönbahn Hilders - Wüstensachsen	8,1	Personenverkehr
	25. September	Bahnstrecke Hümme–Karlshafen	16,4	Personenverkehr
	25. September	Bahnstrecke Hümme–Karlshafen Trendelburg - Karlshafen	12,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	14. November	Bahnstrecke Nuttlar–Frankenberg Allendorf (Eder) - Winterberg	27,2	Personenverkehr
	14. November	Bahnstrecke Nuttlar–Frankenberg Allendorf (Eder) - Hallenberg	12,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Westerwaldquerbahn Mademühlen - Rennerod	8,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1967	28. Mai	Vogelsberger Südbahn Wächtersbach - Birstein	12,7	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Bahnstrecke Warburg–Sarnau Warburg - Volkmarsen	14,7	Personenverkehr
1968	28. September	Weiltalbahn Weilmünster - Laubuseschbach	5,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Butzbach-Licher Eisenbahn Pohlgöns - Oberkleen	4,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1969	27. September	Weiltalbahn Weilburg - Grävenwiesbach	23,0	Personenverkehr
	27. September	Weiltalbahn Weilmünster - Grävenwiesbach	12,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. September	Bahnstrecke Neckarsteinach–Schönau	5,0	Personenverkehr
	31. Dezember	Söhrebahn Kassel-Bettenhausen - Lohfelden	4,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1970	2. Februar	Bahnstrecke Schwebda–Wartha Großburschla - Heldra	1,2	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. März	Rhönbahn Seiferts - Wüstensachsen	3,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. September	Riedbahn Darmstadt Hbf - Goddelau	15,9	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Frankfurter Lokalbahn Frankfurt-Heddernheim - Bad Homburg		Güterverkehr
1972	28. Mai	Bahnstrecke Hünfeld–Mansbach	26,4	Personenverkehr
	28. Mai	Wohratalbahn/Kellerwaldbahn Kirchhain - Zimmersrode	43,6	Personenverkehr
	28. Mai	Kellerwaldbahn Gilserberg - Zimmersrode	16,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Marburger Kreisbahn Verladestelle Nickel - Dreihausen	15,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1973	15. Januar	Bahnstrecke Salzschlirf–Niederjossa Oberwegfurth - Niederjossa	4,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	3. Juni	Bahnstrecke Walburg–Großalmerode	8,0	Personenverkehr
	3. Juni	Gelstertalbahn	25,0	Personenverkehr
	3. Juni	Gelstertalbahn Velmeden - Großalmerode Ost	6,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1974	1. Februar	Bahnstrecke Salzschlirf–Niederjossa Schlitz - Oberwegfurth	8,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. März	Westerwaldquerbahn Driedorf - Mademühlen	2,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung

	25. Mai	Bahnstrecke Niederaula–Alsfeld	34,4	Personenverkehr
	25. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Malsfeld - Waldkappel	27,4	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Waldkappel - Spangenberg	17,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Bahnstrecke Niederaula–Alsfeld Eifa - Schwarz	9,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1975	31. Mai	Butzbach-Licher Eisenbahn Bad Nauheim - Butzbach	14,2	Personenverkehr
	12. Juni	Butzbach-Licher Eisenbahn Trais-Münzenberg - Hof und Dorf Güll	5,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. September	Vogelsbergbahn Stockheim - Lauterbach Nord	65,0	Personenverkehr
	30. September	Vogelsbergbahn Ober-Seemen - Oberwald	10,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Hünfeld–Mansbach Eiterfeld - Treischfeld	7,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1976	30. Mai	Ulmtalbahn	15,1	Personenverkehr
1977	10. März	Bahnstrecke Warburg–Sarnau Warburg - Volkmarsen	14,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	23. August	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Niederaula - Kirchheim	5,9	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. August	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Kirchheim - Oberaula	8,3	Personenverkehr
	4. September	Bahnstrecke Kassel–Naumburg	33,4	Personenverkehr
1979	31. Januar	Grifte-Gudensberger Kleinbahn	7,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Niederaula–Alsfeld Grebenau - Schwarz	4,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1980	31. Mai	Bahnstrecke Haiger–Breitscheid	12,3	Personenverkehr
	31. Mai	Westerwaldquerbahn Herborn - Schönbach	11,6	Personenverkehr
	31. Mai	Ohmtalbahn	20,1	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Lollar–Wetzlar	18,0	Personenverkehr
1981	30. Mai	Bahnstrecke Gerstungen–Vacha Werk Hattdorf - Philippsthal	1,2	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. Mai	Obere Edertalbahn	45,1	Personenverkehr
	30. Mai	Obere Edertalbahn Arfeld - Hatzfeld (Eder)	11,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Malsfeld - Treysa	40,3	Personenverkehr
	30. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Homberg - Oberbeisheim	7,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. Mai	Bahnstrecke Schwebda–Wartha Wanfried - Schwebda	7,4	Personenverkehr
	30. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Schwebda - Eschwege	4,6	Personenverkehr
	30. Mai	Lumdatalbahn	26,8	Personenverkehr
	30. Mai	Westerwaldquerbahn Rennerod - Montabaur	42,9	Personenverkehr
	3. Juni	Gelstertalbahn Großalmerode Ost - Trubenhausen	4,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Oktober	Bahnstrecke Neckarsteinach–Schönau	5,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. November	Kellerwaldbahn Gemünden (Wohra) - Gilserberg	8,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	19. Dezember	Wohratalbahn	19,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1982	31. Januar	Bahnstrecke Darmstadt Ost–Reinheim Roßdorf - Groß-Zimmern	5,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	22. Mai	Vogelsbergbahn Gedern - Ober-Seemen	6,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung

	18. Juni	Bahnstrecke Offenbach-Bieber–Dietzenbach	9,6	Personenverkehr
	30. November	Obere Edertalbahn Bad Berleburg - Arfeld	7,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1983	28. Februar	Bahnstrecke Lollar–Wetzlar Lollar - Abendstern	8,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	24. September	Überwaldbahn	16,0	Personenverkehr
	25. September	Aartalbahn Wiesbaden Ost - Bad Schwalbach	23,5	Personen/Güterverkehr *Stilllegung nicht erf.*
1984	1. März	Überwaldbahn Unter-Waldmichelbach - Wahlen	5,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Westerwaldquerbahn Schönbach - Driedorf	7,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Vogelsbergbahn Glauburg-Stockheim - Gedern	18,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Treysa - Oberaula	36,6	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Bad Hersfeld - Niederaula	11,4	Personenverkehr
	28. September	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Kirchheim - Oberaula	8,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Oktober	Gelstertalbahn Trubenhausen - Hundelshausen	3,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1985	31. Mai	Bahnstrecke Kassel–Waldkappel	49,6	Personenverkehr
	31. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Waldkappel - Eschwege	16,4	Personenverkehr
	31. Mai	Solmsbachtalbahn	24,5	Personenverkehr
	31. Mai	Westerwaldquerbahn Westerburg - Wallmerod	11,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. September	Westerwaldquerbahn Herborn - Schönbach	11,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. September	Butzbach-Licher Eisenbahn Münzenberg - Trais-Münzenberg	1,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1986	31. Mai	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Spangenberg - Anst. Pfieffwiese	7,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. September	Aartalbahn Bad Schwalbach - Diez	30,2	Personenverkehr
	27. September	Rhönbahn Götzenhof - Hilders	27,1	Personenverkehr
	27. September	Carlsbahn Trendelburg - Hümme	4,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1987	29. Mai	Dietzhölztalbahn	15,9	Personenverkehr
	30. Mai	Scheldetalbahn	32,5	Personenverkehr
	30. Mai	Scheldetalbahn Dillenburg - Niedereisenhausen	21,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. Mai	Bahnstrecke Warburg–Sarnau Volkmarsen - Korbach	29,0	Personenverkehr
	30. Mai	Untere Edertalbahn	31,2	Personenverkehr
1988	30. Januar	Weiltalbahn Weilmünster - Weilburg	10,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. Januar	Ulmtalbahn	15,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Gelstertalbahn Hundelshausen - Witzenhausen Süd	5,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Bahnstrecke Niederaula–Alsfeld Alsfeld - Eifa	8,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Sinntalbahn	30,7	Personenverkehr
	28. Mai	Solmsbachtalbahn Albshausen - Brandoberndorf	16,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Malsfeld - Oberbeisheim	11,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung

1989	23. September	Bahnstrecke Salzschlirf–Niederjossa Bad Salzschlirf - Schlitz	10,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1990	28. Februar	Aar-Salzböde-Bahn Gladenbach - Burg	30,1	Güterverkehr
	28. Dezember	Aartalbahn Bad Schwalbach - Hohenstein	6,6	Güterverkehr *Stilllegung nicht erf.*
1991	28. Februar	Vogelsbergbahn Oberwald - Grebenhain-Crainfeld	5,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. März	Lumdatalbahn Anst. Didier-Werke - Londorf	9,8	Güterverkehr *Stilllegung nicht erf.*
	31. Mai	Bahnstrecke Kassel–Naumburg Altenbauna - Naumburg	26,4	Güterverkehr *Stilllegung nicht erf.*
	31. Mai	Scheldetalbahn Niedereisenhausen - Breidenbach	6,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Mai	Untere Edertalbahn	31,2	Güterverkehr Gesamtstilllegung*
	28. September	Ohmtalbahn MHI - Burg- und Nieder-Gemünden	8,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. September	Bahnstrecke Lollar–Wetzlar Abendstern - Wetzlar	10,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Eschwege West - Waldkappel	13,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Hünfeld–Mansbach Hünfeld - Eiterfeld	14,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bad Schwalbacher Kurbahn	1,6	Güterverkehr
1992	2. Januar	Ederseebahn Bad Wildungen - Korbach	39,6	Güterverkehr
	2. Januar	Uplandbahn	29,1	Güterverkehr
	7. Januar	Aar-Salzböde-Bahn Gladenbach - Niederwalgern	10,8	Güterverkehr
	30. Mai	Bahnstrecke Nuttlar–Frankenberg Winterberg - Hallenberg	14,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Dezember	Aartalbahn Hohenstein - Kettenbach	7,4	Güterverkehr *Stilllegung nicht erf.*
	31. Dezember	Rhönbahn Götzenhof - Seiferts	32,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Ederseebahn Fritzlar - Bad Wildungen	11,0	Güterverkehr
1993	23. Mai	Bahnstrecke Schwebda–Wartha Wanfried - Großburschla	5,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Hersfelder Kreisbahn	26,0	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Bahnstrecke Gerstungen–Vacha Heimboldshausen - Werk Hattdorf	2,1	Personenverkehr
1994	23. Mai	Bahnstrecke Schwebda–Wartha Schwebda - Wanfried	7,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	28. Mai	Vogelsbergbahn Grebenhain-Crainfeld - Lauterbach Süd	21,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. September	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Anst. Pfieffwiese - Malsfeld	2,3	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Oktober	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Eschwege - Schwebda	4,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Dezember	Überwaldbahn Mörlenbach - Unter Wald-Michelbach	10,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1995	4. März	Bad Orber Kleinbahn	6,5	Personen/Güterverkehr *Stilllegung nicht erf.*
	18. April	Westerwaldquerbahn Rennerod - Westerburg	16,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	27. Mai	Aar-Salzböde-Bahn Niederwalgern - Hartenrod	19,3	Personenverkehr Gesamtstilllegung
	27. Mai	Ederseebahn Korbach - Abzw. Anschlussbahn	30,1	Personenverkehr Gesamtstilllegung

	29. Mai	Obere Edertalbahn Hatzfeld - Battenberg-Auhammer	12,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. August	Bahnstrecke Bad Hersfeld–Treysa Oberaula - Treysa	36,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Dezember	Bahnstrecke Walburg–Großalmerode Großalmerode West - Epterode	1,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	1. Dezember	Bahnstrecke Niederaula–Alsfeld Breitenbach - Grebenau	4,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1996	31. Dezember	Aar-Salzböde-Bahn Herborn - Burg	2,1	Güterverkehr
1997	31. Mai	Pfungstadtbahn	1,8	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	30. September	Bahnstrecke Haiger–Breitscheid	13,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1998	31. Dezember	Marburger Kreisbahn Industrieanschlüsse MR-Süd	1,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
1999	1. Juni	Aartalbahn Kettenbach - Diez	16,2	Güterverkehr *Stilllegung nicht erf.*
2000	10. Januar	Uplandbahn Korbach - Willingen	22,8	Personenverkehr Gesamtstilllegung
	5. November	Taunusbahn	36,9	Güterverkehr
	31. Dezember	Dietzhölztalbahn Anst. Stahlwerke - Ewersbach	14,0	Güterverkehr Gesamtstilllegung
2001	10. Juni	Aar-Salzböde-Bahn Herborn - Hartenrod	24,7	Personenverkehr Gesamtstilllegung
	10. Juni	Vogelsbergbahn Lauterbach Süd - Lauterbach Nord	3,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	18. Juni	Butzbach-Licher Eisenbahn Griedel - Bad Nauheim Nord	11,0	Güterverkehr
	18. Juni	Butzbach-Licher Eisenbahn Butzbach - Pohl-Göns	3,1	Güterverkehr *Stilllegung nicht erf.*
	31. Oktober	Ederseebahn Bad Wildungen - Hemfurth-Edersee	14,6	Personen/Güterverkehr Gesamtstilllegung
	12. Dezember	Gersprenztalbahn Reinheim - Groß-Bieberau	3,3	Güterverkehr *Stilllegung nicht erf.*
	31. Dezember	Gelstertalbahn Eichenberg - Witzenhausen Süd	5,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
2002	4. Februar	Sinntalbahn	30,7	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	25. Juni	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Homberg - Treysa	21,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	15. Dezember	Bahnstrecke Weinheim–Worms Viernheim - Weinheim	7,9	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	15. Dezember	Scheldetalbahn Wallau - Breidenbach	4,5	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	15. Dezember	Obere Edertalbahn Battenberg-Auhammer - Battenberg	2,3	Güterverkehr *Stilllegung nicht erf.*
	15. Dezember	Bahnstrecke Walburg–Großalmerode Walburg - Epterode	6,1	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	15. Dezember	Bahnstrecke Leinefelde–Treysa Eschwege - Eschwege West	3,4	Güterverkehr Gesamtstilllegung
	31. Dezember	Lossetalbahn Helsa - Walburg	13,6	Güterverkehr Gesamtstilllegung
2003	4. April	Bahnstrecke Friedberg–Mücke Wölfersheim-Södel - Hungen	12,2	Personenverkehr Gesamtstilllegung
2004	15. Oktober	Weinheim - Viernheim		Güterverkehr Gesamtstilllegung als öffentliche Strecke
2006		Neu-Isenburg – Neu-Isenburg Stadt	2,6	Gesamtstilllegung

2007	31. Oktober	Untere Edertalbahn Frankenberg - Herzhausen	18,6	Wochenendverkehr *Stilllegung nicht erf.*
	31. Oktober	Obere Edertalbahn Frankenberg - Battenberg-Auhammer	13,3	Wochenendverkehr *Stilllegung nicht erf.*
2008	31. Oktober	Bad Schwalbacher Kurbahn	1,6	Personenverkehr *Stilllegung nicht erf.*
2010	31. Dezember	Bahnstrecke Weinheim–Worms Weinheim - Anst. Pfenning	7,3	Güterverkehr *Stilllegung nicht erf.*