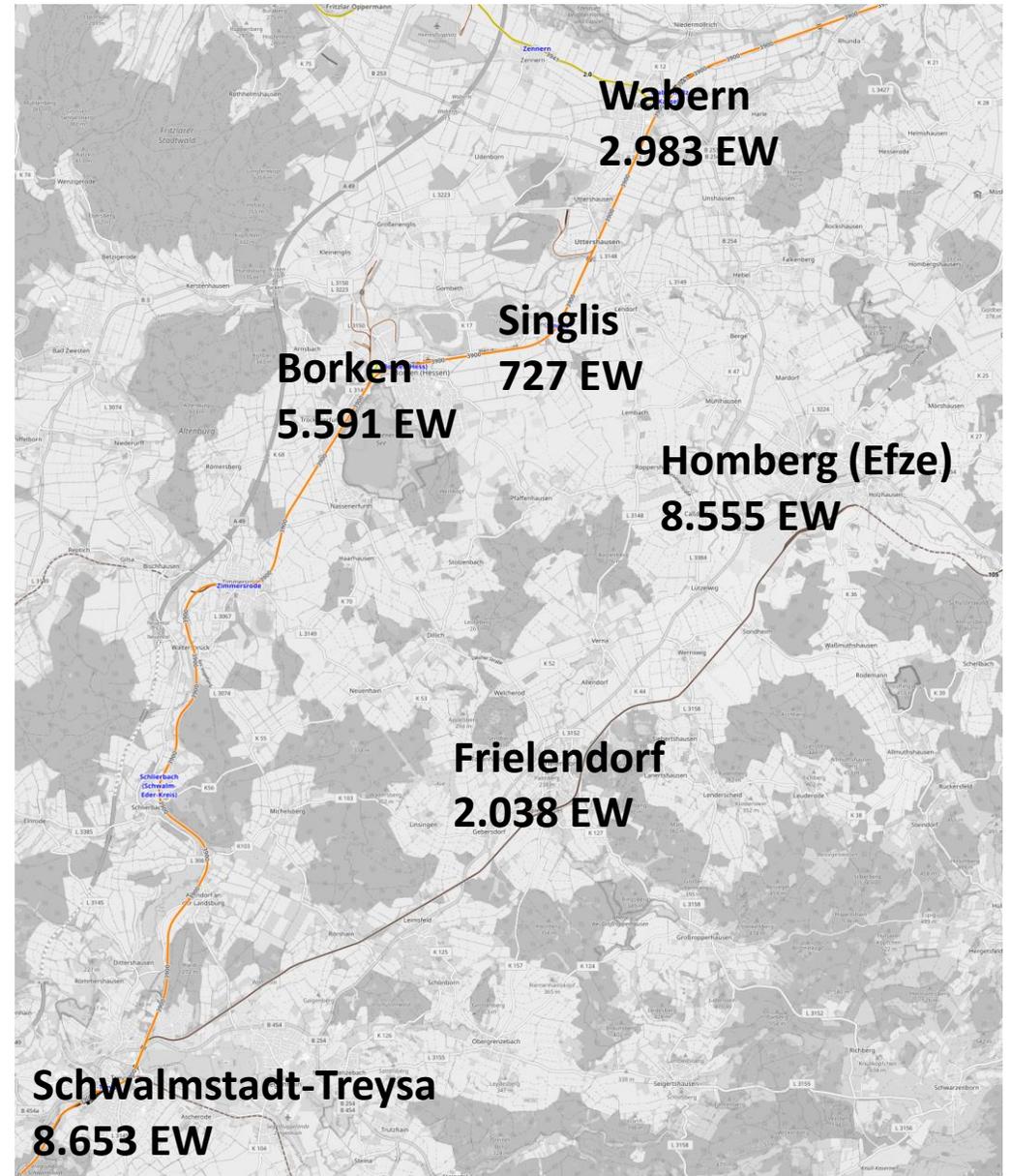


Voruntersuchung zum Anschluss von Homberg (Efze) an die Bahn

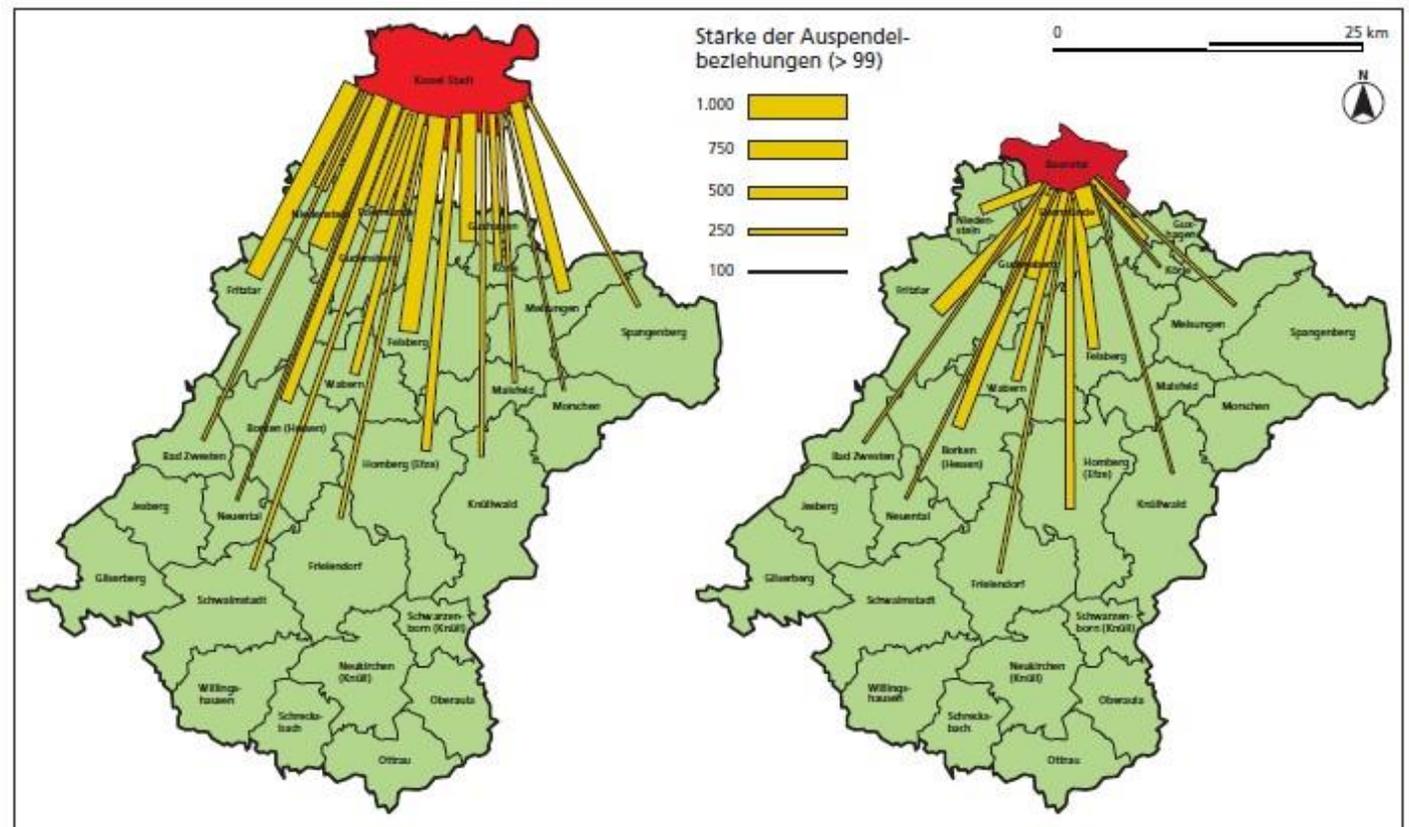
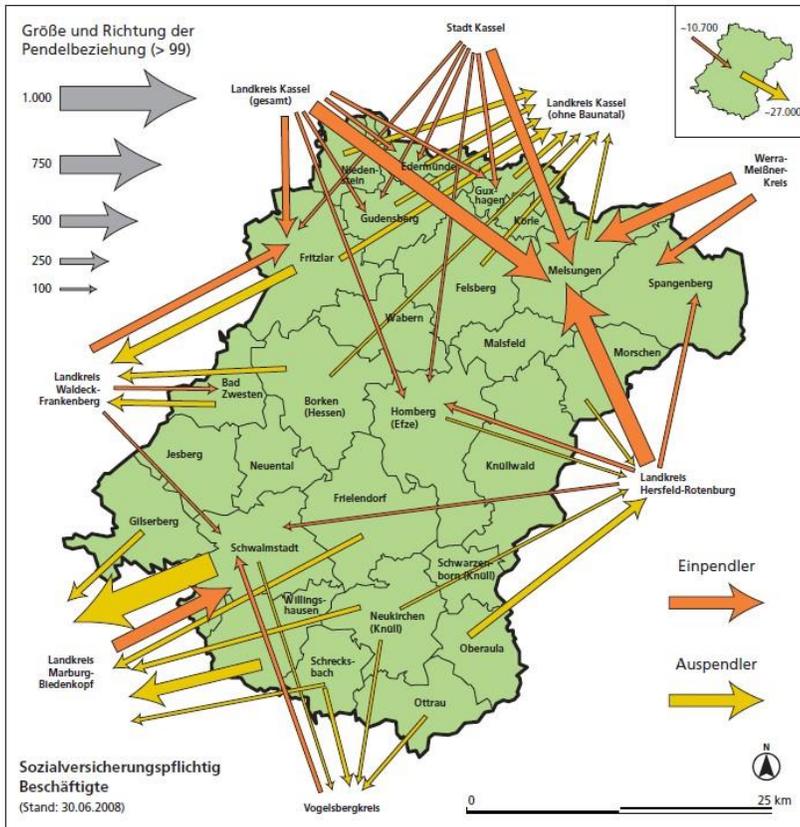
Ziele der Untersuchung

- **Überprüfung der Möglichkeiten der (Wieder-) Herstellung eines Anschlusses an die Main-Weserbahn**
- **Zwei wesentliche Varianten:**
 - **Möglichkeit der Reaktivierung der ehemaligen Kanonenbahn zwischen Homberg und Schwalmstadt**
 - **Neubau einer Stichstrecke nach Wabern oder Borken**

Der Untersuchungsraum



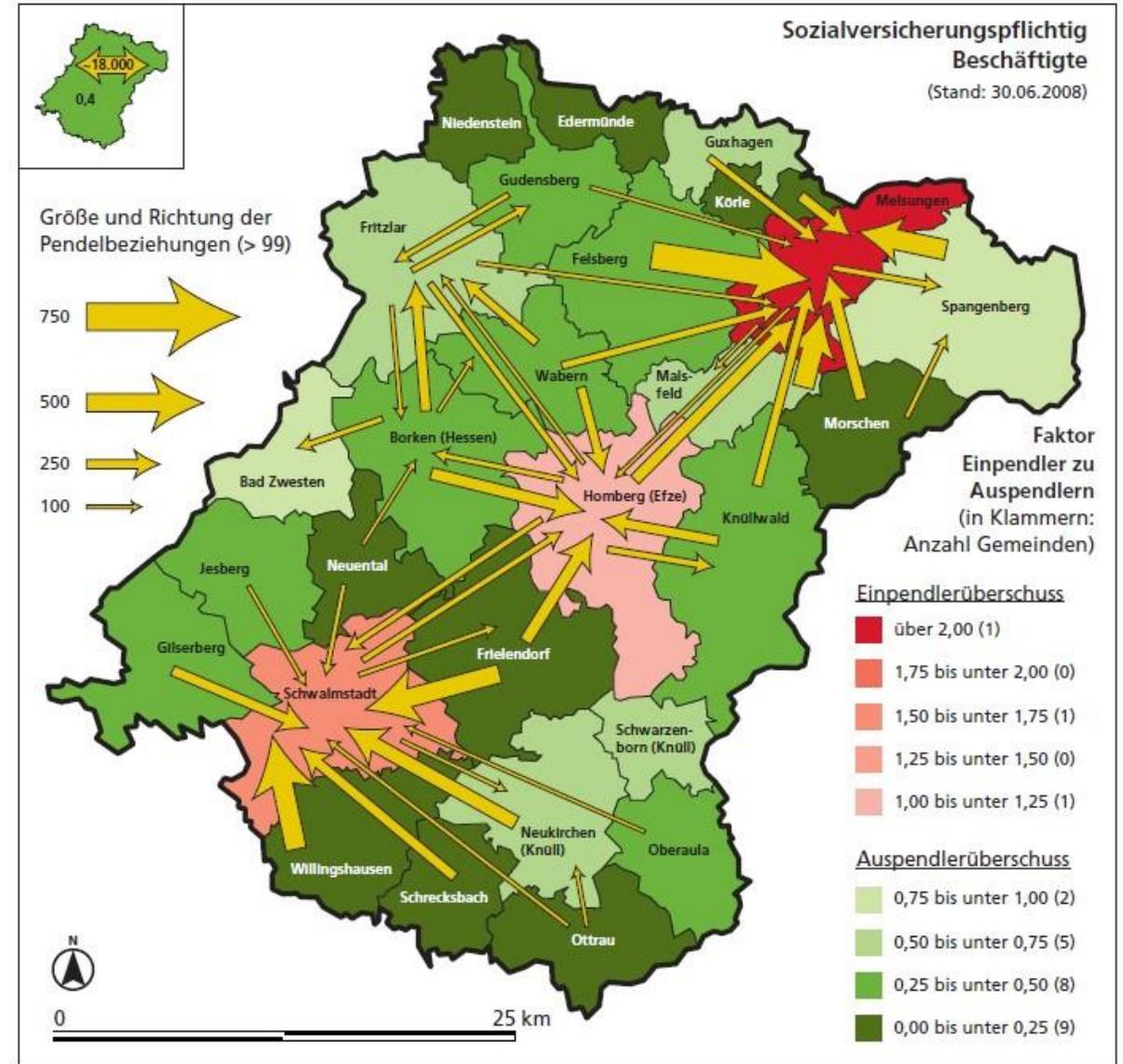
Der Untersuchungsraum - Pendlerverflechtungen



Quelle: Nahverkehrsplan Schwalm-Eder-Kreis 2014-2019, IGDB

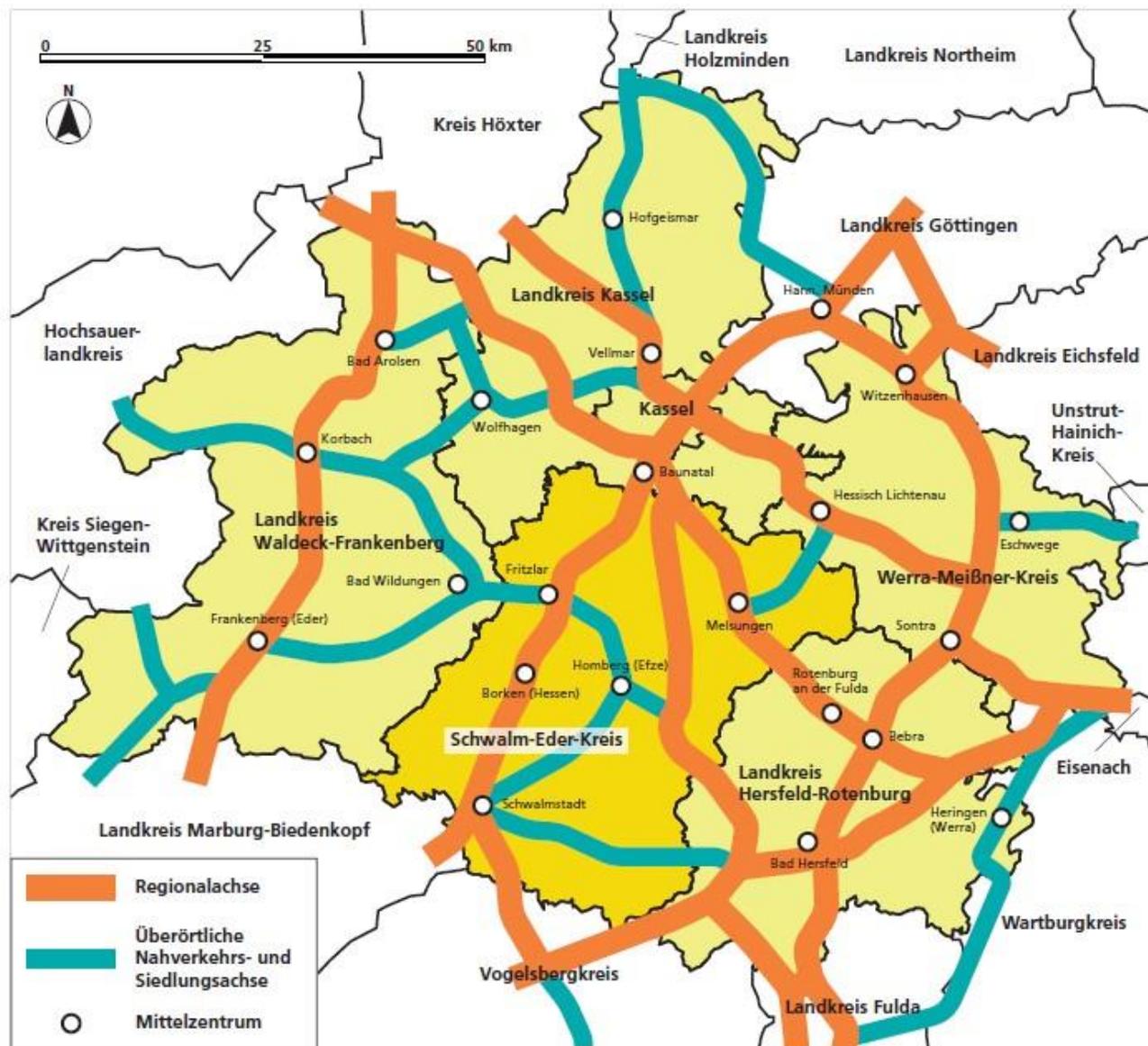
Der Untersuchungsraum

Pendlerverflechtungen



Der Untersuchungsraum

Entwicklungs- sowie Nahverkehrs- und Siedlungsachsen in Nordhessen

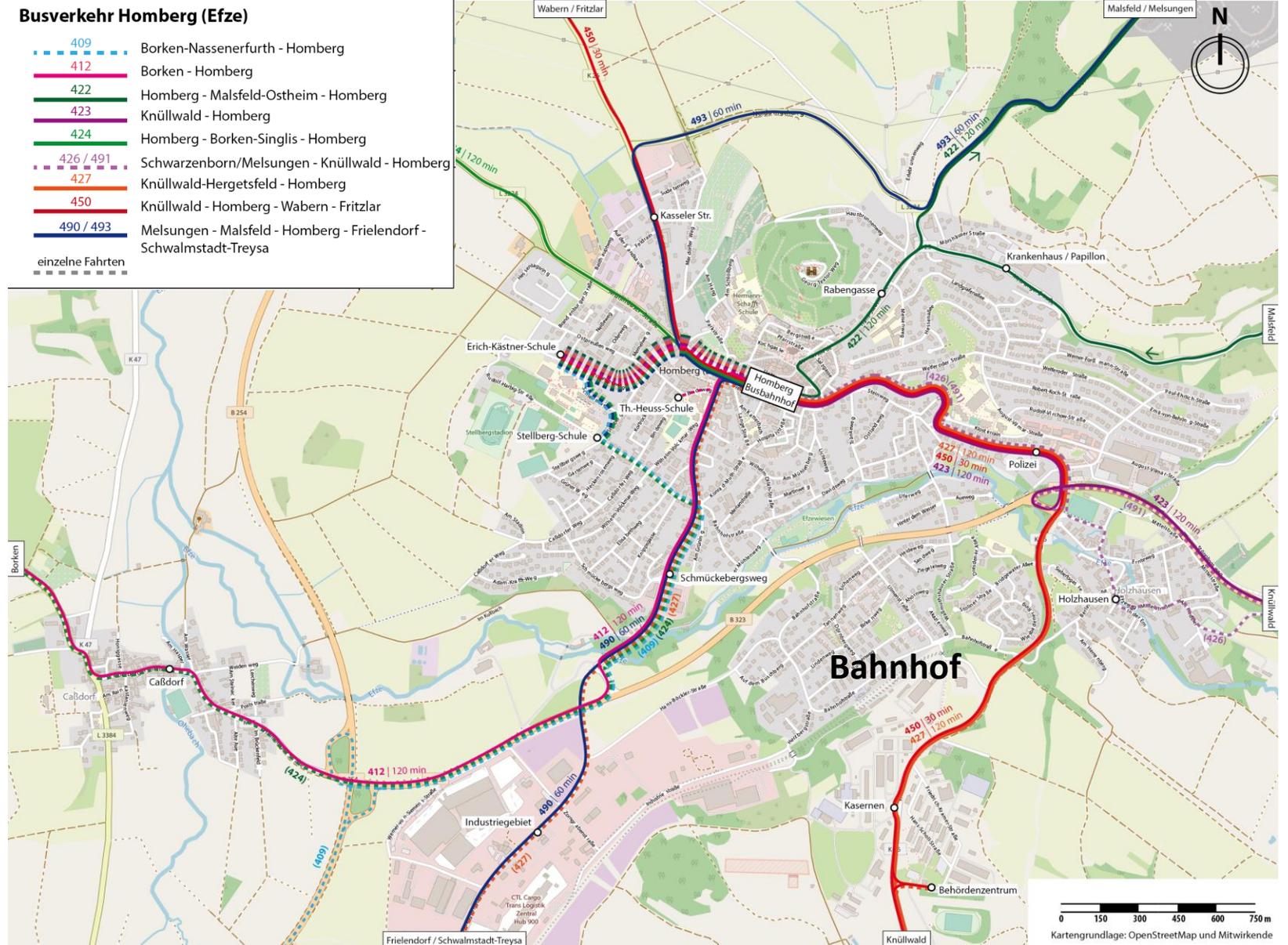


Quelle: Nahverkehrsplan Schwalm-Eder-Kreis 2014-2019, IGDB nach Regierungspräsidium Kassel 2009

ÖPNV-Situation in Homberg (Efze)

Busverkehr Homberg (Efze)

409	Borken-Nassenerfurth - Homberg
412	Borken - Homberg
422	Homberg - Malsfeld-Ostheim - Homberg
423	Knüllwald - Homberg
424	Homberg - Borken-Singlis - Homberg
426 / 491	Schwarzenborn/Melsungen - Knüllwald - Homberg
427	Knüllwald-Hergetsfeld - Homberg
450	Knüllwald - Homberg - Wabern - Fritzlar
490 / 493	Melsungen - Malsfeld - Homberg - Frielendorf - Schwalmstadt-Treysa
einzelne Fahrten	



Variante 1 – Reaktivierung der Kanonenbahn

Bahnhaltepunkte entlang der Strecke

- Homberg (Efze)
- Homberg-Sondheim
- Homberg-Wernswig
- Frielendorf
- Frielendorf-Leimfeld
- Schwalmstadt-Ziegenhain Nord
- Schwalmstadt-Treysa

Gewerbegebiete entlang der Strecke

- Homberg Süd
- Ziegenhain-Nord
- Treysa-Ost

Variante 1 – Reaktivierung der Kanonenbahn

Zustand der Strecken und Bahnhaltepunkte



Bahnhof Homberg (Efze); Quelle: eigene Aufnahme



Bahnhaltepunkt Frielendorf; Quelle: eigene Aufnahme

Variante 1 – Reaktivierung der Kanonenbahn

Zustand der Strecken und Bahnhaltepunkte



Bahnhaltepunkt Leimsfeld; Quelle: eigene Aufnahme



Gleise vor dem Bahnhof Treysa; Quelle: eigene Aufnahme

Aufwand der Reaktivierung

- **Wie können die drei wesentlichen Bereiche Standsicherheit, Verkehrssicherheit, Betriebssicherheit abschließend bewertet werden?**
- **Wie steht es um die Tragfähigkeit/Stabilität des Untergrundes?**
- **Welcher Aufwand ist notwendig, um die vorhandenen Gleise in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen?**
- **Wie viel Aufwand ist für die Entfernung der Vegetation erforderlich, um ein ausreichendes Lichtraumprofil herzustellen?**
- **Des Weiteren muss im Detail geklärt werden, wie die 10 Bahnübergänge entlang des Streckenabschnitts zu sichern sind.**
- **Ein Planfeststellungsverfahren wäre nicht notwendig, da die Strecke noch durchgehend gewidmet ist.**

Variante 2 – Neubau einer Strecke nach Wabern oder Borken

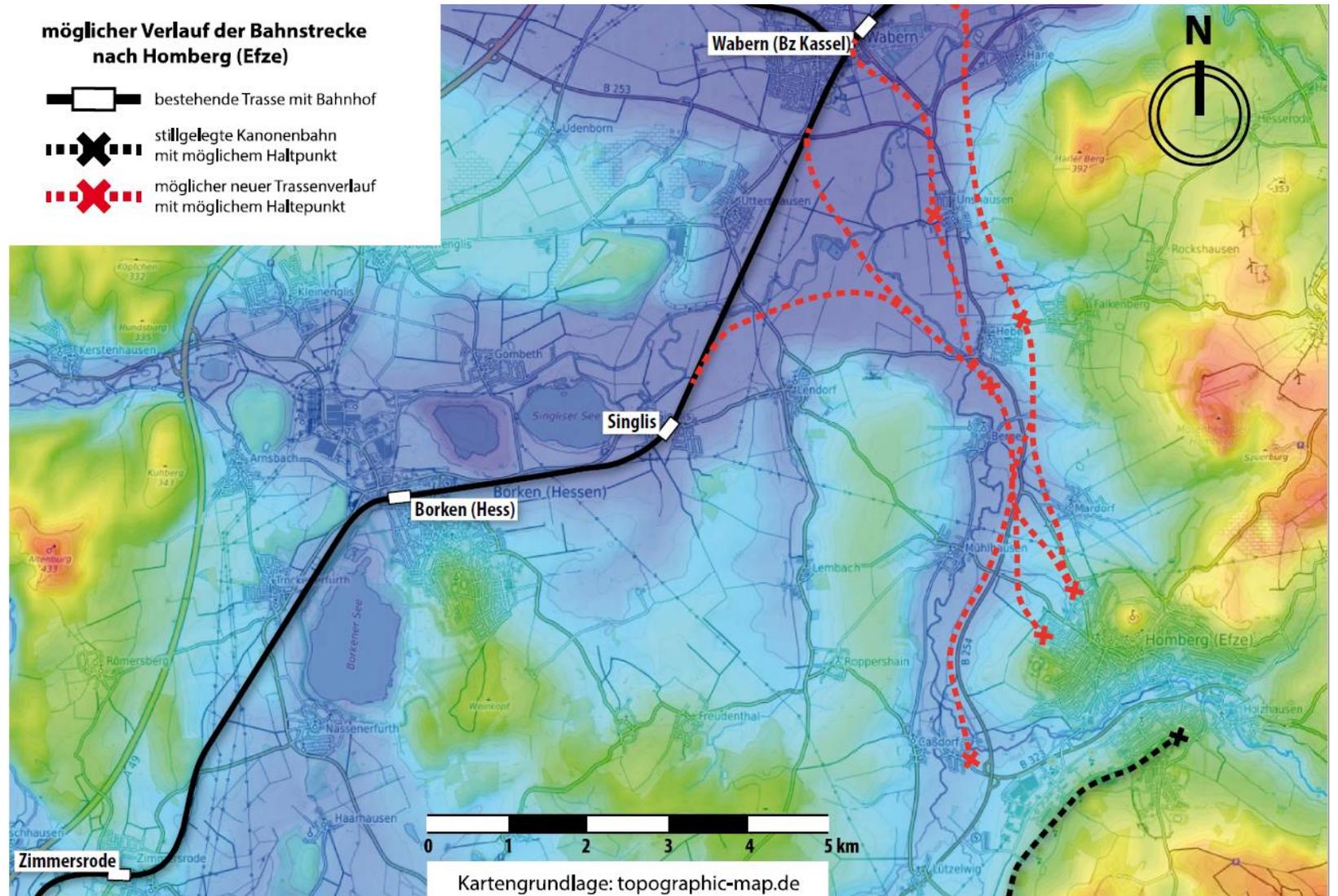
- Grundsätzlich mehrere Linienverläufe denkbar
- Optionale Haltepunkte: Hebel und/oder Unshausen
- Streckenlängen zwischen 10 km und 15 km

Variante 2

Mögliche Trassenführungen unter Berücksichtigung der topografischen Bedingungen

Variante 2a: Trasse nach Wabern

Variante 2b: Trasse nach Borken-Singlis



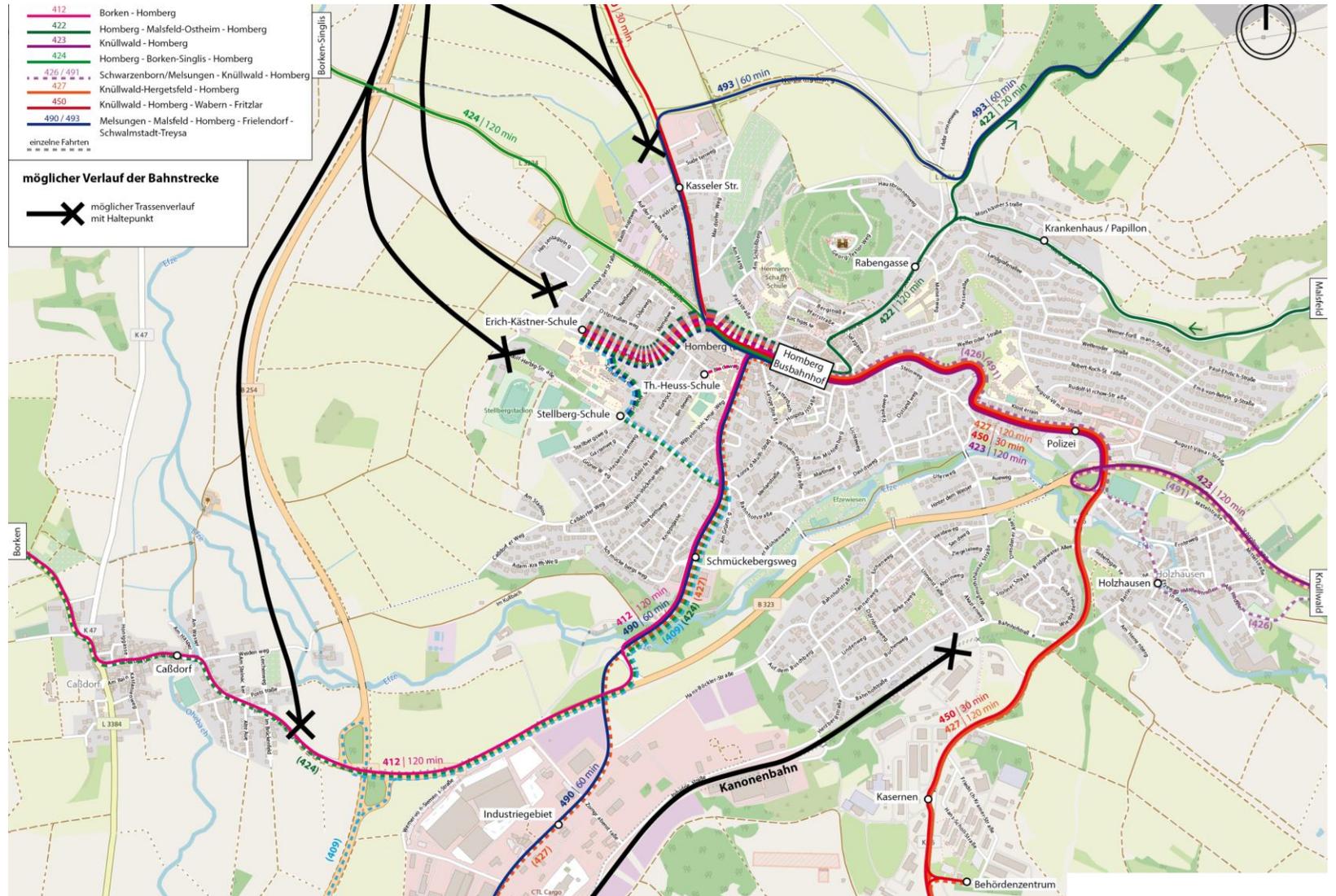
Variante 2 – Vor- und Nachteile der Untervarianten

- **Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre Wabern als Anschlusspunkt zu bevorzugen:**
 - **Höhere Bedienungshäufigkeit**
 - **Überregionale Verbindungen auch durch einzelne ICE-Halte**
 - **Direkter Weg zum Oberzentrum Kassel**
- **Der Aufwand für den Neubau ist in beiden Fällen ähnlich hoch**

Mögliche Standorte für Bahnhöfe/ Bahnhaltepunkte in Homberg (Efze)

Hauptschwierigkeit:
Erschließung des Stadtkerns

Sämtliche Varianten
bedürfen einer Verknüpfung
zwischen Bahn und Bus



Kostenschätzung der beiden Varianten

- **Reaktivierung**
 - Streckenbegehung und -erfassung notwendig
 - Nimmt man die Ausgaben bei vergleichbaren Strecken als Vergleichswert, kommt man auf Reaktivierungskosten von rund 10 Mio. €
- **Strecken Neubau**
 - Annahme: Standard km-Preis (nach Berechnung des Umweltbundesamtes): 750.000 € pro km
 - Streckenlänge bis Wabern: rund 12 km
 - Demnach käme man auf Kosten von 9 Mio. €
 - Darin sind folgende Kosten nicht enthalten:
 - Planungskosten
 - Grunderwerb
 - Lärmschutzmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen Naturschutz
 - Sicherung Bahnübergänge
 - Sonderbauwerke wie Brücken, Weichen etc.

Förderung und Förderhöhe

- Grundsätzlich förderfähig wären beide Vorhaben
- Insgesamt bis zu 85% Förderung möglich:
 - 70% gemäß dem Mobilitätsfördergesetz
 - 5% aus dem kommunalen Finanzausgleich
 - „Bis zu 10 Prozent können ggf. entsprechend der finanziellen Leistungsfähigkeit der Antragstellerin oder des Antragstellers und ihrer oder seiner diesbezüglichen Stellung im Finanz- und Lastenausgleich gewährt werden. Sie können im Einzelfall auch bei einer überörtlichen Bedeutung gewährt werden.“¹

¹Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz, April 2021

Vergleich der beiden Varianten

	Variante Reaktivierung	Variante Neubau
Aufwand des Verfahrens	Punkte: 3 von 5 Notwendige Schritte: <ul style="list-style-type: none">• Standardisierte Bewertung (ggf. vereinfachtes Projektdossierverfahren)• Machbarkeitsstudie• Planung der Haltepunkte• Betriebskonzept• Förderanträge	Punkte: 1 von 5 Notwendige Schritte: <ul style="list-style-type: none">• Standardisierte Bewertung• Machbarkeitsstudie• Betriebskonzept• Streckenplanung• Planung der Haltepunkte• Planung von Lärmschutz- und Ausgleichsmaßnahmen• Planfeststellungsverfahren inkl. Anhörungen• Klärung der Besitzverhältnisse bei betroffenen Grundstücken• Grundstückserwerb• Förderanträge

Vergleich der beiden Varianten

	Variante Reaktivierung	Variante Neubau
Realisierungskosten	Punkte: 4 von 5 (Entfernung Vegetation, Bauwerkgutachten, Sicherungstechnik, Haltepunkte)	Punkte: 2 von 5 (Brückenbauwerke, neue Trasse, Grunderwerb, Haltepunkte)
Fahrtzeit nach Kassel	Punkte: 2 von 5 Über Treysa: 75 bis 90 Min.	Punkte: 3 von 5 Über Wabern: 50 bis 70 Min.
Fahrtzeit nach Marburg	Punkte: 4 von 5 Über Treysa: 60 Min.	Punkte: 3 von 5 Über Wabern: 65 bis 80 Min.

Vergleich der beiden Varianten

	Variante Reaktivierung	Variante Neubau
Betriebskonzept/Fahrplan	<p>Punkte: 4 von 5</p> <p>Stundentakt ohne große Standzeiten mit zwei Fahrzeugen realisierbar (Standzeit in Treysa könnte zum Aufladen genutzt werden)</p>	<p>Punkte: 2 von 5</p> <p>Lange Standzeiten oder 30-Minuten-Takt (voraussichtlich ein Überangebot)</p>
Erschließung Homberg (Efze)	<p>Punkte: 1 von 5</p> <p>Mit Busanschluss akzeptabel</p>	<p>Punkte: 2 von 5</p> <p>Mit Busanschluss akzeptabel</p>
Erschließung weiterer Ortschaften	<p>Punkte: 3 von 5</p> <p>Ortsteile von Homberg, Frielendorf und Treysa</p>	<p>Punkte: 2 von 5</p> <p>Direktverbindung, evtl. ein Zwischenhalt in Hebel bzw. Unshausen</p>
Erschließung von Schulstandorten in Homberg (Efze)	<p>Punkte: 1 von 5</p> <p>Keine Schulstandorte in der Nähe, nur mit Umstieg auf Bus erreichbar.</p>	<p>Punkte: 3 von 5</p> <p>Bahnhaltepunkt in der Nähe der Erich-Kästner-Schule denkbar. Bei der Einrichtung eines Bahnhaltepunktes in der Nähe der Kasseler Straße wäre die Hermann-Schafft-Schule in fußläufiger Distanz.</p>

Vergleich der beiden Varianten

	Variante Reaktivierung	Variante Neubau
Gesamtbewertung	Punkte: 22 von 40	Punkte: 18 von 40

- **Größtes Problem: mangelhafte Erschließung des Stadtgebiets (beide Varianten), die Verknüpfung mit dem bestehenden Busnetz hätte in beiden Fällen oberste Priorität.**
- **Kanonenbahn: Bessere Verbindung nach Marburg | Streckenneubau nach Wabern: bessere Verbindung nach Kassel.**
- **Aufwand: Bei der Reaktivierung deutlich geringer (und im Gegensatz zum Neubau keine „versteckten Kosten“).**

Unsere Empfehlungen

- Die Strecke der Kanonenbahn zwischen Homberg (Efze) und Schwalmstadt nicht entwidmen und damit den Vorgaben aus dem Regionalplan folgen.
- Die mögliche Reaktivierung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie inklusive Betriebskonzept und Kostenschätzung im Detail prüfen.
- Zur Kosten-Nutzen-Bewertung entweder eine standardisierte Bewertung oder ein vereinfachtes Projektdossierverfahren anstreben.
- Parallel dazu einen Diskussionsprozess über einen möglichen Streckenneubau Richtung Wabern einleiten.
- Beide Prozesse (die mögliche Reaktivierung sowie den Streckenneubau) ergebnisoffen angehen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!